

## 法國電動車獎勵請領資格新規範在 WTO 下所面臨之挑戰

陳立承、吳雨陽 編譯

### 摘要

為因應能源轉型之浪潮，各國紛紛投入可觀資源以發展新能源車相關產業，並藉由各式各樣的措施來加速其發展。此一局勢下，歐盟國家作為傳統汽車製造業龍頭，面對中國近年出口大量電動車之強勢作為，其電動車產業發展遭受極大的衝擊。對此，法國先一步在今（2023）年 5 月公布對電動車購車獎勵措施「生態獎勵金」之改革規劃，並隨即於 9 月頒布「電動車獎勵請領資格新規範」。此新規範在補貼電動車的資格要件中引入一項評點機制，以數項環保標準作為評分基準，在實施補助時納入更多環保考量，卻也間接地將歐盟境外所製造之電動車排除在補助資格範圍之外。該規劃雖係跟隨美國「降低通膨法案」之腳步，然採用相對迂迴之方式來達成保護自家產業之目的，似有違反 WTO 不歧視原則之嫌。在此情況下，法國乃至歐盟應如何調整其電動車產業之措施，使其在保護境內產業之同時，又能避免招致貿易夥伴之反彈，係一值得觀察並研究之議題。

（取材資料：Victor Crochet & Elyse Kneller, *Europe's Attempt to Get Back in Pole Position in the Electric-Vehicle Subsidy Race*, INT'L ECON. L. AND POL'Y BLOG (Aug. 8, 2023), <https://ielp.worldtradelaw.net/2023/08/guest-post-europes-attempt-to-get-back-in-pole-position-in-the-electric-vehicle-subsidy-race.html>; Carla Westerheide, *France: New Environmental Bonus Could Push out Imported EVs*, ELECTRIVE (Sept. 20, 2023), <https://www.electrive.com/2023/09/20/france-new-environmental-bonus-could-push-out-imported-evs/>.)

電動車轉型議題已然成為國際經貿的焦點爭議。而向來在汽車產業獨占鰲頭的歐洲車廠，或將在這股轉型之風席捲全球之際被吹落寶座，失去其在產業中之領導地位。

隨著中國對歐盟的電動車出口量急劇上升，甚至日漸佔據全球汽車產業的領導地位，歐盟與其成員國正苦思對策以因應之<sup>1</sup>。在此局勢下，法國率先於今（2023）

<sup>1</sup> Josephine Mason, *Reactions to EU Probe of Chinese Electric Cars Imports*, REUTERS (Sept. 13, 2023), <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/view-reactions-eu-probe-chinese-electric-cars-imports-2023-09-13/>.

年 5 月宣布將對電動車購車補助措施進行改革<sup>2</sup>，並隨即於 9 月 20 日頒布「電動車獎勵請領資格新規範」，使得法國成為首個對電動車補貼實施新限制條件的歐盟國家<sup>3</sup>。本次改革係透過更精準地給予補助之方式，支持在歐洲本地生產之電池與電動車<sup>4</sup>。

本文首先簡介法國電動車購車獎勵措施之規範架構，以及日前法國政府頒布之新規範內容；接著比較法國之改革與美國「降低通膨法案」在電動車補貼措施所採取之手段與立場，進一步分析該措施在 WTO 架構下可能面臨之挑戰與質疑；最後歸納法國乃至歐盟成員國在制定電動車產業政策時所面臨的困境，並作一結論。

### 壹、簡介法國電動車購車獎勵措施與新法之改革內容

在法國電動車補貼制度下，「生態獎勵金 (bonus écologique)」補助，在特定條件下適用於小客車型及廂型車型之純電動車 (Battery Electric Vehicle) 或燃料電池電動車 (Fuel Cell Electric Vehicle) 的購置<sup>5</sup>。若符合資格，個人或企業購買電動小客車可享有最高 3,000 到 5,000 歐元不等的補助<sup>6</sup>。對於電動廂型車的購置則可享有更多優惠<sup>7</sup>。針對低收入戶，法國政府則將獎勵金提高至電動小客車最高 7,000 歐元、電動廂型車最高 8,000 歐元<sup>8</sup>；購置二手電動車則另補助 1,000 歐元<sup>9</sup>。

就修法前之規範而言，該獎勵金之補助資格並不因電動車之產地或生產商不同而有所區別。然而，法國新施行之措施將依據車輛及電池生產過程中產生之碳排放量為基準，來給予電動小客車補貼<sup>10</sup>。

<sup>2</sup> 法國總統馬克宏在今年 5 月的演講中提出此一改革方向。Élysée, *Présentation de la Stratégie Pour Accélérer Notre Réindustrialisation* [*Presentation of the Strategy to Accelerate our Reindustrialization*], YOUTUBE (May 11, 2023), <https://www.youtube.com/watch?v=CklR33chbS4>.

<sup>3</sup> 此法令係用以修正法國「法國能源法」中有關電動車之獎勵規範。Décret 2023-886 du 19 Septembre 2023 Relatif Au Conditionnement de L'éligibilité Au Bonus Écologique Pour les Voitures Particulières Neuves Électriques à L'atteinte d'un Score Environnemental Minimal [Decree 2023-886 of September 19, 2023 Relating to the Conditioning of Eligibility for the Ecological Bonus for New Electric Passenger Cars on Achieving a Score], JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE [J.O.] [OFFICIAL GAZETTE OF FRANCE], Sept. 20, 2023 [hereinafter Decree of September 19, 2023].

<sup>4</sup> Élysée, *supra* note 2.

<sup>5</sup> 該補貼適用於購置總價低於 47,000 歐元，重量低於 2.4 噸之小客車型電動車，亦適用於總重低於 3.5 噸之廂型車型電動車。CODE DE L'ÉNERGIE [C. ÉNERGIE] [ENERGY CODE] arts. D251-1, D251-1-1 (Fr.) [hereinafter ENERGY CODE].

<sup>6</sup> *Id.*

<sup>7</sup> *Id.* art. D251-1-1.

<sup>8</sup> *Id.*

<sup>9</sup> *Id.* art. D251-2.

<sup>10</sup> *Id.* art. D251-1.

自今年 10 月 10 日起,「電動車獎勵請領資格新規範」正式生效<sup>11</sup>。該法令於電動小客車請領補助之要件中引入了評點機制,此機制以車輛特性、車輛材料(包括電池)來源及其對環境之影響,以及車輛組裝廠之環保紀錄與運送過程所產生之碳排放等多項環保類別為基準進行評分<sup>12</sup>。電動車製造商若欲使其生產之電動車款(小客車)落入現行生態獎勵金之補助對象,必須針對個別車款向法國生態轉型部(Agence de la transition écologique, ADEME)書面申報相關必要資訊<sup>13</sup>。這些車款必須依各評分項目,在 100 分中至少取得 60 分始能取得補貼資格<sup>14</sup>。符合資格的車款名單則將於今年 12 月 15 日公布<sup>15</sup>。

## 貳、法國與美國在電動車補貼措施上採取手段之異同

法國日前對電動車補貼措施進行之改革,係為了將電動車生產、運輸之過程中所產生之碳排放納入實施補貼之考量中<sup>16</sup>。該補貼措施似乎符合美國在頒布「降低通膨法案」時,預計自盟國獲得之響應<sup>17</sup>,惟兩者間仍存在一定區別。

根據「降低通膨法案」之規定,在北美境內完成最終組裝程序的電動車,可享有高達 7,500 美元之減稅優惠<sup>18</sup>。在 2024 年前,電動車之電池若使用至少 40% 開採或加工於美國、或與美國簽訂自由貿易協議(FTA)之國家的關鍵礦物(critical mineral),可獲得一半之稅額減免(即 3,750 美元)<sup>19</sup>。另一半之稅額減免則適用於電動車電池中所使用的零組件,至少 50% 以上產自北美地區<sup>20</sup>。若電池含有之

<sup>11</sup> Decree of September 19, 2023, art. 3.

<sup>12</sup> ENERGY CODE, art. D251-1.

<sup>13</sup> *Id.* art. D251-1-A.

<sup>14</sup> *Id.* art. D251-1; Arrêté du 7 Octobre 2023 Relatif à la Méthodologie de Calcul du Score Environnemental et à la Valeur de Score Minimale à Atteindre Pour L'éligibilité au Bonus Écologique Pour les Voitures Particulières Neuves Électriques [Order of 7 October 2023 on the Methodology for Calculating the Environmental Score and the Minimum Score Value to be Achieved for Eligibility for the Ecological Bonus for New Electric Passenger Cars], JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE [J.O.] [OFFICIAL GAZETTE OF FRANCE], Oct. 7, 2023, art. 13.

<sup>15</sup> *Le Bonus Écologique Accordé Pour L'achat d'un Véhicule Électrique Évolue* [The Ecological Bonus Granted for the Purchase of an Electric Vehicle is Changing], SERVICE-PUBLIC.FR (Sept. 26, 2023), <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A16766>.

<sup>16</sup> Élysée, *Compte Rendu du Conseil des Ministres du 16 Mai 2023* [Minutes of the Council of Ministers of 16 May 2023], YOUTUBE (May 16, 2023), <https://www.youtube.com/watch?v=oZwgQ0aTUNU>.

<sup>17</sup> Inflation Reduction Act of 2022, H.R.5376, 117th Cong. (2022). 美國日前於 COP27 會議中呼籲各國響應「降低通膨法案」,一同實施相關環境措施以對抗氣候變遷。Antony J. Blinken, *Demonstrating the U.S. Commitment to Climate Action at COP27*, U.S. DEP'T OF STATE (Nov. 11, 2022), <https://www.state.gov/demonstrating-the-u-s-commitment-to-climate-action-at-cop27/>.

<sup>18</sup> H.R.5376 §13401(a). 關於降低通膨法案相關議題,請見戴維萱、傅語萱,「降低通膨法案」中之電動車補助優惠規範恐將影響美國歐盟貿易關係,經貿法訊,305 期,2022 年 11 月 10 日, <http://www.tradelaw.nccu.edu.tw/epaper/no305/1.pdf>.

<sup>19</sup> *Id.* §13401(e)(1).

<sup>20</sup> *Id.* §13401(e)(2).

關鍵礦物或零組件係生產或開採自「受關切之外國實體 (foreign entity of concern)」，降低通膨法案則將其排除於稅額減免的對象<sup>21</sup>。

由此可見，雖然兩國之措施對於推動在境內生產電動車之宗旨相同，但「降低通膨法案」更傾向於將美國電動車之生產供應鏈從中國或中資實體手中轉移。法國提出之措施，名義上係為降低電動車生產過程之碳排放，然從該國許多政治性宣言中，似可窺見其目標實際上係旨在保護歐洲車廠免受進口競爭，並吸引外資進駐歐盟境內生產電動車<sup>22</sup>。

相較於可能明顯構成「法律上歧視 (de jure discriminatory)」的「降低通膨法案」，歐盟與其成員國 (例如法國) 在與中國競爭之同時，似乎仍未放棄其對於國際貿易原則一貫之守法態度。在面對質疑時，法國便抗辯其所提出之電動車補貼措施並不會違反 WTO 規則<sup>23</sup>。

然而，這樣的主張存在一定問題：由於法國補貼措施之設計明顯有利於低碳排放之歐洲製造商；不利於高碳排放之外國廠商，其可能構成「事實上歧視 (de facto discrimination)」並引起該措施是否構成 WTO 下貿易障礙的質疑<sup>24</sup>。從法國一系列彰顯其保護主義本質之政治聲明來看，該國似乎很難以保護環境為由正當化其措施。

### 參、歐盟施行電動車補貼政策所面臨的困境

相較於緩步前行的歐盟政府與歐洲車廠，中國早已在近二十年間強力扶持其電動車產業並取得大幅領先<sup>25</sup>。為保護境內產業的發展，歐洲勢必要設法因應，以對抗來自中國的強勢競爭。

---

<sup>21</sup> *Id.* §13401(e)(7). 受關切之外國實體係指受到北韓、中國、俄羅斯或伊朗所持有、控制，或在該國管轄範圍內遵從其指令之外國實體。Infrastructure Investment and Jobs Act, 42 U.S.C. §18741(a)(5) (2021).

<sup>22</sup> Élysée, *supra* note 2; *See also* Élysée, *supra* note 16.

<sup>23</sup> Leigh Thomas, *French Electric Car Subsidy Plans to Be WTO Compliant*, REUTERS (May 16, 2023), <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/french-electric-car-subsidy-plans-be-wto-compliant-source-2023-05-16/>.

<sup>24</sup> Mahnoor Jehangir, *France's New EV Subsidy Policy: A Strategic Move to Curb Chinese Influence*, BNN BREAKING (last visited Oct. 25, 2023), <https://bnn.network/finance-nav/frances-new-ev-subsidy-policy-a-strategic-move-to-curb-chinese-influence/>; Carla Westerheide, *France: New Environmental Bonus Could Push Out Imported EVs*, ELECTRIVE (Sept. 20, 2023), <https://www.electrive.com/2023/09/20/france-new-environmental-bonus-could-push-out-imported-evs/>.

<sup>25</sup> THE INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION, RACE TO ELECTRIFY LIGHT-DUTY VEHICLES IN CHINA, THE UNITED STATES, AND EUROPE: A COMPARISON OF KEY EV MARKET DEVELOPMENT INDICATORS 1 (2021), <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/china-green-future-ev-fs-feb2021-01.pdf>.

然而，法國看似較為合法的手段，實際上與美國的「降低通膨法案」無異，仍不可避免引起外交關係上的摩擦<sup>26</sup>。若歐盟其他成員國也陸續跟進，依循法國的模式來推行自身版本的電動車補貼措施，恐怕將引起軒然大波，特別是當該措施之補貼對象排除其位於東亞之貿易夥伴所生產之電動車。

除非歐盟與其成員國能夠適切地調整其對電動車產業的貿易保護措施，並在嘉惠盟國的同時排除中國的影響力，否則其不願如美國一般明目張膽地無視國際貿易原則之守法態度，可能導致歐盟在試圖應對他國競爭時，欠缺所需的政策彈性<sup>27</sup>。

#### 肆、結論

值此國際聚焦新能源轉型議題之際，各國紛紛提出相關政策以鼓勵並加速本國產業往綠能、環保的方向發展。儘管該等措施旨在達成國際間淨零碳排之共同目標，其可能衍生的貿易及政治問題不容小覷。面對中國電動車之強勢出口，歐盟及其成員國應如何在遵守 WTO 規範之前提下，保護並幫助自身電動車產業發展，使其不在激烈競爭下被擊倒，同時維持與他國之貿易關係，將會是制定相關政策時，必將面臨之困境。

---

<sup>26</sup> Mahnoor Jehangir, *supra* note 24.

<sup>27</sup> Mary Hui, *Competition from Chinese EVs Is a Test of Europe's Trade Defenses*, QUARTZ (June 14, 2022), <https://qz.com/2175842/competition-from-chinese-evs-tests-europes-trade-defences>.