

第三章 GATS 物流服務之規範與提案

在現代國際貿易中，服務貿易約當占貨品貿易總值之四分之一¹，且重要性與日俱增，以美國為首之大部分已開發國家乃促成將服務貿易納入 GATT 第八次多邊談判—烏拉圭回合談判中，該次回合談判於 1993 年底完成，而服務貿易總協定（The General Agreement on Trade in Services，以下簡稱 GATS）於 1995 年 1 月 1 日正式生效²。

GATS 為首份專司規範多邊服務貿易之協定，本章擬先敘述物流服務於 GATS 下之適用情形，復整理並分析目前 WTO 會員就物流相關服務之自由化提案，以期釐清物流服務自由化議題在 GATS 之發展脈絡。

第一節 物流服務相關之 GATS 規範

GATS 係 WTO 設定協定下多邊貿易協定之附件 1B，適用於會員影響服務貿易之一切措施³，包括各行業所提供之服務，但排除行使政府權利所提供之服務者⁴。其相關規範，包括 GATS 之本文、附件、特定承諾表、8 則部長決議與金融服務承諾瞭解書 1 則，經由會員連續數回合之談判，提升市場開放與國民待遇之承諾，減少並消弭既存之貿易障礙，達到漸進之更高度自由化⁵。本節僅就物流服務相關之 GATS 規範，簡述如下：

一、最惠國待遇

GATS 第 2 條第 1 項規定：「關於本協定所涵蓋之措施，各會員應立即且無條件地對來自其他會員之服務或服務提供者提供不低於該會員給予

¹ WTO, *An Introduction to the GATS*, available at <http://www.union-network.org/unisite/regions/africa/pdf/labourissues/gatsintroduction.pdf> (Last visited: 22 February, 2008)

² 張新平，《世界貿易組織下之服務貿易》，元照出版社，1996 年 3 月，頁 117。

³ GATS 第 1 條第 1 項。

⁴ GATS 第 1 條第 3 項第 (b) 款。

⁵ GATS 第 19 條第 1 項

其他國家相同服務或服務提供者之待遇。」即所謂最惠國待遇原則，不具雙邊協商談判籌碼之經濟弱勢國家，透過本條無條件最惠國待遇之適用，得同樣享受其他會員協商所得之相同貿易利益⁶，因此最惠國待遇原則強調者為外國業者間不歧視之待遇⁷。

然而，為避免產生會員「搭便車」之副作用，並保留無條件最惠國待遇之優點，GATS 於同條第 2 項設有最惠國待遇之豁免規定，會員得於 GATS 生效或其加入 WTO 時，就不欲適用最惠國待遇之服務部門⁸、與最惠國待遇不一致之措施、適用之國家、豁免期限與豁免條件，填載於最惠國待遇豁免清單中，讓貿易自由化之利益透過最惠國待遇原則，擴散至全體會員之同時，參與自由化談判之相對國仍保有互惠平衡⁹。

現行 WTO 會員所填載之最惠國待遇豁免清單，主要集中於專業服務、電信服務、金融服務與貨運服務，就物流服務子部門而言，在郵政服務中，有土耳其豁免其最惠國待遇義務¹⁰；在配銷服務中，包括列支敦斯登、瑞士與委內瑞拉均填載豁免清單¹¹；而在貨運服務部分，更有為數眾多之會員，就各式運輸服務，豁免其最惠國待遇義務¹²。

⁶ WTO, *An Handbook on GATS*, at 8 (Cambridge University Press 2005), available at http://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/cbt_course_e/c2s2p1_e.htm (Last visited: 22 February, 2008)

⁷張新平，前揭註 2，頁 31。

⁸ 由 GATS 第 16 條第 1 項規定「各會員提供給所有其他會員之服務業及服務供給者之待遇，不得低於其已同意，並載明於其承諾表內之內容、限制及條件」可得知，最惠國待遇原則之豁免服務部門，僅限於該會員尚未填載於特定承諾表之服務，就已承諾開放之部門，依本項規定需適用最惠國待遇原則，一體開放與所有會員。參見羅昌發，《國際貿易法》，元照出版社，2004 年 9 月，頁 533。

⁹同前註，頁 534。

¹⁰ WTO, *COMPILATION OF ARTICLE II (MFN) EXEMPTIONS BY SECTOR*, WTO Doc. JOB(04)/114, at 42 (3 September, 2004)

¹¹ *Id.*, at 77. (3 September, 2004)

¹² 在運輸服務中，豁免其最惠國待遇義務之會員如下：

- a. 海運服務：安哥拉、貝南、玻利維亞、巴西、保加利亞、柬埔寨、喀麥隆、智利、中國、剛果、象牙海岸、古巴、歐體、芬蘭、加彭、印度、牙買加、馬利、紐西蘭、尼日、菲律賓、塞內加爾、新加坡、瑞典、泰國、千里達與托貝哥、突尼西亞、土耳其與委內瑞拉共計 29 個會員。
- b. 內陸水運：澳大利亞、保加利亞、柬埔寨、捷克、歐體、匈牙利、羅馬尼亞、斯洛伐克、瑞士共計 9 個會員。
- c. 空運服務：阿爾巴尼亞、奧地利、保加利亞、加拿大、中華台北、歐體、芬蘭、冰島、南韓、特威特、拉脫維亞、列支敦斯登、立陶宛、馬其頓、摩爾達維亞、挪威、波蘭、羅馬尼亞、新加坡、斯洛維尼亞、瑞典、瑞士、泰國、美國共 24 個會員。
- d. 鐵路服務：保加利亞、捷克、斯洛伐克、土耳其共計 4 個會員。
- e. 公路服務：阿爾巴尼亞、亞美尼亞、奧地利、玻利維亞、巴西、保加利亞、柬埔寨、智利、哥倫比亞、哥斯大黎加、克羅埃西亞、塞普勒斯、捷克、埃及、愛沙尼亞、歐體、芬蘭、喬治亞、宏都拉斯、匈牙利、約旦、拉脫維亞、列支敦斯登、立陶宛、馬其頓、墨西哥、摩爾達維亞、摩洛哥、挪威、秘魯、波蘭、羅馬尼亞、獅子山共和國、

二、增進開發中國家之參與

一般而言，相較於已開發國家享有較高技術與資本，開發中國家（包括低度開發國家）之服務貿易較不具比較利益，因此在 GATS 中規範若干積極性措施，以促進開發中國家之參與提升其於服務貿易市場中之競爭力。包括 GATS 前言中提及促進開發中國家之發展、第 4 條增進開發中國家之參與以及第 19 條第 2 項減輕回合談判中開發中國家之義務。

自 2000 年正式開啟之杜哈回合談判，主要目的在發展服務貿易自由化之同時，兼顧開發中及低度開發國家利益與義務，以確保該等國家支持並充分參與談判¹³，本回合於杜哈部長宣言中表示將致力於確保開發中國家（特別是低度開發國家）經濟發展之需求在國際貿易成長中獲得滿足，解決低度開發國家在國際貿易中被邊緣化的問題，協助該等國家有效參與多邊貿易體系，並以促進全體貿易夥伴經濟成長及開發中國家及低度開發國家發展之觀點來進行服務貿易談判¹⁴。

在物流服務自由化提案中，亦肯認開發中國家在填載物流服務承諾時所需之適當彈性，並考量其發展需求與優先順序。提案中並鼓勵低度開發國家，鑑於物流服務自由化對其貿易與經濟發展所能帶來之潛在利益，考慮就物流服務服務子部門作出自由化之承諾¹⁵。

斯洛伐克、斯洛維尼亞、南非、史瓦濟蘭、瑞典、瑞士、泰國、突尼西亞、土耳其、美國與烏拉圭共 44 個會員。

f.各式運輸輔助服務：保加利亞。

See *Id.*, at 93-144 (3 September, 2004)

13 因此，2001 年啟動之新回合談判被定位為「發展回合」(Development Round)，各國部長們在杜哈會議中為新回合談判設定的議程也被稱為「杜哈發展議程」(Doha Development Agenda, DDA)。國貿局，〈WTO 杜哈新回合談判進展〉，2004 年 8 月 31 日。資料來源：國貿局網站，網址：<http://www.trade.gov.tw/> (Last visited: 22 February, 2008)

14 WTO, *MINISTERIAL DECLARATION*, WTO Doc. WT/MIN(01)/DEC/1, at paras.1,2,15 (20 November, 2001), available at http://www.wto.org/english/thewto_e/minist_e/min01_e/mindecl_e.htm (Last visited: 22 February, 2008)

中文翻譯參考國貿局，〈第四屆杜哈部長會議部長宣言(DDA)中譯版〉，2004 年 4 月 9 日。資料來源：國貿局網站，網址：

http://www.doc.trade.gov.tw/BOFT/web/report_detail.jsp?data_base_id=DB008&category_id=CAT2511&report_id=10976 (Last visited: 22 February, 2008)

15 Communication from Australia, Hong Kong China, Japan, Switzerland and the separate customs territory of taiwan, penghu, kinmen and matsu, *Objectives for Liberalization of Logistics Services*, WTO Doc. JOB(05)/264, at para.. 5 (27 October, 2005)

三、國內規章

基於政策目的，多數國家對境內之服務以及服務提供者制定若干管制規範，此等措施係對境內服務提供者，不論本國或外國，均一體適用，有別於會員之特定承諾表中，僅對外國服務提供者加以歧視之國民待遇限制措施。

GATS 於前言中即肯認會員有權為達成國家政策目的而對其境內服務之提供，予以管制並採用新法規，然而，為避免該等管制措施實質歧視外國服務提供者，形成服務貿易之障礙，GATS 另於第 6 條規範合理管制之標準，依據會員是否就各該服務部門提出承諾，將會員之義務分為兩大類：

(一) 就已提出特定承諾之服務部門

會員應確保其影響服務貿易之所有一般性適用措施，係合理、客觀且公平；其核照、資格條件及技術標準之適用，係基於客觀及透明之標準，不得比確保服務品質所必要之要求更苛刻，不得成為服務供給之限制，且非該會員於特定承諾提出時，所無法合理預期；而若會員提出專業性服務相關之部門承諾者，會員亦應提供適當程序，用以驗證其他會員專業人員之能力¹⁶。

而特定承諾之服務部門如係應先申請許可始得提供者，會員之主管機關，應於依據其國內法令規定，申請案完備後之合理期限內，通知申請人有關該申請案之結果。申請人有所請求者，主管機關應提供申請人有關該申請案情況之資訊，且不得有任何不當之延誤¹⁷。

(二) 無論是否提出特定承諾之服務部門

會員應維持或儘速制定司法、仲裁或行政裁判或程序，俾於受影響之服務提供者要求時，就該影響服務貿易之行政處分，即時提供審查以及適當之救濟；若該等程序未能獨立於行政處分之作成機關之外，會員即應確保該等程序確實能提供客觀且公正之審查¹⁸。

就物流相關服務而言，包括貨運、郵政服務均屬高度管制服務，此外

¹⁶ GATS 第 6 條第 1、4、6 項。

¹⁷ GATS 第 6 條第 3 項。

¹⁸ GATS 第 6 條第 2 項。

部分國家就運輸代理服務、佣金經紀人服務有證照要求，對零售與批發服務服務亦有販售商品種類、營業區域或賣場數量之限制，各該管制措施是否逾越規範之必要性，實質造成貿易障礙，即須依本條之各該標準審視。

四、特定承諾表

GATS 在第 16 條至第 18 條規範會員之特定承諾表，特定承諾表之結構可分為兩大部分，「水平承諾」部分填載之內容，係一體適用於所有承諾之服務部門，而「部門別承諾」僅適用於特定部門之服務，亦即如欲評估特定服務部門之承諾情況與限制措施，需同時參考上開兩部分之記載。承諾既已提出，即受拘束不得違反，如會員於嗣後欲撤回或修改其承諾，須依 GATS 第 21 條以及 S/L/80 號文件¹⁹之程序，踐行通知、諮商及補償之程序。

無論是「水平承諾」或「部門別承諾」部分，均包含「市場開放」、「國民待遇」與「額外承諾」三大欄位，內容分述如下：

（一）市場開放

GATS 第 16 條所規範之市場開放，係指會員提供與所有其他會員之服務及服務提供者之待遇，不得低於其已同意，並載明於其承諾表內之內容、限制及條件，但並不禁止會員實質上提供更為開放之待遇²⁰。

會員就承諾開放之服務部門，於市場開放欄位中負面表列所採行之限制措施，包括 1.服務提供者之數量限制；2.服務交易或資產之總值限制；3.服務營運之總數或服務之總產出數量限制；4.特定服務部門或單一服務提供者得僱用之自然人總數限制；5.特定之法人或合資型態限制；及 6.外資比例或總額限制；亦即除非填載於其承諾表中，否則會員原則上不得對承諾市場開放之服務部門加諸限制措施。

（二）國民待遇

GATS 第 17 條所規範之國民待遇，係指會員對承諾表上所列之服務，

19 WTO, *PROCEDURES FOR THE IMPLEMENTATION OF ARTICLE XXI OF THE GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES (GATS) (MODIFICATION OF SCHEDULES)*, WTO Doc. S/L/80 (29 October, 1999)

20 WTO, *supra* note 6, at 17.

及依照表上所陳述之條件及資格，就有關影響服務供給之所有措施，會員給予其他會員之服務或服務提供者之待遇，不得低於其給予本國類似服務或服務提供者之待遇。

所謂相同待遇，著重在外國服務提供者得於地主國境內，享有與地主國服務提供者「實質平等之競爭機會」，至於兩者在形式上是否享有相同待遇或差別待遇，均在所不問，避免會員所作出之市場開放承諾，因國內限制性措施之法規，減損服務貿易自由化之成果。會員國民待遇之限制措施，亦係依服務模式為負面表列。

(三) 額外承諾：

GATS 第 18 條所規定會員得就影響服務貿易，但不屬第 16 條或第 17 條須列入承諾表之措施進行諮商承諾，包括與第 6 條相關之資格、標準或核照等事宜。相較於市場開放與國民待遇之限制措施，額外承諾原則上以正面承諾之方式，填載於會員之承諾表中。

目前會員主要填載之部門包括電信、金融與海運服務等，電信服務部分係以獨立之電信參考文件，並註記於額外承諾欄位之方式為承諾，承諾之內容較一致；金融服務係由各該承諾會員各自以附件或填載於額外承諾欄位之方式為之；海運服務則由會員自行於海運服務之額外承諾欄位，填寫允許外國服務提供者進入及使用港埠設施之範圍以及對多式運送營運人承諾提供國境內運輸服務之進入與使用²¹。

為利會員填寫承諾表及談判，GATT 秘書處提出概括式服務類別表 (Services Sectoral Classification List, 簡稱 W/120)，例示 11 個服務部門，另將「其他服務」列為第 12 個服務部門，並進一步細分為 155 項子服務部門，就各該部門，加註相關之「聯合國重要產品分類表」(Provisional Central Product Classification, 簡稱 CPC) 服務行為編號，配合 CPC 對服務行為所作之註釋 (explanatory notes)，協助釐清各該服務之內涵。此外，WTO 秘書處所提出之 S/L/92²² 號文件，亦詳細介紹各式應填載於特定承諾表中之服務限制措施、填載方式及範例，俾供會員參考。

²¹ WTO, *ADDITIONAL COMMITMENTS UNDER ARTICLE XVIII OF THE GATS*, WTO Doc. S/CSC/W/34 (16 July, 2002)

²² WTO, *GUIDELINES FOR THE SCHEDULING OF SPECIFIC COMMITMENTS UNDER THE GENERAL AGREEMENT ON TRADE IN SERVICES (GATS)*, WTO Doc. S/L/92 (28 March, 2001)

就物流服務而言，自由化提案建議會員在核心物流服務與各式運輸服務之特定承諾表中，就跨國境之服務提供（模式一與模式二），以及商業據點設立的權利，進一步增加其承諾，並移除相關之限制措施；在其他物流相關服務，建議會員承諾商業據點設立的權利，且不予加諸重大限制，並另就其他服務模式作出承諾；而在非核心物流服務，自由化提案則鼓勵會員填載各相關服務之開放承諾，並額外承諾貿易行政電子化、整合性物流服務提供之權利，以及確保行政程序和法定要式不至於造成多餘負擔，以避免會員境內之物流服務相關措施成為不必要的貿易障礙，確保物流服務之效能²³。

五、空運服務附件

空運與一國之經貿、政治及社會有極密切關係，近代大多數國家之經濟發展與國防建設，均仰賴可靠且有效率之空運系統，因而各國均將空運業視為具政策工具性質之公用事業，與以管制及保護，其自由化多以雙邊互惠之方式進行²⁴。

現行 GATS 協定所涵蓋之服務，僅有空運服務係採預先排除之方式，依照空運服務附件第 2 項與第 3 項規定，GATS（包括其爭端解決程序）適用於(a)航空器之修理及維護；(b)空運服務之銷售及市場行銷；(c)電腦訂位系統服務之相關措施，以及其他非屬「航權」或「航權行使直接相關」之服務，亦即大部分之空運服務均排除於現行 GATS 之適用範圍之外；惟如會員就上述三服務子部門以外之其他空運服務提出特定承諾，仍有市場開放與國民待遇之適用²⁵。

物流服務清單中所包括之空運服務，為航空貨運服務與配備機組人員的航空器租賃服務，兩者均非在現行 GATS 範圍內，因而承諾情況相當不理想，會員是否願意在本回合提出其相關承諾，即端視物流服務與空運服務最終於本回合談判之成果。

²³ 就物流服務之各次相關提案內容，詳見下述第三章第二節。

²⁴ 蘇妍旭，《空運服務與 WTO 相關規範之研究》，國立政治大學法律研究所碩士論文，2002 年 7 月，頁 1、46。

²⁵ 同前註，頁 106。

六、海運服務附件與海運談判發展

在烏拉圭回合之海運服務之談判上，由於美國與歐體比較利益不同，雙方就海運開放之主張大相逕庭。前者係大陸型國家，在海運上不具比較利益，而後者之海運量佔世界海運總量之四分之一，對海運服務之開放期盼甚殷，並於 1992 年提出海運服務承諾表草案(Draft Schedule on Maritime Transport Services)，期許各國以之為範例，在海運服務上作出廣泛而完整的開放承諾²⁶。

基於立場之歧異，最終 GATS 增訂「海運服務談判附件」，就海運服務之最惠國待遇適用與嗣後之談判作出妥協：各國依「海運服務談判之部長決議」成立海運服務談判小組(Negotiating Group on Maritime Transport Services，下稱 NGMTS)續行談判，NGMTS 須於 1996 年 6 月 30 日之前結束談判提出最終報告；而 GATS 第 2 條關於最惠國待遇(MFN)與豁免第 2 條附件之第 1 項與第 2 項規定於談判期間暫停適用，惟各會員於談判結束前仍得提出海運服務承諾表。²⁷

NGMTS 自 1994 年至 1996 年 6 月底共召開 16 次會議，採納歐體之海運服務承諾表草案為海運模範承諾表(Maritime Model Schedule, MMS)，作為複邊海運談判之基礎，自由化重點有三(three pillars)：

- (一) 國際海運 (Maritime transport services)；
- (二) 海運輔助服務 (maritime auxiliary services)：
 - 1. 海運貨物裝卸服務 (maritime Cargo Handling Services)；
 - 2. 堆存倉儲服務 (storage and warehousing Services)；
 - 3. 報關服務 (customs Clearance Services)；
 - 4. 貨櫃集散站服務 (container Station and Depot Services)；
 - 5. 海運代理服務 (maritime Agency Services)；
 - 6. 海運承攬服務 (maritime Freight Forwarding Services)
- (三) 進入與使用港埠設施 (access to and use of port facilities)：

本部分係建議依照 GATS 第 18 條額外承諾之規定，由會員額外承諾對於國際海運服務提供者，以合理且不歧視之條件，提供下列港埠服務，包括：

²⁶ 張新平，前揭註 2，頁 236。

²⁷ 張新平，前揭註 2，頁 289；羅昌發，前揭註 8，頁 262。

- 1.領港；
- 2.拖曳船；
- 3.糧食、油料及供水；
- 4.垃圾收集及壓艙物之處置；
- 5.助埠船長服務；
- 6.航行協助；
- 7.修復設施；
- 8.投錨服務；
- 9.錠泊服務。²⁸

然海運服務談判終無法達成全面性共識，此議題遂納入杜哈回合服務貿易談判之一部分，待會員就本回合相關議題均達共識後，始就本回合之談判成果一併生效。

鑑於多式運送在現代國際航運中越發重要，澳洲曾建議將「多式運送」納入談判之第四重點(fourth pillar)，用以確保在承諾會員未就公路、鐵路、內陸水路以及相關之輔助服務加以承諾之前提下，多式運送營運人仍有權租賃卡車、鐵路車廂、泊船與相關設施，將貨物運送至內陸，或是有權在合理且不受歧視之條件下，利用該等多式運送服務以達多式運送營運之目的²⁹。然因多式運送涉及之服務部門與相關活動眾多，其複雜度超出海運服務所能處理，且將再次觸及海運服務談判向來排除之敏感的「沿海航行」(cabotage³⁰)問題，恐影響海運談判效果，故此部分從 NGMTS 到杜哈回合之海運談判均未正式列為「重點」之一，僅以附註方式納入海運承諾表，供會員自由選擇是否附加於其海運服務承諾表之後，而會員亦可選擇將該內容填載於「額外承諾」欄位中，成為額外承諾之一部分³¹。

依物流服務清單所示，海運模範承諾表所包含之各該海運服務均為物流服務之一部分，且目前全球總量的 80% 係經由海運方式運輸³²，因而海

²⁸ Communication from the European Communities and Their Member States, *GATS 2000: Transport Services*, WTO Doc. S/CSS/W/41 (22 December, 2000) 翻譯部分係參照張新平，前揭註 2，頁 241。

²⁹ OECD, *Information related to the WTO and maritime transport services*, available at http://www.oecd.org/document/27/0,3343,fr_2649_34367_2087003_1_1_1_1,00.html (Last visited: 22 February, 2008)

³⁰ 沿海航行 (cabotage)，又稱沿海航行權，係指在同一國境中兩個港口間之航海及貿易活動，此權利通常保留給其本國籍船舶，排除外國船舶之適用，依照海運模範承諾表之定義，會員所提出之海運服務承諾表，均排除沿海航行之自由化。

³¹ Peter Faust, *WTO and Maritime Issues*, at 7-8 (October, 2000), available at <http://r0.unctad.org/ttl/docs-staffp/wto%20malaysia%20october%202000.pdf> (Last visited: 22 February, 2008) ; WTO, *Maritime Transport Services*, WTO Doc. JOB(05)/299, at 15 (November, 2005)

³² Communication from Hong Kong, China, *Logistics and Related Services*, WTO Doc. S/CSS/W/68,

運服務未來之談判動向，對物流服務未來發展即有深遠之影響。

第二節 WTO 會員物流服務自由化之相關提案

物流服務之受到重視，並成為獨立的多邊談判議題，係始於 2001 年開始之杜哈回合談判，由歐體與瑞士就「各式運輸輔助服務」為提案，香港就「物流服務」發表自由化倡議，我國並進而聯合其他會員積極關注物流服務自由化所涉及的所有相關服務部門，就物流服務之範圍以及自由化目標提出共同提案，最後於 2006 年，由澳洲、日本、智利、香港、紐西蘭、瑞士及我國等 7 個會員共同向其他 34 個會員提出物流服務自由化之複邊要求（collective request）。

本節擬詳細分析物流相關服務之相關提案，以期釐清本服務議題之提案發展脈絡。

第一款 歐體、瑞士與香港之個別提案

2000 年底杜哈部長會議宣示新回合談判開始，為區別新回合服務貿易談判事務與其他一般事務，服務貿易理事會之將會議區分為例會和特別會議進行，由特別會議專司新回合服務貿易談判之事務，以召開特別會議之方式，討論會員之提案。

為迎接新回合談判之開展，特別會議決議會員在 2000 年 12 月底前提出就服務貿易談判之提案，因而在 2000 年到 2001 年之間，諸多會員就其本國談判立場作出提案，更有甚者，在提出本國整體性之談判提案之後，復針對本國利益所在之服務部門進一步作出詳盡提案。

at para.. 9 (28 March, 2001)

其中歐體與瑞士就「各式運輸輔助服務」(services auxiliary to all modes of transport) 肯認其重要性並提出自由化之倡議，而香港所提出之「物流相關服務」(logistics and related services) 自由化提案，以供應鏈和配銷鏈中各項服務之整合為核心概念，自由化範圍除了涵蓋各式運輸輔助服務外，並擴及供應鏈中貨物運輸、存貨管理、訂單處理和生產控管之相關服務，為首份以「物流暨相關服務」為名，所提出之跨部門自由化倡議。各提案詳述如下：

一、歐體之 S/CSS/W/41 提案——GATS2000：運輸服務

歐體在烏拉圭回合談判時，即不遺餘力地推動運輸服務自由化，就最重視的海運服務，並發展出模範承諾表，期作為會員海運服務談判之基礎，達海運服務最大可能之自由化。在杜哈回合談判之開始，歐體除了就其整體談判之願景作出提案³³之外，另就各式運輸服務，以 S/CSS/W/41 號提案進一步發展詳細之自由化談判提案³⁴。

本提案係依運輸服務之模式 (modes of transport) 區分為空運服務、海運服務、陸運服務與其他模式四大部分，在「其他模式」部分，包含了內陸水運服務 (internal waterways)、各式運輸之輔助服務 (Services auxiliary to all modes of transport) 以及其他運輸服務 (other transport services) 共 3 部分；將各式運輸輔助服務列入為獨立之運輸服務模式來談判，可看出歐體其之重視。本提案中與物流相關之重點分述如下：

(一) 各式運輸輔助服務

各式運輸輔助服務在 W/120 中列於 11.H，下含 4 個服務子部門：貨物裝卸服務 (cargo handling services)、倉儲服務 (storage and warehousing services)、貨運代理服務 (transport agency services) 與其他運輸輔助服務 (other auxiliary services)。歐體提案著重於降低服務品質、公共安全與法制面上不必要之貿易障礙³⁵，並建議可就部分關係較密切之輔助服務，併為談判 (例如倉儲服務與貨物承攬服務)³⁶。

而就各式運輸輔助服務之承諾表填寫上，歐體主張在模式一、二、三中應考量限制措施之正當性，並作出對自由化有實質助益之承諾，在模式

³³ Communication from the European Communities and Their Member States, *GATS 2000: Sector Proposals*, WTO Doc. S/CSS/W/32 (22 December, 2000)

³⁴ Communication from the European Communities and Their Member States, *supra* note 28.

³⁵ *Id.*, at para. 46.

³⁶ *Id.*, at para. 8.

四中其建議著重於自然人在特定服務子部門之短期移動；然其亦肯認本部門之自由化有待其他運輸模式自由化之進展³⁷。

（二）內陸水路服務

在內陸水路服務上，歐盟則是建議本議題可供海運服務談判作為進一步之延展，以利仰賴河海運輸作為經濟來源之國家，因而本部門之自由化亦有待其他運輸模式之談判進展³⁸。

（三）多式運送服務

於本提案中，歐盟除了就多式運送輔助服務與內陸水路服務表示其立場外，對於多式運送服務亦有所著墨。多式運送服務並非名列 W/120 十二大項服務部門，在烏拉圭海運談判中，係扮演「第四重點」之角色，歐體著眼於國際中對於「戶對戶」之完整複合性服務之需求與日遽增，鐵路、公路、內陸水路、海運服務之前置服務以及商業相關輔助服務等部門之開放更顯重要，因而其主張在各式運送服務之談判中，要求會員加以承諾，並同時考量其他未提供運送服務之多式運送服務提供者之利益；此外，歐盟亦建議會員在多式運送輔助服務中廣泛承諾，並應確保多式運送服務提供者，得以公平方式使用市場內之其他運輸服務，以加速多式運送服務之自由化³⁹。

二、瑞士之 S/CSS/W/78 提案——GATS2000：各式運輸之輔助服務

瑞士於 2001 年 5 月所提出之自由化提案⁴⁰，從現代商業活動「立即性」與「高效率低成本」之需求出發，認為除實體貨物之適當運輸外，高效率之行政、關務與保險流程，均不可或缺。因而瑞士針對各種運輸之輔助服務之自由化單獨提案，建議會員加強各式運輸輔助服務之自由化，以利於出口導向之國家提升客戶服務之效率，增加進口導向國家消費者之商品選擇性，並同時促進運輸系統的效能，並刺激多式運送之發展⁴¹。本提案之重點分述如下：

³⁷ *Id.*, at para. 49.

³⁸ *Id.*, at para. 51.

³⁹ *Id.*, at para. 7, 9.

⁴⁰ Communication from Switzerland, *GATS 2000: Services Auxiliary to All Modes of Transport*, WTO Doc. S/CSS/W/78 (4 May, 2001)

⁴¹ *Id.*, at para. 2, 5, 6.

(一) 呼籲消除各式運輸輔助服務之限制措施

在本提案中，瑞士舉出本部門在實務上常面臨之技術性貿易障礙以及其所造成之危害，包括難以取得之承攬服務營業執照、實質懲罰中小企業之歧視性擔保金要件以及難以認定是否為歧視性措施之優惠性定價措施，均造成市場進入之限制，瑞士呼籲消除本服務之貿易障礙以利於國際貿易之發展⁴²。

(二) 自由化目標

瑞士觀察到雖然目前個別運送模式之輔助服務已高度發展，然而多式運送之輔助服務卻仍有待自由化，因而對認為本部門之自由化承諾將有利於轉運之顧問和仲介服務之發展，進一步促進多式運送服務之繁榮，因而瑞士計劃在各式運輸輔助服務上，進一步針對各模式之市場開放和國民待遇為承諾⁴³。

三、香港之 S/CSS/W/68 提案——物流暨相關服務

香港於 2001 年 3 月提出「物流暨相關服務」提案⁴⁴，係首份直接針對物流服務所提出之自由化提案，本提案係延續其於 2000 年 9 月所發表關於服務貿易談判之範圍和意見中，就提供「一次購足」(one stop shop) 服務之領域，表達支持承諾開放之態度⁴⁵。在本提案中，香港進一步闡明其理念，針對物流及存貨、配銷、快遞中心服務等「一次購足」服務領域中最重要之部分，作出物流暨相關服務之自由化提案，力陳物流服務對一國之重要性，除了提出物流服務初步之清單，亦針對影響物流服務甚巨之海運服務、多式運送服務與資訊科技部分，提出發展之建言。本提案之重點分述如下：

(一) 物流服務之重要性與服務清單之建立

由於物流服務的概念在過去數十年間逐漸形成，從狹義的商品實體運送和配銷到全球、區域間之供應鏈和配銷鏈的整合管理；高品質之物流服務有助於提升不同經濟體之經濟福利，降低生產成本中物流服務之比重⁴⁶，讓資源達到最大的利用；製造業者因物流委外，免於物流管理上行政

⁴² *Id.*, at para. 9-11.

⁴³ *Id.*, at para. 12-13.

⁴⁴ Communication from Hong Kong, China, *supra* note 32.

⁴⁵ Communication from Hong Kong, China, *Scope and Coverage of the Services Negotiations and their Guidelines*, WTO Doc. S/CSS/W/6 (29 September, 2000)

⁴⁶ 據估計，物流服務之總支出佔已開發國家商品生產成本的 20% 以上，而在開發中國家的比率

和財務的負擔，更可專注於本業上，提升其產業競爭力；而物流服務提供者之高效率整合配送亦讓生產者和原物料供應者及時穩定地迎合消費者的需求；此外，運輸服務提供者透過與物流代理人間之專業分工，更可有效率地利用其產能，而消費者福利由於穩定的供應和優惠的價格而大為增加⁴⁷。

有鑑於物流服務之重要性，香港特提出獨立之「物流暨相關服務」自由化提案，雖然目前在 W/120 中，並未有一獨立之物流服務分類，然而物流暨相關服務既已包含在 W/120 相關之子部門中，為了加速物流服務部門自由化之目標，香港提出一份初步之物流服務清單，鼓勵會員就所列之服務部門市場開放和國民待遇欄位盡可能加以承諾。清單內容如下：

- a. 貨物運輸服務 (freight transportation services)；
- b. 貨物裝卸服務 (cargo-handling services)；
- c. 堆存及倉儲服務 (storage and warehousing services)；
- d. 通關服務 (customs clearance services)；
- e. 運輸代理服務 (transport agency services)；
- f. 貨櫃集散站服務 (container station and depot services)；
- g. 存貨管理服務 (inventory management services)；
- h. 訂單處理服務 (order processing services)；
- i. 生產規劃服務 (production planning services)；
- j. 生產控管服務 (production control services)。

就 a.到 f.項的範圍及定義，可依據現有之 W/120 中第 11 大部門：運輸服務之為基礎加以認定，就 g.到 j.項香港認為似可歸於 W/120 中其他商業服務中之管理諮詢服務子部門之下；然由於其範圍廣泛，其亦歡迎會員的倡議，建議其他應包括的相關服務，以擴展此份清單⁴⁸。

(二) 海運服務與多式運送之自由化

由於全球貿易總量的 80% 係經由海運方式運輸，且貨運量已達已達到 50 億噸之歷史新高，香港在本提案中強調，海運服務之談判對物流服務之自由化至關重要，因而其大力支持服務貿易委員會所通過之海運服務決議 (S/L/24⁴⁹)，重新開啟海運服務之談判，在最惠國待遇之基礎下作成具自由

通常更高。 *Id.*, at para. 3.

⁴⁷ *Id.*, at para. 2-3.

⁴⁸ *Id.*, at para. 4-8.

⁴⁹ WTO, *Decision on Maritime Transport Services*, WTO Doc. S/L/24 (3 July, 1996)

化實益之承諾，並消除海運服務之主要的障礙⁵⁰。

此外，對於海運談判範圍是否應擴及至多式運送服務之領域，香港在本提案中亦表達其支持，鑑於侷限在港對港之物流服務已無法滿足與日俱增之戶對戶客製服務需求，透過不同運送模式以連結國內和全球生產地、市場地之多式運送服務，更顯不可或缺。因此，對於 1996 年海運服務談判中所首次提及的多式運送服務概念，香港支持進一步加以討論，以確保物流服務順暢無礙，並避免海運服務爭端之產生⁵¹。

（三）電子商務之發展

在本提案中，香港認為為求全球物流服務提供之效率，資訊管理與運輸管理占有同等關鍵之地位，包括網路、電子商務以及電子資訊交換在運輸與物流服務中，均相當重要。為確保電子貿易單證之遞送安全，健全之法律體系、各項規格之調和以及資訊安全整合即屬不可或缺⁵²。

第二款 我國與會員之共同提案

一、TN/S/W/20⁵³ 共同提案

本提案係由我國與澳洲、香港、列支敦斯登、模里西斯、尼加拉瓜、瑞士共同於 2004 年 6 月，依前述之香港與瑞士提案為基礎，著眼於物流服務在貿易拓展與全球經濟福利提升上之重要性⁵⁴，就各該有利於物流服務自由化發展之服務部門，提出物流服務清單以供會員加以承諾，並將重心放在核心物流服務之自由化與額外承諾之填載。提案之重點如下：

⁵⁰ 包括外國企業持股比例限制、港口管理措施、本國服務提供者在國際及國內海運服務上之優惠待遇、服務內容之限制以及本國及外國企業不同之核照標準。See Communication from Hong Kong, China, *supra* note 32, at para. 11.

⁵¹ *Id.*, at para. 12.

⁵² *Id.*, at para. 13.

⁵³ Communication from Australia; Hong Kong, China; Liechtenstein; Mauritius; New Zealand; Nicaragua; Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, *Logistics Services*, WTO Doc. TN/S/W/20 (25 June, 2004)

⁵⁴ *Id.*, at para. 2-5.

(一) 物流服務清單之提出

1. 追求具商業實益之自由化

針對物流服務之自由化，本提案之目的係欲達到「具商業上實益之自由化」，亦即自由化不僅限於市場開放與國民待遇欄位中盡可能減少其限制，尚包括額外承諾之填寫，讓外國服務提供者能實質進入市場。

本提案在考量商業上實益與促進競爭之目的，於附件（annex）定義出物流服務清單（freight logistics checklist）之範圍，以釐清物流服務自由化之範圍；而為求自由化承諾能涵蓋最大範圍，物流服務清單亦盡可能包含最大範圍之物流服務⁵⁵。

2. 清單內容

物流服務清單共包含三類服務，依據各服務子部門與物流服務相關性之高低，分別為「核心物流服務」、「物流相關服務」與「非核心物流服務」。「核心物流服務」係指該服務為物流服務營運所不可或缺，或為物流成本中最重要部分者；「物流相關服務」係指該等服務對於整合物流服務與第三方物流服務發展均相當重要，且其自由化有助於物流服務之效率與競爭力之提升者，本提案亦鼓勵會員就該等服務為進一步談判，但現階段將較著重於核心物流服務之自由化⁵⁶。

此外，物流服務清單復針對若干未詳載於 CPC 註解中，而為物流服務發展所需之服務，附加於各該服務子部門所對應之 CPC 編號之後，由於該等服務既未詳載於 CPC 註解中，恐超出會員預期之承諾範圍，物流清單亦表明會員如欲就該等服務為承諾者，應於承諾表中明確記載，包括「堆存及倉儲服務」中之「配銷中心服務、原物料裝卸及配備服務」；「運輸代理服務」所包含之「關務代理及裝載調度服務」；「其他輔助服務」中之「供應鏈整合物流服務、逆物流服務及貨櫃租賃服務」；以及「零售服務」所包含之「存貨管理、商品之組裝、分類與分級、散裝貨分裝、再配銷與遞送服務」。

在物流服務清單中，尚有附隨於「非核心物流服務」之「額外承諾」部分，透過 GATS 第 18 條之額外承諾，明確填載外國物流業者所得享有之權利，達到供應鏈整合之目的，並避免公文繁冗的時間成本，

⁵⁵ *Id.*, at para. 8.

⁵⁶ *Id.*, at para. 9.

確保行政程序與文件要求不會加諸無謂負擔，以期增加供應鏈的潛在效能⁵⁷。

本提案所架構之物流服務清單內容如下：

表 三-1 W/20 之物流服務清單一覽表

物流服務清單	
1、核心物流服務（Core Freight Logistics Services）	
11. H. 各式運輸輔助服務（Services auxiliary to all modes of transport）	
a. 貨物裝卸服務（Cargo handling services）	CPC 741
貨櫃裝卸服務（Container handling services）	CPC 7411
其他貨物裝卸服務（Other cargo handling）	CPC 7419
b. 堆存及倉儲服務（Storage and warehousing services）	CPC 742（包括*配銷中心服務、原物料裝卸及配備服務，例如貨櫃集散站服務）
c. 運輸代理服務（Transport agency services）	CPC 748（包括*關務代理及裝載調度服務。）
d. 其他輔助服務（Other auxiliary services）	CPC 749（包括*供應鏈整合物流服務、逆物流服務及貨櫃租賃服務）
2. 物流相關服務（Related Freight Logistics Services）	
<u>(1) 貨運服務（Freight transport services）</u>	
11. A. 海運服務（Maritime Transport Services）	依海運服務談判所定義之各該服務
11. B. 內陸水路服務（Internal Waterways Transport Services）	依海運服務談判所定義之各該服務
11. C. 空運服務（Air Transport Services）	
b. 航空貨運服務（Air freight transport）	CPC 732（依空運附件規定，目前排除於GATS範圍之外）
c. 配備機組人員的航空器租賃（Rental of aircraft with crew）	CPC 734（依空運附件規定，目前排除於GATS範圍之外）

⁵⁷ *Id.*, at para. 10.

11. E.鐵路運送服務 (Rail Transport Services)	
b.鐵路貨運服務 (Freight transport)	CPC 7112
11. F.公路運送服務 (Road Transport Services)	
b.公路貨運服務 (Freight transport)	CPC 7123
c.配備駕駛之商用車輛租賃服務 (Rental of commercial vehicles with operator)	CPC 7124
-未配備駕駛之商用車輛租賃服務 (Rental of commercial vehicles without operator)	CPC 83102

(2)其他物流相關服務 (Other related logistics services)

1. F. e.技術測試與分析服務 (Technical testing and analysis services)	CPC 8676
2. B.快遞服務 (Courier Services)	CPC 7512
4. A.佣金經紀人服務 (Commission Agents' Services)	CPC 621
4. B.批發服務 (Wholesale Trade Services)	CPC 622
4. C.零售服務 (Retailing Services)	CPC 631, 632, 6111, 6113, 6121 (包括*存貨管理、商品之組裝、分類與分級、散裝貨分裝、再配銷與遞送服務)
- 非 11.H.所涵蓋之輔助服務 (Other supporting services not covered by 11. H)	CPC 743, 7113, 744 (7441 除外) 以及 746.

3.非核心物流服務 (Non-core Freight Logistics Services)

在電腦及相關服務、包裝服務與管理顧問暨相關服務上，均期待會員針對物流服務之整合作出自由化回應。

額外承諾 (Accompanying additional (Article XVIII) commitments)

- (1) (會員) 將接受貿易行政文件之電子版本。
- (2) 服務提供者在遵守競爭法規之前提下，有權以整合方式提供本清單所列之各該物流服務 (包括各式運輸輔助服務、貨運服務、快遞服務以及配銷服務)。
- (3) (會員) 將確保文件要求、通關、關務檢查與電子程序均不致於造成無謂負擔。

*各該服務均未詳載於 CPC 註解中，會員如就各該服務為承諾者，應於承諾表中明確記載。

Source : Communication from Australia; Hong Kong, China; Liechtenstein; Mauritius; New Zealand; Nicaragua; Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, *Logistics Services*, WTO Doc. TN/S/W/20 (25 June, 2004)

(二) 自由化目標

1. 核心物流服務自由化

針對物流服務發展所必要之核心物流服務，會員在市場開放與國民待遇承諾上，應允許設立商業據點以達具商業上實益之自由化；而當填載限制措施於擬開放之部門時，應限時逐步自由化；如會員無法就核心物流服務填載市場開放與國民待遇承諾時，應考量其他能確保物流服務有效自由化之方式⁵⁸。(見下 2.)

2. 額外承諾之填載

除了上述之商業據點建立與實質自由化承諾之填載外，本提案認為欲達物流服務自由化，尚須賦予物流服務業者能以公平條件使用市場內其他運輸服務，以達其整合營運之目的，並盡可能免除會員國內行政程序對物流服務提供者所加諸之負擔。因此，物流清單中額外承諾的目的係欲賦予物流服務提供者能在不歧視且合理之前提下，接近或使用所需服務，確保取得之價格係合理而具競爭力者；並藉由額外承諾，確保會員之國內市場係實質開放，由會員就個別服務部門之核照標準、技術規格與競爭法上義務，在額外承諾中加以揭露，並利用額外承諾之填載，避免各式行政程序與法定要式造成服務提供者無謂之負擔⁵⁹。

基於上述考量，共同提案人建議會員之額外承諾內容如下：

(1) 促進貿易行政之電子化

貿易行政電子化，係為達文件傳輸順暢，讓服務提供者在更短、更可預測之期間內送達高品質之貨物，進而提升物流服務提供者之產能，有助於貨物追蹤技術之引進並提升私人企業電子系統之使用；而同意填載此一額外承諾之會員，除選擇立即接受貿易行政電子化文件外，亦可訂定過渡期間逐步適用，以降低衝擊⁶⁰。

(2) 賦予服務提供者提供整合性服務之權利

額外承諾尚可賦予物流服務提供者提供整合性物流服務之正當權利，作出額外承諾之會員即不得加諸法規措施（例如僅發給個別服務部

⁵⁸ *Id.*, at para. 11(d).

⁵⁹ *Id.*, at para. 11(e), (f).

⁶⁰ *Id.*, at para. 11(g).

門之營業執照) 破壞供應鏈之整合服務⁶¹。

(3) 免除行政程序之無謂負擔

最後一個額外承諾之項目，係確保行政程序和法定要式之規定，例如文件要求、通關程序、海關檢查和電子程序等，均不至於造成多餘負擔。由於無法規範或降低合法政策目的的標準，藉由額外承諾課與會員一定的義務，可避免物流服務的相關措施成為不必要的貿易障礙⁶²。

3. 漸進式自由化：

共同提案人在本提案所提出之物流服務清單，包括物流供應鏈之最大範圍，由於涉及之服務部門極為廣泛，以物流相關服務之實質自由化作為最終目標之同時，亦應允許漸進式自由化。提案除了強調承諾的範圍應考慮各國法規改革與發展程度，清單並非強制之承諾部門表外，並認為會員在衡量商業實務，國內法規改革的程度與經濟發展需求後，就清單所列的各個服務部門，可自由選擇承諾之範圍與程度⁶³。

二、TN/S/W/34 共同提案

本提案係由我國與澳洲、加拿大、智利、吉布地、歐體、香港、冰島、日本、韓國、列支敦斯登、模里西斯、紐西蘭、尼加拉瓜、挪威、巴拿馬、秘魯、新加坡、瑞士及美國共同於 2005 年 2 月提出之「物流服務自由化之共同聲明⁶⁴」(Joint Statement on Liberalization of Logistics Services)，相較於上述之 W/20 號共同提案著重於對於物流服務之範圍與自由化目標加以陳述，本提案係聯合已開發國家、開發中與低度開發國家，共同呼籲會員主動參與談判以期達到物流服務的實質自由化。

本提案延續 W/20 號提案對物流服務重要性之論述，從物流服務有助於拓展貿易以及提升經濟福利之角度，說明無論會員之經濟型態為何，物流服務之自由化均有利其發展，並特別強調物流服務自由化對開發中國家

⁶¹ *Id.*, at para. 11(h).

⁶² *Id.*, at para. 11(i).

⁶³ *Id.*, at para. 11(b), (c).

⁶⁴ Communication from Australia, Canada, Chile, Djibouti, the European Communities, Hong Kong, China, Iceland, Japan, Korea, Liechtenstein, Mauritius, New Zealand, Nicaragua, Norway, Panama, Peru, Singapore, Switzerland, the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, and the United States, *Joint Statement on Liberalization of Logistics Services*, WTO Doc. TN/S/W/34 (18 February, 2005)

之助益，意圖在向來較排斥服務貿易自由化之開發中與低度開發國家中，尋求其對物流服務自由化之支持。

從經濟福利提升之角度而言，本提案認為在全球貿易基礎下，取得具競爭優勢之物流服務，對於不同經濟型態國家發展均為不可或缺：特別是對於享有出口利益之開發中國家而言，及時、穩定且高效率的供應鏈、配銷與存貨管理將有利出口產品之競爭力，降低其沈重之物流成本負擔，避免減損其在生產成本上的優勢，而此種效益對於小型經濟體、海島型經濟體和內陸型經濟體之開發中國家尤其顯著。此外，開發中國家之國內進口商與消費者亦可受惠於產品售價降低，並可藉由高效率之物流基礎建設與服務，達到吸引外資之目的⁶⁵。

而從貿易拓展之角度觀之，本提案認為在供應鏈的整合管理、運輸與存貨管理的外包趨勢下，商品之製造者與服務提供者（例如配銷相關服務提供者）更能專注於本業，提升其競爭力，而運輸服務提供者亦可更有效利用其產能，降低成本並提高獲利，帶動全球貿易進一步成長之可能，並可為生產者與出口商開拓新市場與新商機，尤其是對於開發中國家之生產者與出口商而言，其功效更為顯著⁶⁶。

三、JOB(05) 264 共同提案

提案係由我國與澳洲、香港、日本與瑞士於 2005 年 10 月共同提出⁶⁷，除了藉之引起會員對前述 W/34 之關注，並承續 W/20 提案，就物流相關服務詳盡闡明自由化目標，並肯認應對開發中與低度開發國家給予相當之彈性，以達物流服務之實質開放，並兼顧不同型態會員之經濟發展。提案之重點如下：

（一）物流服務自由化目標

1. 核心物流服務

提案針對核心物流服務之子部門，建議會員大幅度改善或新增其承諾，內容需包含對模式三：商業據點設立之開放，而不得附加重大限制措施，以俾利於運輸服務與核心物流服務之整合⁶⁸。

⁶⁵ *Id.*, at para. 2.

⁶⁶ *Id.*, at para. 3.

⁶⁷ Communication from Australia, Hong Kong China, Japan, Switzerland and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, *Objectives for Liberalization of Logistics Services*, WTO Doc. JOB(05)/264 (27 October, 2005)

⁶⁸ *Id.*, at para. 3(a).

2. 物流相關之貨運服務

就物流相關服務中「貨運服務」之部分，提案建議會員應改善或新增其承諾內容，包括模式一與模式二之服務提供，以及對於模式三：商業據點設立之承諾，且不得附加重大限制措施⁶⁹。

3. 其他物流相關服務

就物流相關服務中「其他物流相關服務」之部分，本提案建議會員應改善或新增其承諾，包括承諾模式三：商業據點之設立，且不加諸重大限制措施，以及在其他服務提供模式中作出適當之承諾⁷⁰。

4. 非核心物流服務

提案針對核心物流服務之子部門，建議會員作出切實可行之承諾，並填載附隨之額外承諾，以確保自由化承諾之效用⁷¹。

(二) 對開發中國家之特殊待遇

針對開發中國家與低度開發國家之自由化，本提案肯認開發中國家在對物流服務清單之各該服務作出承諾時，應考量其國家經濟發展需求與政策之優先順序，而給予適當之彈性。共同提案人亦鼓勵低度開發國家在考慮物流服務自由化對其貿易與經濟發展所能帶來之潛在利益，就物流服務清單之服務部門作出自由化之承諾⁷²。

第三款 物流之友複邊要求

依據服務貿易理事會於 2001 年 3 月採納之服務貿易談判準則與程序 (S/L/93⁷³)，新回合服務貿易之談判模式係以雙邊之「要求與回應」(request

⁶⁹ *Id.*, at para. 3(b).

⁷⁰ *Id.*, at para. 3(c).

⁷¹ *Id.*, at para. 3(d).

⁷² *Id.*, at para. 5.

⁷³ WTO, Guidelines and Procedures for the Negotiations on Trade in Services, WTO Doc. S/L/93 (29 March, 2001) Para.graph 11 provides that “Liberalization shall be advanced through bilateral, plurilateral or multilateral negotiations. The main method of negotiation shall be the request-offer approach.”

and offer) 方式⁷⁴；然新回合談判展開後，會員繳交回應清單之數量與自由化程度均不佳，為提升談判效率，遂於 2005 年 12 月香港部長會議決議於雙邊「要求與回應」基礎下，另增加複邊談判模式以為輔助⁷⁵，由會員以集團合作之方式，共同向其他會員提出開放服務業市場複邊要求，透過集體討論協商，推動服務業自由化⁷⁶。

本份複邊要求(以下亦稱本提案)係由我國與澳大利亞、智利、香港、日本、紐西蘭、瑞士於 2006 年 3 月共同提出⁷⁷，企圖在複邊模式下與收受複邊要求之 34 個 WTO 會員，展開物流服務自由化之討論。本提案除再次說明物流服務之重要性，並對物流服務清單之內容加以調整，此外，參酌會員對物流服務提案之意見後，對於部分物流服務之內涵加以說明並限縮複邊要求之範圍，提案之重點如下：

⁷⁴ 「要求與回應」談判模式係透過會員一對一雙邊諮商方式，由單一會員向其具有商業利益之其他會員提出市場開放之要求，而該等會員則依據會員之要求提出允許市場開放之回應清單，之後多次雙邊談判方式逐漸縮減彼此要求與回應間之差異。參見國貿局，WTO 服務業貿易談判與我國服務業自由化，94 年 11 月 8 日。資料來源：全國商工服務入口網，網址：

<https://gcis.nat.gov.tw/dispatch.jsp?type=2&sno=729> (Last visited: 22 February, 2008)

⁷⁵ 參見 2005 年 12 月 18 日香港部長宣言附件 C 第 7 段：

『除雙邊談判外，吾等同意要求--回應談判亦應依據「服務貿易總協定」及「服務貿易談判準則與程序」所揭櫫之原則，以複邊之方式進行。談判結果應按最惠國待遇原則適用。此等談判將依據下列方式進行：

- (a)任何會員或會員集團可個別或集體針對特定服務業別或提供模式別向其他會員提出市場開放要求，並明確指出渠等在該業別或模式別之談判目標。
- (b)任何被提出要求之會員將依據「服務貿易總協定」第 19 條第 2 段與第 4 段及「服務貿易談判準則與程序」第 11 段來考量此等要求。
- (c)為促進所有會員之參與，安排複邊談判時應將開發中國家及小型代表團能力有限之狀況納入考量。』

WTO, *MINISTERIAL DECLARATION*, WTO Doc. WT/MIN(05)/DEC ,at para.. 7 of Annex C (20 November, 2001) 翻譯係參照國貿局，WTO 第 6 屆(香港)部長會議宣言--中譯版，2006 年 1 月 3 日。資料來源：國貿局網站，網址：<http://cwto.trade.gov.tw/kmi.asp?xdurl=kmif.asp&cat=CAT306> (Last visited: 22 February, 2008)

⁷⁶ 截至目前為止，WTO 會員共計提出 21 份複邊要求，其中與我國相關者共 18 份，包括參與連署者 13 份(「電信」、「電腦」、「視聽」、「海運」、「能源」、「物流」、「環境」、「營造」、「教育」、「金融」、「配銷」、「跨境提供服務」及「最惠國待遇豁免」)，以及被要求者為 5 份(「建築師、專業技師及綜合工程服務業」、「法律」、「郵政及快遞」、「空運」及「商業據點呈現」)，我國既非連署國亦非被要求國為「模式 4」、「觀光服務業」及「與農業相關之服務業」等 3 份。參見林寶蓮，服務業談判最新進展與因應，2007 年 10 月 02 日。資料來源：工業總會服務網，網址：<http://www.cnfi.org.tw/kmportal/front/bin/ptdetail.phtml?Part=magazine9610-451-5> (Last visited: 22 February, 2008)

而在此 21 份複邊要求中，包括「電腦」、「海運」、「空運」、「配銷」、「建築師、專業技師及綜合工程服務業」與「郵政及快遞」之服務談判均涉及物流相關服務子部門。

⁷⁷ Australia, Chile, Hong Kong China, Japan, New Zealand, Switzerland, and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, *Collective Request in Logistics Services* (March, 2006), available at <http://www.tradeobservatory.org/library.cfm?refID=78741> (Last visited: 22 February, 2008)

一、物流服務清單

(一) 定位與功能

本次複邊要求進一步釐清物流服務清單之定位和功能，其將物流服務清單僅定位為「展現貨物供應鍊所有相關活動之全貌，並作為協助會員填載物流所需服務或物流相關服務承諾」之工具，非一獨立分類或是整合提案，亦不要求會員對物流服務清單中之所有子服務部門均需作出自由化承諾；因而會員可依其經濟型態之差異，評估物流服務清單中各子服務之重要性，決定承諾之程度，開發中國家依照 GATS19 條 2 項並得享有承諾彈性。

此外，會員對此份複邊要求之支持亦不損及其對 GATS 空運服務範圍之態度，航空服務名列於物流服務清單中，僅因其為供應鍊之一環，並非企圖要求會員對於 GATS 適用範圍外之空運服務作出承諾⁷⁸。

(二) 服務子部門範圍

本提案所提出之物流服務清單內容如下：

表 三-2 複邊要求之物流服務清單一覽表

物流服務清單	
1、核心物流服務 (Core Freight Logistics Services)	
11. H. 各式運輸輔助服務 (Services auxiliary to all modes of transport)	
a. 貨物裝卸服務 (Cargo handling services)	
貨櫃裝卸服務 (Container handling services)	CPC 741 CPC 7411
其他貨物裝卸服務 (Other cargo handling)	CPC 7419
b. 堆存及倉儲服務 (Storage and warehousing services)	CPC 742 (包括*配銷中心服務、原物料裝卸及配備服務，例如貨櫃集散站服務)
c. 運輸代理服務 (Transport agency services)	CPC 748(包括*關務代理及裝載調度服務。)

⁷⁸ *Id.*, at para. 4-5.

d.其他輔助服務 (Other auxiliary services)	CPC 749(包括*供應鏈整合物流服務 ⁷⁹ 、逆物流服務 ⁸⁰ 及貨櫃租賃服務)
2.物流相關服務 (Related Freight Logistics Services)	
(1)貨運服務 (Freight transport services)	
11. A.海運服務 ⁸¹ (Maritime Transport Services)	CPC 7212, 7213, 7214 以及依海運服務談判所定義之各該服務
11. B.內陸水路服務 ⁸² (Internal Waterways Transport Services)	CPC 7212, 7213, 7214, 7222, 7223, 7224
11. C.空運服務 (Air Transport Services)	
b.航空貨運服務 ⁸³ (Air freight transport)	CPC 732 (依空運附件規定,目前排除於GATS範圍之外)
c.配備機組人員的航空器租賃服務 ⁸⁴ (Rental of aircraft with crew)	CPC 734 (依空運附件規定,目前排除於GATS範圍之外)
11. E.鐵路運送服務 (Rail Transport Services)	
b.鐵路貨運服務 (Freight transport)	CPC 7112
11. F.公路運送服務 (Road Transport Services)	
b.公路貨運服務 (Freight transport)	CPC 7123
c.配備駕駛之商用車輛租賃服務 (Rental of commercial vehicles with operator)	CPC 7124
-未配備駕駛之商用車輛租賃服務 (Rental of commercial vehicles without operator)	CPC 83102

⁷⁹ 供應鏈整合物流服務係指在物流供應鏈中,就貨物之移動與倉儲相關之資訊,其取得、儲存與處理相關之服務;該等服務包含單證與款項之收取 (invoicing and payments collection)、貨運追蹤 (shipment tracking)、訂單規劃 (order planning)、庫存及採購管理 (procurement and inventory management) 等物流服務之重要任務。例如存貨管理 (inventory management)、訂單處理 (ordering processing) 與生產規劃服務 (production planning services) 等均屬於供應鏈整合物流服務。See *Id.*, foot note 2, at 4.

⁸⁰ 逆物流服務係指貨物 (例如商品) 以及處理貨物之素材 (例如包裝) 從目的地回到生產地之逆向流動,主要著重於錯誤遞送或是廢棄商品之回收再利用。See *Id.*, foot note 3, at 4.

⁸¹ 共同提案人肯認國內海運服務與內陸水路服務對於物流服務相當重要,然均排除於複邊要求之範圍外。See *Id.*, foot note 4, at 4.

⁸² 同上註。See *Id.*

⁸³ 共同提案人肯認航空貨運服務 (CPC732) 與配備機組人員之航空器租賃服務 (CPC734) 對於物流服務係不可或缺,然依據前開註釋各該服務均排除於複邊要求之範圍外。See *Id.*, foot note 5, at 5.

⁸⁴ 同上註。See *Id.*

(2) 其他物流相關服務 (Other related logistics services)

1. A. e. 工程服務 (Engineering services)	CPC 8672
1. A. f. 綜合工程服務 (Integrated engineering services)	CPC 8673
1. F. e. 技術測試與分析服務 (Technical testing and analysis services)	CPC 8676
2. A/B. 郵政快遞服務 (Postal/Courier Services, including express delivery)	CPC 7511/7512
4. A. 佣金經紀人服務 (Commission Agents' Services)	CPC 621
4. B. 批發服務 (Wholesale Trade Services)	CPC 622
4. C. 零售服務 (Retailing Services)	CPC 631, 632, 6111, 6113, 6121 (包括*存貨管理、商品之組裝、分類與分級、散裝貨分裝、再配銷與遞送服務)
- 非 11.H. 所涵蓋之輔助服務 (Other supporting services not covered by 11. H)	CPC 743, 7113, 744 (7441 除外) 以及 746..

3. 非核心物流服務 (Non-core Freight Logistics Services)

在電腦及相關服務 (CPC84⁸⁵)、包裝服務 (CPC876⁸⁶) 與管理顧問暨相關服務 (CPC865, 866⁸⁷) 上，均期待會員針對物流服務之整合作出自由化回應。

*各該服務均未詳載於 CPC 註解中，會員如就各該服務為承諾者，應於承諾表中明確記載。

Source : Australia, Chile, Hong Kong China, Japan, New Zealand, Switzerland, and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, *Collective Request in Logistics Services* (March, 2006), available at <http://www.tradeobservatory.org/library.cfm?refID=78741> (Last visited: 22 February, 2008)

二、自由化之目標

⁸⁵ W/120 中列於 2. B 電腦暨相關服務，包括 a. 電腦硬體安裝相關諮詢服務 (CPC841)、b. 軟體執行服務 (CPC842)、c. 資料處理服務 (CPC843)、d. 資料庫服務 (CPC844) 與 e. 其他電腦及相關服務 (CPC845、849)。

⁸⁶ 在 W/120 中列於 1. F. q 包裝服務。

⁸⁷ 在 W/120 中分列於 1. F. c 管理顧問服務，以及 1. F. d 管理顧問相關服務。

(一) 複邊請求之範圍：

本份複邊要求將自由化重點放在核心物流服務、貨運服務以及其他物流相關服務之自由化，惟由於海運服務、空運服務、郵政及快遞服務（包括快捷遞送服務）、電腦、工程與綜合工程、配銷服務等諸多物流服務子部門目前均已有複邊談判進行中，因而提案亦肯認本份複邊要求作為補充個別服務部門談判之自由化倡議，就該等相重疊之服務部門，將以個別部門進行中之複邊提案為主，不納入物流服務複邊要求之重點。

此外，包括國內海運服務、內陸水路等爭議較大之服務部門，與 GATS 範圍外之航空運輸服務，提案均明文排除於複邊要求之外，因而共同提案人將持續以綜觀之角度，關注物流清單服務各部門之自由化進展，以求物流鏈相關服務之廣泛自由化。

(二) 複邊請求內容：

在本次複邊請求之提案中，自由化之目標大致延續前述 W/20 與 JOB(05) 264 兩提案內容，著重於模式三：商業據點設立之承諾開放，並擴及對其他模式之關切，而就非核心物流服務部分，複邊請求之倡議亦有所修正，分述如下：

1. 核心物流服務：

針對核心物流服務之子部門，提案請求會員全面改善或新增其承諾，包含在技術可行之前提下，對模式一：跨境提供服務，與模式二：境外消費加以承諾，並對模式三：商業據點之設立，填載開放承諾，且不得附加重大限制措施⁸⁸。

2. 物流相關之貨運服務：

就物流相關服務中「貨運服務」之部分，提案建議會員應就有益於物流服務之各式運輸服務作出改善或新增之承諾，並強調承諾應包括模式一與模式二之承諾，以及對模式三：商業據點設立之開放，且不得附加重大限制措施⁸⁹。

3. 其他物流相關服務：

就物流相關服務中「其他物流相關服務」之部分，本提案建議會員應在各子部門廣泛改善或新增其承諾，並強調該等承諾應包括對模式

⁸⁸ Australia, Chile, Hong Kong China, Japan, New Zealand, Switzerland, and the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, *supra* note 77, paras. 6(a).

⁸⁹ *Id.*, paras. 6(b).

三：商業據點設立之填載，且不得附加重大限制措施，以及在其他服務提供模式中作出適當之承諾⁹⁰。

4.非核心物流服務：

在核心物流服務之子部門中，共同提案人亦期待會員針對物流服務之整合作出切實可行之承諾內容⁹¹。然而針對過去提案中著重之額外承諾部分，於本次之複邊要求中，在肯認其係有助於物流服務之穩健供應以及相關承諾之自由化的同時，認為該等額外承諾所欲達成之目標，或可另開談判為之，包括⁹²：

- (1) 確保服務提供者得以整合方式提供物流服務。
- (2) 確保服務提供者得在不歧視且合理之條件下，接近並使用核心物流服務與物流相關服務。
- (3) 確保各式行政程序和法定要式之規定，例如文件要求、通關程序、海關檢查和電子程序等，不至於造成多餘負擔。
- (4) 確保會員將接受貿易行政文件之電子版本。

因而在本次複邊要求提案中，將額外承諾之相關倡議，從物流服務清單內容中加以刪除。

第三節 小結

綜合前述物流服務相關之 GATS 規範，以及會員提出之歷次物流服務倡議，將物流服務自由化提案與複邊要求之發展，總結如下：

一、從供應鏈整合之角度提出倡議

由於國際貿易市場對於「戶對戶」完整複合性服務之需求與日遽增，為因應此種潮流，服務貿易之談判焦點亦從過去著重於各式運輸模式之單獨自由化，僅於特定運輸服務談判時，附帶就該種運輸之輔助服務併為談判之方式，轉變成為運輸輔助服務亦可成為獨立之談判議題。歐盟在本回合提出之運輸服務自由化提案，即將「各式運輸輔助服務」列為獨立於其他種運輸服務之獨立議題。

⁹⁰ *Id.*, paras. 6(c).

⁹¹ *Id.*, paras. 6(d).

⁹² *Id.*, paras. 7.

而包括瑞士、香港與之後 WTO 會員陸續提出之物流服務自由化倡議，則是更符合企業與國家對於現代物流服務之需求，以「供應鏈整合」作為物流服務自由化提案之出發點，將關係供應鏈整合最深之「各式運輸輔助服務」列為自由化之核心，向外擴展及於各式運輸服務、配銷服務、郵政快遞服務等物流相關服務子部門，綜觀供應鏈之所有相關活動，期增進整合型物流服務之整體效率與服務品質。

二、歷次提案內容越見精緻

從瑞士、香港個別會員之提案、物流之友之共同提案，到 2006 年之複邊要求，歷次物流服務自由化提案之架構與自由化目標越見詳盡與明確，包括：

（一）擴大物流相關貨運服務內容

在複邊要求之「物流相關之貨運服務」中，增加海運服務與內陸水運服務之子部門，使兩者除了包括海運服務談判所定義之各該服務外，並新增「配備船員之船舶租賃服務」與「拖曳服務」；而在內陸水運服務，亦擴大其所包含之 CPC 編號，從僅限於 CPC722「非海上航行船舶之運輸服務」(transport services by non-sea-going vessels) 之部分服務，進一步擴及 CPC712「海上航行船舶之運輸服務」(transport services by sea-going vessels) 之子服務，讓物流服務中「內陸水路運輸服務」之範圍實際上包含「內陸水運」和「沿海航行」兩部分⁹³，而在適用上更為完整。

（二）擴大其他物流相關服務內容

在「其他物流相關服務」部分，複邊提案之物流清單亦增加工程服務、綜合工程服務與郵政服務 3 個服務子部門，展現今日整合型物流服務更完整之全貌⁹⁴，由會員依自身發展情況，自由選擇承諾之範圍與程度。

（三）刪除非核心物流服務之額外承諾部分

在 W/20 與 JOB(05) 264 兩提案中，均著重於非核心服務中之「額外承諾」倡議，對於同列於非核心物流服務中之電腦及相關服務、管理顧問服務與包裝服務，僅於物流服務清單中加以描述，在提案中甚至是隻

⁹³ See *supra*, note 77, at 4-5.

⁹⁴ *Id.*, at 5.

字未提。

然於複邊要求中，共同提案人考量該等額外承諾於其他談判中（例如貿易便捷化談判）提出較適宜，而將現階段之自由化重心，限縮於各服務部門在「市場開放」與「國民待遇」之自由化⁹⁵，刪除過去提案中關於「額外承諾」之內容，並詳細列出非核心物流服務中電腦及相關服務、管理顧問服務與包裝服務對應之 CPC 編號，以利會員填載自由化承諾⁹⁶之參考。

三、適度回應會員之疑慮

（一）釐清物流服務談判之定位

由於物流服務清單中包括之服務子部門眾多，部分部門已有個別之自由化談判進行中，而清單內容甚至包括目前排除於 GATS 範圍外之航空服務，會員唯恐一旦針對部分物流服務提出回應，未來將面臨進一步之開放要求，且甚至推翻 GATS 空運服務之適用範圍，因而態度多趨觀望。

為消除會員對於物流服務清單之疑慮，鼓勵其踴躍提出回應，複邊要求肯認物流服務自由化提案，僅定位為補充個別服務部門談判之倡議，就相重疊之服務部門，將以個別部門進行之複邊提案為主，不納入物流服務複邊要求之重點。此外，包括國內海運服務、內陸水路等爭議較大之服務部門，與 GATS 範圍外之航空運輸服務，提案亦均明文排除於複邊要求之外，以減低會員之承諾疑慮。

（二）加註部分核心物流服務之定義：

此外，針對核心物流服務中「其他輔助服務」所包括之「供應鏈整合物流服務」與「逆物流服務」，其概念均非明確，CPC 中亦無相關描述，複邊要求即針對該二服務加註定義文字，以助會員瞭解其內涵⁹⁷，增進承諾意願。

惟物流服務提案如此規模龐大，而涉及眾多自由化障礙，在新回合回應中是否可受到會員之青睞，本文將續於下述之第四章就會員之現行承諾

⁹⁵ *Id.*, at para. 7.

⁹⁶ *Id.*

⁹⁷ *Id.*, at 4.

與新回合回應情形為分析，並於第五章針對物流服務自由化議案可能產生之若干疑慮，為詳細探討。