

# 2020年度 税制改正に関する要望書

## 最重点要望は引き続き

## 「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」

- 車体課税の見直し
  - 燃料課税の見直し
  - 自動車ユーザーの新たな税負担増は反対
- ### を重点要望に掲げる

◇当会議所『2020年度 税制改正に関する要望書』の内容は次の通り。

### 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1つとして掲げている「税制」に関しては、「過重で複雑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7,800万ユーザーの声を代弁する形で、この負担軽減・簡素化の実現のため、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、自然災害が多発するわが国においては、“ライフライン”としてのクルマの重要性がますます高まっております。しかし、クルマには9兆円もの税が複雑に課せられ、取得・保有段階のユーザーの税負担は極めて過重です。しかも、いまだに自動車ユーザーだけが、一般財源化により課税根拠を喪失している自動車重量税やガソリン税・軽油引取税の「当分の間税率」の負担を強いられるなど、不合理な状況が続いております。特に、一家で複数台のクルマを所有せざるを得ない地方での負担は、非常に重いものとなっております。

昨年12月に決定された与党税制改正大綱では、自動車税創設以来の恒久減税をはじめ、新たに導入される環境性能割の1年間の軽減措置、エコカー減税・グリーン化特例の延長などが決定しました。自

動車関係諸税の抜本改正に向け、大きな一歩を踏み出すことができたと評価しております。

しかしながら、依然として自動車ユーザーからの負担軽減を求める声は大きく、自動車関係諸税の簡素化や、Tax on Taxなどの不合理な仕組みの解消といった課題は残されたままです。

「令和」の時代が幕を開けた今、自動車産業は「100年に1度の大変革期」の真ただ中にあり、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな潮流が産業構造を変えようとしております。そうした状況の下、異業種も加わったグローバルな競争が熾烈を極めており、世界をリードしてきた日本の自動車産業がその競争力を維持できるかどうか、正念場を迎えております。

日本の自動車産業は、全就業人口の約1割を占め、輸出総額や製造業の製造品出荷額においても、それぞれ約2割を占めるすそ野が広い基幹産業です。500万台のマーケットは、7,800万ユーザーと国内生産1,000万台の大前提であり、就業人口550万人が働くベースを支えています。日本の自動車産業が、これからもグローバル競争や日本経済をリードし、地域経済や国内生産、雇用を維持していくためには、自動車関係諸税の負担軽減・簡素化による国内市場活性化は喫緊の課題です。

大綱には「自動車関係諸税については、技術革新など自動車を取り巻く環境変化等を踏まえつつ、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」とも明記されております。私どもは、中長期的な自動車関係諸税の課税のあり方の議論も視野に入れ、一層のユーザーの負担軽減・簡素化の実現を目指して、引き続き一丸となった活動を続けていく所存です。

租税総収入の1割近くをユーザーに負わせるクルマ偏重の税負担の仕組みを是非、見直していただきますと共に、自動車産業の役割などをご理解いただき、「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」の実現に向けて、特段のご配慮をお願い申し上げます。

### 重点要望項目・要望理由

#### 1. 過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化

##### ①納税者であるユーザーの立場から、依然として負担が重い車体課税について、全般にわたる負担軽減・簡素化に取り組むべき

いまや生活必需品である自動車は、特に地方においては高齢者や子育て世代にとってなくてはならない、生活を支える移動手段です。しかしながら、自動車ユーザーは9兆円もの多額の税負担を強いられているだけでなく、一般財源化された「自動車重量税」などがいまだに自動車ユーザーにだけ課されています。租税総収入の1割近くを自動車ユーザーに負わせる自動車偏重の税体系となっており、98%もの自動車ユーザーが負担に感じています。

一方、少子高齢化やそれに伴う経済成長の鈍化などにより、わが国の自動車市場の見通しは決して明るいものではありません。新車販売市場はピーク時の7割以下まで縮小しており、現在、市場規模は500万台と言われています。500万台のマーケットが、国内生産1,000万台と自動車関連就業人口550万人を支えるベースとなっており、これにより地域経済や雇用も守られています。いまのままの過重で複雑な自動車関係諸税では市場が活性化しないのは明らかであり、是非、車体課税を抜本的に見直し、ユーザーが自動車を購入・保有しやすいよう、負担軽減と簡素化を要望します。

##### ②中長期的な自動車関係諸税の検討は、ユーザーの声を尊重し、根本的に課税のあり方を議論すべき

2019年度(平成31年度)税制改正大綱では、自動車関係諸税について「その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う」としてあります。自動車産業は「100年に1度の大変革期」の真っただ中にありますが、いわゆる「CASE」や「MaaS」と言われる新たな

潮流が産業構造を変えようとしており、今後、自動車税制も新たなステージで議論される見通しです。

当会議所や日本自動車連盟(JAF)など自動車関係21団体で構成する「自動車税制改革フォーラム」では、2016年以来、自動車ユーザーの声を集める活動を全国で展開しており、ユーザーが重い税負担に苦しんでいる現状を直接聞かせていただきました。ユーザーの税負担は限界にきており、自動車を取り巻く環境が大きく変わろうとしている変革期にこそ、ユーザーの声に対し真摯に耳を傾けていただき、根本的に課税のあり方を議論することが必要です。

#### ■ご参考「2019年度税制改正大綱 抜粋」

- 税制抜本改革法以来の累次の与党税制改正大綱において懸案事項とされてきた車体課税の見直しについては、今般の措置をもって最終的な結論とする。
- 自動車関係諸税については、技術革新や保有から利用への変化等の自動車を取り巻く環境変化の動向、環境負荷の低減に対する要請の高まり等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、その課税のあり方について、中長期的な視点に立って検討を行う。

#### 2. 車体課税の見直し

##### ①自動車重量税の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、2009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、まずは「当分の間税率」(旧暫定税率)を廃止すべきです。

##### ②2020年9月30日に期限切れを迎える、環境性能割の需要平準化特例措置の延長

環境性能割の特例措置は消費増税による平準化を図るために実施されますが、今後は需要増

を図る政策が求められます。増税後の需要減少を避けるためにも、環境性能割の特例措置を延長すべきです。

### 3. 燃料課税の見直し

#### 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。

### 4. 自動車ユーザーの新たな税負担増は反対

#### ①財源確保などのための自動車関係諸税(車体・燃料課税等)の新税創設および増税には反対

租税総収入の1割近くを自動車ユーザーに負わせる自動車偏重の税体系となっており、98%もの自動車ユーザーが負担に感じています。地方の安定的な財源確保などを理由に自動車関係税制の新税を創設すること、また減税の代替財源を自動車ユーザーに求めることは、ユーザーだけに特定の負担を強いることになり、「税負担の公平」の原則にも著しく反することになり、反対します。

#### ②営業用自動車の軽減措置の維持

トラックやバス、タクシー等の運送・輸送事業者は、経営基盤の脆弱な中小事業者が多く、人手不足や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。事業存続の危機に直面している事業者も少なくない中、営業用自動車の軽減措置を見直すべきではありません。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、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あり、財源確保や減税の代替財源として検討すること自体に強く反対します。

#### 【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(低燃費車等)と先進安全自動車(ASV技術の導入車)に対する優遇措置の強化
- ・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の創設
- ・指定自動車教習所が、リース契約による教習専用車両を導入する時の自動車税減免措置
- ・身体障害の方のために専ら使用することを目的とした自動車のリース契約による自動車であっても減免措置の適用
- ・車両を大量保有する納税者における、自動車税および軽自動車税等の納付に関わる事務処理の負担軽減
- ・自家用自動車に係る税負担の不公平の是正
- ・経年車に対する課税重課措置の廃止

#### (II) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・自動車に係る自動車保険料は全額、所得税控除対象
- ・石油諸税の更なる増税や石油諸税に係る税収の用途拡大等、石油に対するこれ以上の税負担に反対

#### (III) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・第三者への事業承継の促進に資する税制措置の創設
- ・税法上の中小企業定義の見直し
- ・中小企業の法人税の軽減税率の適用範囲の拡大
- ・物流総合効率化法に基づく特例措置の延長
- ・少額資産即時償却の延長
- ・外形標準課税の適用拡大によるバス事業への負担増反対
- ・タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設

#### (IV) その他

- ・研究開発促進税制の拡充
- ・トラック協会が運営する地域防災・災害対策関連施設等について、固定資産税の軽減措置の適用
- ・教育資金および結婚・子育て資金の一括贈与に係る贈与税非課税措置の拡充