KPMG

China Management News

（KPMG 中国マネジメントニュース）

2017 年 8 月

新エネルギー自動車産業の税制優遇措置と今後の発展動向（前）

第 12 次 5 カ年計画期間中（2010 年～2015 年）、持続的に発展した中国の新エネルギー自動車（NEV）産業は、基本的にスタートの段階を終えました。第 13 次 5 カ年計画（2016 年～2020 年）に入り、中国の NEV 産業はもはや加速成長の段階に突入しています。

中国は、この産業をさまざまな形で支援しており、現在取られている政策は大きく分けて 2 種類あります。1 つ目は直接的な財政補助金により NEV 購入を助成するというもので、一般特恵関税制度と併せて実施されています。もう 1 つは、イノベーション、プロセス最適化、研究開発（R&D）等で利益を得る中国の自動車会社を対象としているものです。ハイテク企業への租税優遇に関連する企業所得税の優遇政策にいくつかの改正が加えられ、企業の研究開発費にさらなる控除が適用されました（50%追加控除）。これらの改正は優遇税制がもたらすメリットの柱となるでしょう。

弊社 KPMG の中国自動車産業税務チームはその発足以来、NEV 産業の動向に注目してきました。中国の NEV 普及推進が、補助金による奨励から、市場アプローチと規制による強制的な管理へと徐々に移行していることは間違いありません。こうした方針の変化は、工業情報化部が最近発表した『企業の平均燃料消費量と新エネルギー車ポイントの並行管理暫定弁法（意見募集稿）』（以下『管理弁法』）に表れています。中国は規制・政策により、メーカーによる NEV 生産の促進を目指しています。また、継続的な技術開発を通じて、今後も引き続き、より効率的に炭素排出量を削減するよう NEV 産業に働きかけていくでしょう。

本稿では今月号と来月号の 2 回にわたり、NEV 産業に対する税制面での政府の支援と、政府による今後の規制・管理の変更の方向性を考察します。中でも特に、税制上の優遇措置の可能性と、NEV 産業における研究開発およびイノベーションの傾向について分析します。また来月号の後編では、弊社 KPMG と AutoForesight 社が実施した NEV 消費者調査の結果から窺える、中国 NEV 市場の特徴に関しても議論します。

1. 国庫補助金と NEV の税制上の助成に関する分析

2015 年 4 月 29 日、財政部、科学技術部、工業情報化部、国家発展改革委員会（「以下 4 部委」）は、『2016 年～2020 年における新エネルギー自動車の普及促進のための財政支援策に関する通知』を合同で公布しました。これにより NEV の普及と活用が全国的に推進されます。すなわち、中央政府は NEV 購入に関して補助金を支給するとともに、全員に適用される優遇制度を実施します。

政策の概要

中央政府は、純電気自動車、プラグインハイブリッド自動車、燃料電池自動車に補助金を支給しています。これらの車種は、普及推進プロジェクトの推薦名簿に掲載されています。補助金の支給額の基準は、主に省エネと排出削減の効果です。補助レベルの決定にあたっては、生産コスト、規模の効果、技術開発などの要因も加味されます。

© 2017 KPMG, a Hong Kong partnership and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. © 2017 KPMG Advisory (China) Limited, a wholly foreign owned enterprise in China and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.

フル充電からの走行距離に応じて、純電気乗用車の補助金は 1 台につき 2 万 5 千元～5 万 5 千元、純電気バスの補助金は 1 台につき 12 万元～50 万元となっています。また、燃料電池乗用車と軽トラックにはそれぞれ 20 万元と 30 万元の補助金が支給され、中・大型乗用車と中・大型トラックの補助金は 1 台につき 50 万元です。

補助金の受取人は最終消費者です。新エネルギー自動車を購入する消費者は購入の際、NEV の購入代金から補助金を差し引いた金額を支払います。中央政府は後日、所定の手順を経てメーカーに補助金を充当します。

政府の NEV 補助金に関する租税分析

国家税務総局が 2013 年に公布した『中央財政補助金の VAT 問題に関する国家税務総局の公告』（国家税務総局公告 2013 年第 3 号）には、現行の増値税（VAT）政策に従い、納税者が受給した中央財政補助金は VAT の課税所得には含まれず、VAT は課税されないと明記されています。

新エネルギー自動車を取り扱う企業が受け取る財政補助金は、原則として VAT の課税対象ではありません。ただ、中央政府と地方政府の財政補助金を実際に受給するのは消費者自身であり、その目的は、消費者の NEV 購入を促すことです。消費者が NEV を購入する際には、財政補助金控除後の金額を支払えばよいことになっており、複雑な手続きを減らすため、財政部は NEV を販売する企業に直接補助金を支給します。

補助金の実際の受益者という点で考えた場合、販売会社は実際の補助金受給者ではなく、消費者に代わって補助金を受け取る手続き代行者です。従って、販売会社は、この取引では補助金を営業外収益として認識することなく、実際の販売回収額と販売収入の差額を経常勘定（未収入金）で計上し、補助金を控除する前の販売価格を営業収益として認識するという会計処理になります。さらに、販売会社は、（財政補助金の金額を含む）販売収入全体に基づいて VAT を納付しなければなりません。

現行の直接財政補助金政策は、NEV の生産と販売に従事する多数の企業に恩恵をもたらしていますが、中国の NEV 産業には、ハイエンド製品やコアテクノロジーに関して特筆すべき進展がまだないことにも注意すべきでしょう。このような状況に陥った大きな理由の一つとして、企業が政府の補助金政策に依存し過ぎていることが考えられます。しかし、財政部の高官は、NEV を対象とした補助金政策が 2020 年以降は廃止される可能性があるとしています 1。将来的には補助金政策が見直され、選定と廃止の仕組みが確立されるでしょう。従って、NEV 産業の企業は、補助金政策後の時代を見据えて開発戦略を練り上げる必要があります。

2. エネルギー・石油消費のポイント管理に関する新政策

上述の通り、工業情報化部の 2016 年 9 月 22 日付『管理弁法』には、中国が NEV の普及に関して、財政補助金による奨励策から、市場アプローチと規制による強制的管理に移行すると書かれています。

この『管理弁法』は主に 2 つの理由から策定されました。それは、NEV の販売台数が増えるにつれ大規模な財政補助金の継続が困難になったことと、石化燃料車の構造的生産能力過剰の問題が顕著になったことがその理由です。『管理弁法』は、車両の炭素排出を管理し、NEV 生産拡大を企業に義務付けるために、燃料車のガソリン消費に関する現行政策と並行して実施されことになると思われます。

ポイント取引制度（中国国内で乗用車を販売する企業が燃料消費ポイントと NEV ポイントを取引する制度）は、ペナルティやクレジット取引を通じ、NEV 生産に消極的な従来型自動車メーカーに NEV 移行に関わるコストを強制的に負わせることができます。この制度により、市場の力を借りて、製品の研究開発や技術革新に多くのリソースを投じるよう関連企業に働きかけることができます。また、既存の自動車メーカーの製品の確実な改良・転換を促し、NEV の生産・販売台数の割合を安定させ、市場の調整を通じて NEV の開発を促進することが可能となります。2

この『管理弁法』は、中国国内で乗用車を販売する企業の平均燃費と NEV 生産状況を管理するというものです。企業が基準をどれだけ満たしているかに基づいて燃料消費量と新エネルギーのプラスとマイナスのポイントをそれぞれカウントするという別々の審査を、これら 2 つの側面についてそれぞれ行う必要があります。燃費ポイントは、国家平均燃費基準と企業の実際の燃費の差で計算します。実際の燃費が標準燃費より良い場合はプラスの燃費ポイントが、逆であればマイナスの燃費ポイントが加算されます。

新エネルギーポイントは、国家基準と自動車メーカーが生産または輸入した NEV の実際のポイントの差で計算します。実際のポイントが国家基準を上回っていればプラスの NEV ポイントが、下回っていればマイナスの NEV ポイントが与えられます。

---

[1] 「財政部部長：2017 年より NEV 補助金は段階的に下方調整」、網易ニュース 2016 年 1 月 24 日、http://tech.163.com/16/0124/08/BE36I927000915BF.html

[2] 「国家発展改革委員会、新エネルギーポイント取引制度に意見公募 政府補助金の後継か」、界面ニュース、2016 年 8 月 13 日 http://www.jiemian.com/article/795557.html

© 2017 KPMG, a Hong Kong partnership and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. © 2017 KPMG Advisory (China) Limited, a wholly foreign owned enterprise in China and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.

『管理弁法』を基にした、マイナスの燃費ポイントを解消する方法は次の 4 つです。

1. その企業が過去の段階から繰り越したプラスの燃費ポイントを充当する。
2. その企業自体が作った新エネルギーのプラスポイントを充当する。
3. その企業の関係会社から譲り受けたプラスの燃費ポイントを充当する。
4. ポイント取引でプラスの新エネルギーポイントを購入し充当する。

『管理弁法』は、ポイントの過度な繰り越しを防ぐために控除率を設定しています。これにより、中国国内での省エネ実現が効果的に保証されます。マイナスの新エネルギーポイントは、他社から余ったプラスの新エネルギーポイントを購入しない限り埋めることができません。さらに、新エネルギーポイントの取引先にはほとんど制限がなく、全ての企業が自由に取引を行うことができます。これは NEV ポイント取引の利便性を示すものであり、この制度によって企業の NEV 開発が促されるでしょう。

『管理弁法』はまだ初期の普及段階であり、関係官庁は会計と税務に関する具体的な規定をまだ発表していません。排出権と CO2 クレジット取引に関する会計実務と税務を考えると、自動車メーカー間のポイント取引は無形資産の譲渡とみなされると推測されます。すなわち、VAT 改革後はここにも VAT が課税されるということです。所得税の観点で見ると、ポイント取引による利得は課税所得とみなされるはずです。また、ポイント購入によって発生した費用は税額計算上控除が可能となると考えます。財政部は 2016 年 9 月、『CO2 クレジット取引試行の会計処理に関する暫定規定（意見募集稿）』を発表しました。ポイント取引の会計処理と税務処理に関する関連規則も『管理弁法』の実施が進んだ段階で次第により明らかになっていくでしょう。

これまで中国は財政補助金を通じて自動車メーカーの NEV 生産を奨励し、乗用車の燃費制限を強化することで排出削減を促してきました。乗用車燃料消費基準第 4 段階の要件に従い、中国で生産された乗用車の平均石油消費量は 2020 年までに 100 キロメートル当たり 5.0 リットルに抑えられると言われています。2016 年から 2020 年の年間最大消費量は、それぞれ 6.7 リットル、6.4 リットル、6.0 リットル、5.5 リットル、5.0 リットルと計画されています。自動車メーカーは NEV を生産しない限り、これを達成することはできないでしょう。『管理弁法』が公布されれば、車両の炭素排出を管理し、NEV 生産拡大を企業に義務付けるため、燃料車の石油消費に関する現行政策と並行して実施されます。

この政策を指針として、各種自動車会社がより多くの資金とリソースを研究開発と画期的技術に投じることが予想されます。『管理弁法』に盛り込まれた市場刺激策に加え、研究開発・イノベーション活動を対象とした政策でも、財政上の優遇策が多数実施されています。

3. 研究開発・イノベーション活動を対象とした優遇税制

イノベーションは、第 13 次 5 カ年計画期間中に中国が従来型大規模生産への依存を脱すると同時に経済発展を果たすための重要な一つの要素です。国内人件費の上昇に伴い、中国は低人件費国との激しい競争に直面しています。ハイテク企業への優遇税制と研究開発費の追加控除に向けた優遇政策は、供給サイド構造改革を推進する政府の支えとなり、第 13 次 5 カ年計画で打ち出した中国経済の安定成長という目標の達成を後押しするでしょう。これら 2 つの優遇政策は、供給サイド構造改革という目標の達成に向けて有効に機能すると思われます。どちらの政策も企業が生産性を高め、生産コストを削減するのに役立つからです。

例えば、NEV 産業に属する企業は、新しい知識・技術の獲得、汚染、温室効果ガス、エネルギー消費の低減に関係する作業プロセスの改善、エネルギーソリューション、安全性向上、車両全体の管理、モーター制御、バッテリー管理などにより優遇税制の恩恵を受けることができます。企業は研究開発効率の維持・改善を通じて市場にアクセスしやすくなり、画期的な製品・サービスといった製品供給を増やすプロジェクトに継続的に投資することができます。これらは結果的に製品の価格を低く抑え、消費を促進する効果があります。

図 1：北京の自動車産業におけるハイテク企業認定件数
※（2013～2015 年）

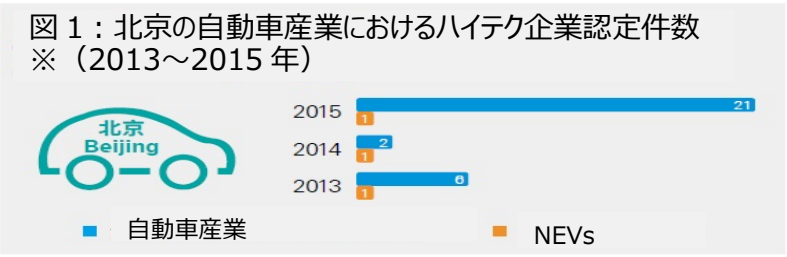

図 2：重慶の自動車産業におけるハイテク企業認定件数
（2013～2015 年）

※「高新技术企业认定管理工作网」http://www.innocom.gov.cn/

「グリーンな（環境に配慮した）生産」は、中国の第 13 次 5 カ年計画のもう一つの重要な部分です。研究開発費の追加控除を認める優遇税制は、グリーンな生産技術に関わる企業に適用されます。また、企業はハイテク企業として申請することも出来るかもしれません。

左のグラフは、北京と重慶の自動車産業におけるハイテク企業の認定状況と、自動車産業全体に占める新エネルギー産業認定企業の割合を示したものです。自動車産業全体の認定数に比較して NEV 企業の認定がまだまだ少ないことがわかると思います。

© 2017 KPMG, a Hong Kong partnership and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. © 2017 KPMG Advisory (China) Limited, a wholly foreign owned enterprise in China and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.

以上、今月号では主に NEV 普及を目指す中国政府の規制と優遇制度の現状と将来的な方向性に関して議論しました。来月号では、NEV 開発の方向性と、優遇税制を受けるための制度的な要件、および中国の消費者の視点から今後の NEV 市場の動向を推察・議論します。

（みずほチャイナマンスリー　2017 年 8 月号に掲載）

Contact us お問合せ先

KPMG 中国
GJP China Markets, パートナー
厚谷　禎一
Tel: +86(10)8508 7111（日本語）
E-mail: teiichi.atsuya@kpmg.com

© 2017 KPMG, a Hong Kong partnership and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. © 2017 KPMG Advisory (China) Limited, a wholly foreign owned enterprise in China and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative ("KPMG International"), a Swiss entity. All rights reserved.