

- 令和7年度与党税制改正大綱で示された車体課税の見直しに関し、専門的な検討を行うために設置された地方財政審議会の検討会(座長:小西砂千夫 地方財政審議会会長)において、報告書を取りまとめ。
- 報告書は、地方財源の確保、自動車産業の国際競争力強化、環境性能の高い車両の普及促進等の観点から、**取得段階・保有段階における車体課税のあり方等**について提言。

車体課税の基本的な考え方

※電動車:EV、FCV、PHEV及びHV ※非電動車:電動車以外の自動車

- ・ 自動車税・軽自動車税の「財産税的性格」・「道路損傷負担金的性格」は維持すべき。
- ・ 道路の整備・管理をはじめとする自動車関連行政サービスの費用は自動車関係諸税の税収を上回っており、自動車税・軽自動車税は**地方団体の貴重な財源**として、引き続き重要な役割を果たす必要。

取得段階における課税のあり方の方向性

- ・ 環境性能割は、自動車の購入段階で環境インセンティブ機能を発揮する唯一の恒久的な政策手法であり、環境性能の高い電動車の生産を奨励する、自動車メーカーの国際競争力の維持・強化にも資する税制。
- ・ 保有段階の課税の見直しに先行した**環境性能割の廃止は、①カーボンニュートラルに逆行し、②与党大綱の「税収中立」にも反することから適当でない。**
- ・ 「2035年までに新車販売で電動車100%化」の政府目標と整合するよう、**環境性能の高い電動車に環境性能割を優遇**して取得時の負担軽減を図る一方、非電動車には現在以上の高い税率区分を適用すべき。

保有段階における課税のあり方の方向性

- ・ 総排気量の値がないEV・FCVに対し、**種別割で最低税率を一律に適用する現行の取扱い**は、財産的価値や道路損傷性が高い高級EVの車種の充実を踏まえると、税負担の公平を図る観点から**早期に見直すべき。**
その際、EV・FCVに係る課税の基準は「車両重量」が適当。その税負担水準は、財産的価値や道路損傷性が相対的に高い一方でEV・FCVが普及段階にあることに鑑み、HV等と同水準とすべき。
- ・ HVをはじめ、エンジンを搭載する車両については、「総排気量」を課税の基準として維持することが妥当。
- ・ 一定年数を経過した車両に対するグリーン化特例(重課)において、HVへの適用について検討すべき。