

EU による中国製 BEV の補助金調査 ― 現状と今後の見通しについて ―

独禁/通商・経済安全保障ニューズレター

2024 年 5 月 31 日号

執筆者:

[藤井 康次郎](#)k.fujii@nishimura.com[吉井 一希](#)k.yoshii@nishimura.com[平家 正博](#)m.heike@nishimura.com

1. 背景

欧州委員会は、2023 年 10 月 4 日、中国製バッテリー式電気自動車（以下「BEV」という。）に対する、補助金相殺関税調査（以下「本件調査」という。）を開始した¹。現在、調査当局は、中国製 BEV が中国政府等による補助金の支援を受けているかや、BEV の輸入により EU メーカーに損害が生じるおそれがあるか等を調査しており、これらが認められれば、補助金相殺関税（追加関税）が発動されることとなる。

2024 年 7 月 4 日までに、本件調査の暫定結果が公表されるとともに、暫定措置が講じられる可能性があり、2024 年 6 月 5 日までに、かかる暫定措置の概要を予め公表することが予定されている（ただし、2024 年 5 月 29 日時点では、2024 年 6 月 6 日から 9 日まで実施される欧州議会選挙への影響を回避するため、暫定措置の概要の公表が当該選挙後まで延期される見込みであることが報じられている²。）ことから、以下では、公表情報をベースに、現時点で判明している調査状況を整理するとともに、今後の見通しについて論じることとする。

2. 本件調査の概要

補助金相殺関税とは、政府補助金を受けて生産された貨物の輸出が輸入国の国内産業に損害を与えている場合、当該補助金の効果を相殺する目的で賦課される特別な関税をいう。補助金相殺関税を賦課するには、①補助金、②国内産業の損害、③因果関係を認定する必要があるとあり、調査当局は、国内外の利害関係者（生産者、輸入者、需要家等）に質問状を送付し、調査を行う。本件調査は、このような補助金相殺関税を中国製 BEV に課すことができるかについて調査を行うものだが、その概要は、下記のとおりである。

(1) 本件調査の対象

本件調査の対象は「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（自動二輪車は、調査対象には含まれない。）」と定義されている。なお、本件調査は、中国製の BEV を調査対象としているため、中

¹ [European Commission, "Commission launches investigation on subsidised electric cars from China" \(4 October 2023\)](#). 当事務所ニューズレター「EU による中国製 EV に対する CVD 調査について（2023 年 10 月 11 日号）」もご参照。

² [Reuters, "EU Commission to postpone Chinese EV tariff decision, source says" \(29 May 2024\)](#)

国メーカーが製造する BEV だけでなく、非中国メーカーが中国で製造する BEV も調査対象となる。

(2) 本件調査において問題とされる補助金（上記要件①）

本件調査の対象は、政府による資金の無償提供や減税・免税に加えて、市場と比較して有利な条件で行われる融資や取引も対象となる点で、通常イメージする補助金より広範である。例えば、本件調査の調査開始通知³において、下記のような補助金が調査対象として記載されている。

- 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
- ⑦ VAT の免除・還付
- ⑧ 政府による安価での物品（原材料、投入材料、部品等）及びサービスの提供

調査当局は、海外生産者に質問状を送付し、補助金の有無や金額等を確認することとなるが、海外生産者が、未回答・回答不十分の場合は、入手可能な事実（Facts Available）に基づいて認定を行うことができ、通常、海外生産者に不利な形で認定が行われることとなる。本件では、中国製 BEV の生産者が多数にのぼるため、サンプリングの手法が用いられており、BYD、SAIC、吉利がサンプリングの対象となっている（Tesla は中国で生産しているがサンプリングの対象になっていない。）⁴ことや、2024 年 5 月、欧州委員会が、BYD、SAIC、吉利に対して、情報提供が不十分であると警告した旨が報じられており⁵、仮に EU の調査当局が情報提供につき不十分であると判断した場合、本件においても、入手可能な事実（Facts Available）を基とする認定が使われ、税率が高額となる可能性がある。

なお、欧州委員会は、2024 年 4 月、中国政府により市場歪曲が生じていることについて、詳細な報告書を公表したが⁶、当該報告書の内容が、本件調査においても参照される可能性がある。同報告書は、①中国経済全体の市場歪曲的性格、②生産要素（土地、エネルギー、原材料等）ごとの市場歪曲的状况、③産業分野ごとの市場歪曲的状况を説明するものであるが、③の内容として、EV を含む新エネルギー車（New Energy Vehicle. 以下「NEV」という。）市場の状況を詳説した上で、中国の NEV 産業やバッテリー産業において、中国政府の介入による市場歪曲が見られると議論する。具体的には、中国は内燃機関自動車（ICEV）製造において劣っていたことから、他国に先がけて NEV 市場に注力した上で、NEV 産業の成長の

³ [Notice of initiation of an anti-subsidy proceeding concerning imports of new battery electric vehicles designed for the transport of persons originating in the People's Republic of China \(OJ C, C/2023/160\)](#)

⁴ 例えば、[Politico, "Tesla is furious it's not in EU's Chinese subsidy probe. Here's why" \(10 November 2023\)](#)。

⁵ 例えば、[Reuters, "EU says information from three Chinese EV makers insufficient" \(5 May 2024\)](#)。

⁶ [European Commission, "Commission updates report on state-induced distortions in China's economy" \(10 April 2024\)](#)

ため、中国政府により、以下の措置が行われてきたと論じる。

- デュアルクレジット規制：生産目標に到達しない事業者に、生産目標に到達した事業者からクレジットを購入することを義務付け。大規模事業者に有利に働く措置であり、市場集中度を高めた。
- 補助金・税優遇：特定の NEV の種類について、補助金・税優遇を通じて価格を抑制。
- 地方自治体・国有銀行による投資・融資：雇用や収入の確保のため、地方自治体や国有銀行による資本注入が行われ、NEV 生産企業と政府との資本的関係が強化。

(3) 本件調査において問題とされる EU 域内産業への影響（上記要件②及び③）

また、上記のとおり、EU の調査当局は、補助金相殺関税を課すためには、補助金の支援を受けた輸入品により、EU 域内産業に損害が生じていることを認定する必要があるが、本件調査の調査開始通知は、下記事情から、EU 域内産業に損害が生じる「おそれ」（threat of injury）がある可能性を説明している。

- ① 中国製 BEV の輸入が、絶対量でも、市場シェアの面でも増加している。
- 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。
- ③ EU 市場に価格面で参入する魅力がある。
- ④ 中国製 BEV により EU 製 BEV の価格を押し下げられたり、価格上昇が妨げられたりしている。
- ⑤ EU 域内産業は、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 BEV の販売数量を増加させる必要があること。

ここで重要なのは、中国製 BEV により、現に EU 域内産業に損害が生じている点を問題としているのではなく、中国製 BEV の安価な輸入を認めると、EU メーカーが、EU 域内にて十分に投資を回収することができなくなることで、将来、EU 域内産業に損害が生じる点を問題とする等、将来の EU メーカーへの影響を考慮して、予防的に措置を講じることを念頭に置いている点である。

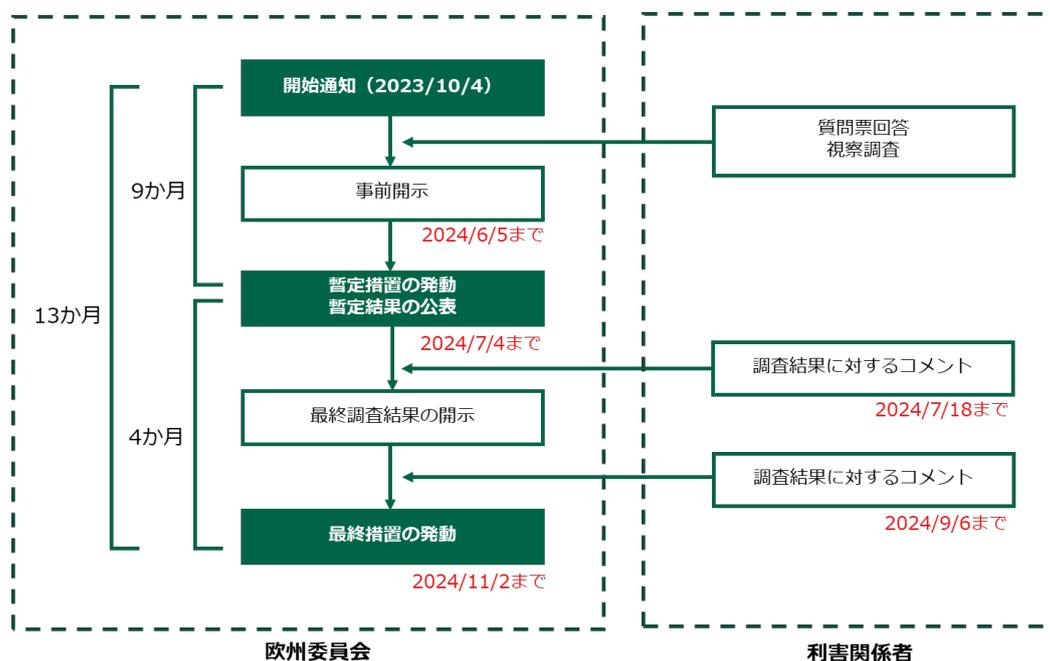
本件調査において、EU の調査当局は、EU 域内の生産者、輸入者、需要家等に質問状を送付し、中国製 BEV が、EU メーカーの BEV の生産量・販売量・価格・損益等にどのような影響を与えたか、又は与え得るか、調査を実施していると思われる。

(4) 今後のタイムライン

本件調査に基づく最終措置は 2024 年 11 月 2 日までに発動される予定だが、上述のとおり、暫定措置の発動及び暫定結果の公表は、2024 年 7 月 4 日までに行われる。また、これに先立ち、2024 年 6 月 5 日までに、事前開示として、暫定措置の発動の有無、及び発動する場合にはその概要（生産者別の税率）が利害関係者に通知され、また公表される。ただし、2024 年 5 月 29 日時点では、2024 年 6 月 6 日から 9 日まで実施される欧州議会選挙への影響を回避するため、事前開示が当該選挙後まで延期される見込みであることが報じられている⁷。

⁷ [Reuters, "EU Commission to postpone Chinese EV tariff decision, source says" \(29 May 2024\)](#) 事前開示を暫定措置の発動の 4 週間前（2024 年 6 月 5 日）までに実施することは法令で定められたタイムラインであるところ（Regulation (EU) 2016/1037, Article 29a）、事前開示を延期する法的な根拠については現時点で明確ではない。

図表：今後のタイムライン



3. 今後の見通し

上述のとおり、2024年11月2日までに、本件調査に基づく最終措置が発動される予定だが、実際に最終措置として補助金相殺関税が発動された場合、次のようなシナリオが考えられる。

まず、短期的には、補助金相殺関税が賦課されることにより、中国製 BEV の価格が引き上げられ、これに伴って EU 域内での BEV 価格も全体的に上昇すると予想される。さらに、補助金相殺関税の影響を受ける企業が、その賦課を免れようとする（第三国からの EU 輸出、部分品の EU 輸出と EU 現地での組立て、EU メーカーの買収等）が予測されるが、これに対しては、補助金相殺関税を迂回しているとして、EU の迂回防止制度に基づく調査が開始される可能性や、外国直接投資規制や外国補助金規制の問題が生じる可能性がある。

また、中長期的には、中国製 BEV に対抗する上で、補助金相殺関税措置のみでは不十分であるとして、EU による、追加的な措置が講じられる可能性がある。実際、米国では、中国製 BEV の価格競争力が高いため、IRA による税額控除 7,500 ドルのみでは、中国製 BEV を止められないとの危機感から、近時、通商法 301 条に基づく 100% の関税引き上げの議論が生じており、EU においても、同様の議論が生じる可能性はある。具体的に、補助金相殺関税以外の政策手法として、どのような政策手法が用いられるか現時点では予測が困難だが、例えば、補助金、製品規格、サプライチェーン規制等が模索される可能性があり、その際、日本企業も、巻き込まれる形で不利益を受けるおそれがないか、政策動向を注視することが重要である。

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等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 広報課 newsletter@nishimura.com