

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。

フランス：「別紙（フランス）」のとおり

イタリア：「別紙（イタリア）」のとおり

スペイン：「別紙（スペイン）」のとおり

なお、取得時の付加価値税及び走行時の燃料課税については、
それぞれ「別紙（付加価値税）」及び「別紙（燃料課税）」のとおり

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。

フランス：課税標準に「排気量なし」

イタリア：課税標準に「排気量なし」

スペイン：課税標準に「排気量なし」※ただしバイクは「排気量」

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。

フランス：「二酸化炭素排出量に対する年次税」においてCO2排出量を採用
（考え方）企業で使用される自動車について、よりクリーンな車両の使用を
奨励することを目的としている

<https://entreprendre.service-public.fr/actualites/A16431>

（測定方法）2020年3月以降に登録された自動車はWLTP、それ以外はNEDCを採用
（電気自動車に対する課税）電力、水素、またはその両方の組み合わせのみで
走行する車両は免除される

イタリア：課税標準に「CO2 排出量」なし

スペイン：課税標準に「CO2 排出量」なし※ただし、税率はCO2排出量により異なる。

※スペインの参考HP

https://administracion.gob.es/pag_Home/Tu-espacio-europeo/derechos-obligaciones/ciudadanos/vehiculos/compraventa/impuestos.html#-e1d152e7f6df

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

フランス：課税標準に「出力」なし ※出力に基づき計算されるいわゆる「課税馬力」あり
イタリア：「県自動車登録税」において「出力」を採用（出力の取り扱いは「別紙（イタリアにおける電気自動車の出力の取り扱い）」参照
スペイン：課税標準に「出力」なし ※出力に基づき計算されるいわゆる「課税馬力」あり
※スペインの参考HP

<https://agenciatributaria.madrid.es/portales/contribuyente/es/Impuestos-tasas-y-precios-publicos/Vehiculos-de-Traccion-Mecanica-IVTM-/Preguntas-frecuentes/?vgnextfmt=default&vgnnextchannel=777ff3fd89489710VgnVCM1000001d4a900aRCRD>

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

イタリア：別紙（イタリアにおける電気自動車の出力の取り扱い）のとおり、自動車登録証に記載される出力により課税が行われることとなるため、なんらかの要因により当該出力が更新されれば、税額が変動する可能性はあるが、当該事実関係の確認には至らなかった。（情報なし）

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。

フランス：「別紙（フランスにおける議論）」参照
イタリア：「別紙（イタリアにおける議論）」参照
スペイン：「別紙（スペインにおける議論）」参照

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

問6と合わせ回答

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。

{ 適宜回答に記載 }

(別紙)

課税段階※	
税の名称	
課税主体	
課税客体	
課税指標	
税率	
税収 (直近3年分)	
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。

別紙「フランス」

課税段階	取得段階	取得段階	保有段階	保有段階
税の名称 (日本語)	自動車登録税	自動車重量税	大型貨物車の年次税 (旧車軸税) 通称「新車軸税」	① 二酸化炭素排出量に対する年次税 ② 乗用車の使用年数に対する年次税 ※旧「社用車税」
課税主体	州	国	国	国
課税客体	自動車の登録	・乗用車 (最大8人乗りまで) ・ピックアップトラック (3.5t 未満であって少なくとも座席が5席あるもの) 等	・車両総重量 12 トン以上で車軸を2つ以上有するトラック ・車両総重量 12 トン以上のトラクタ ・セミトレーラー ・車両総重量 16 トン以上のトレーラー	企業が経済目的で使用する車両 (主に人の輸送を目的とした自動車に関するもの) であって、5人乗り以上の乗用車等
課税指標	車両の課税馬力	車両総重量	車軸、車両総重量及びエアサスペンションのタイプ	① 二酸化炭素排出量及び使用開始日 ② 燃料の種類と使用開始日
税率	税率①(自動車登録税)のとおり	税率②(自動車重量税)のとおり	税率③(新車軸税)のとおり	税率④(旧社用車税)のとおり
税金 (直近3年分)	2019年: 2299 百万ユーロ 2020年: 2091 百万ユーロ 2021年: 2163 百万ユーロ (出典) 欧州委員会 HP https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名 (フランス語) で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification	※2022 年からの課税であり税込データなし	2019年度: 104 百万ユーロ 2020年度: 101 百万ユーロ 2021年度: 101 百万ユーロ (出典) 欧州委員会 HP https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名 (フランス語) で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification	2019年度: 767 百万ユーロ 2020年度: 801 百万ユーロ 2021年度: 756 百万ユーロ (出典) 欧州委員会 HP https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名 (フランス語) で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification
備考	○ 電力、水素、またはその両方の組み合わせのみで走行する車両は免除される。 ○ 車両の登録時に適用される「ボーン・マルス」制度が存在。	電力、水素、またはその両方の組み合わせのみで走行する車両及び電気のみによる市街地航続距離が 50 km 以上のプラグインハイブリッド電気自動車は免除される。		電力、水素、またはその両方の組み合わせのみで走行する車両は免除される。
参考 HP 等	(フランス政府の公式サイト) https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16280	(フランス政府の公式サイト) https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F35950	(フランス政府の公式サイト) https://entrepreneur.service-public.fr/vosdroits/F31220	(フランス政府の公式サイト) https://entrepreneur.service-public.fr/vosdroits/F22203

税率①(自動車登録税)

- 1課税馬力当たりの税率（各地域により異なる。州議会により定められる。）×対象車両の課税馬力により計算
- 「クリーン車両」（ガソリン・電気、ディーゼル・電気、天然ガス、LPG車等）に対しては、税金の一部または全部が免除。
- なお、すべての地域で、電力、水素、またはその両方の組み合わせのみで走行する車両に対しては、税金の全部が免除。

（税率）2023年1月1日時点の自動車登録証明証の地方税額と免除率

地域（州）の名称	自動車登録税（1課税馬力当たり）	クリーン車両に係る免除率
オーヴェルニュ＝ローヌ＝アルプ州	43 ユーロ	100%
ブルゴーニュ＝フランシュ＝コンテ州	51 ユーロ	100%
ブルターニュ州	55 ユーロ	0%
サントル＝ヴァル＝ロワール州	49.80 ユーロ	50%
コルス州（コルス島）	27 ユーロ	100%
グラン・エスト州	48 ユーロ	0%
オー＝ド＝フランス州	34.5 ユーロ	50%
イル＝ド＝フランス州	46.15 ユーロ	100%
ノルマンディー州	35 ユーロ	100%
ヌーベル＝アキテーヌ州	45 ユーロ	0%
オクシタニー州	44 ユーロ	0%
ペイ＝ド＝ラ＝ロワール州	51 ユーロ	0%
プロヴァンス＝アルプ＝コート＝ダジュール州	51.20 ユーロ	100%

※その他の地域としてグアドループを始めとした海外領土がある。

ボーナス・マルス制度

- CO2 排出性能の優れた自動車への買い替えを促進することを目的に 2008 年 1 月に導入。CO2 排出量の少ない自動車の取得については、補助金 (bonus) を支給する一方で、CO2 排出量の多い自動車の取得については、車両登録時の税金が割り増し (malus) される。

【補助金 (bonus) の概要】 ※2023 年時点

●エコロジーボーナス (le bonus écologique)

対象車種	補助金額
電気、水素、またはその両方の組み合わせのみで走行し、重量が 2.4 トン未満の新車 (取得価格は 47,000 ユーロ未満のものに限る)	乗用車：取得価格の 27% (上限 5,000 ユーロ) バン：取得価格の 40% (上限 6,000 ユーロ) ※課税所得が 14089 ユーロ以下の場合、2000 ユーロ上乗せ ※中古車の場合 1000 ユーロ
電気自転車、電気二輪車、電気三輪車 (鉛蓄電池を使用しないもの)	上限 900 ユーロ※新車のみ

●コンバージョンプリム (la prime à la conversion des véhicules)

- ・2006 年以前に登録されたガソリン車又は 2011 年 1 月以前に登録されたディーゼル車 (Crit' Air 3、4、5、または未分類) から CO2 排出量の少ない車両に買い替えた場合に補助金が出る仕組み (エコロジーボーナスに上乗せすることが可能。)
- ・買い替えた車両については、車両重量は 2.4 トン以下であって、取得価格が 47,000 ユーロ (ガソリン、天然ガス、LPG、エタノール、スーパーエタノールを燃料とするバンの場合は 50,000 ユーロ) 以下であることが要件

対象となる者	補助金額等
課税所得が 6,359 ユーロ未満	取得費用の 80% (但し、以下のとおり上限あり)
課税所得が 14,089 ユーロ未満で、自宅から勤務先までの距離が 30km 以上である場合、または業務上の理由で年間 12,000km 以上自家用車を運転する場合	・電気、水素、またはその 2 つの組み合わせを唯一のエネルギー源とする車の場合は最大 6,000 ユーロ ・ガソリン、天然ガス、LPG、エタノール、またはスーパーエタノールをエネルギー源とする車 (Crit' Air 1 モデル) の場合は最大 4,000 ユーロ
課税所得が 22,983 ユーロ未満 (1 台当たりの課税所得が 14,089 ユーロ未満で、自宅から職場までの距離が 30km 未満の人も含まれる)	電気、水素、またはその 2 つの組み合わせを唯一のエネルギー源とする自動車を購入した場合、ボーナスは 2,500 ユーロ
電動二輪車、電動三輪車を選択した者	課税所得が 14,089 ユーロ以下であれば、環境ボーナスに加えて最高 1,100 ユーロ。この所得水準を超えると、助成金は 100 ユーロ。

【マルス (taxe malus sur les véhicules polluants) の概要】※2023 年時点

- ・マルスとは、CO2 排出量に応じて、最初に登録される際に支払わなければならない税金
- ・電気自動車及び水素自動車には適用されない。また、市街地航続距離が 50 km 以上のプラグインハイブリッド電気自動車にも適用されない。

二酸化炭素 (CO ₂) 排出量	税率
123g/km 未満	0 ユーロ
123g/km	50 ユーロ
124g/km	75 ユーロ
125g/km	100 ユーロ
126g/km	125 ユーロ
127g/km	150 ユーロ
~	~
221g/km	43703 ユーロ
222 g/km	45000 ユーロ
223 g/km	46323 ユーロ
224 g/km	47672 ユーロ
225 g/km	49047 ユーロ
226 g/km~	50000 ユーロ

※上記は EU が求める技術基準に適合した車両の場合

税率②(自動車重量税)

○ 車両の走行時における重量 1,800 kg から 1 kg あたり 10 ユーロが比例的に課税

(税率)

車両の走行時における重量	ガソリン車	車両の走行時における重量	ガソリン車
~1800 kg	0 ユーロ	~	~
1801 kg	10 ユーロ	2499 kg	6990 ユーロ
1802 kg	20 ユーロ	2500 kg	7000 ユーロ

税率③(新車軸税)

○ 税率は車両区分によって異なる。車両区分は車両総重量、車軸数及びサスペンションのタイプにより区別される。

(税率)

車両区分	車両総重量	エアサスペンション有	その他のサスペンション
2軸トラック	12トン以上	124 ユーロ	276 ユーロ
3軸トラック	12トン以上	224 ユーロ	348 ユーロ
4軸トラック	12トン~26トン	148 ユーロ	228 ユーロ
	27トン~	364 ユーロ	540 ユーロ
1軸セミトレーラー付きトラック	12トン~19トン	16 ユーロ	32 ユーロ
	20トン~	176 ユーロ	308 ユーロ
2軸セミトレーラー付きトラック	12トン~26トン	116 ユーロ	172 ユーロ
	27トン~32トン	336 ユーロ	468 ユーロ
	33トン~38トン	468 ユーロ	708 ユーロ
	39トン~	628 ユーロ	932 ユーロ
3軸セミトレーラー付きトラック	12トン~37トン	372 ユーロ	516 ユーロ
	38トン~	516 ユーロ	700 ユーロ
トレーラー	16トン~	120 ユーロ	120 ユーロ

※鉄道輸送と道路輸送を組み合わせた輸送を行う場合は、上記税率が75%免除される。(例：2軸トラック(エアサス有)の場合は31ユーロに軽減される)

税率④(旧社用車税)

- ・課税期間は 毎年1月1日から12月31日まで（前年の車両の使用に対して課税される）
- ・税額は、年間の車両の使用日数（（経済目的でフランスで車両を使用した期間/ 暦年の日数）x 税金の年率）に応じて決定

① 二酸化炭素排出量に対する年次税

- 2020年3月以降にフランスで初めて登録された車両は、WLTPにより計算。
- 車両が2006年1月以降に企業によって所有または使用されており、かつ、最初の運行開始が2004年6月1日（その日を含む）以降に行われた場合、その車両はNEDCシステム（欧州運転サイクル）により計算します。
- その他の車両については課税馬力により計算します。

（税率の一例）個車をCO2排出量に応じて段階的に区分し、それぞれの段階内でCO2排出量1g/kmあたりの税率を設定して比例的に課税。

二酸化炭素（CO ₂ ）排出量	WLTP 対象車両に適用される税率	NEDC の対象車両に適用される税率
最大 20g/km	0 ユーロ	0 ユーロ
21～50g/km	17 ユーロ～40 ユーロ	1 ユーロ/g/km
51～60g/km	41 ユーロ～48 ユーロ	1 ユーロ/g/km
61～100g/km	49 ユーロ～150 ユーロ	2 ユーロ/g/km
101～120g/km	162 ユーロ～192 ユーロ	4.5 ユーロ/g/km
121～140g/km	194 ユーロ～392 ユーロ	6.5 ユーロ/g/km
～	～	～
191～200g/km	3190 ユーロ～3580	19.5 ユーロ/g/km
201～230g/km	3618 ユーロ～4968	23.5 ユーロ/g/km
231～250g/km	5036 ユーロ～6250 ユーロ	23.5 ユーロ/g/km
251～269g/km	6325 ユーロ～7747 ユーロ	29 ユーロ/g/km
270g/km 以上	29 ユーロ/g/km ずつ加算（※）	29 ユーロ/g/km

※排出量が1kmあたり269gを超える場合、税額=29ユーロ×二酸化炭素排出量(g/km)となる。

（より詳細な税率表は以下のとおり）

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000044595989/LEGISCTA000044599231/#LEGISCTA000044602989

※課税馬力により計算する場合(WLTP 及び NEDC により CO2 排出量が算出されない車両)

(税率)

課税馬力 (車両の本来の馬力とは異なる)	税率
～ 3	750 ユーロ
4 ～ 6	1400 ユーロ
7 ～ 10	3000 ユーロ
11 ～ 15	3600 ユーロ
16～	4500 ユーロ

② 乗用車の使用年数に対する年次税

○ エンジンの種類および初回登録年に応じて課税。

(税率)

初回登録年	ガソリン車	ディーゼル車
2000 年 12 月 31 日まで	70 ユーロ	600 ユーロ
2001 年から 2005 年まで	45 ユーロ	400 ユーロ
2006 年から 2010 年まで	45 ユーロ	300 ユーロ
2011 年から 2014 年まで	45 ユーロ	100 ユーロ
2015 年から	20 ユーロ	40 ユーロ

※2020 年 3 月以降に登録された電気自動車とディーゼルを組み合わせた車両は、CO₂ 排出量が 120 g/km を超える場合、ディーゼル車とみなして課税

※電気とディーゼルを組み合わせた他の車両は、CO₂ 排出量が 100 g/km を超えるとディーゼル車とみなして課税

別紙「フランスにおける議論」

- フランス政府は、CO2 排出量がゼロとされる電気自動車への乗り換えを支援するための各種優遇税制及び予算措置を設けている。
- 電気自動車は、車両登録証発行にかかる自動車登録税や自動車重量税の免除されている。これにより、自動車登録証の価格が数百ユーロに達する可能性のあるガソリン車と比較して、電気自動車は、固定税（11.00 ユーロ）と登録証の交付手数料（2.76 ユーロ）の費用のみとなる。
- また、電気自動車への予算措置として、購入価格に応じて、エコロジーボーナス制度により最大 6,000 ユーロの補助を受けることができる。なお、コンバージョンプリムをエコロジーボーナスと組み合わせて利用することで、所得条件に応じて、より多額の補助を受けることが可能となる。
- フランスでは現在、電気自動車の取得・保有に対する課税制度はない。しかし、2023 年 3 月に欧州連合（EU）が、2035 年までに自国内での熱自動車（ガソリン車とディーゼル車）の流通を停止する見通しを示したため、電気自動車に対する新たな課税が今後数年のうちに行われる可能性は否定できない。
- 今のところ具体的なことは何も決まっていないが、報道によると、政府は自動車の重量に応じた課税を電気自動車にも拡大することや、エコロジーボーナスの縮減についても検討しているとのこと。ベルギーでは最近、電気自動車を含む自動車の重量に応じた税金が導入されたこともあり、フランスでの今後の動向には注視する必要がある。

（電気自動車への課税に係る報道）

<https://www.cnews.fr/france/2023-06-16/voitures-electriques-vers-une-nouvelle-taxe-mise-en-place-par-le-gouvernement>

<https://www.caroom.fr/guide/voiture-propre/electrique/aide-achat/taxes>

<https://www.presse-citron.net/bientot-une-nouvelle-taxe-sur-les-voitures-electriques/>

<https://www.journaldugeek.com/2023/06/26/les-voitures-electriques-pourraient-etre-soumises-a-une-nouvelle-taxe/>

別紙「イタリア」

課税段階	取得段階	保有段階	保有段階
税の名称 (日本語)	県自動車登録税	自動車税	自動車税付加税
課税主体	県及び大都市 (2015年1月1日付で普通州の10の県は大都市(注1)に取って代わられた。)	州及び自治県 (ヴェネツィア=フリウリ・ジュリア州とサルデーニャ州については国)	国
課税客体	自動車 (自動二輪車、特定のカテゴリーの及びボランティア団体が使用する自動車等を除く)	自動車	自動車
課税指標	車両の種類と出力	乗用車と貨客兼用車： 「自動車登録証に記載された出力」と「EU 排気ガス規制基準『EURO (ユーロ)』に基づく環境性能」 バスと特殊用途自動車： 「自動車登録証に記載された出力」	自動車登録証に記載された出力が 185kw を超える場合、その超過分
税率	税率①(県自動車登録税)のとお	税率②(自動車税)のとお	1kw 当たり 20 ユーロ
税収 (直近3年分)	2019年：1528 ユーロ 2020年：1376 ユーロ 2021年：1603 ユーロ (出典：ISTAT)	2019年：5637 ユーロ 2020年：5175 ユーロ 2021年：5534 ユーロ (出典：ISTAT)	不明 (2023年5月29日付の主要日刊紙 La Repubblica の記事によると、自動車税付加税は、2011年にそれが創設されて以来、12年間で約12億ユーロの税収を国にもたらした、とのことであるが、データは見つからない。)
備考	県及び大都市は、電気自動車や水素自動車の自動車登録税の優遇措置を設けており、ローマ大都市では電気自動車、メタンガス車、水素車あるいは GPL 車、及びハイブリッド車の登録には標準税率を適用している。 (その他の自動車には標準税率より高い税率を適用している)	電気自動車は、初度登録日から5年間自動車税が免除される。免除期間終了後は、対応するガソリン車の金額の25%が課税される。なお、多くの地域でLPG及びCNGのみを燃料とする自動車についても最初の登録日から5年間は自動車税の75%が軽減される。	

注1) 大都市制度については、自治体国際化協会発行の「イタリアの地方自治 2022年改訂版」の40ページ以降を参照のこと。

<https://www.clairparis.org/images/pdf/Italia2022.pdf>

税率①(県自動車登録税)

- 1998年11月27日の財務大臣令第223号2条に標準税率を規定。

標準税率（年額）：出力53KW以下の乗用車及び出力110KW以上のバスとトレーラーについては税額150.81ユーロ。

乗用車の出力が53KWを超える場合には、出力に3.51ユーロを、またバスとトレーラーの出力が110KWを超える場合には出力に1.76ユーロを乗じて得た額。

- 県及び大都市は、その標準税率を最高30%まで引き上げることができる。
- 例えば、ローマ大都市の場合、上記の標準税率を30%引き上げた税率を適用している。

ローマ大都市の税率：

- ・ 出力53KW以下の乗用車及び出力110KW以上のバスとトレーラーは196ユーロ
 - ・ 乗用車の出力が53KWを超える場合には、出力に4.57ユーロを、またバスとトレーラーの出力が110KWを超える場合には、出力に4.57ユーロを乗じて得られた額
- 県及び大都市は、電気自動車や水素自動車の自動車登録税の優遇措置を設けており、ローマ大都市では電気自動車、メタンガス車、水素車あるいはGPL車、及びハイブリッド車の登録には標準税率を適用している。（その他の自動車には標準税率より高い税率を適用している）

税率②(自動車税)

- 自動車税の額は、税率表の、車両が属する「ユーロ」のレベルに対応する1KWあたりの税率を、当該車両の出力(KW)に乗じて得られる（税率）税率は州ごとに異なる。以下はイタリアの首都であるローマが属するラツィオ州の税率

カテゴリー (ユーロ排ガス規制の適用時期で分類)	年間の税率(1kwあたり) ※乗用車の場合	
	~100kw	101kw~
ユーロ4、5及び6	2.84	4.26
ユーロ3	2.97	4.46
ユーロ2	3.08	4.62
ユーロ1	3.19	4.79
ユーロ0	3.30	4.95

計算例 1) 最高出力が85KWで、カテゴリー「ユーロ0」に属する自動車の税額 $85 \times 3.30 = 280.50$ ユーロ

2) 最高出力が130KWで、カテゴリー「ユーロ3」に属する自動車の税額 $(100 \times 2.97) + (30 \times 4.46) = 430.80$ ユーロ

- 電気自動車については、自動車税は新車新規登録から5年間免除され、6年目以降は通常の自動車税の4分の1（25%）の額が年額とされる。
ただしヴァッレ・ダオスタ州では2019年1月以降に新車新規登録された電気自動車には8年間の免除が認められる（それ以降は同じく通常の自動車税額の75%の減税）ほか、ロンバルディア州とピエモンテ州ではEV車の恒久的な免除が認められており、州により免税の期間が異なる。中古のEV車を購入した場合にも免税措置は適用されるが、それはあくまでも当該車の新車新規登録日からの同措置の適用期間内に限られる（ロンバルディア州とピエモンテ州を除く）。
- 自動車税の免税期間が終了した電気自動車の自動車税の額の計算は、エンジン車と同様に通常の自動車税額の計算方法に従い、それによって得られた額の25%が税額となる。
- ハイブリッド車の場合、自動車登録証にはガソリンエンジンまたはディーゼルエンジンの租税上の出力のみが記載される。ハイブリッド車についても自動車税の減免措置が各州により設けられているが、納税義務が生じた場合、自動車税は自動車登録証に記載されたエンジンの出力のみに基づいて課税され、モーターの出力は考慮されない。
- なお、出力が185KWを超える車両については、185KWを超える部分1KWごとに20ユーロの自動車税付加税（Addizionale erariale sulle tasse automobilistiche、通称 superbollo）が課税される。自動車税付加税は国税である。ただしその税額は、車両の製造年月日から5年後には12ユーロ、10年後には6ユーロ、そして15年後には3ユーロと減額され、20年目以降は課税されない。
- 自動車税付加税については、EV車の場合は新車新規登録から5年間は免除される。それ以降はロンバルディア州のように自動車税の恒久的な免除が認められている州であっても課税される。ただし自動車税付加税の税率は新車新規登録から5年間後には20ユーロから12ユーロに減額されるため、185KWを超える部分1KWごとに最高12ユーロを支払うことになる。また、電気自動車の課税出力は車両のカタログ上の最高出力より低いため、高級車であっても自動車税付加税が非課税となることが多いといわれる。

※排ガス規制の厳しさは以下の表のとおり（ユーロ0<ユーロ1<…<ユーロ6）

ユーロ排ガス規制について（出典：https://www.jetro.go.jp/ext_images/jfile/report/07001746/07001746.pdf）

	発効日		上限値 (mg/km)		
	新モデル	全新規登録車	ガソリン	ディーゼル	
			NOx	NOx	PM
ユーロ0	1991年10月	1993年10月	1,000	1,600	規定なし
ユーロ2	1996年1月	1997年1月	250	730	100
ユーロ1	1992年7月	1992年12月	490	780	140
ユーロ3	2000年1月	2001年1月	150	500	50
ユーロ4	2005年1月	2006年1月	80	250	25
ユーロ5	2009年9月	2011年1月	60	180	5
ユーロ6	2014年9月	2015年9月	60	80	5
日本	2009年10月		50	80	5

別紙(イタリアにおける電気自動車の出力の取り扱い)

- 自動車の出力については、どの州の税率表にも「自動車登録証に記載されている『最高出力』と書かれているが、ここでいう「最高出力」とは、税制上の出力 (potenza fiscale) であって、自動車の仕様書に書かれている瞬間最高出力ではない。自動車登録証に記載されている車両の出力は「自動車登録証上の出力 (potenza sul libretto)」、あるいはフランスと同様に「課税馬力 (フランス語では cheval fiscal、イタリア語では cavalli fiscali)」とも呼ばれ、エンジンのそれは車両のシリンダー容積 (自動車登録証に記載されている) に基づいて計算される。
- EV車については、国際連合欧州経済委員会 (United Nations Economic Commission for Europe) の規則第 85 号 (ECE R85) に定義されるところの「連続電流モードで給電されるパワートレインの 30 分間の平均正味最高出力 (maximum net power)」、つまり定格出力が税制上の出力とされる。
- またハイブリッド車の場合は、自動車登録証にはガソリンエンジンまたはディーゼルエンジンの租税上の出力のみが記載される。ハイブリッド車についても自動車税の減免措置が各州により設けられているが、納税義務が生じた場合、自動車税は自動車登録証に記載されたエンジンの出力のみに基づいて課税され、モーターの出力は考慮されない。また自動車税付加税についても、同じくエンジンの出力の 185KW を超える部分のみが課税の対象となる。
- EV車情報サイトである InsideEVS.it に掲載されている《Auto elettriche, potenza massima VS potenza di libretto》(EV車、最高出力と自動車登録書上の出力の比較) と題する記事 (※) には、日産リーフ MY18 のスペックと自動車登録証の記載事項の比較が紹介されているが、これを見ると、自動車登録証の (P.2) の欄に記載されている出力は左の表に出ている瞬間最高出力 (Potenza massima istantanea) の 110KW (150CV) ではなく、その下の行にある「30 分間の最高出力 (Potenza massima in 30 minuti)」の 90KW であることがわかる。

NISSAN LEAF MY18		VISIA PLUS	
Versione		BATTERIA IN ACQUISTO	
MODELLO			
Numero porte		5	
Numero posti		5	
MOTORE			
Alimentazione		Elettrica	
Tipologia motore		AC sincrono	
Potenza massima istantanea (1)	kw (CV) @ giri/min	110 (150) @ 3283-9795	
Potenza massima in 30 minuti	kw	90	
Coppia massima (1)	Nm @ giri/min	320 Nm / 0-3283	
Velocità di rotazione massima	giri/min	9795	
BATTERIA			
Tipo			*Ioni
Capacità	kwh		
Numero di moduli			
Numero di celle			
SISTEMA DI RICARICA			
Potenza carica batterie di bordo AC	kw		
Potenza carica rapida DC (Modo 4)	kw		
Corrente Max cavo di ricarica Modo 3 - Mennekes - Mennekes	A		
Lunghezza cavo di ricarica Modo 3	m		
Corrente Max cavo di ricarica Modo 2 - Mennekes - Schuko	A		
Lunghezza cavo di ricarica Modo 2	m		
TRASMISSIONE			
Selezione Marcia			
Trasmissione			
Rapporto di riduzione finale			

(D.1) NISSAN
(D.2) ZE1 A A02
(D.3) NISSAN LEAF 40KWH
(E) [REDACTED]
(F.1) 1995 (F.3) 1995 (G)
(I) 28.02.2018
(J) M1
(J.1) AUTOVETTURA PER TRASPORTO DI PERSONE -USO DI TERZI DA LOCARE SENZA CONDUC.
(J.2) AF (VEICOLO MULTIUSO)
(K) OESJN15EST001 e9*2007/46*6537*00
(L) 2 (N.1) (N.2) (N.3) (N.4) (N.5)
(O.1) (O.2)
(P.1) (P.2) 090,00 (P.3) ELETTR
(P.5) EM57
(Q) (S.1) 5 (S.2)
(U.1) (U.2)
(V.1) (V.2)
(V.3) (V.5)
(V.6) (V.7)
(V.9)

出典 : <https://insideevs.it/features/363335/auto-elettriche-differenza-potenza-massima-potenza-libretto/> (最終閲覧日 2023 年 7 月 31 日)

※ <https://insideevs.it/features/363335/auto-elettriche-differenza-potenza-massima-potenza-libretto/> (最終閲覧日 2023 年 7 月 31 日)

- デュアルモーターを搭載する電気自動車についても、その出力の取り扱いはシングルモーターの電気自動車と同様で、自動車登録証に記載されている租税上の出力が自動車税の課税指標となる。従ってそれは搭載されている 2 基のモーターの出力の合算値とは異なる。自動車やバイクに関する情報サイトである HDMOTORI.it に掲載されている、EV 車の最高出力と定格出力の違いに関する記事《 Auto elettriche: potenza massima VS potenza continua 》（EV 車：最高出力と定格出力の比較（※））には、テスラ・モデル 3 デュアルモーターの租税上の出力の例が取り上げられている。それによると同モデルの最高出力は 257KW であるが、自動車登録書に記載された出力は 153KW にすぎない。
- 同モデルを購入した場合、所有者が居住する州にもよるが、新車新規登録から少なくとも 5 年間は自動車税が免除され、それ以降はこの 153KW が同税の算定に用いられ、同じ環境性能と同じ出力のエンジン車に課税される額の 25%を支払えばよいことになる。また同モデルの自動車登録上の出力は 153KW で、185KW を超えないため、自動車税付加税の課税対象にはならない。この記事によると、自動車の仕様書や広告に記載されている最高出力と、租税上の出力（定格出力）の差は約 50%から 60%であるが、車種によりそれらの数値の差がより大きい場合も稀ではない、とのことである。

※<https://www.hdmotori.it/auto/guide/n540052/auto-elettrica-potenza-massima-vs-continua-p2/>（最終閲覧日 2023 年 7 月 31 日）

別紙(イタリアにおける議論)

- イタリアにおける今後の電気自動車への課税について、政府公式サイトや報道等を検索したものの、今後の状況が見通せるような情報は得られなかった。
 - 一方で、
 - ・ イタリアでは EV 車やハイブリッド車が税制上優遇されていることは確かであり、環境保全のために購入補助金制度の他に税制優遇措置を実施することにより、市民が年式の古いガソリン車を廃車にし、低公害車を購入することを各州が目指している状況であることや、
 - ・ 現在ロンバルディア州では電気自動車に対して恒久的な免税が認められているが、同州の環境配慮車優遇制度に関する 2016 年の報告書《 L' esenzione dalla tassa automobilistica per incentivare la sostituzione dei veicoli più inquinanti 》（高排出ガス車の買い換えを促進するための自動車税の免税）には、ロンバルディア州における大気汚染物質の濃度は国内基準および欧州基準を頻繁に超えており、その解決策として、年式が古く環境性能の悪い自動車を新しい環境対応車に換えることを奨励して交通公害を低減させるということが提案された、とあること、
 - ・ さらに、欧州委員会は、イタリアにおける大気中の二酸化窒素の濃度が EU の環境基準を上回っており、環境対策が不十分であるとして 2018 年に欧州司法裁判所に提訴していたが、同裁判所はイタリアがトリノ、ミラノ、ジェノヴァ、ローマ等の市街地域における二酸化窒素の濃度を基準値以下にするための措置を計画的かつ継続的に取らなかったとして、2022 年 5 月 12 日の判決第 ECLI :EU :C :2022 :380 号 で、イタリアに有罪判決を下していること、などを踏まえると、
- このような状況下において、政府が電気自動車等を始めとした環境性能の良い自動車に対して今後短期間のうちに課税を強化するといったことは考えにくいのではないかと推察される。

別紙「スペイン」

課税段階	取得段階	所有段階
税の名称 (日本語)	登録税：特定の交通手段に対する特別税 ※自動車だけでなく、船や飛行機にも課税される税金	自動車税
課税主体	国	市町村
課税客体	自動車等の取得	自動車等
課税指標	新車：自動車等の取得の際に付加価値税の課税標準として決定された金額 中古車：中古車等を取得した日の市場価格	課税馬力（自家用車及びトラクター） 座席の数（バス） 積載量（トラック、トレーラーやセミトレーラー） 総排気量（オートバイ）
税率	自動車のCO2排出量と居住する自治体によって異なる、 税率①(登録税)のとおり	税率②(自動車税)のとおり
税収 (直近3年分)	2019年：697百万ユーロ 2020年：446百万ユーロ 2021年：544百万ユーロ (出典) 欧州委員会 https://commission.europa.eu/index_fr 上記WEBサイトにて、税目名（スペイン語）で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification	2019年：1775百万ユーロ 2020年：1712百万ユーロ 2021年：1755百万ユーロ (出典) 欧州委員会 https://commission.europa.eu/index_fr 上記WEBサイトにて、税目名（スペイン語）で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification
備考	電気自動車など、CO2排出量が120g/kmを超えない自動車は免除	(マドリード市の場合) 電気自動車、燃料電池車、ゼロ・エミッション車、PHEVプラグイン・ハイブリッド車、航続距離延長電気自動車は、初年度から75%免除（期限なし）
参考HP等	(スペイン政府HP) https://administracion.gob.es/pag_Home/en/Tu-espacio-europeo/derechos-obligaciones/ciudadanos/vehiculos/compraventa/impuestos.html#-878a6110940d (スペイン国税庁HP) https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/en_gb/vehiculos-embarcaciones/primeramatriculacion-medios-transporte.html	(スペイン政府HP（関係法律の第四款参照）) https://www.boe.es/eli/es/rdlg/2004/03/05/2/con

税率①(登録税)

車両の分類 (各区分の主な車両)

区分	主な車両	区分	主な車両
第1項	・ CO2 排出量が 120g/km を超えない車両 ・ 内燃機関以外の単一のエンジンを搭載した車両	第6項	・ CO2 排出量が 100g/km を超えない、第9項(c)に該当しない二輪車
第2項	・ CO2 排出量が 120g/km 以上 160g/km 未満の車両	第7項	・ 第9項(c)に該当しない二輪車で、CO2 排出量が 100g/km を超え 120g/km 以下のもの
第3項	・ CO2 排出量が 160g/km 以上 200g/km 未満の車両	第8項	・ 第9項(c)に該当しない二輪車で、CO2 排出量が 120g/km を超え 140g/km 以下のもの
第4項	・ CO2 排出量が 200g/km 以上の車両 ・ CO2 排出量の測定が義務付けられている車両で、CO2 排出量が実証されていないもの ・ 中型商用車 (～12t)、パネルバン、小型トラック ・ 大型商用車 (～16t)、バス・トラック	第9項	a) c)に該当しない二輪車で、CO2 排出量が 140g/km 以上のもの b) c)に該当しない二輪車で、CO2 排出量が認定されていないもの c) 出力が 74kW (100ps) 以上で、CO2 排出量にかかわらず、走行中の車両の質量に対する最大出力 (kW/kg) が 0.66 以上の二輪車
第5項	・ 区分1～4及び区分6～9に該当しない車両 ・ 飛行機、プレジャーボート		

(税率の一例) 新車の場合、自動車等の取得の際に付加価値税の課税標準として決定された金額に乗じる税率

車両区分	イベリア半島とバレアレス諸島	カナリア諸島	セウタとメリージャ (北アフリカに位置)
第1項と第6項	0%	0%	0%
第2項と第7項	4.75%	3.75%	0%
第3項と第8項	9.75%	8.75%	0%
第4項と第9項	14.75%	13.75%	0%
第5項	12.00%	11.00%	0%

※ただし、自治州は上記税率を最大で15%引き上げる権限を有しているため、実際の各地域の適用税率は上記税率と異なる場合がある。

(税率が異なる場合の一例)

自治州	税率
アンダルシア州	区分4と区分9 : 14.75% 区分5 : 12.00%
アストゥーリアス州	第4項と第9項 : 16.00%

バレアレス州	第4項 : 16.00%
カンタブリア州	第3項 : 9.75% 第4項と第9項 : 15.00% 第5項 : 12.00%
カタルーニャ州	第4項と第9項 : 16.00%
エストレマドゥーラ州	第2項と第7項 : 4.75% 第3項と第8項 : 9.75% 第4項と第9項 : 16.00% 第5項 : 12.00%
ムルシア州	第4項と第9項 : 15.90%
バレンシア州	第4項と第9項 : 16.00%

税率②(自動車税)

乗用車	いわゆる「課税馬力」	基本の税率	マドリード市の場合 (2022 年)
	7 未満	12.62 ユーロ	20.00 ユーロ
	8 以上 12 未満	34.08 ユーロ	59.00 ユーロ
	12 以上 16 未満	71.94 ユーロ	129.00 ユーロ
	16 以上 20 未満	89.61 ユーロ	179.00 ユーロ
	20 以上	112.00 ユーロ	224.00 ユーロ
バス	座席数	基本の税率	マドリード市の場合 (2022 年)
	21 席未満	83.30 ユーロ	145.00 ユーロ
	21 席以上 50 席未満	118.64 ユーロ	212.00 ユーロ
	50 席以上	148.30 ユーロ	266.00 ユーロ
トラック	積載量	基本の税率	マドリード市の場合 (2022 年)
	1,000 kg未満	42.28 ユーロ	73.00 ユーロ
	1,000 kg以上 3,000 kg未満	83.30 ユーロ	149.00 ユーロ
	3,000 kg以上 10,000 kg未満	118.64 ユーロ	213.00 ユーロ
	10,000 kg以上	148.30 ユーロ	266.00 ユーロ
バイク	排気量	基本の税率	マドリード市の場合 (2022 年)
	125 cc未満	4.42 ユーロ	7.00 ユーロ
	125 cc以上 250 cc未満	7.57 ユーロ	12.00 ユーロ
	250 cc以上 500 cc未満	15.15 ユーロ	27.00 ユーロ
	500 cc以上 1,000 cc未満	30.29 ユーロ	60.00 ユーロ
	1,000 cc以上	60.58 ユーロ	121.00 ユーロ

※市役所は、上記標準税率に税条例に規定した係数を乗ずることにより、適用税率を引き上げることが可能。(係数は2を超えない範囲)

※歴史的価値がある車両又は少なくとも25年前に製造された車両の場合は最大100%の免税が可能。

※積載量が750キログラムを超えない非牽引車であるトレーラーおよびセミトレーラーは課税されない。

※セウタとメリージャに住む所有者に適用される税率は上記標準税率から50%軽減される。

別紙(スペインにおける議論)

- (在スペイン大使館に問い合わせ中であるが現時点回答なし。なんらかの回答があり次第別途回答予定。)

別紙 燃料課税(使用段階の税金)

課税段階	フランス	イタリア	スペイン
税の名称 (日本語)	エネルギー製品に対する国内消費税	エネルギー製品に対する物品税	炭化水素に対する特別税
課税主体	国	国	国
課税客体	燃料として使用されるエネルギー製品(ガソリン等)	燃料として使用されるエネルギー製品(ガソリン等)	燃料として使用されるエネルギー製品(ガソリン等)
課税指標	エネルギー製品が流通する時点の重量または体積	エネルギー製品が流通する時点の重量または体積	エネルギー製品が流通する時点の重量または体積
税率	税率①(フランス)のとおり。	税率②(イタリア)のとおり	税率③(スペイン)のとおり
税収 (直近3年分)	2019年: 31438 百万ユーロ 2020年: 27018 百万ユーロ 2021年: 30322 百万ユーロ (出典) https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名 (Taxe intérieure de consommation des produits énergétiques) で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification ※なお、自動車に使用されるガソリン等のみに特化した数値ではないことに留意	2019年: 25907 百万ユーロ 2020年: 21454 百万ユーロ 2021年: 24475 百万ユーロ (出典) https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名 (Imposta sugli oli minerali e derivati) で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification ※なお、自動車に使用されるガソリン等のみに特化した数値ではないことに留意	2019年: 13719 百万ユーロ 2020年: 11471 百万ユーロ 2021年: 12833 百万ユーロ (出典) https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名 (Impuesto sobre Hidrocarburos) で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification ※なお、自動車に使用されるガソリン等のみに特化した数値ではないことに留意
備考			
参考 HP 等	フランス政府 HP https://www.vie-publique.fr/fiches/21886-que-sont-les-droits-daccises-sur-les-energies-et-la-ticpe	イタリア政府 HP https://temi.camera.it/leg18/temi/tl18_accise.html#:~:text=Da%201%C2%B0%20gennaio%202015,40%20euro%20per%20mille%20litri.	スペイン政府 HP https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/impuestos-especiales-medioambientales/impuestos-especiales-fabricacion/hidrocarburos.html

別紙①(フランス)

フランスにおけるガソリン等の平均税率 (2022年1月7日時点) (出典: ACEA タックスガイド 2022)

		レギュラーガソリン (SP95-E10)	ハイオクガソリン (SP98)	ディーゼル	LPG
A 商品の固有価格	1ℓ当たり	0.691	0.746	0.693	0.690
B TICPE	1ℓ当たり	0.672	0.691	0.609	0.115
C 付加価値税	1ℓ当たり	0.273	0.288	0.260	0.149
D (B+C)	1ℓ当たり	0.944	0.979	0.870	0.265
E 最終価格	1ℓ当たり	1.635	1.725	1.563	0.895
F (D/E*100)	%	57.76	56.75	55.65	29.56

別紙②(イタリア)

イタリアにおけるガソリン等の平均価格 (2022年1月時点) (出典: ACEA タックスガイド 2022)

		無鉛ガソリン	ディーゼル	LPG
A 商品の固有価格	1ℓ当たり	0.604	0.601	0.432
B 燃料に係る税金	1ℓ当たり	0.728	0.617	0.147
C 付加価値税	1ℓ当たり	0.293	0.268	0.127
D (B+C)	1ℓ当たり	1.021	0.885	0.274
E 最終価格	1ℓ当たり	1.626	1.487	0.707
F (D/E*100)	%	62.8	59.5	38.8

別紙③(スペイン)

スペインにおけるガソリン等の平均価格 (2022年1月時点) (出典: ACEA タックスガイド 2022)

		レギュラーガソリン (SP95)	ディーゼル	LPG
A 商品の固有価格	1ℓ当たり	0.750	0.734	0.667
B 燃料に係る税金	1ℓ当たり	0.473	0.379	0.057
C 付加価値税	1ℓ当たり	0.257	0.234	0.152
D (B+C)	1ℓ当たり	0.730	0.613	0.209
E 最終価格	1ℓ当たり	1.480	1.347	0.877
F (D/E*100)	%	49.3	45.5	23.8

別紙 付加価値税(取得段階の税金)

課税段階	フランス	イタリア	スペイン
税の名称	付加価値税	付加価値税	付加価値税
課税主体	国	国	国
課税客体	自動車の商取引	自動車の商取引	自動車の商取引
課税指標	自動車の販売価格	自動車の販売価格	自動車の販売価格
税率	20% (自動車の場合)	22% (自動車の場合)	21% (自動車の場合)
税込 (直近3年分)	2019年: 173953 百万ユーロ 2020年: 161537 百万ユーロ 2021年: 184798 百万ユーロ (出典) https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名(フランス語)で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification	2019年: 111464 百万ユーロ 2020年: 99669 百万ユーロ 2021年: 120807 百万ユーロ (出典) https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名(イタリア語)で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification	2019年: 79301 百万ユーロ 2020年: 69435 百万ユーロ 2021年: 82250 百万ユーロ (出典) https://commission.europa.eu/index_fr 上記 WEB サイトにて、税目名(スペイン語)で検索し、以下のタイトルのエクセル参照 Questionnaire NTL - Detailed list of taxes and social contributions according to national classification
備考	(環境性能の良い自動車等への軽減無)	(環境性能の良い自動車等への軽減無)	(環境性能の良い自動車等への軽減無)
参考 HP 等	フランス政府 HP https://www.economie.gouv.fr/cedef/taux-tva-france-et-union-europeenne	イタリア政府 HP https://www.agenziaentrate.gov.it/portale/web/english/nse/business/vat-in-italy	スペイン HP https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/ayuda/manuales-videos-folletos/manuales-practicos/manual-iva-2022/capitulo-02-introduccion/funcionamiento-general-impuesto.html