

2005年7月15日起正式實施

歐盟對大陸與越南課徵反傾銷稅

研議多時的歐盟對中國與越南的傾銷調查，歐洲議會終於在7月12日作出終判決議並拍板定案，並在歐盟官方文件期刊上正式公告立法，歐盟將從2005年7月15日起正式對來自中國與越南的自行車課徵高額的反傾銷貿易懲罰關稅，為期五年。EU對從中國出口至歐盟的整車將課徵48.5%的反傾銷稅；對越南整車將課徵34.5%的反傾銷稅，唯莊盟公司使用個別稅率15.8%。

整理◎陳柏如



▲中國機電商會秘書長張培生認為歐盟再續對中國的反傾銷稅並不合理。

期延長到2005年7月。2004年4月，歐盟對原產於中國的自行車進行第三次反傾銷稅期中復審，儘管業者積極抗辯，甚至積極爭取個別稅率待遇，歐執委會依然於2005年7月12日正式公告終判結果，不但反傾銷稅再續，且稅率更大幅提高至48.5%，此舉等同全面封殺大陸自行車出口至歐盟市場。

雙重貿易障礙

歐盟的傾銷終判結果，對中國自行車產業無疑是再一次的重擊，因為日前歐洲議會才正式宣佈調高中國自行車與零配件的GSP優惠關稅待遇(GSP)，並於6月30日正式公告立法，整車稅率由10.5%調高為15%，零件由1.2%調高為4.7%，將於2006年1月1日開始實施到2008年12月31

日。如今歐盟又宣佈將繼續對中國自行車課徵反傾銷稅，且稅率由原來的30.6%提高為48.5%，7月15日正式實施，雙重貿易障礙勢必對中國自行車產業與全球自行車供應鏈造成不小的影響。有關歐洲議會公告的正式傾銷調查的終判文件請瀏覽 europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/oj/2005/l_183/l_18320050714en00010036.pdf

反傾銷稅上調至48.5%

7月19日，歐盟外交部長理事會通過了一系列對中國產品徵收反傾銷稅的決定，其中，對中國產自行車的傾銷稅率由原先的30.6%上調到48.5%，為期5年。

對此，儘管自行車企業有

最早歐盟對中國大陸進行傾銷調查可回溯到1992年，當時歐盟就開始對原產於中國的自行車整車進行傾銷調查。隨後，歐執委會決定對來自中國的自行車整車徵收30.6%反傾銷稅，期限為5年。1999年5月，歐盟再次進行到期復審，終判成立，再續五年的反傾銷稅制裁，將徵稅

歐盟報告指出，在 2000 年到 2004 年 4 月期間，從中、越兩國進口自行車的累計市場佔有率從 2.5% 迅速攀升到了 12.77%，在此同時，歐盟內部自行車製造商的整體銷售額則下降了 21%，並有持續大幅下滑之勢。歐盟調查報告因而認定，中國與越南兩國自行車的傾銷使歐盟本土製造商陷入了目前的經營困境。

著各自的打算，但是業內人士指出，無論是生產基地轉移，還是出口產品改變，都不是應對反傾銷的長久之計，關鍵還是要自我調整與改善。

7 月 21 日，中國機電進出口商會日用機械分會秘書長張培生在接受大陸新聞記者採訪時表示：「中國出口到歐盟市場的自行車一年不到 300 萬輛，與中國每年出口到全球的 5,000 萬輛自行車總量相比，歐盟市場所占份額不到十分之一，所以，稅率上調雖然會使得企業出口訂單大量減少，但是對整個自行車行業影響不會太大。」

第三次被課徵反傾銷稅

據統計資料顯示，中國已經是全球自行車最大的生產製造和出口基地。去年，中國自行車總產量達到 7,972 萬輛，占世界自行車總產量近 60%；出口 5,100 萬輛，出口額達 16 億美元，出口到 160 多個國家，主要地區為美國（1,800 萬輛／年）和日本（700 萬輛／年）。

隨著中國自行車產品出口的增加，國外對中國出口頻繁設限。中國自行車協會理事

長王鳳和指出，1992 年，歐盟就開始對原產於中國的自行車進行反傾銷調查。隨後，決定徵收 30.6% 反傾銷稅，期限為 5 年。1999 年 5 月，歐盟再次進行到期復審，將徵稅期延長到 2005 年 7 月。2004 年 4 月，歐盟對原產於中國的自行車進行反傾銷期中復審。今年初，又有歐洲主要生產企業向歐盟提出「部分期中復審」。如今，對中國產自行車提高反傾銷稅已經成為事實。大陸自行車產業是第一個連續三次被課徵反傾銷稅的國家，歐盟市場對本身產業的保護意識與魄力由此可看出。

據歐盟調查報告指出，中國自行車的國內價格並不能反映真正的市場價值，必須採用一個與其發展程度相近的替代國（如墨西哥）成本為基準價進行計算，並由此得出應對從中國進口的自行車徵收 48.5% 反傾銷稅的結論。對此，歐盟自行車製造企業協會成員、法國國家自行車製造企業委員會主席戈茲曼的解釋是，如果不徵收反傾銷稅，中國的自行車可在歐洲市場以 50 歐元的價格出售，而法國出產的最便宜的自行車也要 150 歐元，因此，提高向中國自行車徵收



▲中國自行車協會理事長王鳳和表示，各國對中國出口設限日漸頻繁，業者應謹慎因應。

的反傾銷稅，可以避免歐盟自行車工業出現混亂。

歐盟還認定，在 2000 年到 2004 年 4 月期間，從中越兩國進口自行車的累計市場佔有率從 2.5% 迅速攀升到了 12.77%，在此同時，歐盟內部自行車製造商的整體銷售額則下降了 21%，並有持續大幅下滑之勢。歐盟調查報告因而認定，中國與越南兩國自行車的傾銷使歐盟本土製造商陷入了目前的經營困境。

申辯無效 非市場經濟

據悉，中國自行車協會、中國機電產品進出口商會曾組織 40 餘家自行車生產企業參加了集體應訴，從申請市

場經濟待遇、無損害抗辯和調低反傾銷稅率等三方面作了不懈努力，但未能獲得令人滿意的結果。

「歐盟提高反傾銷稅的做法對中國自行車業者非常不公平，歐盟未能給中國企業以市場經濟待遇，而以替代國計算傾銷幅度的做法我們不能接受，一定時間內我們將會組織企業向歐盟提起申訴。」張培生在接受採訪時表示，2004年中國對歐盟的自行車出口量不到300萬輛，與歐洲市場約1,800萬輛的自行車銷售規模不成比例，因此，歐盟指控中國自行車對歐洲市場造成極大衝擊並無法令人信服。

張培生補充道，歐盟的貿易保護主義措施不但會限制歐洲消費者的選擇，並使歐洲的進口商遭受較大的經濟損失，而且從長遠的角度來看，也將使歐盟自行車製造商逐漸喪失應有的市場競爭力。

各顯神通化解壓力

「喜德盛公司每年出口歐盟的車有幾萬輛，車架幾十萬台，因為車架只需徵收一般的進口稅，所以我們以後打算增加車架的出口量。」深圳喜德盛自行車經理陳武洲接受採訪時表示，喜德盛公司將投資一個技術含量比較高的車架廠，此外，到第三國辦組裝廠的計

劃也在籌備之中。

捷安特（中國）自行車公司業務部主管莊曉東表示，公司每年大約有40%~50%的自行車銷往歐洲，所以反傾銷稅對他們的影響不小。捷安特作為一個跨國品牌，在歐洲的阿姆斯特丹也設有組裝廠，針對歐盟開徵高額的反傾銷稅的情況，集團內部會對此進行協調，可能會增加歐洲的產能。

山東英克萊自行車公司董事長王富民在之前就已表示，公司早在去年就有轉移生產基地的想法，曾派人到東南亞甚至歐洲進行過考察，歐盟一旦徵收高額的反傾銷稅，前往這些地區設廠就會進入實質性的行動階段。

中國國際貿易仲裁委員會仲裁員周世儉表示，中國自行車行業遭遇反傾銷，與中國自行車出口量大、價廉有很大關係。從1993年9月5日被歐盟裁定為30.6%的稅率，到1996年4月30日被美國裁定為0~61.67%的區別稅率再到現在，不少企業一直沒在花樣、款式設計及技術含量等方面下工夫。因此，中國自行車行業扭轉被動局面的根本在於提高產品檔次和開發新品種。

中國自行車協會相關人士也表示，歐盟對中國再次徵收並提高反傾銷稅，既有歐盟貿易保護主義過頭的影子，也與中國自行車行業自律不夠，

行業內部競相壓價有一定關係。中國企業要積極應對日益激烈的貿易摩擦，在加強成本管理的同時，要加快實施技術改造，儘快升級轉型，提升自行車本身的附加價值，避免一味地進行價格戰。

建立品牌通路到第三國投資

張培生則指出，一方面，自行車企業在進入國際市場的競爭，必須瞭解其中的遊戲規則，不要踩到地雷；另一方面，目前中國自行車業的弊病在於過於依賴進口商，境外銷售渠道幾乎掌握在外國人手裡，中國企業只是通過OEM等形式賺取低微的代工利潤，平均利潤還不足10%。因此，中國自行車企業的當務之急是建立自主品牌並掌握海外銷售渠道。

所謂「上有政策，下有對策」，要突破歐盟的貿易障礙，業者也可考慮前往歐盟國家設廠組車，或者，到原料產地或勞動力價格低廉的第三國如東盟國家或非洲國家投資，利用他們勞動力成本比中國要低、歐盟設置的貿易壁壘也少的優勢，生產自行車。目前來看，柬埔寨、印尼、馬來西亞等國家的自行車行業已經具備了一定的發展基礎，而且具有原材料、土地、勞動力成本等方面的優勢，到這些國家和地

越南今年 1-7 月的自行車與補修零配件總出口值為 1.01 億美元，較去年同期衰退 29.5%。由於歐盟已確定從 7 月 15 日起正式對來自越南的自行車課徵反傾銷稅，業界人士預估，越南今年的總出口值將衰退 30% 到 50%。

區投資不僅可以充分利用其資源及優惠政策，而且可以利用它們與已開發國家簽訂的區域性或雙邊貿易協定，繞過貿易壁壘，有效擴大自行車的生產規模。

越南首度遭歐盟反傾銷制裁

先前為規避歐盟對兩岸輪歐自行車都課徵高額反傾銷稅（台灣已於 2004 年取消），台灣自行車業者於四、五年前開始陸續湧入越南投資，包括莊盟、明甸行、京永、勝法、郁珣與立洋等，皆已在當地設立自行車組裝廠。然而天無三日晴，想不到才幾年的光陰，越南馬上就失去投資優勢，被歐盟盯上，不但展開傾銷調查，最後還終判成立，反傾銷稅率甚至高達 34.5%，對逐漸上軌道的越南台商組車廠造成很大的衝擊。其中，莊盟公司是台灣最早到越南設廠的組車廠，也是最有危機意識的業者，他們早在設廠之初，就預想到將來可能面臨被歐盟控告傾銷的一天，所以他們平時都一直有在做相關準備，也因為有準備且資料齊全，莊盟才能幸運的獲得個別稅率 15.8%。為了突

破歐盟的反傾銷稅制裁，目前郁珣與京永皆已前往柬埔寨購地設廠，至於選擇柬埔寨的原因，請大家參考文後製表（表 1），就能清楚明白柬埔寨的投資優勢所在。

越南自行車出口值大幅衰退

越南今年 1-7 月的自行車與補修零配件總出口值為 1.01 億美元，較去年同期衰退 29.5%。以 7 月份單月來看，越南出口 1 千萬美元的自行車與補修零配件到全球 40 個國家與地區，包括英國、德國、奧地利、加拿大等等。由於歐盟已確定從 7 月 15 日起正式對來自越南的自行車課徵反傾銷稅，業界人士預估，越南今年的總出口值將衰退 30% 到 50%。2004 年越南的自行車與補修零配件總出口值為 2.3 億美元。

台灣應避免再遭歐盟調查

因應歐盟的反傾銷制裁，在越南、大陸兩地設廠的台商，其訂單不免會移回台灣生產，尤其越南的情況會更明顯，為免引起歐盟再度對台灣的注意與調查，讓台灣的自行車輪歐再度蒙上陰影，因而 TBEA 台灣自行車輸出業同業公會計畫呼籲業者簽訂自律公約，呼籲業者嚴格遵守台灣自行車輪歐自製率須在本土採購 40% 以上的規定。

參考資料：輪彥快訊電子報、工人日報企業周刊、中國自行車協會網站

表 1. 各投資地區出口歐盟的稅率比較表

稅率 \ 地區	台灣	大陸	越南	柬埔寨
整車進口稅	15%	Form A : 10.5% 無 Form A : 15%	Form A : 10.5% 無 Form A : 15%	0%
整車反傾銷稅	0%	48.5%	34.5% (莊盟 15.8%)	0%
零件進口稅	4.8%	1.2% (目前) 4.7% (2006 年 1 月 1 日起)	1.2%	0%