

# 中国法務 Legal Flash

## 双積分(デュアルクレジット)制度の正式公布:従来型自動車メーカーの課題

### 概要

- 2017年9月27日、国家工業・情報化部(以下「工業・情報化部」)、財政部、商務部、税関総署及び国家質量監督検閲検疫総局は《乗用車企業平均燃料消費量及び新エネルギー車クレジット並行管理弁法》(以下「弁法」)を共同で公布し、弁法は2018年4月1日に発効する。
- 弁法では、その適用範囲を中国国内の乗用車生産企業及び乗用車輸入企業(以下「乗用車企業」と総称)と明確に規定している。
- 弁法では、乗用車企業平均燃料消費量クレジット(以下「エネルギー消費クレジット」)及び新エネルギー車クレジット(以下「新エネルギークレジット」)の並行管理制度が新設された。具体的には、弁法は中国国内の各乗用車企業に対し、毎年度のエネルギー消費クレジット及び新エネルギークレジットの計算を要求し、指定期間内に工業・情報化部に計算報告を提出することを義務付けている。また弁法では、乗用車企業に対し、エネルギー消費クレジット並びに新エネルギークレジットがプラスの場合の処理と、マイナスの場合の相殺について規則が設けられている。
- 弁法では、エネルギー消費クレジットがマイナス、並びに新エネルギークレジットがマイナスの状況について、指定期限内にゼロにならない場合の法的影響についても明確にしている。
- 弁法では、合弁乗用車企業及びその外国出資企業による中国における新エネルギー乗用車(以下「新エネ乗用車」)産業の基盤構築の加速を促進し、中国における新エネ乗用車の生産量又は輸入量を増加させることが明記されている。

2017年11月

### 詳細

2017年9月27日、13ヶ月にも及ぶ長期の二度の意見募集を経て、工業・情報化部、財政部、商務部、税関総署並びに国家質量監督検閲検疫総局は《乗用車企業平均燃料消費量及び新エネルギー車クレジット並行管理弁法》(以下「弁法」)を共同で公布し、弁法は2018年4月1日に発効します。今般の弁法公布は、中国政府が新エネルギー車(以下「新エネ車」)の発展について重大な一歩を踏み出したことを示しており、中国の新エネ車の発展に大きな変革が訪れたことを意味しています。

### 適用範囲

弁法は、中国国内の乗用車生産企業と乗用車輸入企業に適用されます。さらに、弁法で称する乗用車は、《自動車及びトレーラー類型の専門用語及び定義》(GB/T 3730.1-2001)で定義する乗用車と基本的に一致します。同時に、乗用車には従来型乗用車と、新エネ乗用車の両方が含まれます。

### クレジット計算

弁法では、乗用車企業のエネルギー消費クレジット並びに新エネルギークレジットの並行管理制度が新たに設けられました。具体的には、弁法では中国国内の各乗用車企業に対し、毎年度のエネルギー消費クレジット並びに新エネルギークレジットを計算し、指定期間内に工業・情報化部に計算報告を提出することを要求しています。また弁法では、乗用車企業に対し、エネルギー消費クレジット並びに新エネルギークレジットがプラスの場合の処理と、マイナスの場合の相殺について規定が設けられています。

## 計算サイクル

弁法では、エネルギー消費クレジット並びに新エネルギークレジットの計算サイクルはいずれも毎年 1 月 1 日から 12 月 31 日であると規定しています。国内で生産する乗用車は、機動車完成車工場出荷合格証に記載する製造日をもとに、対応する年度を確定します。輸入乗用車は、強制的製品認証車輛の車載検査票の発行日をもとに、対応する年度を確定します。

## エネルギー消費クレジットの計算

エネルギー消費クレジットとは、乗用車企業平均燃料消費量標準値と実際値との間の差異と、計算年度内の乗用車生産量又は輸入量との積を指します(計算結果は四捨五入して整数とする)。エネルギー消費クレジットは、下記の公式で表示することができます。

$$\text{エネルギー消費クレジット} = (\text{平均燃料消費量標準値} - \text{平均燃料消費量実際値}) \times \text{年度乗用車生産量又は輸入量}$$

上記の公式に依拠して、平均燃料消費量標準値が平均燃料消費量実際値を上回る場合、乗用車企業のエネルギー消費クレジットはプラスになります。その反対の場合は、エネルギー消費クレジットがマイナスになります。私どもの理解では、上記の公式では、乗用車企業に有効な措置を採らせ、その平均燃料消費量の実際値が国家規定の燃料消費量の標準値を超過しないことを確保することに重点が置かれています。そうでなければ、当該乗用車企業は弁法の規定に従い、そのエネルギー消費のマイナスクレジットを相殺しなければなりません。

## 新エネルギークレジットの計算

新エネルギークレジットとは、乗用車企業の新エネ車クレジットの実際値と標準値との差異を指します。新エネルギークレジットは下記の公式で表示することができます。

$$\text{新エネルギークレジット} = \text{新エネ車クレジット実際値} - \text{新エネ車クレジット標準値}$$

上記の公式に依拠して、新エネ車クレジット実際値が新エネ車クレジット標準値を上回る場合、乗用車企業の新エネルギークレジットはプラスになります。その反対の場合は、新エネルギークレジットはマイナスになります。新エネ車クレジット実際値とは、乗用車企業が計算年度内に生産又は輸入する新エネ乗用車の各車種のクレジットと、当該車種の生産量又は輸入量との積の和を指します(計算結果は四捨五入して整数とする)。新エネ車クレジット標準値とは、乗用車企業の計算年度内の従来型乗用車の生産量又は輸入量と、新エネ車クレジット比率との積を指します(計算結果は四捨五入して整数とする)。上記の公式では、従来型乗用車を生産又は輸入する企業は必ず、一定比率の新エネ乗用車を生産又は輸入しなければならないことに重点が置かれています。

従来型乗用車の年度生産量又は輸入量が 3 万台未満の乗用車企業は、新エネ車クレジット比率はゼロとなり、即ち当該乗用車企業の新エネ車クレジット標準値はゼロとなります。従って、当該企業が輸入又は生産する各新エネ車は、新エネルギークレジットがプラスになります。従来型乗用車の年度生産量又は輸入量が 3 万台以上の乗用車企業は、2019 年から新エネルギークレジットの計算を開始します(弁法の効力が生じる 2018 年からの開始ではない)。この取決には、乗用車企業の設立から 1 年の猶予期間を以って、新エネ乗用車の生産又は輸入規模の拡大を後押しする狙いがあります。

## プラスクレジットの処理と、マイナスクレジットの相殺

弁法では、エネルギー消費クレジットのプラス部分、並びに新エネルギークレジットのプラス部分の処理について、それぞれ異なる規定が設けられています。

---

<sup>1</sup>エネルギー消費クレジットは弁法で初めて提起された概念だが、実際には工業・情報化部が 2013 年に公布した《乗用車企業平均燃料消費量計算弁法》の中で既にエネルギー消費クレジットに類似する管理制度が導入されている。

## エネルギー消費クレジットがプラスの場合の処理

エネルギー消費クレジットがプラスの場合、弁法では当該プラスクレジットは繰越又は取引の 2 種類の方法で処理することができますと規定されています。

繰越とは、乗用車企業が当年度のエネルギー消費クレジットのプラス部分を以降の年度に繰り越して使用することを指します。繰り越して使用する状況下では、弁法では繰越有効期間は 3 年を超えてはならないと規定されています。同時に、弁法は繰越年度に基づき、エネルギー消費クレジットのプラス部分の繰越に対して 80%と 90%の 2 段階の繰越比率を設定しており、即ち乗用車企業が当年度のエネルギー消費クレジットのプラス部分の全てを以降の年度に繰り越して使用することはできないと規定しています。

取引とは、乗用車企業が当年度エネルギー消費クレジットのプラス部分をその関連会社に譲渡することを指します。取引を行う状況下では、弁法ではエネルギー消費クレジットのプラス部分を譲受する企業は譲渡する側の企業の関連会社でなければならないことが規定されています。同時に、譲受企業が譲受するエネルギー消費クレジットのプラス部分は譲受した当年度内における使用に限定され、その他の乗用車企業に再度譲渡することはできません。弁法下における関連会社の定義は、一般会社法下の関連会社の定義とは異なります。特に国内の合弁自動車企業については、伝統的エネルギー（従来の燃料消費型）自動車の合弁企業と新エネルギー合弁企業において、25%以上の持分を保有する中国側出資者が異なる場合、弁法規定下の関連会社とは認定されず、相互にエネルギー消費クレジットのプラス部分を譲渡することはできません。

## 新エネルギークレジットがプラスの場合の処理

2019 年に生じた新エネルギークレジットのプラス部分は、2020 年に振り替えて使用することができることに加え、弁法では新エネルギークレジットのプラス部分の処理は取引方式を通じてのみ実施され、乗用車企業が以降の年度に繰り越して使用することはできないと規定されています。同時に弁法では、譲渡企業がその新エネルギークレジットのプラス部分を、その他の全ての乗用車企業に譲渡できることが規定されています。この制度が整備された目的は、乗用車企業による新エネルギークレジットのプラス部分の取引を奨励することであり、同時に一部の乗用車企業がクレジット売却を怠り、中国自動車産業の健全な発展を阻害する状況を回避することにあると私どもは理解しています。

## エネルギー消費クレジットのマイナス部分の相殺

乗用車企業のエネルギー消費クレジットのマイナス部分は、以下の方法で相殺（残高をゼロにリセット）することができます。

- 当該企業が繰り越したエネルギー消費クレジットのプラス部分の使用
- 当該企業が関連会社から譲受したエネルギー消費クレジットのプラス部分の使用
- 当該企業に生じた新エネルギークレジットのプラス部分の使用
- 当該企業が購入した新エネルギークレジットのプラス部分の使用

## 新エネルギークレジットのマイナス部分の相殺

エネルギー消費クレジットのマイナス部分と異なり、乗用車企業は自社に生じた新エネルギークレジットのマイナス部分を相殺するにあたり、必ず新エネルギークレジットのプラス部分を購入して相殺しなければなりません。

全国的に見ると、中国自動車工業協会が公開するデータでは、2016 年中国新エネルギー乗用車生産量は約 52 万台であり、従来型乗用車の生産量は 2400 万台近くにのぼっています。1 台の新エネルギー車のクレジットを 3 クレジットと仮定すると、2016 年の全乗用車企業の新エネルギークレジット実際値は 156 万クレジットとなります。10%の新エネルギークレジット比率に基づき試算すると、2016 年の全乗用車企業の新エネルギークレジット標準値は 240 万クレジットとなります。このように、2016 年の全乗用車企業の新エネルギークレジットのギャップは 84 万クレジットに達します。このような比較的大きなギャップは、新エネルギークレジットのプラス部分の取引価格を極度に引き上げる可能性があるとして私どもは予測しています。また試算によると、どのように取引が行われても、一部の乗用車企業が十分な新エネルギークレジットのプラス部分を獲得できないため、当該クレジットのマイナス部分との相殺ができない状況が生じるものと予測されます。

## エネルギー消費クレジットのマイナス部分と、新エネルギークレジットのマイナス部分が規定に従い相殺され残高がゼロにリセットされない場合の法的罰則

弁法では、乗用車企業の前年度のエネルギー消費クレジットのマイナス部分と、新エネルギークレジットのマイナス部分は必ず、工業・情報化部が前年度乗用車企業平均燃料消費量及び新エネルギー車クレジット計算状況報告を公布してから 90 日以内に相殺し、残高をゼロにリセットしなければなりません。上記の期限までにクレジット残高がゼロにリセットされない場合、関連する乗用車企業は工業・情報化部に対し当年度の乗用車生産又は輸入調整計画を提出し、当年度に発生が予想されるクレジットのプラス部分が未相殺のマイナス部分を相殺できるようにしなければなりません。同時に、クレジットのマイナス部分がゼロにリセットされる前に、当該企業の燃料消費量が《乗用車燃料消費量評価方法及び指標》で設定される燃料消費量の目標値に達しない場合、当該企業の新製品について、工業・情報化部は中国市場へのアクセス又は輸入を許可しないことが規定されています。

### 合弁乗用車企業に対する弁法の影響

#### 合弁乗用車企業のエネルギー消費クレジットに対する圧力は比較的小さく、またわずかな余剰が許容される

工業・情報化部公布の 2016 年度乗用車企業平均燃料消費量状況報告(以下「2016 年燃費報告」)によると、奇瑞捷豹路虎汽車有限公司(Chery 及び Jaguar-Land Rover 合弁会社)等、SUV 等高燃費車種を主要製品とする少数の合弁乗用車企業を除き、大多数の合弁乗用車企業の平均燃料消費量実際値はいずれもその標準値を下回っています<sup>2</sup>。このような状況から、大多数の合弁乗用車企業にとってエネルギー消費クレジットの圧力は重大なものではなく、クレジット残高もいくぶん余剰が生じるものと考えられます。この背景には、従来型乗用車は省エネ技術において先駆的地位にあることが挙げられます。しかし、企業平均燃料消費量係数が 134%(2016 年)から 100%(2020 年)にまで徐々に引き下げられることに伴い、合弁乗用車企業は依然として乗用車の燃費値を継続的に改善させ、日増しに厳格化する中国政府の燃費標準値の要件を満たすことが今後課題になります。

#### 合弁乗用車企業の新エネルギークレジットのギャップは重大であり、合弁乗用車企業及びその外国出資企業に対する中国国内での新エネ車産業成長のプレッシャーは高い

合弁乗用車企業について言及すると、目下、当該乗用車企業の中国における新エネ乗用車生産量及び輸入量は基本的に無視できるほどの程度です。この状況を、弁法で規定する新エネ車クレジット実際値の計算公式に当てはめると、目下合弁乗用車企業の新エネ車クレジット実際値はほぼゼロに等しいことが分かります。さらに、合弁乗用車企業の中国における従来型乗用車の生産量は比較的多いのが現状です。上汽大衆汽車有限公司を例にとると、2016 年燃費報告では、2016 年の当該企業の従来型乗用車生産量は 200 万台近くにのぼります。従って、従来型乗用車と新エネ乗用車の生産・輸入量における巨大な差異が、合弁乗用車企業に重大な新エネルギークレジットのギャップをもたらす原因となっています。新エネルギークレジットのギャップを埋めるために、合弁乗用車企業は以下の方法を選択することができます：(a) その他乗用車企業から新エネルギークレジットのプラス部分を買取る、(b) 従来型乗用車の生産・輸入数量を減少させる、又は(c) 新エネ乗用車の生産・輸入量を増加させる。新エネルギークレジットのプラス部分が多い企業との取引価格、並びに従来型乗用車の生産・輸入量の抑制は、企業の営業利益に直接的に影響するため、現在、世界の大手自動車メーカー各社は中国における新エネ乗用車の生産・輸入量の増加に高い意欲を示しています。弁法公布の前後に、国際的自動車メーカー(例えば、大衆、ダイムラー、フォード、ルノー・日産等)がいずれも、中国における新エネ車合弁案又は出資計画を既に発表していたことは注目に値するでしょう。しかし、中国において新エネ乗用車生産企業の新設を計画する外国投資者又は新エネ乗用車生産資格の申請を計画している現行の合弁乗用車企業について言うと、重要な問題は、いかに 2019 年以前に新エネ乗用車の大規模生産を開始するかです。新エネ乗用車生産企業の参入許可と製品参入許可には発改委、工業・情報化部等、複数の当局の承認が必要なることを考慮すると、新エネ乗用車生産企業又は生産プロジェクトは申請から正式稼働まで、通常 1 年以上の期間を要

<sup>2</sup> 2016 年燃費報告の関連数値は、2013 年計算弁法の計算に依拠して算出されているが、その計算方法が弁法と近似しているため、我々は当該報告は 2016 年度の乗用車企業を対象とした弁法に依拠して計算する平均燃料消費量(燃費)水準を示すものと認識している。

します。弁法の発効は刻一刻と迫っており、合弁乗用車企業及びその外国出資企業が、弁法で規定される経過期間内に中国における新エネ車生産の段取りを滞りなく完了できるか否かについては、さらなる考察が必要です。

### PwCのご提案

以上の分析に基づき、合弁乗用車企業及びその出資企業におかれては、弁法で規定する方法及びその将来的な乗用車生産又は輸入計画に基づき 2018 年以降のエネルギー消費クレジットと新エネルギークレジットの剰余又は欠損状況を試算し、事前に対応措置を講じることをご提案いたします。対応措置の策定時において、関連する乗用車企業はエネルギー消費クレジットのプラス部分と、新エネルギークレジットのプラス部分の取得可能性と将来的な取引価格、並びに新エネ車生産企業及び自動車製品の参入許可管理規定等の要因を慎重に検討することも併せてご提案いたします。合弁乗用車企業が新たな自動車産業の変革を切り抜ける上で、このような事前の準備が重要になるでしょう。

### 引用

1. 《乗用車企業平均燃料消費量及び新エネルギー車クレジット並行管理弁法》の全文は、工業・情報化部の以下の公式サイトにて掲載されています：

<http://www.miit.gov.cn/n1146290/n4388791/c5826378/content.html>

2. 《乗用車企業平均燃料消費量計算弁法》の全文は、工業・情報化部の以下の公式サイトにて掲載されています：

<http://www.miit.gov.cn/n1146285/n1146352/n3054355/n3057585/n3057590/c3610575/content.html>

3. 《2016 年度乗用車企業平均燃料消費量状況報告》の全文は、工業・情報化部の以下の公式サイトにて掲載されています：

<http://www.miit.gov.cn/n1146285/n1146352/n3054355/n3057585/n3057592/c5560565/content.html>

---

## お問い合わせ

---

本稿の掲載内容に関するお問い合わせは、下記の執筆担当者までお気軽にご連絡ください。



### 沈曉琳

信栢律師事務所

パートナー

+86 (10) 8540 4610

catherine.x.shen@xinbailaw.com

### *PwC Legal China* について

北京瑞栢法律事務所及び上海信栢法律事務所は(いずれも“PwC Legal China”ブランドでの運営)は、中国司法部に登録された中国弁護士事務所であり、PwCグローバルネットワークのメンバーファームです。私どもの弁護士は中国国内の法律事務所に適用される監督管理基準の規制の下、クライアントの皆様に対し中国法に関する法的な意見及びアドバイスを提供しております。上海と北京を主要拠点として、私どもチームはグローバル企業の案件を中心に中国全土にわたるプロジェクトを手がけております。

本稿に含まれる情報は、トピックに関する一般的なご案内であり、法的アドバイスを構成するものではありません。各種法規の適用と影響は、関連する個別具体的な事実状況に応じて異なってくる可能性があります。アクションを起こす前には予め御社の具体状況に対応したアドバイスを PwC Legal China チームの御社担当者までお求め下さい。