

## 第 8 回 自動車関係税制のあり方に関する検討会議事概要

- 1 日時 平成 25 年 10 月 4 日 (金) 13 時～15 時
- 2 場所 合同庁舎 2 号館 7 階 省議室
- 3 出席者 神野会長、鎌田委員、熊野委員、小山委員、中村委員、大塚委員、  
柏木委員、小西委員、佐藤委員、勢一委員、諸富委員、宗田委員、  
鈴木委員
- 4 議事次第
  - (1) 開会
  - (2) 議事
    - ①各論点の方向性について
    - ②自由討議
  - (3) 閉会
- 5 議事の経過
  - これまでの議論を踏まえた各論点の検討の方向性についてより深い議論を行った。
  - かつてはハイブリッドであれば燃費が悪くてもすべて非課税という制度があった。それはおかしいと思うので、高級車で燃費の悪い車には重課も検討すべだが、一方で、何千万円もかかる自動車に多少の重課をしてもインセンティブ効果は薄く、税をとりただけだという批判も受けかねない。
  - 税収はエコカー減税分も多少は取り戻すぐらい確保してもいいのではないか。
  - 現時点では、自動車の持つ経済的価値を外形的に把握できる排気量を基準とすることに一定の合理性はあると考えてよいと思うが、自動車自体の大きな技術的变化を踏まえると、長期的には別の基準も検討していかなければいけない。
  - CO<sub>2</sub> 排出量を課税標準に入れるというのは、ヨーロッパでは既に標準化

されているが、日本だとまだその方法が確立されていないので、環境性能を反映させようとする場合、燃費を用いざるを得ないのではないか。

- NO<sub>x</sub>・PMについては、現行のエコカー減税のように、特例適用の条件として設定しておくのが、簡素でわかりやすいと思う。
- 今のエコカー減税が平成27年3月で期切れとなり、消費税10%への引き上げ時期と半年間ズレがある。そのことと、駆け込み需要・反動減等も考慮してどのタイミングで制度を切り替えるべきか。
- 自動車税が年度課税で4月1日が賦課期日である以上、平成27年4月から平成28年4月の2箇所しか考えられないのではないか。
- 現在の自動車取得税が持っている取得時におけるコントロール機能を新しい制度でも残すことが必要ではないか。
- 営自格差については今の表現ではわかりづらいので、もう少し踏み込んで書いてほしい。
- 燃費基準が重量に拠っているため、燃費がよい小型車よりも燃費の悪い普通自動車の減税幅が大きいなどの逆転現象が起きているが、一方で省エネ法にも配慮はしないとイケない。
- 燃料課税の強化というのを現実的に打ち出すのは難しいというのはよくわかるが、環境政策の意味からいけば、それを強化するという方向性は少なくとも強力に打ち出さないといけない。
- 数日前に安倍内閣が11月の気候変動の国際会議に向けて、日本でもCO<sub>2</sub>の排出量の削減目標をつくるというような報道があったので、そのことも環境税制を提案するのには追い風になると思う。
- 営業用自動車というのは、輸送業を主としているものに限られているなど、営自格差の実態は、その言葉の印象とはかけ離れていることをうまく表現すれば、営自格差はなくせるのではないか。
- 環境政策の点からも、担税力の点からも、営自格差はなくしてもよいので

はないか。

- 新しい車体課税の仕組みによれば、例えば5年間でどのくらいの軽減効果があるのかなどのイメージを示していくことが肝要ではないか。

(以上)