

経団連「平成 30 年度税制改正に関する提言」抜粋

自動車関係諸税

自動車関係諸税は欧米諸国と比べ極めて過重なユーザー負担が課されてきた。特に、道路整備目的で創設された自動車取得税と自動車重量税は道路特定財源が平成 21 年度に一般財源化された時点で既に課税根拠を喪失している。自動車取得税は消費税 10% 時点での廃止が決定されたが、自動車重量税は「当分の間税率」を維持したまま存続している。自動車関係諸税については、こうした複雑・過剰な税体系そのものを根本から見直し、簡素化・負担軽減を実現していくことが重要である。

とりわけ、平成 29 年度与党税制改正大綱で「自動車の保有に係る税負担の軽減に関し総合的な検討」を行うことが明記されたことを踏まえ、諸外国と比べ過大となっている自動車税の税率引下げを実施すべきである。あわせて、自動車重量税について、将来的な廃止に向け、まずは「当分の間税率」を廃止すべきである。なお、自動車関係諸税の負担軽減に際しては、代替財源を自動車ユーザーに求めるべきではない。

さらに、中長期的には、負担軽減に加え、極めて複雑な自動車関係諸税を納税者にとって分かり易くなるよう簡素化すべきである。

消費税

○非課税取引への配慮

福祉車両や損害保険料など仕入税額控除ができない非課税取引については、転嫁の難しさにより事業者の負担が大きく、また、非課税取引の性質から業務の内製化を志向させる税の中立性の課題（セルフ・サプライ・バイアス）を拡大させる。このため、非課税取引について一定の配慮をすべきである。

環境・エネルギー関係諸税

○地球温暖化対策税の抜本的な見直し

日本経済の国際競争力確保の観点から、経済合理的な価格で安定的にエネルギーを供給することは極めて重要な課題である。2012 年に導入された地球温暖化対策税は、エネルギーコストの上昇に拍車をかけているうえ、三段階目の税率引き上げが行われた現在においても税収実績及び用途が明らかにされておらず、政府関係部局統一の削減効果の検証も行われていない。こうした状況を踏まえ、地球温暖化対策税は、課税の廃止を含め、抜本的に見直すべきである。

また、炭素税の導入による明示的カーボンプライシングの強化は、議論する段階ではなく、反対である。

○省エネ・再エネ投資を支援する税制措置の整備

わが国では地球温暖化防止の観点から、引き続き省エネ・再エネ技術の開発・普及を推進することが不可欠となっている。そこで、グリーン投資減税については、期限の到来にあわせ改組し、引き続き税制上のインセンティブを講じるべきである。その際、例えば省エネ等の推進の観点から、高電圧直流装置、リチウム蓄電池等を対象資産に加えることも検討すべきである。

○石油関係諸税の負担軽減

①バイオE T B E 配合ガソリンに係るエタノール相当分の揮発油税・地方揮発油税免税制度の延長

わが国では地球温暖化対策の観点からバイオ燃料の利用が進められているが、バイオ燃料を配合したガソリンの製造コストは通常のガソリンよりも割高となる。引き続き消費者負担を軽減するため、バイオE T B E 配合ガソリンに係るエタノール相当分の揮発油税・地方揮発油税の免税制度を延長すべきである。

②消費税との Tax on Tax の解消、当分の間税率の廃止

石油関係諸税（揮発油税、地方揮発油税等）は消費税との関係で Tax on Tax となっているため、速やかに解消する必要がある。そもそも、石油関係諸税の「当分の間税率」は、一般財源化された時点で課税根拠を喪失しており、廃止すべきである。

以上