중국산 전기차에 관세 철퇴 내린 EU, 국내시장에 미칠 파장은?

지난 6월 12일 유럽연합(EU) 집행위원회는 "중국 정부가 중국산 전기차에 부당한 보조금을 지급해 유럽 시장에서 불공정 경쟁을 초래한 결과 유럽 전기차 업체의 피해 발생 우려가 있다"고 주장하며, 중국산 전기차에 대해 17.4~38.1%p의 추가 관세*를 부과하는 계획안을 발표했다. 이어 열흘 후인 22일에는 중국 상무부와 관세 부과와 관련해서 협의하겠다는 계획도 내놓았다. EU의 이번 조치는 잠정적인 계획으로 최종 확정 여부는 올해 11월 EU 회원국의 투표로 결정될 예정이다.

* 중국 업체별 추가 관세율 : BYD 17.4%, Geely 20.0%, SAIC 38.1%

이러한 EU의 중국산 전기차에 대한 강경한 관세 조치는 향후 중국과의 협의 과정을 통해 일부 하향 조정될 가능성도 있다. 특히, 독일은 중국의 보복 관세를 우려하며 반대 입장을 표명하고 있으며, 중국 비야디(BYD)의 생산 공장이 위치한 헝가리나, 중국 지리(Geely) 자동차가 소유하고 있는 볼보(Volvo)의 본사가 있는 스웨덴에서도 반대 의사를 표명할 가능성이 있다. 하지만 최근 EU가 중국산 전기차 뿐만 아니라 태양광 패널, 풍력터빈, 의료기기, 주석도금 강판에 이르기까지 다양한 중국산 수입 제품에 대해서 강도높은 반덤핑 조사를 벌이고 있는 등 강경한 입장을 고수하고 있는 점을 고려하면 중국산 전기차에 대한 추가 관세 조치가 최종적으로 상당히 높은 수준으로 결정될 가능성도 배제하기 어렵다.

중국산 전기차에 대한 견제는 EU에만 국한된 것은 아니다. 지난 5월 14일 바이든 정부는 중국산 전기차에 대한 관세율을 기존 25%에서 4배 올린 100%로 조정하겠다는 파격적인 계획을 발표했다. 미국과 EU의 이러한 조치는 세계 전기차 시장에서 BYD 등 중국 업체의 무서운 성장세에 기인한다. BYD는 '24년 1분기 기준 총 58만 대의 전기차를 판매하며 미국의 테슬라를 제치고 세계 시장 1위로 등극했다. 뿐만 아니라 글로벌 전기차 순위에서도 중국 업체 3개(BYD, Geely, SAIC)가 상위 5위에 이름을 올리고 있다.

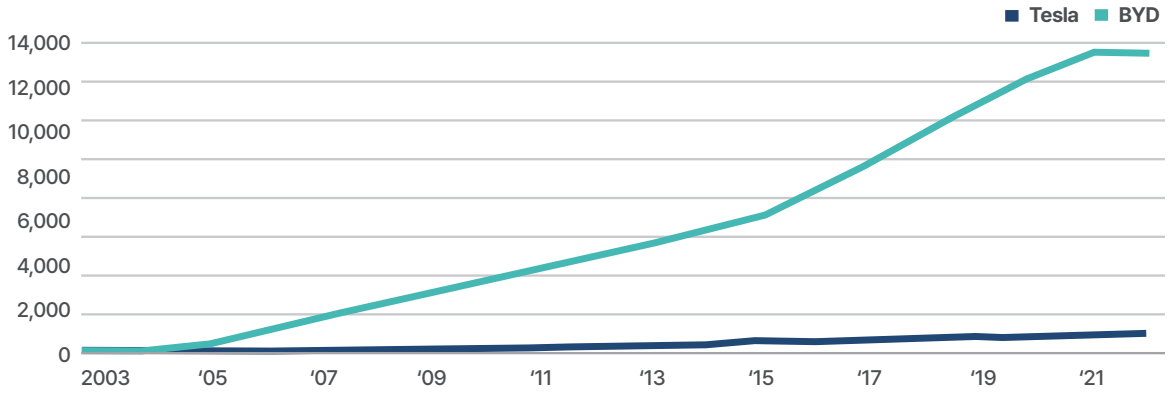
글로벌 전기차 인도량 순위(단위: 천대)

순위	기업명	'24년 1~3월	전년 동기 대비 성장률	시장 점유율
1	BYD	580	9.9%	18.5%
2	TESLA	413	-2.4%	13.1%
3	Geely	247	59.1%	7.9%
4	VW	208	14.3%	6.6%
5	SAIC	183	30.4%	5.8%
6	Stellantis	144	13.6%	4.6%
7	Hyundai&Kia	121	-0.8%	3.9%
8	BMW	120	12.7%	3.8%
9	Changan	113	35.4%	3.6%
10	Daimler	98	5.4%	3.1%
기타		912	40.9%	29.1%
합계		3,139	20.4%	100.0%

자료 : SNE Research(2024)

과거 중국 자동차 업체의 기술 수준은 대체로 낮은 것으로 평가되었고 이러한 평가는 내연기관차를 중심으로 하는 전통적 자동차 시장에서는 어느 정도 부합했다. 하지만 배터리 기술이 중요한 역할을 하는 전기차 시장에서는 상황이 바뀌었다. 현재 세계 전기차 시장 1위를 기록하고 있는 BYD의 보유 특허 개수는 1만 3천 여 개로 테슬라의 16배에 달하는 것으로 알려진다. 특히, '95년 배터리 기업으로 시작한 BYD의 경우 보유한 특허의 절반 이상이 배터리 관련 기술이다. BYD의 배터리 관련 특허 개수는 중국 1위 배터리 기업인 CATL, 한국의 LG에너지솔루션에 이어 글로벌 3위다. 배터리 기업과 완성차 기업을 모두 보유하고 있는 BYD는 배터리 기술수준을 자동차 생산과정에 연동하여 끊임없이 개선시켜왔을 것으로 파악된다.

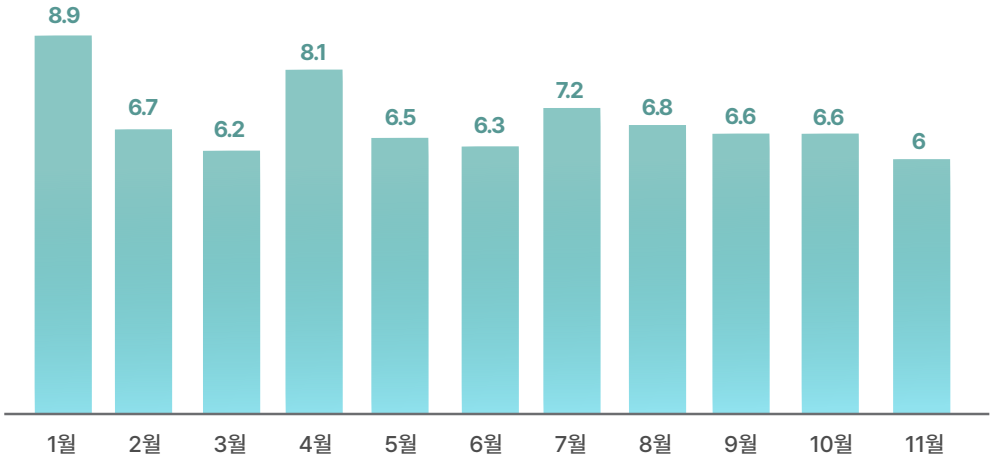
BYD와 TESLA의 누적 특허 개수 추이



자료: Nikkei Asia(2023)

이번 EU의 중국산 전기차에 대한 추가 관세 부과 조치로 유럽 전기차 시장에 진출한 우리 기업이 반사이익을 얻을 여지는 적어 보인다. 최근 2~3년 간 유럽에서 보호주의가 전반적으로 확산하고 전기차에 대한 보조금도 감소하고 있는 데다가 우리 기업의 유럽 전기차 시장에서의 시장 점유율도 하락세를 면치 못하고 있기 때문이다. 설령 한국 전기차의 유럽 시장 내 점유율이 증가하더라도 이는 곧바로 한국산 전기차에 대한 관세 조치로 이어질 위험도 있다.

현대차 · 기아 월별 유럽 전기차 시장 점유율(%) 추이('23년)



자료: 하나증권(2023)

오히려 EU와 미국의 제재로 전기차 수출이 힘들어진 중국이 자국 내 전기차 과잉생산 문제를 해결하기 위해 단기적으로 유럽을 대체하는 시장으로 한국을 비롯한 아시아 시장 공략을 선택할 수 있다. 실제로 올해 1~2월 중국에서 EU와 미국으로 수출된 전기차 대수는 각각 약 20%, 42% 감소한 반면, 같은 기간 중국이 주도하는 RCEP(Regional Comprehensive Economic Partnership, 역내포괄경제동반자협정)을 통해 한국, 인도네시아, 일본, 중앙아시아 지역으로 수출된 전기차 대수는 각각 10배, 7배, 2배, 2.3배 증가한 것으로 나타났다.

최근 알리, 테무 등 이른바 'C-커머스'의 국내 시장 공세 사례에서 짐작할 수 있듯이, 아직은 미미한 수준이지만 중국산 저가 전기차의 국내 시장 진출이 본격화될 수 있다. 특히, 기존 리튬이온 배터리에 비해서 효율이 다소 떨어지는 대신 화재 위험으로부터 상대적으로 안전한 인산염(LFP) 배터리를 앞세운 중국 전기차가 국내 시장에 진출할 가능성이 크다. 또한 유럽산 전기차의 국내 시장 진출 압박도 점차 가시화되고 있는 상황이다. 지난 25일 한-EU FTA 자동차 및 부품 실무그룹 작업반에서 EU측은 유럽 전기차 업체에 유리한 방식으로 보조금을 조정해줄 것을 요청한 바 있다. 최근 전기차 충전소 부족, 배터리 화재 위험, 겨울철 배터리 방전 문제 등으로 전기차에 대한 수요가 다소 주춤한 상황이지만 본격적으로 전기차의 성능 개선이 이뤄질 경우 국내 시장은 중국산과 유럽산 전기차의 각축장이 될 가능성이 있어 이에 대한 대비가 필요하다.