

澳洲汽車競爭與投資計畫之適法性分析

蔡宏明

中華民國全國工業總會副秘書長

壹、前言

台灣加入 WTO 後，如何支持台灣汽車產業發展，是國內相關業者關切的課題。

對此，汽車競爭與投資計畫（Automotive Competitiveness and Investment Scheme，簡稱 ACIS），被視為是政府可以參考之政策措施。因為，澳洲加入 WTO 後，為應對汽車產業調降關稅給汽車工業帶來的衝擊，維持本國汽車製造業的長期可持續發展，並鼓勵國外廠商投資本國汽車工業，澳政府公佈了一項長達 15 年的行業扶持政策—汽車競爭與投資計畫。該計畫由澳工業旅遊資源部 (Minister for Industry, Tourism and Resources) 主導，自 2001 年 1 月 1 日起執行。根據該計畫，自開始至 2005 年底的五年期間，政府將提供 28 億澳元的補貼用以鼓勵本國汽車製造商的發展。同時，汽車製造商、零部件製造商、工具製造商以及汽車設計和工程技術公司可享受部分減免稅政策。在 ACIS 實行後，澳洲汽車部門在研發上所支出的費用是不斷攀升，在 2001~2002 年度中的表現是較前一年度大幅成長了 28.5%，顯示 ACIS 在鼓勵澳洲汽車產業的研發投資，已發揮一定效果。

然而，ACIS 在本質上為政府對企業提供誘因，所以是否會與 WTO 規範相抵觸，為一值得研究的問題，必須檢視此措施是否會抵觸補貼協定（SCM）及與貿易相關的投資協定（Trade Related Investment Measures, TRIMs），藉由研析 ACIS 與 WTO 規範之關連，對我國未來實施相關政策

具有參考的作用。

貳、澳洲汽車競爭與投資計畫內容

一、ACIS 起源

ACIS(Automotive Competitiveness and Investment Scheme)為澳洲在加入 WTO 後，應因對汽車產業調降關稅而實施配合 WTO 與持續協助澳洲汽車產業發展的輔導獎勵措施，由澳洲的工業旅遊資源部(Minister for Industry, Tourism and Resources)來主導整個 ACIS 案。

二、ACIS 目的

ACIS 是一個階段性的汽車產業投資扶植計畫，用意在於鼓勵澳洲當地企業在汽車產業上的投資與研發上的創新，並能為澳洲打造一個貿易自由化與全球化的汽車工業，讓澳洲的汽車產業得以維持一定的成長和強度來與世界其他各地的汽車工業做一競爭。

三、ACIS 的法令依據

主體為 1999 年所頒布的 ACIS administration ACT 1999，不過在往後的幾年中也頒布了其他幾次相關的修正法案，其中多半是針對 ACIS administration ACT 1999 No.139 所做出相關名詞條例的定義更新與更正。另外，2003 年所頒布的 ACIS Administration Amendment Bill 2003 是值得注意的，因為該法案通過了 ACIS 施行期間的延長，由原先的五年(2001~2005)拉高到現在的十五年(2001~2015)。

四、ACIS 涵蓋對象、參與條件

此計畫被設計為獎勵那些表現良好的公司，讓他們能挹注更多的投資以及發展出更有創新的能力在汽車相關產業上。主要涵蓋的對象則包括客車生產者(motor vehicle producer, MVP)、原廠零配件製造商(automotive

component producer, ACP), 以及汽車研發生產用機械工具的提供者 (automotive machine tool or automotive machine tooling producer, AMTP)和汽車服務提供者(automotive service provider, ASP)等。新加入者必須在參與汽車製造生產達到一段時間後, 才得以加入此計劃¹。

ACIS 所需符合的申請條件

涵蓋對象	申請條件
客車生產者 (motor vehicle producer, MVP)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 在提出申請前一年中於澳洲生產了至少3萬輛汽車或是3萬台引擎。 2. 有能力證明在申請後未來一年中得以生產至少3萬輛汽車或是3萬台引擎。 3. 符合其他條件, 而得到主管機關特許
原廠零配件製造商(automotive component producer, ACP)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 過去一年內, 在澳洲本地生產至少一種原廠零組件, 並提供使用在至少3萬輛汽車或是3萬台引擎中, 且生產總值必須在500,000澳幣以上。 2. 過去一年內, 生產總值在500,000澳幣以上, 且其中50%是出自生產者本身手中。 3. 有能力證明未來一年內, 可以達到上述兩項規定的標準。 4. 符合其他條件, 而得到主管機關特許。
汽車研發生產用機械工具的提供者(automotive machine tool or automotive machine tooling producer, AMTP)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 機械工具的生產總產值在過去一年達50萬澳幣, 且總產值的50%須確實用於生產原廠汽車零配件上。 2. 有能力證明在申請後未來一年機械工具的生產總產值可達50萬澳幣, 且總產值的50%有確實用於生產原廠汽車零配件上。 3. 符合其他條件, 而得到主管機關特許。
汽車服務提供者(automotive service provider, ASP)	<p>汽車服務總產值在過去一年達50萬澳幣, 且總產值的50%所提供的服務須與汽車和汽車零組件生產相關。</p> <p>有能力證明在申請後未來一年汽車服務總產值可達50萬澳幣, 且總產值的50%所提供的服務有與汽車和汽車零組件生產相關。</p> <p>符合其他條件, 而得到主管機關特許。</p>

而在上面申請條件中所提到, 可以得到主管機關特許的其他條件, 主要有以下考量²:

1. 申請自然人是否達到基本門檻需求並符合澳洲國家利益
2. 申請自然人是否能提升澳洲汽車產業的競爭優勢

¹ <http://www.dfat.gov.au/media/releases/trade/1998/td980422acis.html>

上面網站文章初版: 1998/4/22, 文章最新修正時間: 2002/9/17

² 財團法人車輛測試研究中心: <http://www.artc.org.tw/open/carplan/94/05022006ACIS.pdf>

3. 申請自然人是否對澳洲汽車產業或澳洲經濟有顯著效益
4. 申請自然人是否對澳洲汽車產業引進研發創新
5. 申請自然人是否對創造澳洲汽車產業工作及投資機會
6. 申請自然人是否有對澳洲產生重要策略、區域或環境之影響

另外，只要是經過主管機關特許通過的案例，都將成爲往後評判審核的一個標準。

五、ACIS 運作方式

ACIS 所提供的補助，爲澳洲加入 WTO，在配合調降關稅(2004 年底之前汽車及相關部件關稅爲 15%，之後降爲 10%，從 2010 年 1 月 1 日起則降到 5%³)的同時，給與當地汽車產業進口稅額的信用抵減(duty credits)，對整車場 MVP 而言，由於從國外進口之汽車配件比率乘數頗高，關稅的降低有助於減少其生產源物料之成本，而對國外來澳投資整車廠與零件大廠而言，因其產品進入澳洲關稅降低，也能幫助其降低車用產品進入澳洲障礙，對幫助澳洲整車廠與吸引外資進入澳洲和符合 WTO 降低關稅的規定都有所幫助，但在此同時卻可能會對澳洲國內汽車零組件廠造成衝擊。而 ACIS 所提供關稅抵減的時程可簡單分爲以下三階段⁴(在第一階段的 20 億中，預計 13 億將提供給 MVP，7 億分給其他非 MVP⁵)：

ACIS 關稅抵減的時程

3 Automotive Competitiveness and Investment Scheme，財團法人車輛測試研究中心：<http://www.artc.org.tw/open/carplan/94/05022006ACIS.pdf>

⁴ 財團法人車輛測試研究中心：<http://www.artc.org.tw/open/carplan/94/05022006ACIS.pdf>

⁵ 註腳一中網頁所提供的資訊：ACIS benefits will be limited to \$2 000 million overall a capping mechanism. For purposes of commencing the scheme's operations, there will be a notional allocation of \$1 300 million for the PMV manufacturer sub scheme and a notional allocation of \$700 million for the component producer sub-scheme.

時程	內容
01/01/2001 – 12/31/2005	申請資格: MVP/ACP/AMTP/ASP 經費: 20億*
01/01/2006 – 12/31/2010	申請資格: MVP/非MVP 經費: 20億
01/01/2011 – 12/31/2015	申請資格: MVP/非MVP 經費: 10億

根據我國經濟部在 2006 年對澳洲所做出的投資環境評估報告表示，ACIS 計畫初期預定在 2001 年至 2005 年間，提供總計 28 億澳元經費(其中關稅抵減額度為 20 億澳元)，已決定延長至 2015 年，並增加 42 億澳元經費。⁶

抵減額度之計算

汽車製造商可以申請之關稅抵減額度	汽車零件、汽車機械製造商與服務供應商可以申請之關稅抵減額度為：(相同產品如由汽車製造商製造提供，亦可申請下列關稅抵減額度)
(一) 該廠產值的 25% x 進口稅率； 加上 (二) 新增設備投資額的 10%。	(一) 新增設備投資額的 25%；加上 (二) 研發投資額的 45%。

最後，在計算上述關稅的抵減額度時，若廠商享有由其他政府部門所提供的補助款，則必須從抵減額度中扣除。

六、2006 修正法案內容

距今與 ACIS 相關的一次法案修正是頒布於 2006 年六月，此法案修正的對象是 2000 年所頒布的 ACIS Administration Regulations 2000，內容皆為針對其中與汽車服務業相關定義上的兩個部份做一重新修正與補充。首先是針對文字用詞的選擇上做一修正，2000 年頒布的法案，在汽車服務業涵蓋範圍的定義上，用的是與汽車設計、研發與生產等“相關”的服務項

⁶ 經濟部投資業務處：
<http://twbusiness.nat.gov.tw/pdf/%E6%BE%B3%E5%A4%A7%E5%88%A9%E4%BA%9E.pdf>

目，而 2006 年的修訂法案則是將相關二字的用語改爲由上述幾個服務項目所“組成”的明確語氣。另一個部份則是針對不屬於在汽車服務業的項目做一擴充，包括：汽車生產過程中偶發、枝微末節和並非不可或缺的活動項目、汽車製程中員工的招募費用以及汽車零組件的運輸活動(至澳洲/澳洲境內的流通)，皆排除在汽車服務業定義的涵蓋範圍外。

七、ACIS 的實施成效

最近幾十年來，澳洲汽車製造業發展很快，汽車製造業是澳大利亞製造業中最大的單項製造業。墨爾本市澳洲的工業製造中心，同樣也是澳洲汽車製造業的中心。

澳洲汽車業年產值占澳製造業總產值的 7%左右。墨爾本是澳大利亞汽車製造業的中心，也是亞太地區的一流設計、工程和製造中心。墨爾本的汽車工業具有 100 多年歷史，是世界上具有設計和批量生產小轎車能力的 12 個地區之一。

澳洲絕大多數的整車和零部件的研究、設計、製造和生產都是在墨爾本完成，並且出口到世界競爭力最強的市場上。全澳現有 4 個小轎車製造廠，分別是美國福特公司投資的福特澳洲公司、美國通用公司投資的霍頓汽車公司和日本投資的豐田澳洲公司、三菱澳洲汽車公司。

除最後一家三菱澳洲公司在南澳的阿得雷德外，其他三家均設在墨爾本。4 家車廠近年來的平均總產量約爲 30 多萬輛，其中 75%爲轎車。澳大利亞國內生產的小轎車大部分供應當地市場，出口僅占 1 成左右。由於國內需求大於供給，因此進口車的比重也很大。

自 1993 年起，澳洲國內汽車年銷售量近十年來平均增長率維持在 2.3%，惟 2003 年因澳幣強勁升值，2003 年的汽車銷售量首次突破 90 萬 9,844 輛，較 2002 年之 82 萬 4,309 輛增加了 10%之多，是近年來成長幅度最大的一年。至 2004 年澳洲全國汽車銷售量更達 95 萬 5,229 輛，較 2003 年汽車總銷售量成長約 5%，2005 年汽車總銷售量將逾 100 萬輛。澳洲每年銷售的汽車中近 30%40%則爲澳洲本地生產。

汽機車零配件市場銷售分爲二種，一爲新車的裝配零配件，稱爲原件市場 (Original Parts，簡稱 OP)，一爲舊車的替換零配件，稱爲售後零件市場 (Aftermarket Equipment，簡稱 AM)。依據澳洲全國汽車產品製造商協會 (Federation of Automotive Products Manufacturers，簡稱 FAPM)報導，澳洲國內汽車年產值約爲 79 億澳元，汽車零件市場銷售額約爲 77 億澳元，其中售後零件市場規模約爲 50 億澳元至 60 億澳元之間，國內生產數量與進口數量分別各占一半，換言之，澳洲每年進口汽機車售後零件約在 25 億澳元至 30 億澳元之間。

而澳洲境內汽車零件製造商約有 200 家左右，主要製造零件供應澳洲國內四大汽車製造廠及其海外市場的售後零件。精通引擎、儀表板、煞車與離合器系統、懸吊系統、排氣管、變速器與後傳動軸、空調、車輛測試設備與電子、燈具與車鏡、方向盤與輪胎。

根據 2005 年初，由澳洲統計局所提供的資料⁷，從 2000 到 2001 年，澳洲汽車部門的工業附加價值達到近 47 億澳幣，占了全澳洲製造業活動的 6% 及總體經濟活動 0.7% 的產值。此外，在澳洲 2004 年整體經濟成長率僅 2% 的環境下，其汽車部門的工業附加價值成長率則是高達了 20%。

參、ACIS 涉及的 WTO 規範

一、關稅減讓之規範

GATT 最重要之義務之一爲關稅拘束之義務。所謂關稅拘束，係指會員國有義務使其關稅不超過其對其他會員國承諾之上限；在關稅拘束之下，會員國自得將其特定產品之進口關稅，設定在低於其所承諾之水準。關稅拘束常以個別貨品作爲限制對象，但在法律技術上，亦可針對某種貨品或全部進口貨品，設定一整體性之上限，使各個貨品項目之關稅，不得

⁷ <http://www.abs.gov.au/Ausstats/abs@.nsf/90a12181d877a6a6ca2568b5007b861c/22e7da19382d4bb2ca256f7200833044!OpenDocument>

超過此一限制。

GATT第二條規定關稅減讓後之拘束義務。第二條第一項(a)款規定：「每一個締約國應對其他締約國之商務，賦予不低於本協定附件相關之減讓表之相關部分所規定之待遇。」由於該款並未明文規定限於關稅，故關稅減讓表除記載關稅減讓之情形外，亦非不得載明其他承諾，但不得與總協定之其他規定相衝突。

此外，締約國被賦予「不低於」減讓表之待遇有兩層意義：

1.每一會員國所應享受之關稅待遇原則上應為相同；倘一會員國所享受之待遇低於「減讓表」所載之待遇，則相較於其他得以享受「減讓表」所載待遇之會員國，顯屬遭受歧視，若此等歧視在GATT 之中並未有法律上基礎，則屬違反GATT 之義務，因此本條可說是不歧視待遇之另一形式規定。

2. 該條限制了會員國隨意提高關稅之可能性，因此可說是關稅拘束義務之法律上基礎。

就關稅拘束義務而言，第二條第一項第(b) 款有進一步之規定：「關於任何締約國之減讓表之第一部份所載之產品，在進口至與該關稅減讓表有關之締約國領域時，在受該減讓表所列條款、條件或限制之拘束之前提下，應被免除超過該減讓表所列通常關稅之課徵。... ..」此一規定一方面係對第二條第一項(a)款之關稅拘束義務有所補充，另一方面亦明確表示：一國在作成關稅拘束時可以附帶「條款、條件或限制」。

除一般之關稅之外，其他進口之稅費在名稱上或性質上雖未必與關稅相同，但其對進口者所增加之成本以及對進口產品所造成競爭力之減損，並無不同，故亦必須加以規範。第二條第一項第(b) 款後段因此規定：「...此種產品亦應被免除超過在本協定日期當時，對產品之進口或有關產品之進口所課徵之所有其他稅捐

或任何種類之收費，或免除超過進口領域於該日期當時之有效立法所直接且強制要求課徵者。」其所謂「本協定日期」係指一九四七年十月三

十日。符合「所有其他稅捐或任何種類之收費」之情形甚多，進口附加稅為其一例。

關稅減讓拘束義務之確保，除上述情形外，另可能有其他方法減損關稅承諾之價值。故GATT 第二條第三項規定：「締約國不得以改變認定應稅價值之方法，或以改變兌換貨幣之方法，減損本協定附件之相關減讓表之任何減讓價值。」第四項亦規定：「締約國若形式上或在實際效果上之設置、維持、或授權對某一產品之進口獨占，而該產品係列於本協定所附減讓表之內者，除該減讓表另有規定或初始談判減讓之當事國之間另行同意之外，此種獨占營運所產生之保護效果，不應超過該減讓表內平均的保護程度... ..」

二、與貿易有關投資措施之規範

與貿易有關投資措施協定（Agreement on Trade-Related Investment Measures，TRIMs）為烏拉圭回合協議之一，TRIMs 協議由前言，正文（共九條）和附件（解釋性清單）三部分組成。TRIMs 協議的適用範圍是其核心問題。

TRIMs 協議第 1 條規定：「本協定僅適用於與貨品貿易有關之投資措施（本協定內簡稱 TRIMs）」第 2 條則規定「**國民待遇與數量限制**」「在不影響 GATT 1994 中其他權利與義務之前提下，會員不得採行任何與 GATT 1994 第三條或第十一條條文相牴觸之投資措施。」、「與 GATT 1994 第三條第四項國民待遇之義務及第十一條第一項普遍消除數量限制之義務相牴觸之 TRIMs 例示清單，附於本協定之附件內。」，換言之，如果一項與貨物貿易有關的投資措施與 94 年 GATT 第 3 條(關於國民待遇的規定)或第 11 條(關於取消量限制的規定)不符，則 WTO 成員就不得實施。這說明，TRIMs 協議只管轄違反了 94 年 GATT 第 3 條或第 11 條規定並對貨物貿易產生扭曲影響的投資措施。

此外，TRIMs 協定並非一個多邊投資法典，其首要目的並不是協調投資關係，而是為了“促進世界貿易的擴大和逐步自由化”。事實上，TRIMs 協議將某些投資措施納入多邊貿易體制，是因為某些投資措施會對貿易產

生限制和扭曲影響。

TRIMs 協定附件中並提出例示清單，表列出不符合 GATT 第三條與第十一條精神的投資措施，如：自製率要求、貿易平衡要求、技術移轉及授權要求、當地持股要求等國內相關政策與貿易限制：

1. 與 GATT 1994 第三條第四項國民待遇義務相牴觸之 TRIMs，包括在國內法或行政命令下屬於強制性或屬於可予執行者、或以遵守該法令為取得某項利益之必要條件者，且其：
 - (a) 要求企業購買或使用由國內製造之產品或向國內之來源購買；而不論其係指定產品種類、產品數量或價值、或指定產品國內自製比率之數量或價值；或
 - (b) 要求企業將其購買或使用進口產品之數量或價值，限定於其出口之成品所含國內產品之數量或價值。
2. 與 GATT 1994 第十一條第一項普遍消除數量限制之義務規定相牴觸之 TRIMs，包括在國內法或行政命令下屬於強制性或屬於可予執行者、或以遵守該法令為取得某些利益之必要條件者，且其：
 - (a) 普遍性地限制企業進口其使用於或相關於國內生產所需產品之數量或價值，或使其必需與它出口成品所含之國內製造部份之數量或價值相關聯；
 - (b) 透過限制外匯之取得，使其必須與該企業因出口賺取匯入之外匯額相關聯，而限制企業進口其使用於或相關於國內生產所需之產品；或
 - (c) 不論係以列舉特定產品之方式、以產品數量或價值之方式、或以當地生產比率之一定數量或一定價值之方式，限制企業之出口或為出口而為之銷售。

TRIMs協定要求各會員不得採行違反國民待遇及普遍消除數量限制的投資措施；自W T O協定生效日起，已開發國家須在二年內，開發中國家須在五年內，低度開發國家須在七年內，取消上述不符合規範的措施。

三、WTO補貼暨平衡稅協定之規範

補貼係許多國家用以發展產業之措施，亦為許多國家作為獎勵投資措施之一，惟由於補貼對於產業相對競爭力有相當之影響，對國內產品之補貼亦可以作為抑制進口同類產品，或增強本國產品出口之方法，故國際貿易規範必須對於一國所採行之補貼措施納入規範。從早期的GATT、東京回合談判，到WTO之相關協定，對於補貼均有所界定：

在GATT 1947 第6 條第3 項係以反面的方式規定：「締約國不得對由其他締約國領域進口至本國領域之產品，課徵超過估定該產品所直接或間接在原產國或出口國製造、生產或出口過程中所接受獎助或補貼(包括對特定產品運輸所給予之特殊補貼)的額度之平衡稅。『平衡稅』一詞，係指為抵銷對任一產品之製造、生產或出口過程中接受直接或間接之補貼所課徵的特別關稅」。

由此引伸出商品在製造、生產或輸出時，受到政府直接或間接接受的獎勵或補助，即謂補貼。基本上，在1947 年制訂之GATT 對補貼所採取的態度並不嚴格，主要有三個條文處理補貼的問題：(1)第16 條規定一國實施補貼所應遵守的規範；(2)第6 條規定補貼產品出口致使進口國產業受到實質損害時，進口國得對該產品課徵平衡稅；(3)第3 條規定國民待遇原則並不適用在一國對其國內產業進行補貼，而不對國外產業給予相同補貼的情形(羅昌發，1999)。其中因16 條的規定過於寬鬆，在WTO 成立之後已有相當程度的修正。

東京回合認為補貼乃是由協定國所給予或維持之國家協助(包括任何形式之收入及價格協助)，對某一產品自其領域之出口增加，或某一產品減少輸入，有直接或間接之影響。烏拉圭回合制訂有補貼及平衡措施協定(Agreement on Subsidies and Countervailing Measures，簡稱SCM) 規範。

(一) 補貼之定義 (SCM第一條)

依據第 SCM 第一條規定，如有下列情況應視為有補貼之存在：

(a)(1) 會員（本協定簡稱為「政府」）境內有由政府或任何公立機構提供之財務補助者，即：

(i) 政府措施涉及資金（例如補助金、貸款及投入股本）之直接轉移，資金或債務可能之直接轉移（例如貸款保證）；

(ii) 政府拋棄或未催繳原已屆期應繳納之稅收（例如租稅抵減之財務獎勵）⁸；

(iii) 政府提供一般基本設施以外之商品或勞務，或收購商品；

(iv) 政府提供給付予募集基金之機構，或委託或指示一民營機構執行通常歸屬政府之前述第(i)點至第(iii)點所列之一種或多種功能，且其做法與政府通常做法實際上並無差異者；或

(2)(a) 存有 GATT 1994 第十六條所指任何形式之所得補貼或價格維持者；

(b) 因而授與利益者。

由上述可以歸納出補貼之特性：(1)補貼是一種政府的行為；(2)補貼是一種政府支助的財政協助行為；(3)補貼須受補貼方已經獲得實際的利益；(4)補貼是一種特殊的生產協助。

（二）特定性（第二條）

SCM 主要規範給予特定產業或為達特定政策性目的之特定性補貼。第二條第二項規定特定補貼應適用下列各項原則：

提供補貼機關，或該機關之運作所遵循之立法，明確限定一補貼僅適用於若干事業者，該補貼應屬特定補貼。

但若提供補貼機關，或該機關之運作所遵循之立法定有接受補貼之適

⁸ 根據 GATT 1994 第十六條之規定（第十六條之附註）及本協定附件一至三之規定，豁免出口產品負擔同類產品於供國內消費時負擔之關稅或稅捐，或該等關稅或稅捐之免除總額不超過其應繳者，不應視為補貼。

格性及補貼金額之客觀標準及條件⁹時，則無特定性。但以該適格性係自動給予，且該等標準及條件係嚴格受遵守者為限。該等標準或條件，應以法律、行政規章或其他官方檔明定之，以資查證。

若適用前述(a)、(b)兩款規定之原則，認為不似具備特定性，但有理由認為該補貼實際上可能為特定補貼時，則可考慮其他因素，諸如：僅少數若干事業利用一補貼計畫，或以若干事業為主要利用者；或以不成比例之大筆金額補貼若干事業，或提供補貼機關於決定授與補貼時有以行使裁量權之方式為之者。¹⁰適用本款規定時，應考慮提供補貼機關轄區內經濟活動多元化之程度及所已施行補貼計畫時間之長短。

限定於特定地理區域內之若干事業始可獲得之補貼，應屬具有特定性。就本協定之目的而言，應認有權之各級政府決定或變更一般適用之稅率，不應視為具有特定性之補貼。

凡屬第三條規定之補貼應視之為具有特定性補貼。

依本條規定所為之特定性之決定，應以積極之證據證明之。

特定性補貼之認定步驟為：首先應確定該項補貼是政府或任何公立機構所提供之財務補助；隨後則應確定該項補貼是否使企業因而獲得利益；最後方確定該項補貼是否具有特定性。

(三)、補貼之類別

該等特定性補貼再依可能對其他會員之貿易產生不利效果之程度，分為禁止性補貼、不可控訴補貼及可控訴補貼三類：

1.禁止性補貼：

除「農業協定」另有規定外，下列屬於第一條規定範圍內之補貼，應予禁止：

⁹ 本條款所稱之客觀標準或條件，係指中性，不偏向某些事業而不利於其他事業，且其屬經濟之性質並可普遍適用者；例如以員工人數或事業規模為準。

¹⁰ 就此而言，應特別考慮申請補貼案件被核駁或核准之頻率及其理由之資料。

- (a) 法律上或事實上¹¹以出口實績為單一條件或數條件之一而提供之補貼，包括附件一¹²所例示者；
- (b) 以使用國內貨品而非進口貨品為單一條件或數條件之一而提供更佳之補貼。

亦即以出口實績(export performance)或使用本國產品優於進口產品為前提，而給予之補貼者。對於一特定措施是否為事實上與法律上之補貼之明確分界在於法律上以出口實績所為之補貼係指該補貼措施所依循之相關立法、法規或其他法律檔中之文字中指出出口實績為該措施成立之要件。

禁止性之補貼(prohibited subsidies)分為兩類，第一類是「出口補貼」：此等補貼係在法律上或事實上有以出口實績作為提供補貼的條件或條件之一者，本協定附件一對何謂出口補貼訂有一份例示清單，例如直接補貼、通匯獎勵、運輸補貼：貨物或服務之優惠、直接稅之減免、間接稅之減免、出口信用保證或出口信用保險、出口授信等；

第二類是「進口替代補貼」：此等補貼係以優先使用國產品作為提供補貼之條件或條件之一；或對使用國產品提供的補貼優於使用進口產品者。因為該等補貼之目的在於幹預貿易，因此最有可能對其他國家的貿易造成不利影響，禁止補貼在性質上最為嚴重，因此 SCM 協定嚴厲規定，不論單獨或附在其他條件下存在，均予絕對禁止；

但實務上，僅在非常態之情形下，以出口實績為補貼之要件會被明示於相關立法、法規或其他法律檔中之文字中。另對於出口要件係直接或間接規定於該補貼所授權之法律檔中，則一補貼亦可被視為屬於法律上之以

¹¹ 若有事實證明補貼之提供雖未以出口實績為法定條件，但事實上與實際或預期之出口或出口盈餘有密切關係，即符合本項標準。不應僅就對出口事業所予補貼之事實，即認為構成本規定所指之出口補貼。

¹² 本規定及本協定之其他規定並不禁止附件一所指不構成出口補貼之措施。

出口實績所爲之補貼。因此，法律上之以出口實績所爲之補貼其所授權補貼之法律檔中並不常以明示方式表示補貼係以達成出口實績爲其要件。然該項要件亦可由該補貼措施所實際授權之文字中所隱含之文意中推知。例如在 **Canada-Autos** 案中，加拿大法律規定之「除非該汽車製造商有出口汽車，汽車製造商不能獲得進口稅之免除」即屬「法律上」以出口實績爲條件之補貼。

由於法律上之以出口實績所爲之補貼其所授權補貼之法律檔中並不常以明示方式表示，在特定情形下，亦可能需檢視提供補貼之主管機關之授權法律內容定之。例如在 **Canada-Aircraft** 案中，由於提供出口信貸機構之職務之一爲「以支持及直接或間接發展加拿大之出口貿易爲目的而提供全方面之風險管理服務與產品融資」。因此，爭端解決小組認定該依該規定而授與出口信貸屬明確法律上之以出口實績所爲之補貼要件。

2.不可控訴補貼：

係指不具特定性或公益性質的補貼，**SCM** 規定了三類定義狹窄的不可控訴之補貼，其在多邊架構下爲不可控訴，且不會成爲採取平衡措施之對象。此等補貼之所以受到保障，原因在於其極不可能對於貿易造成負面之影響，或其因具有特殊價值而不應加以限制。此等補貼包括以下三類：一、對工業研究及競爭前發展活動(**pre-competitive development activity**)之補貼；二、對貧瘠地區之補貼；三、對新環保設施之補貼。其中：

(1) 研究發展補貼：對廠商或高等教育或研究機構與廠商簽約進行之研究活動之補助，該補助不超過工業研究成本的 75% 或競爭前之發展活動成本的 50%；且該補助係完全以下列事項者爲限：(a) 人事成本（研究員、技術人員及其他專爲研究工作而聘用之助理人員）；(b) 供研究活動專用且永久使用之儀器、設備、土地及建築物（但以商業基礎而使用者不在此限）之成本；(c) 供包括購入之研究、技術知識、專利等研究活動專用之諮商及相等之服務之成本。

(2) 落後地區之補貼：判斷落後地區須中性及客觀，原則上以平均個人所得與失業率爲準。

(3) 適應新環保要求：限於現有機器且補助上限為 20%。

3. 可控訴補貼：

介於禁止性補貼與不受控訴補貼之間的灰色地帶，指不屬於前述禁止性補貼及不可控訴補貼之其他特定性補貼。當會員採用特定補貼措施而使其他會員之特定產業造成損害，或嚴重侵害另一會員在 GATT 1994 下之權益時，受不利影響之會員得採課徵平衡稅，或向 WTO 爭端解決機制提出指控以尋求救濟。其中，須滿足下列三項條件之一，進口國才可提出控訴，此三項條件為：(i)進口國的國內產業受到實質損害，或(ii)進口國應享受的利益受到損害，或(iii)進口國在其他利益受到嚴重危害。

(四) 救濟方式

一進口國若認定其貿易對手採取禁止性或可控訴之補貼，依SCM協定所規定的救濟方式，則相關會員國應先進行諮商，要求被控訴國家停止禁止性之補貼或消除可控訴補貼對於其他國家的負面影響；若諮商不成，始依照SCM協定所規定的爭端解決程式提出控訴，而控訴之處理主體為WTO爭端解決機構(Dispute Settlement Body，簡稱DSB)。倘若DSB 的建議未在爭端解決小組所要求的期限內，為被實施補貼措施的會員國所遵循，則DSB應授權提出控訴之會員國實施適當的反制措施(countermeasures)。

此外，對於不受控訴的補貼並非毫無救濟方式，但其救濟方式與另兩類補貼的不同之處在於：不受控訴的補貼僅受「補貼平衡措施委員會」(簡稱補貼委員會)的審查，而不受 DSB 的審查。¹³

依 SCM 協定之規定，實施不受控訴補貼的國家，應將補貼的詳細情形通知補貼委員會，雖然此類補貼不受控訴，但若有其他會員國有理由相信該補貼造成其國內產業的嚴重負面影響(serious adverse effects)，例如造成的損害難以回復(to cause damage which would be difficult to repair)，則該

¹³羅昌發(1999)，國際貿易法，元照出版社。

會員國仍得對實施補貼之會員國要求諮商。在受到諮商的要求時，實施補貼的會員國應儘速進行諮商，諮商之目的在於澄清事實並尋求雙方均能接受的解決方式。倘若在 60 日內無法達成雙方解決的方案，則要求諮商的會員國得將該事件提交補貼委員會，由委員會立即審查；若委員會認定確有此種負面效果的存在，則委員會得建議實施補貼的會員國修正其補貼措施，以消除此種效果。委員會必須在該事件提交後 120 日內，作成其結論；倘若委員會的建議在六個月內並未被採行，則委員會應授權要求諮商的會員國採取與負面效果之性質與程度相當的反制措施。

（五）平衡稅

當出口國以補貼方式輸出貨品而造成進口國國內產業損害時，進口國得採行平衡措施。調查程式可由主管機關主動調查，或由產業或其代表提出申請，支持進行調查業者之合計生產量原則上須不低於有表示意見之同類貨品總產量五十%，但絕對不得低於國內產業總產量二五%。當從價計算之補貼金額低於產品價格一%或未查覺有損害時，則應終止調查。而除非特殊情況，所有調查均應於一年內完成，至遲亦不得超過十八個月。一般而言，平衡稅應於課徵日後五年內終止。

肆、ACIS 之適法性分析

一、ACIS 與關稅減讓

ACIS(Automotive Competitiveness and Investment Scheme)為澳洲加入 WTO 後，應因對汽車產業調降關稅而實施配合 WTO 與持續協助澳洲汽車產業發展的輔導獎勵措施，由其澳洲的工業旅遊資源部(Minister for Industry, Tourism and Resources)主導 ACIS 案,在配合調降關稅的同時,給與其澳洲汽車產業進口稅額的信用抵減,對整車場 MVP 而言，由於從國外進口之汽車配件比率乘數頗高，關稅的降低有助於減少其生產源物料之成本，國外來澳投資整車廠與零件大廠而言，因其產品進入澳洲關稅降低，也能幫助其降低車用產品進入澳洲障礙，對幫助澳洲整車廠與吸引外資進

入澳洲和符合 WTO 降低關稅的規定都有所幫助，但在此同時卻會對澳洲國內汽車零組件廠造成衝擊。

（一）不歧視待遇

每一會員國所應享受之關稅待遇原則上應為相同；倘一會員國所享受之待遇低於「減讓表」所載之待遇，則相較於其他得以享受「減讓表」所載待遇之會員國，顯屬遭受歧視，若此等歧視在GATT 之中並未有法律上基礎，則屬違反GATT 之義務。如今，ACIS依據企業之產量以及在投資與研發上之投入，給予關稅抵減（import duty credits），以鼓勵廠商投資與創新，提升澳洲汽車產業之競爭力。凡在澳洲之汽車製造商（年產30,000輛、或30,000具引擎以上），以及成立滿3年，年營業額五十萬澳元以上之汽車零件製造商、汽車機械工具製造商、汽車服務供應商，皆適用此一計畫，因為未對在澳洲之外國汽車製造商有差別待遇，故符合不歧視待遇原則。

（二）關稅減讓義務

GATT第二條規定關稅減讓後之拘束義務。第二條第一項（a）款規定：「每一個締約國應對其他締約國之商務，賦予不低於本協定附件相關之減讓表之相關部分所規定之待遇。」亦即，WTO成員不能單方向其減讓表中添加任何不合理「用語、條件或限制」。

澳洲自1988年起大幅調降關稅、撤除配額、並取消非關稅措施。澳洲機動車輛業之稅率已於2000年起自原列32.5%，調降為15%，2005年起降為10%，2010年將再調降為5%。

由於ACIS計畫中，係在配合調降關稅的同時，給與其澳洲汽車產業進口稅額的信用抵減，汽車製造商（年產30,000輛、或30,000具引擎以上者）可以申請之關稅抵減（duty credit）額度為：該廠產值的25% x 進口稅率，此一抵減，將使廠商之實際進口關稅稅率低於「減讓表」之拘束義務，事實上，並未其減讓表中添加任何不合理「用語、條件或限制」，

且使實際適用之稅率低於「減讓表」之拘束義務，因此，未違反GATT第二條規定關稅減讓後之拘束義務。

二、ACIS與WTO TRIMs協定

雖然 ACIS 關稅抵減措施之申請資格中，要求客車生產者在提出申請前一年中於澳洲生產了至少 3 萬輛汽車或是 3 萬台引擎；有能力證明在申請後未來一年中得以生產至少 3 萬輛汽車或是 3 萬台引擎；原廠零配件製造商過去一年內，在澳洲本地生產至少一種原廠零組件，並提供使用在至少 3 萬輛汽車或是 3 萬台引擎中，且生產總值必須在 500,000 澳幣以上；客車生產者：在提出申請前一年中於澳洲生產了至少 3 萬輛汽車或是 3 萬台引擎；有能力證明在申請後未來一年中得以生產至少 3 萬輛汽車或是 3 萬台引擎；符合其他條件，而得到主管機關特許。

原廠零配件製造商：過去一年內，在澳洲本地生產至少一種原廠零組件，並提供使用在至少 3 萬輛汽車或是 3 萬台引擎中，且生產總值必須在 500,000 澳幣以上；過去一年內，生產總值在 500,000 澳幣以上，且其中 50%是出自生產者本身手中；有能力證明未來一年內，可以達到上述兩項規定的標準；符合其他條件，而得到主管機關特許。

汽車研發生產用機械工具提供者：機械工具的生產總產值在過去一年達 50 萬澳幣，且總產值的 50%須確實用於生產原廠汽車零配件上；有能力證明在申請後未來一年機械工具的生產總產值可達 50 萬澳幣，且總產值的 50%有確實用於生產原廠汽車零配件上；符合其他條件，而得到主管機關特許。

汽車服務提供者：汽車服務總產值在過去一年達 50 萬澳幣，且總產值的 50%所提供的服務須與汽車和汽車零組件生產相關；有能力證明在申請後未來一年汽車服務總產值可達 50 萬澳幣，且總產值的 50%所提供的服務有與汽車和汽車零組件生產相關；符合其他條件，而得到主管機關特許。

上述規定並未構成不符合 GATT 第三條與第十一條精神的投資措施，

如：自製率要求、貿易平衡要求、技術移轉及授權要求、當地持股要求等國內相關政策與貿易限制。

至於，要求過去一年內，生產總值在 500,000 澳幣以上，且其中「50%是出自生產者」。其中，「50%是出自生產者」是爲了確認為澳洲國內汽車製造廠，而不是對澳洲企業使用或購買本國產品的強制性要求之「自製率要求」，因此無違反協定之虞。

此外 TRIMs 第六條第三項要求：「會員對於其他會員就有關本協定之任何事宜要求提供資訊者，應予以認真考慮，並提供適當之機會以進行諮商。爲符合 GATT 1994 第十條之規定，會員無須提供任何可能妨礙其本身法律執行、違反其公眾利益或有損特定公私企業合法商業利益之資訊。」對此，ACIS 係依據 1999 年所頒布的 ACIS administration ACT 1999 而執行，亦符合透明化要求。

三、ACIS與WTO補貼暨平衡稅協定

(一) ACIS 計畫是否為「補貼」

因爲第一條中對補貼之定義係爲政府之措施涉及及利益之移轉，並對企業產生利益，可視爲「補貼」。

就澳洲 ACIS 計畫而言，係在配合調降關稅的同時，給與其澳洲汽車產業進口稅額的信用抵減，屬於「政府拋棄或未催繳原已屆期應繳納之稅收」，自然屬於「補貼」。

至於，澳洲 ACIS 計畫從 2006 年 1 月 1 日至 2015 年 12 月 31 日的 10 年內，澳大利亞政府“汽車業競爭和投資計畫”將撥款 42 億澳元，支持汽車業的可持續發展。澳政府的產業扶持資金分爲直接補貼撥款、生產獎勵資金和投資研發基金三部分。亦屬於「政府措施涉及資金（例如補助金、貸款及投入股本）之直接轉移，資金或債務可能之直接轉移（例如貸款保證）」，自然屬於「補貼」。

(二) ACIS 計畫是否爲「特定性補貼」

雖然第二條第二項規定提供補貼機關，或該機關之運作所遵循之立法，明確限定一補貼僅適用於若干事業者，該補貼應屬「特定補貼」。但若提供補貼機關，或該機關之運作所遵循之立法有接受補貼之「適格性」及「補貼金額之客觀標準及條件」¹⁴時，則無特定性。但以該適格性係自動給予，且該等標準及條件係嚴格受遵守者為限。該等標準或條件，應以法律、行政規章或其他官方檔明定之，以資查證。

就澳洲 ACIS 計畫而言，雖然以「汽車相關產業」為對象，但並非「僅適用於若干事業者」。同時，ACIS 計畫規定申請 MVP 補助之申請者必須符合如表一之申請資格，因此可認定為「無特定性」。

(三) ACIS 計畫是否為「禁止性補貼」

因為「出口補貼」係在法律上或事實上有以出口實績作為提供補貼的條件或條件之一者，因為 ACIS 計畫此計畫被設計為獎勵那些表現良好的公司，讓他們能挹注更多的投資以及發展出更有創新的能力在汽車相關產業上。主要涵蓋的對象則包括客車生產者(motor vehicle producer, MVP)、原廠零配件製造商(automotive component producer, ACP)，以及汽車研發生產用機械工具的提供者(automotive machine tool or automotive machine tooling producer, AMTP)和汽車服務提供者(automotive service provider, ASP)等。新加入者必須在參與汽車製造生產達到一段時間後，才得以加入此計劃¹⁵。而未以「出口」為要件，因此並非「出口補貼」。

至於「進口替代補貼」係以優先使用國產品作為提供補貼之條件或條件之一；或對使用國產品提供的補貼優於使用進口產品者。ACIS 計畫係在配合調降關稅的同時，給與其澳洲汽車產業進口稅額的信用抵減，汽車製

¹⁴ 本條款所稱之客觀標準或條件，係指中性，不偏向某些事業而不利於其他事業，且其屬經濟之性質並可普遍適用者；例如以員工人數或事業規模為準。

¹⁵ <http://www.dfat.gov.au/media/releases/trade/1998/td980422acis.html>

上面網站文章初版：1998/4/22，文章最新修正時間：2002/9/17

造商(年產 30,000 輛、或 30,000 具引擎以上者)可以申請之關稅抵減(duty credit) 額度為：該廠產值的 25% x 進口稅率，此一抵減，將使廠商之實際進口關稅稅率低於「減讓表」之拘束義務，因此並不對使用國產品提供的補貼優於使用進口產品者，，因此並非「進口替代補貼」。

(四) ACIS 計畫是否為「不可控訴補貼」

「不可控訴補貼」中對廠商或高等教育或研究機構與廠商簽約進行之研究活動之補助，該補助不超過工業研究成本的 75%或競爭前之發展活動成本的 50%。

若從ACIS計畫之補助方式觀察，將研究發展導入1. 生產汽車零組件(不包含引擎或引擎零組件)； 2. 生產汽車機械設備與工具；3. 促進汽車服務之供應之補貼為當季研發投資總額之45%且扣除所有非此計劃之相關補助款，該比例遠低於協定所規定之「競爭前之發展活動成本的50%」，故為「不可控訴補貼」。

ACIS計畫之補助方式(依季補助)

	抵減種類	抵減公式
MVP	投資工廠與設備，用於 1. 生產車輛、引擎或引擎零組件	$A \times B \times 15\%$ A:當季生產客車、貨車(販售在澳大利亞與紐西蘭)之產值 B:關稅稅率
	投資工廠與設備，用於 1. 生產汽車零組件(不包含引擎或引擎零組件) 2. 生產汽車機械設備與工具 3. 促進汽車服務之供應	$[(A \times B \times 10\%) + (C \times B \times 25\%)] - CA$ C:當季生產產品之產值(非客車和貨車) CA:所有非此計劃之相關補助款

	將研究發展導入 1. 生產汽車零組件(不包含引擎或引擎零組件) 2. 生產汽車機械設備與工具 3. 促進汽車服務之供應	$[(D + E) / (RQ + 1)] \times 10\% - CA$ D:當季生產整車設備之投資總額 E:相關季生產整車設備之投資總額 RQ:相關季數
	投資工廠與設備，用於 1. 生產汽車零組件、汽車機械設備或工具 2. 促進汽車服務之供應	$[(F + G) / (RQ + 1)] \times 25\% - CA$ F:當季生產零組件之投資總額 G:相關季生產零組件之投資總額
	將研究發展導入 1. 生產汽車零組件(不包含引擎或引擎零組件) 2. 生產汽車機械設備與工具 3. 促進汽車服務之供應	$[(H + J) / (RQ + 1)] \times 45\% - CA$ H:當季研發投資總額 J:相關季研發之投資總額
ACP	投資工廠與設備，用於 1. 生產汽車零組件、汽車機械設備或工具 2. 促進汽車服務之供應	$[(K + L) / (RQ + 1)] \times 25\% - CA$ K:當季投資設備之總額 L:相關季設備之投資總額
	將研究發展導入 1. 生產汽車零組件、汽車機械設備或工具 2. 促進汽車服務之供應	$[(N + P) / (RQ + 1)] \times 45\% - CA$ N:當季研發投資總額 P:相關季研發之投資總額
AMTP	投資工廠與設備，用於 1. 生產汽車機械設備或工具 2. 促進汽車服務之供應	$[(R + S) / (RQ + 1)] \times 25\% - CA$ R:當季投資設備之總額 S:相關季設備之投資總額

	將研究發展導入 1. 生產汽車機械設備或工具 2. 促進汽車服務之供應	$[(U+V) / (RQ+1)] \times 45\% - CA$ U:當季研發投資總額 V:相關季研發之投資總額
ASP	投資工廠與設備，用於 1. 促進汽車服務之供應	$[(X+Y) / (RQ+1)] \times 25\% - CA$ X:當季投資設備之總額 Y:相關季設備之投資總額
	將研究發展導入 1. 汽車服務之供應	$[(ZA + ZB) / (RQ+1)] \times 45\% - CA$ ZA:當季研發投資總額 ZB:相關季研發之投資總額

值得一提的是，一進口國若認定其貿易對手採取禁止性或可控訴之補貼，依 SCM 協定所規定的救濟方式，則相關會員國應先進行諮商，要求被控訴國家停止禁止性之補貼或消除可控訴補貼對於其他國家的負面影響；若諮商不成，始依照 SCM 協定所規定的爭端解決程式提出控訴，而控訴之處理主體為 WTO 爭端解決機構(Dispute Settlement Body，簡稱 DSB)。如今觀察各國對 ACIS 計畫之看法，並未有受「負面影響」之評論，因此 ACIS 計畫應無違反 WTO 補貼暨平衡稅協定之疑慮。

伍、ACIS 對我國相關政策之啓示

我國目前主要係依據「促進產業升級條例」（八十八年十二月卅一日總統令公布修正）提供各項工業補貼措施，以促進產業升級、健全經濟發展。主要優惠措施如下：

1. 租稅減免：

（1）加速折舊

公司購置專供研究與發展、實驗或品質檢驗用之儀器設備及節約能源

或利用新及淨潔能源之機器設備，得按二年加速折舊。

(2) 投資抵減

a.公司投資於自動化、資源回收、防治污染、新及淨潔能源、節約能源、工業用水再利用及溫室氣體排放量減量或提高能源使用效率之設備或技術、研究發展及人才培訓之支出，得按支出金額百分之五至百分之二十限度內，抵減當年度應納營利事業所得稅。

b.公司投資於資源貧瘠或發展遲緩鄉鎮地區之一定產業，達一定投資額或增僱一定人數員工者，得按其投資金額百分之二十範圍內，抵減當年度應納營利事業所得稅。

2.對新興重要策略性產業之獎勵

為鼓勵對經濟發展具重大效益、風險性高且亟需扶植之新興重要策略性產業之創立或擴充，其股東開始繳納股票價款之當日起二年內，得選擇適用五年免徵營利事業所得稅或百分之二十內之股東投資抵減。

3.低利貸款：

為輔導產業健全發展，行政院開發基金依據促進產業升級條例第二十一條規定，提撥款項辦理融資貸款，提供購置自動化機器設備、購置污染防治設備及輔導中小企業升級等計畫低利貸款。

在補貼政策方面，則是透過各類產業發展需要，提出主導性新產品開發計畫，業界開發產業技術計畫，促進產業研究發展計畫，研發服務產業推動計畫，鼓勵國內企業在台設立研發中心計畫，製造業自動化技術能力提升計畫。

綜觀我國相關產業政策工具與 ACIS 計畫之探討，具有下列啓示：

1.就過去歐美國家指控我國對出口產品給予補貼之案例觀察，歐美國家指控我國我商接受補貼之項目，主要包括：購置自動化、防治污染、節約能源、資源回收及工業用水再利用之設備或技術租稅抵減；研發、人才培訓及 建立國際品牌形象支出抵減；進口國內無產製機器設備及部分

原料免徵進口關稅；購置自動化、防治污染及節約能源設備低利貸款；重要投資事業及重要科技事業享有五年免稅或投資抵減所得稅之優惠；以及設置在工業區公司之各項獎勵措施等，上述所涉相關法規主要與我促進產業升級條例之租稅優惠有關。倒是主導性新產品開發計劃、業界開發產業技術計劃、促進產業研究發展計劃、研發服務產業推動計劃、鼓勵國內企業在台設立研發中心計劃、製造業自動化技術能力提昇計劃等類似以鼓勵創新之補助計劃，反而未成為指控對象。

2. 澳洲 ACIS 計畫屬於「政府措施涉及資金（例如補助金、貸款及投入股本）之直接轉移，資金或債務可能之直接轉移（例如貸款保證）」，自然屬於「補貼」。雖然以「汽車相關產業」為對象，但並非「僅適用於若干事業者」。同時，ACIS 計畫規定申請 MVP 補助之申請者必須符合如表一之申請資格，因此可認定為「無特定性」。我國主導性新產品開發計劃、業界開發產業技術計劃、促進產業研究發展計劃、研發服務產業推動計劃、鼓勵國內企業在台設立研發中心計劃、製造業自動化技術能力提昇計劃等，因為「非僅適用於若干事業者」，因此亦可視為「無特定性」。但相對地，我國並未針對特定產業之創新研發，提供類似澳洲 ACIS 計畫之補貼機制，而難以發揮促進特定產業創新研發發展之效果。

3. ACIS 計畫之設計為獎勵表現良好的公司，挹注更多的投資以及發展出更有創新的能力在汽車相關產業，未以「出口」為要件，因此並非「出口補貼」。因此台灣未來若是要提出類似計劃，應注意不應以「出口」為要件。

4. ACIS 計畫不對使用國產品提供的補貼優於使用進口產品者，因此並非「進口替代補貼」。因此，台灣未來若是要提出類似計劃，應注意不應「對使用國產品提供的補貼優於使用進口產品者」為要件。

5. ACIS 計畫係在配合調降關稅的同時，給與其澳洲汽車產業進口稅額的信用抵減，汽車製造商（年產 30,000 輛、或 30,000 具引擎以上者）可以申請之關稅抵減（duty credit）額度為：該廠產值的 25% x 進口稅率，此一抵減，將使廠商之實際進口關稅稅率低於「減讓表」之拘束義務，可

以說是兼顧關稅減讓義務與符合補貼協定之國內產業補助措施之作法，值得台灣參考。

6.從 ACIS 計畫之補助比例遠低於協定所規定之「競爭前之發展活動成本的 50%」而可以規屬於「不可控訴補貼」觀察，未來台灣若是要提出類似計劃，應注意補助比例低於協定所規定之「競爭前之發展活動成本的 50%」之原則。同時，可以參考採用 ACIS 計畫依季補助之方式。

7.ACIS 計畫中，將法人團體（二個以上的公司）列為補助對象，台灣可以參考 ACIS 計畫規定上中下游廠商團體「在過去十二個月裡生產原廠汽車零件且生產產值至少之金額，原廠汽車零件之生產產值至少佔其全部生產產值 50%」等，可適用補助措施。

8.應加強對研發補貼項目提供租稅優惠，而對於中小企業以及產官學合作的研發補貼項目較一般公司提供更為優惠之租稅減免。