

第7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9月27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、上村委員、大塚委員、柏木委員、小西委員、佐藤委員、勢一委員、諸富委員、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方向性について事務局より説明を行った上で自由討議し、各論点につき整理を行った。

(以下、議論の主な内容)

 - 電気自動車が普及していない段階であまり高い税をかけてしまうと、電気自動車の普及にとって阻害要因となってしまうのではないか。
 - 平成25年度税制改正大綱を踏まえると、税込確保と環境政策を対立的に考えるのではなくて、両立させるような工夫をしないとイケない。
 - 化石燃料に依存しない車(排気量がゼロの車)が普及したケースを想定して、何をベースにして課税していくのかという問題提起を長期的には持つておくべきではないか。
 - 一定の技術基準を達成した自動車を製造する企業を優遇するなどし、自動車の技術発展を政策的に促進していくという観点があってもよいのではないか。

- 課税標準としてCO₂をベースにした場合に起き得る税収減に対しては、税制の基準を段階的に厳格化していくという方法をとるしかないのではないか。例えば、3年に1回程度、技術評価の見直しを行って、軽減措置の適用車種その他について順次見直しを行っていくという方法をとればよいのではないか。
- 排気量ベースの課税を当面は基礎としながらも、CO₂ベースの課税を併用・加味していき、ドイツ型の環境自動車税という方向に移行していくのが適切なのではないか。
- 自動車税の中で取得インセンティブを効かせるための手法として、First-Year-Rateは適切なのではないか。
- CO₂を含めた環境性能を加味していく場合には、基本税率や基本の課税標準において組み込むのではなく、特別措置の税額控除という形で組み込み、機動的に内容を変更できるような仕組みを構築するのがよいのではないか。
- 自動車取得税の廃止による環境への影響は非常に大きいことから、自動車取得税の廃止を前提にするならば、その環境面の機能を保有段階で持たせなければならぬのではないか。
- 現行制度上、自動車税については月割課税がある一方、軽自動車税については月割課税がないところであるが、First-Year-Rateを導入するとした場合、両税の仕組みとの関係でどのように制度を構築するのか考えなければならぬのではないか。
- 現行のエコカー減税により税収が4割程度減少していることからすると、最初から課税標準にCO₂を組み込むのと、特別措置として税額控除することで、税収への影響は変わらないのではないか。
- 自動車税の中に、応益負担の考え方、すなわち行政サービスに対する費用及び負担としての機能を組み込めないか。例えば、自動車の登録・車検・廃止の際には行政事務が発生するため、その行政事務に対する費用及び負担として課税するということができるのではないか。

- 自動車取得税を廃止した場合にどのような影響が生じるかという点については、イギリスが重要な先例になるのではないか。
- 自動車取得税の有している環境インセンティブ効果を自動車税の中に組み込むとした場合、CO₂をベースとして、環境性能がいいものには軽課し、環境性能の悪いものには重課する、といった制度を構築するべきではないか。
- 例えば、燃費がリッター1キロいと最初のレートが5万円違うという場合に、200万円の車を購入した場合の5万円と、500万円の車を購入した場合の5万円とでは、取得へのインセンティブが全く違ってしまうため、高級車を購入する場合にもインセンティブを働かせるためには、取得価格を何らかの形で考慮にいれざるを得ないのではないか。
- 環境政策という観点からすると、総量規制という視点を持たなければならないのではないか。例えば、CO₂排出量が2分の1の自動車であっても、これを3台使用すれば全体のCO₂排出量が増大するため、総量規制の観点から現行の課税水準を上げていく必要があるのではないか。
- 営自格差について、営業車の大部分は車何台分もの役割を果たしているわけであるから、総量規制の観点からすれば、営業車は優遇されてしかるべきなのではないか。
- First-Year-Rateを導入するのであれば、どのような課税の仕方があり得るのか、また、それぞれのメリット・デメリットはどこにあるのか、整理を進めなければならないのではないか。
- 環境という考え方を組み込むことによって、当面の課題をクリアするチャンスが広がるのではないか。例えば、自動車税と軽自動車税との格差や営自格差の問題についても、環境という観点からすれば差異を設ける必要がない、という結論を導き得るのではないか。
- 諸外国と比較して日本の車体課税が重いと主に業界団体から言われているが、総務省のみならず、環境省や財務省のような公的機関の提供資料によれば、必ずしも重いとはいえないとも考えられるため、この点についても打ち出していくべきではないか。

- 軽自動車税についても月割課税を導入するとなると、新たな仕組みを設置しなければならず、非常に煩瑣なものとなる。例えば、各都道府県は通常、車検場に自動車税事務所を設置しており、そこで月割についての処理を行っているが、市町村ではそのような窓口を持っていないため、月割課税を導入するとすれば非常に大変なのではないか。

(以上)