

平成 26 年 9 月 26 日

環境性能課税に対する意見

一般社団法人日本中古自動車販売協会連合会

会 長 澤 田 稔

我が国の自動車保有台数は7,962万台となり、特に公共交通機関網が乏しい地方の方は一家に1台ではなく、一人1台所有せざるを得ない現状もあり、割安感のある中古車は生活インフラとして欠かせないものになっています。

この様な状況の中、当会では経年車に対する自動車関係諸税の重課を廃止していただくよう長年要望してまいりましたが、平成26年度税制改正では初度登録から13年を経過した自動車の自動車税及び自動車重量税を更に課税強化することになっています。

消費税が10%になる時点で、自動車税の取得時の課税として環境性能課税導入の検討が行われることになっていますが、経年車に関して以下の問題があると考えます。

1. 経年車こそ生活インフラに欠かせない

登録自動車の保有台数の内、乗用車の17%超が初度登録から13年を経過した自動車です。

そして、中古車の業者間取引であるオークションでは、13年を経過した出品車の割合が3割を超えます。

これは日本車の品質の高さと、車検制度等により適正な整備が施されている等の理由であり、経年車は生活の手段として、また、中小零細企業にも大いに利用されていることが示されています。

2. 中古車に現行の免税点制度の継続を

現行の自動車取得税の制度には、課税標準基準額（簿価）が50万円以下の自動車に免税点制度が設けられているため、経年車を生活インフラとして使わざるを得ない経済的弱者に配慮があります。

しかるに、自動車取得税廃止に伴って新たに中古車を取得するユーザーに環境性能課税を付加することは整合性を欠くと言わざるを得ません。

3. 経年車だから燃費が悪いという根拠はない

初度登録から13年を経過した自動車は自動車税等が重課されていますが、経年車は燃費が悪いから税を重課するというのは全く根拠がなく、課税当局にも多くのクレームが寄せられているとお聞きしております。

また、経年車に税を重課したからといって、中古車ユーザーが新車を買替える動機に結びつくとは思えません。

新車を購入できない中古車ユーザーの負担を増大させる制度であると言わざるを得ません。

環境性能課税を自動車税の取得時の課税として実施するのであれば、経年車に対しては以下の特段の配慮が必要です。

環境性能課税に対する意見

- (1) 環境性能課税を行うのであれば、エコカーを普及させるための「環境インセンティブ」としては、「初年度特例課税 (First-Year-Rate:FYR)」が最も効果的であるので、初年度特例課税を採用されたい。
- (2) 自動車税は財産課税でもあるのに、新車に比べて財産価値の劣る経年車 (中古車) を購入する担税力の弱い自動車ユーザーに対して自動車税を重課することは止めていただきたい。
- (3) 仮に中古車の取得時に課税する制度とするのであれば、免税点制度や基礎控除制度等により、担税力の弱い経済的弱者を救済する制度を設けていただきたい。
- (4) 環境性能課税は経年に応じて課税強化するという根拠のない制度ではなく、燃費に応じた制度とするなど、自動車ユーザーが納得できる制度としていただきたい。
- (5) 燃費に応じて環境性能課税を導入するのであれば、燃費基準値の達成度等が分かる自動車を対象とし、燃費基準値が分からない中古車は課税を公平・合理的に行えないので環境性能課税の対象から外していただきたい。

以上