

EU: 中国製電動自転車へ補助金相殺措置 及びアンチダンピング措置による輸入関税を適用

欧州 (EU) 委員会は、中国から輸入される電動自転車に対するアンチダンピング (AD) 措置の調査開始を 2017 年 10 月 20 日付 EU 官報 (C353) にて公告し、調査期間中に域内産業がダンピング被害を受けていると判断し、2018 年 7 月 17 日付委員会実施規則 (EU) 2018/1012 により、中国製電動自転車に暫定 AD 税を適用中である。

また EU 委員会は、EU 域外で補助金を受けた中国製電動自転車により域内産業が損害を受けたとの提訴を受け、補助金相殺 (CVD) 措置の調査開始を 2017 年 12 月 21 日付 2017/C 440/11 にて公告し、AD、CVD 両措置の調査が並行して行われてきたが、2018 年 11 月 15 日に両調査結果を報告する最終公開書 (AD634) が公表され、その中で中国製電動自転車に課する各税率案が提示された。

その後、EU 委員会は 2019 年 1 月 18 日付 EU 官報 (L16) にて、中国製電動自転車へ補助金相殺関税を適用する本年 1 月 17 日付委員会実施規則 (EU) 2019/72 と同品目へ確定 AD 税を適用する 1 月 17 日付委員会実施規則 (EU) 2019/73 を併せて公告し、下記表 1 のとおり、中国を原産とする電動自転車に対する損害排除水準として CVD 措置及び AD 措置の輸入関税が課されることとなった。

表 1：中国製電動自転車に対する損害排除水準（CVD 措置と AD 措置の合計）

社 名	損害排除水準
Bodo Vehicle Group Co.,Ltd.	73.4%
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.,Ltd.	24.6%
Jinhua Vision Industry Co.,Ltd	18.8%
Yongkang Hulong Electric Vehicle Co.,Ltd.	
Suzhou Rununion Movtivity Co.,Ltd.	79.3%
Yadea Technology Group Co.,Ltd	62.9%
アンチダンピング(AD)調査に協力した企業(実施規則(EU)2019/72による補助金相殺関税率が適用される企業は除く)(実施規則(EU)2019/73別表1)	33.4%
AD調査に協力し、同規則(EU)2019/72の補助金相殺関税率が適用される企業(実施規則(EU)2019/73別表2)	33.4%
AD調査は非協力だが、補助金相殺(CVD)調査に協力し、かつ、実施規則(EU)2019/72の別表1に含まれる企業(実施規則(EU)2019/73別表3)	79.3%
上記以外のその他すべての企業	79.3%

EU 産業界を代表する欧州自転車製造業者組合 (EBMA) の訴えに基づき AD、CVD 両調査が開始

された当初から、対象製品の製造・輸出元である中国側の関係当事者が措置反対の立場であったのに加え、本件では欧州電動軽車両協会 (LEVA-EU) を中心とした欧州の輸入業者団体からの反対も根強く、それらの関係当事者から寄せられた様々な反対意見や訴えについては、EU 側の判断・回答とともに本公告の中で詳細に述べられている。

今回の対象製品となった電動自転車は、CN コード「8711 60 10」及び「8711 60 90」であり、具体的な車種の分類としては、同コード 8711 60 10「連続定格出力 250W を超えない補助電動原動機付きでペダル補助付きの自転車、三輪及び四輪車」は電動アシスト自転車 (EPAC/Pedelecs) であり、同コード 8711 60 90「その他のもの」はモーター出力や補助速度が EPAC/Pedelecs を超えるいわゆる Speed-Pedelecs が当てはまるとみられる。

表 2：対象製品となった電動自転車の分類

	CN コード	車種の分類
電動自転車	8711 60 10	電動アシスト自転車 (EPAC/Pedelecs)
	8711 60 90	Speed Pedelecs

また、今回の調査対象期間 (IP) は 2016 年 10 月 1 日～2017 年 9 月 30 日の間とし、2014 年を基準 (指数=100) として 2014 年から IP まで間、生産、輸出入及び販売等の統計や EU 域内企業の経営動向に関する数値の推移も本公告 (委員会実施規則 (EU) 2019/72 及び (EU) 2019/73) に掲載されており、下記のとおり参考までにいくつかの数値を紹介する。

EU 市場における電動自転車の消費量は、2014 年 114 万台から増加を続け、IP には 7 割増しの 198 万台となっている。中国からの輸入台数は 2014 年から IP の間で約 20 万台から 70 万台へと一気に 3 倍も増加しており、中国製品の市場シェアも倍増し、シェア全体の 3 分の 1 を占めるまでになっている。しかしながら、輸入金額で見ると、中国から輸入される電動自転車 1 台当たりの輸入金額は IP には 422 ユーロとなり 2014 年より 1 割余り減額する結果となった。

表 3：EU 市場における電動自転車の消費量

	2014 年	2015 年	2016 年	調査対象期間 (IP)
市場総消費量 (台)	1, 139, 000	1, 363, 842	1, 166, 251	1, 982, 269

表 4：中国製電動自転車の輸入台数と市場シェア

	2014 年	2015 年	2016 年	IP
輸入台数 (台)	199, 728	286, 024	389, 046	699, 658
市場シェア	18%	21%	23%	35%

表 5：中国製電動自転車の輸入金額

	2014 年	2015 年	2016 年	IP
1 台当たり輸入価格 (EUR)	472	451	477	422

EU 域内の電動自転車の生産について、EU 製品の生産台数は 2014 年の 83 万台から IP には約 3 割増加し 106 万台となり、生産能力も同様に 3 割増となっている。しかし、実質的な生産率でみると常に 7 割程度にとどまり、EU 産業界の生産能力はまだ 3 割程度の余力があることになる。また、EU 製品の販売台数は 2014 年の 85 万台から IP には 2 割増しの 102 万台になっているが、2014 年に 75% を占めていた EU 製品の市場シェアは IP では半数の 51% に落ち込み、2014 年から IP の間で 20 ポイント以上も減少した。なお、EU 製品の平均販売価格と生産単価は共に期間中に 15% 程増加している。

表 6：EU 製電動自転車の生産、生産能力および実質生産率

	2014 年	2015 年	2016 年	IP
生産台数(台)	831, 142	976, 859	1, 095, 632	1, 066, 470
生産能力(台)	1, 110, 641	1, 366, 618	1, 661, 587	1, 490, 395
実質生産率	75%	71%	66%	72%

表 7：EU 製電動自転車の販売台数と市場シェア

	2014 年	2015 年	2016 年	IP
販売台数(台)	850, 971	932, 846	1, 061, 975	1, 019, 001
市場シェア	75%	68%	64%	51%

表 8：EU 製電動自転車の販売価格

	2014 年	2015 年	2016 年	IP
平均販売価(EUR)	1, 112	1, 156	1, 237	1, 276
生産単価(EUR)	1, 068	1, 134	1, 173	1, 234

今回の調査に当たり EU 当局は中国と比較する第三国の市場として、台湾、ベトナム、スイス及び日本について下記のとおり数値を並べた。台湾からの輸入台数は 2014 年の 2.1 万台から IP には 10.9 万台と 2014 年から IP の間に 5 倍に増加し、平均単価は 6 割増しとなり IP には 1,000 ユーロを超えた。ベトナムからの輸入台数は 2014 年 3.8 万台から IP に 10.1 万台の 2.5 倍増、平均単価は 3 割増しとなった。スイスからの輸入は、2014 年は極少数であったが IP には 2.8 万台に達し 2014 年から IP の間で 30 倍もの大幅増となり、平均単価も 4 割上昇し IP には 1,600 ユーロ超の高額である。一方、日本からの輸入は 2014 年から IP の間で 9 割減と大幅に減少し IP にはわずか 1,700 台となり、平均単価も減額した。

中国を除く第三国の総計でみると、輸入台数は 3 割増え、平均単価も 4 割上昇し 900 ユーロ近くに達し、総じて輸入量増加に伴い平均単価も上昇する傾向が多い中で、中国については上述の表 4 及び 5 のとおり、輸入台数は 3 割超の増加となっているものの、輸入単価は減額し 500 ユーロ未満にとどまり、中国製電動自転車の輸入価格が年々低下していることがこれら数値からも伺える。

表 9： 第三国からの電動自転車の輸入

国名		2014 年	2015 年	2016 年	IP
台 湾	輸入台数(台)	21,335	43,095	79,312	108,817
	市場シェア	2%	3%	5%	5%
	平均単価(EUR)	622	571	843	1,016
ベトナム	輸入台数(台)	37,892	74,259	91,468	101,376
	市場シェア	3%	5%	5%	5%
	平均単価(EUR)	435	539	542	570
スイス	輸入台数(台)	883	14,310	30,477	28,440
	市場シェア	0%	1%	2%	1%
	平均単価(EUR)	1,140	1,391	1,606	1,606
日 本	輸入台数(台)	16,994	4,217	1,613	1,710
	市場シェア	1%	0%	0%	0%
	平均単価(EUR)	1,098	1,406	1,687	952
中国を除く 第三国の総計	輸入台数(台)	77,104	135,881	202,870	240,343
	市場シェア	7%	10%	12%	12%
	平均単価(EUR)	641	666	828	897

EU 委員会は調査の結論として、EU 域外から受けた補助金とダンピングによる中国製電動自転車によって、域内産業が被害を受けていると判断し、下記の表 10 とおり委員会実施規則 (EU) 2019/72 により補助金相殺関税率の適用を決め、更に表 11 のとおり同規則 (EU) 2019/73 により、現在、暫定税率を適用中であるアンチダンピング税の確定税率を定めた。これらの措置は公告日より即時適用される。

なお、両措置により実際に賦課される輸入関税率は文頭の表 1 のとおりである。両委員会実施規則の詳細内容、各別表内の企業名等は文末の出所先より参照願いたい。

表 10： 中国製電動自転車に対する補助金相殺関税率（委員会実施規則 (EU) 2019/72）

社名	補助金相殺関税率
Bodo Vehicle Group Co.,Ltd.	15.1%
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.,Ltd.	3.9%
Jinhua Vision Industry Co.,Ltd Yongkang Hulong Electric Vehicle Co.,Ltd.	8.5%
Suzhou Rununion Movtivity Co.,Ltd.	17.2%
Yadea Technology Group Co.,Ltd	10.7%
補助金相殺(CVD)調査に協力し、別表 1 に掲載された企業	9.2%
CVD 調査は非協力だが、アンチダンピング(AD)調査に協力し、別表 2 に掲載された企業	17.2%

上記以外のその他すべての企業	17.2%
----------------	-------

表 11: 中国製電動自転車に対する確定アンチダンピング税率 (委員会実施規則 (EU) 2019/73)

社名	確定 AD 税率
Bodo Vehicle Group Co.,Ltd.	58.3%
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co.,Ltd.	20.7%
Jinhua Vision Industry Co.,Ltd	10.3%
Yongkang Hulong Electric Vehicle Co.,Ltd.	
Suzhou Rununion Movtivity Co.,Ltd.	62.1%
Yadea Technology Group Co.,Ltd	37.4%
アンチダンピング(AD)調査に協力した企業(実施規則(EU)2019/72による補助金相殺関税率が適用される企業は除く) (別表 1)	24.2%
AD 調査に協力し、同規則(EU)2019/72の補助金相殺関税率が適用される企業 (別表 2)	16.2%
AD 調査は非協力だが、補助金相殺(CVD)調査に協力し、かつ、実施規則(EU)2019/72の別表 1 に含まれる企業 (別表 3)	70.1%
上記以外のその他すべての企業	62.1%

EBMA は今回の輸入関税措置により、EU 域内の関連中小企業 800 社と労働者 9 万人を不公平貿易から守ったことになる」と述べている。しかしながら、中国製電動自転車については、今回の課税措置を避けるため、第三国への迂回行為が既に始まっているとの噂も出ており、48.5%の AD 税が賦課されている中国製一般自転車の場合も、複数地域で AD 税回避の迂回行為が認定され、それら迂回地にも同様の AD 措置が適用されていることもあり、今後は中国製電動自転車の迂回行為に対する動向に注視したい。

以 上

出所：2019 年 1 月 18 日付 EU 官報 (No. L61)

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ:L:2019:016:FULL&from=EN>