

第5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8月30日(金)15時～17時
- 2 場所 合同庁舎2号館6階 601会議室
- 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、諸富委員、宗田委員、鈴木委員
- 4 議事次第
 - (1) 開会
 - (2) 議事
 - ①これまでの議論を踏まえた論点の整理について
 - 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論点(案)について事務局より説明を行った上で自由討議を行った。

(以下、質疑の主な内容)

 - 整然と議論を進めていくためにも、まずは車体課税の理屈について議論するべきであり、税負担の増減についての議論は最後に行うべきである。
 - 車体課税の一体化・簡素化という方針は支持していきたい。軽自動車と登録自動車の格差や営自格差をできる限り縮小していく方向性で議論していくべき。
 - 環境性能に応じて税を優遇するという理屈は、担税力に着目してきた租税の論理とは異なるのであるから、当該優遇措置は特別措置として設計するのがよいのではないか。
 - CO₂排出量のみをベースに課税すれば別だが、ドイツの例からも、財産税的な課税とCO₂排出量をベースとした課税を組み合わせれば、税収に大きな

変化はないのではないか。

- 温暖化対策税や地方環境税が導入されていることからすれば、わが国の税制上、環境負荷に応じて税負担を上下させることが公平な課税にかなうという考え方が入り込みつつあり、自動車関係税についても、財産課税だけでなく、CO₂排出量で税額を変えていくことで環境の点から公平な課税を行うという考えは可能ではないか。
- わが国における課税の根拠は、担税力を前提に議論がなされてきたことから、バズ課税のように、応能性と結びつけることなく、単なる損傷金として課税するのが公平性に資するという発想は、法学上はわが国においてあまり熟していないと思われる。
- 取得段階においてインセンティブを税制に組み込むことは、消費者の購買行動に影響を与えるものと思われるので、取得段階において、現在の自動車取得税が有している環境機能を自動車税の中に組み込むことは1つの考え方としてあり得るのではないか。
- 営自格差について、環境政策の観点から見た場合、バスは理解できるものの、特に貨物車はその理由を見出し難く、精査していく必要があるのではないか。
- 環境税的な側面だけでなく、財産税的な側面からも、貨物車の営自格差については精査が必要ではないか。
- 営自格差を撤廃するとした場合、タクシーやハイヤー等の増税分は乗車賃に価格転嫁されるものと考えられ、自家用乗用車を保有している乗客にも転嫁されるものであることからすれば、撤廃が直ちに正しいとは言い切れないのではないか。
- 社用車とマイカーの税額に差が設けられていない点について議論が必要なのではないか。
- 自動車関係税制を簡素化する方向で、軽自動車と登録車の統合や営自格差の是正を、そのための前提条件として議論していくべき。

- 取得時課税の代替として、アメリカの登録税的な制度を導入することが考えられないか。
- CO₂排出量を基準とする考え方がわが国において十分になじんでいるとはいえない状況下において、毎年の自動車税に財産税的なものとCO₂排出量の両方を反映させるというのは時期尚早であり、現時点においては、初年度の課税で工夫する等して、現在の自動車取得税の機能を自動車税に組み込んでいくことが現実的ではないか。毎年の自動車税を環境性能に応じて税率を計算して課していくというのは実務上厳しい。
- 最初の3年間にわたって重軽課するというのは、実務上可能である。
- 自動車税の中に自動車取得税の果たしている環境政策的な機能を組み入れようとした場合、複雑な制度とならざるを得ないが、これは簡素化の方向に逆行するので、理念的な税制にしていく過程にあるものであるということとうまく説明する必要があるのではないか。
- 二輪と原付についても論点を挙げておく必要がある。

(以上)