

平成28年度以降の税制改正に関する 日本自動車輸入組合(JAIA)の意見・要望

「自動車関係税制のあり方に関する検討会」に於いて

平成27年10月2日



日本自動車輸入組合(JAIA)

＜基本的考え方＞現在の複雑・過重な自動車関係諸税を、簡素化・負担軽減化・公平性確保の観点から、抜本的、総合的かつ早期に見直すことが肝要。

＜JAIAの要望・意見の要旨＞（注）●：地方税関係項目、○国税関係項目

A. 平成28年度から実施されるべき喫緊の税制改正項目

A-1. 自動車税本体の排気量別課税

- 登録車に対する自動車税の標準税率(「排気量別税額」)を、現行の軽自動車の税負担と同程度の水準を起点として一律に引き下げるべき。
- 軽自動車と同様に、登録車の初年度月割課税を廃止すべき。

A-2. 自動車税のグリーン化特例

- 現行のグリーン化特例を1年間延長すべき。

A-3. PHPクリーンディーゼル車のグリーン化特例等減免税制度適用対象化

- クリーンディーゼルのPHP車も自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税（及び○自動車重量税）のエコカー減免税制度の対象とすべき。

○自動車重量税

廃止を含む抜本的見直しをすべき。少なくとも「当分の間税率」を廃止すべき。

B. 平成29年度から実施されるべき税制改正項目

B-1. 自動車取得税

- 消費税10%引き上げ時点(平成29年4月)で確実に廃止すべき。

C. 消費税10%への引上げ時の車体課税の見直し項目

C-1. 自動車税の環境性能課税(案)

- 自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税(案)は不合理であり、反対
- 燃費値を有しない車両(PHP車両等)への新たな課税となる環境性能課税(案)は不公平であり、反対

C-2. 自動車税のグリーン化特例及び○自動車重量税のエコカー減免税制度の基準の統一・簡素化を行うべき（上記A-2.の関連項目）。

＜JAIA意見・要望の各項目の考え方＞

A. 平成28年度から実施されるべき喫緊の税制改正項目

A-1. 自動車税本体の排気量別課税

●公平性確保の観点から、登録車(乗用車・自家用)に対する自動車税の標準税率(「排気量別税額」)を、現行の軽自動車税額の水準を起点とし一律に引き下げるべき。＜→ 5ページ御参照＞

●現在、軽自動車には初年度月割課税は適用されていないことを踏まえ、課税の公平性確保の観点から、登録車の初年度月割課税を廃止すべき。

A-2. 自動車税のグリーン化特例

●税目毎に異なるインセンティブ基準と見直し時期を統一化・簡素化するため、平成28年度において、現行の自動車税のグリーン化特例を1年間延長すべき。平成29年度に、地方税・国税を通じたインセンティブ基準の統一・簡素化を自動車重量税のエコカー減免税制度の基準の見直しと同時期に行うべき。

A-3. PHPクリーンディーゼル車のグリーン化特例等減免税制度適用対象化

●輸入自動車特別取扱制度(Preferential Handling Procedure for Imported Motor Vehicles, "PHP")に基づき認証取得したクリーンディーゼル車(「CDV」)は現行の自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税(及び○自動車重量税)のエコカー減免税制度の適用対象から外されている。同等の環境基準に適合しているCDVにもかかわらず、認証制度の違いのみから、自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税(及び○自動車重量税)のエコカー減免税制度の適用対象外とされていることは不合理・不公平。従って、クリーンディーゼルのPHP車も自動車税のグリーン化特例並びに自動車取得税(及び○自動車重量税)のエコカー減免税制度の対象とすべきであり、このための省令等の改正を平成28年度に実施すべき。

B.平成29年度から実施されるべき税制改正項目

● 自動車取得税

- 自動車の取得段階での消費税と自動車税との二重課税解消のため、消費税10%引き上げ時点(平成29年4月)で確実に廃止すべき。

C.消費税10%への引上げ時の車体課税の見直し項目

C-1. 自動車税の環境性能課税(案)

<合理性、公平性の確保が大前提>

● 自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税(案)は不合理であり、反対

- 取得税廃止の時点で、法令上の燃費基準に適合している「クルマ」にも広く「環境性能」の名のもとに、環境性能課税が広く課税されることがあれば、これは、単に「取得税の付け替え」であり、不合理。付け替えは絶対にあってはなりません。
- 取得時に新規課税を導入すれば消費税との二重課税は解消せず、販売現場で混乱が生じ、消費税の再引き上げ(2%)とともに、日本の経済、自動車市場にマイナスとなること必至。

● 燃費値を有しない車両への新たな課税となる環境性能課税(案)は不公平であり、反対

- 約1割の輸入車(PHP車両等)は、「省エネ法」に基づく公式燃費値を持たずに登録されているのが現状。
- このように、無視できない数の公式燃費値を持たない車両が存在する現状のままで、省エネ法に基づく公式燃費値の達成度合いに基づき、新規課税を導入すれば、税の公平性に著しく反し、不合理。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・関係省庁が確認できる仕組み等を整備することが不可欠。

<上記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の合理的基準設定>

- 「燃費値に応じた環境性能新税」の制度設計を検討する際、「バッド課税」として制度設計される場合には、一定の合理的根拠は有るものの、「燃費値に応じた減免税インセンティブ」ではなく「燃費値に応じたバッド課税」である以上、当該課税年度に適用される達成義務のかかる燃費基準適合車は「バッド(なクルマ)」とは言えないので、税率は「0%」とすることが合理的。

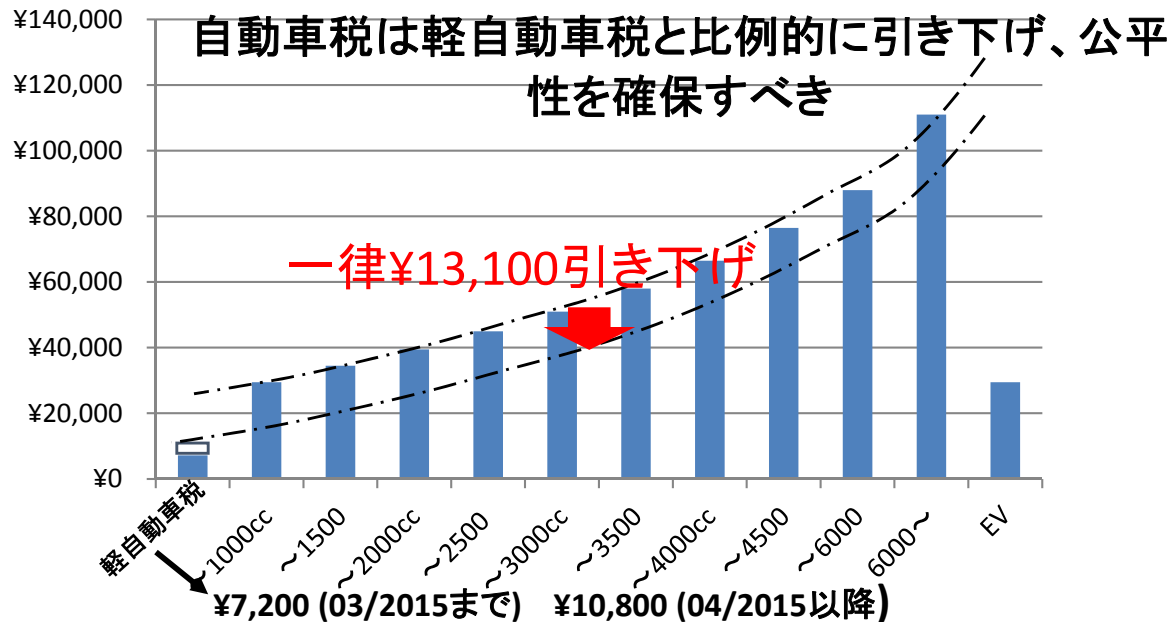
A. 平成28年度から実施されるべき喫緊の税制改正項目

A-1. 自動車税本体の排気量別課税

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を起点として引き下げ、公平性を確保すべき**

- 登録車は軽自動車より未だ2.7倍の税格差があり、不公平な現状である。
- 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→**登録車は一律¥13,100の引き下げ**



	軽自動車	登録車の自動車税									
		~1000cc	~1500cc	~2000cc	~2500cc	~3000cc	~3500cc	~4000cc	~4500cc	~6000cc	6000cc~
現在(¥)	10,800	29,500	34,500	39,500	45,000	51,000	58,000	66,500	76,500	88,000	111,000
軽自動車税をベースに一律で¥13,100下げる	10,800	16,400	21,400	26,400	31,900	37,900	44,900	53,400	63,400	74,900	97,900