

MURC Focus

中国製 EV への追加輸入関税で合意した EU

～EU 内に広がる不協和音

調査部 副主任研究員 土田 陽介

- EU は10月4日、中国製 EV に対する追加輸入関税を課すかどうか、投票を行った。その結果、EU は中国製の EV に対して最大で45.3%の関税を課すことが採決された。
- 今回の追加関税の導入は、事実上、フランスとイタリアが主導したものだった。他方でドイツは、自国と中国との間の通商関係の悪化を懸念し、中国製 EV に対する追加関税に反対した。
- 中国は、対中姿勢が融和的な国との関係を維持しつつ、的を絞った対抗措置に留めることで、EU と全面的な対立に陥るような事態を回避すると考えられる。

1. 10カ国の賛成で決まった中国製 EV への追加課税

欧州連合(EU)は10月4日、中国製の電気自動車(EV)に対する追加輸入関税を課すかどうか、投票を行った。その結果、EU は中国製の EV に対して最大で 45.3% (輸入関税 10%+追加関税が最大 35.3%)を課すことが採決された。この日に採択された最終案は、7月4日に暫定導入された当初案に比べると、一部メーカーの EV に関しては追加関税が大幅に引き下げられたが、全体としては小幅な引き下げにとどまっている(図表1)。

注目される各国の投票行動(図表2)を確認すると、EU27カ国のうち、実に12カ国が棄権した。残り15カ国のうち、フランスやイタリア、ポーランドなど10カ国が賛成した一方で、ドイツなど5カ国が反対した。ドイツは反対票の形成に動いたが、否決に必要な特定多数決(EU加盟27カ国の55%に相当する15カ国が賛成し、かつ賛成国の人口の合計がEU全体の65%を占めている場合)を満たすには至らなかった。

図表1. 中国製 EV への追加関税表

事業者名	当初案	最終案
Tesla	21.0%	7.8%
比亞迪汽車(BYD)	17.4%	17.0%
吉利汽車(Geely)	20.0%	18.8%
その他の協力企業	21.0%	20.7%
上海汽車(SAIC)、調査非協力企業	38.1%	35.3%

(注) 車種に関係なくメーカーごとに一律で課税される。
(出所) 各種報道資料

図表2. 各国の投票行動

賛成	反対	棄権
ブルガリア	ドイツ	オーストリア
デンマーク	ハンガリー	ベルギー
エストニア	マルタ	クロアチア
フランス	スロバキア	キプロス
アイルランド	スロベニア	チェコ
イタリア		フィンランド
ラトビア		ギリシャ
リトアニア		ルクセンブルク
オランダ		ポルトガル
ポーランド		ルーマニア
		スペイン
		スウェーデン

(注) 棄権は反対とみなされない。
(出所) 各種報道資料

追加関税の発動は 11 月から 5 年間で予定している。一方で EU は、追加関税を実際に発動するかどうかについては、中国政府との間で引き続き交渉を行う姿勢を示している。中国商務省も声明で、EU による追加関税の発動に強く反対しつつも、10 月 7 日から EU との間で実務者協議に臨むと発表している。とはいえ、これまでの経緯に鑑みれば、追加関税の発動の回避は困難であると考えられる。

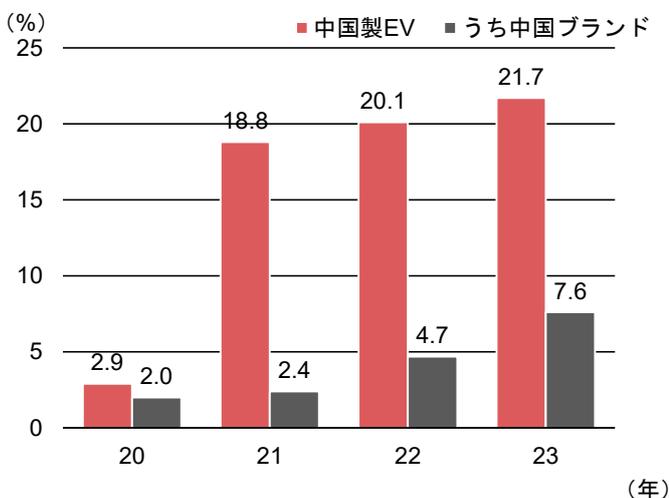
2. 中国の EV メーカーによる現地生産に期待する EU

今回の追加関税の導入は、事実上、フランスとイタリアが主導したものだった。周知のとおり、EU の EV 市場では安価な中国製の EV が順調にシェアを伸ばしており、欧州自動車工業会 (ACEA) によると、2023 年時点で 21.7% に達している (図表 3)。とはいえ、比亞迪 (BYD) などの中国ブランドに限定すると 7.6% であるため、残りの 15% 近くは米テスラや仏ルノーといった欧米の EV メーカーが中国で生産した EV である。

フランスとイタリアは、経済安全保障と国内産業振興の観点から、中国製 EV の輸入の抑制を重視する。一方で、国内の雇用を維持する観点から、中国の EV メーカーによる直接投資の受け入れに好意的な姿勢で臨んでいる。とりわけイタリアは、BYD や吉利汽車、東風汽車といった主要な EV メーカーに対して、イタリア国内への投資を呼び掛けている。

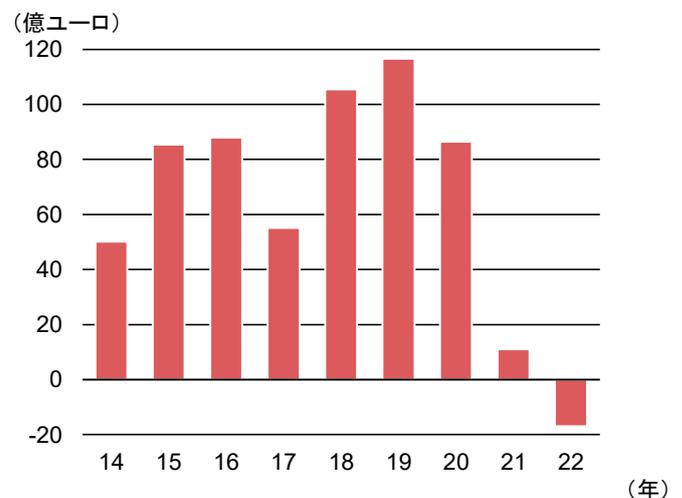
近年、中国から EU への直接投資は低調である (図表 4)。これは EU が、中国との間で 2020 年 12 月に大筋合意に達した包括的投資協定 (CAI) を凍結したことなど、EU の対中姿勢の厳格化を反映した動きと考えられる。一方で、とりわけイタリアでは、国内最大の自動車メーカーであるフィアットの親会社であるステランティスが新興国での生産を重視しており、国内の自動車産業空洞化に対する懸念が高まっている。

図表3. 中国製 EV の EU 域内での市場シェア



(出所) 欧州自動車工業会 (ACEA)

図表4. 中国から EU への直接投資の推移



(出所) ユーロスタット

つまり中国製 EV に対する追加関税に賛成した国には、完成車の輸入は抑制する一方で、国内の雇用維持のために中国の EV メーカーによる直接投資を受け入れ、域内での現地生産を促したいという思惑があると考えられる。言い換えれば、中国の EV メーカーによる直接投資を引き出すこともまた、フランスやイタリアが中国製 EV に対する追加関税に賛成する狙いの一つであると推察される。

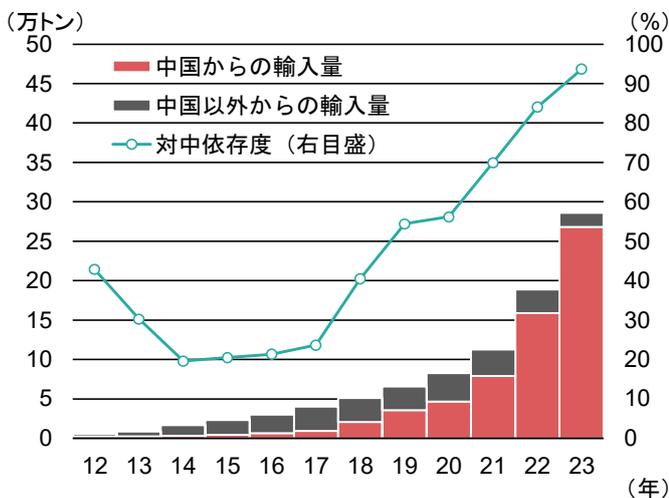
3. 中国との関係を重視せざるを得ないドイツやハンガリー

他方で、中国製 EV に対する追加関税に反対した国は、自国と中国との間の通商関係の悪化を懸念している。特にドイツの場合、自国の自動車メーカーの中国市場への依存度が高いと同時に、リチウムイオンバッテリーの輸入量(図表 5)の動きに見て取れるように、中国の自動車メーカーとの間で密接な供給網が構築されているため、中国との関係悪化につながる恐れが大きい中国製 EV への追加関税に強く反対している。

またハンガリーやスロバキアといった親中派の国も、中国製 EV への追加関税に反対している。そうした国々の自動車メーカーも、ドイツと中国の自動車メーカーとの間で構築されている供給網の一翼を成している。それにハンガリーの場合、今後は中国の EV メーカーを中心に直接投資が一段と増え、雇用創造が期待される場所であった(図表 6)。そのため、ハンガリーは中国を刺激するとして追加関税の発動に強く反対した。

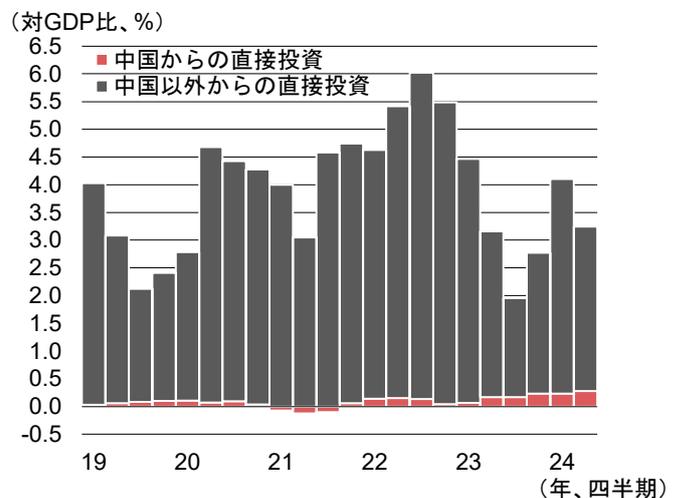
今回、投票を棄権した国の中にも、スウェーデンやスペインのように、中国との関係を重視する国々は少なくない。スウェーデンの場合は、同国を代表する完成車メーカーであるボルボが 2010 年以降、浙江吉利控股集团(Geely)の傘下となっている。またスペインも、国内の自動車産業がドイツと中国を中心とする供給網に依存しているため、それぞれ中国との関係の悪化を懸念し、投票を棄権している。

図表5. ドイツのリチウムイオンバッテリー輸入量



(出所) ユーロスタット

図表6. ハンガリーの直接投資受入動向



(注) 4四半期後方移動累積
(出所) ユーロスタット

4. 中国による対抗措置は限定的か

中国は EU による措置に強く反発し、対抗措置の発動を準備している。具体的には、EU 製の一部の農作物や食品・酒類に対し、不当廉売を理由に関税を引き上げることが示唆している。とはいえ、中国と EU が全面的な通商摩擦に陥る展開は考えにくい。最大の理由は、追加関税を最終案で課されたとしても、中国製 EV のほとんどが EU 域内製の EV に比べると引き続き安価であり、競争力が保たれることにある。

それに、EU 及びヨーロッパの市場を重視しているからこそ、中国は EU と間の実務者協議に応じている。また EU 側も対中デリスキングで足並みが揃っておらず、少なくない国が中国との間の通商関係の維持ないしは深化を望んでいる。そのため中国は、対中姿勢が融和的な国との関係を維持しつつ、小出しでの対抗措置を是々非々で採ることで、EU と全面的な対立に陥るような事態を回避すると考えられる。

いずれにしても、各国の利害関係が交錯する中で、EU の不協和音は深刻となっている。とりわけ通商政策の方針においては、当初示された方針が大きく修正されていく可能性や、実質的に骨抜きになる可能性に留意すべきだろう。

— ご利用に際して —

- 本資料は、執筆時点で信頼できるとされる各種データに基づいて作成されていますが、当社はその正確性、完全性を保証するものではありません。
- また、本資料は、執筆者の見解に基づき作成されたものであり、当社の統一した見解を示すものではありません。
- 本資料に基づくお客さまの決定、行為、およびその結果について、当社は一切の責任を負いません。ご利用にあたっては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願い申し上げます。
- 本資料は、著作物であり、著作権法に基づき保護されています。著作権法の定めに従い、引用する際は、必ず出所：三菱 UFJ リサーチ&コンサルティングと明記してください。
- 本資料の全文または一部を転載・複製する際は著作権者の許諾が必要ですので、当社までご連絡ください。