

令和9年度地方税制改正（税負担軽減措置等）要望事項

(新 設 ・ 拡 充 ・ 延 長 ・ そ の 他)

No	6		府省庁名	環境省
対象税目	個人住民税 法人住民税 事業税 不動産取得税 固定資産税 事業所税 その他（自動車税、軽自動車税）			
要望項目名	車体課税のグリーン化			
要望内容 （概要）	・特例措置の内容 令和８年度与党税制改正大綱を踏まえ、地球温暖化対策・公害対策の一層の推進の観点から、車体課税のグリーン化を推進する。また、自動車税及び軽自動車税のあり方については、「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なるよう所要の措置を求める。			
関係条文	〔地方税法第154条、第448条〕 〔同法附則第12条の3、第30条〕 〔同法施行規則附則第5条、第8条の3の3〕			
減収見込額	[初年度]	—	(—)	[平年度] — (—) (単位：百万円)
要望理由	(１)政策目的 「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よう、環境性能に優れた自動車の普及を推進し、地球温暖化防止、大気汚染の防止を図る。 (２)施策の必要性 (ア)令和８年度与党税制改正大綱では、 「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 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、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。

(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

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。」とされた。

(イ) また、地球温暖化対策計画（令和7年2月閣議決定）において、1.5℃目標に整合的で野心的な目標として、2035年度、2040年度において、温室効果ガスを2013年度からそれぞれ60%、73%削減する新たな気候変動対策目標が定められた。加えて、運輸部門のCO₂排出量（2024年度）は、約1億8,719万トン（日本全体の19.3%）であり、運輸部門の85.6%を自動車からのCO₂排出が占めることから、CO₂排出量のより少ない自動車への一層の転換が不可欠である。

(ウ) 本課税において求められる環境性能については、2020年3月に策定された新たな2030年度燃費基準が達成された場合、燃費改善率は2016年度の実績値と比べて32.4%改善、2020年度燃費基準の水準（WLTCモード換算の推定値）と比べて44.3%改善となることから、こうした燃費基準に基づく燃費改善を踏まえた環境性能が求められるとともに、大気汚染物質である二酸化窒素（NO₂）、浮遊粒子状物質（SPM）について安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況であることから、自動車からの排出ガスによる大気汚染問題に的確に対応することが必要不可欠である。

(ア) ないし(ウ)を踏まえ、「2050年カーボンニュートラル」目標の実現に貢献すべく、燃費改善等を踏まえた環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与え、その普及を促進し、大気汚染の改善及び地球温暖化の防止を図ることが必要である。

本要望に 対応する 縮減案	—
---------------------	---

今回の要望（税負担軽減措置等）に関連する事項	合理性	政策体系における政策目的の位置付け	施策 1. 地球温暖化対策の推進 目標 1－1 地球温暖化対策の計画的な推進による脱炭素社会づくり 施策 3. 大気・水・土壌環境等の保全 目標 3－1 大気環境の保全
		政策の達成目標	（１）環境性能に優れた自動車の普及 ○令和 8 年度与党税制改正大綱（令和 7 年 12 月 19 日） （ア）令和 8 年度与党税制改正大綱では、 「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 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、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。 （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
- 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。」とされた。

○日本の NDC（令和 7 年 2 月提出）

日本は、世界全体での 1.5℃目標と整合的で、2050 年ネット・ゼロの実現に向けた直線的な経路にある野心的な目標として、2035 年度、2040 年度において、温室効果ガスを 2013 年度からそれぞれ 60%、73%削減することを目指す、新たな「日本の NDC（国が決定する貢献）」を、国連気候変動枠組条約事務局へ提出。

○地球温暖化対策の推進に関する法律（平成 10 年第 117 号）で 2050 年カーボンニュートラルが明記。

○ 地球温暖化対策計画（令和 7 年 2 月閣議決定）において「乗用車については、2035 年までに、新車販売で電動車（EV、FCV、PHEV、HV）100%の実現を目指す」こと、及び、「2035 年度、2040 年度に、温室効果ガスを 2013 年度からそれぞれ 60%、73%削減することを目指す」ことを規定。

○ 2050 年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（令和 3 年 6 月 18 日策定）において「税制については、「令和 3 年度与党税制改正大綱」を踏まえ、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とし、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よう、検討を行う。」ことを規定。

○ 成長戦略実行計画（令和 3 年 6 月 18 日閣議決定）において「自動車分野においては、サプライチェーン全体でのカーボンニュートラル化を目指し、エネルギーの脱炭素化と合わせて、包括的な支援策を実施し、電動化を推進する。」ことを規定。

○ 自動車排出窒素酸化物及び自動車排出粒子状物質の総量の削減に関する基本方針（令和 4 年 11 月 22 日閣議決定）において対策地域において、令和 8 年度までに NO2 及び SPM に係る大気環境基準を確保することを規定。

（２）公害健康被害の補償等に関する法律（昭和 48 年法律第 111 号）に基づく大気汚染系疾病に係る被認定者への補償給付等については、汚染者負担原則に基づき、8 割が固定発生源（工場）から徴収する汚染負荷量賦課金によって、2 割が移動発生源（自動車）に対する自動車重量税からの引当によって賄われている（同法附則第 9 条）。

移動発生源の費用負担が、自動車重量税引当方式となっているのは、汚染原因者負担の原則に基づき、負担の公平性を踏まえつつ、現実的に可能でかつ効率的な方式として、

			昭和 48 年の中央公害対策審議会において決定されたものであり、その後数年ごとの検討を踏まえた法改正を経て、平成 30 年の法改正において、当分の間、自動車重量税引当方式を継続することとされたところ。 現在においても、大気汚染に起因する疾病に苦しんでいる被認定者は約 2.6 万人存在し、認定患者の方の健康被害の回復、生活の安定において、補償給付等は重要な役割を担っている。 このため、汚染原因者負担の原則に基づき安定的な財源確保を図るためには、引き続き、自動車重量税から引き当てる必要がある。
		税負担軽減措置等の適用又は延長期間	—
		同上の期間中の達成目標	—
		政策目標の達成状況	運輸部門の排出量は、2024 年度確報値で約 1 億 8,719 万トンであり、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けて取組の一層の加速化を図る必要がある。 本措置等により環境性能に優れた自動車の普及は進みつつあるものの、令和 6 年における電動車（HV・PHEV・BEV・FCV）の販売台数は約 211 万台、新車販売台数（乗用車）全体の約 56.6%であり、上記目標（新車販売で電動車 100%等）の達成に向け、更なる普及促進を図る必要がある。 また、令和 5 年度大気環境基準達成率は、NO₂ が 100%、SPM が 100%となっているが、引き続き NO₂、SPM について安定的・継続的に大気環境基準を確保することが求められている状況にある。
	有効性	要望の措置の適用見込み	—
		要望の措置の効果見込み （手段としての有効性）	令和 8 年度与党税制改正大綱において「2050 年カーボンニュートラル」目標の実現に向けた積極的な貢献を求められているところ、環境性能に優れた自動車に対し税制上のインセンティブを与えることにより、環境性能に優れた自動車の普及を一層促進する効果が期待できる。環境性能に優れた自動車の普及により、自動車からの NO_x・PM 排出量の大幅な削減とそれに伴う大気環境の改善が期待できるとともに、CO₂ 削減効果も大きく、地球温暖化防止にも資することから、本要望事項は有効である。
	相当性	当該要望項目以外の税制上の支援措置	○ 国税 環境性能に優れた自動車に対する自動車重量税の特例（エコカー減税）
		予算上の措置等の要求内容及び金額	○ 商用車等の電動化促進事業 （経済産業省・国土交通省連携事業） (1) 令和 7 年度補正予算額：300 億円 ※ 3 年間で総額 60 億円の国庫債務負担 (2) 補助内容 補助対象：民間事業者等 対象事業：・ 電動化されたトラック・タクシー・バス等の導入支援 ・ 事業所や営業拠点への充電インフラの整備の支援 補助率：標準車両（ディーゼル車両等）との差額、安全・安心のための取組状況等を

			考慮して、車種ごとに定額等 ○ 環境配慮型先進トラック・バス導入加速事業 （国土交通省・経済産業省連携事業） (1) 令和8年度予算額：33億円 (2) 補助内容 補助対象：民間事業者等 対象事業：HV トラック・バス等の導入支援 補助率：標準的燃費水準の車両との差額の 1/2 等
		上記の予算上の措置等と要望項目との関係	次世代自動車等環境性能の高い自動車の導入を税制及び財政の面から支援し、もって普及を促進することを目的としている。
		要望の措置の妥当性	令和8年度与党税制改正大綱において、「2050年カーボンニュートラル」目標への実現に向けた積極的な貢献が求められていることを踏まえ、環境性能に優れた自動車の購入への税制上のインセンティブを与えることで、広く国民に対して、環境性能に優れた自動車の普及を一層促進するとともに、自動車からの大気汚染物質等の排出量削減による NO₂、SPM の大気環境基準の確保や CO₂ 削減効果による地球温暖化防止を推進することが可能である。

これまでの税負担軽減措置等の適用実績と効果に関連する事項	税負担軽減措置等の適用実績	—
	「地方税における税負担軽減措置等の適用状況等に関する報告書」における適用実績	—
	税負担軽減措置等の適用による効果（手段としての有効性）	—
	前回要望時の達成目標	—
	前回要望時からの達成度及び目標に達していない場合の理由	—
これまでの要望経緯		（自動車取得税） ・平成 21 年度に制度創設。 ・平成 22 年度税制改正において、一定の環境性能を有する車両総重量 2.5 トン超 3.5 トン以下のトラック・バスを軽減対象に追加。 ・平成 24 年度税制改正において、燃費基準等の要件を引き上げた上で 3 年延長。 ・平成 26 年度税制改正において、エコカー減税を拡充。 ・平成 27 年度税制改正において、エコカー減税を見直し。 ○非課税： 電気自動車等 ○非課税： 平成 32 年度燃費基準+20%達成 ○税率をおおむね 80%軽減： 平成 32 年度燃費基準+10%達成 ○税率をおおむね 60%軽減： 平成 32 年度燃費基準達成 ○税率をおおむね 40%軽減： 平成 27 年度燃費基準+10%達成 ○税率をおおむね 20%軽減： 平成 27 年度燃費基準+5%達成 ・平成 28 年度税制改正において、平成 29 年 4 月 1 日より自動車取得税を廃止することが決定。

(その後、消費税率引き上げ時期延期に伴い、廃止時期を2年半延期することが決定。)

- ・平成29年度税制改正において、次のように変更した上で、2年延長。

平成29年度

○非課税： 電気自動車等

○非課税： 平成32年度燃費基準+40%達成

○非課税： 平成32年度燃費基準+30%達成

○税率をおおむね60%軽減： 平成32年度燃費基準+20%達成

○税率をおおむね40%軽減： 平成32年度燃費基準+10%達成

○税率をおおむね20%軽減： 平成32年度燃費基準達成

○税率をおおむね20%軽減： 平成27年度燃費基準+10%達成

平成30年度

○非課税： 電気自動車等

○非課税： 平成32年度燃費基準+40%達成

○税率をおおむね80%軽減： 平成32年度燃費基準+30%達成

○税率をおおむね60%軽減： 平成32年度燃費基準+20%達成

○税率をおおむね40%軽減： 平成32年度燃費基準+10%達成

○税率をおおむね20%軽減： 平成32年度燃費基準達成

- ・平成31年度税制改正において、消費税率10%引上げに伴う廃止を決定。

→自動車税及び軽自動車税（環境性能割）の創設

(自動車税及び軽自動車税（環境性能割）)

- ・平成31年度税制改正において、消費税率10%引上げに伴う自動車取得税の廃止後、導入することが決定。

○非課税： 電気自動車等、平成32年度燃費基準+20%達成（軽自動車は同基準+10%達成）以上

○1%： 平成32年度燃費基準達成+10%達成（軽自動車は同基準達成）

○2%： 平成27年度燃費基準（軽自動車は上記以外）

○3%： 上記以外（軽自動車は対象外）

- ・消費税率引上げに伴う経過措置あり（～令和2年9月まで）。

- ・新型コロナウイルス感染症拡大に伴う経済対策として同経過措置を延長（～令和3年3月まで）

- ・令和5年度税制改正において、現行の税率区分を令和5年12月末まで維持した上で、環境性能割の税率区分の基準となる燃費基準の達成度を段階的に引き上げ、3年後に次回見直しを行うことが決定。

- ・令和8年度税制改正において、令和8年3月31日をもって廃止することが決定。

(自動車税（種別割）)

- ・平成13年度に制度創設。

- 税率をおおむね 50%軽課： 電気自動車・天然ガス自動車・メタノール自動車・旧☆☆かつ燃費基準達成車
- 税率をおおむね 25%軽課： 旧☆☆かつ燃費基準達成車
- 税率をおおむね 13%軽課： 旧☆かつ燃費基準達成車
- 税率をおおむね 10%重課： 11 年超のディーゼル車・13 年超のガソリン車（低公害車、一般乗合バスは適用対象外）
- ・平成 15 年度に、軽課の内容を次のように変更。
 - 税率をおおむね 50%軽課： 電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車・メタノール自動車・旧☆☆☆☆かつ燃費基準達成車（LPG 自動車を含む）
- ・平成 16 年度に、軽課の内容を次のように変更。
 - 税率をおおむね 50%軽課： 電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車・メタノール自動車・☆☆☆☆かつ燃費基準+5%達成車（LPG 自動車を含む）
 - 税率をおおむね 25%軽課： ☆☆☆☆かつ燃費基準達成車（LPG 自動車を含む）・☆☆☆かつ燃費基準+5%達成車（LPG 自動車を含む）
- ・平成 18 年度に、軽課の内容を次のように変更。
 - 税率をおおむね 50%軽課： 電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車・メタノール自動車・☆☆☆☆かつ燃費基準+20%達成車（LPG 自動車を含む）
 - 税率をおおむね 25%軽課： ☆☆☆☆かつ燃費基準+10%達成車（LPG 自動車を含む）
- ・平成 20 年度に、軽課の内容を次のように変更。
 - 税率をおおむね 50%軽課： 電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車
(GVW3.5t 以下は☆☆☆☆車、GVW3.5t 超は重量車☆車)・☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車
 - 税率をおおむね 25%軽課： ☆☆☆☆車かつ燃費基準+20%達成車・☆☆☆☆車かつ燃費基準+15%達成車
 - ※ 各基準を満たすハイブリッド自動車も軽課対象
- ・平成 22 年度税制改正において、軽課の内容を次のように変更。
 - 税率をおおむね 50%軽課： 電気自動車（燃料電池自動車を含む）・天然ガス自動車
(GVW3.5t 以下は☆☆☆☆車、GVW3.5t 超は重量車☆車)・プラグインハイブリッド自動車・☆☆☆☆車かつ燃費基準+25%達成車
- ・平成 24 年度税制改正において、燃費基準等の要件を引き上げた上で 2 年延長。
- ・平成 26 年度税制改正において、次のように変更。
 - 電気自動車、燃料電池車、天然ガス自動車（平成 21 年排ガス規制 NOx10%以上低減）、プラグインハイブリッド車に加えて、新たにクリーンディーゼル乗用車（平成 21 年排ガス規制適合の乗用車）が対象に追加され、☆☆☆☆車かつ平成 27 年度燃費基準+20%達成（かつ平成 32 年度燃費基準達成車）の区分と併せて減税を拡充し

た上で2年延長。

- ・平成27年度燃費基準達成車に係る税率の軽減措置を廃止。
 - 新車登録から13年超のガソリン車及び11年超のディーゼル車に対する重課を概ね10%から15%に強化した上で2年延長。
- ・平成28年度税制改正において、軽課の内容を次のように変更した上で、1年延長。
 - 税率をおおむね75%軽課： ☆☆☆☆車かつ平成32年度燃費基準+10%達成
 - 税率をおおむね50%軽課： 平成27年度燃費基準+20%達成※平成27年度燃費基準+10%達成車に係る税率の軽減措置は廃止。
- ・平成29年度税制改正において、軽課の内容を次のように変更した上で、軽課及び重課を2年延長。
 - 税率をおおむね75%軽課： 電気自動車等
 - 税率をおおむね75%軽課： 平成32年度燃費基準+30%達成
 - 税率をおおむね50%軽課： 平成32年度燃費基準+10%達成
- ・平成31年度税制改正において、軽課及び重課を2年延長するとともに、平成35年度から2年間について次のように見直し。
 - 税率をおおむね75%軽課： 電気自動車等
- ・令和5年度税制改正において、環境性能割の税率区分の次回の見直し期限等も勘案し、現行制度の適用期限を3年延長。
- ・令和8年度税制改正において、現行の措置を2年延長。

(軽自動車税)

- ・平成27年度税制改正において、一定の環境性能を有する四輪車等について、その燃費性能に応じたグリーン化特例(軽課)を導入。
 - 税率を概ね75%軽課： 電気自動車・天然ガス自動車・☆☆☆☆車
 - 税率を概ね50%軽課： ☆☆☆☆車かつ平成32年度燃費基準+20%達成車
 - 税率を概ね25%軽課： ☆☆☆☆車かつ平成32年度燃費基準達成車
- ・平成28年度税制改正において、上記制度のまま1年延長。
- ・平成29年度税制改正において、次のように変更した上で、2年延長。
 - 税率をおおむね75%軽課： 電気自動車等
 - 税率をおおむね50%軽課： 平成32年度燃費基準+30%達成
 - 税率をおおむね25%軽課： 平成32年度燃費基準+10%達成
- ・平成31年度税制改正において、軽課及び重課を2年延長するとともに、平成35年度から2年間について次のように見直し。
 - 税率をおおむね75%軽課： 電気自動車等
- ・令和3年度税制改正において、軽課及び重課を2年延長するとともに、令和5年度から2年間について次のように見直し。
 - 税率をおおむね75%軽課： 電気自動車等
- ・令和5年度税制改正において、環境性能割の税率区分の次回の見直し期限等も勘案し、

	現行制度の適用期限を3年延長。
--	------------------------

- ・ 令和8年度税制改正において、現行の措置を2年延長。