

税制改正の焦点だった排気量660cc以下の軽自動車税が、2015年度以降に購入した新車を対象に現在の年72000円から1.5倍の1万8000円に引き上げられる。

地方の農家にとって軽トラックをはじめ、軽自動車は農作業や移動手段として欠かせないものとなっている。

また、公的交通手段の少ない地方には、一家で数台の車を保有している場合が多く、この場合も軽自動車に依存

日 報 論 壇

しているのが実態である。この増税は地方住民にとって大きな負担となることは確実である。

政府は、加物の基準緩和、そして簡保生命のがん保険

軽自動車増税は反対

中 洞 正

この増税で、入制限の緩和や食品添業の利益確保のための人が損失を被っても1%潤うという乱暴な理論と批判している。

地方税収の非参入、遺伝子組み換による1%のための「増加をもくえの表示義務の撤廃な協定といわれ、99%のどと同様にTPP参加国民には、その恩恵は

米国の日本での販売不振は軽自動車の税中、地方の生活手段までも奪つような増税は

ということだが、果たの参加承認のための米国の入場料(日本の交渉

米国の人口の1%しいじめである。スズキ自動車は40%占めていて、99%の本紙のコメントで「低所得者に負担がかかり、弱いものいじめだ

の参加承認のための米国の入場料(日本の交渉

また、01年にノーベが日本での車の販売を増やすための増税であるという。まさに収束(宮古市 酪農家・東京農大客員教授 61