

野田佳彦内閣総理大臣、安住淳財務大臣、川端達夫総務大臣、古川元久国家戦略担当大臣
細野豪志環境大臣、枝野幸男経済産業大臣、前田武志国土交通大臣、鹿野道彦農林水産大臣
五十嵐文彦財務副大臣、黄川田徹総務副大臣、三谷光男財務大臣政務官
福田昭夫総務大臣政務官、藤田幸久財務副大臣、松崎公昭総務副大臣、吉田泉財務大臣政務官
主濱了総務大臣政務官、石田勝之内閣府副大臣、後藤斎内閣府副大臣、中塚一宏内閣府副大臣
滝実法務副大臣、山根隆治外務副大臣、森ゆうこ文部科学副大臣、辻泰弘厚生労働副大臣
岩本司農林水産副大臣、牧野聖修経済産業副大臣、松原仁国土交通副大臣、横光克彦環境副大臣
渡辺周防衛副大臣、山岡賢次国家公安委員会委員長、三井辨雄民主政策調査会長代理
櫻井充民主政策調査会長代理、中野寛成民主党税制調査会長代行
亀井亜紀子国民新党政務調査会長、峰崎直樹内閣官房参与

【緊急声明】

平成24年度税制改正に向けた

自動車課税・地球温暖化対策税に関するNGOからの要望

現在、政府・各党は平成24年度（2012年度）税制改正に関する議論を行っており、政府税制改正大綱が12月上旬にまとめられる予定である。11月28日、民主党税制調査会（藤井裕久会長）は、その重点要望をまとめ、政府税制調査会に提出したが、その中で、自動車の車体課税である自動車取得税及び自動車重量税について、その廃止、抜本的な見直しを強く求めるとした。また、昨年12月に政府が閣議決定した政府税制改正大綱において、「平成23年10月1日から実施する」とした地球温暖化対策のための税は、いまだ導入が実現していない。

これに対し私達は、以下を要望する。

<要望事項>

- 自動車車体課税は、地球温暖化対策（注1）、大気汚染対策、公害健康被害対応（注2）や国・地方自治体の財政健全化の観点から、その減税・廃止を行わないよう、強く要望する。ただし、自動車車体課税のグリーン化（環境負荷の低い自動車への軽課と環境負荷の高い自動車への重課）の推進は必要である。
- 地球温暖化対策強化のため、地球温暖化対策税/環境税/炭素税の早期導入が必須である（注3）。地球温暖化対策税は、制度的工夫をこらすことで（注4）、低所得者に配慮しつつ、経済/雇用活性化・エネルギー安全保障強化・資産の海外流出を防ぐ効果を発揮することも期待できる（注5）。
- CO2 排出削減の価格インセンティブ効果維持・強化のため、自動車燃料への税率は維持・強化されたい。自動車燃料諸税の環境税化も一案。

国際環境NGO FoE Japan、一般社団法人 Office Ecologist

特定非営利活動法人 オックスファム・ジャパン、特定非営利活動法人 環境文明21

特定非営利活動法人 「環境・持続社会」研究センター（JACSSES）

持続可能な地域交通を考える会（SLTc）、財団法人 世界自然保護基金ジャパン（WWFジャパン）

交通権学会副会長 上岡直見（個人）

連絡先：特定非営利活動法人「環境・持続社会」研究センター（担当：足立治郎）

TEL：03-3556-7323、FAX：03-3556-7328、E-mail：adachi@jacses.org

補足説明

注 1：自動車車体課税と地球温暖化対策との関係

自動車の車体課税が減税・廃止されれば、公共交通機関から自動車利用へのシフトを促し、CO2排出増を招く。日本における自動車関係税全体（車体課税・燃料課税）の年間税負担額は、多くのOECD諸国と比較してかなり低い（添付の図も参照）。

注 2：自動車車体課税と公害健康被害対応との関係

自動車重量税の税収の一部は、汚染者負担の原則から、公害健康被害認定患者のための補償財源となっており、長期的・安定的財源が不可欠。

注 3：地球温暖化対策税導入の必要性

自主行動計画は、甘い目標設定をする業界や参加しない企業・個人に効果がない。国内排出量取引制度は、大規模排出者向けの政策。補助金や租税特別措置も、全ての排出源をカバーできない。地球温暖化対策税は、フリーライダーを防ぎ、他の政策ではインセンティブを与えることが難しい対象も含め、あらゆるCO2排出者に価格インセンティブ効果で削減を促すことが可能な、極めて効果的な政策である。

注 4：地球温暖化対策税の制度的工夫のあり方

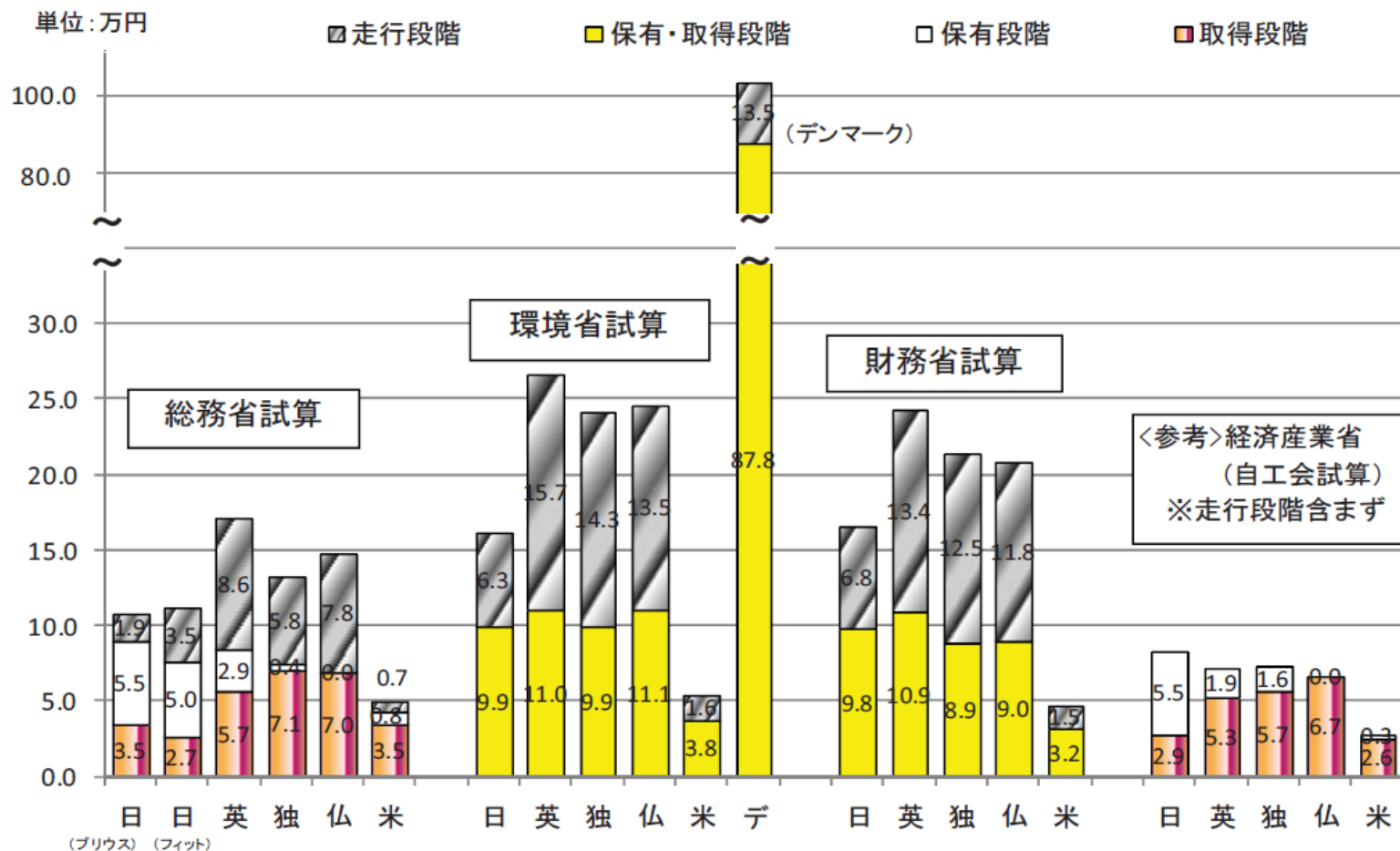
地球温暖化対策税・エネルギー課税の税率は、温暖化対策に資する技術開発・普及や消費行動を促すインセンティブとなりうる税率が望ましい（その際、炭素集約度や国際競争力に配慮し、別途減免措置や税収用途を工夫することもできる）。税収活用において、非効率な予算増加、用途の硬直化・既得権益化に繋がらないよう、税収用途の精査の仕組み確立が重要。低所得者への配慮措置をとることも重要。

注 5：地球温暖化対策税と経済・雇用等との関係

地球温暖化対策税は、制度的工夫をこらすことで、日本企業の温暖化対策技術・製品力を高め、日本の経済と雇用にプラスを与えつつ、地球規模での温暖化対策に貢献しうる。さらに、化石燃料輸入量を削減し、日本のエネルギー安全保障も強化できる。国内CO2削減が進むことで、海外の排出枠購入による日本の税金・資産の海外流出を防ぐ効果もある。

[資料23]

各省の自動車関係諸税の年間税負担額の国際比較の結果(試算)



出典) 総務省: 「ACEA Tax Guide2009」等により試算(税制は2009年7月時点(日本とアメリカは2010年度))
 一般社団法人自動車工業会: 平成22年度税制改正要望書(税制は2007年3月時点(自動車重量税のみ2010年度))
 環境省: 2008年9月中央環境審議会資料(2008年1月時点)
 財務省: 平成18年6月税制調査会資料(2006年1月時点)

注) 1 自動車工業会の推計は車両の使用年数を11年で計算しているが、これを6年に補正し、他省と一致させている。
 2 総務省の試算の仮定: 車両の使用年数6年、走行距離年間10600km、各国のガソリン価格は財務省HP「OECD諸国のガソリン1リットル当たりの価格と税(2009年第3四半期)」を使用、各国の政策減税は考慮していない。

出典: 「自動車関係税制に関する研究会報告書」(自動車関係税制に関する研究会 2010)