

EU: 迂回発生の3カ国へアンチダンピング措置を適用

欧州委員会(EU委員会)は、理事会規則(EU)No 502/2013により、中国を原産として輸入される自転車へ48.5%のアンチダンピング(AD)税を賦課中である。それとともに理事会実施規則(EU)No 501/2013により、インドネシア、マレーシア、スリランカ及びチュニジアの4カ国(一部指定の業者は除く)からの輸入に対しても、措置の迂回が発生した第三国への延長としてAD税が適用されている。

そのような状況の中、上記4カ国とは別の第三国を迂回してAD措置を避ける行為があるとする欧州自転車製造組合(EBMA)の提訴を受け、EU委員会は2014年9月より迂回行為に関する調査を行っていたが、この度、調査結果について2015年5月19日のEU官報(No. L122)にて、5月18日付理事会実施規則(EU)2015/776を公表した。

1. 審査概要

中国の迂回行為があったとされる今回の調査対象はカンボジア、パキスタン及びフィリピンの3カ国である。調査開始の公告後、カンボジア5社、パキスタン1社及びフィリピン2社から措置免除の申請があり、カンボジアとフィリピンの各社へ立会調査を実施した。パキスタンの業者については、関連するスリランカの自転車部品供給業者への調査を行った

調査期間は2011年1月1日～2014年8月31日とし、対象製品の自転車はCNコード「8712 00 30」及び「8712 00 70」である。調査に際しては、立会調査の対象企業から提供された情報等により分析を行い、各企業からの反対意見や主張については、EU側の回答や判断と共に掲示した。なお、立会調査への非協力や適切な情報提供がない場合は、理事会規則(EC)No 1225/2009第18条の規定により入手可能な情報で判断される。

迂回行為とは、経由地での単なる製品の積み替えだけでなく、理事会規則(EC)No 1225/2009第13条2項によると、EU内または第三国における組立作業もAD措置の迂回とみなされる場合があるとしている。同規則第13条2項(b)では、当該部品の価格が組み立てられた製品の全部品の全価格の60%以上を占める場合は措置の迂回があったとされるが、組み立てに持ち込まれた部品の付加価値が製造コストの25%を超える場合は、迂回が発生したとはみなされないとしている。

2. 貿易形態の変化

中国と対象3カ国に加え延長措置適用中の4カ国も含め、各国の貿易形態の変化について、2001年の数値を基準として調査期間の2011年から2014年8月まで間の分析を行った。それによるとEU市場への中国からの輸入は横ばい状態の48万台であった。カンボジアからの輸入は同期間内で3倍近い138万台に急増し、パキスタンからは2011、2012年には輸入はない

が、2013年1月～2014年8月に一気に推定15-19万台となった。フィリピンについては約5割増しの推定82～91万台となり、3カ国からの輸入はいずれも期間内で増加している。その一方、2013年に迂回が認定された4カ国については、調査期間内でインドネシアは7割減の17万台となり、マレーシアは298台にまで落ち込んだ。スリランカは6割減の41万台、チュニジアも3割減の39万台となり、特に2013年のAD措置適用以降の減少が目立つとし、先の4カ国への迂回行為によるAD措置適用後、それらの国々からEUの輸入台数は減少しているものの、それと同時に今回対象の3カ国からEUの輸入台数が増えていると述べている。

表1：EUの輸入台数（単位：台）

	2011	2012	2013	1.9.2013-31.8.2014
中国	492,945	357,894	517,010	480,706
カンボジア	493,874	1,085,845	1,506,966	1,382,474
パキスタン	0	0	(1,000-7,500)	(150,000-190,000)
フィリピン	(470,000-520,000)	(630,000-730,000)	(840,000-930,000)	(820,000-910,000)
インドネシア	641,984	629,387	252,071	170,934
マレーシア	170,199	159,405	78,732	298
スリランカ	958,574	958,678	393,656	410,212
チュニジア	518,430	447,969	350,656	397,544

調査対象3カ国への中国からの輸出台数で見ると、調査期間内でカンボジアは2倍以上増加して1.91万台、パキスタンは5割増しの38万台となり、更にフィリピンは2.4倍増の109万台と急激に増加した。その一方、インドネシア向けは5割増しの585万台であるが、マレーシアは127万台、スリランカは49万台とそれぞれ3割減となり、更にチュニジアは6割減の99万台と、各国への中国からの輸出台数は減少傾向にあり、措置延長中の4カ国の中でも特にスリランカとチュニジアへの輸出台数の減少は、今回の3カ国への輸出増加に伴ったものだと指摘している。

表2：中国からの輸出台数（単位：台）

	2011	2012	2013	1.9.2013-31.8.2014
カンボジア	7,445	12,285	10,963	19,316
パキスタン	243,005	189,113	297,683	381,290
フィリピン	456,057	331,851	1,084,001	1,095,534
インドネシア	3,848,450	4,773,631	6,215,767	5,858,330
マレーシア	1,794,007	1,790,371	1,321,983	1,278,543
スリランカ	706,828	644,280	395,770	497,363
チュニジア	229,543	136,287	78,174	99,102

因みに、カンボジアの調査対象企業5社でEU市場向け輸出の94%を占めているとみられ、

パキスタン1社とフィリピン2社で両国のEU向け輸出のほぼ全てを占めるとみられる。3カ国の調査対象企業の生産台数は、調査期間内でカンボジアは2.6倍の155万台、フィリピンは2~5割増しの60~67万台と推測されるが、パキスタンについては、当該企業は2013年に生産を開始したものの正確な情報が得られず生産台数は不明である。

更にカンボジアについては、オランダへの輸出状況を例として挙げており、調査期間内で輸出台数は6倍増の12万台、輸出金額は約5倍増となっているのに対し、輸入単価は2割減少している。なお、ドイツ二輪産業協会(ZIV)によると、カンボジアからドイツへの輸出台数は2011年までは10万台程で推移していたが、2012年に46万台に急増し、翌2013年は61万台、2014年に52万台となり、ここ数年で大幅に増加し、台湾を抜いて現在最大の輸入先である。このような点からも近年のカンボジアからの輸入急増が目立っていることが伺える。

3. 結論

中国製自転車へのAD措置延長がインドネシア、マレーシア、スリランカ及びチュニジアの4カ国に2013年に適用されて以来、これら4カ国のEU向け輸出と中国からの輸入が概ね減少しているのと並行し、今回対象のカンボジア、パキスタン及びフィリピンの3カ国への中国からの輸出は増加し、かつ、各国からEU市場の輸入も増えている。

免除申請のあった企業について、現地で立会調査を行い各社より提供された情報等を分析した結果、当該製品の平常価格と比べてダンピングがあった証拠も発見されたと述べ、中国製自転車への48.5%のAD措置を避けるため、迂回行為と見なされる組立作業がカンボジア、パキスタン及びフィリピンの3カ国で存在し、更にカンボジアでは積み替え作業もあったとEU委員会は判断した。

なお、調査の結果、迂回行為がないと認められたカンボジア、フィリピンの下記企業4社についてはAD税の免除措置が取られることとなり、それら4社を除くカンボジア、パキスタン及びフィリピンの3カ国からの輸入に対して、現在、理事会規則(EU)No 502/2013により適用中の中国製自転車に対する48.5%のAD税賦課が、措置の迂回が発生した第三国への延長として適用されることとなった。

表3：AD措置免除企業

国名	企業名
カンボジア	A and J(Cambodia) Co., Ltd
	Smart Tech(Cambodia) Co., Ltd
	Speedtech Industrial Co. Ltd and Bestway Industrial Co.
フィリピン	Procycle Industrial Inc.

以上

出所：2015年5月19日付EU官報(No.L122)、5月18日付理事会実施規則(EU)2015/776