

第 2 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 6 月 27 日 (木) 10 時～12 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、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過去に開催した車体課税関係検討会における議論について
 - ②自由討議
- (3) 閉会

5 議事の経過

- 事務局及び過去に開催した車体課税関係検討会に参画した委員より、検討会における議論を紹介し、その後、質疑及び自由討議が行われた。

(以下、質疑及び自由討議)

- CO₂を減らしていくということを考えた場合、ヨーロッパでは、取得、保有、走行段階の税制を環境税的に使うことによって、インセンティブをそれぞれの段階で与えている。
また、車の生産段階において、自動車会社に対して「燃費の悪い車をたくさん売る会社は、それだけ燃費のいい車もあわせてつくることで相殺せよ」との包括的規制がかかっている。
- 北欧では、GPSを使って走行距離をモニタリングして課税していく方法というのがテクノロジー的には可能になってきているらしく、もはや走行段階に課税する場合に燃料課税でなければいけない理由というのはなくなりつつあるのかもしれない。
- CO₂排出削減に重きを置きながら説明すると、車以外で環境負荷をかけ

ているセクションについてどう考えるか、自動車の保有者だけがCO₂排出削減に係るコストを負担するのか、という疑問がある。

- 道路損傷に対する課税として根拠を持っていた税を、今はその根拠が薄まってきたので環境税的に組みかえる必要があるということは、非常に大事。
- 電気自動車はCO₂を排出しないし、排気量という概念もない。そのため、環境税化すると、電気自動車に対しては環境税をかけられないということになるが、ドイツのように重量に課税するとなると、これは再び道路損傷課税なのかという印象を受けるが、どう考えるべきか。
- 現政権が、どのようなCO₂排出量削減の数値目標を将来的に立てているのかということを中心に考慮に入れながら、税率の決定をすべきではないか。
- 重量に関しては、財産価値の推計をすることではないか。つまり、財産課税として、土地だったら面積をとったり、家屋の場合には間口でとったり、そういう外形標準を使うのと同じような考え方で、重さないし車軸が選択されているということではないか。
- 地方税として大変重要な役割を果たしている自動車税を、環境税として位置づけることはなかなか厳しいものがある。技術革新が進み、CO₂の排出量が減少して、「環境はよくなったが、税収がなくなった」ということでよかったということにはやはりならない。とはいえ、新税を環境税として位置づけることについては、技術革新の面から税が貢献するということもできるので、上手にバランスをとっていく必要がある。
- 環境という視点を入れるのであれば、あと2年後ぐらいに2020年以降のポスト京都議定書の枠組み等が決定されなければならないというタイムスケジュールを捉えて、国だけではなくて、地方が果たす環境政策に対する役割というものもアピールしていく必要があるのではないか。
- 取得段階での課税を全くなくしてしまうというのはいかがなものか。例えば、諸外国の例を見ると登録税のようなものがあるので、少なくとも取得税の一部を登録税のような形で課税をしてCO₂排出量ベースの課税を入れれば、取得段階でのインセンティブになるのではないか。
その場合、登録税を地方税にできればいいが、できない場合、環境政策は国

がリーダーシップをとる政策なので国税にして、国税が増える見返りとして、重量税の譲与税をその分増やすことで、取得税がなくなる分の何割かはカバーできるのではないか。それでもカバーできない分を、保有税のほうは、今までどおり排出量ベースの課税として若干上乘せしていくようなことはできないのか。

- ドイツの自動車税は、かなり環境規制としての側面を持っているが、同時に、相当程度、自動車工業会とやりとりをしており、自動車工業会が、納得する形で導入されている。すなわち、自動車会社がいずれにせよ国際的な自動車の開発競争の中で向かっていかなければいけない方向と合致しているので、むしろその開発の方向に対して税制上、いわば優遇に向かえばむしろ税負担が小さくなるというふうに設計しており、自動車産業政策的な要素もかなり濃厚に入っている税体系だと思う。
- 自動車にかかわらず、いろいろな取得の段階で財産税的な課税というのはやはり必要ではないか。
- 原付については、非常に徴税コストがかかっており、登録段階で税を取ることができれば、徴税コストを下げることにつながるのではないか。
- 新しい自動車税の課税標準として、CO₂の排出量をもとにした場合、例えば50ccのバイクのCO₂排出量は非常に少ないと思われるので、現在の1,000円という税率の負担の水準は確保できないのではないか。
- 自動車税制を環境税的なものに切り替えようとする場合、現行の制度のどこにも影響を及ぼさないで行うことは無理ではないか。例えば、課税客体の一部見直しなどもあり得ることを割り切らないと、すきっとした形での自動車課税の環境税化というのは無理ではないか。
- 欧州では、環境税の車の両輪は燃料関係と自動車と決めているが、いかなる根拠に基づくものなのか。

(以上)