

タイにおける EU の一般特恵関税制度 (GSP) 適用除外による影響と対 EU・FTA 交渉の見通し

2014 年 7 月
日本貿易振興機構 (ジェトロ)
バンコク事務所・アジア大洋州課

【免責条項】

本調査レポートで提供している情報は、ご利用される方のご判断・責任においてご使用ください。
ジェトロでは、できるだけ正確な情報の提供を心掛けておりますが、本調査レポートで提供した
内容に関連して、ご利用される方が不利益等を被る事態が生じたとしても、ジェトロ及び執筆者は
一切の責任を負いかねますので、ご了承ください。

.....

タイにおける EU の一般特惠関税制度 (GSP) 適用除外による影響と 対 EU・FTA 交渉の見通し

ジェトロ・バンコク事務所 伊藤博敏

EU の一般特惠関税制度 (GSP) の新規則の運用に伴い、2015 年 1 月からタイはその適用対象から除外される。現在、在タイ日系企業の中でも、欧州向けの輸出で GSP の恩典を受けている企業は多く、適用除外による欧州市場でのコスト競争力の低下が懸念される。そうした中、GSP に代わる関税減免手段として、EU との自由貿易協定 (FTA) 交渉の早期妥結への期待が高まっている。

他方、タイ・EU 間の FTA については、2013 年に交渉入りしたものの、タイ側の政治混乱が交渉スケジュールに影響を及ぼし始めている。先行するシンガポールやマレーシアが交渉に 3 年以上を要している状況からも、妥結までには相当の年月を要することが見込まれる。また、EU 側の手続きにより、交渉妥結から関税減免の恩典が開始されるまでに、少なくとも 1 年程度を見ておく必要がある。GSP の適用が受けられなくなる 2015 年 1 月から、FTA 発効までの間に一定の空白期間が生じるのは避けられない見通しだ。

■ 一部の品目は 2014 年 1 月時点で適用除外に

EU の GSP (対象となる途上国からの輸入に対し、関税免除もしくは最低 3.5% 軽減を認める制度) は 2012 年 11 月に新規則が発効し、2014 年 1 月からその適用が開始されている。新規則の下では、対象国が 176 カ国・地域から 89 カ国・地域に絞り込まれ、EU との FTA 締結国や直近 3 年間の 1 人当たり国民総所得

(GNI) ベースで、世界銀行の基準による高所得国・中高所得国に分類される国が除外されることになった。タイは 2011~2013 年の 3 年間について、同基準上の中高所得国に分類されるため、新規則の適用開始から 1 年間の猶予期間の後、同じ扱いの中国などととも 2015 年 1 月から GSP の適用を受けられなくなる ([2012 年 11 月 2 日記事](#)、[関連調査レポート「EU の一般特惠関税制度改正とその背景」](#) 参照)。

なお、GSP の制度には、前述のように対象国の所得水準が一定以上に達した場合に当該国

を適用除外とする「国別」の除外規定に加え、対象国の特定品目について、十分な競争力があると見なされる品目に対する「品目別」の除外規定が存在する。EU の品目別の除外規定の場合、1 カ国の特定品目の EU における輸入額が、全ての GSP 対象国の同一品目の輸入額全体の 17.5% (繊維製品・アパレルについては 14.5%) を 3 年連続で超えた場合に、当該品目は適用除外とされる。タイの場合、品目別除外規定に基づき、肉・魚加工品 (S-4a 類)、肉・魚加工品を除く加工食品、飲料、酒、ビネガー類 (S-4b 類)、真珠および貴金属 (S-14 類) の 3 カテゴリーについては、2014~2016 年 (2014 年 1 月から適用) の品目別除外リストの中で、既に適用対象から除外されている。

■ GSP を利用した輸出額は 90 億ドル、EU 向け輸出の 4 割

商務省によると、2013年のタイからEU向けのGSPを活用した輸出額は90億5,206万ドルに達する。図表1はそのうちの上位20品目と、それぞれの品目に対するGSP特惠関税率（2013年の適用税率）、さらにGSP適用除外措置を受けた後の最恵国待遇（MFN）税率を示したものだ。GSPを適用した場合のEU側での輸入関税は、例えばGSPスキーム下での最大の輸出品目である貨物自動車（5トン以下）の場合、シリンダー容量に応じ、2500ccまでは原則6.5%、2500cc超であれば15.4%、一部の特殊用途車両については0%となっている。これに対して、MFN税率はそれぞれ10%、22.0%、3.5%となっている。車種や用途により異なるものの、GSPスキームの方が3.5~6.6%分の関税削減メリットを受けていることになる。また、

貨物自動車に次いで輸出額の大きい、眼鏡用レンズ（ガラス製でないもの）、エアコン（窓・壁取り付け用）、乗用自動車用タイヤなどはいずれもGSPの利用により関税が免除されているが、2015年1月以降は2.2~4.5%の関税支払いが生じる。

なお、2013年のタイの対EU輸出額は224億7,136万ドルで、輸出額から単純に算出したGSP利用率は40.3%となる。しかしEU側は2013年時点で、非農産品の過半数の品目に対して、0%のMFN税率を適用しており、そもそも制度を活用する必要のない品目を除けば、実質的な利用率は50%を超えるものと見込まれる。EUはタイにとって輸出全体の約1割を占める最大の貿易相手国であり、GSPの適用除外はタイの輸出産業全体に広範な影響を与え

図表1: GSP制度を活用したタイのEU向け輸出上位20品目(2013年) 単位: 米ドル, %

	HSコード	品目名	輸出額	GSP特惠税率	MFN税率
1	870421	貨物自動車(総重量5t以下)	356,531,873	0-15.4	3.5-22.0
2	900150	眼鏡用レンズ(ガラス製ではないもの)	338,376,041	0	2.9
3	841510	エアコン(窓もしくは壁に取り付け型)	295,892,575	0	2.2-2.7
4	401110	乗用自動車用タイヤ(ゴム製、空気タイヤ)	248,122,439	0	4.5
5	401519	衣類及び衣類附属品(加硫したゴム製のもの)	217,353,124	0	2.7
6	160521	調理済みエビ(シュリンプおよびブローン)	197,377,141	7	20
7	850440	スタティックコンバーター	173,594,536	0	0-3.3
8	871150	モーターサイクル、補助原動機付き自転車(シリンダー容積が800cm ³ 超)	161,370,257	2.5	6
9	841581	エアコン(自動車用、冷却ユニット自蔵タイプ)	154,668,090	0	0-2.7
10	848180	コック、弁その他これらに類する物品	154,479,843	0	2.2
11	871140	モーターサイクル、補助原動機付き自転車(シリンダー容積が500cm ³ 超、800cm ³ 以下)	146,278,241	2.5	6
12	200820	パイナップル	141,249,728	0-22.1% + 2.5 EUR/100kg	17.6-25.6% + 2.5 EUR/100kg
13	841583	エアコン(自動車用、冷却ユニットを自蔵しないもの)	115,793,784	0	0-2.7
14	271019	石油及び歴青油および調製品(軽質油および同調製品ではないもの)	113,878,054	0	0-4.7
15	640399	革靴	113,681,606	1.5-4.5	5-8
16	030749	冷凍イカ、燻製イカなど(生鮮、冷蔵を除く)	112,369,495	2.1-7	6-20
17	871130	モーターサイクル、補助原動機付き自転車(シリンダー容積が250cm ³ 超、500cm ³ 以下)	107,809,893	2.5	6
18	291811	乳酸並びにその塩及びエステル	107,653,887	0	0-6.5
19	870322	乗用自動車その他の自動車(シリンダー容積が1000cm ³ 超、1500cm ³ 以下)	105,623,500	6.5	10
20	841590	エアコン部分品(自動車用およびその他)	99,821,896	0	0-2.7
	その他	-	5,590,132,643	-	-
	合計		9,052,058,646		

タイ商務省統計データおよび欧州共同体統合関税率(TARIC)データベースを基に作成

るものとみられている。

■タイの輸出損失額は1億ドル超の試算も

商業銀行として国内2位の資産規模（2013年末時点）を有するサイアム商業銀行が発表したレポートによると、EUのGSP適用除外によるタイの輸出損失額¹は、2014年の品目別の適用除外分も合わせて1億4,200万ドルと試算される。

また、GSPを利用した輸出の上位品目には、貨物自動車や乗用自動車、二輪車、エアコンなど、在タイ日系企業が主要輸出企業となっている品目も多く含まれることから、これら日系企業への影響も少なくない。タイとカンボジアに縫製工場を持つ日系下着メーカーは「タイ工場からドイツへ輸出している製品については、GSP 恩典を継続するため、カンボジア工場からの輸出に切り替える。ただし、商流はタイ経由（タイでインボイス発行）を維持し、原材料は全てタイからカンボジア工場へ供給する」との方針を示している。

また、タイに世界最大規模の製造拠点を有する日系大手自動車部品メーカーは現在、タイでGSPの原産性資格がある複数の製品について、欧州向け輸出でGSPの恩典を受けている。世界有数の自動車部品産業集積地であるタイには、同社のように欧州をはじめとする主要輸出市場向けの生産・輸出ハブとしての機能を持つ日系メーカーが少なからずある。「2015年以降、通常関税を支払うことになれば、EU市場におけるコスト競争力の低下につながる。EU・タイFTAの早期発効により、GSPの恩典が代替されることを期待する」としている。

■期待高まるEUとのFTA、だが2014年中の妥結・発効は非現実的

タイ・EU間のFTA交渉については、2013年12月にブリュッセルで第3回政府間交渉が実施されたものの、その後のタイ国内の政治混乱の影響もあり、2014年3月にバンコクで予定されていた第4回交渉は延期された。2014年4月時点で、次回交渉の具体的な日程は示されていない。他方、タイ商務省・貿易交渉局の担当官によると、4月8～10日にブリュッセルで実務レベルの特別会合が開催され、物品貿易、原産地規則、サービス貿易、投資、知的財産権（地理的表示を含む）などの6分野で協議が行われるなど、「実質的な協議は着実に進展している」状況にあるという。

当地メディアなどによると、第3回交渉では前述の6分野のほか、貿易の技術的障壁(TBT)、衛生および植物検疫措置(PS)、政府調達、紛争解決、競争などを含む包括的な内容について協議する方向性が確認されている。そのため、妥結までには相当の年月を要することが予測される。ASEANの主要国では、タイに先行してシンガポール、マレーシア、ベトナムの3カ国が既にEUとの間でFTA交渉を進めているが、いずれも発効には至っていない。

¹ 輸出損失額は、特にタイ側で産業構造改革などの対策が実施されないこと、市場での小売価格に関税コスト上昇分を転嫁しない（業者間で吸収する）ことを条件とした場合の試算に基づく。

図表2: ASEAN主要国によるEUとのFTA交渉状況(2014年4月時点)

	交渉開始	進捗状況	GSP適用
シンガポール	2010年3月	2013年9月最終合意(テキスト案) 未署名・未発効	対象外
マレーシア	2010年12月	交渉中。妥結時期未定	対象外(2014年1月より)
ベトナム	2012年6月	交渉中。妥結時期未定	適用対象
タイ	2013年3月	交渉中。妥結時期未定	適用対象、2015年1月より対象外

出所: 各国政府発表資料などを基に作成

ASEANの中で最も早くEUとのFTA交渉を開始したシンガポールの場合、2010年3月の交渉入りから、2013年9月の最終合意に至るまでに3年半もの交渉期間を要している(図表2参照)。また、投資保護規定などを含む投資章については、2014年4月時点において最終合意まで至っておらず、依然として交渉完了とはいえない状況だ。さらに、今後の署名に至るプロセスでは、協定書がEUで使用される24言語に翻訳された上で理事会採択を経る必要がある。加えて、協定の発効により関税減免が開始されるまでには、さらに欧州議会の同意を得て、全加盟国で批准されるプロセスも必要だ。同協定の場合、欧州議会の同意があった時点で暫定適用が可能になるものとみられるが、それでも同適用の開始は2015年以降になると予測される(2013年10月7日記事参照)

2010年12月に交渉入りしたマレーシアについては、2012～2013年後半に交渉が中断した事情もあり、交渉は再開されたものの、2014年4月時点で妥結の見通しは立っていない。マレーシアは、タイに先行して2014年1月からGSPの適用対象外となっていることから、現地の日系電機メーカーなどを中心に、交渉の早期妥結・発効を望む声は強い。ただし、EU側はマレーシアとの交渉が中断した要因として、「マレーシア側にEU側が改善を求める国内制度上の課題が山積し、各交渉分野で双方の求めるレベルの隔たりが大きかった」とするなど、早期の

妥結は難しい状況だ。

2012年6月に交渉入りしたベトナムについては、2014年3月に第7回交渉を行い、2014年中の妥結を目指す方針が示されているが、こちらも実質的な交渉の進捗状況については明らかにされていない。

タイに先行して交渉入りしている他のASEAN諸国の状況から考えても、タイがGSP対象外となる2015年1月までにEUとのFTAを発効させることは現実的ではなく、通常関税〔最恵国待遇(MFN)税率〕を支払わなければならない期間が生じることは避けられない事態となっている。

■ EU側の暫定適用手続きは最終合意から1年程度

欧州委員会通商総局で対東南アジア・オーストラリア・ニュージーランド貿易を管轄するユニットの担当課長は2014年1月末のジェトロのインタビューに対し、「タイとの交渉は2013年12月までの政府間交渉で、ようやく本質的な内容に入りつつある段階。これまでのところ、全ての論点はカバーできていない。タイ側はGSPの卒業を控え、交渉の加速に積極的だ。しかし、タイの政治動向が不安定という事情もあり、今後、交渉にどの程度の時間がかかるか読めない状況」としている。また、最終合意(テキスト案)から暫定適用までに要する期間については、「政治状況などにもよるが、1年程度だろう。タイおよびベトナムについては、FTA交渉方針が明確であり、合意に至れば相互の理解

ジェトロ 2014年7月「タイにおけるEUの一般特惠関税制度(GSP)適用除外による影響と対EU・FTA交渉の見通し」

があるため、暫定適用まではスムーズに進むだろう」との見解を示した。

また、具体的な交渉分野の内容については明かせない、としながらも、「ASEAN 地域全体との FTA 締結が最終目標で、シンガポールとの FTA はその始点となる協定と位置付けられる。経済発展のレベルなど、ASEAN 諸国で差はあるが、EU とシンガポールは双方の高いレベルでのコミットメントを含む野心的な FTA を締結しており、他の FTA の有用なモデルとなる」としている。

先行するマレーシアおよびベトナムとの交渉の見通しについては、「マレーシアとの交渉で課題となる分野は、政府調達など環太平洋パートナーシップ（TPP）交渉の課題と共通している。マレーシアとは交渉自体は進んでいるものの、マレーシア国内の改革や、サービス部門やアルコールなどセンシティブな領域が課題だ。一方、ベトナムとはサービス部門、知的財産権の分野で作業が残されている。同時並行で進む TPP 交渉の圧力もある。TPP での合意が進むのであれば、EU とも合意に達するだろう」とコメントした。

アンケート返送先 FAX：03-3582-5309
 e-mail：ORF@jetro.go.jp
 日本貿易振興機構 海外調査部 アジア大洋州課宛

● ジェトロアンケート ●

調査タイトル：タイにおける EU の一般特惠関税制度（GSP）適用除外による影響と対 EU・FTA 交渉の見通し

今般、ジェトロでは、標記調査を実施いたしました。報告書をお読みになった感想について、是非アンケートにご協力をお願い致します。今後の調査テーマ選定などの参考にさせていただきます。

■ 質問 1：今回、本報告書での内容について、どのように思われましたでしょうか？（○をひとつ）

4：役に立った 3：まあ役に立った 2：あまり役に立たなかった 1：役に立たなかった

■ 質問 2：①使用用途、②上記のように判断された理由、③その他、本報告書に関するご感想をご記入下さい。

--

■ 質問 3：今後のジェトロの調査テーマについてご希望等がございましたら、ご記入願います。

--

■ お客様の会社名等をご記入ください。（任意記入）

ご所属	<input type="checkbox"/> 企業・団体	会社・団体名
	<input type="checkbox"/> 個人	部署名

※ご提供頂いたお客様の情報については、ジェトロ個人情報保護方針（<http://www.jetro.go.jp/privacy/>）に基づき、適正に管理運用させていただきます。また、上記のアンケートにご記載いただいた内容については、ジェトロの事業活動の評価及び業務改善、事業フォローアップのために利用いたします。

～ご協力有難うございました～

タイにおける EU の一般特惠関税制度(GSP)適用除外による影響と対 EU・FTA 交渉の見通し

作成者: 日本貿易振興機構(ジェトロ)

〒107-6006 東京都港区赤坂1-12-32
TEL: 03-3582-5179 (海外調査部アジア大洋州課)
<http://www.jetro.go.jp>

本原稿は 2014 年 5 月 1、2 日付け通商弘報に掲載された原稿を一部加筆・修正したものです。

禁無断転載