

第12回 自動車関係税制のあり方に関する検討会 議事次第

平成26年9月26日(金)
10:00~12:00
合同庁舎2号館7階 省議室

1 開会

2 議事

自動車関係税制のあり方に関するヒアリング

一般社団法人日本自動車工業会

一般社団法人全国軽自動車協会連合会

一般社団法人日本自動車販売協会連合会

一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会

日本自動車輸入組合

3 閉会

配布資料

(資料1) 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」ヒアリング説明資料

(一般社団法人日本自動車工業会)

(資料2) 「自動車関係税制のあり方に関する検討会」ヒアリング説明資料

(一般社団法人全国軽自動車協会連合会)

(資料3-1) 平成27年度税制改正要望のポイント

(資料3-2) 平成27年度税制改正に関する要望書

(資料3-3) 国内自動車販売の現状と税制改正要望について

(一般社団法人日本自動車販売協会連合会)

(資料4) 環境性能課税に対する意見

(一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会)

(資料5) 平成27年度税制改正に関する日本自動車輸入組合(JAIA)要望・意見

(日本自動車輸入組合)

『自動車関係税制のあり方に関する検討会』ヒアリング 説明資料

平成26年9月26日
一般社団法人 日本自動車工業会

我が国の経済・雇用を支える自動車産業

- ・自動車産業は広範な関連産業を持ち、日本経済や雇用確保に大きく貢献する基幹産業である。

自動車関連 就業人口 <2012年>	: 547万人 (8.7%) うち製造部門 78万5000人 *部品、車体部門を含む
製造品出荷額 <2012年>	: 50兆2627億円 (17.4%) *全製造業中の割合
商品別輸出額 <2013年>	: 14兆2411億円 (20.4%) *全輸出額中の割合
研究開発費 <2012年度>	: 2兆2062億円 (20.1%) *全製造業中の割合
設備投資額 <2013年度計画額>	: 7870億円 (20.6%) *全製造業中の割合

地域の経済・雇用を支える自動車産業

・自動車・二輪車メーカーの国内生産拠点は全国各地域に分布しており、地域経済・雇用にとって極めて重要な産業である。自動車産業の空洞化は、地域経済・雇用に多大な影響を及ぼす。

〈自動車関連産業の都道府県別 製造出荷額(地域経済への貢献)、従業員数(地域雇用への貢献)〉

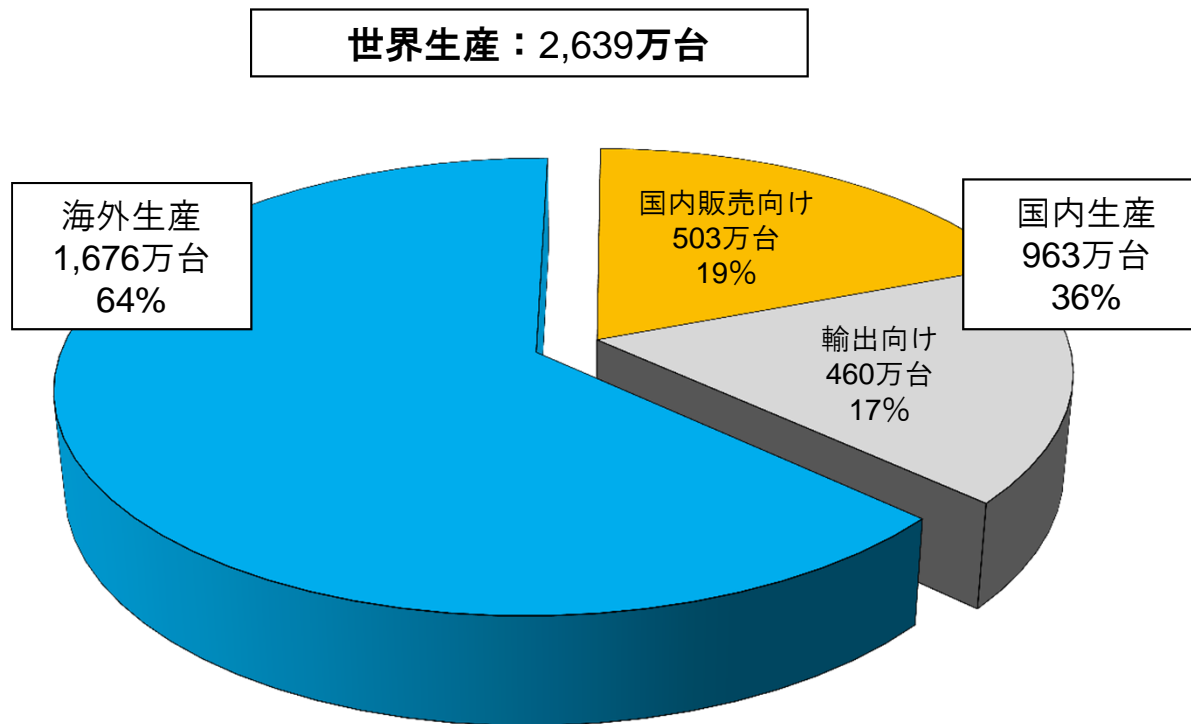
	製造品出荷額 (億円)	全製造品出荷額 に占める割合	従業員 (人)
北海道	2,860	4.7%	8,600
岩手県	3,900	20.4%	8,300
宮城県	2,761	10.0%	8,500
福島県	3,100	7.2%	10,400
茨城県	3,116	3.0%	13,900
栃木県	1兆3,830	18.2%	30,600
群馬県	2兆3,769	32.2%	43,000
埼玉県	1兆9,174	15.8%	43,000
東京都	1兆3,504	15.5%	27,400
神奈川県	3兆6,249	20.3%	58,200
静岡県	3兆8,954	26.0%	86,900
愛知県	17兆9,745	48.6%	258,500

	製造品出荷額 (億円)	全製造品出荷額 に占める割合	従業員 (人)
三重県	2兆2,571	24.0%	40,100
滋賀県	7,724	11.9%	12,400
京都府	5,883	11.7%	9,200
大阪府	6,956	4.2%	18,900
兵庫県	9,545	6.6%	26,600
岡山県	1兆625	13.7%	20,600
広島県	2兆4,146	27.6%	48,500
山口県	8,883	14.2%	13,700
福岡県	2兆2,567	27.8%	23,800
熊本県	4,080	15.9%	10,700
大分県	4,184	10.0%	9,000

(出典:経済産業省 平成23年工業統計調査等)

国内市場活性化が国内生産を支える

- ・2013年の日本メーカーの四輪車国内生産963万台のうち、概ね半数503万台が国内販売向け、半数の460万台が輸出向け。
- ・空洞化を防ぎ国内生産を維持するためには国内市場活性化が必要。



自工会調べ

※「輸出向け」：国内生産台数－国内販売向け台数

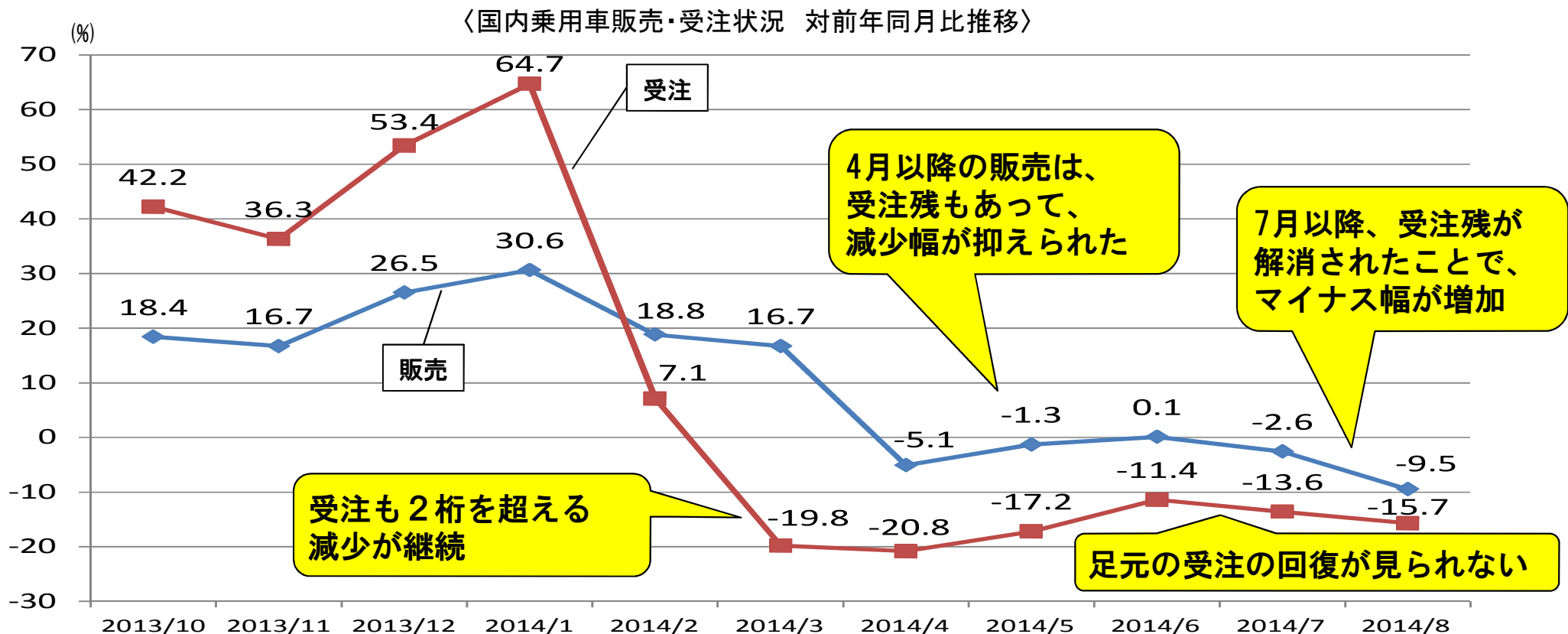
※「国内販売向け」：国内販売向け台数(輸入車販売を除く)

厳しい状況が続く最近の国内販売

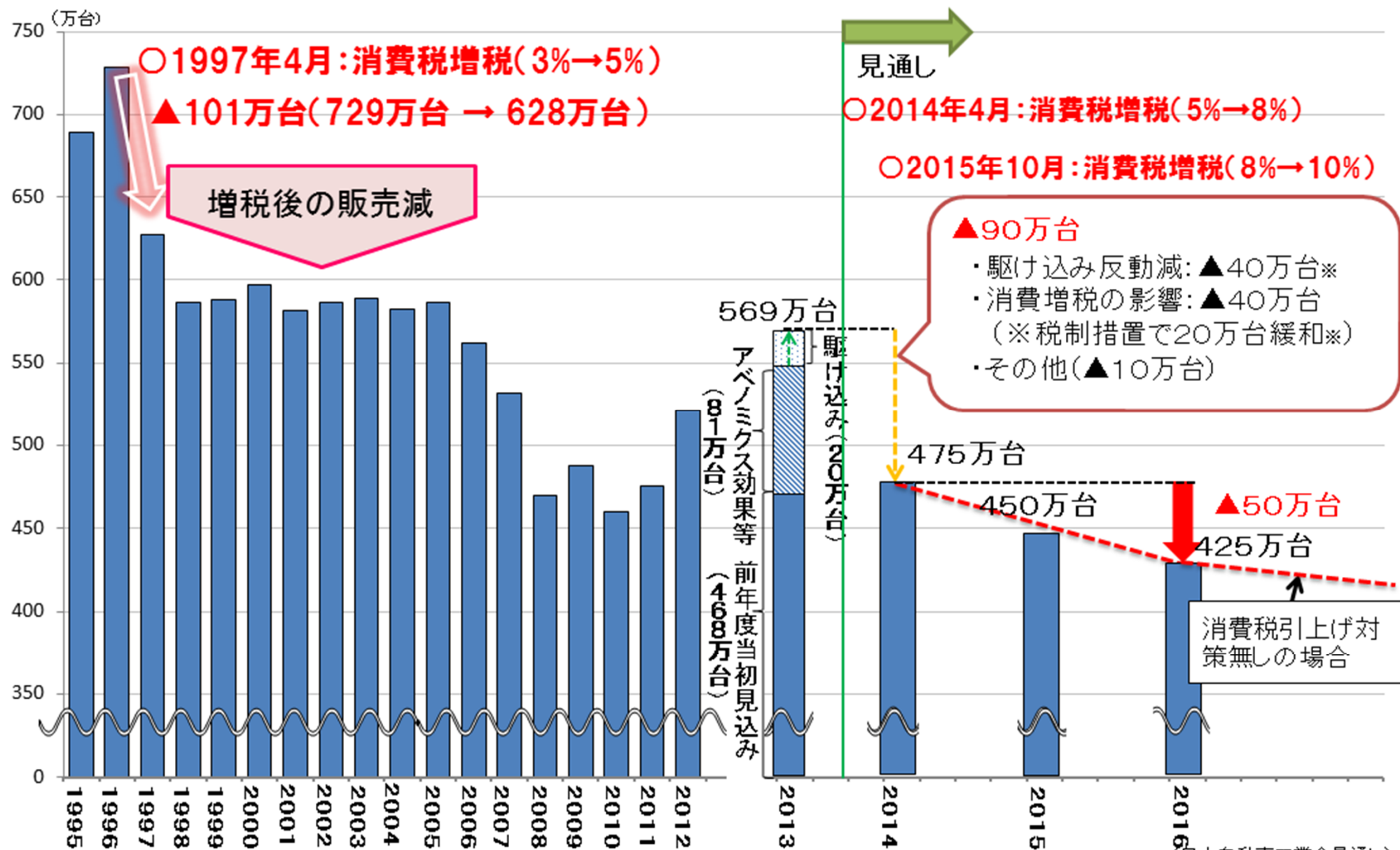
- ・国内販売は、消費税増税後の4月以降、厳しい状況が続いており、7月8月と徐々にマイナス幅が大きくなっている。
- ・足元の受注状況を見ても対前年比で1割を超える減少が続いており、今後も厳しい状況が続くと思われる。
- ・販売の現場においても、先行きを不安視する声が上がっている。

(販売会社の声)

- ・とにかくショールームへの来場者が少ない。駆け込みが終了した2月以降、落ち込んだままである。
- ・来店したお客様も買い急がず、販促策を積み増すが、商談も長引く傾向。
- ・回復時期が見えず、非常に先行き不安視している。



消費税増税と国内自動車販売台数の推移



(日本自動車工業会見通し)
※駆け込み反動減及び税制措置による効果については経済産業省試算
(経済産業省資料)

技術開発の動向

- ・先進国における燃費競争の激化や各国における大幅な燃費規制強化、さらに大気汚染対策の強化に伴うゼロエミッション規制への対応等、次世代自動車の開発促進はグローバル競争上の重要課題であり、自動車メーカーは次世代自動車の開発を加速している。
- ・一方、成長著しいアジアなど新興国市場はもとより、全世界で需要の高い内燃機関車のさらなる技術開発にも取り組む必要がある。
内燃機関車の燃費技術向上は、グローバル市場での競争を勝ち抜くため、また、走行抵抗の低減や軽量化技術など、次世代自動車の技術開発のベースにもなるため、重要な課題である。
- ・省エネ法に基づきトップランナー方式により設定された2015年度燃費目標値は、基準作成時から約24%も改善するという極めて高い水準の目標値である。
さらに、2013年3月には、乗用車について世界最高レベルの2020年度燃費基準が告示され、自動車メーカーでは基準達成に向けて、より一層の燃費改善技術の開発に努めている。
- ・燃費向上には細かな要素技術の積み上げが必要であり、開発、試作、生産準備、モデルサイクル等も勘案すれば、相当の期間が必要である。
また、細かな技術の積み上げやイノベーションは、日本のものづくりを支える中小企業のたゆまぬ努力と協力があって成し得るものであり、決して自動車メーカーだけで出来るものではない。

〈ご参考〉

次世代自動車

- ・次世代自動車は、様々な燃費向上技術の中の一つの選択肢。
- ・将来は省エネルギー、CO2削減、エネルギーセキュリティの強力な手段となる。

〈電気自動車〉



・走行距離は百数十km～数百kmで走行時のCO2排出量ゼロ
・家庭用コンセント(100V15A)で充電可能

〈プラグインハイブリッド自動車〉



・家庭用コンセントで充電可能なハイブリッド自動車
・電気走行距離は数十km

〈燃料電池自動車〉



・走行距離は600kmで、走行時のCO2排出ゼロ

〈ハイブリッド自動車〉



・走行時のCO2排出量は、ガソリン車に比べ▲50%

〈クリーンディーゼル乗用車〉



・走行時のCO2排出量はガソリン車に比べ▲20～30%
・走行距離は1000km
※平成21年排出ガス規制(ポスト新長期規制)対応車


〈天然ガス自動車〉



・走行時のCO2排出量は、ガソリン車に比べ少ない

内燃機関車の更なる効率化

- ・燃費向上技術は様々な細かい技術の積み重ね。エンジン本体の改良や、走行・空気抵抗の低減、軽量化等、様々な要素技術の積み上げで地道に改善。
- ・多様な技術の各車共通の燃費改善技術として重要。
- ・本年には、エンジンの最高熱効率を高める(2020年までに50%目標)ため、メーカー間、産学官で連携し、基盤技術を共同で研究開発するコンソーシアム*が発足。
〔*自動車用内燃機関技術研究組合(AICE)〕



エンジンの効率の向上
熱効率の向上
直接筒内噴射
可変機構(可変気筒、VVT等)
摩擦損失の低減
ピストン&リングの摩擦低減
低摩擦エンジンオイル
可変補機駆動

空気抵抗の低減
ボデー形状の改良

車両の軽量化
計量材料の採用拡大
ボデー構造の改良

その他
電動パワーステアリング
アイドリング・ストップ
ダウンサイジング

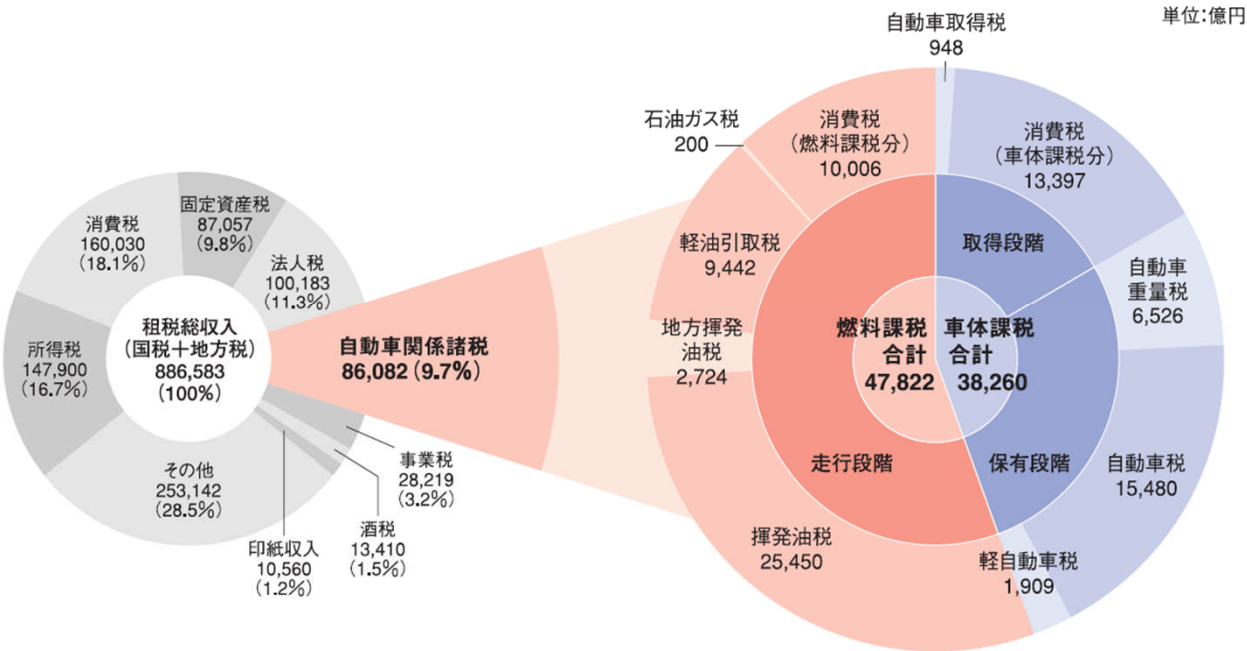
駆動系の改良
ロックアップ域の拡大
シフト段数の増加
CVT

ころがり抵抗の低減
低ころがり抵抗タイヤ

9種類9兆円にもおよぶ自動車関係諸税

- ・自動車には取得、保有、走行の段階で9種類もの税が課せられ、ユーザーの税負担は極めて過重。
- ・自動車ユーザーが負担する税金の総額は、国の租税総収入89兆円の約1割を占める8.6兆円にも及んでいる。
- ・自動車関係諸税は、複雑な税体系の下で、過重な税負担を自動車ユーザーにのみ課しており、税の三原則である「公平・中立・簡素」の観点から著しく逸脱している。

●2014(平成26)年度租税総収入の税目別内訳並びに自動車関係諸税の税収額



注:1. 租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
 2. 自動車関係諸税の消費税収(自動車整備含む)は日本自動車工業会の推定。
 3. 消費税収には地方消費税収を含む。

資料:財務省、総務省

●自動車関連税収 (2014年度)

		税収(億円)	
車体課税	取得段階	自動車取得税	948
		消費税(車体)	13,397
	保有段階	自動車重量税	6,526
		自動車税	15,480
		軽自動車税	1,909
車体課税計		38,260	
燃料課税	走行段階	揮発油税	25,450
		地方揮発油税	2,724
		軽油引取税	9,442
		石油ガス税	200
		消費税(燃料)	10,006
		燃料課税計	47,822
総合計		86,082	

要望事項

1. 自動車取得税・自動車税（環境性能課税）

- 消費税率10%への引き上げ時に自動車取得税の確実な廃止
- 自動車税の取得時課税である環境性能課税を、廃止される自動車取得税の付け替えにしないこと。併せて現行自動車税の見直しやグリーン化特例の拡充等の負担軽減措置を講じること

2. 自動車重量税

- 将来的な廃止を含めて負担軽減の方向で見直し、先ずは当分の間税率を廃止

3. エコカー減税

- 自動車取得税廃止まで、エコカー減税(取得税)を延長
- 保有時の税負担軽減の観点から、エコカー減税(重量税)を拡充・延長

4. 軽自動車税

- 軽自動車に対する重課とあわせて検討される軽課措置は、重課に見合う減税規模とすること
- 二輪車の増税対象は、平成27年度以降に新規取得する新車のみとすること

- ・環境性能課税は、自動車ユーザーに新たな税負担を強いる増税である。
- ・廃止される自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には反対。

- ・環境性能課税は、“取得時の課税”、“価格を課税標準”、“最大税率が3%”と、このまま導入されれば、まさに自動車取得税の付け替えであり、ユーザーの理解を得ることは困難である。
さらに、制度も複雑化するため、車体課税の簡素化・負担軽減にも逆行する。
- ・環境性能課税は、現行自動車税に新たに上乗せされる税であり、負担軽減の要素はまったく見出せず、制度設計如何では、ユーザーにとって大幅な負担増となる。
これでは、自動車取得税の廃止が無意味になってしまう。
- ・よって、廃止される自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税には反対である。

環境性能課税に対する自工会の考え方

1. 環境性能課税が全ての車を対象に課税する「原則課税」では、自動車取得税と何ら変わらない。
2. 環境性能に優れた車を対象に課税することは、グリーン化機能の維持・強化に反する。
3. 従って、環境性能課税は「原則非課税」の設計とし、その対象は、燃費性能の悪い、2015年度燃費基準未達成車に限定すべきである。

(なお、税率の変動方法については、平成26年度与党税制改正大綱に記載のとおり、省エネ法に基づく、燃費基準値の達成度(%)に応じて一定の範囲ごとに税率を設定すべきである。)

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」ヒアリング
説明資料

平成 26 年 9 月 26 日

一般社団法人 全国軽自動車協会連合会

軽自動車の現状について

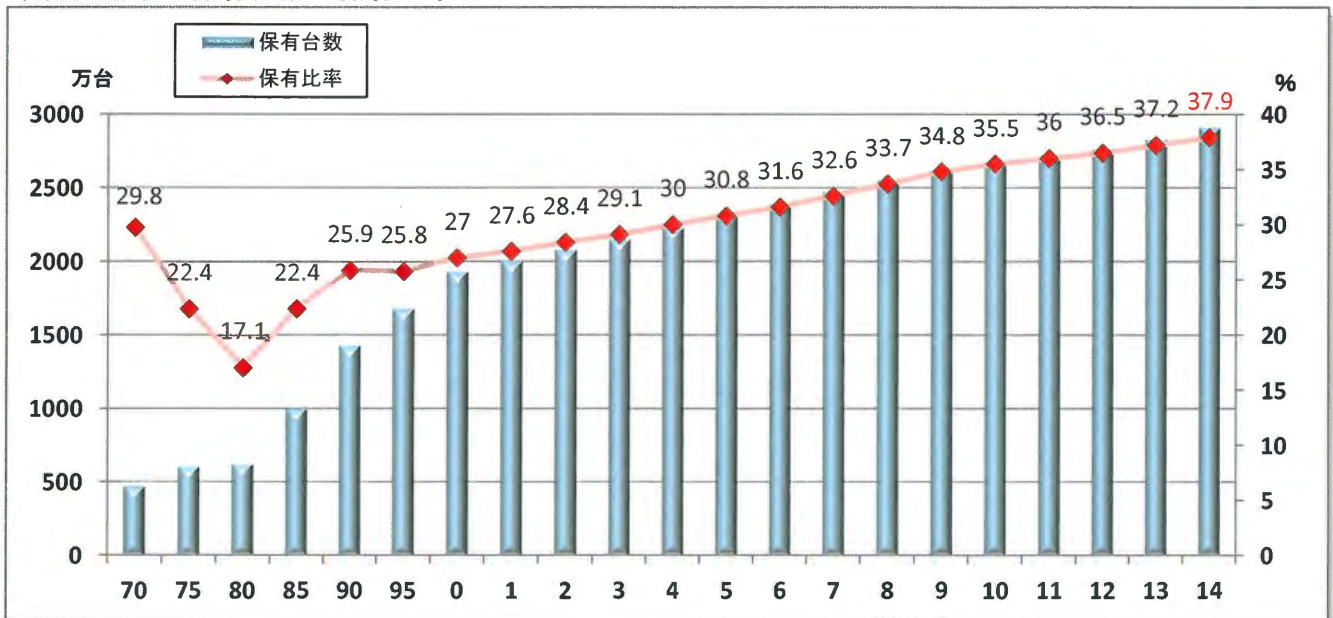
一般社団法人全国軽自動車協会連合会

- ◇軽自動車は狭隘な国土に適したクルマとして、公共交通機関が不便な地域や人口密度の低い地域で多く普及しており、現在の保有台数は2900万台を超えています。
- ◇通勤・通学や買い物・送迎等を中心とした生活の足として、また農林水産業や中小企業の輸送手段として普及しています。

- ◇軽自動車は、女性や高齢者の買い物・送迎の足として利用されております。
 - ・軽自動車ユーザーの2/3が女性です。
 - ・軽自動車ユーザーの1/3が60歳以上の高齢者です。
- ◇軽自動車保有世帯の多くが、複数のクルマを保有しています。
 - ・軽自動車保有世帯の3/4が他のクルマを保有しています。
 - ・人口規模の小さい地域ほど世帯保有台数が多く、軽自動車は「一人一人の自分専用車」として利用されています。
- ◇世帯年収(軽乗用系)は、「400万円未満」が最も多く約4割を占めており、年々高まる傾向にあります。

(資料:自工会 2013年軽自動車の使用実態調査報告書)

◇軽自動車の保有台数&保有比率



◇軽自動車100世帯当たり保有台数

都道府県名	保有台数
1 佐賀県	102.2
2 鳥取県	101.8
3 長野県	99.9
4 山形県	99.8
5 島根県	99.7
6 福井県	98.0
7 沖縄県	93.1
8 山梨県	92.1
9 新潟県	91.5
10 宮崎県	90.6
11 徳島県	88.0
12 富山県	87.3
13 和歌山県	87.0
14 岩手県	86.8
15 秋田県	76.4
16 岡山県	85.8

都道府県名	保有台数
17 香川県	84.4
18 鹿児島県	84.3
19 福島県	83.6
20 熊本県	83.2
21 高知県	83.1
22 岐阜県	82.5
23 三重県	82.4
24 群馬県	82.2
25 大分県	81.9
26 滋賀県	79.7
27 長崎県	78.1
28 愛媛県	77.5
29 青森県	76.1
30 山口県	74.8
31 茨城県	73.8
32 石川県	73.1

平成25年12月末現在

都道府県名	保有台数
33 静岡県	72.8
34 栃木県	71.5
35 宮城県	62.8
36 広島県	62.0
37 奈良県	57.2
38 福岡県	55.7
39 愛知県	50.0
40 兵庫県	42.2
41 京都府	42.0
42 北海道	40.3
43 千葉県	39.4
44 埼玉県	38.7
45 大阪府	27.1
46 神奈川県	21.6
47 東京都	11.5
全国計	52.9

(資料:全国軽自動車協会連合会調べ)

狭い道路が多い日本で使いやすい軽自動車



住宅街の狭い坂道
(長崎県)



多くの車両がすれ違う狭い坂道
(長崎県)



狭いあぜ道でも使いやすい
(石川県)



商店街の狭い道
(長崎県)

高齢者の生活を支える軽自動車



病院への送り迎えの足
(山梨県)



外出の送り迎えの足
(長崎県)

公共交通の不便な地域で生活の足として活躍する軽自動車



複数保有(登録車1台+軽自動車2台)
(石川県)



複数保有(軽自動車3台)
(石川県)



通勤の足
(神奈川県)



離島における生活の足
(東京都新島村)

働く人を支える軽自動車



狭い市場内での荷積みに使いやすい
(長崎県)



畑の端の狭いスペースにも停めやすい
(神奈川県)

平成27年度税制改正に関する要望

一般社団法人全国軽自動車協会連合会

◇平成26年度の税制改正により軽自動車税が大幅に増税されました。

- ・平成27年度より軽自動車税の税率は1.5倍(貨物車は1.25倍)に引上げが決定されました。
- ・税率引き上げや重課導入により、将来的には年間約1000億円の負担増になります。

◇これ以上、軽自動車ユーザーの負担が増えることは、生活必需品である軽自動車の保有が困難になることが懸念されます。

要望概要

(1) 軽自動車ユーザーへの更なる税負担増に反対

- ・平成26年度税制改正では軽自動車税の引き上げにより、自動車取得税の引き下げなどの減税分の大半を軽自動車ユーザーが負担することになりました。平成27年度税制改正において、軽自動車ユーザーの負担が更に増えることになる税制改正には断固反対します。

(2) 軽自動車税の重課に見合う軽課の導入

- ・平成26年度税制改正大綱に記された軽自動車税の軽課の導入にあたっては、税収中立及び公平性の観点から重課に見合う軽課の制度設計を行うよう要望します。

(3) 自動車取得税の確実な廃止と軽自動車への環境性能課税導入に反対

- ・自動車取得税については、消費税10%引き上げ時の確実な廃止を要望します。
- ・既に大幅な増税が決定された軽自動車に対する環境性能課税の導入には断固反対します。

(4) 二輪車の軽自動車税の増税対象を新規取得する新車のみ限定

- ・増税対象を既販車まで対象とすることは数多くの二輪車ユーザーに過重な負担を強いるものとなるため、平成27年度以降に新規取得する新車のみとされるよう要望します。

国民の足として利用される軽自動車の社会的位置づけをご考慮していただき、これ以上の税負担が増えることのないようご配慮のほどお願いいたします。

(参考)

1. 平成26年度税制改正大綱(25.12.24 閣議決定)(抜粋)

第一 平成26年度税制改正の基本的考え方

2 税制抜本改革の着実な実施

(1) 車体課税の見直し

(略)

① 自動車取得税については、消費税率8%への引上げ時において、自動車の取得に係る税率を引き下げることとし、自家用自動車については5%から3%、営業用自動車及び軽自動車については3%から2%にそれぞれ引き下げるとともに、平成26年度までの措置であるエコカー減税の軽減率を拡充する。エコカー減税については、平成27年度税制改正において基準の切替えと重点化を図る。

自動車取得税は、消費税率10%への引上げ時(平成27年10月予定)に廃止する。そのための法制上の措置は、消費税率10%段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる。

② 自動車税については、平成25年度末で期限切れを迎える「グリーン化特例」について、対象車種にクリーンディーゼル車を追加する等の基準の切替えと重点化、拡充を行った上で2年間延長する。

また、消費税率10%段階において、平成25年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税(環境性能割)を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得る。その大要は、以下のとおりとする。

イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0~3%の間で変動する仕組みとする。具体的な燃費基準値達成度の税率への反映方法等については、省エネ法に基づく平成32年度燃費基準への円滑な移行を視野に入れて検討を行う。

ロ~ニ(略)

③ 軽自動車税については、平成27年度以降に新たに取得される四輪車等の税率を、自家用乗用車にあっては1.5倍に、その他の区分の車両にあっては農業者や中小企業者等の負担を考慮し約1.25倍にそれぞれ引き上げる。

また、軽自動車税においてもグリーン化を進める観点から、最初の新規検査から13年を経過した四輪車等について、平成28年度から約20%の重課を行うこととし、併せて軽課についても検討を行うこととする。二輪車等については、税率を約1.5倍に引き上げた上で、2,000円未満の税率を2,000円に引き上げる。

2. 軽自動車税の税率引き上げ

●平成27年度以降

【四輪車の例】平成27年4月以降に新規取得する新車から適用

車種区分		税率	税率
乗用	自家用	7,200円	10,800円
	営業用	5,500円	6,900円
貨物用	自家用	4,000円	5,000円
	営業用	3,000円	3,800円

●平成28年度以降 (経年車重課の実施)

【四輪車の例】平成28年度以降適用

車種区分		車齢13年超	概ね20%重課
乗用	自家用		12,900円
	営業用		8,200円
貨物用	自家用		6,000円
	営業用		4,500円

【二輪車の例】平成27年度以降適用

車種区分		税率	税率
原付	50cc以下	1,000円	2,000円
	50cc超90cc以下	1,200円	2,000円
	90cc超125cc以下	1,600円	2,400円
軽二輪	125cc超250cc以下	2,400円	3,600円
小型二輪	250cc超	4,000円	6,000円

3. 軽自動車税の税率引き上げによる軽自動車ユーザーの負担増(約1,000億円)の内訳

- ① 軽四輪車等の標準税率引き上げ : 780億円(60億円×13年)
- ② 車齢13年超え軽四輪車等への重課 : 116億円
- ③ 二輪車の標準税率引き上げ : 131億円

平成26年9月

平成27年度税制改正
に関する要望

一般社団法人 全国軽自動車協会連合会

(要望)

1. 軽四輪自動車及び二輪車に係る軽自動車税の大幅な増税が決定されたが、これ以上、軽自動車ユーザーの負担が増えることのないよう更なる増税は行わないこと。
2. 車齢13年超の軽四輪自動車等に対する重課が決定されたが、軽課の導入に当たっては、税込中立の観点から重課に見合う制度設計を行うこと。
3. 消費税10%時点で自動車取得税を確実に廃止するとともに、大幅な増税が決定された軽自動車税については、環境性能課税の対象としないこと。
4. 二輪車に対する軽自動車税の増税対象については、平成27年度以降に新規取得する新車のみとすること。

(要望理由)

1. 軽自動車税の更なる増税に反対

- (1) 軽自動車の保有台数は2,900万台を超え、多くのユーザーに使用されています。特に、公共交通機関が不便で利用できない地方では、貴重な交通手段になっており、「ライフライン」ともいえます。

勤労者、女性、高齢者には、日常生活の大切な移動手段として軽自動車を使用され、また、商店、農家などの小規模事業者には、軽自動車が重要な輸送手段となっています。

- (2) 軽自動車は、車体寸法が長さ3.4m以下、幅1.48m以下、エンジン排気量が660cc以下に制限された規格となっております。狭隘な国土の我が国において、軽自動車は道路や駐車スペース等を有効に活用することができ、廃棄物や道路損傷も少なく、省資源、省エネルギーという面から、地球と環境にやさしい車であります。

- (3) このような実態の中で、今回、平成27年度以降の軽四輪車等は、新規取得車から税率を1.5倍(貨物、営業用1.25倍)に、二輪車は平成27年度から税率を約1.5倍(最低2千円)とする軽自動車税の大幅な増税が、「地方税法等の一部を改正する法律案」の成立により決定しました。今回の軽自動車税

の引き上げにより想定される軽自動車ユーザーの負担増は将来的に年間約1,000億円が見込まれ、自動車取得税率の引下げなどの代替財源の大半を軽自動車ユーザーが引き受けることになるため、我々は、平成27年度税制改正において、これ以上、軽自動車ユーザーの負担が更に増えることになる軽自動車税の増税については断固反対します。

(参考) 軽自動車税の負担増 (年間約1,000億円) の内訳

- ① 軽四輪車等の標準税率引き上げ : 780億円 (60億円×13年)
- ② 車齢13年超え軽四輪車等への重課 : 116億円
- ③ 二輪車の標準税率引き上げ : 131億円

2. 軽自動車税の重課に見合う軽課の導入

「地方税法等の一部を改正する法律案」の成立により、車齢13年超の軽四輪車等に対する重課 (政府見込額: 116億円) を、平成28年度分以降の軽自動車税に適用することが決定しましたが、「平成26年度税制改正大綱」に記された軽自動車税の軽課の導入に当たっては、税収中立及び公平性の観点から重課に見合う軽課の制度設計を行うよう要望いたします。

3. 自動車取得税の確実な廃止と軽自動車税への環境性能課税導入反対

(1) 自動車取得税については、「平成26年度税制改正大綱」のとおり、消費税10%時に確実に廃止するとともに、代替財源としての自動車関係諸税の引き上げには反対します。

(2) 「平成26年度税制改正大綱」では、消費税10%時点で自動車税について、取得時の課税として環境性能課税を導入することとし、平成27年度税制改正で具体的な結論を得るとしておりますが、既に大幅な増税が決定された軽自動車税に対し、更にユーザーの負担が増えることになる環境性能課税の導入には反対します。

4. 二輪車の軽自動車税の増税対象を新規取得する新車のみ限定

日常生活の足として利用されている二輪車の軽自動車税については、増税対象を既販車まで対象とすることは数多くのユーザーに過重な税負担を強いものとなるため、平成27年度以降に新規取得する新車のみとされるよう要望します。

以 上

平成 27 年度税制改正要望のポイント

消費税 10%への引き上げに伴う、国内需要の落ち込み、
駆け込み・反動減を緩和し、自動車ユーザー負担の軽減、
経済の活性化を実現する。

=デフレ脱却に不可欠=

1. 自動車取得税の廃止

- 消費税 10%への引き上げ時に確実に廃止(消費税との二重課税の解消)
- 自動車取得税の付け替えである環境性能課税は、断固反対

2. ユーザー負担の軽減

- 国際的にみて高い登録車の負担軽減を図るため、小型車等についての自動車税(排気量割)の税率引き下げ

3. グリーン化の推進

- 自動車税において、環境性能に優れた車に対するグリーン化特例の拡充
- 自動車取得税及び自動車重量税の廃止までの間は、エコカー減税を拡充・延長

4. 自動車重量税の廃止、抜本見直し

- 将来的な廃止、軽減の方向で見直し。少なくとも当分の間税率は廃止

平成 27 年度税制改正に関する要望書

平成 26 年 9 月

一般社団法人 日本自動車販売協会連合会

会 長 櫻 井 誠 己

基本的考え方

【国内マーケットの動向】

- 国内の販売状況は、東日本大震災の影響を受けた平成 23 年には 268 万台まで落ち込んだが、昨年は、アベノミクス効果の影響もあり、約 330 万台となった。本年は消費税増税の駆け込みにより、1 月から 3 月に掛けて対前年比で大幅プラスとなった。しかし、4 月から 6 月は消費税増税直後の反動減があり、7 月はやや持ち直しているものの、直近の 4~8 月の累計台数は対前年比で 4.0%のマイナスと、なかなか明るい兆しが見えない。
- 消費税率が、本年 4 月 1 日より 8%に引き上げられ、また、来年 10 月 1 日にはさらに 10%に引き上げられることが予定されている。来年 10 月からの消費税引き上げに見合った適切な自動車関係諸税の見直しが行われなければ、ますます自動車ユーザーの税負担が増え、国民生活に多大な悪影響を与えると共に、国内生産や雇用の維持が一層困難になるなど、我が国の経済に深刻な影響を及ぼすのは必至である。

【生活必需品である車に対して、特に地方ほど重い税負担】

- 生活必需品である自動車に対して、取得・保有・走行の各段階で、未だに合計 9 種類もの税負担が課せられ、他の商品に比べ、極めて過重な負担を求められており、著しく不公平な税制となっている。
- さらに、世帯当りの保有台数の多い地方世帯ほど負担が重く、都市と地方の格差拡大を一層助長させている。
- 日本の車体課税は、欧米諸国に比べ極めて過重な負担である。特に欧米諸国の中で自動車重量税を課している国は存在せず、自動車取得税を課している国も極めて稀である。

【自動車関係諸税の課税根拠の喪失】

- 自動車関係諸税については、道路特定財源の一般財源化により、既に課税根拠を喪失しており、自動車ユーザーに対する複雑・過重な税負担の軽減を図るため、簡素化、負担の軽減、グリーン化の観点から、長年にわたり廃止・抜本見直しを要望してきた。

要 望 事 項

消費税引き上げに伴う自動車需要の落ち込み、駆け込み・需要の反動減を緩和するため、以下の項目を要望する。

○ 自動車取得税

- ・ 平成 27 年 10 月に予定されている消費税 10%への引き上げ時に取得税を確実に廃止すべきである。
- ・ また、消費税率引き上げによる影響の緩和並びに環境に優れた自動車の普及を促進するため、消費税が 10%に引き上げられて取得税が廃止されるまでの間は、エコカー減税を延長・拡充すべきである。

○ 自動車税

- ・ 消費税 10%への引き上げ時に導入予定の環境性能課税は、自動車取得税の廃止の代替財源を自動車税の増税で確保するものであり、単なる負担の付け替えに過ぎず、断固反対である。
- ・ 自動車税におけるグリーン化特例については、環境性能に優れた車に対する軽減措置の拡充を行うべきである。
- ・ ユーザー負担の軽減を図るため、国際的にみて高い登録車に係る車体課税の負担軽減を図る観点から、小型車等についての自動車税（排気量割）の税率引き下げを行う等、現在の軽自動車税の負担を基準とする税体系に見直すべきである。

○ 自動車重量税

- ・ 重量税は、将来的な廃止を含め、軽減の方向で見直すべきであるが、少なくとも当分の間税率（旧暫定税率）は廃止すべきである。
- ・ 重量税が廃止されるまでの間、エコカー減税を延長・拡充すべきである。

■自動車関係諸税の簡素化・軽減の実現

I 取得課税の廃止

1. 自動車取得税

- 1) 消費税 10%段階で確実に廃止
- 2) エコカー減税は、取得税の廃止までの間、延長・拡充

II 保有課税の見直し（保有課税全体の軽減が不可欠）

1. 自動車税

- 1) 取得税の廃止の代替財源として環境性能課税を実施することは単なる付け替えに過ぎず、簡素・負担の軽減に逆行するもので反対
- 2) グリーン化特例の一層の拡充
- 3) 自動車税は、現在の軽自動車税の負担を基準とする税体系に見直し・軽減 特に小型車等の税率引き下げ

2. 自動車重量税

- 1) 重量税の将来的な廃止を含め、軽減の方向で見直し 少なくとも当分の間税率の廃止
- 2) エコカー減税は、重量税の廃止までの間、延長・拡充

以上の措置を講じることにより、自動車ユーザーの負担軽減が実現されることを強く期待する。

以上

平成 26 年度税制改正大綱

— 抜粋 —

平成 25 年 12 月 12 日
自由民主党
公 明 党

【車体課税の見直し】

税制抜本改革法第 7 条第 1 号カの規定及び平成 25 年度与党税制改正大綱、さらには、「民間投資活性化等のための税制改正大綱」を踏まえ、経済情勢に配慮する観点から、消費税率引上げの前後における駆け込み需要及び反動減の緩和も視野に入れ、国、地方を通じ、車体課税について、以下のように見直すこととする。

- ① 自動車取得税については、消費税率 8 % への引上げ時において、自動車等の取得に係る税率を引き下げることとし、自家用自動車については 5 % から 3 %、営業用自動車及び軽自動車については 3 % から 2 % にそれぞれ引き下げるとともに、平成 26 年度までの措置であるエコカー減税の軽減率を拡充する。エコカー減税については、平成 27 年度税制改正において基準の切替えと重点化を図る。

自動車取得税は、消費税率 10 % への引上げ時（平成 27 年 10 月予定）に廃止する。そのための法制上の措置は、消費税率 10 % 段階における他の車体課税に係る措置と併せて講ずる。

- ② 自動車税については、平成 25 年度末で期限切れを迎える「グリーン化特例」について、対象車種にクリーンディーゼル車を追加する等の基準の切替えと重点化、拡充を行った上で 2 年間延長する。

また、消費税率 10 % 段階において、平成 25 年度与党税制改正大綱を踏まえ、自動車取得税のグリーン化機能を維持・強化する環境性能課税（環境性能割）を、自動車税の取得時の課税として実施することとし、平成 27 年度税制改正で具体的な結論を得る。その大要は、以下のとおりとする。

イ 課税標準は取得価額を基本とし、控除及び免税点のあり方等について併せて検討する。税率は、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度に応じて、0 ~ 3 % の間で変動する仕組みとする。具体的な燃費基準値達成度の税率への反映方法等については、省エネ法に基づく平成 32 年度燃費基準への円滑な移行を視野に入れて検討を行う。

ロ 環境性能課税の税収規模は、平均使用年数を考慮した期間において、他に確保した安定的な財源と合わせて、地方財政へは影響を及ぼさない規模を確保するものとする。

ハ 自動車税（排気量割）のグリーン化特例については、環境性能割の導入時に、環境性能割を補完する趣旨を明確化し、環境性能割非課税の自動車に対象を重点化した上で、軽課を強化する。

ニ 環境性能課税及びグリーン化特例の制度設計に当たっては、幅広い関係者の意見を聴取しつつ、技術開発の動向等も踏まえて、一層のグリーン化機能が発揮されるものとなるよう、検討するものとする。

③ 軽自動車税については、平成 27 年度以降に新たに取得される四輪車等の税率を、自家用乗用車にあつては 1.5 倍に、その他の区分の車両にあつては農業者や中小企業者等の負担を考慮し約 1.25 倍にそれぞれ引き上げる。

また、軽自動車税においてもグリーン化を進める観点から、最初の新規検査から 13 年を経過した四輪車等について、平成 28 年度から約 20%の重課を行うこととし、併せて軽課についても検討を行うこととする。二輪車等については、税率を約 1.5 倍に引き上げた上で、2,000 円未満の税率を 2,000 円に引き上げる。

④ 自動車重量税については、エコカー減税を拡充するとともに、その財源の確保及び一層のグリーン化等の観点から、経年車に対する課税の見直しを行う。

平成 27 年度税制改正において、現行エコカー減税の期限到来に併せ、エコカー減税の基準の見直しを行うとともに、エコカー減税制度の基本構造を恒久化する。

自動車重量税については、道路等の維持管理・更新や防災・減災等の推進に多額の財源が必要となる中で、その原因者負担・受益者負担としての性格を踏まえる。また、その税収の一部が公害健康被害補償の財源として活用されていることにも留意する。

資料

1. 自動車取得税と自動車重量税の創設経緯

(1) 自動車取得税

[自動車取得税創設の趣旨]

- ① 市町村の道路財源を拡充するため道路目的税として創設（昭和43年）
- ② 「道府県は、市町村に対し道路に関する費用に充てる財源を交付するため、及び道路に関する費用に充てるため、自動車取得税を課するものとする。」
(旧地方税法699条 現在は一般財源化により削除)

[暫定税率創設の趣旨]

- ① 第7次道路整備五箇年計画の遂行に必要な地方公共団体の道路財源を確保するため税率を引上げ（昭和49年）
- ② 「自家用の自動車で軽自動車以外のものの取得に対して課する自動車取得税の税率は、当該取得が昭和49年4月1日から平成20年3月31日までの間に行われたときに限り、第699条8規定にかかわらず、100分の5とする。」
(地方税法附則 32 条の 2 第 2 項 法文は道路特定財源であった時のもの)

(2) 自動車重量税

[自動車重量税創設の趣旨と国会での政府答弁]

- ① 第6次道路整備五箇年計画の財源対策として創設（昭和46年）
- ② 道路損傷負担金及び道路整備による受益者負担の考えから、自動車の重量に比例して課税
- ③ 政府答弁（昭和46年5月14日 福田赳夫大蔵大臣）
「いま、道路整備状態が先進国に比べますと非常に立ちおかれておる。これの整備を急ぐ必要がある。そのために整備五箇年計画を立てた。ところが五箇年計画では、在来の財源をもってしては五箇年間に3,000億円の不足を生じます。(中略) 道路を損壊し、また道路がよくなりますればその利益をこうむる自動車の使用者にその負担を求める、これはまず国民からご納得のいくようなことではあるまいか、さように考えまして自動車重量税を創案いたしました。これが私の説明でございます。」

[暫定税率創設の趣旨]

- ① 第7次道路整備五箇年計画の遂行に必要な道路財源を確保するため税率を引上げ
(昭和49年)
- ② 税制調査会「昭和49年度の税制改正に関する答申」（昭和48年12月）
自動車関係諸税は、従来から主として道路財源との関連で考えられてきたが、とくに第7次道路整備五箇年計画の発足により、利用者負担の関連等からその負担の増加を図ってしかるべきであるとする意見が強くなっている。(中略)以上を総合勘案すれば自動車関係諸税のうち揮発油税、地方道路税及び自動車重量税の税率の引上げを図ることが適当と考える

2. 自動車関係諸税の概要（平成26年度当初）

	税目	国税・地方税	税収（億円）	仕組み	現在の税率 ※ [] は本来の税率
取得段階	自動車取得税	都道府県税	948 (4,855)	自動車の取得価格に課税	3% (営業用・軽は2%)
	消費税(車体)	国税・地方税	13,397 (7,701)	自動車の購入価格に課税	8% (国6.3%・地方1.7%)
保有段階	自動車税	都道府県税	15,480 (17,477)	毎年4月1日現在の 持ち主に対して定額で課税	排気量に応じて課税 29,500~111,000円
	軽自動車税	市町村税	1,909 (1,636)		7,200円/年 (H27年度以降に取得した新車は 10,800円/年)
	自動車重量税	国税	6,526 (10,740)	車検時毎に重量に応じて 課税	4,100円/0.5t [2,500円/0.5t] (軽は3,300円/台)

車体課税計 38,260 (42,409)

走行段階	揮発油税	国税	25,450 (28,449)	ガソリンに課税	48.6円/ℓ [24.3円/ℓ]
	地方揮発油税 (旧：地方道路税)	国税	2,724 (3,044)		5.2円/ℓ [4.4円/ℓ]
	軽油引取税	都道府県税	9,442 (10,360)	軽油に課税	32.1円/ℓ [15.0円/ℓ]
	石油ガス税	国税	200 (280)	LPガスに課税	17.5円/kg
	消費税(燃料)	国税・地方税	10,006 (5,378)	燃料の購入価格に課税	8% (国6.3%・地方1.7%)

燃料課税計 47,822 (47,511)

総合計

86,082
(89,920)

目的税（道路特定財源）
(21年度より一般財源化)

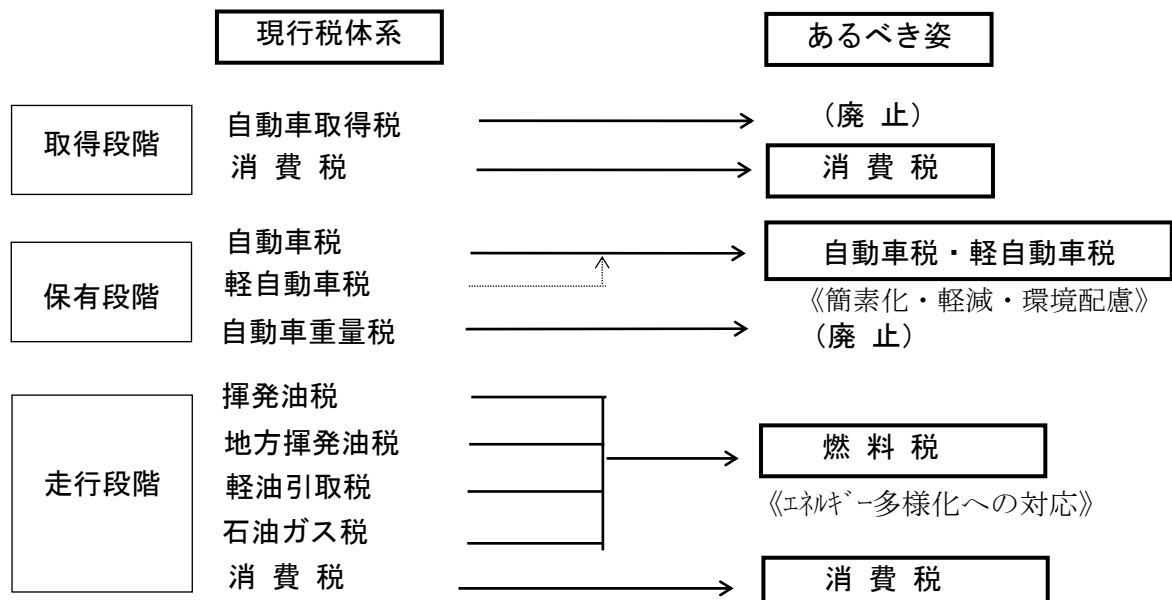
普通税
(使途の制限なし)

※消費税収は自工会推定（H26年度）

() 内は19年度当初予算ベース

3. 自動車税制のあるべき税体系

- 現行9税目の複雑な税体系を、取得・保有・走行各1種類に簡素化



4. 地域による車両保有台数の差異

- ・ 自家用乗用車の世帯あたりの保有台数は、公共交通機関の整備状況により、地域による差が大きい。
- ・ 地方は複数台所有を余儀なくされており、自動車関係諸税の負担も過重になっている。

【自家用乗用車の市町村別普及の状況概要（1世帯当たり保有台数）】

上位 10 市町村

下位 10 市町村

順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数	順位	都道府県	市区町村	1世帯当たり台数
1	愛知県	飛島村	2.879	1	東京都	中野区	0.246
2	茨城県	八千代町	2.397	2	東京都	豊島区	0.260
3	茨城県	下妻市	2.337	3	東京都	新宿区	0.264
4	福島県	大玉村	2.304	4	東京都	北区	0.285
5	長野県	川上村	2.300	4	東京都	文京区	0.285
6	栃木県	芳賀町	2.298	6	東京都	台東区	0.292
7	福島県	中島村	2.253	7	東京都	品川区	0.301
8	岐阜県	輪之内町	2.243	8	東京都	荒川区	0.304
9	福島県	天栄村	2.241	9	東京都	墨田区	0.314
10	茨城県	美浦村	2.216	10	東京都	杉並区	0.320

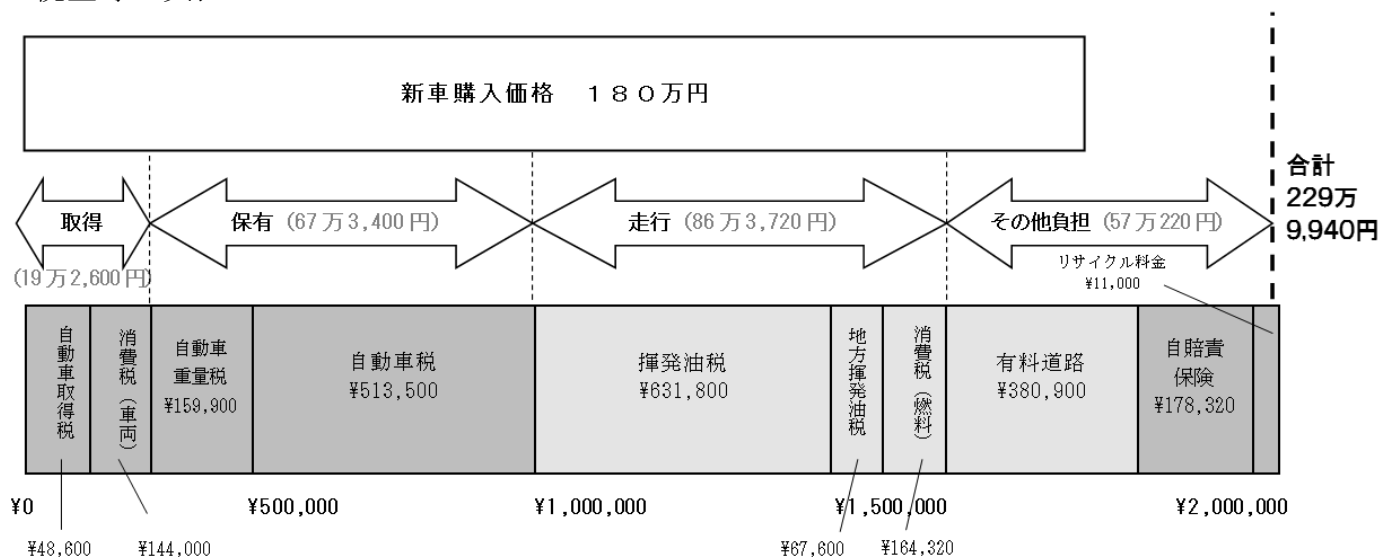
注：※全国 1,742 市町村（東京特別区を含む）を集計対象とした。 ※保有台数には軽自動車を含む。

※データは平成 25 年 3 月末時点。

[自販連調べ]

5. 自家用乗用車ユーザーの負担額（13 年間）

- ・ 180 万円の新車を購入すると、平均使用年数の 13 年間で購入価格を上回る 230 万円もの税金等の負担



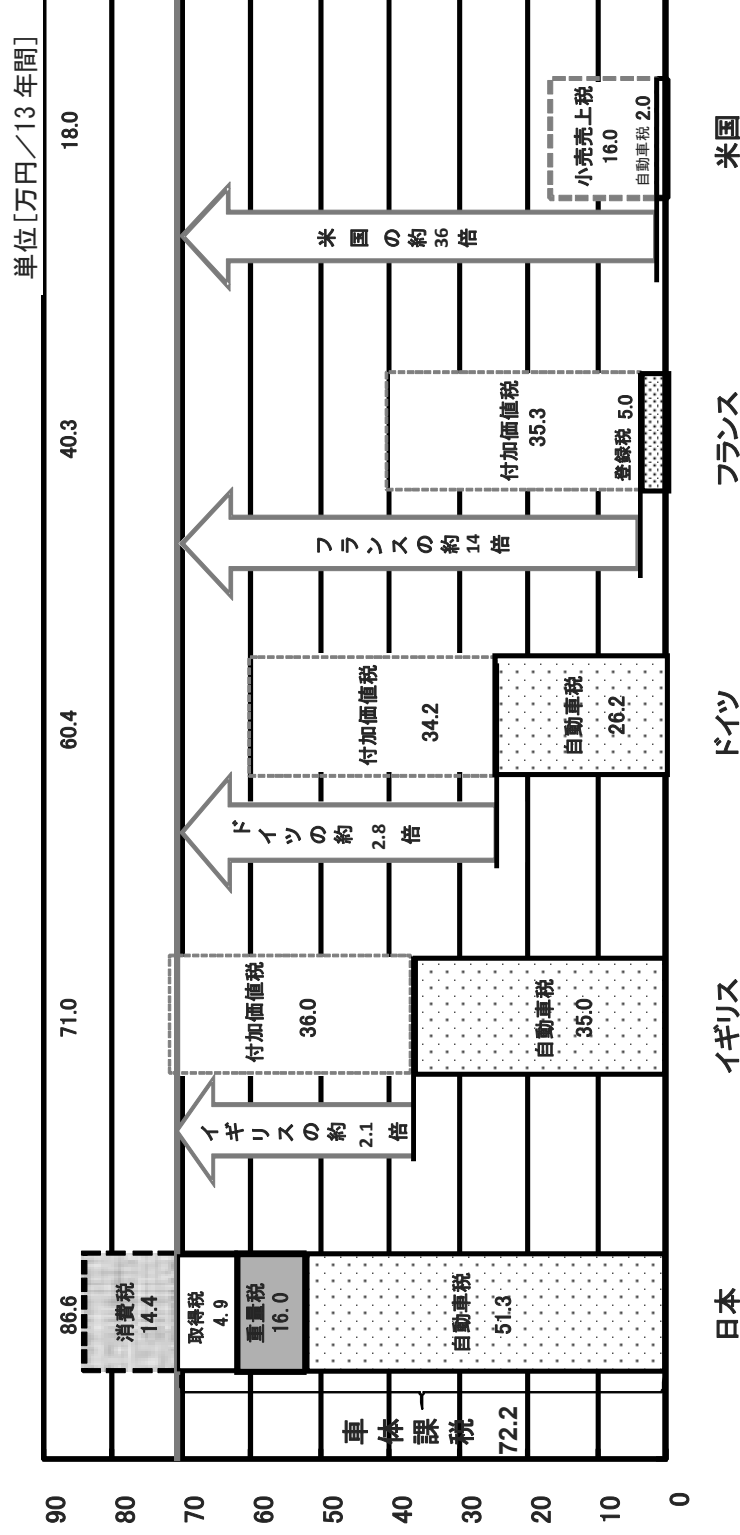
前提条件：①1800cc で車両価格 180 万円（税抜き小売価格）の乗用車 ②車両重量 1.5t 以下 ③年間燃料消費量 1,000ℓ ④重量税は車検証交付時または届出時に課税（新車に限り購入時に 3 年分徴収）⑤税率は 2014 年 4 月 1 日現在 ⑥消費税は 8% で計算 ⑦リサイクル料金は 1800cc クラスの平均的な額 ⑧13 年間使用（平均使用年数：自検協データより）

注：1. 有料道路料金、自賠責及びリサイクル料金は自動車諸税に準ずる性格を有するため計算上加味した（自賠責保険は 2014 年 4 月 1 日現在の保険額）
2. 有料道路料金は 2012 年度料金収入より日本自動車工業会試算 日本自動車工業会調

- ・ 消費税が 10% となると、この負担額は 237 万 7,020 円となる。

6. 自動車関係諸税の国際比較

- ・取得・保有段階における自動車固有の課税(車体課税)は、欧米諸国に比べて極めて過重な負担(欧米諸国の2.1~36倍*)である。(*消費税・付加価値税を除いた自動車固有の税で比較)
- ・また、欧米で自動車重量税を課している例はなく、自動車取得税を課している国も極めて稀である。

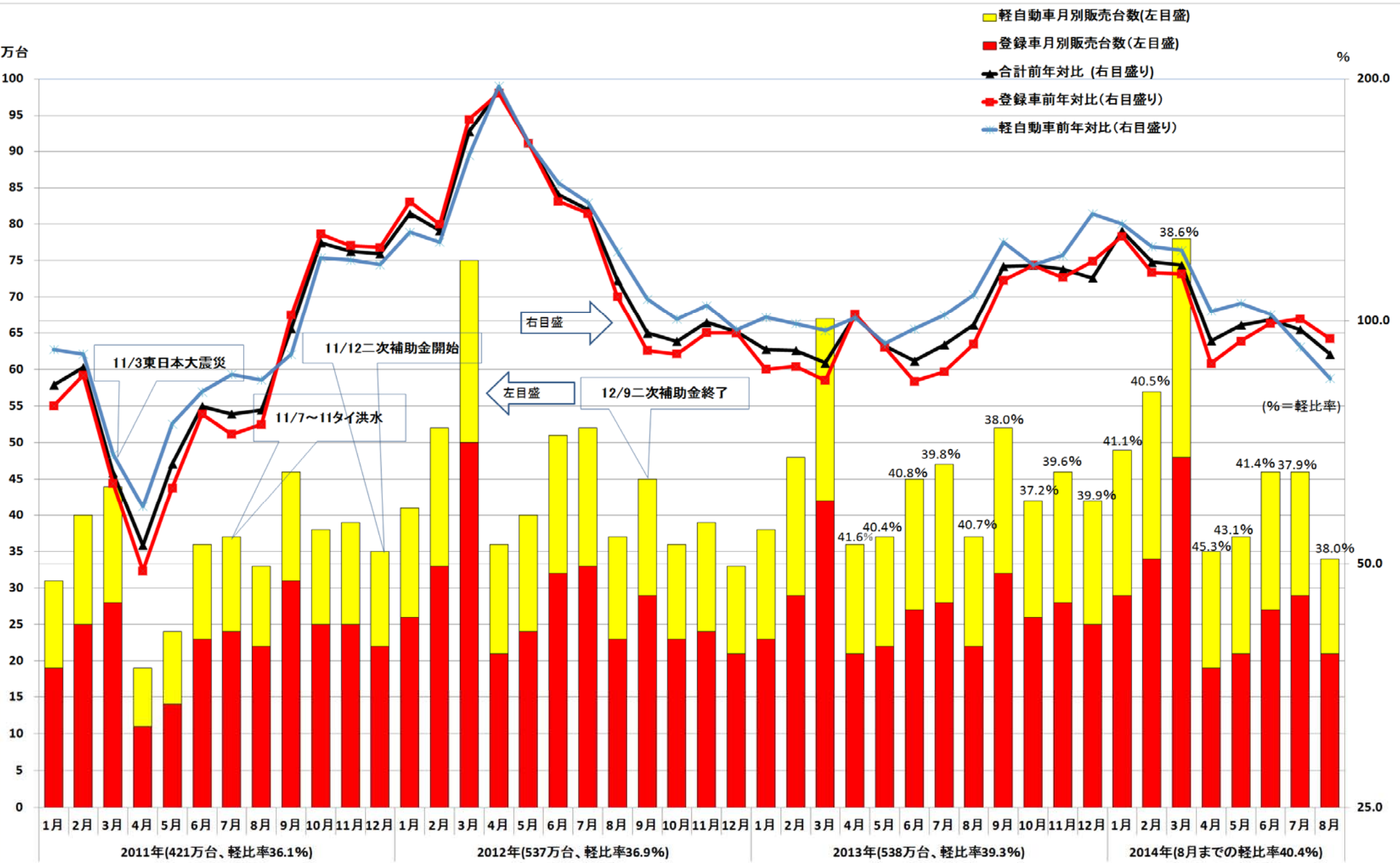


前提条件：①排気量 1800cc、②車両重量 1.5t 以下、③JC08 モード燃費値 15.4km/L(CO₂排出量 151g/km)、④車体価格 180 万円、⑤フランスはパリ市、米国はニューヨーク市、⑥フランスは課税馬力 8、⑦13 年間使用(平均使用年数：自検協データより)、⑧為替レートは 1€ = ¥136、1\$ = ¥163、1\$ = ¥101 (2013/4~2014/3 の平均) ※2014 年 4 月時点の税体系に基づき試算。※日本のエコカー減税等の特例措置は考慮せず。

国内自動車販売の現状と 税制改正要望について

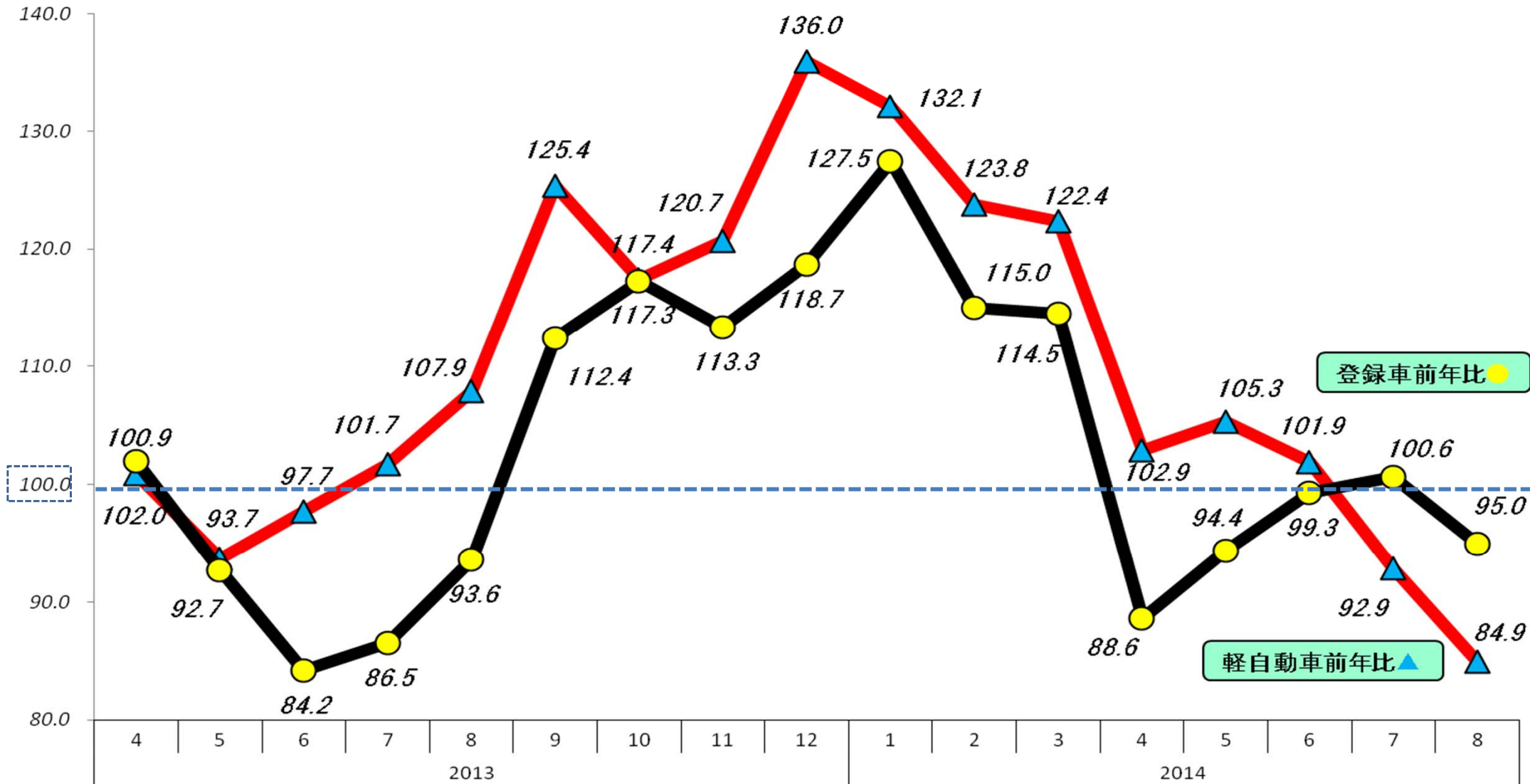
自 販 連
平成 26 年 9 月

1.最近の月別国内販売台数と前年対比の動向



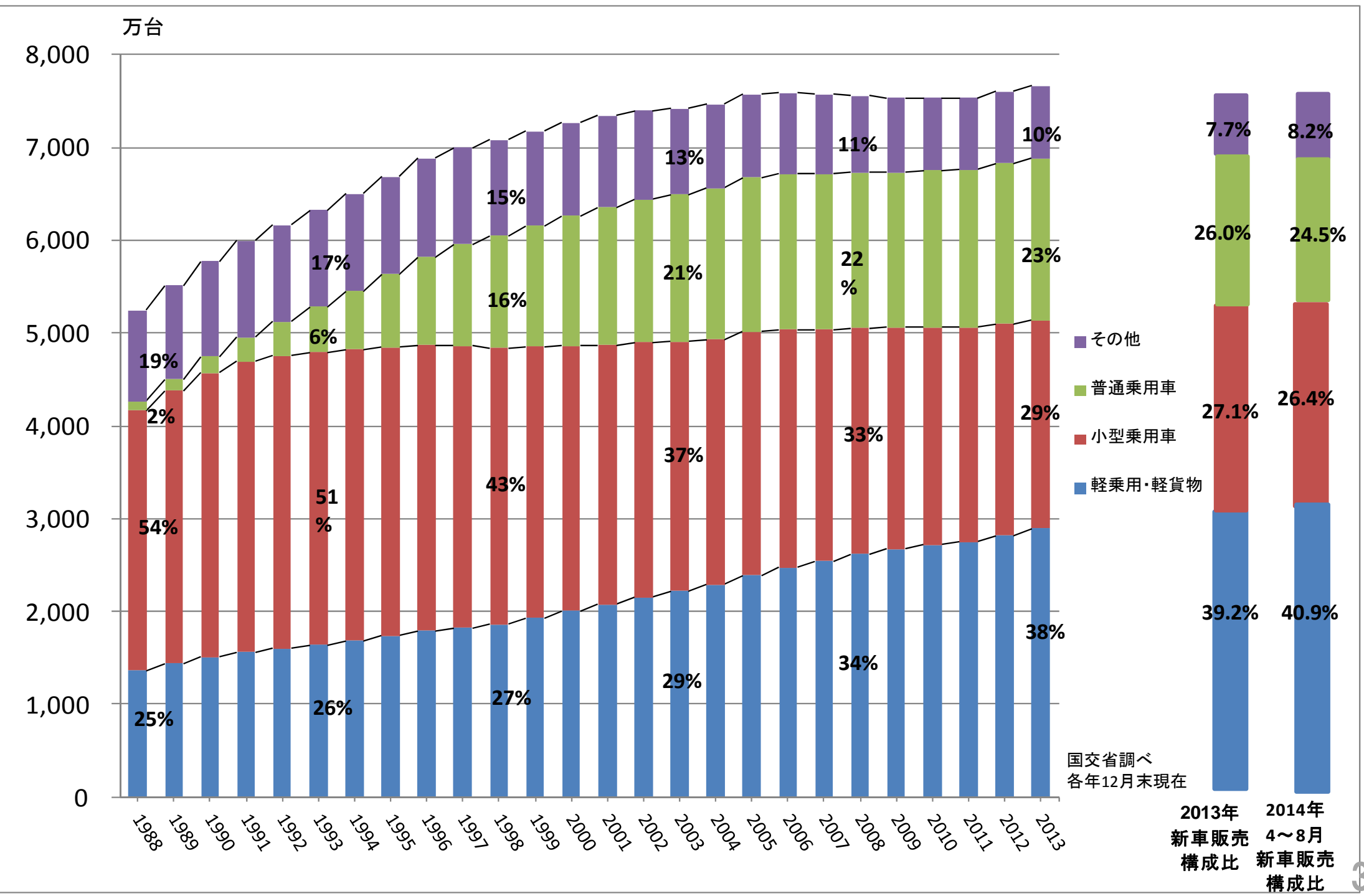
国内新車販売台数の前年比推移(2013年4月～2014年8月)

(前年比:%)



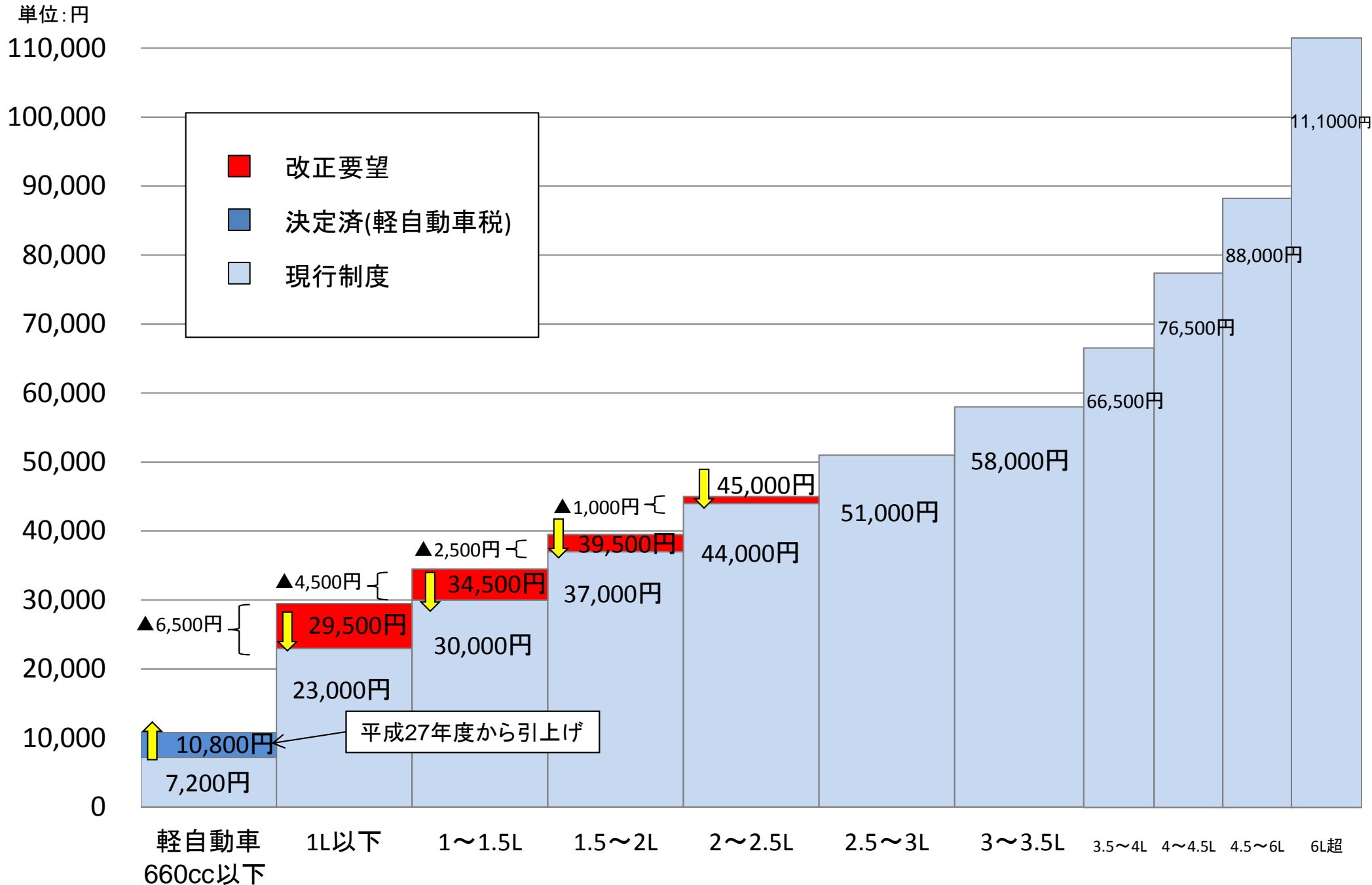
直近年度国内販売台数		4(月)	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
2013 (年度)	登録車(台)	213,165	219,099	266,913	284,314	217,411	324,315	264,587	276,399	254,464	292,446	336,176	481,039
	前年比(%)	102.0	92.7	84.2	86.5	93.6	112.4	117.3	113.3	118.7	127.5	115.0	114.5
2013 (年度)	軽自動車(台)	151,999	148,549	183,912	187,794	149,343	198,443	157,082	180,970	168,746	203,659	228,992	302,345
	前年比(%)	100.9	93.7	97.7	101.7	107.9	125.4	117.4	120.7	136.0	132.1	123.8	122.4
2014 (年度)	登録車(台)	188,864	206,906	265,171	285,886	206,606							
	前年比(%)	88.6	94.4	99.3	100.6	95.0							
2014 (年度)	軽自動車(台)	156,361	156,463	187,384	174,377	126,865							
	前年比(%)	102.9	105.3	101.9	92.9	84.9							

2. 保有台数の推移 ～「軽」の拡大、小型車の縮小が進行～



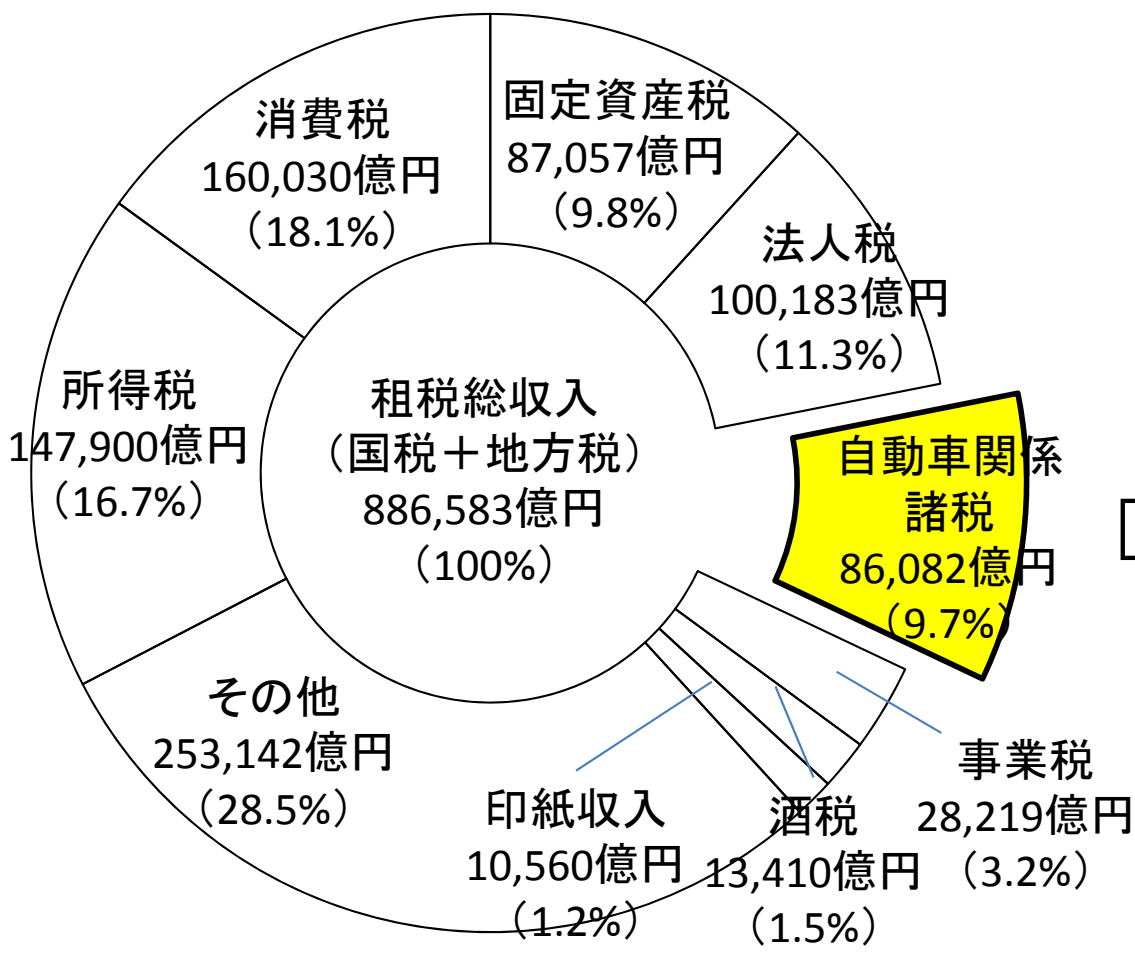
3. 平成27年度 自動車税改正要望（コンパクトカー等の税率引き下げ）

・排気量1L(リッター)以下の負担水準が軽自動車の3倍程度となっているところを2倍程度とする等。



4. 自動車関係諸税の概要

【租税総収入の税目別内訳(平成26年度)】



【自動車関係諸税の内訳(平成26年度)】

	税目	税収(億円)
取得段階	消費税(車体課税分)	13,397
	自動車取得税	948
保有段階	自動車重量税	6,526
	自動車税	15,480
	軽自動車税	1,909
車体課税計		38,260
走行段階	揮発油税	25,450
	地方揮発油税	2,724
	軽油引取税	9,442
	石油ガス税	200
	消費税(燃料課税分)	10,006
燃料課税計		47,822
自動車関係諸税 合計		86,082

注1.租税総収入内訳の消費税収は自動車関係諸税に含まれる消費税を除く。
 注2.自動車関係諸税の消費税収は日本自動車工業会の推定。
 注3.消費税収には地方消費税収を含む。

(出典)日本自動車工業会資料

平成 26 年 9 月 26 日

環境性能課税に対する意見

一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会

会 長 澤田 稔

我が国の自動車保有台数は7,962万台となり、特に公共交通機関網が乏しい地方の方は一家に1台ではなく、一人1台所有せざるを得ない現状もあり、割安感のある中古車は生活インフラとして欠かせないものになっています。

この様な状況の中、当会では経年車に対する自動車関係諸税の重課を廃止していただくよう長年要望してまいりましたが、平成26年度税制改正では初度登録から13年を経過した自動車の自動車税及び自動車重量税を更に課税強化することになっています。

消費税が10%になる時点で、自動車税の取得時の課税として環境性能課税導入の検討が行われることになっていますが、経年車に関して以下の問題があると考えます。

1. 経年車こそ生活インフラに欠かせない

登録自動車の保有台数の内、乗用車の17%超が初度登録から13年を経過した自動車です。

そして、中古車の業者間取引であるオークションでは、13年を経過した出品車の割合が3割を超えます。

これは日本車の品質の高さと、車検制度等により適正な整備が施されている等の理由であり、経年車は生活の手段として、また、中小零細企業にも大いに利用されていることが示されています。

2. 中古車に現行の免税点制度の継続を

現行の自動車取得税の制度には、課税標準基準額（簿価）が50万円以下の自動車に免税点制度が設けられているため、経年車を生活インフラとして使わざるを得ない経済的弱者に配慮があります。

しかるに、自動車取得税廃止に伴って新たに中古車を取得するユーザーに環境性能課税を付加することは整合性を欠くと言わざるを得ません。

3. 経年車だから燃費が悪いという根拠はない

初度登録から13年を経過した自動車は自動車税等が重課されていますが、経年車は燃費が悪いから税を重課するというのは全く根拠がなく、課税当局にも多くのクレームが寄せられているとお聞きしております。

また、経年車に税を重課したからといって、中古車ユーザーが新車を買う動機に結びつくとは思えません。

新車を購入できない中古車ユーザーの負担を増大させる制度であると言わざるを得ません。

環境性能課税を自動車税の取得時の課税として実施するのであれば、経年車に対しては以下の特段の配慮が必要です。

環境性能課税に対する意見

- (1) 環境性能課税を行うのであれば、エコカーを普及させるための「環境インセンティブ」としては、「初年度特例課税 (First-Year-Rate:FYR)」が最も効果的であるので、初年度特例課税を採用されたい。
- (2) 自動車税は財産課税でもあるのに、新車に比べて財産価値の劣る経年車 (中古車) を購入する担税力の弱い自動車ユーザーに対して自動車税を重課することは止めていただきたい。
- (3) 仮に中古車の取得時に課税する制度とするのであれば、免税点制度や基礎控除制度等により、担税力の弱い経済的弱者を救済する制度を設けていただきたい。
- (4) 環境性能課税は経年に応じて課税強化するという根拠のない制度ではなく、燃費に応じた制度とするなど、自動車ユーザーが納得できる制度としていただきたい。
- (5) 燃費に応じて環境性能課税を導入するのであれば、燃費基準値の達成度等が分かる自動車を対象とし、燃費基準値が分からない中古車は課税を公平・合理的に行えないので環境性能課税の対象から外していただきたい。

以上

**<JAIAの要望・意見のポイント> 自動車関係諸税の負担軽減・公平性確保を要望****1. 自動車取得税**

- 消費税10%への引上げ時に**確実に廃止**

2. 取得税のエコカー減税(※取得税が廃止されるまでの間):

- 取得税廃止時点までの限定された期間において、基準の切替え、重点化の見直しを拙速に行うべきではなく、**現行のエコカー減税制度・基準を延長**すべき

3. 自動車税の環境性能課税

- 取得税の付け替えとなる**環境性能課税の導入は不合理であり反対**

4. 自動車税のグリーン化特例

- 平成28年3月まで、グリーン化特例を現行通り継続**すべき

5. 自動車税本体の排気量別課税

- 登録車の税額は、現行の**軽自動車税程度の水準へ引き下げ**、公平性を確保すべき

6. 自動車諸税の減税・税率

- 頻繁な基準変更を避け、一定期間の制度継続**をすべきである。

7. 二輪車関係課税

- 増税対象を平成27年度以降の新規取得車に限定**すべき

EV: 電気自動車
PHV: プラグインハイブリッド
HFCV: 水素燃料電池車
CD: クリーンディーゼル車



<JAIA各要望・意見の考え方>

1. 取得税

●消費税10%への引上げ時に確実に廃止

- 平成26年度与党税制改正大綱(以下「大綱」)では、「消費税10%への引上げ時(平成27年10月予定)に廃止する。」と明記されており、JAIAはその確実な実行を要望する。

2. 取得税のエコカー減税:

●取得税廃止時点までの限定された期間において、基準の切替え、重点化を行うべきではなく、現行のエコカー減税制度・基準を延長すべき

- 近年の税制改正におけるエコカー減税とグリーン化特例には、期間のずれ、対象車のずれ、税率の差があり、大変複雑な制度となっており、自動車ユーザーおよび販売店に多大な混乱を与えている。少なくとも、納税者である自動車ユーザーに説明可能、かつ混乱を与えない制度とすべきであり、頻繁な制度・基準の改正は避けるべきである。

3. 自動車税の環境性能課税(環境性能割):

● 自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税の導入には反対

- 取得税廃止の時点で単に代替財源確保を目的に課税を行うことは、「取得税の付け替え」そのものであり、不合理である。付け替えはあってはならない。

● 燃費値を有しない車両への不公平な税制度にはすべきではない

- 約1割の輸入車(PHP車両等)は、公式燃費値を持たずに登録されている。
- 無視できない数の公式燃費値を持たない車両が、このように存在する中で、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度合いに基づき、課税をするという考え方は、税の公平性に著しく反する不合理なものであり、断じて容認できない
- 公式燃費値を持たずに登録されている自動車の燃費値を、事業者の負担なく、税務当局が測定または確認する仕組み等を整備することは不可欠。

● 公平性確保の前提条件を満たす目途が立った後に制度設計を検討する場合には:

- 「燃費値に応じた環境性能新税」は「バッド課税」として制度設計を検討することが合理的である。この場合でも、当該規制年度に適用される「H27年度燃費基準」適合車の課税は「0%」とすべき

4. 自動車税のグリーン化特例

- 頻繁な基準変更を避け、平成28年3月まで現行のグリーン化特例を継続すべき
- 基準切り替えを検討することが避けられない場合でも、技術開発を推進する事業者への予見可能性・合理的リードタイムの確保、ユーザへの合理的周知期間の確保を図るため、少なくとも以下2点を確保した制度設計(基準の切替え)とすべきである

1) 「平成32年度燃費基準」達成車は、グリーン化特例の減税対象車とすべき

- 平成32年4月から達成努力義務が生じる「平成32年度燃費基準」を平成27年度に5年も前倒して基準達成する車両に対しては、先端の技術を相当投入する車両である以上、相当のインセンティブを供与することが肝要であり、平成32年度基準達成車はグリーン化特例の減税対象車とすべきである。
- 特に、ガソリン・内燃機関車で「平成32年度燃費基準」を達成するためには、革新的技術開発・導入が必要であり、多種の最新技術を満載しなければならない。このような技術開発・導入の動向を踏まえると、平成32年度基準達成車はグリーン化特例の減税対象車とすべきである。

2) 普及率の低いEV, PHV, HFCVおよびCDは、最大減税率とすべき

- EV, PHV, HFCVおよびCDはCO2の削減効果が大きいが、普及率は未だ非常に低い。(EV: 0.32%、PHV: 0.27%、CD: 1.62%) 特にCDは、次世代自動車戦略で目標とする2020年時点で5%(2030年には5~10%)の普及率を達成するための施策を要する。
- これらの車種の普及を加速させるために、最大減税率とすべきである。

適用基準	減税率
EV, PHV, HFCVおよびCD	最大減税率
平成32年度燃費基準達成車	減税を適用

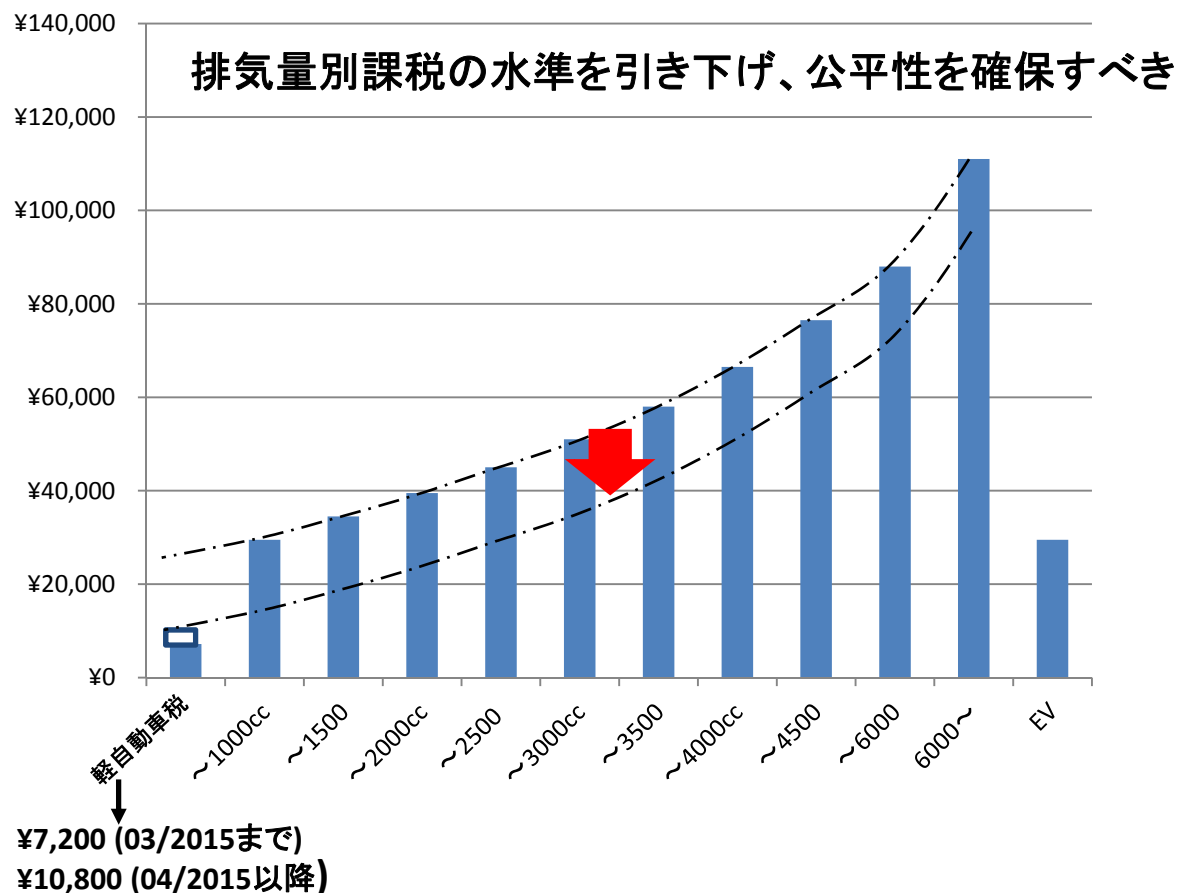
2013年度登録台数より(軽自動車含む)

全乗用車	4,836,746
PHV	12,972 (0.27%)
EV	15,594 (0.32%)
CD	78,384 (1.62%)
HEV	1,015,356 (20.1%)
合計	1,122,302 (23.2%)

5. 自動車税本体の排気量別課税

●登録車の税額は、**現行の軽自動車税程度の水準へ引き下げ、公平性を確保すべき**

- 日本の登録車の自動車関連諸税への負担は、国際的水準まで下げるべきである。登録車も軽自動車税程度の水準へ引き下げ、公平性を確保すべきである。



6. 自動車諸税の減税・税率

●頻繁な基準変更を避け、一定期間の制度継続をすべきである。

- 近年の税制改正におけるエコカー減税とグリーン化特例には、期間のずれ、対象車のずれ、税率の差があり、大変複雑な制度となっており、自動車ユーザーおよび販売店に相当の混乱を与えている。少なくとも、納税者である自動車ユーザーに説明可能、かつ混乱を与えない制度とすべきであり、頻繁な制度・基準の改正は避けるべきである。

7. 二輪車関係税制

●増税対象を平成27年度以降の新規取得車に限定すべき

- 環境負荷の小さい二輪車に対して、経年重課の導入を図ることは制度趣旨にそぐわず、二輪ユーザーの理解も得られないので、導入すべきでない。
- 加えて、過重な税負担を強硬に導入すれば、二輪車を手放さざるを得ない状況を生み、ユーザーの減少、市場の低迷、経済への悪影響が懸念される。
- 軽自動車税の引き上げと同時に二輪車の既販車に対しても増税することは、通勤、通学、買い物等の日常生活の足として、また、事業者による配送手段として、幅広く利用している数多くのユーザーに過重な税負担を強いるものである。