

『自動車関係税制のあり方に関する検討会』 ヒアリング

説明資料

一般社団法人 全国軽自動車協会連合会

軽自動車税は平成27年度より大幅に増税されました。

●平成27年度以降

【四輪車の例】平成27年4月以降に新規取得する新車から適用

車種区分		税率	税率
乗用	自家用	7,200円	10,800円
	営業用	5,500円	6,900円
貨物	自家用	4,000円	5,000円
	営業用	3,000円	3,800円

●平成28年度以降

【四輪車の例】〈経年車重課の実施〉

車種区分		車齢13年超税率	
乗用	自家用	概ね 20% 重課	12,900円
	営業用		8,200円
貨物	自家用		6,000円
	営業用		4,500円

●平成28年度以降

【二輪車の例】平成28年度以降適用

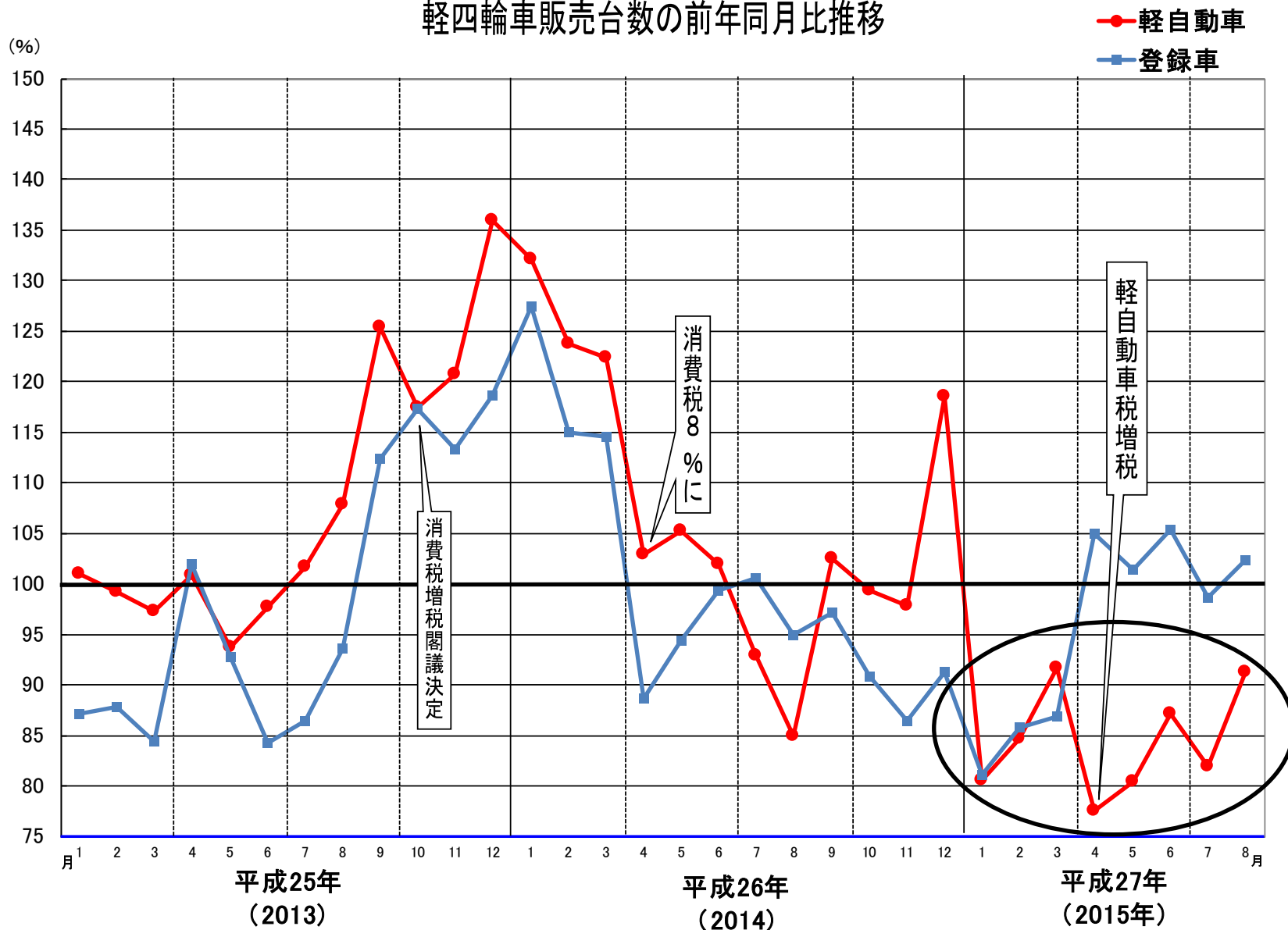
車種区分		税率	税率
原付	50cc以下	1,000円	2,000円
	50cc超90cc以下	1,200円	2,000円
	90cc超125cc以下	1,600円	2,400円
軽二輪	125cc超250cc以下	2,400円	3,600円
小型二輪	250cc超	4,000円	6,000円

●軽自動車税の負担は将来的に年間約1,000億円の増加が見込まれる

軽四輪車等の標準税率引き上げ	780億円 (60億円/年×13年後)
経年車への重課(平成28年度～)	116億円 (軽課が27年度のみの場合)
二輪車の標準税率引き上げ (平成28年度～)	131億円

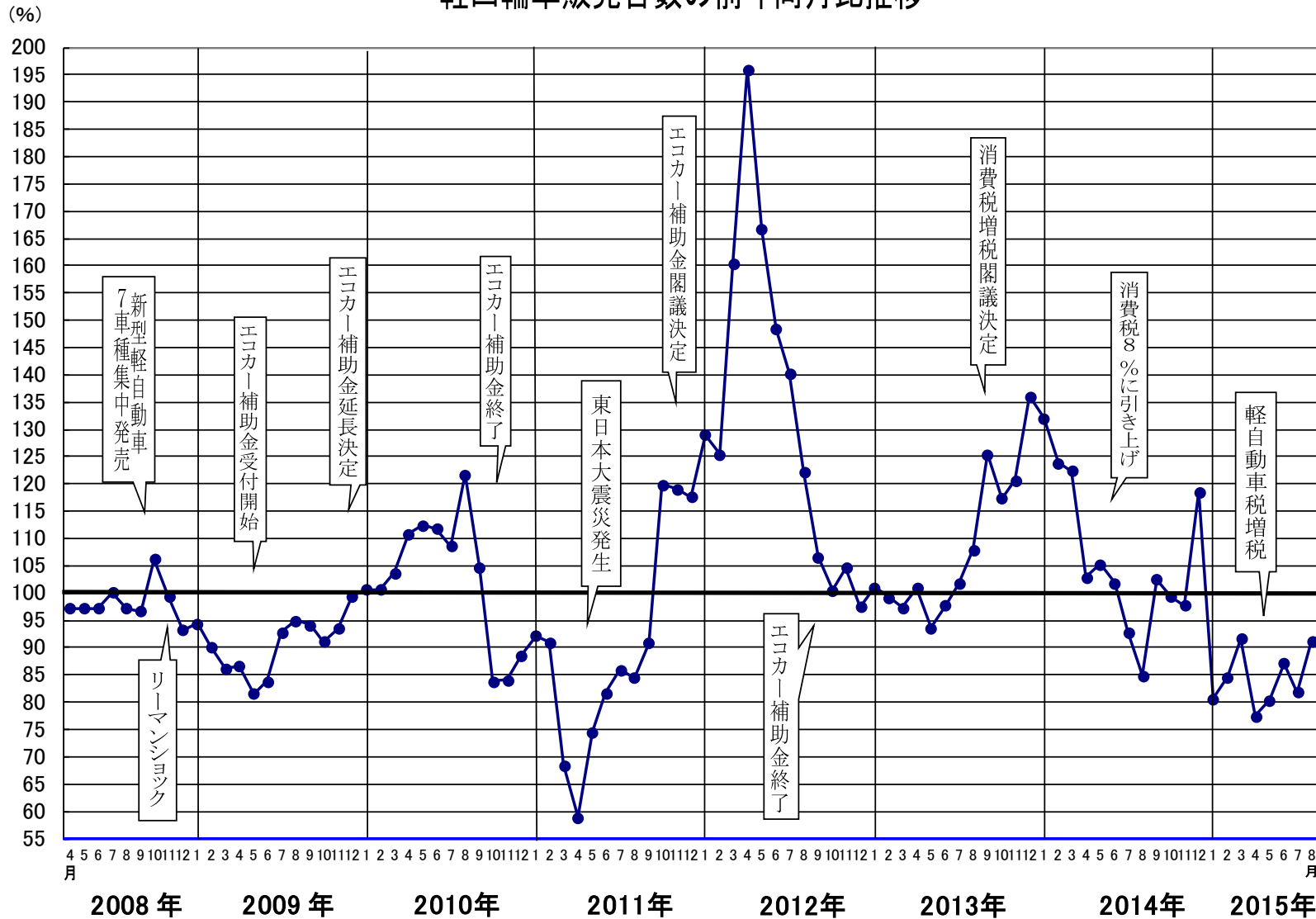
2015年に入って以降、軽自動車販売は前年を下回っています。

軽四輪車販売台数の前年同月比推移



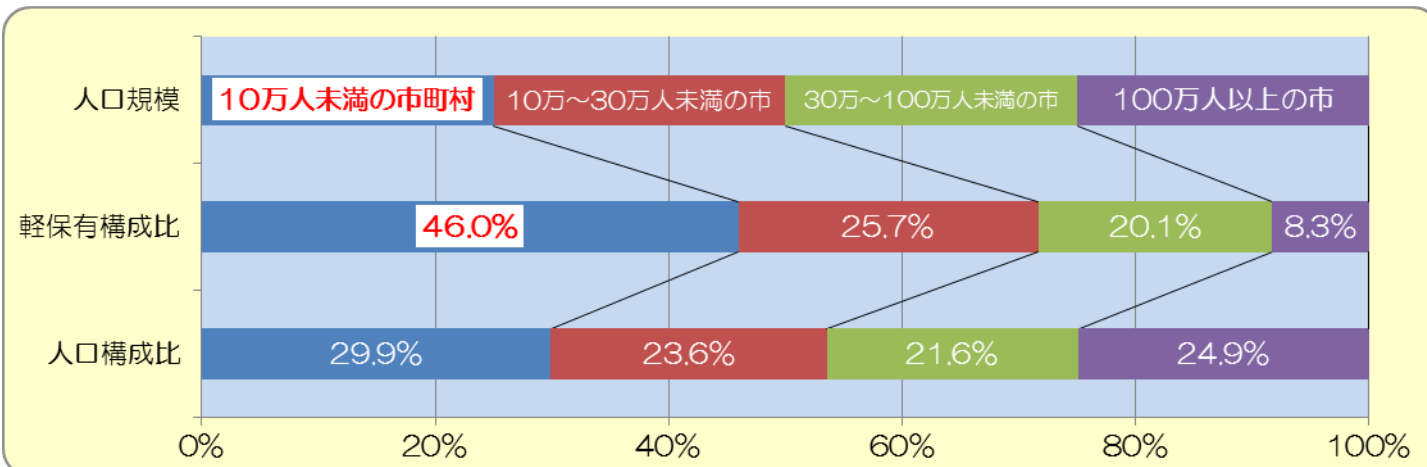
軽自動車需要は補助金政策や税制の影響を多大に受けてきました。

軽四輪車販売台数の前年同月比推移



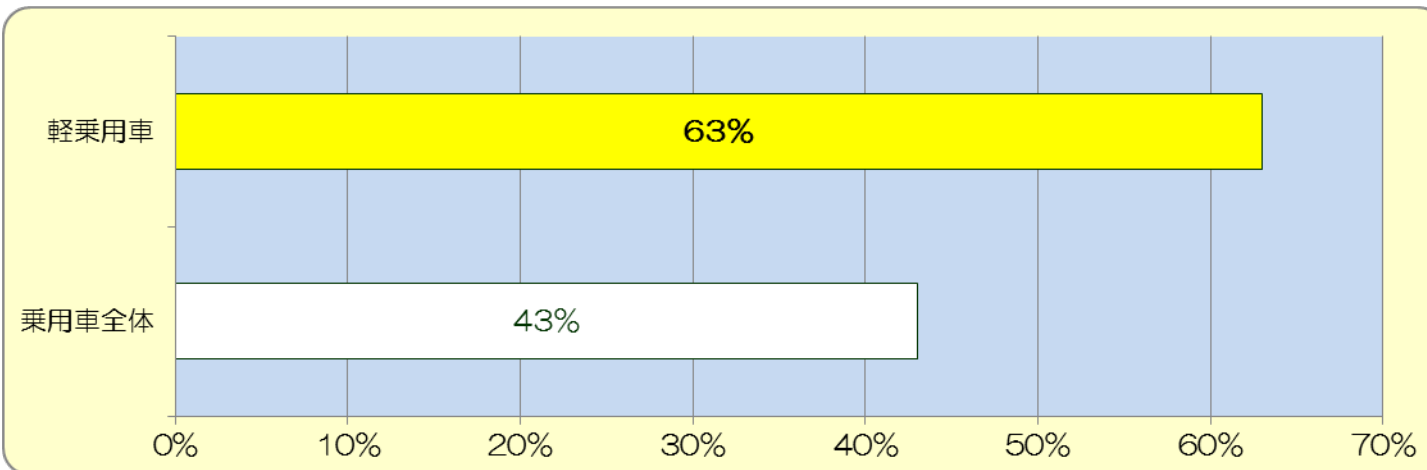
軽自動車は地方の貴重な交通手段として活躍しています。 また、女性の方々の頼れる足となっています。

軽自動車の約半数は人口10万人未満の市町村で保有されています。



※市町村人口は平成27年1月1日現在、総務省調べ。軽自動車保有台数は平成27年3月31日現在、全軽自協調べ。
東京特別区は100万人以上の市として分類。

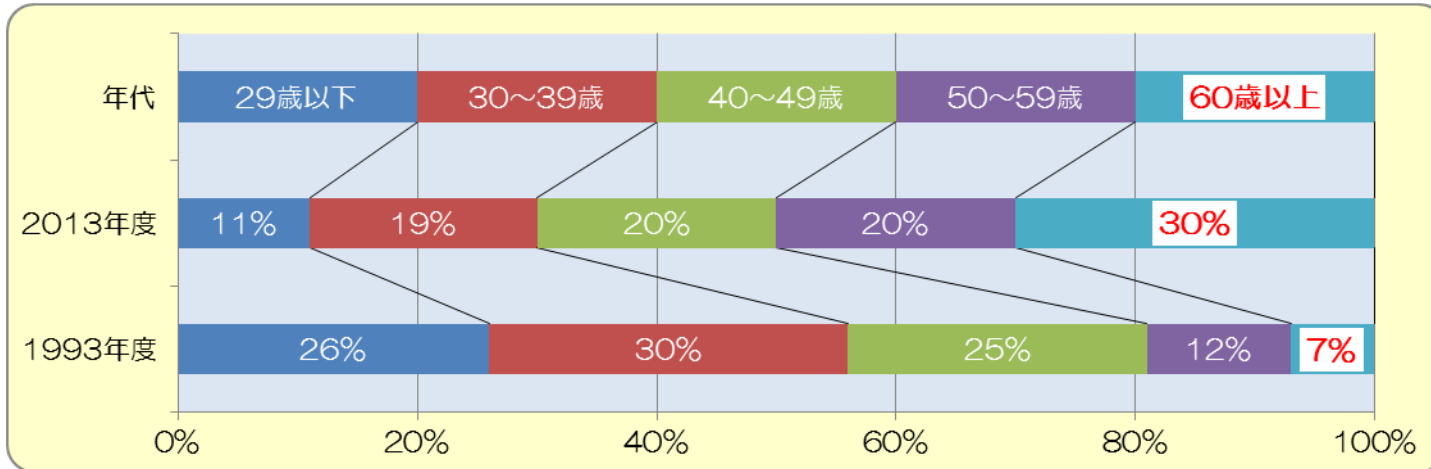
軽乗用車ユーザーのうち、63%は女性です。



※軽乗用車は「2013年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2014年3月 日本自動車工業会
乗用車全体は「2013年度 乗用車市場動向調査」2014年3月 日本自動車工業会
(乗用車全体には軽乗用車も含む)

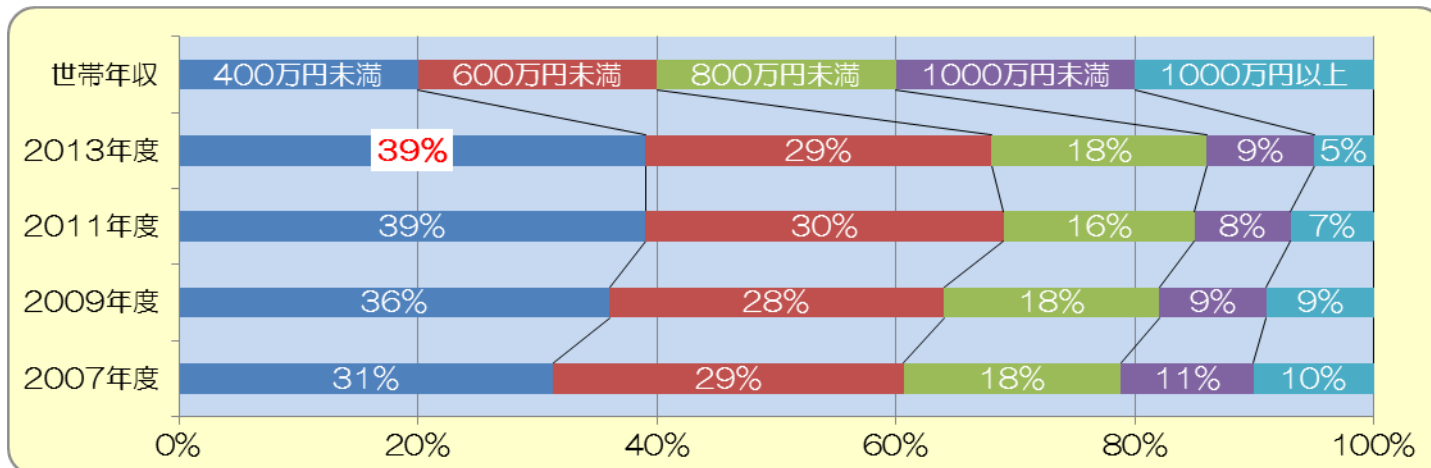
軽自動車は高齢者の足として、また経済的にも頼れる味方です。

軽乗用系ユーザーのうち60歳以上の占める割合はこの20年間で約4倍に増加しています。



※「2013年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2014年3月 日本自動車工業会

軽乗用系ユーザーの約4割は、世帯年収が400万円未満の世帯です。



※「2013年度 軽自動車の使用実態調査報告書」2014年3月 日本自動車工業会

これ以上の軽自動車ユーザーの負担増には断固反対します。

平成28年度 税制改正要望 概要

(1) 軽自動車ユーザーへの更なる税負担増に反対

- ・平成27年度からの軽自動車税の大幅な引き上げにより、軽自動車ユーザーの税負担が増えました。
- ・二輪車(既販車含む)についても、平成28年度からの大幅な増税が決定しています。
- ・平成28年度税制改正において、軽自動車ユーザー及び二輪車ユーザーへの税負担が更に増えることになる税制改正には断固反対します。

(2) 軽自動車税のグリーン化特例(軽課)の延長

- ・平成28年度から恒久措置として経年車に対する重課が決定している中で、平成27年度において、一定の環境性能を有する軽自動車に対するグリーン化特例(軽課)が導入されました。
- ・軽自動車のグリーン化を進める観点から、平成28年度も引き続き、現行の軽課を実施されるよう要望します。

(3) 軽自動車に対する環境性能課税の税率の上限は2%とすべき

- ・軽自動車税の取得時課税として、消費税10%時点で導入が検討されている環境性能課税の税率については、廃止される軽自動車の自動車取得税の税率(2%)を上限とし、燃費基準値の達成度に応じて0~2%の範囲とすることを要望します。

環境性能課税に関する当連合会の考え。

1. 環境性能課税は、現行の軽自動車税に新たに上乗せされる税であり、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. 消費税の増税と軽自動車税の増税により、軽自動車需要の先行きが見えない中で、28年度の税制改正で環境性能課税だけが先行して結論が出されることには反対です。
3. 軽自動車に対する環境性能課税の導入を検討せざるを得ない場合には、これ以上軽自動車ユーザーの負担増とならないよう、現行の軽自動車にかかる自動車取得税の税率を考慮し、税率の上限を2%とすべきです。