

令和 8 年度税制改正 (車体課税の抜本見直し)

経済産業省
自動車課

車体課税の抜本見直し

(自動車重量税、自動車税環境性能割、自動車税種別割、軽自動車税環境性能割、軽自動車税種別割)

(1) 取得時の負担の軽減

- 米国関税措置が自動車産業に及ぼす影響を緩和し、国内自動車市場の活性化を速やかに図るとともに、自動車の取得時における負担を軽減、簡素化するため、環境性能割を令和8年3月31日をもって廃止する。

(2) 保有時の課税のあり方の見直し

①自動車税及び軽自動車税のあり方

- 自動車税及び軽自動車税のあり方については、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について、令和9年度税制改正で結論を得る。
- 令和10年度以降に新車新規登録を受けたEV・FCVに対しては、重量に応じた課税方式を導入する。具体的な税率等は、令和9年度税制改正において結論を得る。
- グリーン化特例については、現行の措置を2年延長する。

②エコカー減税の見直し

- エコカー減税については、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で、2年間延長する。令和9年5月の引上げに際しては、激変緩和措置を講じる。

③利用段階における負担の適正化に向けた課税

- 利用段階における動力源間の税負担の公平性を早期に実現する観点から、技術面・執行面においてより公平な課税・徴収が可能となるまでの間、EV、PHEV（自家用の乗用自動車に限る）について、車両重量に応じた一定の負担を求める。具体的な税率については、令和9年度税制改正で結論を得る。

(3) 「新たなモビリティ社会」を踏まえた見直し

- 自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえるとの考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から検討を行う。

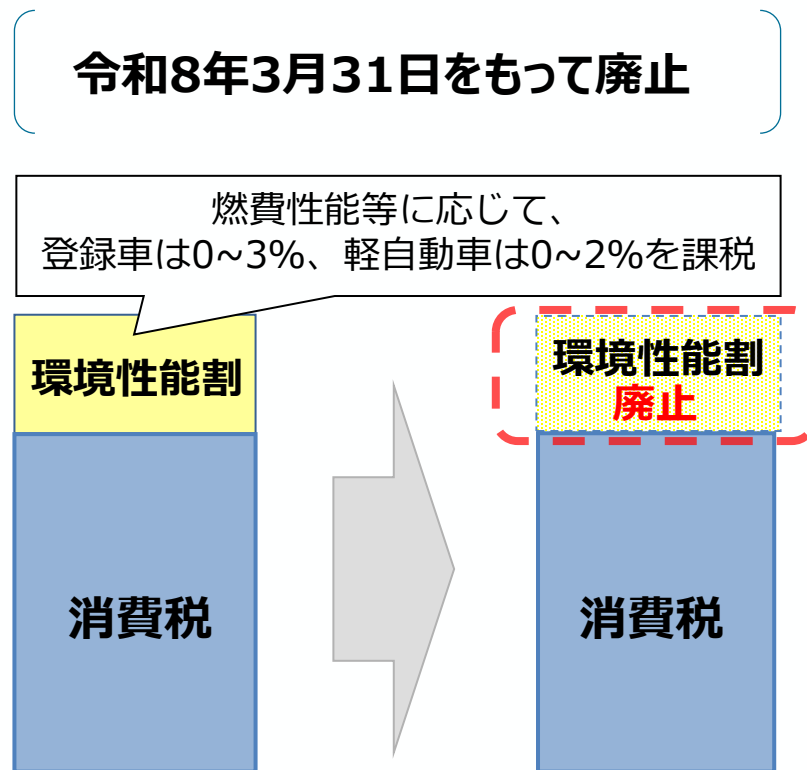
(1) 取得時の負担の軽減（環境性能割の廃止）

- 米国関税措置が自動車産業に及ぼす影響を緩和し、国内自動車市場の活性化を速やかに図るとともに、自動車の取得時における負担を軽減、簡素化するため、環境性能割を令和8年3月31日をもって廃止する。**

【現行制度】

2025年4月1日 ～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 95%達成		
2030年度基準 85%達成	1%	
2030年度基準 80%達成	2%	
2030年度基準 75%達成		
上記以外	3%	2%

【改正後】

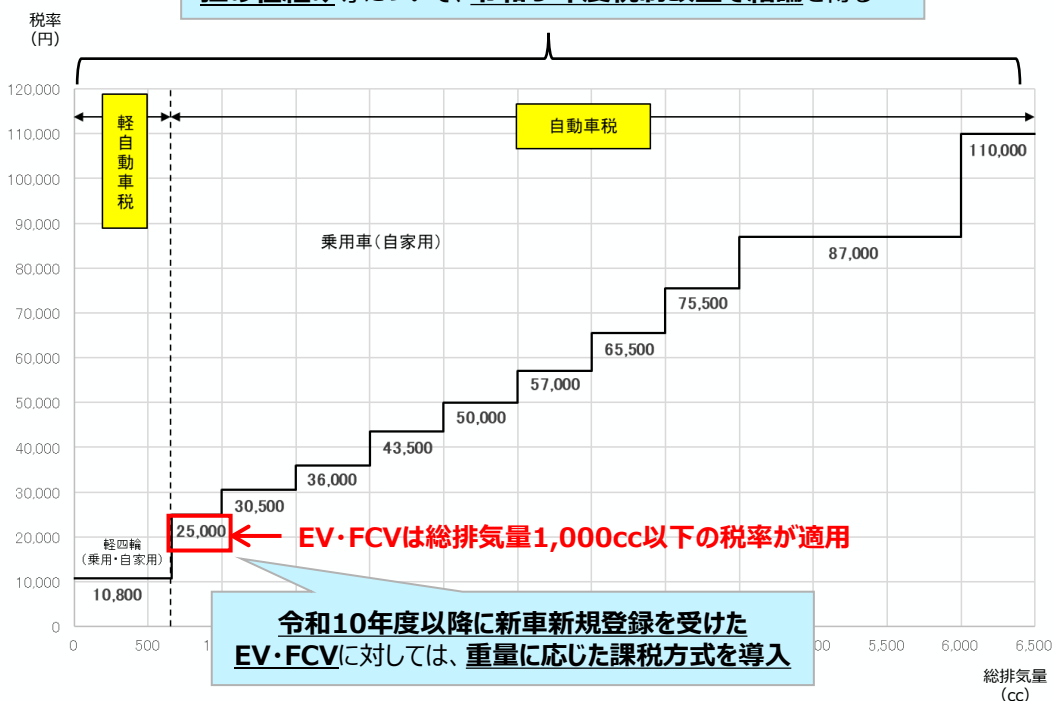


※電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
 ※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る

(2) 保有時の課税のあり方の見直し (①自動車税及び軽自動車税のあり方)

- 自動車税及び軽自動車税のあり方については、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について、令和9年度税制改正で結論を得る。
- 令和10年度以降に新車新規登録を受けたEV・FCVに対しては、重量に応じた課税方式を導入する。具体的な税率等は、令和9年度税制改正において結論を得る。
- グリーン化特例については、現行の措置を2年延長する。

自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について、令和9年度税制改正で結論を得る



グリーン化特例

【現行】

2023年4月1日～2026年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等 (※)	▲75%	▲75%

【改正後】

2026年4月1日～2028年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等 (※)	▲75%	▲75%

※電気自動車等：電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車

(2) 保有時の課税のあり方の見直し (②エコカー減税の見直し)

- ・ エコカー減税については、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で、2年間延長する。令和9年5月の引き上げに際しては、激変緩和措置を講じる。

【現行】

2025年5月1日 ～ 2026年4月30日	初回 車検	2回目 車検	
電気自動車等 (※)	免税	免税	
2030年度基準 125%達成			
2030年度基準 100%達成			
2030年度基準 90%達成			▲50%
2030年度基準 80%達成			▲25%
2030年度基準 75%達成			本則税率

【改正後】

2026年5月1日 ～ 2027年4月30日	初回 車検	2回目 車検	
電気自動車等 (※)	免税	免税	
2030年度基準 125%達成			
2030年度基準 105%達成			
2030年度基準 100%達成			▲75%
2030年度基準 95%達成			▲50%
2030年度基準 80%達成			▲25%

2027年5月1日 ～ 2028年4月30日	初回 車検	2回目 車検	
電気自動車等 (※)	免税	免税	
2030年度基準 125%達成			
2030年度基準 105%達成			
2030年度基準 100%達成			▲75%
2030年度基準 95%達成			▲50%
2030年度基準 85%達成			▲25%
2030年度基準 80%達成	本則税率		

※電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
 ※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る

(2) 保有時の課税のあり方の見直し (③利用段階における負担の適正化に向けた課税)

- 利用段階において、動力源間の税負担の公平性を早期に実現する観点から、技術面・執行面においてより公平な課税・徴収が可能となるまでの間、EV、PHEV（自家用の乗用自動車に限る）について、車両重量に応じた一定の負担を求める。具体的な税率については、令和9年度税制改正で結論を得る。

具体的なスキーム

(1) 基本スキーム

- 現行の自動車重量税の特例加算分として、車検時に徴収。

(2) 適用対象

- 令和10年5月1日以後に受ける車検から適用。
- 新車の新規検査分（当初3年分）については免除。
- 既販車については、施行日以後最初の車検の際は免除。

(3) 税額

- 具体的な税率は、ガソリン車の平均的な揮発油税・地方揮発油税の負担額を踏まえて設定。
- 平均的な重量を超えるEV等には応分の負担を求める。平均的な重量を下回るEV等については、過度の負担とならないよう配慮。
- PHEVは、EVの1/2を目安として設定。

(4) その他

- エコカー減税は本特例加算分には適用しない。
- 営業用車両、バス・トラック等の取扱いは、令和9年度以降の税制改正において結論を得る。
- FCV、天然ガス自動車の負担のあり方については、今後検討。

(参考) 令和8年度税制改正大綱 (令和7年12月19日) (抜粋)

第一 令和8年度税制改正の基本的考え方

5. 自動車関係諸税の総合的な見直し

(1) 見直しに当たっての基本的考え方

自動車関係諸税については、日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望等を踏まえるとともに、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に積極的に貢献するものでなければならない。その上で、

- ① C A S Eに代表される環境変化にも対応するためのインフラの維持管理・機能強化の必要性、地域公共交通のニーズの高まり等を踏まえつつ、自動車関係諸税全体として、国・地方を通じた安定的な財源を確保することを前提とする
- ② わが国のマルチパスウェイ戦略の下で、多様な動力源（パワートレイン）が併存していくことを踏まえた税制とする
また、わが国の自動車産業を取り巻く国際環境の変化を踏まえ、補助金等も活用しつつ、市場活性化や産業基盤の維持発展に配慮するとともに、電費改善等のイノベーションを促し、質の高い電気自動車等の普及に資する税制とする
- ③ 二酸化炭素排出量抑制により、脱炭素化に向けた取組みに積極的に貢献するものとする
- ④ 自動車関係諸税を負担する自動車ユーザーの理解にも資するよう、受益者負担・原因者負担といった課税の考え方や、これまでの沿革等を踏まえつつ、使途の明確化を図るとともに、受益と負担の対応関係を分かりやすく説明していく
その際、中長期的には、データの利活用による新たなモビリティサービスの発展等、自動車の枠を超えたモビリティ産業の発展に伴う経済的・社会的な受益者の広がりや保有から利用への移行等も踏まえる

との考え方を踏まえつつ、公平・中立・簡素な課税のあり方について、中長期的な視点から、車体課税・燃料課税を含め総合的に検討し、見直しを行う。

(2) 環境性能割の廃止

自動車税及び軽自動車税の環境性能割については、米国関税措置がわが国の自動車産業に及ぼす影響を緩和し、国内自動車市場の活性化を速やかに図るとともに、自動車ユーザーの取得時における負担を軽減、簡素化するため、令和8年3月31日をもって廃止する。地方税の減収分については、安定財源を確保するための具体的な方策を検討し、それまでの間、国の責任で手当する。

(3) 自動車税及び軽自動車税のあり方

令和10年度以後における自動車税及び軽自動車税のあり方については、その課税趣旨を踏まえつつ、自動車の重量及び環境性能に応じた公平・中立・簡素な税負担の仕組み等について検討し、令和9年度税制改正において結論を得る。その際、以下の点に留意するものとする。

- ① 地方公共団体における社会インフラの更新・老朽化対策や防災・減災事業等に係る財源の将来に向けた安定的な確保
- ② 「2050年カーボンニュートラル」目標や2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標など、脱炭素化等の環境対策に向けた取組みに対する積極的な貢献
- ③ 乗用車における多様な動力源（パワートレイン）の特性・普及状況等を踏まえた公平性の確保
- ④ 現行の自動車税及び軽自動車税におけるバス・トラック等や営業用自動車に対する課税のあり方との整合性
- ⑤ 自動車税及び軽自動車税を負担する自動車ユーザーの理解の増進
- ⑥ 課税庁である地方公共団体や関係機関の課税実務等への影響

(参考) 令和8年度税制改正大綱 (令和7年12月19日) (抜粋)

総排気量の値を有しない電気自動車（燃料電池自動車を含む。以下「(3)」において同じ。）の乗用車については、課税趣旨を踏まえた公平性の確保等の観点から、最低税率を一律に適用する現行の自動車税の取扱いを見直し、令和10年度以後に新車新規登録を受けた電気自動車の乗用車に対しては、車両重量に応じた課税方式を導入する。電気自動車の乗用車に対する具体的な税率等は、上記の自動車税及び軽自動車税のあり方の検討と併せて令和9年度税制改正において結論を得る。その際、当該税率の平均的な水準については、電気自動車が、相対的に高い財産的価値や道路損傷性を有する一方で、脱炭素化に向けた取組みに積極的に貢献する観点からは更なる普及が求められていること等を踏まえ、電気自動車以外の自動車における現行の平均税率と同水準とすることを基本とする。

自動車税及び軽自動車税のグリーン化特例については、現行の措置を2年延長する。

(4) エコカー減税の見直し

自動車重量税のエコカー減税については、2030年の次世代自動車（電動車、クリーンディーゼル車等）に関する政府目標や2035年までに乗用車の新車販売に占める電動車の割合を100%とすることを目指す政府目標を踏まえ、電動車の一層の普及促進を図る観点から、減免区分の基準となる燃費基準の達成度を引き上げた上で2年延長する。その際、令和9年5月の引上げに際しては、激変緩和措置を講ずることとする。

今後のエコカー減税の期限到来に当たっては、これまでの実施状況、今後期待される成果や制度の意義についての検証を行う。その際、エコカー減税が果たす政策インセンティブ機能の強化、実質的な税収中立の確保、原因者負担・受益者負担としての性格、市場への配慮等の観点を踏まえることとする。

また、次のエコカー減税の期限到来に向けて、令和12年度燃費基準に基づく燃費基準の対象とされている電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、燃費値の表示に関する検討等を進めつつ、その結果も踏まえ、エコカー減税における燃費基準の達成度に応じた評価について引き続き検討し、結論を得る。

(5) 利用段階における負担の適正化に向けた課税

利用段階における異なる動力源（パワートレイン）間の税負担の公平性を早期に実現する観点から、技術面及び執行面においてより公平な課税・徴収が可能となるまでの間、道路への負荷等が重量に応じて大きくなることや自動車関係諸税全体の整合性も考慮し、自家用の乗用自動車（二輪の小型自動車を除く。）のうち電気自動車及びプラグインハイブリッド自動車について、車両重量に応じた一定の負担を求めることとする。

具体的には、納税・徴収実務の簡素化のため、現行の自動車重量税の特例加算分として車検時に徴収することとし、以下を内容とする仕組みを令和9年度税制改正において法制化する。

- 自動車ユーザーへの周知期間や円滑な執行に向けた準備期間を確保するため、令和10年5月1日を施行日とし、同日以後に受ける車検から適用する。
- ガソリン車について燃料課税を前払いしていないこととの均衡や取得時の実質的な負担軽減等の観点から、新車の新規検査に係る分について本特例分の課税を免除する。既販車については、経過措置として、施行日以後最初に受ける継続車検に係る分について本特例分の課税を免除する。
- 具体的な税率については、異なる動力源間の税負担の公平性の観点から、ガソリン車についてユーザーが平均的に負担している揮発油税及び地方揮発油税の額を踏まえ、令和9年度税制改正において検討し、結論を得る。その際、重量と道路損傷との相関の度合を踏まえ、平均的な重量を超える電気自動車等には応分の負担を求める。他方、平均的な重量を下回る電気自動車等については、電気自動車等の普及との両立や、軽量化に向けた技術開発や自動車ユーザーによる選択を後押しする観点から、過度な負担とならないよう配慮する。プラグインハイブリッド自動車に係る税率については、揮発油税等を一定程度負担していることから、電気自動車に係る税率の2分の1を目安として設定する。
- 本特例分は、異なる動力源間の税負担の公平性を実現する趣旨で設けることを踏まえ、現行の自動車重量税のエコカー減税は、本特例分には適用しない。営業用車両及びバス、トラック等の車両の取扱いについては、これらの車両が地域公共交通、物流等の分野において果たしている公共的な役割の重要性や、それを十分に考慮した営自格差等を検討し、令和9年度以降の税制改正において結論を得る。

燃料電池自動車及び天然ガス自動車に係る同様の負担のあり方については、今後、検討する。

(略)