

**<JAIAの要望・意見のポイント> 自動車関係諸税の負担軽減・公平性確保を要望****1. 自動車取得税**

- 消費税10%への引上げ時に**確実に廃止**

**2. 取得税のエコカー減税(※ 取得税が廃止されるまでの間):**

- 取得税廃止時点までの限定された期間において、基準の切替え、重点化の見直しを拙速に行うべきではなく、**現行のエコカー減税制度・基準を延長**すべき

**3. 自動車税の環境性能課税**

- 取得税の付け替えとなる**環境性能課税の導入は不合理であり反対**

**4. 自動車税のグリーン化特例**

- 平成28年3月まで、グリーン化特例を現行通り継続**すべき

**5. 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へ引き下げ**、公平性を確保すべき

**6. 自動車諸税の減税・税率**

- 頻繁な基準変更を避け、一定期間の制度継続**をすべきである。

**7. 二輪車関係課税**

- 増税対象を平成27年度以降の新規取得車に限定**すべき

EV: 電気自動車  
PHV: プラグインハイブリッド  
HFCV: 水素燃料電池車  
CD: クリーンディーゼル車



## <JAIA各要望・意見の考え方>

### 1. 取得税

#### ●消費税10%への引上げ時に確実に廃止

- 平成26年度与党税制改正大綱(以下「大綱」)では、「消費税10%への引上げ時(平成27年10月予定)に廃止する。」と明記されており、JAIAはその確実な実行を要望する。

### 2. 取得税のエコカー減税:

#### ●取得税廃止時点までの限定された期間において、基準の切替え、重点化を行うべきではなく、現行のエコカー減税制度・基準を延長すべき

- 近年の税制改正におけるエコカー減税とグリーン化特例には、期間のずれ、対象車のずれ、税率の差があり、大変複雑な制度となっており、自動車ユーザーおよび販売店に多大な混乱を与えている。少なくとも、納税者である自動車ユーザーに説明可能、かつ混乱を与えない制度とすべきであり、頻繁な制度・基準の改正は避けるべきである。

## 3. 自動車税の環境性能課税(環境性能割):

### ● 自動車取得税の付け替えとなる環境性能課税の導入には反対

- 取得税廃止の時点で単に代替財源確保を目的に課税を行うことは、「取得税の付け替え」そのものであり、不合理である。付け替えはあってはならない。

### ● 燃費値を有しない車両への不公平な税制度にはすべきではない

- 約1割の輸入車(PHP車両等)は、公式燃費値を持たずに登録されている。
- 無視できない数の公式燃費値を持たない車両が、このように存在する中で、省エネ法に基づく燃費基準値の達成度合いに基づき、課税をするという考え方は、税の公平性に著しく反する不合理なものであり、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、税務当局が測定または確認する仕組み等を整備することは不可欠。

### ● 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には:

- 「燃費値に応じた環境性能新税」は「バッド課税」として制度設計を検討することが合理的である。この場合でも、当該規制年度に適用される「H27年度燃費基準」適合車の課税は「0%」とすべき

## 4. 自動車税のグリーン化特例

- **頻繁な基準変更を避け、平成28年3月まで現行のグリーン化特例を継続すべき**
- **基準切り替えを検討することが避けられない場合でも、技術開発を推進する事業者への予見可能性・合理的リードタイムの確保、ユーザへの合理的周知期間の確保を図るため、少なくとも以下2点を確保した制度設計(基準の切替え)とすべきである**

### 1) 「平成32年度燃費基準」達成車は、グリーン化特例の減税対象車とすべき

- 平成32年4月から達成努力義務が生じる「平成32年度燃費基準」を平成27年度に5年も前倒して基準達成する車両に対しては、先端の技術を相当投入する車両である以上、相当のインセンティブを供与することが肝要であり、平成32年度基準達成車はグリーン化特例の減税対象車とすべきである。
- 特に、ガソリン・内燃機関車で「平成32年度燃費基準」を達成するためには、革新的技術開発・導入が必要であり、多種の最新技術を満載しなければならない。このような技術開発・導入の動向を踏まえると、平成32年度基準達成車はグリーン化特例の減税対象車とすべきである。

### 2) 普及率の低いEV, PHV, HFCVおよびCDは、最大減税率とすべき

- EV, PHV, HFCVおよびCDはCO2の削減効果が大きいが、普及率は未だ非常に低い。(EV: 0.32%、PHV: 0.27%、CD: 1.62%) 特にCDは、次世代自動車戦略で目標とする2020年時点で5%(2030年には5~10%)の普及率を達成するための施策を要する。
- これらの車種の普及を加速させるために、最大減税率とすべきである。

適用基準	減税率
EV, PHV, HFCVおよびCD	最大減税率
平成32年度燃費基準達成車	減税を適用

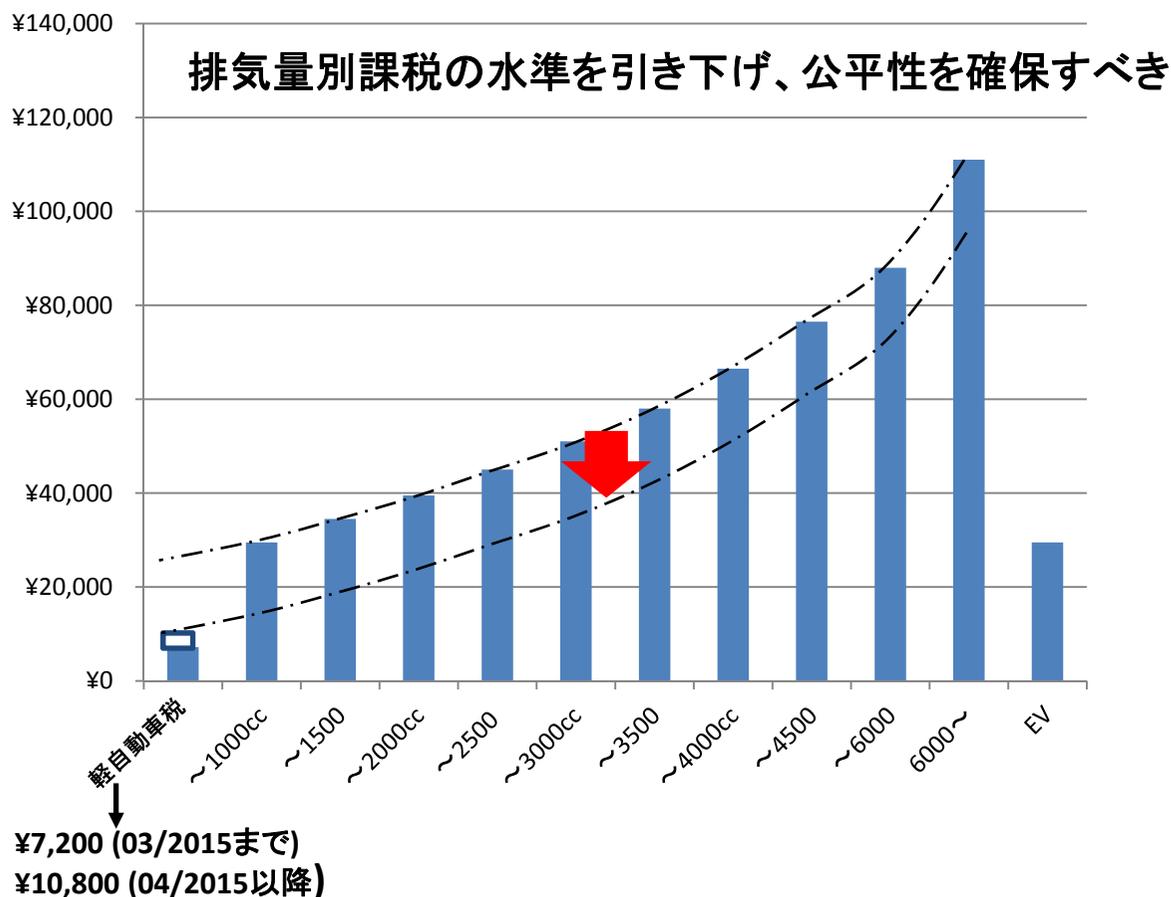
2013年度登録台数より(軽自動車含む)

全乗用車	4,836,746
PHV	12,972 (0.27%)
EV	15,594 (0.32%)
CD	78,384 (1.62%)
HEV	1,015,356 (20.1%)
合計	1,122,302 (23.2%)

## 5. 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へ引き下げ、公平性を確保すべき**

- 日本の登録車の自動車関連諸税への負担は、国際的水準まで下げるべきである。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である。



## 6. 自動車諸税の減税・税率

●頻繁な基準変更を避け、一定期間の制度継続をすべきである。

- 近年の税制改正におけるエコカー減税とグリーン化特例には、期間のずれ、対象車のずれ、税率の差があり、大変複雑な制度となっており、自動車ユーザーおよび販売店に相当の混乱を与えている。少なくとも、納税者である自動車ユーザーに説明可能、かつ混乱を与えない制度とすべきであり、頻繁な制度・基準の改正は避けるべきである。

## 7. 二輪車関係税制

●増税対象を平成27年度以降の新規取得車に限定すべき

- 環境負荷の小さい二輪車に対して、経年重課の導入を図ることは制度趣旨にそぐわず、二輪ユーザーの理解も得られないので、導入すべきでない。
- 加えて、過重な税負担を強硬に導入すれば、二輪車を手放さざるを得ない状況を生み、ユーザーの減少、市場の低迷、経済への悪影響が懸念される。
- 軽自動車税の引き上げと同時に二輪車の既販車に対しても増税することは、通勤、通学、買い物等の日常生活の足として、また、事業者による配送手段として、幅広く利用している数多くのユーザーに過重な税負担を強いるものである。