

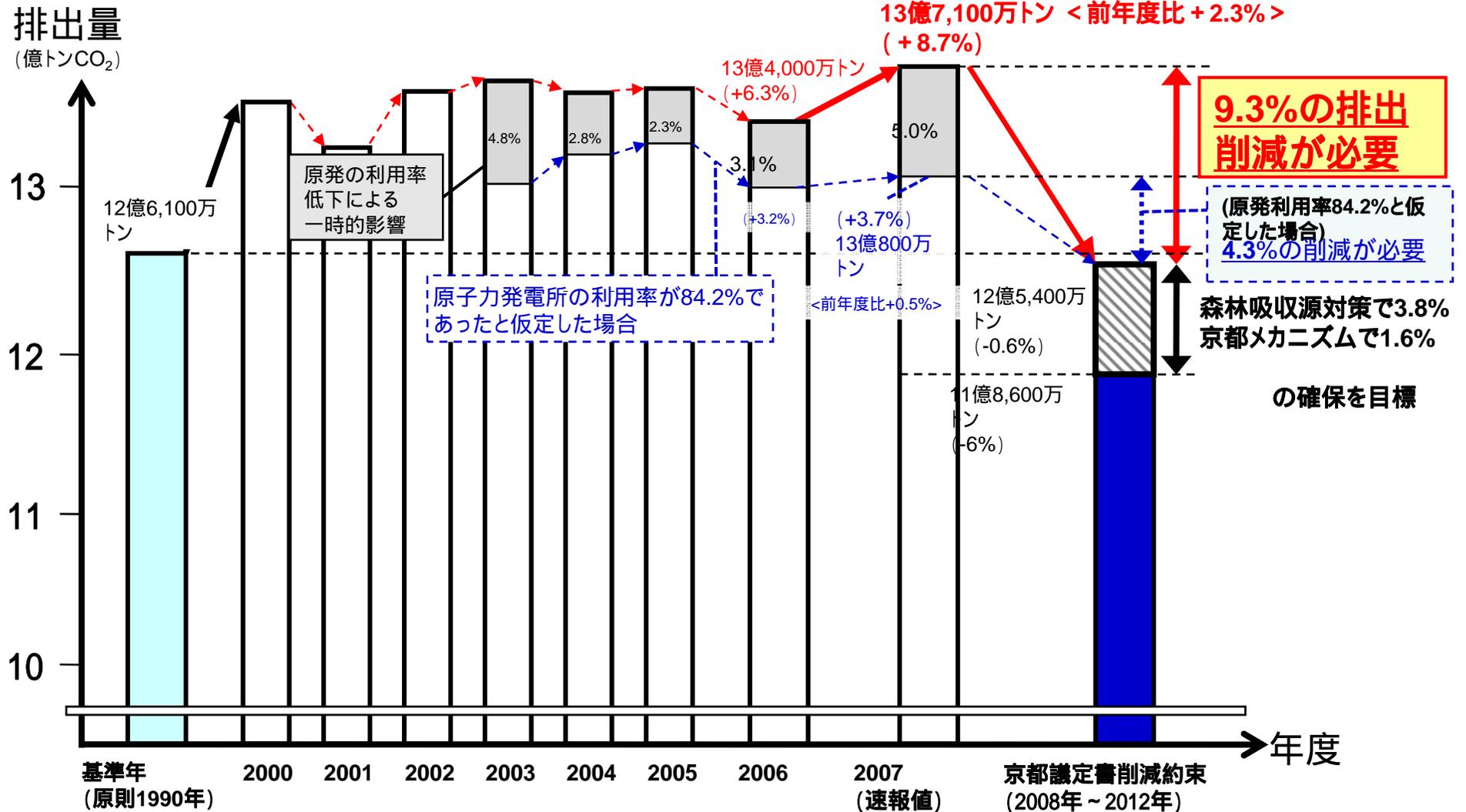
税制のグリーン化について

環境保全が内需拡大の大きな柱
環境投資拡大に向け、グリーン税制を大胆に活用

平成20年12月

我が国の温室効果ガス排出量

2007年度における我が国の排出量は、基準年比8.7%上回っており、議定書の6%削減約束の達成には、9.3%の排出削減が必要。(原子力発電所の利用率を84.2%と仮定した場合、排出削減必要量は4.3%)



税制のグリーン化に関する骨太方針等における記載

道路特定財源の見直しの議論や本年6月の我が国の長期目標の設定等を受けて、環境税について初めて骨太方針等に税制改革の重点事項等として明記された。

「骨太方針2008」（平成20年6月27日閣議決定）（抄）

4. 税体系の抜本的な改革に向けて（税制改革の重点事項）

（4）低炭素化促進の観点からの税制全般の見直し

道路特定財源の一般財源化の問題にとどまらず、環境税の取扱いを含め、低炭素化促進の観点から税制全般を横断的に見直す。

「低炭素社会づくり行動計画」（平成20年7月29日閣議決定）（抄）

2 税制

（1）税制のグリーン化

本年秋に予定している税制の抜本改革の検討の際には、道路財源の一般財源化後の使途の問題にとどまらず、環境税の取扱いを含め、低炭素化促進の観点から税制全般を横断的に見直し、税制のグリーン化を進める。

環境税の案

国際競争力のある低炭素経済を世界に先駆けて築くため、炭素に価格を付け、CO₂排出量に着目した課税とすることが、市場の力を活かし、環境投資を進める鍵として、極めて重要であるとの基本的考え方の下、**環境税の創設を要望。**

ただし、現下の厳しい経済状況を踏まえ、**当面は、極力増税とならないよう措置することとし、平成21年度においては、見合いの環境減税を進める。**

具体的な課税対象、税率等については、下記のとおり。

【課税の仕組み】	家庭・オフィス： ・灯油、LPG（上流で課税） 工場等： ・石炭、重油、天然ガス（大口排出者による申告納税） 家庭・オフィス・工場等： ・電気、都市ガスに関しては、発電・ガス事業者が用いる化石燃料に対して課税
【税率・税収額】	税率：2,400円/炭素トン（約655円/二酸化炭素トン） （重油（C重油）：1.96円/1リットル、石炭：1,580円/1トン など） 税収額：約3,600億円 家計の負担：世帯当たり年間約2,000円（月額約170円）
【軽減措置】	国際競争力の確保や排出削減努力の奨励促進等のため、 ・大口排出事業者において、削減努力をした場合は、8割軽減 ・鉄鋼等製造用の石炭、コークス等は免税 ・灯油について5割の軽減 * 重油は、大口排出者の申告納税であり、漁船用燃料使用は免除
【税収】	一般財源 現下の厳しい経済状況を踏まえ、極力増税とならないよう措置する。具体的には、平成21年度においては、見合いの環境減税を進める（省エネ住宅、低燃費自動車、森林吸収源対策等）。
【既存エネルギー関係諸税との関係】	ガソリン、軽油については、揮発油税、軽油引取税等において環境課税することを前提に、課税対象としない。

京都議定書目標達成計画の実施のための予算のうち、直ちに削減効果のある予算（いわゆるA類型）は約5200億円（うち一般会計分は約1300億円）。排出抑制対策は約3000億円、森林吸収源対策は約1850億円。また、温暖化対策関連の租税特別措置による減収額は、例えば住宅の省エネ改修促進税制では、約20億円（H20.4.1～12.31）と推計されている。これらに追加して行っている税制改正要望については、次々ページ参照。

道路特定財源(暫定税率)等のエネルギー税制について

道路特定財源制度に係る暫定税率については、課税によりCO2排出抑制に取り組む国際的な動向も踏まえ、課税を通じて地球温暖化対策を推進する旨を明確にした上で、現行水準を維持すべき。

(参考)「道路特定財源等に関する基本方針」(平成20年5月13日閣議決定)(抄)

道路特定財源制度は今年の税制抜本改革時に廃止し21年度から一般財源化する。
暫定税率分も含めた税率は、環境問題への国際的な取組み、地方の道路整備の必要性、国・地方の厳しい財政状況等を踏まえて、今年の税制抜本改革時に検討する。

平成21年度の税制改正要望事項とは別として、より大きな目では、環境投資を戦略的に進める欧州の課税水準も念頭に置きつつ、今後、課税によりCO2排出抑制を効果的に促進する観点から、我が国においても、環境税の考え方を活かし、エネルギー関係諸税のグリーン化を推し進めるべき。

個別税制のグリーン化

個別税制についてもグリーン化を強力に推進

低公害車(年間売上げ見込:約12万台、4000億円弱)に対する需要を一層拡大(2020年までに新車販売のうち2台に1台は次世代自動車に(低炭素社会づくり行動計画))

省エネ住宅の新築や省エネ改修に対する需要の大幅喚起(新築住宅は年間約100万戸。住宅投資は年間19兆円。200年住宅を含め、これらがすべて省エネ型になることを目指す(低炭素社会づくり行動計画))

(1) 自動車関連税制のグリーン化

低公害車の取得に係る税率の軽減措置の延長・拡充(自動車取得税:プラグイン・ハイブリッド自動車についても軽減)

低公害車用燃料供給設備に係る課税標準の特例措置の延長・拡充(固定資産税:対象要件を引下げ)

自動車関係諸税の見直しによる低炭素車の普及拡大

(2) 省エネ住宅促進税制・新エネ設備促進税制の創設等

既存住宅の省エネ改修に係る所得税の軽減措置(ローン減税)の延長

既存住宅の省エネ改修に係る所得税の税額控除の創設

一定の省エネ性能を満たす省エネ住宅に係る所得税の軽減措置(住宅ローン減税の深掘り)の拡充

自動車関連税制のグリーン化

低公害車の取得に係る税率の軽減措置（自動車取得税）

延・拡
(2年)

低公害車を取得する場合に自動車取得税を軽減する。
(標準税率: 自家用5%、営業用3%)

(現行)

電気自動車(燃料電池自動車含む)		2.7% 軽減
圧縮天然ガス(CNG)自動車 ・車両総重量3.5t以下: に限る。 ・車両総重量3.5t超: 重量車 (NOx)に限る。		
ハイブリッド自動車(バス・トラック) ・車両総重量3.5t以下: かつ燃費基準+20%達成車に限る。 ・車両総重量3.5t超: 重量車 かつ重量車燃費基準達成車に限る。		
ハイブリッド自動車(乗用車) かつ燃費基準+20%達成車に限る。		1.8% 軽減

低公害車用燃料供給設備に係る課税標準の特例措置（固定資産税）

延・拡
(2年)

低公害車(電気自動車、天然ガス自動車及び燃料電池自動車)の燃料供給設備に係る固定資産税の課税標準を3年間3分の2とする。

(拡充) 取得価額要件「2千万円以上」を「300万円以上」に引き下げ



自動車関係諸税の見直しによる低炭素車の普及拡大（自動車税、軽自動車税、自動車重量税、自動車取得税）

新

取得、保有の段階の自動車関係諸税についても、グリーン化をさらに進める観点から、例えばCO2排出量を課税基準に組み込むこと、特例措置を設ける際にCO2排出量に応じた仕組みを組み込むこと等、低炭素車への買換えを促進するために必要な税制上の措置を検討する。

(拡充) プラグイン・ハイブリッド自動車: 2.7%軽減



<p>燃費基準+20%</p>  <p>平成22年度燃費基準より20%以上燃費性能の良い自動車</p>	<p>重量車燃費基準</p>  <p>平成27年度重量車燃費基準を達成した自動車</p>
<p>低排出ガス車</p>  <p>平成17年基準値より、有害物質を75%以上低減させた低排出ガス認定車</p>	<p>重量車</p>  <p>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</p>

延・拡 ... 軽減対象等について拡充を行った上で延長

新 ... 新設要望

省エネ住宅促進税制の創設等

省エネ住宅へのリフォーム

対象となる改修工事の例

二重サッシ・複層ガラスの導入



断熱材（壁・床・天井）の導入

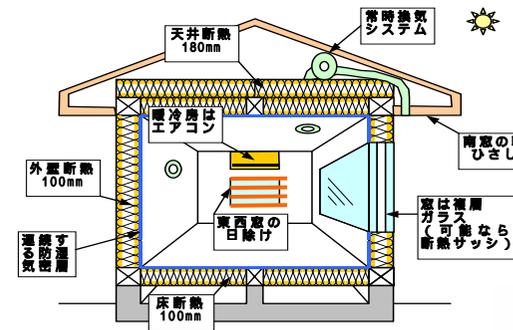


一定の省エネ改修工事を行った場合、
ローン残高の一定割合を所得税から控除(延長)
又は、
費用額のうち一定額を所得税から控除(新規)

省エネ住宅の新築等

対象となる住宅の例

一定の省エネ性能を満たす住宅



一定の設備の設置
例: 太陽光発電等



一定の省エネ性能を満たす省エネ住宅の新築等に当
たって、ローン残高の一定割合を所得税から控除(住宅
ローン減税の拡充)(新規)