

自動車リサイクルにおける 料金制度について

令和2年12月

経済産業省

環境省

自動車リサイクルにおける料金制度に関する論点について

- 第50回合同会議において、一部の団体や委員から料金制度のあり方について議論したいとの御意見があったところ。
- 自動車リサイクルにおける料金制度のあり方を議論する上での主な論点は以下のとおり。

1. リサイクル料金の充当方式（自車充当方式か他車充当方式か）
2. リサイクル料金の徴収時点（新車時徴収か廃車時徴収か）
3. リサイクル料金の管理方法（公的管理機関による管理か自動車メーカー等自らの管理か）
4. 中古車輸出時のリサイクル料金の取扱い

自動車リサイクルにおける料金制度の検討経緯について①

- 自動車リサイクルにおける料金制度については、平成13年の産構審自動車リサイクルWG及び中環審自動車リサイクル専門委員会（当時はそれぞれ単独で開催）において、以下の観点等について整理された。
- この結果を踏まえ、「①自車充当方式」「②新車時徴収」「③公的管理機関による管理」という現行制度の方向性が定められた。

観点	検討内容	結果
①充当方式	自車充当方式か 他車充当方式か	<p>他車充当方式は、制度発足時に既販車への対応が不要で制度設計が容易であるが、以下のデメリットがあるため、自車充当方式を選択</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 受益者と負担者が異なること ・ ユーザーから徴収する料金がその年の使用済自動車数と新車販売数の関係で変動する等合理性に欠けること ・ 製品のリサイクル容易性と徴収する料金の水準との間に相関が弱く、自動車メーカーが設計・製造段階から3Rに配慮した自動車を製造しようとしても、ユーザーがこのような自動車を選択するインセンティブが働きにくいこと ・ 自動車メーカー等間の公平な競争が担保されないこと
②徴収時点	新車時か 廃車時か	<p>以下の理由から新車時徴収を選択</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 不法投棄増加の懸念が少ないこと ・ 料金の徴収コスト、回収ロスが少ないこと ・ ユーザーにとってわかりやすく、負担感が少ないこと ・ 地方公共団体等から新車時徴収を支持する意見が多かったこと
③費用管理方法	公的管理機関を設けるか 自動車メーカー等が自ら管理するか	<p>自動車メーカー等による管理には以下のデメリットがあるため、公的管理機関による管理を選択</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新車時に徴収し、リサイクル・処理に必要な費用として支出されるまでの期間、安全かつ確実に保管・運用することが必要だが、自動車メーカー等が倒産・解散等した場合には当該料金が滅失してしまうこと ・ 自動車メーカー等が一定額を積み立てる場合、課税対象となること ・ 個人輸入等少数のユーザーからの費用徴収・管理のための組織が必要となること

自動車リサイクルにおける料金制度の検討経緯について②

● 新車時に徴収することに伴い検討を要する「預託金の返還」については、以下のとおり整理されている。

項目	返還の有無	考え方
非認定全部利用 (廃車ガラク輸出)	返還しない	廃車ガラクの輸出は、ユーザーの手から離れた後に解体業者の判断で行われるものであるため、当該自動車の最終ユーザーの特定が困難である。最終ユーザーに預託金を返還することとした場合、 事務的に煩雑となることが見込まれるなど不合理かつ不安定なシステムになる可能性 がある。
事故車 (エアバッグ展開・フロン類放出)	返還しない	最終ユーザーに預託金を返還することとした場合、 不正に料金返還を求めるケース (故意にフロン類を大気中に放出し、料金の返還を求めるケースなど) を惹起させる懸念 がある。
中古車輸出	返還する	輸出ドライブが働き国内での自動車寿命が短くならないか、返還事務コストが発生しないか等の意見もあったが、 <ul style="list-style-type: none"> • 国内で何ら再資源化しない自動車のユーザーからも費用負担を求めることは適当でない • 自動車の転々譲渡にあわせリサイクル料金についても次のユーザーに転嫁されていくことの帰結として、国内でリサイクル費用が支出されることのない輸出中古車に係るリサイクル費用については、最終ユーザー返還すべき 等の観点から、最終ユーザーに預託金を返還すると整理された。 なお、中古車輸出においては不適切な返還がなされないよう運用に努めている。

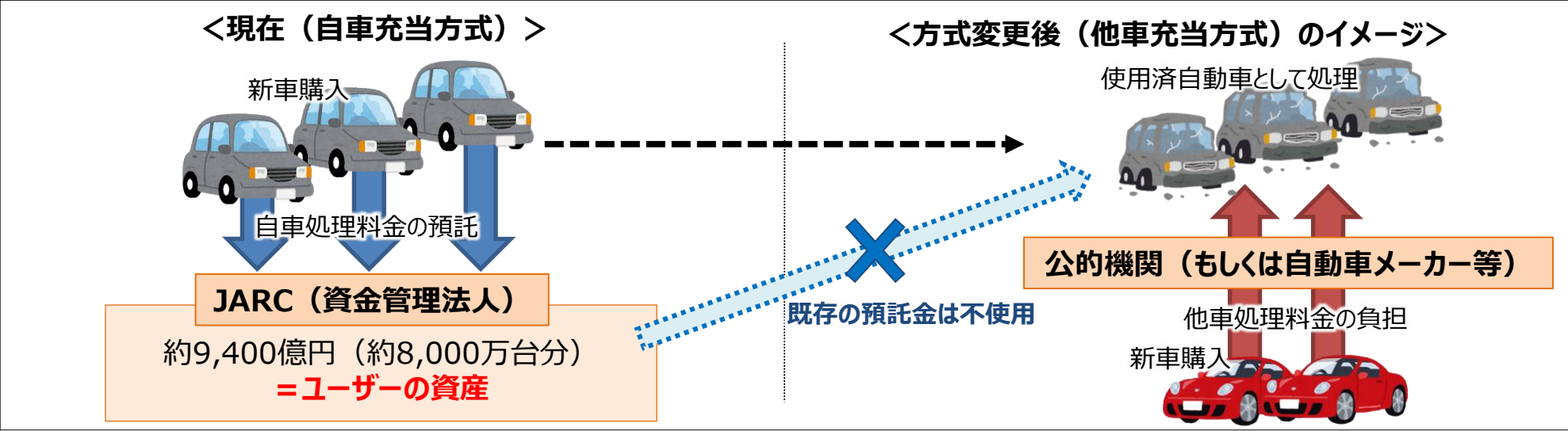
自動車リサイクルにおける料金制度のあり方の検討について①

● 自動車リサイクルにおける料金制度のあり方を検討する上での論点と課題は以下のとおり。

< 1. リサイクル料金の充当方式（自車充当方式か他車充当方式か） >

他車充当方式（年金方式）に変更する場合の主な課題

- ・ 制度発足時に指摘された「受益者と負担者が異なること」や「新車販売数と使用済自動車数によって料金の変動する」等の問題が発生する。
- ・ 加えて、現在JARCが管理している預託金（約9,400億円）の取扱いも課題となる。



- ・ 既存の預託金は、現行法で定める目的で使われることがなくなるため、**ユーザーへの返還が原則**。
- ・ 既存の預託金を返還するためには、通知、事務手続、返金手数料等**多額のコストが発生**するほか、**誰が負担するかという問題も発生**。
（仮に振込手数料を300円/件とした場合、手数料のみで8,000万台×300円=240億円必要。これはJARC事務局経費の数十年分に相当）
- ・ 他車充当方式ではシステム維持費は低減するものの、**料金徴収・管理等のための公的機関等が必要であり、引き続きコストが発生**。
- ・ なお、**預託金を返還しない方式**については、ユーザーの資産を強制的に滅失させることとなるため、**財産権侵害**の可能性があり困難。

➡ 他車充当方式に変更するためには、法制定時に指摘されていた問題に加え、預託金返還に伴う多額のコストへの対応が必要。

自動車リサイクルにおける料金制度のあり方の検討について②

< 2. リサイクル料金の徴収時点（新車時徴収か廃車時徴収か） >

廃車時徴収に変更する場合の主な課題

- ユーザーにとって、新車時徴収に比べ経済的負担を強く感じるため、**不法投棄や料金の回収ロスの懸念が増加**する。
- 新車販売店以外に引取業者において徴収する仕組みが必要となるため、料金の徴収コストが増加する。

➡ 廃車時徴収に変更するためには、不法投棄のおそれ等の課題への対応が必要。

< 3. リサイクル料金の管理方法（公的管理機関による管理か自動車メーカー等自らの管理か） >

自動車メーカー等がリサイクル料金を管理する方式に変更する場合の主な課題

- 自動車メーカー等が**倒産・解散等した場合に料金が滅失してしまう。**
- 自動車メーカー等が一定額を積み立てる場合、課税対象となる。
- 自動車メーカー等が自ら管理する場合でも、個人輸入等少数のユーザーからの費用徴収・管理のための組織が必要である。

➡ 自動車メーカー等がリサイクル料金を管理する方法に変更するためには、倒産時等の課題への対応が必要。

< 4. 中古車輸出の際のリサイクル料金の取扱い >

中古車輸出の際に預託金を返還しないこととする場合の課題

- リサイクル料金は預託金でありユーザーの資産であることから、国内でリサイクル・処理しない場合に返還しないことは財産権の侵害に該当し得る。

➡ 現行の自車充当方式において預託金を返還しないと整理はできないことから、他車充当方式に変更することが必要。（1. リサイクル料金の充当方式参照）

(参考) 平成13年8月中環審自動車リサイクル専門委員会中間報告

- 「使用済み自動車の減量化・リサイクルの推進について」（平成13年8月中環審自動車リサイクル専門委員会中間報告）においては、以下のような基本的な考え方を踏まえ、費用負担方法として2案が示された。
 - 新車については、**ユーザーから排出時に徴収するのではなく、販売に当たって必要な費用の確保を図ることが適当。**
 - 減量化・リサイクルに配慮した自動車の製造を促すとともに、そのような自動車をユーザーが選択できるようにするため、製造事業者等は、販売に当たって、**減量化・リサイクルに要すると見込まれる費用を例えば車種ごとに適切に明示することが必要。**
 - 製造事業者等による減量化・リサイクルが確実に行われるようにするとともに、そのために製造事業者等が次年度以降の減量化・リサイクルに必要なものとして準備した費用については、**収益とみなされて課税対象とならないような仕組みを検討**することが必要。

考慮点	A 案 ・ 販売価格とは別に費用を徴収 ・ 費用を公的機関で管理	B 案 ・ 費用を販売価格に含めて徴収 ・ 費用を企業内部で管理
公的費用 管理組織の 必要性	必要となる。 個人輸入等少数のユーザーからの費用徴収・管理にも当たる。	基本的には必要としない。 しかし、個人輸入等少数のユーザーからの費用徴収・管理のための組織が必要となる。
費用の管理	ユーザーから徴収した費用が全額安全に管理される。 倒産等による徴収費用の減失等にも対処できる。 全額積立とすれば、相当多額になる。 公的機関の管理費用が必要となり、利息の取扱いについて検討が必要。	ユーザーから徴収した費用の一部がメーカーにより管理される。 倒産等による減失等については、別途対応策の検討を要する。 積み立てる額の設定方法により、積立額を比較的少なくすることが可能。
税金	公的機関の事業が公益法人の非収益事業となるような制度設計をすることにより非課税扱いとなり、ユーザーによる費用負担に対する税の支払いを避けられる。	企業内の積立てについて、非課税にするための税制上の措置が必要。引当金・準備金制度が創設できれば、ユーザーによる費用負担（引当金・準備金に上限が設けられる場合は、その一部）に対して税の支払いを避けられる。 また、費用を販売価格に含めることにより、自動車取得税の対象となる。
制度としての 問題	政府においては、行政改革の一環として、特殊法人等の改革、公益法人に対する行政の関与のあり方の改革について議論がなされていることに留意。	政府の税制調査会においては、引当金、準備金について、廃止を含め見直す方向で議論がなされていることに留意。
備考	この案は、必要な費用を負担するユーザーの役割を明確化するとともに、製造事業者等が直接費用を管理した場合に生ずる課題への対応に配慮した方法と考えることができる。	この案は、必要な費用を負担するユーザーの役割に配慮しつつ、製造事業者等が費用の徴収・管理について中心的な役割を果たす方法と考えることができる。

(参考) 平成13年9月産構審自動車リサイクルWG第二次報告書

- 「新たな自動車リサイクルシステムの構築に向けて〈自動車リサイクルに関する制度化に向けた考え方〉」（平成13年9月産構審自動車リサイクルWG第二次報告書）では、自動車という製品の有する特性を踏まえ、新たな自動車リサイクルシステムの下での新車及び既販車についての対応をポイントとして6つの費用徴収方法案についての検討結果が整理された。

		A方式	B方式	C方式	D方式	E方式	F方式	目指すべき方向性
新車	充当方式	自車	自車	自車及び他車	自車	自車	他車	他車充当方式は、受益者と負担者が異なる、使用済自動車数と新車販売数の関係で料金変動する、等のデメリットがあるため、 自車充当方式
	徴収時点	新車時	新車時	新車時	廃車時	任意	新車時	不法投棄の増加懸念を招かないとの観点や料金の回収ロスが少ない等の優位性から、 新車時徴収
既販車	充当方式	自車	自車	徴収せず	自車	自車	徴収せず	ユーザーの選択肢が広がる、支払期限を定めて早期に料金徴収を完了することも可能等の理由から、 任意時点で徴収
	徴収時点	廃車時	任意		廃車時	任意		

<新車時徴収の場合に対応を要する点に対する対応策>

- ・ 自動車製造事業者等の倒産・解散による滅失等への対応：公的な資金管理主体が料金を徴収・管理する。
- ・ 課税関係：公的な資金管理主体の行為は公益法人の非収益事業とする。
- ・ 費用調整問題：費用変動のリスクは自動車メーカー等が負う。
- ・ 個人輸入車・並行輸入車への対応：指定法人が自動車メーカー等の役割を果たす。
- ・ 輸出等により不要となったリサイクル費用についての取扱い：請求に応じて最終ユーザーに返還する。