

平成 28 年度
税制改正に関する要望書

平成 27 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掲げております「税制」に関しましては、「複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」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、この負担軽減・簡素化の実現のため、実に長い年月にわたり要望活動を続けて今日に至っております。

いまや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・8兆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、国内自動車市場の低迷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厳しくなっております。

そうした経済情勢の下、昨年4月から消費税率が8%に引き上げられました。この影響で国内市場は冷え込み、また今年4月のエコカー減税見直しによる増税も追い打ちをかけ、国内市場は9カ月連続（1～9月）の前年割れが続いております。平成29年4月には消費税率は10%へと引き上げられる予定となっておりますが、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、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。

国民生活に重い負担を強いるだけでなく、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「日本再興戦略」や「地方創生」の実現には、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」が必要不可欠であると認識しております。

自動車産業の役割、納税者である自動車ユーザーの置かれている状況等をご理解いただき、車体課税の抜本的な見直しを核とする「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」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。

平成 28 年度税制改正 重点要望項目

I. 複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

【車体課税の抜本的な見直し】

1. 消費税 10%時におけるユーザー負担軽減の実現
 - ①自動車税は国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し
 - ②自動車重量税は将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止
 - ③自動車取得税は消費税率 10%への引き上げ時に確実に廃止
2. 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
 - ①環境性能課税を単純導入したのでは、単なる新たなユーザー負担増に過ぎず、ユーザーへの負担軽減措置が講じられることなく制度設計が進められることには反対
 - ②環境性能課税の導入検討は、車体課税全体の見直しと併せて行うべきであり、環境性能課税だけが先行して結論が出されることは絶対反対
 - ③環境性能課税の税率の検討の際には、さらなるユーザー負担の増加を回避する観点から、廃止される自動車取得税の現行税率を考慮し、軽自動車・営業用自動車の税率は 2%を上限とすべき
3. 期限切れとなる、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま 1 年間延長

【燃料課税の抜本的な見直し】

1. 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」の廃止
2. ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax の解消

II. 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

III. 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

IV. 営業用自動車の軽減措置の維持

V. 中古車に対する消費税の特別措置に関する要望

VI. 景気回復基調を経済の好循環につなげる税制措置

1. 法人実効税率の引き下げ
2. 研究開発促進税制の維持・拡充
3. グリーン投資減税の延長
4. 償却資産課税の抜本の見直し
5. 中小企業等に対する法人課税の見直し

重点要望項目・要望理由

I. 複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

自動車ユーザーの負担する自動車関係諸税は9種類・8兆円に及び、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2～34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再設計するとともに、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による「複雑で過重な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を強く要望します。

【車体課税の抜本的な見直し】

1. 消費税10%時におけるユーザー負担軽減の実現

①自動車税は国際的に適正である軽自動車税の水準に見直し

諸外国に比べて過重な自動車税は、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。

②自動車重量税は将来的な廃止を目指し、まずは「当分の間税率」の廃止

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）については廃止すべきです。

③自動車取得税は消費税率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、消費税率10%への引き上げ時（平成29年4月に実施予定）に確実に廃止すべきです。

2. 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

- ①環境性能課税を単純導入したのでは、単なる新たなユーザー負担増に過ぎず、ユーザーへの負担軽減措置が講じられることなく制度設計が進められることには反対

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。このまま導入したのでは、単なるユーザー負担増に過ぎず、ユーザーへの負担軽減措置が講じられることなく制度設計が進められることには反対です。自動車取得税廃止の決定が無意味なものになりかねず、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す。

- ②環境性能課税の導入検討は、車体課税全体の見直しと併せて行うべきであり、環境性能課税だけが先行して結論が出されることは絶対反対

環境性能課税の導入検討は、車体課税全体の見直しと併せて行うべきであり、ユーザー全体の負担軽減措置が講じられることなく、自動車取得税の付け替えとなるような環境性能課税だけが先行して結論が出されることは絶対反対です。平成 29 年 4 月に予定されている消費税率 10%への引き上げによる経済やユーザーへの影響を勘案すると、その影響をできるだけ見極める必要があります。導入検討は平成 29 年度税制改正ですべきです。

- ③環境性能課税の税率の検討の際には、さらなるユーザー負担の増加を回避する観点から、廃止される自動車取得税の現行税率を考慮し、軽自動車・営業用自動車の税率は 2%を上限とすべき

軽自動車は、平成 27 年度より軽自動車税の増税が行われており、2 年後の消費税率の引上げによって税負担は増加することになります。こうした状況で取得税税率が 2%の軽自動車に対する環境性能課税の上限税率が 3%で設定されれば、税負担はさらに増えることになります。これ以上、軽自動車ユーザーに新たな負担を強いるべきではありません。また、わが国の経済活動を支える物流や公共輸送を担うなど公共財産的性格が強い営業用自動車についても、現行以上に負担を課すべきではありません

3. 期限切れとなる、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま1年間延長

環境性能に優れたクルマの普及促進を図るため、また世界に誇る日本の環境技術力の強化のため、平成28年3月末で期限切れとなる、自動車税・軽自動車税のグリーン化特例は、現行制度のまま1年間延長すべきです。

【燃料課税の抜本的な見直し】

1. 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」の廃止

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）は廃止すべきです。

2. ガソリン税・石油ガス税等の Tax on Tax の解消

ガソリン税や、LPG自動車等の石油ガス税等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・石油ガス税等の Tax on Tax は解消すべきです。

Ⅱ. 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。

Ⅲ. 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、価格への転嫁は多大な負担増となり、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困難です。

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、健常者による不公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過大な負担を回避するために、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を適正化するとともに、ユーザーへの支援措置を講じる等の、所要の見直しを図るべきです。

Ⅳ. 営業用自動車の軽減措置の維持

わが国の経済活動や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担う営業用自動車の軽減措置は維持すべきです。

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、燃料価格の高止まりや人手不足、過当競争などにより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、一昨年から営業用自動車の自動車税の軽減措置を見直すことが検討されています。営業用自動車は、日本経済や国民生活を支える物流・公共輸送の一翼を担っており、日本経済や国民生活のライフラインとしての機能を有することから、営業用自動車の軽減措置は維持すべきです。

V. 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。

中古車販売業者が、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。

現行の「請求書等保存方式（帳簿方式）」が認められない場合、消費税は中古車を購入する消費者に転嫁せざるを得なくなり、課税事業者である中古車販売店の販売価格が高騰するため、個人間売買が増加するなどして、消費者が整備された安全・安心な中古車を購入することができない恐れもあります。また、中古車販売店が税を負担することになれば、過大な税負担のため、企業としての存立が困難になる状況も懸念されます。

消費者の負担軽減、安全・安心なクルマの流通、健全な中古車市場の維持などの観点から、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。

VI. 景気回復基調を経済の好循環につなげる税制措置

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。また、国内にあっては個人消費と地方経済に力強さが見られないなど、国際競争力の強化や国内市場の活性化などを後押しする経済政策が求められています。このため、景気回復基調を経済の好循環につなげるための、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、法人実効税率のさらなる引き下げを図り、できるだけ早期に20%台を実現することを要望します。

《参考》

◇主要国の法人実効税率（2015年）

・日本	32.11%	・中国	25.00%
・米国	40.00%	・韓国	24.20%
・ドイツ	29.65%	・シンガポール	17.00%
・イギリス	20.00%	・OECD平均	24.77%

2. 研究開発税制の維持・拡充

日本企業が科学技術のイノベーション立国として今後も世界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維持・拡充すべきです。継続的に研究開発を支援する観点から、総額型は本則化すべきです。

《平成27年度税制改正の概要》

- ・オープンイノベーション型の抜本的拡充（控除率大幅引き上げ・控除上限別枠化・対象費用拡大）【恒久措置】
- ・総額型とオープンイノベーション型をあわせ、控除上限30%の確保（総額型25%＋オープンイノベーション型5%）【恒久措置】
- ・繰越控除制度は廃止

3. グリーン投資減税の延長

平成28年3月末で適用期限切れとなるグリーン投資減税は、環境投資へ前向きな企業を支援し、低炭素設備の普及促進を加速させる観点から、延長すべきです。

《現行制度》

- ・エネルギー環境負荷低減推進設備を取得した場合、設備の取得価額に対して、7%の税額控除（中小企業のみ）または30%の特別償却の適用
対象設備：EV、PHV、HEVトラック・バス、急速充電設備
適用期間：平成25年4月1日～平成28年3月31日

4. 償却資産課税の抜本的見直し

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。

5. 中小企業等に対する法人課税の見直し

アベノミクスの成果を地方や中小企業まで広く行き渡らせる、いわゆる「ローカルアベノミクス」は、経済の好循環を確実なものにするためのカギともなっている政策です。ローカルアベノミクスを推進していくためには、中小企業等の経営基盤を強化する支援策が求められていることから、中小企業等に対する次の法人課税の見直しを要望します。

・ 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。

《現行制度》

中小企業の法人税率：年間所得 800 万円以下の中小企業は 15%
：年間所得 800 万円超の中小企業は 25.5%

・ 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。

《現行制度》

法人税法上の中小企業：資本金 1 億円以下

・ 外形標準課税の見直し

法人実効税率のさらなる引き下げに向けて、外形標準課税の拡大が検討されていますが、赤字経営に苦しむ中小企業が多く、中小企業に負担増大を強いるような見直しには反対です。さらなる拡大は安易にすべきではなく、影響を十分に考慮したうえで検討すべきです。また、中小企業にとっては過大な事務負担となっているため、手続きの簡略化が図られるべきです。

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

- ・ 先進環境対応車と先進安全自動車に対する優遇措置の強化
- ・ 都道府県の条例に定める路線を運行する乗合バス車両の取得に係る自動車取得税の非課税措置の延長
- ・ 自動車税のグリーン化における11年以上の乗合バス車両への特例措置（10%重課の免除）の継続
- ・ 改造LPGハイブリッド自動車に対する特例措置（自動車重量税、自動車取得税、自動車税）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専用車両のリース契約での導入に係る自動車税・軽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

- ・ バリアフリー対応乗合タクシーに対する減税措置（自動車重量税、自動車取得税）の拡充
- ・ 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（自動車重量税、自動車税・軽自動車税）

(Ⅲ) その他

- ・ 「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
- ・ 自賠責保険料および自動車保険の保険料について、全額所得控除の対象とする措置の導入
- ・ 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)