

令和3年度税制改正 (車体課税の延長・見直し)

2020年12月

経済産業省

自動車課

- コロナ禍で厳しい状況にある自動車産業をしっかりと支えるため、新しい**2030年度燃費基準**に切り替えつつも、**減税対象割合が現行水準と同じ約7割となる基準を維持**。
- また、**免税対象割合が現行水準と同じ約2.5割となる基準を維持**。
- **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）」も維持**。
- **超低燃費HVの2回目車検時までの免税も維持**。

【現行】 2019年5月1日～ 2021年4月30日	初回車検	2回目車検
電気自動車等	免税	免税
2020年度基準+90%	免税	免税
2020年度基準+40%	免税	
2020年度基準+20%	▲50%	
2020年度基準達成	▲25%	



【改正後】 2021年5月1日～2023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	免税	免税
★★★★★ 2030年度基準 達成	免税	
★★★★ 2030年度基準 90% 達成	免税	
★★★ 2030年度基準 75% 達成	▲50%	
★ 2030年度基準 60% 達成	▲25%	

※「★」は、10%分として表記

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

※クリーンディーゼル車の扱いについては、P3参照

※電気自動車等以外の車については、2020年度燃費基準達成車に限る

- 新しい2030年度燃費基準へ切替つつも、課税の軽減対象割合が現行水準と同じ約7割となる基準を維持。
- また、非課税対象割合が現行水準と同じ約5割となる基準を維持。
- 2021年3月末に期限切れとなる臨時的軽減措置（1%軽減）は、9ヶ月間延長。

赤字は臨時的軽減措置（1%軽減）適用期間を2021年12月末まで延長。

【現行】	登録車	軽自動車
電気自動車等	非課税	非課税
2020年度基準 + 20%	非課税	非課税
2020年度基準 + 10%	1%	非課税
2020年度基準達成	2%	1%
上記以外	3%	2%



【改正後】	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	非課税	非課税
★★★ 2030年度基準75%達成	1%⇒0%	非課税
★ 2030年度基準60%達成	2%⇒1%	1%⇒0%
上記以外又は2020年度基準未達成車	3%⇒2%	2%⇒1%

※「★」は、10%分として表記

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

※クリーンディーゼル車の扱いについては、P3参照

車体課税の延長・見直し（クリーンディーゼル車について）

- クリーンディーゼル車については、エコカー減税、環境性能割ともに、燃費性能に応じた減税措置に変更。ただし、激変緩和措置として、以下を措置。

① **2021年度***：エコカー減税⇒**免税（初回車検のみ）**、環境性能割⇒**非課税**

② **2022年度***：2020年度燃費基準を達成車のみ**免税、非課税**

*エコカー減税はそれぞれ2021年5月から2022年4月末まで
2022年5月から2023年4月末まで

<エコカー減税>

	2021年度 (5月～4月)	2022年度 (5月～4月)
2020年度基準 達成	免税	免税
2020年度基準 未達成	免税	当分の間税率

※2回目車検時の免税 ⇒ 廃止

<環境性能割>

	2021年度	2022年度
2020年度基準 達成	非課税	非課税
2020年度基準 未達成	非課税	3%

※グリーン化特例の構造要件（▲75%） ⇒ 廃止

- 適用対象を電気自動車等に限定（平成31年度税制改正大綱で決定）した上で、2年間延長。

【現行】 2019年4月1日～ 2021年3月31日	登録車	軽自動車
電気自動車等（※）	▲75%	▲75%
2020年度基準+50%	▲75%	▲50%
2020年度基準+30%	▲75%	▲50%
2020年度基準+10%	▲50%	▲25%



【改正後】 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%

※電気自動車等：
電気自動車、燃料電池車、プラグインハイブリッド車、天然ガス自動車
クリーンディーゼル車
⇒今回の改正により除外

令和3年度税制改正大綱（令和2年12月10日）

第一 令和3年度税制改正の基本的考え方

3. グリーン社会の実現

（2）車体課税

自動車業界はC A S E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。世界的な脱炭素の動きを受けた電気自動車の急速な普及、内燃機関自動車に対する規制の強化、ネットワークに接続した自動車を中心とする自動運転技術の飛躍的向上などの動きに代表されるこの大変革に対応できるか否かは単に一産業の問題ではなく、日本の経済・雇用を大きく左右しかねない極めて重要な課題であり、官民が総力を結集し危機感をもって対応していく必要がある。

税制についても、こうした変革に向けた自動車業界の対応や環境整備に貢献するものでなくてはならない。本来は車体課税についても変革に対応した見直しを早急に行うべきであるが、他方で我が国経済がコロナ禍にあることを踏まえれば、急激な変化は望ましくない。今回の見直しにおいては、次のエコカー減税等の期限到来時に抜本的な見直しを行うことを前提に、一定の猶予期間を設けることとする。関係省庁及び自動車業界には、この期間内に上記の大変革に対応する準備を早急に整えていくことを望みたい。

第三 検討事項

5 自動車関係諸税については、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とするとともに、自動運転をはじめとする技術革新の必要性や保有から利用への変化、モビリティの多様化を受けた利用者の広がり等の自動車を取り巻く環境変化の動向、地域公共交通へのニーズの高まりや上記の環境変化にも対応するためのインフラの維持管理や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、その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。