

Taiwan isn't the target any more but China!

歐盟是否再續對台灣與中國的反傾銷稅？

文◎陳柏如

從 1980年以來，反傾銷制度已逐漸為各國所普遍採用，以對抗國際間不公平的貿易行為；另一方面，進口國政府亦常利用反傾銷法規的「灰色地帶」，以保護國內產業。

歐盟反傾銷法規

歐盟反傾銷法規的法源基礎來自於羅馬條約第 113 條第一項，該項條文規定歐盟應統一區內的共同商業政策，包括對抗不公平競爭的反傾銷措施，因此，歐盟反傾銷法規最原始的版本在 1968 年正式生效（1968 REGULATION No.459/68），其後曾於 1984 年及 1988 年二度進行修正，之後為配合烏拉圭回合協議反傾銷／平衡稅規約，歐盟第四度修正其反傾銷法規（COUNCIL REGULATION (EC) No.3283/94），並自 1995 年 1 月 1 日後開始實施。

歐盟反傾銷法規適用於所有對歐盟出口的國家，不論該出口國是否為 WTO 締約國。再者，歐盟各會員國本身並無反傾銷法，所有反傾銷相關的調查及保護措施的採行，均由歐盟當局主管。也就是說，2004 年 5 月開始，新增的十個歐盟新會員國也將適用原歐盟的反傾銷法與制度。

EBMA 未提出對台灣重新調查

因應歐盟國家對台灣自行車輸歐反傾銷控訴將在 2004 年 2 月到期，2003 年 11 月 25 日是歐洲當地業者提出更新稅率的最後期限。根據歐洲方面的最新消息指出，一直到 11 月 26 日為止，歐洲的自行車製造商並未對台灣提出更新反傾銷稅的要求，以上的消息已獲得歐洲自行車製造商協會(EBMA)理事長 Brian Montgomery 的證實。

對於 EBMA 未再提出更新

對台灣的自行車反傾銷稅一事，理事長 Brian Montgomery 表示，現行的反傾銷稅率已經是最低限度，至於 EBMA 做出這項決定背後的考量及原因，Brian Montgomery 並不願意多談。而大家所關心的歐盟是否會再延續反傾銷稅事，TBEA 公會律師表示，儘管歐洲製造商並未提出重新調查與更新的要求，但歐盟執委會仍可行使職權展開重新的全面調查。因此，TBEA 公會呼籲會員廠，不到最後關頭，仍應謹慎因應，大意不得。

根據歐盟反傾銷法規的規定，任何確定反傾銷措施應自實施滿五年後終止，除非經「到期覆查」後裁定停止課徵反傾銷稅將導致傾銷及損害之繼續發生。如反傾銷措施實施期間內曾進行覆查，且該覆查包括傾銷及損害兩方面時，反傾銷措施的實施期限應自該覆查結果發布之日重新起算，滿

根據歐洲方面的最新消息指出，一直到 11 月 26 日為止，歐洲的自行車製造商並未對台灣提出更新反傾銷稅的要求，但歐盟執委會仍可行使其職權展開重新的全面調查，因此，不到最後關頭，仍應謹慎因應，大意不得。台灣輸歐的自行車數量與金額逐年下降，唯平均單價不斷攀升，足見台灣已成功轉型走向高價位、高附加價值的產品。歐盟取消對台灣課徵反傾銷稅的最大好處，將有助於台灣自行車廠爭取新訂單。

五年後終止。執委會應於反傾銷措施到期之當年度，於歐盟官方公報中發布即將到期的通知，歐盟同類產品生產者應於到期前三個月提出到期覆查的申請，此項覆查應於發動日起十二個月完成。

1999 年 2 月 26 日終判結果

回溯當初歐盟調查台灣自行車輸歐傾銷一案，當時依據歐執委會呈送之提案，終判結果大致與初判相同，最後由部長理事會投票通過，正式公告在案。當時歐聯的正式公告內容為，歐盟自 1999 年 2 月 26 日起，對所有台灣輸入歐盟的自行車整車課徵不同程度的懲罰性反傾銷稅，其中，5 家接受抽樣調查的廠商中，以巨大被課徵的 2.4% 反傾銷稅最低、永祺與美利達都是 2.5%、順捷 10.2%、崑哲 18.2%；其他 29 家配合歐盟調查的合作廠商一律課徵 5.4%，包括見誠、美優、承儒、昇達利、韓氏、達生、菲力、鎰鑫、金正好、協展、愛地雅、世同、立洋、明

甸行、美輪、順杰、聖坤、三發、勝法、輝達、信肯、泰億、台灣穗高、聯程、華義、永輪、威輪、郁珺；其餘被列為不合作的組車廠商則一律採行 18.2% 的反傾銷稅制。

2002 年 5 月新增 4 家廠商

2002 年 5 月 22 日又新增 4 家採行 5.4% 稅制的組車廠。當初不在反傾銷名單中的新增廠商，根據歐洲議會(European Council)2002 年 5 月 22 日在布魯塞爾發佈的新聞稿指出，台南的建進(Chien Chin)，仲田(Jong-Tien)及台中的琮慶(John Ching)、鋸美(High-Ride)等四家台灣自行車廠，銷歐只須課徵 5.4% 的反傾銷稅。當時歐洲議會是根據 1999 年第 397 號修正條例(Regulation (EC)No 397/99)做此終判，該條例規定，組車廠若能夠提出具體證明該公司不在 1996 年的反傾銷名單內，並且簽具同意進口一定額度的公司，才符合 5.4% 稅率的條件。

一轉眼，五年的反傾銷制

裁即將到期，台商處於製造競爭力逐漸被大陸取代的過渡時期，無不希望歐盟能取消再續反傾銷的貿易障礙，以提升台灣自行車輸歐的競爭力。再者，台灣輸歐的自行車數量與金額逐年下降，唯平均單價不斷攀升，足見台灣已成功轉型走向高價位、高附加價值的產品。

巨大擬在東歐設廠

針對歐盟反傾銷課稅事宜，巨大、美利達與愛地雅等三大自行車廠早在之前便已加強因應。其中，巨大董事長劉金標與經營高層先前已赴東歐的波蘭、捷克等國考察市場，正積極評估在當地另設一座年產能至少 20 萬輛自行車生產工廠的可行性。巨大總管理處特助許立忠指出，由於歐盟目前對中國大陸課徵的反傾銷稅率高達 30.6%，造成巨大等台商在大陸生產的自行車，根本無法打進歐洲市場，巨大最佳的對策就是在東歐地區另設自行車工廠，而不是擴張荷蘭廠的

產能。許立忠指出，台灣自行車產業經歷歐盟連續兩次做出課徵反傾銷稅，出現結構性轉變，目前台灣專事生產高單價產品，低單價則移往東歐或越南生產，雖然外銷數量下降，但平均出口單價卻大幅提高。

美利達委明甸行越南廠代工

美利達公司發言人蔡學良指出，歐盟執委會若做出不再對台灣自行車課徵反傾銷稅的裁示，歐盟對台灣課徵反傾銷稅將於 2004 年 2 月 26 日到期後自動取消，會讓台灣生產自行車銷往歐洲更自由。但台灣銷往歐洲自行車平均單價 150 美元以上，與東歐或越南生產的低單價自行車相比，已不具競爭力，歐盟取消對台灣課徵反傾銷稅的最大好處，將有助於台灣自行車廠爭取新訂單。蔡學良強調，之前為因應歐盟對台的反傾銷稅，美利達採取委託明甸行越南廠為其代工生產低單價自行車再銷往歐洲的策略，短期內並沒有改變的打算。

愛地雅公司經理林武賢表示，愛地雅已著手準備在波蘭廠追加一條 10 萬輛的自行車生產線；另大陸寮步新廠也加緊興建中，規劃年產能為 100 萬至 150 萬輛，但必要時可調高至 300 萬輛，不管歐盟是否維持反傾銷控訴案，愛地雅都可

彈性選擇由波蘭廠或大陸廠輸入歐洲市場。

ETRA 贊成結束對台反傾銷稅

對於 EBMA 沒有對台灣提出重新調查的要求，ETRA（歐洲自行車貿易組織）於 12 月 1 日也發佈了一份新聞稿，稿中指出，ETRA 非常贊成 EBMA 作出不對台灣自行車反傾銷稅正式提出重新調查的這項決定，並給於掌聲。同時，ETRA 也表達對於 EBMA 之前在這件事上所虛耗的時間、人力與金錢感到失望之意。ETRA 認為，這些資源應該用於鼓舞刺激歐洲自行車市場，這樣的做法才能真正改善歐洲自行車製造商的處境。

當初歐洲執委會開始調查之際，ETRA 即採反對的立場與態度，ETRA 的理由在於事實上台灣大部份出口至歐盟的自行車都經由 IBD 通路（自行車專賣店）售出。舉例來說，丹麥的 IBD 在 1998 年銷售了 40% 進口自台灣的自行車，而瑞典 IBD 更銷售進口來自台灣的自行車總量的 55%。

ETRA 相信 EBMA 會提出傾銷的控訴是因為歐洲自行車產業將他們的問題與缺乏競爭力歸咎到受害於不公平的競爭。但這樣的推論，事實上是不正確的，ETRA 表示，採用這樣的傾銷控訴對於歐洲製造

商的問題而言，並非正確的解決之道，因為他們並未找出真正的癥結與原因。

保護主義或不公平貿易競爭？

ETRA 在新聞稿中進一步補充，事實亦證明歐盟對台灣五年來的反傾銷制裁，並沒有具體的成效，以 2002 年的進口量來看，依舊比 2001 年成長超過 17%，而儘管有反傾銷稅，平均價格依舊滑落了近 21%。此外，反傾銷稅的實施也無法避免幾家歐洲製造商的停產或財務危機，而有些製造商也開始將生產移往歐盟以外的地方。

ETRA 在新聞稿中提到，歐盟的反傾銷法是用以對抗不公平的貿易競爭，簡而言之，就是要避免發生產品在歐盟市場的售價遠低於其在本國市場售價的情況。ETRA 表示，絕對認同任何針對阻止這種不公平競爭所採行的策略與因應措施，但如果實施反傾銷稅制裁的目的只是基於單純的保護主義 (purely protectionist) 的考量，那這樣的做法無疑是在浪費所有牽涉其中的人的時間與金錢。而 ETRA 認為，這些被浪費的時間跟金錢應該拿去花在一些有助於歐洲自行車市場再蓬勃成長的建設性方法上，更實際。

雖然新聞稿上 ETRA 表明

非常贊成歐盟停止對台灣實施反傾銷制裁，但這並不表示 ETRA 對所有的反傾銷控訴皆不認同與贊成。針對以上的言論，筆者在歐洲的一個記者朋友曾致電 ETRA 的秘書長 Annick Roetynck 女士，詢問她有關 ETRA 對於歐盟對大陸自行車課反傾銷稅是否再續的看法，Annick Roetynck 表示，ETRA 完全認同並支持 EBMA 的看法，並將全力促成歐盟對中國大陸實施第三次的反傾銷制裁，以保障歐盟製造商的權益。ETRA 認為，台灣與大陸的情況完全不同，大陸的做法真的涉及不公平競爭，且嚴重威脅歐盟自行車製造商的存續。

針對中國 歐盟全力備戰

在大陸方面，經過 1997 年 11 月 1 日起至 1998 年 8 月 3 日為止的調查期之後，歐盟執委會 (EU Commission) 判定從大陸進口至歐盟的自行車必須付 30.6% 的反傾銷稅。30.6% 重稅對象是原產地為中國的出口廠商，產品分類碼為 CN Codes 8712 00 10、8712 00 30 及 8712 00 80 三種未裝馬達的自行車，此反傾銷稅適用歐盟各會員。歐盟對中國大陸的反傾銷稅制裁將於 2005 年 7 月 11 日到期，明年將會重新調查是否再續。

EBMA 理事長 Brian Mont-

gomery 於 11 月 4 日發表的新聞稿中指出，中國對歐盟有很大的貿易順差，中國對美國的貿易順差更是龐大，大陸 2002 年自行車的出口量成長近二倍，達 5500 萬輛。根據中國自行車協會在某些媒體上的披露與表態，中國自行車非常覬覦且強烈渴望搶佔歐盟這 1 千 5 百萬輛自行車需求的市場大餅。顯然在高反傾銷稅的懲罰性貿易制裁之下，中國還是照樣有辦法進口不少自行車到歐盟市場，甚至已開始進行非法的 A+B 櫃的方式。中國採行違法的 A+B 櫃交易是不符合市場規則的，因為歐洲議會自 1993 年以及 1995 年起已開始對大陸實行整車與零件進口的反傾銷制裁。

EBMA 抗議大陸外銷退稅政策

在歐盟並未對台灣的自行車輸歐傾銷提出重新調查的同時，EBMA 卻緊咬住中國大陸自行車產業的後跟不放，Brian Montgomery 指出，現行中國大陸政府仍對當地的自行車業者在出口方面給於 17% 的外銷退稅補助，這種支持本國產業的做法嚴重違反世界貿易組織 (WTO) 的規定，而中國大陸本身已經是 WTO 的正式會員之一，他們更應該停止這項出口補助政策。Brian Montgomery 補充道，雖然根據中國財政部

2003 年 10 月的公告指出，中國政府將從 2004 年 1 月 1 日起調降出口退稅補助至 14%，但調降幅度仍嫌太小。Brian Montgomery 希望中國政府能夠遵循 WTO 的規定，取消這項出口退稅補助的政策，讓產業回歸平等的公平競爭。

結局未卜，謹慎因應最重要

據歐洲媒體表示，歐盟的目標已不在台灣，而是對歐洲市場虎視眈眈的中國大陸，預料歐盟會全力備戰，極力促成對中國再續反傾銷稅的制裁。預估 EBMA 必須在到期前三個月，也就是 2005 年 4 月 11 日前，必須向執委會提出重新調查的要求。

由於國際上一般反傾銷制裁的實行頂多都只有二次，加上中國大陸已是 WTO 的正式會員國之一，握有強大的政治與經濟談判籌碼，可想而知，EBMA 想促成對中國自行車第三次的 5 年反傾銷制裁，似乎不太容易，但他們的決心是不容質疑的！

不到最後一秒鐘，沒有人知道歐盟對台灣與大陸的反傾銷稅制裁是否會再繼續，就像沒有人知道下一秒鐘，會發生什麼事，但最重要的是每位業者都必須要有危機意識，更要謹慎因應。 ■