

車体課税のグリーン化の推進について

2014年10月3日(金)
環境省



1. 我が国における温室効果ガス排出量の状況等



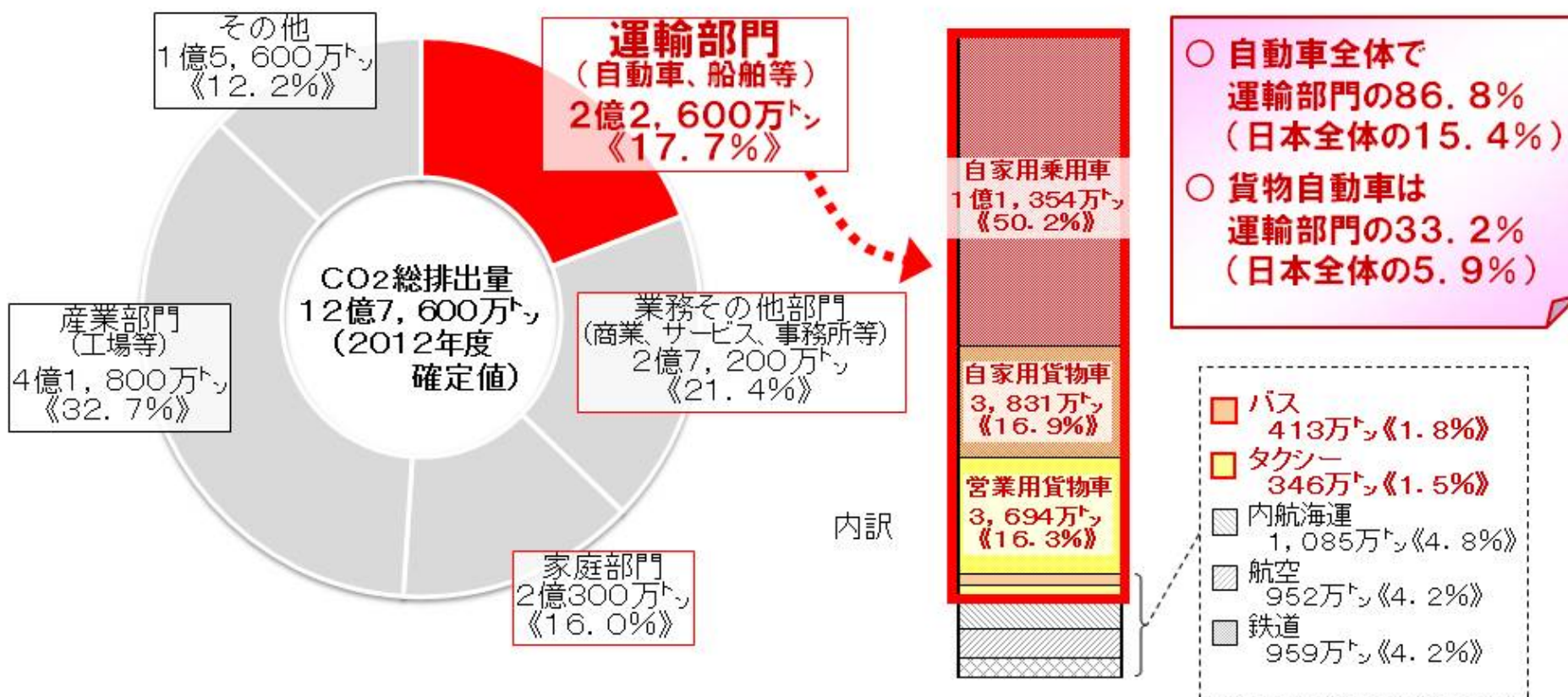
運輸部門におけるCO₂排出量



- 我が国のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は17.7%。
- 自動車全体で運輸部門の86.8%。CO₂の大幅な削減を図るため、エコカーの大幅な普及を推進する必要がある。

日本の各部門における二酸化炭素排出量

運輸部門における二酸化炭素排出量



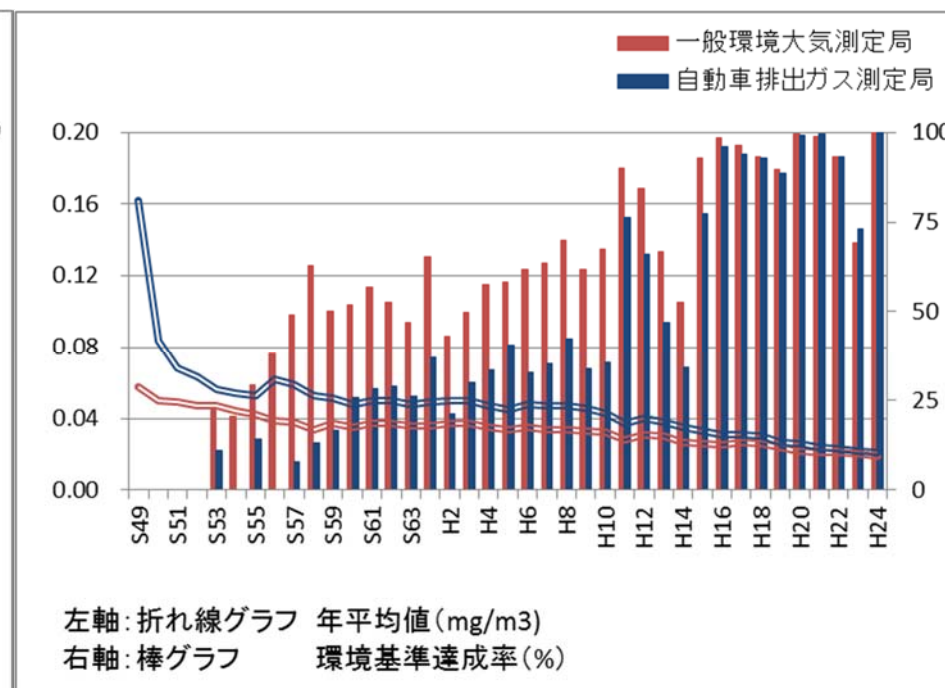
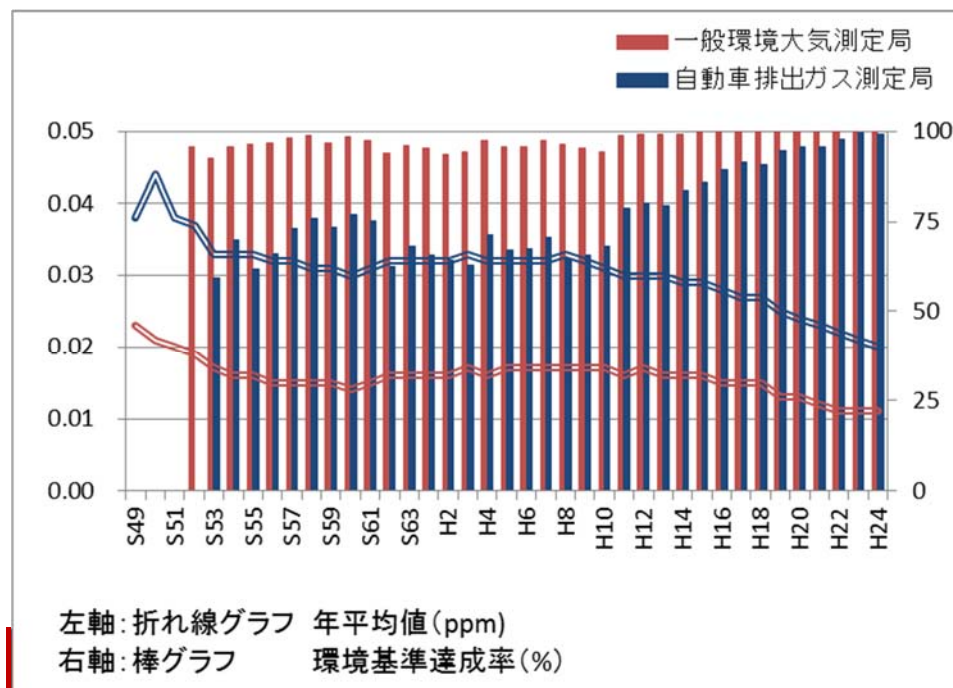
大気環境基準達成状況



- 平成24年度大気環境基準達成率は、NO₂が98.6%、SPMが100%だが、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO₂の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。
- 平成27年度までに測定局、平成32年度までに対策地域の環境基準を確保するため、自動車排ガス対策を推進する必要がある。

環境基準達成状況(NO₂)

環境基準達成状況(SPM)



次世代自動車の定義と日本政府の普及目標



定義

低炭素社会づくり行動計画(平成20年7月)において、次世代自動車は、「ハイブリッド自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル車、天然ガス自動車等」と定義



ハイブリッド車



電気自動車



プラグインハイブリッド自動車



燃料電池自動車



クリーンディーゼル車



天然ガス自動車

日本政府の目標

- ・2030年までに新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割
→2013年度で新車販売に占める次世代自動車の割合は23%
- ・2015年からの燃料電池自動車の市場投入と水素ステーションの先行整備(4大都市圏を中心に100箇所程度)
→燃料電池自動車2014年度市場投入、商用水素ST2014年10月現在で45箇所
【日本再興戦略(平成25年6月閣議決定)、エネルギー基本計画(平成26年4月閣議決定)】

当面の地球温暖化対策に関する方針

(平成25年3月15日地球温暖化対策推進本部決定)



I. 平成25年度以降の地球温暖化対策に関する基本的方針

- ・平成25年度以降、国連気候変動枠組条約の下のカンクン合意に基づき、平成32年(2020年)までの削減目標の登録と、その達成に向けた進捗の国際的な報告・検証を通じて、引き続き地球温暖化対策に積極的に取り組んでいくこととする。
- ・2020年までの削減目標については、本年11月の国連気候変動枠組条約第19回締約国会議(COP19)までに、25%削減目標をゼロベースで見直すこととする。
- ・その実現のための地球温暖化対策計画の策定に向けて、中央環境審議会・産業構造審議会の合同会合を中心に、関係審議会において地球温暖化対策計画に位置付ける対策・施策の検討を行う。この検討結果を踏まえて、地球温暖化対策推進本部において地球温暖化対策計画の案を作成し、閣議決定することとする。等

II. 地球温暖化対策計画の検討方針

- ・地球温暖化対策計画に位置付ける対策・施策については、京都議定書目標達成計画の実施及び進捗点検を通じて得られた知見を十分に活用しながら、エネルギー政策の検討状況を考慮しつつ、我が国の経済活性化にも資するものを目指す。
- ・特に、再生可能エネルギーや省エネルギーについては、東日本大震災以降、事業者及び国民による取組が拡大してきたことを踏まえ、これをさらに加速させ、我が国の技術と知恵を活用しながら、低炭素社会の創出にも資するよう、最大限の推進を図るものとする。等

III. 新たな地球温暖化対策計画の策定までの間の取組方針

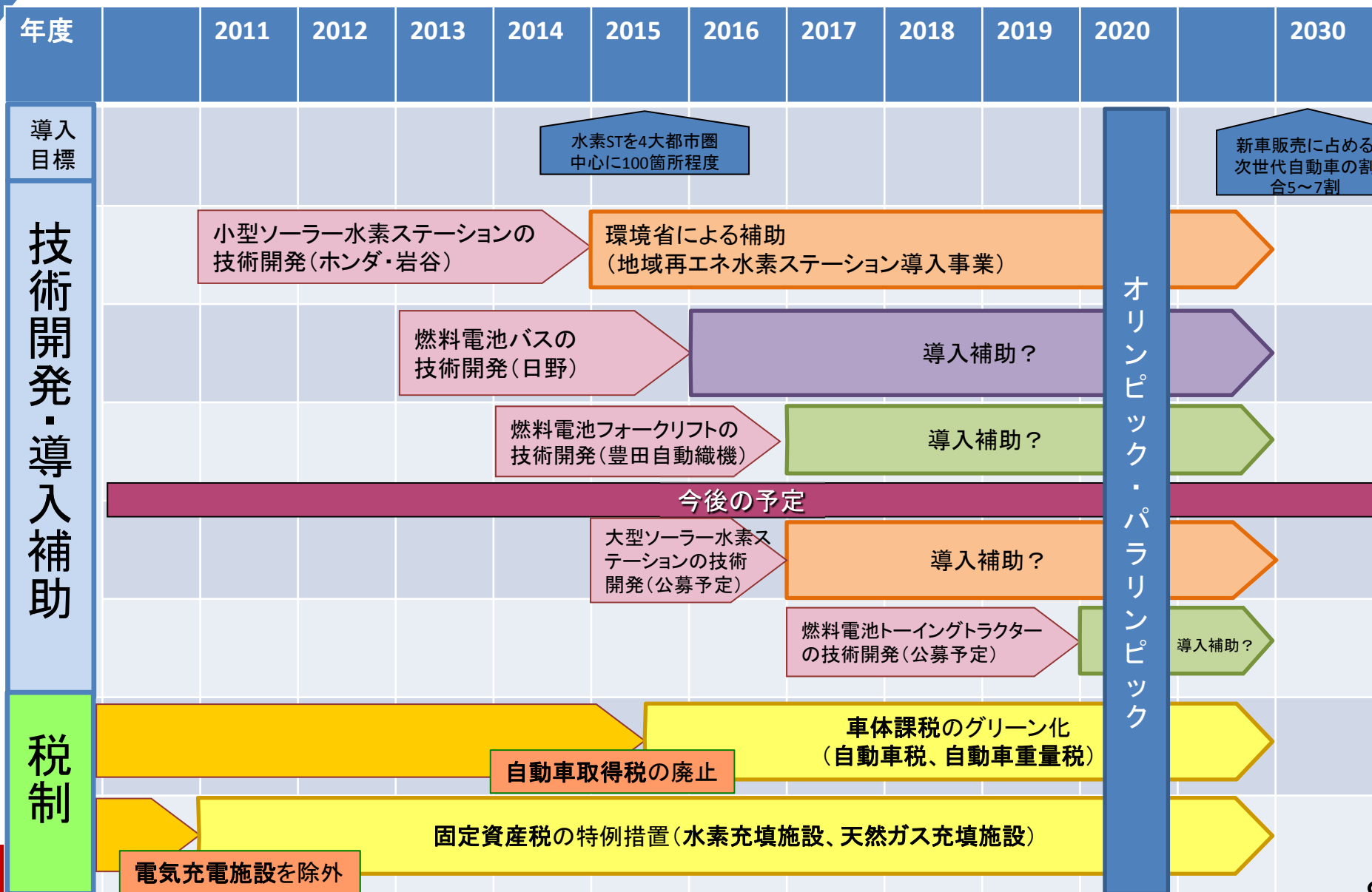
- ・地球温暖化対策を切れ目なく推進する必要性に鑑み、新たな地球温暖化対策計画の策定に至るまでの間においても、地方公共団体、事業者及び国民には、それぞれの取組状況を踏まえ、**京都議定書目標達成計画に掲げられたものと同程度以上の取組を推進することを求める**こととし、政府は、地方公共団体、事業者及び国民による取組を引き続き支援することで取組の加速を図ることとする。等



2. 環境省の次世代自動車普及に向けた取組



次世代自動車普及促進に向けた取組



オリンピック・パラリンピック

燃料電池車及び天然ガス車の燃料供給施設に係る 課税標準の特例措置(固定資産税)



現状・課題

<現状>

- 環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、平成25年度における新車販売に占める次世代自動車の割合(経済産業省試算)は23%であり、日本再興戦略等の達成に向け、更なる普及促進が必要。
- 平成24年度大気環境基準達成率(自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局)は、NO2が98.6%、SPMが100%であるが、自動車交通量の多い一部の地区において、長期間にわたりNO2の大気環境基準が達成されていない。

<課題>

- 大気汚染の防止及び地球温暖化の防止を目ざし、燃料電池自動車及び天然ガス自動車の普及・促進を図るため、水素充填設備及び天然ガス充填設備の導入促進に資する特例措置が必要。特に、水素生成段階においてもカーボンフリーである再エネ由来の水素充填設備(平成27年度実用化予定)の普及に向けた環境整備が重要。

燃料供給設備に係る特例措置の概要

燃料電池自動車及び天然ガス自動車の燃料供給設備(水素充填設備及び天然ガス充填設備)について、固定資産税の課税標準額を最初の3年間2/3とする。

対象施設	取得価額
水素充填設備	1億5,000万円以上
天然ガス充填設備	2,000万円以上



- 水素充填設備の取得価額を3,500万円以上に引き下げ
- 適用期限を2年間延長

水素充填設備



天然ガス充填設備



期待される効果

- 環境性能に優れた自動車の普及・促進による、大気汚染の防止及び地球温暖化の防止。



3. 車体課税のグリーン化の状況



車体課税のグリーン化(自動車取得税、自動車税)



現状・課題

- 環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるが、平成25年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は23%であり、更なる普及促進が必要。
- 平成24年度大気環境基準達成率(自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局)は、NO2が98.6%、SPMが100%だが、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO2の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。

税制措置(自動車取得税)

(参考)現行制度 【特例期間】平成26年4月1日～平成27年4月30日(エコカー減税)

区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制(※1)からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)		非課税
ガソリン車・ハイブリッド車のうち、★★★★(※2)かつ2015年度燃費基準+20%達成		
ガソリン車	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	80%軽減
ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準達成	60%軽減

平成27年度税制改正における検討事項
(※平成26年度税制大綱から抜粋)

- 基準の切替えと重点化。
- 消費税10%時に自動車取得税を廃止。

※1 ポスト新長期規制:ディーゼル車において、2009年以降に適用される排出ガス規制
 ※2 ★★★★★:2005年度排出ガス基準75%低減達成

税制措置(自動車税)

(参考)現行制度 【特例期間】平成26年4月1日～平成27年4月30日(グリーン化特例)

対 象 車	内 容	対 象 車	内 容
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)	概ね75%軽減	新車新規登録から11年を超えているディーゼル車	概ね15%重課
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成(かつ2020年度燃費基準達成)		新車新規登録から13年を超えているガソリン車(又はLPG車)	
★★★★かつ2015年度燃費基準+20%達成(かつ2020年度燃費基準未達成)	概ね50%軽減		
★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成			

平成27年度税制改正における検討事項(※平成26年度税制改正大綱から抜粋)

- 消費税10%時に環境性能課税(環境性能割)を実施。
 - ・自動車の取得時の課税として、課税標準は取得価額を基本に、控除及び免税点のあり方等について検討。
 - ・税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0~3%の間で変動。
- グリーン化特例は、環境性能割非課税の自動車を対象を重点化した上で軽課を重点化。

期待される効果

- 環境性能に優れた自動車の普及・促進による、大気汚染防止及び地球温暖化の防止。

車体課税のグリーン化(自動車重量税)



現状・課題

- 環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるが、平成25年度における新車販売に占める次世代自動車の割合は23%であり、更なる普及促進が必要。
- 平成24年度大気環境基準達成率(自動車NOx・PM法対策地域内の自動車排出ガス測定局)は、NO2が98.6%、SPMが100%だが、交通量の多い一部地区において、長期間にわたりNO2の環境基準が達成されておらず、SPMについても安定的・継続的な環境基準の確保が必要。
- 昭和49年以来、自動車重量税からの引当が維持され、認定患者の補償給付が安定的に実施されてきており、継続性の確保が必要。

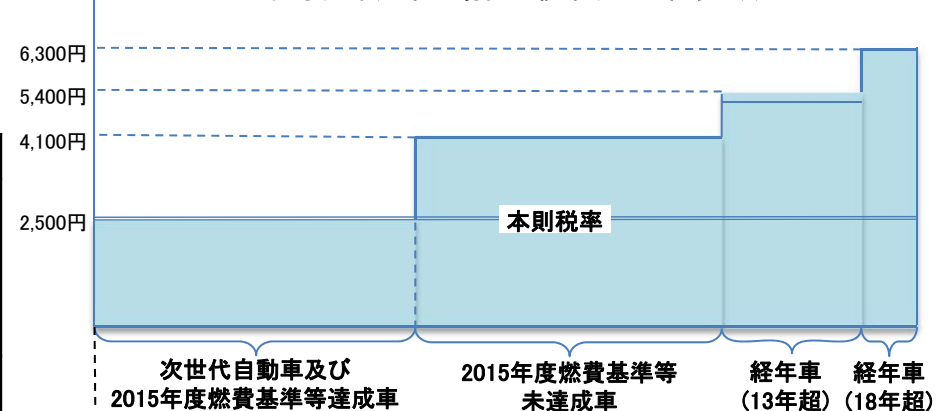
税制措置

(参考)現行制度 【特例期間】平成26年4月1日～平成27年4月30日(エコカー減税)

- 次世代自動車及び2015年燃費基準+20%達成車に対する軽減措置を拡充。
- 経年車に対する課税を見直し、13年超え経年車の税率を2段階で引き上げ。(5000円→5400円(H26.4～)→5700円(H28.4～))

区 分		軽減率
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス車(ポスト新長期規制(※1)からNOx10%低減)、クリーンディーゼル乗用車(ポスト新長期規制適合)		初回・2回目車検 免税
ガソリン車、ハイブリッド車のうち、★★★★(※2)かつ2015年度燃費基準+20%達成		
ガソリン車 ハイブリッド車	★★★★かつ2015年度燃費基準+10%達成	初回車検 75%軽減
	★★★★かつ2015年度燃費基準達成	初回車検 50%軽減

自家用乗用車の場合の税率(0.5t・年あたり)



※1 ポスト新長期規制:ディーゼル車において、2009年以降に適用される排出ガス規制
 ※2 ★★★★★:2005年度排出ガス基準75%低減達成

平成27年度税制改正における検討事項(※平成26年度税制改正大綱から抜粋)

- H27年度税制改正において、エコカー減税の基準の見直しを行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化。
- 道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる。
- 税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意。

期待される効果

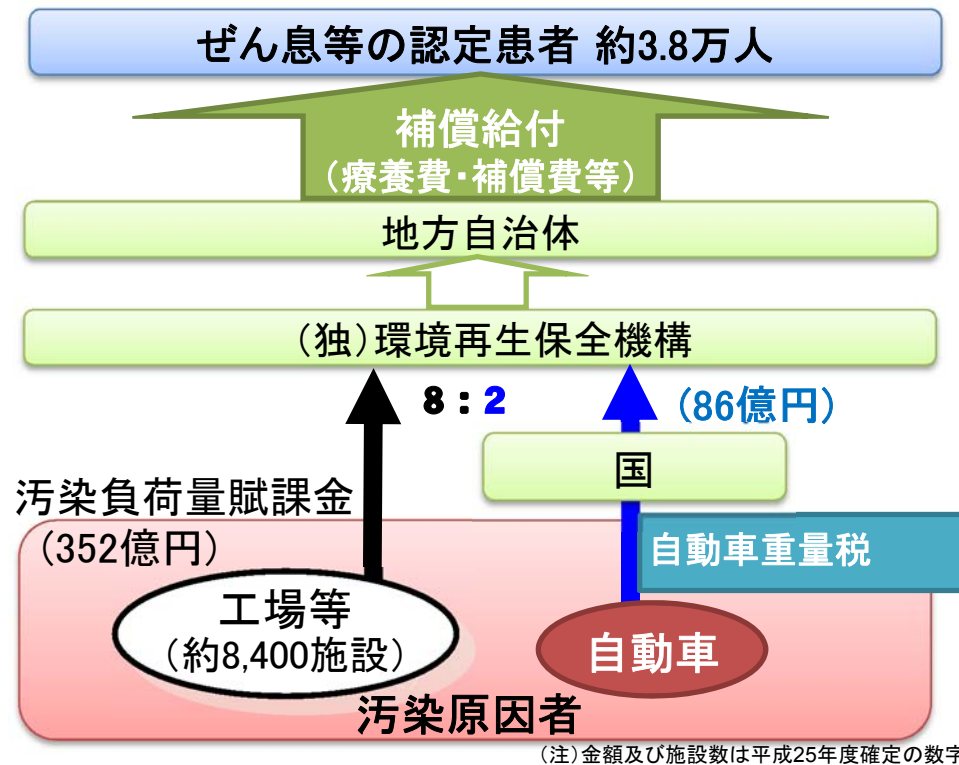
- 地球温暖化・公害対策の一層の推進、汚染者負担による公害健康被害補償のための安定財源確保。

自動車重量税による公害健康被害患者への 補償財源の確保について



- 公害患者への補償費用は、汚染者負担原則の下、公害健康被害補償法に基づき、施行時(昭和49年)以来、以下のとおり負担。
 - 大気汚染の寄与度に応じて、工場等が8割、自動車が2割の割合で負担
 - 自動車分は、その走行がもたらす社会的費用を負担する自動車重量税の税収を引き当て
- 公害健康被害者には若年層も数多くいることから、長期・安定的な財源確保が不可欠。

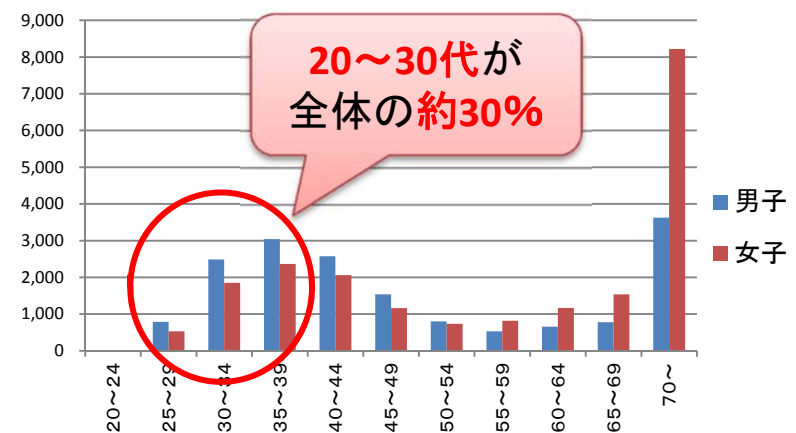
公害健康被害補償制度の仕組み



中央環境審議会環境保健部会検討結果(平成20年1月)

自動車の走行がもたらす諸社会的費用に充てるために設けられた自動車重量税の趣旨・目的並びに昭和49年度及び昭和51年度の税率引上げに際し環境保全等の社会的要請にも十分配慮することとされた経緯に鑑み、この措置は必要な費用を公正かつ効率的に徴収し得る現実に行う可能な仕組みとして合理的なものとする。

年齢階層別・性別被認定者数(平成26年3月末現在)





4. 車体課税の見直しの方向性



車体課税の見直しに向けて(大原則)



- 環境面からのグッド減税・バッド課税 -

- 車体課税のグリーン化を更に進め、環境性能に応じた課税をすることにより、
 - ① 環境技術の向上・普及を通じた**効果的な環境負荷の削減**
 - ② 環境性能に優れた車を選択する人の**負担軽減**
 - ③ 汚染者負担による**公害健康被害補償の安定財源の確保**
- を同時に実現することが可能。



車体課税の見直しに向けて(自動車税関係)



<環境性能割>

○省エネ法燃費基準達成度の税率(0%~3%)への具体的反映方法

- ・環境負荷に応じたインセンティブを発揮させる観点から、2020年燃費基準をベースに燃費が良くなる毎に税率を3%から0%へ段階的に下げて、差異を設けることが望ましい。
- ・環境性能に応じた課税であることから、引き続き、排ガス性能の基準を維持すべき。

○課税対象

- ・排ガス・燃費基準値の達成車の割合を踏まえ、減税対象が広すぎてインセンティブが差異化されない状態にならないように制度を仕組むべき。

<排気量割>

○グリーン化特例の在り方の検討

- ・環境性能割非課税車の対象範囲を踏まえた上で、環境負荷に応じたインセンティブを発揮する制度が維持されることが望ましい。
- ・最も高い軽減率適用の燃料電池自動車、電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、天然ガス自動車、クリーンディーゼル乗用車については、当面これを維持することが適当。

