

## EU による中国製 EV に対する CVD 調査について －日本の自動車関連産業への示唆－

独禁/通商・経済安全保障ニュースレター

2023 年 10 月 11 日号

執筆者:

[米谷 三以](#)

[k.kometani@nishimura.com](mailto:k.kometani@nishimura.com)

[平家 正博](#)

[m.heike@nishimura.com](mailto:m.heike@nishimura.com)

[藤井 康次郎](#)

[k.fujii@nishimura.com](mailto:k.fujii@nishimura.com)

[Daniel Moris](#)

[d.moris@nishimura.com](mailto:d.moris@nishimura.com)

本年 7 月に、「中国の EV 過当競争抑止政策と日本企業の対応 ―貿易救済措置の活用の可能性―」（2023 年 7 月 13 日号）と題する独禁/通商・経済安全保障ニュースレターにて、中国 EV メーカーの過剰供給能力が生じている可能性を受けて、米国や EU において、中国製 EV の市場アクセスを制限する動きがあり、今後、過剰生産分が日本市場に振り向けられる可能性があるため、日本においても、貿易救済措置の活用を検討しておく必要性が高まっていると述べました<sup>1</sup>。

このような中で、EU は、中国製 EV に関する中国政府の補助金政策を理由に、2023 年 10 月 4 日、中国製 EV に対する補助金相殺関税（Countervailing Duties）（以下「CVD」といいます。）の調査を開始しましたが、仮に中国製 EV に対して CVD が EU で課されると、EU 市場への輸出が制限されるため、過剰供給分が日本市場に振り向けられる可能性があるとの上記懸念が益々高まる可能性があります。同時に、今回の欧州委員会の調査は、日本が、将来、この分野で貿易救済措置を活用していく上で大いに参考になる事例と考えられます。

そこで、本稿では、欧州委員会が開始した中国製 EV に対する CVD 調査の概要を説明するとともに、日本の自動車関連産業への示唆を論じます。

### 1. 中国製 EV に対する CVD 調査

#### (1) CVD 調査とは

現在、多くの国において、補助金の影響を受けた輸入に対してその影響を相殺するために課す CVD の制度が採用されています。CVD については、WTO 協定の一部である補助金協定（Agreement on Subsidies and Countervailing Measures）（以下「WTO 補助金協定」といいます。）が規律を設けています。CVD を賦課する要件は、各国国内法が定められていますが（例えば、日本では、関税率法 7 条及び相殺関税に関する政令が詳細を定める）、WTO 補助金協定は、これら国内法が満たすべき最低限の要件（実体要件及び手続要件）を規定していますが、その概要は、以下のとおりです。

- 調査当局は、賦課に先立つ調査を通じて、①補助金を受けた貨物の輸入、②国内産業の損害、及び

---

<sup>1</sup> [中国の EV 過当競争抑止政策と日本企業の対応 ―貿易救済措置の活用の可能性―（2023 年 7 月 13 日号） | N&A ニュースレター | ナレッジ | 西村あさひ \(nishimura.com\)](#)

③両者間の因果関係の存在を認定する必要。

- 上記①の「補助金」は、(a)政府又は公的機関からの、(b)資金的貢献で、(c)受け手に「利益」が生じるものを言う。ここで問題とされる補助金の交付主体には、政府機関だけでなく、公的機関も含まれ、過去には、韓国の政府系金融機関や中国の国有銀行が公的機関に該当すると判断された事例も存在。
- 上記①乃至③の要件を満たす場合、存在が認定された補助金の「利益」の額を超えない範囲で CVD を課すことが認められる。
- 調査当局は、上記①乃至③を認定するため、国内産業の申請に基づき又は職権で調査を開始できる。当該調査は、原則 1 年以内に完了する必要があるが、18 ヶ月まで延長可能。

## (2) EU における CVD 調査の動向

2023 年 9 月 13 日、EU のフォンデアライエン委員長は、欧州議会での演説で、中国製 EV について、「国家補助金により価格が人為的に低く抑えられている。」と述べて、CVD 調査を行う意向を示しました<sup>2</sup>。当該方針を受けて、欧州委員会は、2023 年 10 月 4 日、中国製 EV に対する CVD 調査開始の通知を公表しました<sup>3</sup>。現時点で公開されているのは、かかる調査開始通知 (Notice of initiation) のみであるが、当該通知書によれば、本件の CVD 調査の特徴として、下記点が挙げられます。

- CVD 調査は、国内産業による申立て又は職権で開始できるとされていますが、国内産業の申立てを受けての調査開始が通例です。しかし、本件は、職権で調査開始がなされており、欧州委員会や EU 加盟国の意見を踏まえて、政策的観点から調査が開始された可能性があります (実際、過去には、フランス政府及び産業界が、強く対応を求めているとも報じられています<sup>4</sup>)。
- 本件にて調査対象となっているのは、中国製の新しい (中古品でない) バッテリー電気自動車であって、主に運転手を含む 9 人以下の輸送用に設計され、1 つ以上の電気モーターのみで推進されるものとされています。また、自動二輪車は、調査対象には含まれていません。
- 欧州委員会は、現時点で問題とする補助金として、①国有銀行が提供するさまざまな助成金、ローンの提供、輸出信用及び信用枠、②国有銀行及びその他の金融機関による優遇条件による債券の引き受け、③優遇的な輸出保険、④所得税の減免、⑤配当税の免除、⑥輸出入税の還付、⑦VAT の免除とリベート、⑧政府による安価での物品 (原材料、投入材料、部品など) 及びサービスの提供等を例示しています。なお、当該補助金の詳細は、別途、メモランダムに整理されており、利害関係

---

<sup>2</sup> [State of the Union Address by President von der Leyen \(europa.eu\)](https://europa.eu/press-room/en/press-summaries/2023-09-13-president-von-der-leyen-addresses-parliament)

<sup>3</sup> [Commission begins investigation on electric cars from China \(europa.eu\)](https://europa.eu/press-room/en/press-summaries/2023-10-04-commission-begins-investigation-on-electric-cars-from-china)

<sup>4</sup> <https://www.politico.eu/newsletter/brussels-playbook/eu-eyes-chinese-cars-vestagers-google-break-up-plan-ukraine-security-vows/>

者は閲覧が可能となっています。

- 欧州委員会は、上記補助金により、EU 国内産業に損害が生じる「おそれ」(threat of injury)があることを示す証拠があるとして調査を開始しています。具体的には、①中国製 EV の輸入が、絶対量でも、市場シェアの面でも増加していること、②中国における過剰供給能力の存在及び同能力の増加が予測されること、③EU 市場の価格面で参入する魅力があること、④中国製 EV により EU 製 EV の価格を押し下げたり、価格上昇を妨げていること、⑤EU 産業は、自動車の完全な電動化に向けて、競争力を維持するための巨額の投資を行っており、当該投資に見合う形で EV の販売数量を増加させる必要があること等を挙げています。
- 中国製 EV の生産者も、EU 製 EV の生産者も、多数にのぼるため、サンプリングの手法を用いて、調査を実施するとしています。当該手法を用いる場合に、サンプリングの対象とならなかったが、調査に協力した中国製 EV の生産者の税率は、サンプリングの対象となった中国製 EV の生産者の税率の加重平均を上回らないが、個別の税率が適用されるか、一律の税率が適用されるかは、今後の調査次第とされています。なお、調査に非協力であった中国製 EV の生産者には、より高い税率が課される可能性があります。
- 中国製 EV の生産者、EU 製 EV の生産者、生産者、サプライヤー、需要家等は、自己の活動と、調査対象製品との客観的な関係を示した場合、利害関係者として、調査に参加して意見等を述べる事ができます。
- 調査は、基本的には 12 ヶ月で完了しますが、13 ヶ月に延長される可能性があります。また、通常、調査開始から 9 ヶ月以内に、暫定措置が課されることがあります。

## 2. 日本の自動車関連産業への示唆

前回のニュースレターである「中国の EV 過当競争抑止政策と日本企業の対応 ―貿易救済措置の活用の可能性―」(2023 年 7 月 13 日号)で指摘のとおり、米国や EU では、中国製 EV の市場アクセスを制限する方向で規制が進展しており、この流れは中長期的にも継続する可能性が高いと考えられます。また、従来、日本のエコカー補助政策が WTO 協定と整合する内外無差別的な設計であったこともあいまって、特に日本市場が、中国製 EV の輸出攻勢の対象となる懸念があります。このような中で、中国製 EV の日本への輸入が「不公正」な輸入である場合、日本企業としては、WTO 協定上認められた対抗手段として、貿易救済措置の活用を検討する必要性が高まっていると思われます。

日本では、今回 EU が調査を開始した CVD は、2006 年に、韓国のハイニックス社製 DRAM に課した 1 件しかなく<sup>5</sup>、活用がそれほど進んでいない貿易救済措置の類型となります。もっとも、近年、日本政府内では、「相殺関税措置の活用に向けた提言」(2021 年 8 月 30 日)が公表されるなど、CVD のより積極的な活用に向けた取組がなされています。また、昨年成立した、経済施策を一体的に講ずることによる安全保障の確保の推進に関する法律(経済安全保障推進法)においては、日本政府が、職権で、CVD を含む貿易救済

<sup>5</sup> [大韓民国ハイニックス社製 DRAM \(METI/経済産業省\)](#)

措置の調査を開始することができる旨が明文化されています。

このような状況を踏まえて、日本の自動車関連業界としては、今回の EU による CVD 調査が、今後、中国製 EV への対応について大いに参考になる事例であり、当該調査において、中国のどのような補助金政策が問題とされているのか、EU はどのようなロジックを用いて EU 産業の損害や、中国の補助金政策と EU 産業の間の因果関係を認定しているのか等について、情報収集や分析を進めることが肝要と考えられます。

当事務所では、クライアントの皆様のビジネスニーズに即応すべく、弁護士等が各分野で時宜にかなったトピックを解説したニュースレターを執筆し、随時発行しております。N&A ニュースレター購読をご希望の方は [N&A ニュースレター 配信申込・変更フォーム](#) よりお手続きをお願いいたします。

また、バックナンバーは [こちら](#) に掲載しておりますので、あわせてご覧ください。

本ニュースレターはリーガルアドバイスを目的とするものではなく、個別の案件については当該案件の個別の状況に応じ、日本法または現地法弁護士の適切なアドバイスを求めていただく必要があります。また、本稿に記載の見解は執筆担当者の個人的見解であり、当事務所または当事務所のクライアントの見解ではありません。

西村あさひ法律事務所・外国法共同事業 広報室 [newsletter@nishimura.com](mailto:newsletter@nishimura.com)