

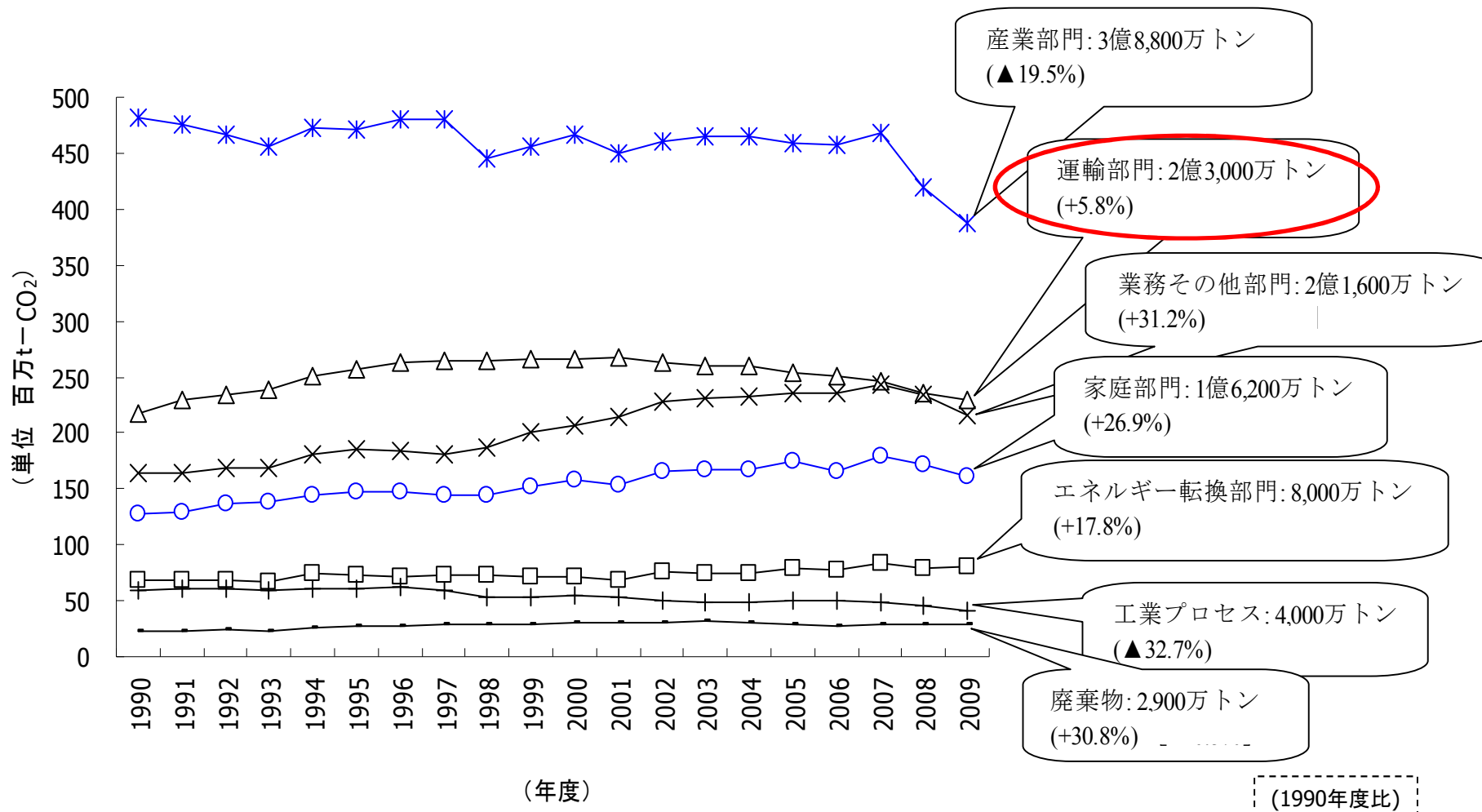
車体課税の見直しについて

平成23年11月15日

環境省

運輸部門からの温室効果ガス排出量の推移

- 我が国の運輸部門からの温室効果ガス排出量は基準年(1990年)比で5.8%増加
- その5割を占める自家用車の排出量は、交通需要が拡大した等により36.1%も増加

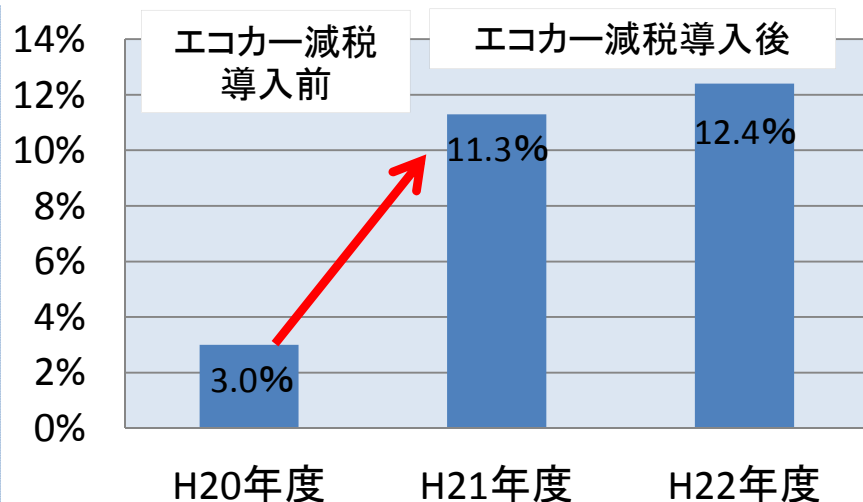


〈出典〉 温室効果ガス排出・吸収目録

エコカー減税等による環境への効果

- ・ エコカー減税等のインセンティブにより、環境性能に優れた車の普及に一定の効果
- ・ 次世代自動車等の普及により、単体当たりのCO2排出量やNOx排出量が劇的に削減
- ・ これらの先進環境対応車の普及を加速するため、一層のグリーン化が不可欠

新車販売台数に占める次世代自動車の割合



<日本自動車工業会調べ>

2020年(H32年)までに50%を達成する必要

<新成長戦略(平成22年)>

次世代自動車導入による環境改善効果

単体当たりの環境指標	被置替車 (13年経過)	次世代自動車 (HV乗用車)
CO2排出量	0.19kg/km	0.06kg/km
NOx排出量	0.25g/km	0.013g/km

<環境省試算>

- 運輸部門CO2排出量の大幅削減が必要
- 大気環境基準の完全達成が必要

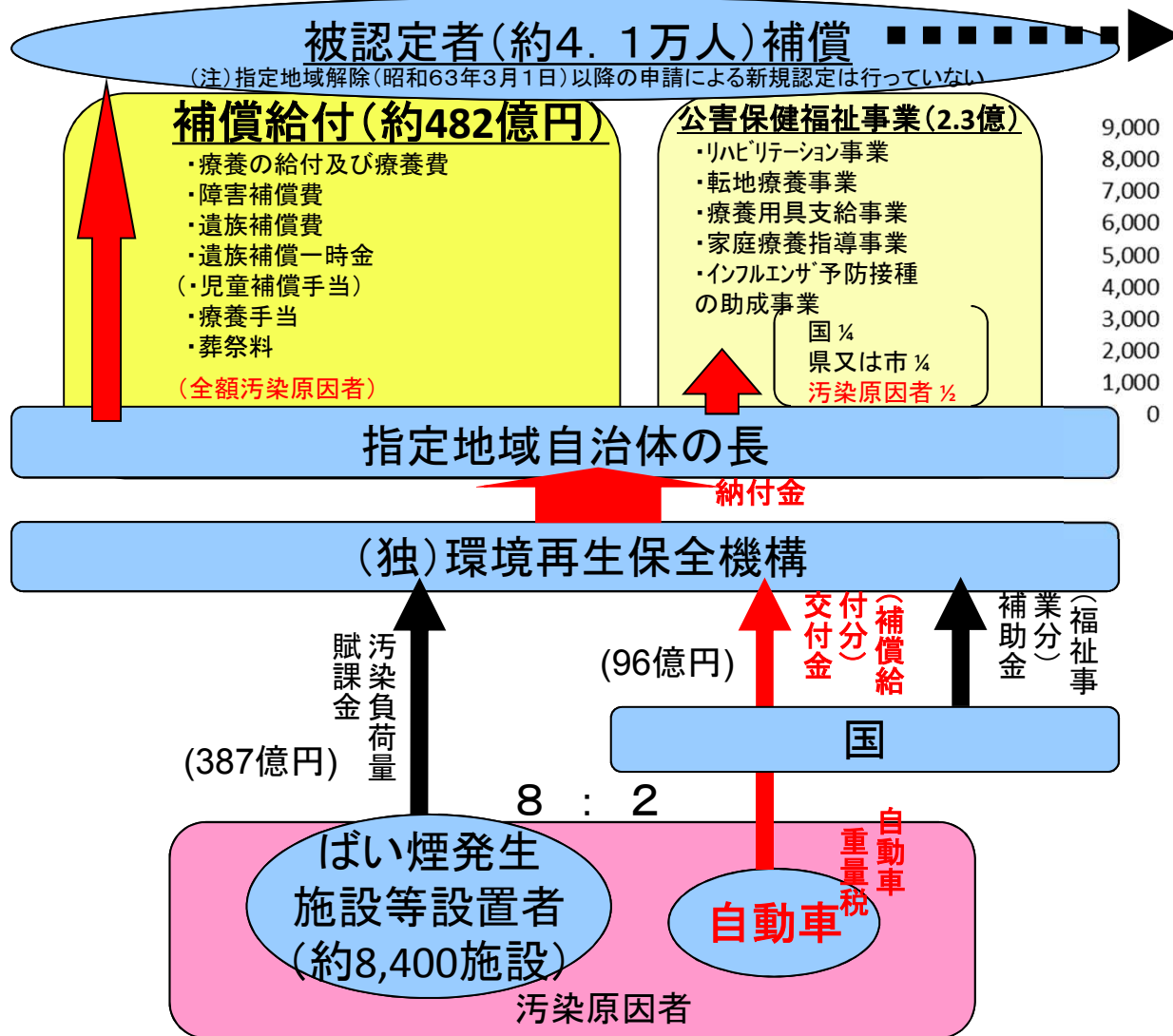
※先進環境対応車の例

- ハイブリッド自動車
 - 電気自動車
 - CNG自動車 など
- 次世代自動車
- 次世代自動車並みに環境性能の優れた自動車
(燃費が優れた従来車である、いわゆる「第3のエコカー」など)

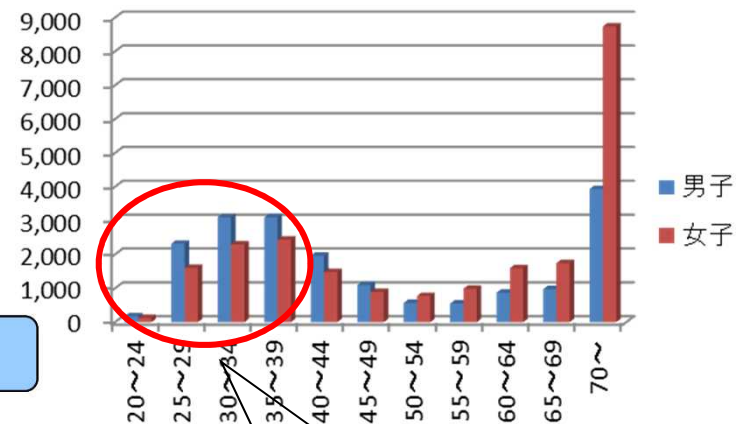


公害健康被害認定患者のための補償財源の必要性

- ・ 公害健康被害補償法に基づき、補償財源の2割は移動発生源(自動車)が負担
- ・ 汚染者負担の原則に則り、最も適当な自動車重量税から税収の一部を引き当て
- ・ 認定患者には数多くの若年層もいることから、長期的・安定的な財源が不可欠



年齢階層別・性別被認定者数
(平成23年3月末現在)



20代~30代だけで、
全体の36.7%
(約1万5千人)
を占める

**今後も汚染者負担に
則った長期的に安定的
な財源が必要不可欠**

(注) 金額及び施設数は平成22年度確定の数字

環境省要望（「車体課税の一層のグリーン化等」）のポイント

基本的な考え方

- ① 低炭素・低公害社会の構築に向けて、あらゆる施策を講じてCO2・排ガスを削減しなければならない。
- ② 「グッド減税・バッド課税」を旨として、環境性能に応じて課税のメリハリを付ける。
- ③ 公害健康被害者の皆様には、今後も安心して医療等を受けていただく。

一層のグリーン化

- 現行のエコカー減税・自動車税のグリーン化などの特例措置を継続
- その際、次世代車や次世代車並みに環境性能の優れた自動車など、燃費・排ガス性能が真に優れた自動車への買い替えを加速するため、課税のメリハリ（軽重）をしっかり付ける。

負担の軽減

- 環境にやさしい取組をする人の負担軽減

財源の確保

- 公害健康被害認定患者のための補償財源の安定確保



同時達成



同時達成

自動車関係諸税のグリーン化（現行措置）

自動車重量税及び自動車取得税の特例措置（エコカー減税）

（適用期限）
 【自動車重量税】～H24.4.30
 【自動車取得税】～H24.3.31

自動車の保有に係る税率の特例措置（グリーン化）（自動車税）

（適用期限）
 ～H24.3.31

対象車両	自動車重量税	自動車取得税	
		新車	中古車
① 電気自動車（燃料電池自動車を含む）	免税	免税	2.7%軽減
② 天然ガス自動車 A 車両総重量3.5t以下：☆☆☆☆ B 車両総重量3.5t超：重量車☆（NOx）	免税	免税	2.7%軽減
③ プラグインハイブリッド自動車	免税	免税	2.4%軽減
④ ハイブリッド自動車 （下記A以外でも⑦b、cに該当する場合があります）	免税	免税	1.6%軽減（乗用車等） 2.7%軽減（バス・トラック）
A 車両総重量3.5t以下：☆☆☆☆かつ燃費基準+25% B 車両総重量3.5t超重量車☆（NOx又はPM）かつ重量車燃費基準達成			
⑤ ディーゼル自動車	免税	免税	軽減措置なし
A 車両総重量3.5t以下 平成21排ガス規制適合（クリーンディーゼル乗用車）			
B 車両総重量3.5t超			
a) 平成21排ガス規制適合かつ重量車燃費基準達成	75%軽減	75%軽減	3.5t超～12t以下：1.0%軽減※
b) 重量車☆（NOx又はPM）かつ重量車燃費基準達成	50%軽減	50%軽減	軽減措置なし
⑥ 車両総重量2.5t超3.5t以下のトラックバス	75%軽減	75%軽減	軽減措置なし
Aディーゼル自動車 平成21排ガス規制適合かつ平成27年度燃費基準達成			
Bガソリン自動車			
a) ☆☆☆☆かつ平成27年度燃費基準達成	50%軽減	75%軽減	30万円控除
b) ☆☆☆かつ平成27年度燃費基準達成		50%軽減	15万円控除
⑦ 低燃費かつ低排出ガス認定自動車	75%軽減	75%軽減	30万円控除
a) ☆☆☆☆かつ燃費基準+25%			
b) ☆☆☆☆かつ燃費基準+20%			
c) ☆☆☆☆かつ燃費基準+15%	50%軽減	50%軽減	15万円控除

※の中古車はH23.8.31まで



<軽課>

おおむね50%軽減

電気自動車（燃料電池自動車を含む）、天然ガス自動車（☆☆☆☆車又は、重量車☆車）、プラグインハイブリッド自動車、☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車

<重課>

おおむね10%重課

11年超のディーゼル車等、13年超のガソリン車・LPG車

※燃費基準+20(25)%

省エネ法に基づく燃費基準よりも20(25)%以上燃費性能を向上させた自動車

☆☆☆☆☆☆ 低排出ガス車
平成17年度燃費基準+20%達成車

☆☆☆☆ 低排出ガス車
平成17年度燃費基準+25%達成車

☆☆☆☆ 低排出ガス車
平成17年度燃費基準+15%達成車

※重量車燃費基準

平成27年度重量車燃費基準を達成した自動車

※重量車☆

平成17年度基準値（新長期規制）より、NOx又はPMを10%以上低減させた重量車

※低排出ガス重量車

平成17年度基準値（新長期規制）より、Nox及びPMを10%以上低減させた重量車

自動車交通の社会的費用(環境関係)

- ・自動車交通から大気汚染、健康被害、騒音、地球温暖化など様々な環境コストが発生

大気汚染

- 自動車由来のNO_x排出量 : 約148,700トン(1997年度)

[国内^(※)排出量に占める割合 約52%]

※ 自動車NO_x法の特定地域(埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、大阪府及び兵庫県のそれぞれ一部地域)

健康被害

- 大気汚染に係る公害認定患者(約4.1万人)への医療費等の補償費用 : 約96億円^(※)
(平成22年度)

※ 大気汚染に係る公害認定患者への補償給付(約500億円)のうち、汚染者負担原則に基づく自動車重量税からの引当金によるもの。

騒音

- 幹線交通を担う道路に近接する2,110千戸のうち、昼間又は夜間で騒音に係る環境基準を超過していたのは329千戸(16%)(平成21年度)

地球温暖化

- 運輸部門の温室効果ガス排出量 : 約2.3億トン(2009年度)

[国内排出量に占める割合 約20%]

車体課税の一層のグリーン化等

現状・課題

- 平成23年度税制改正大綱等において、地球温暖化対策の観点から車体課税の抜本的な見直しを検討することとされている。
- 自動車による大気汚染問題や燃料消費に伴う地球温暖化問題に的確に対応するためには、環境性能に優れた自動車の早期普及が必要不可欠。
- 公健法に基づき、大気汚染に起因する疾病に苦しんでいる認定患者(4.1万人)に対する補償財源として、汚染者負担の原則を踏まえ、自動車重量税の一部が引き当てられている。

税制措置

車体課税についての抜本的な見直しの中で、汚染者負担の原則を踏まえ大気汚染に係る公害認定患者の補償のための安定的な財源確保を図りつつ、現在講じられている環境対応車に係るエコカー減税やグリーン化特例等の特例措置を継続し、より環境性能の優れた自動車により優遇されるよう一層のグリーン化及び負担の軽減を図る。

期待される効果

- 乗用車の新車販売における次世代自動車の割合を、2020年までに最大で50%、2030年までに最大で70%とするという目標の達成(「新成長戦略」(平成22年6月18日閣議決定))。
- 平成32年度までに、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る大気環境基準を確保するという目標の達成(「自動車NOx・PM法」に基づく総量削減基本方針(平成23年3月25日閣議決定))。
- 公健法に基づく健康被害に係る被害者の迅速かつ公正な保護。