

欧洲 Europe

GSPが使えなくなる?

ジェトロ海外調査部欧洲ロシアCIS課 牧野 直史

先進国が途上国向けに設定しているGSP(一般特恵関税)。先進国向けの輸出に際し関税が減免される。EUでは、2014年1月からその制度を大幅に変更する。最も大きな変更点は対象国の削減で、マレーシアなどが該当する。また、対象に残った国でも、製品によってはGSP対象外となるケースもある。アジアからGSPを使ってEUに輸出している日系企業が多いが、輸出環境の変化に注意すべきだ。

タイが2015年から特恵対象外

EUのGSP制度下では、品目により非センシティブ品目は無税、またはセンシティブ品目は3.5%以上の関税引き下げという関税上の特恵待遇を受けることができる。例えば、パイナップル加工品では、20%超の関税が無税になる。自動車は通常であれば10%の関税が課されるが、GSPを使えば6.5%で輸出することが可能だ。また、発展の度合いに応じて段階的な特恵も設けられている。一定の経済要件を満たす国に対しては、人権、環境などの条約順守を条件に、センシティブ品目も無税となる「GSPプラス」というスキームが提供される。低開発途上国(LDCs)については「武器以外全て(EBA)」の原則の下、ほぼ全ての品目が無税。

EUの現行GSP制度の適用は2013年末まで。それ以降のGSPをどのような枠組みとするか、EU内で議論が続けられてきた。欧州委員会は11年5月に14年以降のGSPについて規則案を提出。EU閣僚理事会、欧州議会での議論を経て、このほど新規則が確定した。

新しい規則の最も大きな変更点は、対象国が大幅に削減されることだ。新規則では、1人当たり国民総所得(GNI)が直近3年間、世界銀行の基準で高所得・高中所得に分類される国・地域は、GSP受益国から

外される。今回対象外となる該当国は、マレーシア、ロシア、ブラジルなどである(表1)。14年には現行の176カ国が89カ国にまで半減する。

さらに、タイも15年からGSPの対象外となることがほぼ確実だ。現在公表されている14年1月時点のリストでは、タイはGSP受益国とされているが、世銀の分類では11年から高中所得国に分類されている。EUの新規則では、GSP受益国のリストは毎年1月までに直近3年間の分類で見直すことになっている。つまり、14年1月までに行われる見直しは、11~13年の分類で判断される。現状ではタイの分類が変更される可能性はほとんどなく、14年1月の見直しで対象から除外される見込みだ。対象から除外された国は1年間の猶予を受けるため、タイは15年1月からGSPの適用を受けられなくなるということになる。

タイは日系製造業の一大集積地。GSP特恵除外が与える影響は、地場企業だけでなく日系企業にも及ぶ。ジェトロが12年12月19日にバンコクで行ったEUのGSPに関するセミナーには、100人超の日系企業が参加し、現地での関心の高さを伺わせた。セミナー後のアンケートでは、回答者の4割弱がGSP対象からの除外により、何らかの影響を受けると回答した。

品目別に除外される可能性も

GSP対象国に残ったからといって安心できるわけではない。GSP新規則発表から1カ月後に公表され

表1 高中所得国として今後EUのGSP対象外となる国・地域

2014年1月~	2015年1月~
アルゼンチン、ブラジル、キューバ、ウルグアイ、ベネズエラ、ペルー、ロシア、カザフスタン、ガボン、リビア、マレーシア、パラオ	タイ、中国、エクアドル、その他

出所:欧州委員会実施規則978/2012

表2 主要各国の主な除外品目

対象国	GSPセクション	HS2桁分類	除外品目
インド	S-6a	28～29	無機・有機化学品
	S-6b	31～38	その他化学品
	S-8a	41	原皮など
	S-11a	50～60	繊維
	S-17b	87～89	自動車
インドネシア	S-6b	31～38	その他化学品
タイ	S-4a	16	肉・魚調整品
	S-4b	17～23	その他調整品など
	S-14	71	貴石、貴金属

注：対象国・品目は一部省略しており、表は網羅的なものではない。中国はほとんどの品目が除外されている
出所：欧州委員会実施規則 1213/2012

た品目別除外リストは、インド進出日系自動車メーカーに衝撃を与えた。

インドの1人当たりGNIは、12年7月の世銀発表によると1,410米ドルで、高中所得国にはほど遠い。そのためインドがGSP対象国から除外されるのは当分先の話だ。しかし、競争力がある品目については、品目別にGSPの適用対象から除外されることがある。これが「卒業」と呼ばれる制度だ。新規則では、この卒業基準に変更があった。

新しい基準に従って策定されたのが品目別除外リスト（表2）。これは貿易統計に基づく客観的基準により策定されるもので、対象品目の選定にEUの思惑に入る余地はない。しかし、輸出が多ければ多い品目ほどGSPの対象外とされやすくなることになり、GSP対象国への打撃は大きい。

EUのインドからの乗用車輸入(11年)は15.5億ユーロ(HS8703、World Trade Atlas)。在インド日系自動車メーカーも欧州向けに輸出を行っており、多くはGSPを活用していると考えられる。基本的にはインド国内向けの生産を欧州向けにも振り分けており、生産地の変更を迫られるほどではなかろうが、3.5%の関税差が利益率に与える影響は大きい。インド政府としても、今よりもEUに対してFTA交渉で譲歩をせざるを得ない立場に置かれる。

他方、欧州向けの輸出拠点として魅力を高めた国もある。冒頭述べた追加的な特恵が受けられるGSPプラスの対象国だ。適用を受けるには、人権、環境などの条約順守を約束し、EUに申請する必要がある。一定の経済要件を満たす国のみがGSPプラスの申請

を認められているが、新規則ではその経済要件が緩和された。これにより、アジアではフィリピン、パキスタンに申請適格が認められている。

GSPプラスの適用を受けられるようになれば、これまでセンシティブ品目とされて3.5%の関税引き下げにとどまっていた特恵関税が、無税になる。例えば、自動車の関税はGSPの適用で6.5%だが、GSPプラス対象国については無税。ただ、①適用を受けるためには申請が必要であること、②経済要件を満たさなければ、対象から除外されるといった不確実性は存在する。しかし、既にこれらの国に拠点を持っておりアジアから欧州向け輸出を行っている企業であれば、現地政府に申請の働きかけを検討する余地もある。

今後の焦点はFTA交渉の動向

14年から適用されるGSPの基準は既に確定しており、変更の可能性はほぼない。そこで気になるのが、EUとアジア諸国とのFTA交渉の動向だ。FTAにより関税が引き下げられれば、GSP特恵を受ける必要がなくなる。既にマレーシアとは交渉を開始、タイとも13年春ごろに交渉を開始する見込み。

とはいっても、EUの要求水準は高く、容易に妥結できるものではない。FTA先進国であるシンガポールでさえ、交渉開始から3年近くたった12年12月によくやく交渉終了を宣言した。加えて、EUの場合、交渉妥結後に翻訳作業が必要で、発効までには時間がかかる。GSP適用除外からFTA発効まで相当な空白期間が生じることになろう。

さらに、FTAとGSPでは、原産地規則、原産地証明が異なる点も留意が必要だ^注。一般に、FTAの原産地規則はGSPよりも厳格なため、原産地規則を満たせない製品も出てきそうだ。

新規則適用までには、1年の猶予がある。アジアから欧州向けに輸出している、あるいは検討している企業は、EUのGSP改革に対応を迫られよう。

J8

注：本誌2012年12月号p.18～19参照。