

## 諸外国における車体課税の実態調査

問1 自動車の取得、保有、使用/走行の各段階で課される税について、課税主体、課税客  
体、課税指標、税率、税収を別紙様式によりご回答ください。また、電気自動車に対する  
優遇措置等については、その他特筆すべき内容として備考欄にご記載ください。

※ ガソリン車、電気自動車等の車両区分により、課税指標や税率等が変わる場合は、そ  
れぞれご回答ください。

※ 「出力」が課税指標になっている場合、お分かりになる範囲で「定格出力」「最高出  
力」のいずれかを明示してください。

問2 問1の課税指標に「排気量」がある場合、排気が無い電気自動車に対して、税率な  
どをどのように設定しているかご回答ください。

[ ]

問3 課税指標に「CO2 排出量」を採用している場合、具体的に、どういった考え方（指  
標として「CO2 排出量」に着目して課税する理由）に基づき、どういった測定方法  
（例：LCA など）により、どういった数値を捕捉することとしているかご回答くださ  
い。その際、走行段階でCO2を排出しない電気自動車については、どのように課税され  
ているかご回答ください。

[ ]

問4 問1の課税指標に「(最高)出力」がある場合、複数のモーターが搭載されている電気自動車の(最高)出力はどのように取り扱われるかご回答ください。

※例：(最高)出力が最も高いモーターの値を基に課税 等

問5 問1の課税指標に「(最高)出力」がある場合、ソフトウェアの更新等により(最高)出力が変更された場合、課税上どのように取り扱われるかご回答ください。

※例：変更後の(最高)出力に基づき課税、変更前の(最高)出力に基づき課税 等

問6 (問2や問3に関連して)一般的に、電気自動車は内燃機関車に比べて「重量」が大きくなることから、道路損傷負担等を考慮すれば、相応の税負担を求めるときも考えられますが、各国(州や市町村を含む。)において、これまで、電気自動車への課税のあり方についてどのような考え方が表明されているかご回答ください。

2020年10月の国務院の政策「新エネルギー自動車産業の開発計画(2021-2035)」の中で、新エネルギー車に関する優遇税制を実施する考えが示された。

これを受け、2023年6月、財政部の政策「新エネルギー車購入減税政策の継続と最適化に関する公告」が発表された。2024年1月1日から2025年12月31日までに電気自動車を購入した場合は、3万元までの車両取得税が免除され、2026年1月1日から2027年12月31日までに購入した場合は、1.5万元までの車両取得税が免除されることとなった。

問7 (問6に関連して) 電気自動車への課税について、課税を強化する観点で近年の動き※がある場合は、その内容や国内での議論、検討の状況、課題(業界団体からの反発等)などをご回答ください。

※税率の引上げ、優遇措置対象の縮小、新たな課税指標((最高)出力など)の採用など

なし

問8 今回の調査への回答にあたり、参考とした法令・制度や文献、記事などがあれば、該当箇所を含めご回答ください。

問1

○書籍『中国税制概覧』(別添 pdf)

○中国の地方行財政制度 [2021\\_china.pdf \(clair.or.jp\)](#) (p.83)

問6

○ホームページリンク

・「新エネルギー自動車産業の開発計画(2021-2035)」

[国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划\(2021—2035年\)的通知\\_机械制造与重工业\\_中国政府网 \(www.gov.cn\)](#)

・「新エネルギー車購入減税政策の継続と最適化に関する公告」

[关于延续和优化新能源汽车车辆购置税减免政策的公告\\_国务院部门文件\\_中国政府网 \(www.gov.cn\)](#)

(別紙)

課税段階※	車両の取得
税の名称	車両取得税
課税主体	国
課税客体	車両の取得者
課税指標	取得価格
税率	10パーセント
税収 (直近3年分)	情報非公開
備考	

※自動車の取得・保有・使用/走行のいずれの段階で課されるものか、ご回答ください。