

香港文匯報訊 美國國際貿易法院周三(5月28日)頒布裁決，阻止總統特朗普上月宣布對全球多地徵收的「對等關稅」，裁定特朗普政府的做法越權。今次裁決投下震撼彈，為特朗普大舉加徵的「對等關稅」按下「暫停掣」，衝擊美國與多國的全球貿易談判。特朗普政府已就裁決提起上訴。

美國國際貿易法院 禁特朗普徵「對等關稅」

裁定越權限 10 天內撤回 衝擊貿易談判美政府上訴



●特朗普的激進政策在國內引起民眾不滿，多番發起示威大肆嘲弄。資料圖片

美國國際貿易法院主要審理國際貿易相關訴訟，對相關行政裁決行使管轄權。今次訴訟原告是非牟利組織「正義自由中心」，代表全美5間備受「對等關稅」衝擊的美國小型企業提起。全美另有13個州份與數個小企業團體聯手，向該法院提起6宗與「對等關稅」相關訴訟。

無限制關稅權力違憲

裁決由3名法官組成的小組聯合頒布。裁決指出，美國憲法賦予美國國會獨家權力，規範美國與他國的貿易，特朗普聲稱為保護美國經濟行使的緊急權力，不得凌駕於這些權力之上。裁決強調，特朗普政府宣稱頒布「對等關稅」依照的《1977年國際緊急經濟權力法案》(IEEPA)，實則並未授予總統無限權力，「法院要求撤銷依據該法案徵收的、受到質疑的關稅。」

不能以芬太尼為由徵關稅

美國國會通常負責關稅事宜，不過過去數十年間，國會陸續讓渡部分關稅權力予總統。法院裁決稱，國會將「無限制的關稅權力」授予總統屬違憲，屬於將立法權不當讓渡給政府另一權力分支。法官小組也表明，特朗普政府宣稱美國長期存在貿易逆差，不屬於IEEPA規定的「美國經濟受到

非同尋常威脅」情況。

依照裁決，特朗普政府需即刻叫停所有「對等關稅」，也不能以阻止毒品芬太尼流入美國不力為由，向中國、墨西哥和加拿大徵收懲罰性關稅。不過特朗普政府援引其他貿易法案，針對汽車、汽車零部件以及鋼鋁徵收的25%關稅，不受裁決影響。今次禁制令10天後永久生效，處理上訴的巡迴法院和最高法院有權暫緩禁制令執行。

《華爾街日報》分析，如果今次裁決生效，特朗普政府必須為「對等關稅」尋找其他法律依據。據報特朗普政府曾考慮依據《1974年貿易法》第301條款，即美國允許針對不公平的外國貿易行為徵收關稅為依據，重新加徵「對等關稅」。

參與訴訟的俄勒岡州總檢察長辦公室檢察官馬歇爾強調，特朗普政府認為，只要聲稱美國正在應對特殊威脅，總統就能針對任何國家徵收任何金額、任何期限的關稅，且法院無法審查。這一立場從未有任何法院所接受，也從未有過任何總統宣稱擁有這種權力。

白宮發言人德賽回應時堅稱，貿易逆差削弱美國國家實力。他聲稱未經選舉產生的法官不得決定美國如何妥善應對國家緊急狀態，特朗普政府會動用一切行政權力工具應對危機。

相當於改寫國會徵稅法案 若由最高法院審理特朗普未必勝訴

香港文匯報訊 特朗普政府已就美國國際貿易法院的裁決上訴，關於「對等關稅」的法律戰料持續數月。《華盛頓郵報》引述法律專家分析，該案料會由聯邦巡迴上訴法院甚至最高法院審理，美國的貿易夥伴料會暫緩貿易談判，尋求更好的磋商條件，投資市場也會觀望。

杜克大學法學院主任、最高法院保守派大法官戈薩奇的前書記官梅耶表示，儘管保守派大法官在最高法院佔絕對優勢，該案若進入最高法院審理，特朗普政府未必勝訴。梅耶認為，特朗普的做法相當於改寫國會的徵稅法案，「法官會思考依照憲法，包括關稅在內的徵稅、規範對外貿易，都是國會獨有的權力。」

貿易夥伴或靜候裁決結果

美國海關及邊境保護局(CBP)前高級官員萊昂納德解釋，特朗普政府

有時間尋求上級法院頒令，要求暫緩禁制令生效，所以美國邊境政策暫不變化，企業仍需繳納現有關稅。但若所有法院最終均維持原判，特朗普政府必須向已繳納關稅的企業退款，還需附帶利息。

SPI資產管理公司分析師伊尼斯認為，全球市場在裁決頒布後明顯上漲，多數投資人在經過此前數周緊張波動後，終於鬆一口氣。伊尼斯也分析，裁決意味特朗普政府在關稅政策上，需從進攻態勢轉為防守，「美國法官釋出了明確信息：白宮不是交易櫃檯，憲法也不是空白支票。」

投資銀行富瑞集團(Jefferies)分析師沙赫稱，多數國家與美國的貿易談判都會停滯，「美國與多國雙邊談判陷入僵局的原因之一，就是貿易夥伴可能已預料到現時結果。這些貿易夥伴可能會靜候最終裁決結果，再與美國政府重新接觸。」

所有法官由總統提名 同黨派不得超過5人

美國國際貿易法院(United States Court of International Trade)位於紐約，原名美國海關法院，1980年獲國會授權更名為國際貿易法院。該法院有權裁決任何因國際貿易相關法律，針對美國政府、官員或機構提起的民事訴訟，可以裁定金錢賠償、頒布臨時禁制令和永久禁制令，其裁決可被上訴至聯邦上訴法院以及最高法院。

國際貿易法院設有9名在任法官，可在包括美國境外審理案件。所有法官由總統提名、參議院投票任命，同一黨派的法官不得超過5人。法院審理的多數案件只需一名法官，如果案件挑戰美國法律合憲性，或對法律執行及解釋有重大影響，需由3名法官審案。今次審理案件的法官分別由前總統里根、奧巴馬和現任總統特朗普任命。

英媒：美貿易夥伴應抓緊良機抵抗特朗普

香港文匯報訊 歐盟近期正與美國就關稅展開貿易談判，法院的裁決突然阻止特朗普的「對等關稅」生效。《金融時報》貿易專欄高級編輯貝蒂指出，法院在國家安全問題上通常會遵循行政部門的決定，今次裁決出乎意料。貝蒂呼籲歐盟和全球貿易夥伴抓住機會，齊心抵制「對等關稅」政策，「讓特朗普自己去對法官大發雷霆，其他國家繼續互相貿易。」

貝蒂稱，法院的裁決凸顯特朗普的「對等關稅」政策荒謬。預計特朗普政府上訴後，圍繞「對等關稅」的法律戰會持續至少數月，在此期間金融市場

動盪持續，會讓特朗普意識到加徵關稅絕非解決美國經濟問題的萬靈丹。

在談判中保持強硬立場

對於歐盟等貿易夥伴而言，今次裁決時機絕佳。貝蒂表示，現時歐盟似乎有意單方面讓步，同意特朗普政府對所有出口美國的歐盟商品徵收10%的基準關稅，以期減免關鍵商品50%的「對等關稅」稅率，「如果歐盟在一項沒有法律地位的協議中單方面做出讓步，結果相當可怕。」

貝蒂認為，歐盟應該抓住機會重整旗鼓，認識到特朗普政府實則在貿易

談判中虛張聲勢。在此情況下，歐盟與其試圖向美國跪低，不如在談判中保持強硬立場，堅持雙方只能就汽車等關鍵產品達成互惠協議。歐盟更要抓緊時間，與發展中國家推進貿易協議，在美國陷入混亂時開拓全球南方市場。貝蒂最後警告，如果歐盟各成員國政府仍縮手縮腳，僅與特朗普政府達成單方面退讓的貿易協議，歐盟就無法成為擁有重量級地緣政治影響力的一方，「貿易是歐盟擁有無可爭議的集體行動合法性，也是最具經濟韌性的領域。歐盟要抓住美國預期的絕佳機會。」

關稅政策屢縮沙被嘲「TACO」 特朗普暴怒辯稱「這是談判」

香港文匯報訊 特朗普自上月宣布對等關稅政策後多次縮沙，主動放寬措施。華爾街近日流行用「特朗普總是臨陣退縮」(Trump Always Chickens Out)的簡稱「TACO」，嘲諷特朗普朝令夕改的關稅模式。特朗普周三(5月28日)被問及「TACO」一詞時明顯暴怒，急忙辯稱自己的做法是談判。

「TACO」最早由《金融時報》金融評論員阿姆斯特蘭提出，他觀察到關稅政策頒布後，全球股市先是急

跌，隨後又收復大部分失地，體現特朗普政府對市場和經濟壓力的容忍度有限。例如特朗普政府先大幅推高對華關稅，又在與中方磋商後暫緩執行。他揚言對歐盟商品加徵50%關稅僅兩天後，便宣布推遲到7月才執行。幾次操作後，全球市場愈來愈適應特朗普從不兌現的關稅威脅，維持較溫和的關稅預期。

周三被問及TACO一詞時，特朗普情緒激動，狠批這是帶有惡意的問



●特朗普對於被指關稅政策屢縮沙感到憤怒。彭博社

題。特朗普咄咄逼人地表示，「誰說這是臨陣退縮？這是談判！人們說他(指特朗普自己)膽怯了？這真是不可思議，我通常遇到的是相反的問題，人們總告訴我『總統先生，你太強硬了』。」

加國車商極可能減產 汽車產業雪上加霜



●加拿大人多以車代步，各國車商相繼在當地設廠生產。成小智攝



●豐田汽車在加拿大年產數十萬輛汽車，較難縮小規模。成小智攝

香港文匯報訊(特約記者 成小智 多倫多報導)美國給予符合《美墨加貿易協定》標準的汽車零件可暫時豁免25%關稅，但加拿大汽車製造和組裝業仍面對巨大壓力，專家指出加拿大一直極度依賴美國市場，車商在關稅戰爆發後極可能減少產量，導致原已呈弱勢的加拿大汽車業進一步下滑。過去10年，汽車產業一直倒退，總產量從2014年的240萬輛，下降約45%至2024年的約130萬輛。

政府考慮提供補貼留廠

汽車製造協會(CVMA)發表2023年產業報告顯示，汽車產業是加拿大經濟重要支柱，提供近50萬個職位，成為第二大貨物出口產業，出口額達320億美元(約2,496億港元)。加拿大在2023年組裝超過150萬輛汽車，其中80%銷往美國。另外，許多美國品牌汽車如福特、雪佛蘭、佳士拿和通用亦在加拿大組裝。全國最大汽車零件製造商麥格納國際行政總裁科塔吉里表示，美國暫時豁免關稅提供更多規劃確定性，為了提升出口零件豁免比例，麥格納正與供應商和客戶合

作調整設計與驗證流程，力爭把符合美墨加協定規範的零件比例從75%增至80%，降低成本。

美國宣布關稅措施直接影響北美洲高度一體化的汽車供應鏈，加徵汽車和零件關稅將減少北美洲汽車產量和推高汽車價格，並可能導致汽車製造業工人失業。汽車零件在最終組裝之前需要多次跨越加美邊境，關稅政策將阻礙零件的自由流動。加拿大總理卡尼承諾政府將全力捍衛汽車產業，為避免在加設廠的美國汽車企業因成本回流，政府正考慮提供補貼留廠，力保關鍵製造產能不外移。不過，加、美兩國經過60年合作共同建立的汽車一體化產業體系，如今在關稅戰下瓦解。

日本豐田汽車自1998年以來在安大略省設立3間製造工場，聘請超過8,500名員工，去年出產53萬輛汽車。豐田暫時未打算因美國關稅而提高售價，並與聯邦及安省政府合作尋求解決方案，維持生產車輛。另一日本汽車製造商本田表示繼續在加拿大生產，但暫停建立電動汽車供應鏈的投資計劃。