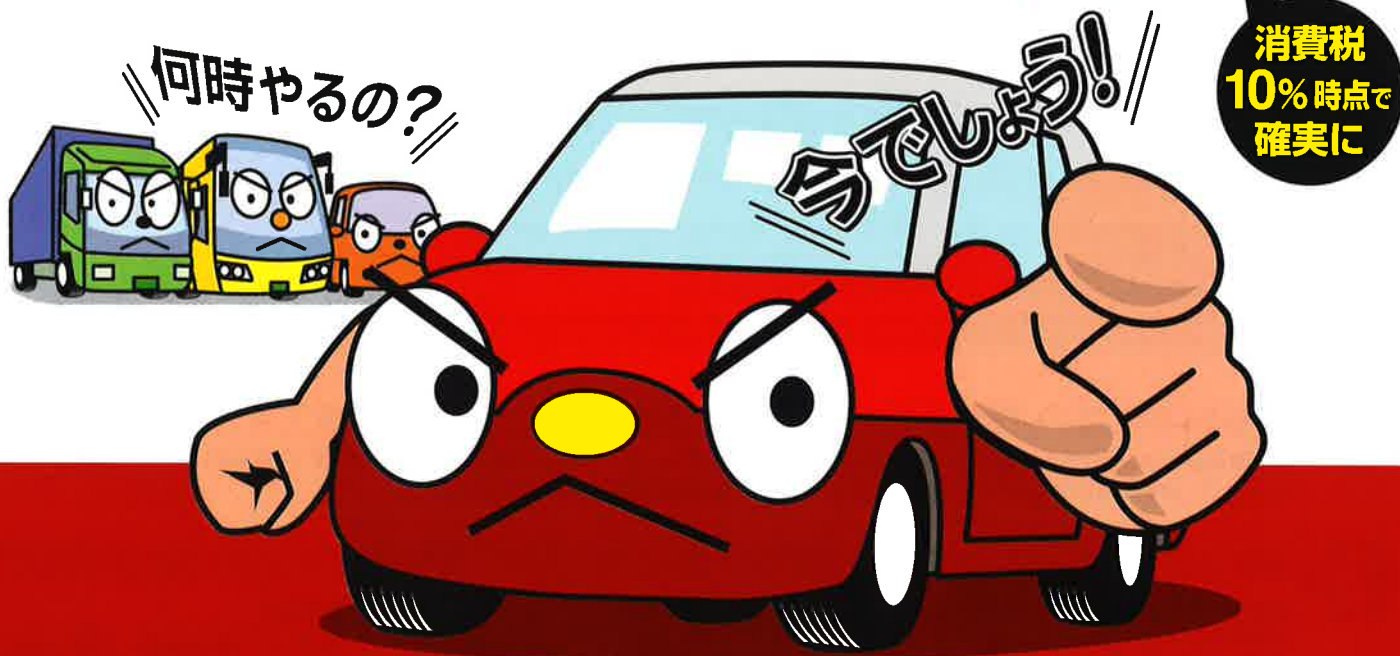


クルマは生活必需品

自動車ユーザーの過重な税負担を
抜本的に見直し軽減すべき!

自動車重量税 廃止!

自動車取得税 廃止!



1 国際的にも重すぎる車体課税の軽減
(欧米諸国に比べて約2.8~47倍の税負担)

2 一般財源化され課税根拠のない
自動車重量税の廃止

3 自動車取得税は消費税8%時点で
3%引下げ、10%時点で確実に廃止

4 自動車取得税廃止に伴う財源確保の
ための自動車関係諸税の増税反対

5 二重課税などの不合理な税体系は是正
購入時=自動車取得税、消費税 保有時=自動車重量税、自動車税・軽自動車税
給油時=ガソリン税に消費税がかけられている[タックス・オン・タックス]

6 ガソリン税、軽油引取税に
上乘せされた「当分の間の税率」の廃止

JAF(日本自動車連盟) <http://www.jaf.or.jp>

自動車税制改革フォーラム・自動車総連

【自動車税制改革フォーラム】

日本自動車連盟(JAF) 日本自動車工業会 日本自動車販売協会連合会 全国軽自動車協会連合会 日本自動車部品工業会 日本自動車輸入組合 日本中古自動車販売協会連合会
全日本トラック協会 日本自動車会議所 全国自家用自動車協会 日本自動車整備振興会連合会 日本自動車リース協会連合会 日本バス協会 全国通運連盟 日本自動車車体工業会
全国ハイヤー・タクシー連合会 全国レンタカー協会 日本自動車タイヤ協会 日本二輪車協会(NMCA) 自動車用品小売業協会 全国自動車会議所連絡協議会 以上21団体 順不同

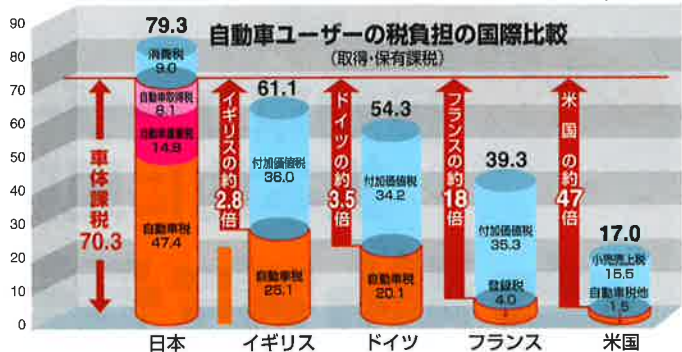
1 車体課税は、国際的にみても過重です。(自動車取得税、自動車重量税、自動車税・軽自動車税)

欧米諸国と比べて極めて重い自動車固有の税負担。

その額、最大47倍!

【前提条件】

- ①排気量1800cc ②車両重量1.5t未満 ③JC08モード燃費値 15.0km/l(CO2排出量 155g/km)、④車体価格180万円 ⑤フランスはパリ、米国はニューヨーク市、⑥フランスは課税馬力8 ⑦12年間使用(平均使用年数:自検協データより)
- ⑧為替レートは1€=¥109.1、1£=¥135.1、1\$=¥84 (2012/4~2013/3の平均)
- ※2013年4月時点の税体系に基づく試算。
- ※日本のエコカー減税等の特別措置は考慮せず。 日本自動車工業会調



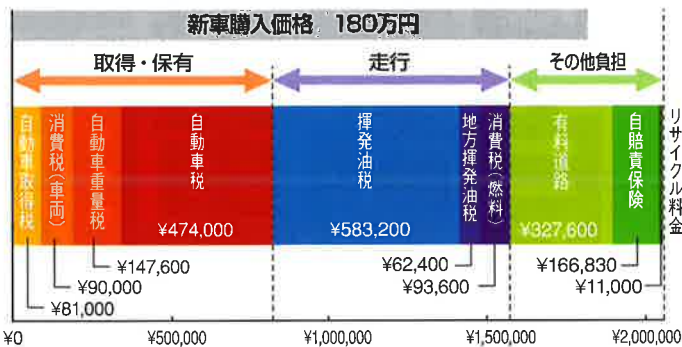
180万円の新车を購入すると、12年間使用(※)で、購入価格を上回る204万円もの税金等の負担

【(※)平均使用年数:自検協データより】

【前提条件】

- ①1800ccで車両価格180万円(税抜き小売価格)の乗用車 ②車両重量1.5t未満 ③年間燃料消費量1,000ℓ
- ④重量税は車検証交付時又は届出時に課税(新車に限り購入時に3年分徴収)
- ⑤税率は2013年4月1日現在 ⑥消費税は5%で計算 ⑦リサイクル料金は1800ccクラスの平均的な額
- ⑧12年間使用(平均使用年数:自検協データより)

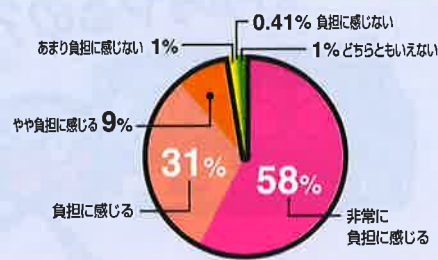
注:1.有料道路料金、自賠責及びリサイクル料金は自動車諸税に準ずる性格を有するため計算上加味した(自賠責保険は2013年4月1日現在の保険額)
2.有料道路料金は2011年度料金収入より日本自動車工業会試算 日本自動車工業会調



自動車ユーザーの98%が自動車にかかる税金に負担を感じています。(JAF「自動車税制に関するアンケート調査」結果より)

Q 家用乗用車には毎年、概ね11.3万円の税金(保有段階:自動車税、自動車重量税、走行段階:ガソリン税(揮発油税+地方揮発油税)、消費税)が課せられています。あなたはこれら自動車にかかる税金を負担に感じますか?

【調査対象】全国18歳以上の家用乗用車保有者 【調査方法】インターネット調査(JAFホームページにて実施) 【調査期間】平成25年7月5日(金)~8月31日(土) 【有効回答者数】24,729人 ※構成比を表示したグラフでは、各数値を四捨五入しているため、合計が100%にならないことがある。



2 一般財源化され課税根拠のない自動車重量税は廃止すべきです!

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、平成21年度に一般財源化されたことにより、課税根拠はなくなっています。不合理・不公平な自動車重量税は廃止すべきです。

3 自動車取得税は、消費税引上げに合わせて段階的に引下げ、10%時点で確実に廃止すべきです!

自動車取得税は「平成25年度税制改正大綱」において「二段階で引下げ、消費税10%時点で廃止」が決定されました。まずは消費税8%時点で、自動車取得税を3%引下げ、消費税10%時点で確実に廃止すべきです。

| 現在 | 8%時点 | 10%時点 |
|---------------------|------|-------|
| 消費税 5% | 8% | 10% |
| 自動車取得税 (自用登録車の例) 5% | 2% | 廃止 |

4 自動車取得税廃止に伴う財源確保のための自動車関係諸税の増税には反対です!

自動車取得税廃止の代替財源として自動車関係諸税を増税し充当するとの考えは、自動車取得税廃止の決定を無意味にするものです。また、自動車ユーザーの税負担軽減に逆行するものであり、絶対反対です。

5 二重課税などの不合理な税体系は是正すべきです!

自動車の購入と保有について、似かよった税が二重に課税される制度となっています(購入時には自動車取得税と消費税、保有時には自動車重量税と自動車税・軽自動車税を二重に課税)。また、ガソリン税には消費税がかけられています(税に税がかけられる:タックス・オン・タックス)。

6 ガソリン税、軽油引取税に上乗せされた「当分の間の税率」は、廃止すべきです!

道路整備に必要な財源の不足分を補うため、本来の税率を上回る税率(暫定税率)が課せられていましたが、平成21年度の一般財源化により課税根拠がなくなったため、上乗せされた当分の間の税率(旧暫定税率)は廃止すべきです。

自動車ユーザーの負担軽減とともに、日本経済への影響を考え、消費税10%への引上げ前に車体課税の抜本的見直しが必要です。

消費税10%に引上げられた場合 ▶ 国内新車販売台数 93万台減少 GDP 約1.3%減少 27万人の雇用喪失

前回(1997年)、消費税が3%から5%に引上げられた際、国内新車販売は前年比で101万台も減少しました。今回、車体課税を見直すことなく消費税を10%に上げた場合、国内新車販売台数は93万台減少し国内販売に致命的な打撃を与えるなど日本経済に深刻な影響を及ぼすことになります。