

温暖化政策で **ビジネスと生活が変わる** 第17回

「環境・持続社会」研究センター(JACSES) **足立 治郎**

震災からの再構築 8 **自動車車体課税と平成24年度税制改正**

自動車車体課税等の検討状況の概要

政府・各党は現在、平成24(2012)年度税制改正の議論を行っており、政府税制改正大綱が12月上旬にまとめられる予定だ。その中で、自動車車体課税である自動車取得税及び自動車重量税のあり方に注目が集まっている。

今年9月に経産省は円高などにより加速する産業空洞化対策として、自動車取得税・自動車重量税廃止を含む自動車車体課税の抜本見直しを提案。11月28日に民主党税制調査会(藤井裕久会長)は、政府税制調査会に提出した重点要望で、両税の廃止・抜本見直しを強く求める、とした。

財務省などは、財政が逼迫する現状で、両税の廃止に消極的だ。自動車重量税は税収が約7千億円で国及び市区町村の財源になっており、自動車取得税は税収が約2千億円で、都道府県及び市区町村の財源になっている。これらの廃止は、国と自治体の財政への影響が大きい。

一方で環境省は公害認定患者の補償財源確保を図りつつ(注1)、自動車による大気汚染問題や地球温暖化問題に的確に対応するため、自動車車体課税の一層のグリーン化の推進を要望している。

なお、地球温暖化対策税に関しては、昨年12月に閣議決定した政府税制改正大綱において、今年10月1日からの実施が明記されたが、今年度(平成23年度)における創設は、民主・自民・公明の3党協議の結果、見送られることがすでに決められた。現在、来年度(平成24年度)税制改正議論の中で、その導入の是非が議論されている。

自動車車体課税等のあり方

震災により激変する日本の経済・社会状況に対応する税制の構築が要請されている。復興財源捻出のため、民主党政権が掲げてきたガソリン税率引下げは見送られた。また、昨年の政府税制改正大綱で実施が明記された法人税率引下げも、復興財源捻出のため、実施が見送られている。これらは自動車産業にとってプラスではない。自動

車業界は、激しい国際競争にさらされている。こうした状況で両税の廃止を検討することも、ありえる政策の選択肢であろう。

しかし両税が廃止されれば、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、かなり低いのが現状である(注2)。仮に両税の廃止に合わせ、地球温暖化対策税の導入が実現するとしても、現在の地球温暖化対策税の政府案の税率・税収が低い(注3)ため、自動車関係税全体の負担額はかなり下がってしまう。

自動車取得税・自動車重量税の廃止は、地球温暖化対策に逆行することに加え、大気汚染対策、公害健康被害対応や国・地方自治体の財政健全化の観点から、大きな問題を抱えている。これらの課題にいかに対応するかの解を示した上でなければ、実施すべきでないだろう(例えば大幅な自動車燃料課税強化と同時であれば、両税を減税・廃止しても、地球温暖化・大気汚染・公害健康被害・財政健全化に対応できる可能性もある。ただその場合には、経済・雇用面の配慮が重要となる)。

ただし両税のグリーン化(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)の推進は重要であり、2012年内に終わることになっている環境負荷の低い自動車に対する両税の減税措置、いわゆるエコカー減税の継続は、積極的に検討・推進すべきであろう。

いずれにせよ、円高・産業空洞化対策を考える際には、自動車車体課税の廃止ばかりを急ぐのではなく、法人税・地球温暖化対策税等を含めた総合的な税制及び財政面の改革のあり様を十分に検討し、環境・経済・社会の鼎立に資すバランスある税財政改革を実施していくことが求められている。

(注1)自動車重量税の税収の一部は、汚染者負担の原則から、大気汚染に係る公害健康被害認定患者のための補償財源となっている
 (注2)「自動車関係税制に関する研究会報告書」(2010)等
 (注3)オルタナティブ第21号(2011年1月6日)参照