

欧米で中国製EVの輸出攻勢に警戒感が高まる

◆欧州委員会が補助金相殺関税の賦課を視野に入れた調査を開始

2023年10月4日、欧州委員会は中国から輸入されるバッテリー式電気自動車（BEV）について、輸出促進のための補助金交付の有無に関する調査を開始した。調査期間は最長13ヵ月で、仮に調査結果がクロとなった場合、中国製BEVのEU輸入時の関税率は、現行の10%に補助金相殺関税（CVD）を上乗せすることになる。一般的に中国製品に対するCVDなどの追加関税率は10%以上になるケースが多く、賦課されれば中国からEUへの輸出台数は大きく減少する可能性がある。

欧州委員会による調査開始の背景には、中国製BEVの急激な輸入増がある。従来、中国製乗用車は米国向けの輸出比率が高かったが、米中貿易紛争の結果、BEVを含む中国製乗用車の輸入関税率は27.5%となり、米国向けの輸出台数は大きく減少した。その影響もあり、中国メーカーは排ガス規制が厳しいEU向け輸出に注力し、いまや中国はEUに対する最大のBEV供給国となっている。中国政府は歴史的に国有企業や民間企業に多額の補助金を交付していることから、今回はダンピング輸出ではなく、補助金付き輸出に関する調査になった模様だ。

◆米国通商代表部も中国製BEVの輸出増加に懸念を表明

米国通商代表部（USTR）も中国製BEVの台頭に懸念を表明している。27.5%という高関税率や、インフレ抑制法（IRA）で規定するEV購入時の税額控除の対象外ということもあり、現時点で「中国製BEVは脅威ではない」としつつも、今後は補助金などを梃子にした輸出攻勢に注意が必要だとしている。USTRは5月にCVD措置などの執行強化の規則案を発表したほか、23年秋を目標に、1974年通商法301条に基づく追加関税措置の対象品目の見直しも進めている。今後は経済安全保障の観点から、EV全般や補助金付き製品を主要ターゲットにする可能性もある。

301条措置と違い、CVDはWTO協定で認められた措置である。ただし貿易制限措置であることに変わりはなく、その濫用は望ましくない。そもそも補助金付き輸出などの不公正貿易を実施しなければ対抗措置は発動されないはずであり、中国のみならず、各国政府・企業による公正な貿易を強く期待したい。【田中雄作】