

「2022年度(令和4年度) 税制改正に関する要望書」を取りまとめ 最重点要望は「2050年カーボンニュートラル 実現に向けた税制抜本見直し」

日本自動車会議所

◇当会議所『2022年度(令和4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

新型コロナウイルス感染症は、自動車産業にも深刻な影響を及ぼしております。輸送量の減少、観光・ビジネス需要の激減などによりトラック・バス・タクシーをはじめとする運輸・サービス関連業界は、依然厳しい経営状況が続いております。また、東南アジアでの感染拡大による工場の操業停止や、半導体はじめ自動車部品不足などが影響し、自動車メーカーは生産に大きな支障が出る事態に見舞われております。メーカーの減産は国内販売を直撃し、国内新車販売は7月から前年比でマイナスが続いており、9月は32%減と未曾有の落ち込みを記録しました。この影響は年内は続くと思われており、コロナ禍からの復興の見通しは依然として不透明なままです。

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。自動車産業は日本経済のけん引役を担っているのみならず、雇用と地方経済も下支えしており、日本経済の原動力としての役割を果たしてまいりました。また、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」の負担や、ガソリン税・石油ガス税等のTax on Taxを強いられるなど不合理な仕組みが続いて

おります。

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、ユーザー負担軽減と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まいりました。日本経済の原動力としての役割を担っている自動車産業の現況に鑑みれば、コロナ禍における喫緊の課題は、経済への波及効果の高い自動車市場の活性化に尽きます。そして、市場活性化には「自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」は不可欠であり、ユーザーがクルマを取得し保有しやすい環境を整えることが政府・与党には強く求められております。

日本経済を支える自動車産業が厳しい状況下に置かれていることを踏まえ、波及効果の高い自動車市場の活性化を図る観点から、是非、「過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化」を実現するよう要望いたします。

自動車産業は「100年に一度の大変革期」の真っ只中にあります。電動化や自動運転、CASE、MaaSといったテーマと向き合っておりますが、私どもの使命である「クルマ社会の健全な発展」に向け、政府が掲げる最重点政策の一つ「2050年カーボンニュートラル実現」やSDGsにもチャレンジしていかなければなりません。自動車産業に携わる550万人は、これらのテーマに向けて一丸となって全力で取り組んでまいります。そして、私ども日本自動車会議所は、「新たなモビリティ社会」実現のため、大綱で示された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、ユーザーと共に一層の負担軽減・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。

重点要望項目・要望理由

■過重で複雑な自動車関係諸税の負担軽減・簡素化
1. 2050年カーボンニュートラル(CN) 実現に向

けた税制抜本見直し

2050年CN実現は、過重で複雑な自動車関係諸税（車体・燃料課税等）を抜本的に見直す大きなチャンスであり、ユーザー視点に立ちゼロベースで再構築すべき

わが国の全就業人口の約1割に相当する550万人が働く自動車産業は、政府目標である「2050年カーボンニュートラル実現」に一丸となって全力でチャレンジしていく所存です。この目標は、自動車をはじめとする産業界だけでなく、国民一人ひとりが取り組まなければ実現できない重要な政策課題であるとともに、過重で複雑な自動車関係諸税を抜本的に見直す大きなチャンスでもあります。自動車関係諸税を含めゼロベースにリセットし、ユーザー視点に立って本来あるべき税体系に再構築するよう強く要望します。

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、元々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、まずは本則税率に上乗せされた「当分の間税率」（旧暫定税率）は廃止すべきです。

②自動車税・軽自動車税の環境性能割は、消費税との二重課税であり廃止

消費税率が10%に引き上げられた2019年10月、廃止された自動車取得税に取って代わるように環境性能割が導入されました。導入を決めた2014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」、「課税標準は取得価格を基本」、「税率は0～3%の間」などとしており、廃止される自動車取得税の付け替えのような税と言えます。消費税と二重課税であるとして、当会議所では自動車取得税の廃止を求めてきた経緯があり、環境性能割についても、消費税と二重課税であることから廃止すべきです。

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. 中長期的な見直し

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

国の財源不足や、地方の安定的な財源確保などを理由に、自動車を対象に新税創設・増税を行うことは、過重な税負担をしている自動車ユーザーにさらなる負担を強いるため反対です。また、電動化の進展により減収が必至の燃料課税の補填についても、自動車に求めることは強く反対

■自動車関係税制に関わる要望

1. CN実現に資する電動車普及・促進のための税制措置

- ・CN実現に不可欠な電動車の普及・促進を図るための減免措置
- ・電動化に不可欠なインフラ整備に対する固定資産税等の減免措置

CN実現に向けては、自動車の電動化の加速度的な普及とインフラ整備が必要であり、そのための税制面からの支援措置を強く要望します。

2. コロナ禍の経済状況を踏まえた軽減措置等

新型コロナウイルス感染症は、日本経済に大きな影響を与えております。特に、自動車業界はすそ野の広い基幹産業であることから、その土台を支える中小企業を多く抱える業界は特に深刻な状況にあります。公共交通や経済インフラを担っているトラック・バス・タクシー等の運送・輸送事業者をはじめ

レンタカー業界など幅広い分野の自動車関連業界が厳しい環境に置かれており、事業の維持・継続のための関係税制の軽減・特例措置等の新設・延長を要望します。

3. 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。コロナ禍の影響により、事業存続の危機に直面している事業者も少なくありません。

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、特に災害時には緊急物資輸送の機能も発揮するなど、ライフラインとしての重要な役割を有しております。営業用自動車の負担を増大させることは、こうした役割を損ないかねず、事業の公共性にも配慮し、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】(順不同)

(Ⅰ) 新型コロナウイルス感染症に係る税制措置

- ・ 国税・地方税（法人税、消費税、自動車関係諸税等）の納付猶予の継続
- ・ 中小事業者等に対する固定資産税等の減免措置の継続
- ・ 資本金1億円超10億円以下の企業に対する欠損金の繰り戻しによる法人税等の還付制度の継続
- ・ 法人税、自動車関係諸税の減免措置の創設

(Ⅱ) 自動車関係諸税に係る税制措置

- ・ 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
- ・ 環境性能割において、次年度に向けて被牽引車（トレーラー）の車両区分への明記と対象からの除外を含め課税のあり方の抜本的な見直し
- ・ 災害時における地方公共団体等への電動車等の提供・貸出に対する支援（翌年以降の自動車税種別割の減免）
- ・ 官公庁等の公用車導入に係る、リース契約での自動車税（種別割）及び軽自動車税（種別割）の非課税措置
- ・ 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（種別割）の減免措置
- ・ 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とする

- ・ 自家用自動車に係る自動車税（種別割）の是正
- ・ 経年車に対する課税重課措置の廃止

(Ⅲ) 自動車・エネルギー等に係る税制措置

- ・ カーボンニュートラルに資する研究開発税制の拡充・延長
- ・ カーボンニュートラルに資する投資促進税制等の延長
- ・ カーボンニュートラルに資する固定資産税の抜本的見直し
- ・ 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
- ・ 中小企業防災・減災投資促進税制の対象資産に「外部給電機能付き電動車」を追加
- ・ タクシーデリバリー普及促進のため、事業許可の際の登録免許税の減免措置
- ・ タクシー事業に対する事業所税の非課税措置の創設
- ・ 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

(Ⅳ) 中小企業等の法人課税に係る税制措置

- ・ 中小企業の法人税の軽減税率の拡大
- ・ 税法上の中小企業定義の見直し
- ・ カーボンニュートラルに向けた投資に対する税制措置
- ・ 中小企業の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

(Ⅴ) その他

- ・ 物流総合効率化法に基づく特例措置の延長
- ・ 地方拠点強化税制の延長
- ・ 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
- ・ 自動車整備技術の高度化、人材不足等の課題克服に向けての支援措置の拡充
- ・ 災害時における、整備事業者などへの迅速かつ手厚い支援措置の拡充
- ・ 廃油処理施設の油水分離装置に係る課税標準の特例措置の適用期限の延長を認められたい