

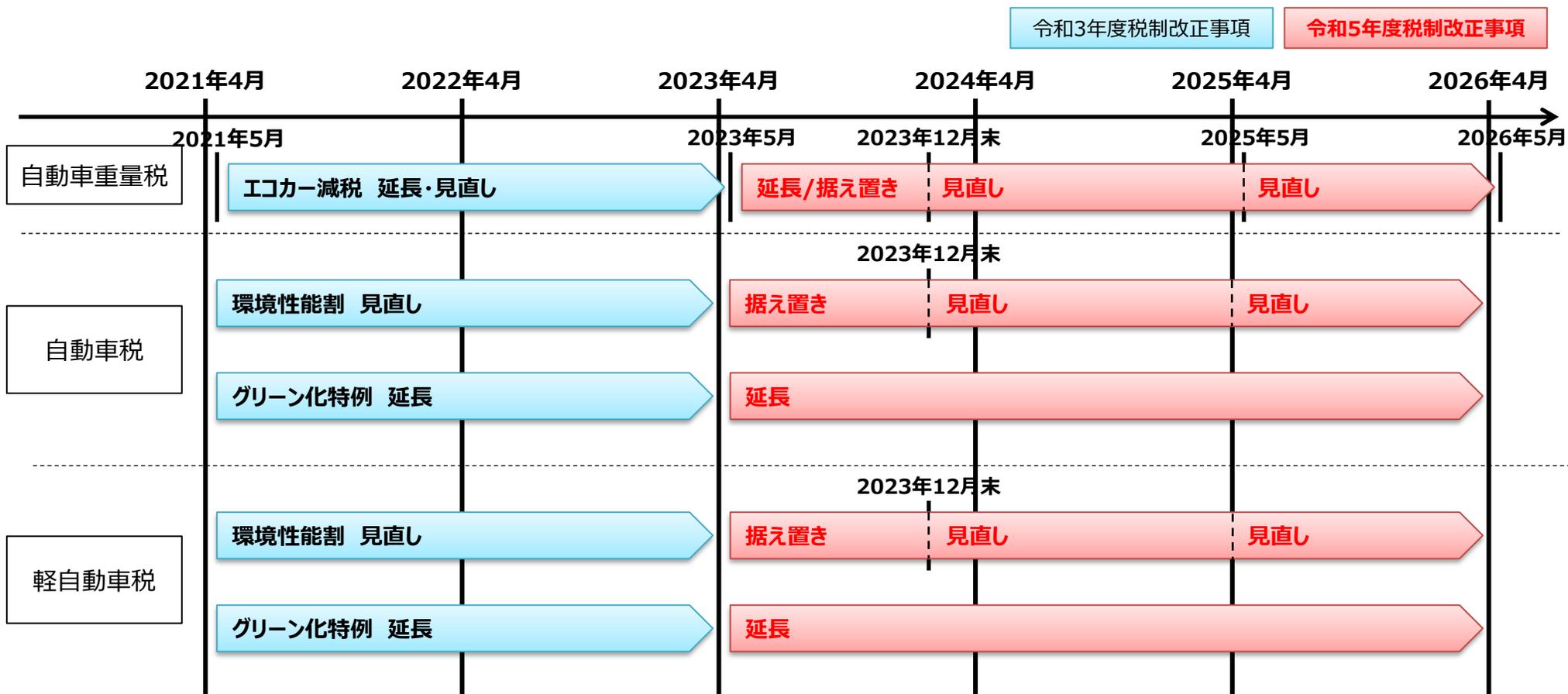
令和5年度税制改正 (車体課税の見直し及び延長)

経済産業省

自動車課

車体課税の見直し及び延長（改正内容の全体像）

- **厳しい物価高と納期長期化**に直面する消費者の負担増を踏まえ、**エコカー減税**、**環境性能割**について、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。**クリーンディーゼル車**に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の優遇規模を維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。



車体課税の見直し及び延長（エコカー減税）（自動車重量税）

- **厳しい物価高と納期長期化**に直面する消費者の負担増を踏まえ、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。**クリーンディーゼル車**に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の優遇対象割合（7割）**、**免税対象割合（2.5割）**を**維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。
 ※2025年度については、75%達成車も本則税率（2,500円）が適用されるエコカーとして支援対象に
- 電気自動車等の「**構造要件**（該当するだけで2回目車検時までの免税）」も**3年間維持**。

【現行・改正後】

2021年5月1日 ～2023年4月30日 → 2023年12月31日 まで据え置き	初回 車検	2回目 車検
電気自動車等	免税	免税
2030年度基準 120%達成		
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 75%達成		▲50%
2030年度基準 60%達成		▲25%



【改正後】

2024年1月1日 ～2025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 120%達成		
2030年度基準 90%達成		
2030年度基準 80%達成		▲50%
2030年度基準 70%達成		▲25%

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	

※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

※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る

※自動車重量税は、エコカーの場合：2,500円/年（本則税率）、非エコカーの場合：登録車4,100円/年・軽自動車3,300円/年（当分の間税率）となっている（登録車は0.5トン毎）2

車体課税の見直し及び延長（環境性能割）（自動車税、軽自動車税）

- **厳しい物価高と納期長期化**に直面する消費者の負担増を踏まえ、異例な措置として**現行制度を2023年末まで据え置く**。**クリーンディーゼル車**に対する現行の取扱いも、**2023年末まで延長**。
- 据え置き期間後は、燃費性能の向上を踏まえつつ、**現行の軽減対象割合（7割）、非課税対象割合（5割）を維持**する形で、**2025年度までの見直しを実施**。

【現行・改正後】

2021年4月1日 ～2023年3月31日 → 2023年12月31日 まで据え置き	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2030年度基準 85%達成		
2030年度基準 75%達成	1%	1%
2030年度基準 60%達成	2%	
上記以外	3%	2%

【改正後】

2024年1月1日 ～2025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 85%達成		
2030年度基準 80%達成	1%	1%
2030年度基準 70%達成	2%	
上記以外	3%	2%

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%	1%
2030年度基準 80%達成	2%	
2030年度基準 75%達成	3%	2%
上記以外	3%	2%

※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

※電気自動車等以外は2020年度燃費基準達成車に限る

車体課税の見直し及び延長（グリーン化特例） （自動車税、軽自動車税）

延長

- 現行制度の適用期限を**3年延長**する。

【現行】

2021年4月1日～2023年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等	▲75%	▲75%



【改正後】

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%

※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

(参考) 令和5年度税制改正大綱 (令和4年12月16日)

第一 令和5年度税制改正の基本的考え方等

2. 経済のグローバル化・デジタル化・グリーン化への対応

(4) 車体課税

約550万人の雇用を創出するなど日本経済の「基幹産業」である自動車産業は、グローバルでの熾烈な競争環境の下で、CASEに代表される100年に一度ともいわれる大変革に直面している。具体的には、電気自動車の普及や内燃機関自動車に対する規制強化にみられる脱炭素の要請への対応、保有から利用への移行、ネットワーク接続された自動車を中心とした自動運転技術の登場といった動きが挙げられる。こうした動きは自動車産業に変質を迫ると同時に、より多様な産業を自動車産業に関連付けていくことが想定される。こうした**関連産業を含めた「モビリティ産業」が社会課題の解決に貢献する**とともに、引き続き**日本経済を牽引する存在であり続けられるよう**、「モビリティ産業」の発展に向けた青写真を描き上げ、その中で自動車産業のあるべき姿を再定義した上で、**官民の総力を結集し、この大変革への対応に臨むべき**である。

税制についても、更なる電動化をはじめとするこれらの**変革に向けた自動車産業の対応を後押し**するとともに、**「モビリティ産業」の広がりを踏まえたものとしていく**ため、**抜本的な見直しに向けた第一歩を踏み出す必要**がある。加えて、**2050年のカーボンニュートラルの達成**に向けて、**多様な選択肢の下、将来の合成燃料の内燃機関への活用**も見据え、**電動車**（電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車及びハイブリッド自動車）の**普及と競争力強化に引き続き取り組むべき**である。

(参考) 令和5年度税制改正大綱 (令和4年12月16日)

第三 検討事項

- 4 自動車関係諸税の見直しについては、**日本の自動車戦略やインフラ整備の長期展望**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、**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**、地域公共交通へのニーズの高まり、CASE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・機能強化の必要性等を踏まえつつ、国・地方を通じた財源を安定的に確保していくことを前提に、**受益と負担の関係も含め**、公平・中立・簡素な課税のあり方について、**中長期的な視点に立って検討**を行う。その際、**電気自動車等の普及や市場の活性化等の観点**から、原因者負担・受益者負担の原則を踏まえ、また、その負担分でモビリティ分野を支え、**産業の成長と財政健全化の好循環の形成**につなげるため、**利用に応じた負担の適正化等に向けた具体的な制度の枠組み**について**次のエコカー減税の期限到来時まで**に検討を進める。また、**自動車税**については、電気自動車等の普及等の**カーボンニュートラルに向けた動き**を考慮し、税負担の公平性を早期に確保するため、その課税趣旨を適切に踏まえた課税のあり方について、**イノベーションへの影響等の多面的な観点**も含め、**関係者の意見を聴取しつつ検討**する。