

平成 27 年度
税制改正に関する要望書

平成 26 年 10 月

一般社団法人 日本自動車会議所

はじめに

一般社団法人 日本自動車会議所は、自動車の生産、販売、使用の各段階にわたる総合団体として、クルマ社会の健全な発展に貢献し、持続可能な社会の構築に寄与するため、諸課題に取り組んでおります。

当会議所が最重要課題の一つとして取り組んでおります「税制」に関しましては、「複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」を一貫して要望してまいりました。当会議所は、納税者である自動車ユーザーの強い要望を代弁する形で、この簡素化・負担軽減に長年、取り組んでまいりました。

国民にとってクルマは“生活の足”そのものであり、東日本大震災を経験して以来、“ライフライン”としてのクルマの重要性が改めて認識されております。しかしながら、依然、クルマには9種類・9兆円もの税が課せられ、国際的に見ても複雑で過重な税体系となっております。しかも、「受益と負担」の原則の下、自動車ユーザーが過重な税負担をしてきました道路特定財源が一般財源化され、課税根拠を喪失しているにもかかわらず、いまだに自動車ユーザーだけが自動車取得税や自動車重量税、ガソリン税・軽油引取税の「当分の間税率」（旧暫定税率）など特定の負担を強いられている状況が続いております。

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割、全製造業出荷額の約2割を占める基幹産業です。日本経済の牽引役としての役割を担う一方で、重い法人税負担やエネルギー制約、新興国の台頭によるコスト競争の激化など厳しい経営環境に置かれているのは周知のとおりです。その結果、国内生産や雇用を維持する環境はますます難しくなっております。

そうした経済情勢の下、今年4月から消費税率が8%に引き上げられ、さらに来年10月には10%へと引き上げられる予定となっております。財政健全化へ向けた政府の政策として評価する一方で、自動車関係諸税の抜本的な見直しがないまま消費税率が引き上げられることにより、7,500万自動車ユーザーのみならず、国民生活そのものにさらに重い負担を強いることが懸念されます。特に、1世帯でクルマを複数台所有し、通勤・通学、病院や保育園の送り迎え、農家や商店の運送等々、毎日の生活にクルマが欠かせない地方の生活者には、極めて過重な負担を課すこととなります。

さらには、国内自動車販売に致命的な打撃をもたらし、国内生産や雇用の維持さえもが困難となり、日本経済そのものに深刻な影響を及ぼしかねません。私ども日本自動車会議所は、安倍政権の掲げる最重要政策であります「デフレ経済からの脱却」や「地方創生」の実現には、「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」が必要不可欠であると認識しております。

納税者である自動車ユーザーの置かれている状況、自動車産業の役割等をご理解いただき、自動車取得税や自動車重量税の廃止を含めた車体課税等の抜本的な見直しによる「自動車関係諸税の簡素化・負担軽減」を実現していただきたく、次の通り要望いたしますので、特段のご配慮をお願い申し上げます。

要 望 内 容

[重点要望事項]

1. 複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減

【車体課税の抜本的な見直し】

(1) 自動車取得税

- ①消費税率 10%への引き上げ時に確実に廃止
- ②自動車取得税廃止まで、エコカー減税(自動車取得税)を延長

(2) 自動車重量税

- ①将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」(旧暫定税率)の速やかな廃止
- ②保有時の税負担軽減の観点から、エコカー減税(自動車重量税)の拡充・延長

(3) 自動車税

- ①廃止される自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税には反対
- ②国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し
- ③グリーン化特例の拡充

(4) 軽自動車税

- ①軽自動車への重課(平成 28 年度から適用)とあわせて導入される軽課については、重課に見合う減税規模とすること
- ②二輪車の軽自動車税は、増税対象を平成 27 年度以降に新規取得する新車のみとすること

【燃料課税の抜本的な見直し】

(5) ガソリン税、軽油引取税に上乘せされたままの「当分の間税率」(旧暫定税率)の速やかな廃止

(6) ガソリン税の Tax on Tax の速やかな解消

2. 自動車取得税廃止に伴う財源確保のための自動車関係諸税(車体・燃料課税)の増税反対

3. 福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し

4. 営業用自動車の特例措置の維持

5. 中古車に対する消費税の特別措置に関する要望

6. 経済の活性化、国内における投資や雇用の維持・拡大に向けた税制措置

- (1) 法人実効税率の引き下げ
- (2) 研究開発税制の拡充
- (3) 償却資産課税の抜本的見直し
- (4) 中小企業法人税率の引き下げ
- (5) 税法上の中小企業定義の見直し

【要 望 理 由】

1. 複雑で過重な自動車関係諸税の簡素化・負担軽減

自動車ユーザーの負担する自動車関係諸税は9種類・9兆円に及び、特に取得・保有段階に課せられる車体課税は、欧米諸国の約2～36倍と国際的にみても極めて重いものとなっています。自動車は「生活必需品」であり、都市部・地方を問わず生活に欠かせない存在です。にもかかわらず、ほかの物品に比べて過重な税が課せられ、また複数保有が常態化している地方においては極めて過重な負担となっています。さらに、自動車関係諸税には、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失している税、二重課税やTax on Taxなど不合理・不公正な税体系となっているものもあります。このため、簡素で公正な税体系に見直すとともに、7,500万自動車ユーザーの負担軽減を図るべきであり、車体課税と燃料課税の抜本的な見直しを強く要望します。

【車体課税の抜本的な見直し】

(1) 自動車取得税

①消費税率10%への引き上げ時に確実に廃止

「平成26年度税制改正大綱」の決定どおり、平成27年10月に予定されている消費税率10%への引き上げ時に確実に廃止すべきです。

②自動車取得税廃止まで、エコカー減税(自動車取得税)を延長

消費税率引き上げによる市場への影響を緩和するとともに、環境性能に優れた自動車の普及・促進のため、自動車取得税が廃止されるまでエコカー減税を延長すべきです。

(2) 自動車重量税

①将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」(旧暫定税率)の速やかな廃止

自動車重量税は、道路特定財源として道路整備のために自動車ユーザーが特別に負担してきたものですが、平成21年度に一般財源化されたことにより、課税根拠を喪失しています。また、保有時に自動車重量税と自動車税・軽自動車税が二重に課せられており、不合理・不公平な自動車重量税は将来的に廃止されるべきであり、「当分の間税率」(旧暫定税率)については速やかに廃止すべきです。

②保有時の税負担軽減の観点から、エコカー減税(自動車重量税)の拡充・延長

自動車ユーザーの税負担を軽減するとともに、環境性能に優れた自動車の普及・促進のため、自動車重量税のエコカー減税を拡充・延長すべきです。

(3) 自動車税

①廃止される自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税には反対

消費税率 10%への引き上げ時に導入するとされている環境性能課税について、「平成 26 年度税制改正大綱」では「自動車税の取得時の課税として実施すること」としており、「課税標準は取得価格を基本」とし、「税率は 0~3%の間で変動する仕組みとする」としています。このままの導入では自動車取得税の付け替えとなり、自動車取得税廃止の決定を無意味にするものです。廃止される自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税には反対です。

②国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し

諸外国に比べて極めて重い自動車税は、国際的にみて適正な水準である現行の軽自動車の負担をベースとする税体系に見直すべきです。

③グリーン化特例の拡充

環境性能に優れた自動車の普及・促進に貢献してきたグリーン化特例の実績を踏まえ、より一層の軽減措置を実施すべきです。

(4) 軽自動車税

①軽自動車への重課(平成 28 年度から適用)とあわせて導入される軽課については、重課に見合う減税規模とすること

車齢 13 年超の軽四輪車等に対する重課(平成 28 年度から適用)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導入に当たっては、重課に見合う減税規模とすべきです。

②二輪車の軽自動車税は、増税対象を平成 27 年度以降に新規取得する新車のみとすること

二輪車の軽自動車税については、既販車まで増税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ることとなるため、平成 27 年度以降に新規取得する新車のみを対象とすべきです。

【燃料課税の抜本的な見直し】

（５）ガソリン税、軽油引取税に上乗せされたままの「当分の間税率」（旧暫定税率）の速やかな廃止

道路整備に必要な財源不足を補うため、ガソリン税、軽油引取税には本来の税率を上回る税率（暫定税率）が課せられてきました。しかし、道路特定財源の一般財源化により課税根拠を喪失した旧暫定税率が、「当分の間税率」と名前を変えて存続し、自動車ユーザーだけが過重な負担を強いられています。ガソリン税、軽油引取税に上乗せされている、不合理な「当分の間税率」（旧暫定税率）は速やかに廃止すべきです。

（６）ガソリン税の Tax on Tax の速やかな解消

ガソリン税に消費税が掛けられている Tax on Tax は、税に税が課せられるという極めて不合理な仕組みであり、ガソリン税の Tax on Tax は速やかに解消すべきです。

２．自動車取得税廃止に伴う財源確保のための自動車関係諸税（車体・燃料課税）の増税反対

自動車取得税の廃止による代替財源の確保や、地方の安定的な財源確保などを理由とした自動車関係諸税（車体・燃料課税）の増税および安易な新税等の創設には、断固反対します。

自動車取得税の廃止による代替財源を確保するため、ほかの自動車関係諸税（車体・燃料課税）を増税することは、自動車取得税廃止の決定を無意味にするものであり、絶対反対です。また、地方の安定的な財源確保などを理由に安易な新税等を創設することは、自動車ユーザーだけに特定の負担を継続して強いることになり、「税負担の公平」の原則にも著しく反することから断固反対します。

3. 福祉車両の仕入れに係る消費税の取り扱いに関する見直し

ユーザーや事業者への過大な負担を回避し、不公正問題を解決するためにも、福祉車両に対しては、非課税範囲の適正化とともにユーザーへの支援措置を講じるなど所要の見直しを図るべきです。

福祉車両は、社会政策的観点から、厚生労働省告示により非課税取引となっており、預かり消費税はない一方で、福祉車両を製造・販売する事業者は、そのベース車両を含む仕入れ段階に係る消費税負担については、仕入税額控除ができず、事業者負担が生じています。

今後、消費税率の引き上げに伴い事業者負担はさらに増大しますが、ベース車両である標準車も同時に販売されている現状において、価格への転嫁は、福祉車両ユーザー（身体障がい者、高齢者介護者）の理解を得ることは極めて難しく、他方で価格転嫁した場合は多大な負担増となります。

一方、課税対象であるベース車両に、福祉装備が装着された時点で非課税扱いとなる福祉車両の特殊性を利用し、健常者による不正購入を誘発する問題も生じています。

ユーザーや事業者への多大な負担を回避し、不公正問題を解決するためにも、福祉車両に対しては、消費税法施行令で規定されている非課税範囲の適正化とともに、ユーザーへの支援措置を講じるなど所要の見直しを図るべきです。

4. 営業用自動車の特例措置の維持

わが国の経済活動を支える物流や公共輸送の一翼を担う、営業用自動車の特例措置は維持すべきです。

原油価格の高騰により、ガソリンや軽油などの燃料が高止まりしており、トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は非常に厳しい経営環境にさらされています。事業存廃の危機に直面している事業者も少なくない中、昨年、営業用自動車の自動車税の特例措置（軽減措置）を見直すことが総務省より提起されました。営業用自動車は、わが国の経済活動を支える物流や公共輸送の一翼を担っており、営業用自動車の特例措置は維持すべきです。

5. 中古車に対する消費税の特別措置に関する要望

消費税率の引き上げに伴い複数税率が導入され、その結果、インボイスが義務付けられた場合でも、消費者から仕入れた中古車については仕入税額控除を可能とすべきです。

複数税率制度を導入する場合、「課税事業者には新たに区分経理事務が発生する」として、与党税制協議会は6月5日に公表した「消費税の軽減税率に関する検討について」では、(A案)区分経理に対応した請求書等保存方式、(B案)A案に売手の請求書交付義務等を追加した方式、(C案)事業者番号及び請求書番号を付さない税額別記請求書方式、(D案)EU型インボイス方式——の4案が提示されました。

中古車の売主（一般消費者など）から仕入れた際にクルマの価格の中に含まれている分の消費税は、現行では中古車を販売したときに受け取った消費税額から差し引き控除できる制度となっています。しかし、インボイスが義務付けられた場合、インボイスを発行できない消費者から仕入れた中古車については、仕入税額控除ができなくなります。このため、中古車販売業者に負担が掛からないよう、これまでどおり仕入税額控除ができる（A案）を採用していただくよう要望するとともに、いずれの案におきましても仕入税額控除を可能とすべきです。

6. 経済の活性化、国内における投資や雇用の維持・拡大に向けた税制措置

日本経済は、安倍内閣が発足して以来、回復基調に転じていますが、日本企業は経済のグローバル化や新興国の台頭により、熾烈な国際競争にさらされています。このため、国内市場活性化と国際競争力を強化し、それに伴う国内生産と雇用を維持するための、政府による積極的な支援策が不可欠との認識から、以下の税制措置を要望します。

(1) 法人実効税率の引き下げ

➤日本の立地競争力を強化し、国内における生産・開発拠点を維持するとともに、国内外の企業の投資を促進するためにも、法人実効税率を早急に引き下げるべきです。平成27年度に2%以上の引き下げを実施し、実施3年を目途に20%台とし、将来的にはOECD諸国の平均または競合するアジア近隣諸国並みの25%へ引

き下げる減税への道筋をつけることを要望します。

（２）研究開発税制の拡充

日本企業が今後も世界経済をリードしていく存在であり続けるため、国際競争力を支える「生命線」である研究開発税制を拡充すべきです。

➤オープンイノベーション型の拡充を図る（恒久措置）。

- ・控除率の大幅引上げ（5倍程度）及び控除上限の別枠化（法人税額の10%）。
- ・対象研究費の範囲の拡大（中小・ベンチャー企業等への技術ライセンス料等を対象化）。

➤総額型の控除上限の引上げ措置（法人税額30%）の延長。

（３）償却資産課税の抜本の見直し

➤工場の償却資産（設備等）に固定資産税が賦課される、国際的にも稀な償却資産課税は、投資に対する収益性を低下させ、国内投資の阻害要因となっていることから、廃止を含め抜本的な見直しを要望します。

（４）中小企業法人税率の引き下げ

➤裾野が広い日本の自動車産業においては、中小企業が占める割合が圧倒的に多く、企業経営の安定化と強化のため、法人税率のさらなる引き下げと、法人税率15%の適用範囲（年間所得800万円以下）の大幅な拡大を要望します。また、法人実効税率の引き下げに伴う代替財源確保のため、中小企業への負担が増大することのないよう要望します。

（５）税法上の中小企業定義の見直し

➤中小企業基本法での中小企業の定義「資本金3億円以下」と同様に、法人税法においても資本金基準を引き上げる措置の導入を要望します。

以上

[関連する要望事項]

(Ⅰ) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・ 先進安全自動車（ＡＳＶ）に対する特例措置の拡充・延長
- ・ 先進環境対応車に対する優遇措置の強化
- ・ 改造ＬＰＧハイブリッド自動車に対する特例措置の創設
- ・ 官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税（軽自動車税）及び自動車取得税の非課税措置
- ・ 指定自動車教習所が使用する教習車用車両のリース契約での導入に係る自動車税の減免措置
- ・ 経年車に対する課税強化制度（自動車税及び自動車重量税）の廃止

(Ⅱ) 高齢化・福祉対応等に係る税制措置

- ・ バリアフリー車両に対する特例措置の拡充・延長
- ・ 身体障害者の方のために専ら使用する自動車のリース車に係る減免措置

(Ⅲ) 消費税引き上げに係る税制措置

- ・ 消費税引き上げに伴うバス・タクシー等の公共交通機関に対する軽減税率の適用

(Ⅳ) その他

- ・ 燃料電池自動車等低公害車の燃料供給設備に係る軽減措置の延長
- ・ 「地球温暖化対策のための税（地球温暖化対策税）」の用途拡大等には反対
- ・ トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設について、固定資産税の軽減措置の適用

以上

一般社団法人 日本自動車会議所

一般社団法人	日本自動車工業会
一般社団法人	日本自動車部品工業会
一般社団法人	日本自動車車体工業会
一般社団法人	日本自動車機械器具工業会
一般社団法人	日本自動車タイヤ協会
一般社団法人	日本自動車販売協会連合会
一般社団法人	全国軽自動車協会連合会
	日本自動車輸入組合
一般社団法人	日本中古自動車販売協会連合会
一般社団法人	日本自動車整備振興会連合会
一般社団法人	日本自動車機械工具協会
公益社団法人	全日本トラック協会
公益社団法人	全国通運連盟
公益社団法人	日本バス協会
一般社団法人	全国ハイヤー・タクシー連合会
一般社団法人	全国自家用自動車協会
一般社団法人	日本損害保険協会
	石油連盟
一般社団法人	全国自動車標板協議会
一般財団法人	自動車検査登録情報協会
一般社団法人	全国レンタカー協会
一般社団法人	日本自動車リース協会連合会
一般財団法人	日本モーターサイクルスポーツ協会
一般社団法人	自動車公正取引協議会
	日本自動車車体整備協同組合連合会
一般社団法人	日本陸送協会
一般社団法人	日本二輪車普及安全協会
一般社団法人	日本自動車運行管理協会
	全日本自動車部品卸商協同組合
	日本自動車用品・部品アフターマーケット振興会
一般社団法人	自動車用品小売業協会
	日本中古車輸出業協同組合
	全国オートバイ協同組合連合会
	全国自動車会議所連絡協議会

(順不同)