



弁護士法人 瓜生・糸賀法律事務所

URYU & ITOGA <https://uryuitoga.com>

東京事務所 〒107-6036 東京都港区赤坂1丁目12番32号  
アーク森ビル 36階

TOKYO OFFICE Ark Mori Bldg, 36F 12-32, Akasaka 1-chome  
Minato-ku, Tokyo 107-6036, JAPAN

TEL: 03-5575-8400 FAX: 03-5575-0800

## 新エネルギー自動車(NEV)に関する中国の政策・法規制の概要(2)

1. 購入補助金(現在は終了)
2. 車両購入税の免税措置(2025年末まで免税、その後は2027年末まで50%減税)
3. 充電インフラの整備(当面の目標は、2000万台超のEV等の充電ニーズを満たすこと)

弁護士 小林 幹雄<sup>1</sup>

((1)より続く)

今回は、NEVに関する中国の政策・法規制のうち、NEVの普及促進策の概要をご紹介します。

### 1. 購入補助金(現在は終了)

従前、中国では、政府が支給するNEV購入の補助金により、ユーザーは補助金相当額が控除された後の金額でEV、PHV及びFCVを購入することができました(但し、FCVについては、2020年、上記補助金の支給対象から除外<sup>2</sup>)。

NEV購入の補助金制度は、ユーザーのNEV購入意欲を刺激し、近年の中国における急速なNEVの普及に大きく貢献しました。但し、現在では、当該補助金制度は既に終了しています。2016年以降、中国政府は、当該補助金の2020年末における終了に向けて、補助金額の段階

<sup>1</sup> 執筆協力:新山 祐美(弁護士法人 瓜生・糸賀法律事務所パラリーガル)

<sup>2</sup> 現在、FCVの普及に対する財政支援は、財政部等「燃料電池自動車モデル応用の展開に関する通知」(財建[2020]394号)等に基づき、条件を満たした都市群におけるFCVのコア技術産業化及びモデル応用に奨励を与える方式により実施されています。

当事務所は、本書において法的助言を提供するものではありません。個別の案件については案件ごとの具体的な状況に応じ、弁護士その他の専門家にご相談いただきますようお願い申し上げます。

本書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。

©URYU & ITOGA 2023

的引き下げを進めました。コロナ禍を受けた期間延長(2年間)を経て、上記補助金制度は2022年末に終了しました<sup>3</sup>。

## 2. 車両購入税の免税措置(2025年末まで免税、その後は2027年末まで50%減税)

2014年9月以降、中国政府は、NEVについて、車両購入税(車両価格の10%)の免税措置を実施しています。購入時における税負担を軽減することにより、ユーザーのNEV購入意欲を刺激することを目的とします。当該措置はこれまで2017年、2020年、2022年に延長され、2023年末で終了する予定でした<sup>4</sup>。但し、2023年6月、財政部等3部門「新エネルギー自動車の車両購入税減免政策の延長及び改善に関する公告」(公告2023年10号)により、4回目の延長が実施されたため、2025年末まで免税措置が継続することになります。このほか、上記公告では、2026年以降、2027年末までの間、NEVの車両購入税の50%減税措置を実施することも明らかにされました。

なお、今回の延長等の措置に基づく車両購入税の免税及び減税には、金額の上限が設定されています。具体的には、購入日が2024年1月1日から2025年12月31日の期間内であるNEV乗用車の免税額は人民幣3万元が上限、購入日が2026年1月1日から2027年12月31日の期間内であるNEV乗用車の減税額は人民幣1.5万元が上限となります<sup>5</sup>。当該制限に基づき、販売価格30万元を超える高額なNEVを購入するユーザーにとっては、車両購入税の免税又は減税措置の効果は限定的なものとなります。

## 3. 充電インフラの整備(当面の目標は、2000万台超のEV等の充電ニーズを満たすこと)

中国政府は、充電インフラの整備も積極的に進めています。十分な数量の充電スタンド等を適切に配置することは、EV等ユーザーの利便性向上に繋がります。また、充電環境への不安を軽減することで、ガソリン車ユーザーによるEV等への乗り換えを促すこともできます。2022年に国家発展改革委員会等が発布した「電動自動車充電基礎施設のサービス保障能力を更に向上させることに関する実施意見」(発改能源規[2022]53号)によれば、当面の目標は、2000万台超のEV等の充電ニーズを満たすこととされています。

近時では、高速道路・幹線道路沿線、居住区、オフィス街、商業地区、工業地区、レジャー地区等における充電インフラの重点的な整備だけでなく、農村部における充電インフラの整備も進められています。中国政府としては、充電インフラを偏りなく整備することを通じて、充電インフラネットワークの高品質化を図るものと理解することができます<sup>6</sup>。

<sup>3</sup> これらの内容は、「財建[2015]134号」「財建[2020]86号」及び「財建[2021]466号」に基づきます。なお、その後においても、NEVの普及促進のために地方独自の購入補助金を支給する例はあります。

<sup>4</sup> 財政部等3部門「新エネルギー自動車の車両購入税減免政策の延長に関する公告」(公告2022年27号)等に基づきます。

<sup>5</sup> 車両の購入日は、機動車販売統一発票又は税関関税専用納付書等の有効なエビデンスの発行日に基づき確定します。

<sup>6</sup> 交通運輸部等4部門「道路沿線における充電基礎施設建設推進を加速する行動方案」(交公路発[2022]80号)、国家発展改革委員会及び国家エネルギー局「充電基礎施設の建設推進を加速し、新エネルギー自動車の農村における普及及び農村振興を更に適切に支持することに関する実施意見」(発改綜合[2023]545号)、国務院弁公庁「高品質な充電基礎施設体系を更に構築することに関する指導意見」(国弁発[2023]19号)等に基づきます。

当事務所は、本書において法的助言を提供するものではありません。個別の案件については案件ごとの具体的な状況に応じ、弁護士その他の専門家にご相談いただけますようお願い申し上げます。

©URYU & ITOGA 2023

(次回に続く)  
(2023年7月24日作成)

本ニュースレターに関するお問い合わせは、下記までご連絡ください。  
(<https://uryuitoga.com/form>)

以上

当事務所は、本書において法的助言を提供するものではありません。個別の案件については案件ごとの具体的な状況に応じ、弁護士その他の専門家にご相談いただきますようお願い申し上げます。

©URYU & ITOGA 2023