

第五章 GATS 物流服務提案之評析

物流服務為 W/120 中眾多服務子部門之集合，包含物流供應鏈中之成串服務，復經物流服務自由化提案與複邊要求中增加若干物流相關之字彙，使各子部門之服務內涵與子部門彼此間之分也更顯模糊。此外，在杜哈新回合談判中包括「海運服務」、「空運服務」、「建築服務、工程服務及綜合工程服務」、「電腦服務」、「配銷服務」與「郵政快遞服務」等隸屬於物流服務概念下之子部門均另開談判，物流服務之定位即更增添疑慮，亦影響會員對物流服務之回應情形。

本章擬就物流服務提案在 GATS 架構下產生之分類與定義疑義為探討，並綜合物流服務相關服務個別談判之進展，剖析物流服務自由化議題之缺失。

第一節 分類與定義議題

適當的分類與定義為促進談判之先決要件之一，清楚明確之定義與分類，除可釐清部門與部門間之關係，以提供承諾表之法律安定性，便於蒐集與整理統計資料外，更重要者係於權責機關與談判代表瞭解要求與回應之承諾範圍，以利談判與協商之進行¹。尤其服務相對於有形商品，定義抽象而內容分陳，更須仰賴適當之分類標準與定義，以辨別不同服務間之差異。

本節即擬從服務業分類與 CPC 發展歷程出發，檢討物流相關服務中若干分類與定義問題。

第一款 GATS 服務業分類與 CPC 發展歷程

¹ 鄭琮憲，《GATS 郵政快遞服務貿易相關問題之研究：以分類標準與到達費議題為中心》，國立政治大學國際貿易研究所碩士論文，2005 年 6 月，頁 82。

一、GATS 服務業分類之發展

GATT1947 未對服務貿易作完整規範，僅少數條文涉及服務貿易，此係因當時國際貿易以貨物貿易為大宗，服務貿易並不盛行；復以服務貿易交易客體為無形之服務，有別於傳統國際貿易理論上之有形貨品，因而服務貿易在 GATT1947 中未受重視。在 1970、1980 年代後，服務貿易在全球貿易中之重要性有遽增之勢，許多先進國家之服務業產值占全國生產量六成以上，且不斷迅速增加中，而新科技為傳統國際貿易帶來新局面，許多服務得以科技為媒介跨越國境遠距離提供；種種趨勢均顯示服務貿易之自由化議題將一躍而成國際談判桌上之主角²。

烏拉圭回合時期，在服務貿易上具比較利益之已開發國家極力主張將服務貿易納入談判主題，終於 1986 年「東岬部長宣言」同意展開服務貿易談判，經 1988 年 11 月烏拉圭回合其中審查會議後，烏拉圭回合服務貿易談判小組開始整理、研究服務部門分類標準，「蒙特婁部長會議宣言」指示在 1989 年 2 月前秘書處需完成「部門參考表」(reference list of sectors) 並指出在編撰部門別參考時，得以既存及發展中之國際部門分類標準為其基礎³。

秘書處在發展服務部門分類標準時發現，服務貿易欲選擇何種體系之部門分類乃取決於會員國係著重於服務貿易之國際交易面、活動面或產品面。因此，秘書處就下述三種典型之國際部門分類標準優缺點進行審慎評估：1. 針對國際貿易交易面：國際貨幣基金 (IMF) 之國際收支 (Balance of Payments, 簡稱 BOP) 分類；2. 針對服務貿易活動面：國際標準工業分類 (International Standard Industrial Classification of All Economic Activities, 簡稱 ISIC)；3. 針對服務貿易產品面：聯合國重要產品暫行分類標準 (CPC Pro.)，以釐清何種部門分類體系較適合服務貿易談判⁴。

其中 BOP 係著眼於各國之國際收支帳變化，僅包括產出外匯流動之「跨國境交易」與「至國外消費」服務，未完全涵蓋服務貿易之全貌；ISIC 係統計不同產業類別之產出、附加價值與就業量，從產業活動面記錄服務部門，可能遺漏主要生產單位以外之生產者所提供之服務，無法對應現實

² 洪佳琳，《由安地瓜控告美國禁止線上博奕案—探討服務貿易之部門分類標準》，國立政治大學國際貿易研究所碩士論文，2004 年 7 月，頁 27。

³ 同上註，頁 27。

⁴ 同上註，頁 28。

服務之產出⁵；且服務貿易承諾表係以「最終之服務產出」(被貿易者)，而非「製造產出之產業活動」(貿易者)為填寫對象，亦有別於 ISCI⁶。

相較於 BOP 與 ISCI，由於 CPC pro. 係從「實際產出之服務商品」角度，除包括「跨國境交易」、「至國外消費」服務，亦隱含「生產要素之移動」(即服務提供者移動至消費者所在地)之服務類型。此外，相較於以「產業活動」為分類基礎之 ISCI 分類，CPC 以「產品」作為分類標準，較產業活動更可仔細而明確區分同一產業活動所提供之不同服務，以及不同產業活動中相似之服務⁷，提供服務貿易之承諾較精確而詳盡之描述。

1991 年 7 月 WTO 秘書處即公布 MTN.GNS/W/120「服務部門分類表」文件(簡稱 W/120)，在各該服務子部門均明確對應相關之 CPC 分類編號，配合 CPC 對各服務產品所提供之「註釋」，協助釐清各服務子部門所涵蓋之範圍。惟在法律、航空、金融、基本電信、海運等服務上，由於會員認為 CPC Pro.對該四大服務部門提供之分類與定義未臻詳盡，故各該部門承諾表之填寫與談判，均未依循 CPC 分類方式⁸。

二、CPC 之發展歷程

面對服務貿易在全球貿易舞台之崛起，原有之國際貨品分類已不敷使用，由聯合國統計部(United Nations Statistical Office，以下簡稱 UNSO)召集各國統計部門官員組成 Voobury Group，以其研究與意見危機處發展出 CPC 草稿，於 1991 年聯合國統計委員會正式發表，全名為「重要產品暫行分類標準」，以生產者「實際產出商品」為分類基準，包括有形「貨物商品」與無形「服務商品」，並特別針對服務商品逐號提供註釋，以協助理解並區別相異之服務產品。由於 CPC Pro.中關於服務貿易之分類，為當⁹時唯一國際性綜合服務分類標準，因此 WTO 即以之為基礎編制「服務

⁵ 例如廣告服務之出口主要係由廣告產業所供給，但廣告服務除了廣告產業可提供外，其他產業亦可提供出口，而 ISCI 僅列入廣告產業而未列入其他產業之產出，即無法與現實服務產出相對應。同上註，頁 29。

⁶ 同上註，頁 29。

⁷ 例如在 CPC6122 為「摩托車與雪車之維修服務」，CPC6330 為「個人與加用品之修理服務」，性質相似，然分屬於 CPC612「摩托車與雪車之銷售、維修；相關零件、配件之銷售服務」與 CPC633「零售服務；個人與家用品修理服務」不同之 CPC 項目之下。

⁸ 洪佳琳，前揭註 2，頁 34。

⁹ United Nations, *Central Products Classification Version 1.1*, Statistic Papers, Series M NO. 77, at 19 (2002) available at http://unstats.un.org/unsd/publication/SeriesM/SeriesM_77ver1_1E.pdf (Last visited: 22 February, 2008)

部門分類表」(W/120) 因應談判之需求¹⁰。

在 CPC Pro.發表後，Voobury Group 陸續於 1998 年以及 2002 年公布「重要產品分類 1.0 版」與「重要產品分類 1.1 版」；前者將商業服務作出更詳盡之分類方式，後者係調整各分類之架構與內容敘述，以反應科技與經濟之發展；針對 W/120 是否應隨 CPC 版本之更新轉而參照較新版本之分類，長久以來討論眾多，卻尚無定論，目前 W/120 所參照者仍為暫行版本，未隨之同步更新。

第二款 物流服務分類與定義問題

部分物流相關服務於適用 W/120 以及 CPC 之分類標準後，滋生若干疑義，分述如下：

一、運輸輔助服務與空運附件之關係

(一) 11.H 「各式運輸輔助服務」原則上不適用空運附件

11.H 各式運輸輔助服務，泛指輔助各類型運輸活動營運之輔助服務，除目前 W/120 中第 11 大服務部門中明列之海運、內陸水路運輸、鐵路運輸、公路運輸、太空運輸、管線運輸等服務外，亦包括隨科技發展所開發之新式運輸服務。依會員之共識，11.H 「各式運輸輔助服務」雖可用以輔助空運服務之提供，然而運輸輔助服務僅屬貨物運送過程之一部分，運輸輔助服務提供者非航空貨物之運送人，亦未提供空運服務，因此「各式運輸輔助服務」原則上非屬空運服務，當然有 GATS 規範之適用¹¹。

(二) 「地勤服務」適用空運附件之疑義

空運服務適用 GATS 規範之範圍，係採預先排除之規定方式，依空運服務附件所示，適用範圍除了「航空器之修理與維修」、「空運服務之銷售及市場行銷」、「電腦訂位系統服務」外，另以負面排除之規範方式，規定非屬「航權」亦非「與航權行使直接相關之服務」者，始有 GATS 之適用。附件中對「航空器之修理與維修」、「空運服務之銷售及市場行銷」、「電腦訂位系統服務」與「航權」均有明確定義，但就「與航權行使直接相關之服務」並無說明其內涵，會員間之見解亦生歧異¹²，因此滋生若干爭議。

¹⁰ 洪佳琳，前揭註 2，頁 31-32。

¹¹ 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 163。

¹² 會員間之判斷標準主要有「視服務是否為航權之行使所必要」與「是服務提供者是否須擁有

例如「地勤服務」(ground handling services)為輔助航空公司安全並適時營運所需之相關服務之總稱，依 OECD 之定義，係指「航空器抵達及離境所需服務，但不包括飛航管制服務」，泛指空運服務之準備工作、及便利航空器、旅客及貨物安全經濟移動之必要服務。而其是否屬於空運附件所稱「與航權行使直接相關之服務」，會員間有不同見解¹³。本回合空運服務複邊談判，由澳大利亞、智利、歐體、紐西蘭、挪威與瑞士共同將「地勤服務」納入複邊要求範圍內，包括：

1. 空運貨櫃裝卸服務 (CPC7411 之空運部分)
2. 其他空運貨物裝卸服務 (CPC7419 之空運部分)
3. 其他空運輔助服務 (CPC7469¹⁴)¹⁵

此三部分在物流服務清單中分屬於「核心物流服務」與「其他物流相關服務」，均為物流服務複邊要求所及之範圍。

物流服務著重於商業活動中物流供應鏈之原料與產品之移動，於歷次提案中均強調自由化談判將不影響現行空運服務適用 GATS 之範圍，由於「地勤服務」之屬性，會員間尚無定論，物流服務自由化之複邊要求是否應將之含括，即宜審慎思考，並應於後續物流之友提案中詳盡說明，以降低會員之疑慮。

二、物流服務參照 CPC 之疑義

除上述基於空運附件規定所生之分類問題外，部分物流服務在參照 CPC 註解對其服務範圍之說明後，反增生疑義，分述如下：

(一) 其他輔助服務內涵與物流服務子部門多所重疊

在 W/120 中列於 11.H.d 之其他輔助服務所對應之 CPC 編號為 749，註解所包含之服務範圍包括「貨運代理服務；單證審核與運費資訊提供服務；運輸文件備置服務；包裝與拆裝服務；貨物檢驗、過磅與抽樣服務；以及貨物收受服務（包括國內之收取與遞送）¹⁶」寬廣的範圍導致與其他

航權」兩種。詳細論述，參見蘇妍旭，同上註，頁 162。

¹³ 詳見本章第二節第一款空運談判部分之探討。

¹⁴ 依 CPC7469 之註釋，其他空運輔助服務包括基於契約所提供之航空器清潔及消毒服務，滅火及火災防制服務，機棚服務，以及航空器拖曳服務。

¹⁵ Australia, *Review of Progress in Air Transport Services*, WTO Doc. JOB(07)/211, at 5 (6 December, 2007)

¹⁶ "Freight brokerage services; bill auditing and freight rate information services; transportation document preparation services; packing and crating and unpacking and de-crating services; freight

物流服務子部門間界線變得模糊，分述如下：

1. 「貨運代理服務」部分與運輸代理服務之範圍重疊：

運輸代理服務在 W/120 列於 11.H.c，所對應之 CPC 編號為 748，註釋所包括之服務範圍包括「貨運代理服務，貨運承攬服務（主要係指代表托運人或受貨人提供運輸安排及管理服務），船舶及航空器艙位代理服務，以及貨物併裝或拆裝服務」¹⁷就貨運代理服務（Freight brokerage services）部分即與其他輔助服務之範圍相同；而實務上會員在填載服務業承諾表，提出貨運代理服務承諾時，有填載於「11.H.d 其他輔助服務」，亦有填載於「11.H.c 運輸代理服務」，並無統一之標準，此即影響部門分類之安定性，以及承諾表之統計與分析之準確性。

2. 「運輸文件備置服務」部分與海運代理服務之範圍重疊：

海運代理服務係海運服務談判中，海運模範承諾表所定義之「海運輔助服務」子部門之一，依照物流服務清單所示，海運談判之所定義之各該服務子部門均隸屬於「物流相關服務」中「貨運服務」之分類。

依海運模範承諾表之定義，海運代理服務係指「在特定地理區域內，基於航線或航運公司之商業利益，為下述目的擔任其代理人： a. 海運暨相關服務之行銷與販售，從報價、開立收據到代表公司核發載貨證券、相關服務之收受及轉售，文件之備置以及商業資訊之提供。 b. 代表公司招攬船舶或管理貨物。¹⁸」其中「文件之備置」（preparation of documentation）即與前開「運輸文件備置服務」（transportation document preparation services）意涵相同¹⁹。目前會員就海運服務之承諾填載，多遵循海運模範承諾表之架構為填寫，釐清海運代理服務與其他輔助服務

inspection, weighing and sampling services; and freight receiving and acceptance services (including local pick-up and delivery).” See United Nations, *Provisional Central Products Classification Papers*, Series M NO. 77, at 221

¹⁷ “Freight brokerage services, freight forwarding services (primarily transport organization or arrangement services on behalf of the shipper or consignee), ship and aircraft space brokerage services, and freight consolidation and break-bulk services.” See *Id.*

¹⁸ ““Maritime agency services” means activities consisting in representing, within a given geographic area, as an agent the business interests of one or more shipping lines or shipping companies, for the following purposes:

- marketing and sales of maritime transport and related services, from quotation to invoicing, and issuance of bills of lading on behalf of the companies, acquisition and resale of the necessary related services, preparation of documentation, and provision of business information;
- acting on behalf of the companies organising the call of the ship or taking over cargoes when required.” See WTO, *Maritime Transport Services*, WTO Doc. JOB(05)/299, at 21 (November, 2005)

¹⁹ UNCTAD, *Negotiations on Transport and Logistics Services: Issues to Consider*, UNCTAD/ SDTE/ TLB/2005/3, at 18 (2006) available at [http:// www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20053_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/sdtetlb20053_en.pdf) (Last visited: 22 February, 2008)

兩者間對「文件備置」服務之異同，可降低會員填載核心物流服務承諾之疑慮，同時提升會員開放本國市場之意願。

3. 「貨物代收服務」部分與郵政、快遞服務之範圍重疊：

郵政服務與快遞服務之 CPC 編號分別為 7511 與 7512，其中 CPC 對 75112—包裹相關之郵政服務之註釋為「由國營郵政機構所提供之包裹收取、運輸與遞送服務，遞送地係國內或國外均在所不問。」²⁰；對 75121—多式快遞服務之註解為「由非屬國營郵政機構之快遞業者，利用一種或數種運輸模式所提供之包裹收取、運輸與遞送服務，遞送地係國內或國外均在所不問；該等服務可利用自有或大眾交通工具所提供」²¹，均與「其他運輸輔助服務」之「貨物代收服務」(receiving and acceptance services (including local pick-up and delivery)) 之內涵相同，差別僅在於「其他運輸輔助服務」係針對「貨物」(freight) 之收取與遞送，而郵政、快遞服務係針對「包裹」(parcels and packages) 之收取與遞送。

(二) 批發、零售服務與「各式運輸輔助服務」之範圍重疊

在 CPC 第六章「貿易服務、旅館及餐廳服務」，針對批發與零售服務之說明為：「配銷服務包括銷售商品予零售商、以及工業、商業、機構等專業商務使用者，或銷售與其他批發商，或擔任代理商（批發服務），或銷售商品供個人或家庭使用，亦包括提供附隨於商品銷售之偶發性服務（零售服務）。批發或零售服務服務之主要特徵為轉售商品並提供附隨之各式相關服務，例如維持貨品存貨；實質組裝；將大量貨品分類並分級；將散裝貨拆裝並分裝為小包裝；配送服務；冷藏服務；由批發業者所提供之促銷活動；與零售業者營業相關之服務，例如附隨於銷售之處理，倉儲服務」²²。

²⁰ “Services consisting of pick-up, transport and delivery services of parcels and packages, whether for domestic or foreign destinations, as rendered by the national postal administration.” *See supra note 16, at 221*

²¹ “Services consisting of pick-up, transport and delivery services, whether for domestic or foreign destinations of letters, parcels and packages, rendered by courier and using one or more modes of transport, other than by the national postal administration. These services can be provided by using either self-owned or public transport media.” *See Id.*

²² “Distributive trade services consisting in selling merchandise to retailers, to industrial, commercial, institutional or other professional business users, or to other wholesalers, or acting as agent or broker (wholesaling services) or selling merchandise for personal or household consumption including services incidental to the sale of the goods (retailing services). The principal services rendered by wholesalers and retailers may be characterized as reselling merchandise, accompanied by a variety of related, subordinated services, such as: maintaining inventories of goods; physically assembling, sorting and grading goods in maintaining inventories of goods; physically assembling, sorting and grading goods in large lots; breaking bulk and redistribution in smaller lots; delivery services; refrigeration services; sales promotion services rendered by wholesalers; and services associated with retailers' business, e.g. processing subordinated to selling, warehousing and garage services.” *See Id.*, at 188

從上述說明，可發現批發與零售服務之範圍，在「擔任代理商」部分與「運輸代理服務」之服務內容相同；在「倉儲服務」部分亦與「堆存和倉儲服務」之服務內容重疊²³。由於批發與零售服務在商業實務上所提供之附隨服務較為廣泛，物流相關提案或可考慮對「批發服務」與「零售服務」之範圍加以限制，以利會員釐清此兩服務在物流服務中所扮演之角色。

三、附加服務服務之定義與分類疑義

在物流服務清單中，針對若干未載明於 CPC 註解中，而為物流服務發展所需之服務，提案將之附加於「物流服務清單」中，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：

- (一) 11.H.b.堆存及倉儲服務：CPC 742，並包括「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）」；
- (二) 11.H.c.運輸代理服務：CPC 748，並包括「關務代理及裝載調度服務」；
- (三) 11.H.d.其他輔助服務：CPC 749，並包括「供應鏈整合物流服務、逆物流服務及貨櫃租賃服務」；
- (四) 4.C.零售服務：CPC 631, 632, 6111, 6113, 6121，並包括「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」。

在複邊要求時，共同提案人進一步針對「供應鏈整合物流服務」與「逆物流服務」兩服務之概念為說明：

1. 「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、貨運追蹤、訂單規劃、庫存及採購管理等物流服務之重要任務。例如存貨管理、訂單處理與生產規劃服務等均屬於供應鏈整合物流服務²⁴。
2. 「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。²⁵

²³ See *supra* note 19

²⁴ 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*, at 4 (March, 2006), available at <http://www.tradeobservatory.org/library.cfm?refID=78741> (Last visited: 22 February, 2008)

²⁵ See *Id.*

然觀察各該附加服務種類與定義文字，其內涵仍屬模糊，恐生疑義如下：

(一) 各該服務定義之疑義

1. 「供應鏈整合物流服務」與「逆物流服務」定義不清

供應鏈整合物流、逆物流均非 CPC 或 W120 所定義之服務內容，雖然物流清單試圖就其內涵加以定義，然使用之說明文字僅為非專業之一般詞彙（例如「存貨管理」及「資訊管理」），導致說明本身包含更多尚待定義之文字²⁶，不但無法釐清「供應鏈整合物流服務」與「逆物流服務」之真切意義，反而徒增困擾，讓會員望之卻步，怯於提出承諾。

此外，在「供應鏈整合物流服務」定義文字中所列舉之「存貨管理、訂單處理與生產規劃服務」，均曾於香港之「物流暨相關服務」提案中列入自由化倡議之範圍²⁷，但於該份提案中，香港係認此三類服務似可歸於 W/120 之「1.F.c 管理諮詢服務」內，與物流複邊要求中，將此三類服務定位屬於「11.H.d 其他輔助服務」亦有不同。

2. 「配銷中心服務、原物料裝卸及配備服務」定義不明

在物流服務清單將「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）」亦列入「11.H.b 堆存與倉儲服務」範圍，所參照之 CPC 編號為 742，且未就服務內涵附加說明文字。參考 CPC742 之分類體系，係依堆儲貨物之不同，進一步將堆存與倉儲服務區分為 CPC7421（冷凍及冷藏貨品之堆存及倉儲）、CPC7422（散裝氣體及液體之堆存及倉儲）與 7429（其他堆存倉儲服務）；註釋並未實際就「堆存及倉儲」服務範圍為定義，連帶亦無法推得「配銷中心服務、原物料裝卸及配備服務」之意涵。

復參照海運輔助服務中，係將「海運裝卸與堆存服務」與「貨櫃集散站服務」獨立為兩個服務子部門，前者所參照之 CPC 編號亦為 CPC742，後者則是另為定義「為達貨櫃之裝櫃、拆櫃、維修並使其合於裝運之目的，所從事與貨櫃堆存相關之一切服務，於內陸或港區提供該服務均非所問」²⁸。從文意觀之，物流服務清單在 11.H.b 所加諸之「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）」中，「貨櫃集散站

²⁶ See *supra* note 19

²⁷ Communication from Hong Kong, China, *Logistics and Related Services*, WTO Doc. S/CSS/W/68 (28 March, 2001)

²⁸ ““Container station and depot services” means activities consisting in storing containers, whether in port areas or inland, with a view to their stuffing/stripping, repairing and making them available for shipments.” See WTO, *supra* note 18.

服務」僅為例示服務之一，可知「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）」之範圍，應較「貨櫃集散站服務」更為廣闊，至於其內涵究竟為何，實有待進一步說明。

(二)「關務代理及裝載調度服務」與「11.H.c 運輸代理服務」差異待釐清

物流服務清單將「關務代理及裝載調度服務」包括於「11.H.c 運輸代理服務」之內涵中，從 CPC748 對運輸代理服務之註解，可知運輸代理服務之範圍包括「貨運代理服務，貨運承攬服務（主要係指代表托運人或受貨人提供運輸安排及管理服務），船舶及航空器艙位代理服務，以及貨物併裝或拆裝服務」²⁹，由於「運輸安排及管理服務」範圍極為廣泛，似亦可將「關務代理及裝載調度服務」包含於內，無須特意提出「關務代理及裝載調度服務」之新概念，再由會員選擇是否加以承諾；而其具體內涵究竟為何，相關提案亦付之闕如。

相較之下，海運模範承諾表將「通關服務」(customs clearance services) 與「海運代理服務」(maritime agency services) 分列為兩個服務子部門並分別加諸定義，通關服務係指「代表當事人完成貨物之進口、出口或轉運，無論該服務是否為服務提供者之主要服務，或僅用以配合主要服務之履行。³⁰」；而海運代理服務係指「在特定地理區域內，基於航線或航運公司之商業利益，為下述目的擔任其代理人：a.海運暨相關服務之行銷與販售，從報價、開立收據到代表公司核發載貨證券、相關服務之收受及轉售，文件之備置以及商業資訊之提供。 b.代表公司招攬船舶或管理貨物。」。通關服務從定義上僅著重於「完成貨物之進、出口或轉運」如不列為獨立之服務子部門，似亦可認屬「代表公司管理貨物」之行為，而納入海運代理服務之範疇。然精確之定義確有助釐清兩者之差異，降低承諾之不確定性，提升會員之承諾意願。因而相關提案似可對「關務代理及裝載調度服務」附加清楚定義，以助會員瞭解物流服務清單將「關務代理及裝載調度服務」獨立提出，分別承諾之目的為何，並有助釐清其與「運輸代理服務」間之區別。

第二節 物流相關服務之個別談判進展

²⁹ See *supra* note 17

³⁰ WTO, *Maritime Transport Services*, WTO Doc. JOB(05)/299, at 3 (18 November, 2005)

物流服務清單共計包含 42 個 W/120 服務子部門，部分子部門除係物流服務供應鏈所不可或缺之一環，亦有個別之自由化目標與障礙，在杜哈回合中另有專屬之談判小組進行自由化之協商。以下即分析個別談判小組在本回合談判之主要爭議與複邊要求之重點，以供思考物流服務自由化議題可能面臨之問題。

一、海運服務

(一) 議題發展

本回合海運服務自由化談判，延續烏拉圭回合以來以海運模範承諾表為談判中心之架構，會員討論之議題著重在多式運送服務應否納入談判、本回合海運談判之目標，以及合理之海運最惠國待遇豁免要件。

針對多式運送服務是否應納入海運談判，其定義以及承諾範圍，會員間歧異甚大，一方面有會員根本反對將多式運輸納入海運談判之範疇，另一方面，歐體則是主張應開放海運服務提供者「提供」多式運送服務之權利，以求完整經營物流相關之服務；而就多式運送服務應如何定義，是否僅納入「貨櫃之多式運送服務」部分，會員間見解亦有不同³¹。

在本回合海運談判之目標上，為數眾多之會員共同支持應將「達成具實義之海運服務自由化」作為談判目標³²，有部分會員則是著重於「進入及使用港埠設施」之自由化，此外，亦有會員主張應對開發中國家給予適當之額外彈性，允許其可選擇特定服務部門填載承諾並享有適當之過渡期間。

而針對最惠國待遇之適用問題，哥倫比亞主張將最惠國待遇之普遍適用，納為本次海運服務談判之主要目標之一，受到數眾多之會員表明支持，挪威則是主張應僅允許少數例外得豁免最惠國待遇之適用；然而亦有反對意見認為現行 GATS 第 2 條並未就最惠國待遇之豁免適用加以限制，且其他服務部門並未有相類似限制，挪威之提案欠缺正當性基礎³³。

(二) 複邊要求重點

³¹ See *Id.*, at 2

³² Australia, Canada, People's Republic of China, Croatia, the European Communities, Hong Kong China, Iceland, Japan, Republic of Korea, Kyrgyz Republic, Mexico, New Zealand, Norway, Panama, Singapore, Switzerland, the Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, *Joint statement on the importance of commitments on maritime transport services*, WTO Doc. JOB(05)/22, (25 February, 2005)

³³ See *supra* note 30, at 7

海運服務複邊要求，由澳大利亞、加拿大、中國、歐體、香港、冰島、日本、南韓、墨西哥、紐西蘭、挪威、巴拿馬、瑞士與我國所共同向 25 個被要求會員提出海運相關服務之承諾開放。

本次複邊要求之重點如下³⁴：

1. 就國際海運服務（不包括沿岸貿易）之模式一、二與三部分，除去下列限制措施：
 - (1) 貨載保留（cargo reservation）限制（模式一）
 - (2) 外資投資之限制（模式一）
 - (3) 商業據點設立限制（模式三市場開放部分）
 - (4) 董事會成員國籍資格限制（模式三）
 - (5) 其他本國服務提供者得享有之優惠待遇（國民待遇）
2. 就海運輔助服務（模式一、二與三）部分：
 - (1) 消除外資投資限制（模式三）
 - (2) 消除商業據點設立限制（模式三）
 - (3) 於技術可行之範圍內提出「境外消費」與「跨境提供服務」之完全承諾（模式一、二）
3. 就「進入與使用港埠服務」填載額外承諾。
4. 就「進入及使用國境內多式運送服務」填載額外承諾。
5. 消除海運服務之最惠國待遇豁免適用。

二、空運服務

（一）議題發展

依空運附件所示，除明列之「航空器之修理與維修」、「空運服務之銷售及市場行銷」、「電腦訂位系統服務」之外，僅非屬「航權」，亦非「與航權行使直接相關之服務」始有 GATS 之適用。會員對於「與航權行使直接相關之服務」之判斷標準不一，即影響「得適用 GATS 之空運服務」範圍，以及本回合空運複邊談判之範圍。

目前會員間有共識者僅為「航空器之修理與維修」、「空運服務之銷售

³⁴ Japan, *Review of Progress in Maritime Transport Services*, WTO Doc. JOB(07)/205, at 3-4 (5 December, 2007)

及市場行銷」、「電腦訂位系統服務」有 GATS 之適用³⁵，而進一步「地勤服務」是否屬「與航權行使直接相關之服務」而得納入複邊談判，則為爭議所在：包括加拿大、美國、日本等會員主張是否屬「與航權行使直接相關之服務」端視該服務「是否為航權之行使所必要」，而地勤服務係附屬於航權行使之必要部分，如無地勤服務之提供，航權即無法有效行使，因而地勤服務依空運附件規定不應適用 GATS，亦不應將之納入本回合之空運複邊談判中³⁶。而以澳大利亞、智利、歐體、紐西蘭、挪威與瑞士為首之會員，則主張「與航權行使直接相關之服務」係指「服務之提供者以取得航權為必要³⁷」，地勤服務既不影響各國籍航空公司行駛航權，其當然有 GATS 之適用，此外，地勤服務之自由化亦有助於空運輔助服務業提升營運效益並將低成本³⁸。

(二) 複邊要求重點

本回合空運複邊要求，係由澳大利亞、智利、歐體、紐西蘭、挪威與瑞士共同提出，範圍除涵蓋「航空器之修理與維修」、「空運服務之銷售及市場行銷」、「電腦訂位系統服務」外，並納入「地勤服務」（包括 CPC7411 與 7419 之空運部分，以及 CPC7469 其他航空輔助服務）與「機場管理服務」（CPC7461）。要求重點如下³⁹：

1. 模式一：被要求會員應於技術可行範圍內填載完全承諾。
2. 模式二：被要求會員應填載完全承諾。
3. 模式三：被要求會員應填載高度開放之承諾，尤其應除去下列限制措施：
 - (1) 商業據點設立之經濟需求測試。
 - (2) 外資投資限制。
 - (3) 以履約為前提始得由地主國境外提供服務之限制。
 - (4) 限制外國服務提供者對本國航空器提供維修服務之歧視措施。
 - (5) 就航空器維修服務之提供加諸居住地要件。

³⁵ WTO, *Air transport Services*, WTO Doc. JOB(05)/300, at 2 (18 November, 2005)

³⁶ Canada, Japan and the United States, *Trade In Air Transport Services*, WTO Doc. TN/S/W/33 (18 February, 2005)

³⁷ 蘇妍旭，前揭註 11，頁 162。

³⁸ Australia, Chile, the European Communities, New Zealand, Norway and Switzerland, *Trade in Services to the Aviation Industry: A case for commitments under the GATS*, WTO Doc. TN/S/W/29 (16 February, 2005)

³⁹ See *supra* note 15, at 4-6

三、郵政與快遞服務

(一) 議題發展

本回合之談判重點，集中於郵政與快遞服務之重新分類，以及對於郵政與快遞服務之管制方式。由於現行/120 所參照之 CPC 分類，對於郵政與快遞服務之區分標準，係服務提供者之差異--郵政服務由國營郵政機構所提供，快遞服務由民營快遞業者提供，然隨著各國進行郵政改革與自由化，郵政專屬經營之範圍逐漸縮小，所有提出分類提案之會員均認為現行分類方式已無法反應商業現實⁴⁰，然對於應重新採取何種分類標準，會員間仍莫衷一是。包括美國、歐體、瑞士、南方共同市場暨波利維亞、紐西蘭等會員均提出分類提案⁴¹，後經歐體、香港、日本、紐西蘭、瑞士與美國共同倡議「郵政與快遞服務」單一分類之重要性，並建議會員以單一分類方式填載承諾表並附加註解以供說明⁴²，惟該提案亦無法將會員之不同意見整合為單一之分類標準。

此外，因應郵政服務與快遞服務之與快遞服務相互競爭之趨勢，會員亦思考關於競爭議題、普及郵政服務之提供、核照標準以及獨立之管制機關等郵政與快遞服務之管制問題，歐體並建議可就各該議題以額外承諾之方式由會員填載於個別之承諾表中，以確保實質有效之市場開放；然包括墨西哥、阿根廷、日本等會員均表達不同意見，例如反競爭行為之構成要件仍未臻明確、獨立之管制機關尚須經會員國內立法程序配合，無法一蹴可幾⁴³。顯示郵政與快遞服務之管制議題，仍有待會員進一步之討論。

(二) 複邊要求重點

郵政與快遞服務之複邊要求，係由歐體、日本、紐西蘭與美國共同對 20 個被要求會員提出，一方面肯認為達普及郵政服務之供應，各會員政府仍有介入之必要，但仍要求會員就郵政、快遞以及新型態之快捷服務提出廣泛而具前瞻性之承諾。本複邊要求重點⁴⁴如下：

1. 釐清郵政快遞服務之部門描述：

⁴⁰ WTO, *Postal and Courier Services*, WTO Doc. JOB(06)/10, at 1 (25 January, 2006)

⁴¹ 鄭琮憲，《GATS 郵政快遞服務貿易相關問題之研究：以分類標準與到達費議題為中心》，國立政治大學國際貿易研究所碩士論文，2005 年 6 月，頁 67-71。

⁴² European Communities, Hong Kong China, Japan, New Zealand, Switzerland and the United States, *Guidelines for scheduling commitments concerning postal and courier services, including express delivery*, WTO Doc. TN/S/W/30 (17 February, 2005)

⁴³ See *supra* note 40, at 4-5

⁴⁴ United States, *Review of Progress in Postal and Courier Services, Including Express Delivery Collective Request*, WTO Doc. JOB(07)/200, at 3-4 (5 December, 2007)

會員須說明郵政與快遞服務所包含之服務種類與特徵，尤其是釐清承諾所包括之郵政服務範圍，以利與普及郵政服務加以區隔。會員並須確認其承諾之服務範圍亦包含市場獨佔服務之承諾開放，但以該獨佔服務之提供者仍須與其他服務提供者相競爭者為限。

2. 承諾之填載內容：

會員就郵政與快遞服務，在市場開放承諾部分不得填載重大限制，在國民待遇承諾需切實實踐。

3. 額外承諾之填載：

會員須盡可能填載額外承諾，以確立合理之管制措施，包括：

- (1) 遏止獨佔或具市場優勢地位之服務提供者不合理之商業行為
- (2) 如特定服務之提供，係以證照取得為前提，需確保該等核照要件係透明合理。
- (3) 如會員就特定服務進行管制，需確保主管機關係獨立於服務之提供者。

四、工程與綜合工程服務

(一) 議題發展

從會員提出之自由化提案與秘書處作成之背景資料觀之，商業實務上多由營建業者整合提供營造服務、建築服務與工程服務，「工程服務與綜合工程服務」向被視為「營造相關服務」之一部分，提案大多以「營建與相關工程服務」為討論主題，將 W/120 中第 3 大服務部門--營造服務 (CPC51)，併同「1.A.d 建築服務」、「1.A.e 工程服務」與「1.A.f 綜合工程服務」之自由化綜合討論⁴⁵。

惟建築、工程與綜合工程服務係列於/120「1.A 專業服務」部門中，有別於「3.營造服務」，兩者之自由化議題亦略有不同，因而在本回合複邊要求時，即由澳大利亞、加拿大、智利、哥倫比亞、歐體、印度讓本南韓墨西哥、紐西蘭、挪威、秘魯、瑞士與美國共同對 24 個被要求國提出建

⁴⁵ Brazil, *Construction and Related Engineering Services*, WTO doc. S/CSS/W/113 (5 October, 2001); Cuba, *Negotiating Proposal for Construction and Related Engineering Services*, WTO Doc. S/CSS/W/145 (22 March, 2002); European Communities and their Member States, *GATS 2000: Construction and Related Engineering Services*, WTO Doc. S/CSS/W/36 (22 December, 2000); Australia, Canada, Egypt, the European Communities, Guatemala, Japan, Korea, Mexico, Norway, New Zealand, Singapore, Switzerland, Turkey, Chinese Taipei, and the United States, *Joint Statement on Liberalization of Construction and Related Engineering Services*, WTO Doc. Job(05)/130 (30 June, 2005)

築、工程與綜合工程之複邊要求⁴⁶。

(二) 複邊要求重點

工程與綜合工程服務之複邊要求係與建築服務合併提出，範圍係針對建築、工程與綜合工程三服務承諾填載內容之自由化，然鑑於其專業服務之特性，複邊要求亦藉此機會強調「資格與證照認許」對於建築師、工程師等專業人士移動自由化之助益，以及依循 GATS 第六條第四項發展「建築、工程與綜合工程服務」國內規章之重要性。

複邊要求之重點如下：

1. 模式一與模式二：減少或排除商業據點設立之要求、國籍及居住要求；會員應消除所填載之限制措施，或改以限制程度較低之其他措施取代之。
2. 模式三：排除或實質減少法人設立型態之限制（尤指歧視性限制措施）、外資投資限制、合資設立限制、國籍與居住要求。

此外，複邊要求亦要求會員移除建築、工程與綜合工程服務之最惠國待遇豁免適用，並考量建築、工程與綜合工程之專業服務之特性，要求會員遵循「特定承諾填表準則」⁴⁷，移除在承諾表中錯誤填載之資格要件與程序規定等屬於國內規章範疇之內容。

五、配銷服務

(一) 議題發展

配銷服務在現代經濟社會扮演生產者與消費者之中介橋樑角色，然相較於其在商業實務上之重要地位，在 GATS 複邊談判中卻未見踴躍討論，相關提案之重點亦顯零散。在配銷服務之分類議題上，會員提案著重於各式配銷通路應如何納入規範，譬如新型之電子商務銷售模式、連鎖餐廳之餐飲外帶服務、直銷服務，以及 CPC631 機車燃油零售服務等⁴⁸。此外，會員亦討論 CPC 配銷服務相關之分類編號，未能完全反應「批發服務」與「零售服務」之差異。然會員亦肯認此等分類缺失在使用上雖欠缺便利，

⁴⁶ Canada, *Review of Progress in Architectural, Engineering and Integrated Engineering Services*, WTO Doc. JOB(07)/204, at 4-6 (5 December 2007)

⁴⁷ WTO, *Guidelines for the Scheduling of Specific Commitments under General Agreement on Trade in Services (GATS)*, WTO Doc. S/L/92 (28 March, 2001) 此文件係由 WTO 秘書處所提出，文件中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。

⁴⁸ WTO, *Distribution Services*, WTO Doc. JOB(05)/194, at 1-2 (19 September, 2005)

但對於承諾表之法律安定性並未造成過多影響⁴⁹。

在承諾表之填載方面，會員提案列舉出模式三與模式四之諸多障礙，希望透過談判促進自由化。此外，鑑於多數會員在配銷服務之承諾開放時，就敏感性商品均以列舉方式排除承諾⁵⁰，就此等「敏感性商品」合理之範圍，亦成為專注焦點，歐體主張應以「極端敏感」商品始得排除承諾⁵¹，而亦有會員建議以「嚴格必要性」作為審查基準。

(二) 複邊要求重點

配銷服務之複邊要求係由歐體、智利、日本、韓國、墨西哥、新加坡、我國與美國共同對 18 個會員提出，內容著重於各模式之自由化並就敏感性商品之承諾開放，提供會員過渡期間之彈性。複邊要求之重點如下⁵²：

1. 模式一、二、三：會員須提供市場開放與國民待遇之完全承諾，但可享有下列之彈性：

- (1) 適當之過渡期間。
- (2) 就模式三之承諾，得填載一定數量之經濟需求測試，惟該等措施不得具歧視性且需制訂清楚特定之規範。
- (3) 一定數量之其他限制措施。

六、電腦及相關服務

(一) 議題發展

電腦及相關服務之談判進展，主要集中於重新分類之必要性，以及承諾表之自由化。由於電腦及相關服務在現代經濟活動扮演不可或缺之「基礎設施」服務之重要角色，隨科技發展，服務之種類與內涵均與時具進，大多數會員提案皆肯認詳細釐清並檢討電腦及相關服務之範圍與分類有其必要性⁵³，但應以何種分類標準進行重新分類，會員意見紛歧，有認為應從線上電腦服務與電信服務兩者間與日遽增之重疊部分出發⁵⁴，有主張

⁴⁹ See *Id.*, at 2

⁵⁰ See *Id.*, at 3

⁵¹ European Communities, *GATS 2000: Distribution*, WTO Doc. S/CSS/W/37 (22 December, 2000)

⁵² European Communities, *Review of Progress in Distribution Services*, JOB(07)/207, at 4 (5 December, 2007)

⁵³ WTO, *Computer and Related Services*, WTO Doc. JOB(05)/278, at 1 (11 November, 2005)

⁵⁴ Canada, *Initial Negotiating Proposal on Computer and Related Services*, WTO Doc. S/CSS/W/56 (14 March, 2001)

應將電腦及相關服務重新分為「標準式服務」與「客製化服務」兩類⁵⁵，或是重新審視電腦及相關與其他部門之差異與界線，利用價值分析之方式將本部門分為安裝前、安裝、操作、維修及支援 4 大子部門，至於整合多數服務部門之新式服務，建議於其他相關部門（例如電信或視聽服務）始作處理⁵⁶。

此外，為數眾多之會員表明支持將「電腦及相關服務」(CPC84) 視為「單一服務子部門」填載承諾，不另行細分子部門⁵⁷，避免科技進步之同時，新型服務適用之分類將有所疑義；歐體並進一步提出一份以「功能」為重新分類基礎的「電腦及相關服務範圍瞭解書」提案⁵⁸，建議會員除了對「電腦及相關服務」之單一服務部門填載承諾外，並將該瞭解書附加於承諾表之後，作為部門之分類基礎⁵⁹。然而在另一方面，亦有為數眾多之會員表達支持繼續使用現行 CPC 之定義及分類方式，認為隨科技之持續發展，目前所討論之分類方式終將過時，而 CPC849「其他電腦服務」以足涵蓋未盡之新式服務⁶⁰。

(二) 複邊要求重點

電腦及相關服務之複邊要求係由澳大利亞、加拿大、智利、歐體、香港、印度、日本、韓國、墨西哥、紐西蘭、挪威、巴基斯坦、秘魯、新壓波、我國及美國共同對 14 個被要求國提出⁶¹，本複邊要求之重點即在要求會員更改現行將「電腦及相關服務」細分為五個子部門，逐一加以承諾之方式，改以「電腦及相關服務」(CPC84) 作為單一服務部門填寫一體適用之承諾內容，以確保本服務部門縱隨科技日新月異，服務推陳出新，仍能

⁵⁵ Mercosur and Bolivia, *Computer and Related Services*, WTO Doc. S/CSS/W/95 (9 July 2001)

⁵⁶ Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu, *Computer and Related Services*, WTO Doc. S/CSC/W/37 (8 January, 2003)

⁵⁷ Australia, Canada, Chile, the European Communities, Hong Kong China, India, Japan, Korea, Mexico, New Zealand, Norway, Singapore, Chinese Taipei, and the United States, *Joint Statement on the Negotiations on Computer and Related Services*, WTO Doc. TN/S/W/38 (25 February, 2005)

⁵⁸ European Communities, *Coverage of CPC 84 – Computer and Related Services*, WTO Doc. S/CSC/W/35 (24 October, 2002)

⁵⁹ 本提案經阿爾巴尼亞、澳大利亞、加拿大、智利、哥倫比亞、克羅埃西亞、歐體、香港、日本、墨西哥、挪威、秘魯、我國、英國、紐西蘭、新加坡及以色列共同支持。Albania, Australia, Canada, Chile, Colombia, Croatia, the European Communities, Hong Kong China, Japan, Mexico, Norway, Peru, the Separate Customs Territory of Taiwan Penghu, Kinmen and Matsu, Turkey and the United States, *Understanding on the scope of coverage of CPC 84 - Computer and Related Services*, WTO Doc. S/CSC/W/51, S/CSC/W/51/Add. 1, S/CSC/W/51/Add. 2, and S/CSC/W/51/Add. 3 (26 January 2007, 6 March, 2007, 30 April, 2007, and 12 June, 2007)

⁶⁰ See *supra* note 53, at 3

⁶¹ 其中印度、韓國與巴基斯坦與外，均曾提案共同支持歐體之「電腦及相關服務範圍瞭解書」提案。

維持承諾之完整與開放⁶²。

以 CPC84—電腦及相關服務為基礎，複邊自由化目標包括：

1. 模式一至模式三：完全承諾。
2. 模式四：除水平承諾外，不另加諸限制措施。

而由於會員間意見未趨一致，歐體關於「電腦及相關服務範圍瞭解書」之提案內容，並未放入複邊要求中，僅由歐體、我國、馬其頓、保加利亞與阿爾巴尼亞等支持會員自行將該瞭解書附加於承諾表之後，作為承諾之一部份。

第三節 物流服務談判議題之缺失

一、子部門過多恐失自由化焦距

在物流服務歷次自由化提案與複邊要求中，均提出「物流服務清單」詳細列舉物流相關服務部門，以其供會員作為自由化承諾填載之輔助；從早期自由化提案中「物流服務清單」已包含 34 個服務子部門，到複邊要求時子部門之數量增加至 42 個，橫跨貨運、電腦、配銷服務等基礎服務（infrastructure services），目的係為清楚描繪物流供應鏈所包括之眾多服務。

然物流服務自由化議題發展之時間甚短，從本回合始有會員提出倡議，復以子部門眾多，多數會員面對廣泛之自由化係採質疑態度，雖經後續提案與複邊要求說明該物流服務清單僅係為呈現完整貨品供應鏈全貌，會員可依本國經濟發展情形，選擇重要服務部門提出市場開放承諾，並賦予開發中國家採漸進式自由化之優惠；惟大多數會員唯恐一旦就特定服務子部門提出市場開放承諾，即視同肯認物流服務談判之重要性，而在下一階段之服務談判將以該清單作為市場開放談判的指標⁶³，如此一來，

⁶² Chile, *Review of Progress in Computer and Related Services (CRS)*, WTO Doc. JOB(07)/196, at 4-5 (5 December, 2007)

⁶³ 例如新加坡原為「物流服務之友」創始會員之一，基於其核心貨運物流服務業所包含的部分服務子部門仍維有最惠國待遇的豁免情形，亦退出「物流服務友」行列。楊珍妮，〈WTO 會員於服務貿易談判討論進一步自由化與物流相關服務業情形〉，商業總會 WTO 服務貿易論壇，2007 年 3 月 22 日。資料來源：中華民國商業總會網站，網址：

物流服務最迫切之自由化重點—核心物流服務自由化—反而失去會員之關注眼光。

二、包含內陸水路運輸與空運等爭議服務增生會員之疑慮

物流服務清單將各式主要貨運模式均納入服務子部門，亦包括敏感之「內陸水路運輸服務」與「航空運輸服務」。內陸水路運輸涉及之沿岸貿易權，依各國法律通常保留給其本國籍船舶，排除外國船舶之適用，因而海運談判小組即直接在模範承諾表中附加沿岸貿易權之定義，並規定會員所提出之海運服務承諾表均不包括沿岸貿易之自由化，然而物流服務複邊要求卻仍將之納入自由化範圍。

此外，服務清單納入之「航空運輸服務」子部門包括「空運服務」、「配備機組人員之航空器租賃服務」與「空運輔助服務」，前兩者目前均排除於空運談判範圍外，而本回合空運複邊談判雖將「其他空運輔助服務」（CPC746）併同「空運貨物裝卸服務」（CPC741 之空運部分）成為「地勤服務」，納入複邊要求，會員對其得否適用 GATS 規範卻未有一致共識；雖然複邊要求明示「內陸水路運輸」、「空運服務」與「配備機組人員之航空器租賃服務」均不納入複邊要求之範圍，然而仍包括「其他空運輔助服務」與「空運貨物裝卸服務」，不但減損物流服務清單用以協助談判之功能，亦讓會員對物流服務自由化增添疑慮。

三、相關定義與分類不清減損承諾之意願

現行之 W/120 與對應之 CPC 分類方式，已成多數會員填載承諾表時所依循之分類方式，並經 WTO 爭端解決機構認定為解釋承諾表內容之補充性法源⁶⁴，可供釐清承諾表之分類疑義，因此，除會員於承諾表中另提供詳盡且明確之服務部門定義外，W/120 與對應之 CPC 分類原則上扮演談判與解釋上之通用準則⁶⁵。

由於物流服務在商業實務所包括之經濟活動極為繁雜，會員就個別服

<http://twcsi.org.tw/modules/news/article.php?storyid=18> (Last visited: 22 February, 2008)

⁶⁴ Appellate Body Report, United States- Measures Affecting the Cross- Border Supply of Gambling and betting Services, WTO Doc. WT/DS285/AB/R, paras. 200-201 (7 April, 2005) 轉引自林伊君，〈GATS 同類服務與服務提供者問題之研究〉，國立政治大學法律研究所碩士論文，2008 年 1 月，頁 44。

⁶⁵ Eric H Leroux, *Eleven Years of GATS Case Law: What Have We Learned?*, 10 J. Int'l Econ. L. 749, at 7 (December, 2007)

務子部門填載承諾或談判時恐不易察覺，經物流服務清單將各物流相關子部門加以羅列後，配合 CPC 對個別子部門服務範圍之註釋，即可看出分類不清弊端；復以物流相關提案再加入數個定義不明之新式物流服務，欲就該等服務為承諾之會員，須於承諾表中明確記載、分別承諾，如此一來，除讓物流服務之分類與定義問題更顯複雜外，勢必將減損會員就各該服務提出承諾回應之意願。

四、物流談判發展方向待思考

以前述六個物流相關服務子部門之談判進展為例，每個子部門所面臨之自由化議題與進展均大相逕庭，此係因服務貿易相較於商品貿易，本無法透過單一之關稅減讓模式達成談判目的，不同服務之貿易實務、政府之法律體制與各模式之相異限制措施等多重面象，均讓 GATS 談判需訴諸會員考慮其自身利害關係後，最終填載開放承諾之意願⁶⁶。

各該談判小組精耕於小範圍之自由化議題，所作之討論較能精確掌握各該服務在不同模式之自由化障礙，因此在各個子部門之複邊要求中，多能清楚列出相異服務模式之主要限制措施與歧視性待遇，而提出精確之自由化目標。相較之下，物流服務複邊要求除建立龐大之物流相關服務體系外，就承諾表之填載僅概括要求會員就各模式均填載開放承諾，而未能針對各服務部門與物流服務之關係，提出自由化倡議；就現行已有談判進行之服務部門，雖明示採取補充個別服務部門談判之自由化倡議，重疊之服務部門不納入物流服務複邊要求之重點，而以個別部門進行之複邊提案為主，但亦未見「補充個別部門談判」之提案；雖曾企圖於提案中積極倡議非核心物流部門之額外承諾之填載，以達供應鏈之整合與效能提升之目的，但似因涉及貿易便捷化議題⁶⁷，於複邊要求時退而求其次著重於現行 W/120 子部門之自由化，將額外承諾之倡議獨立於另開之談判。應如何超越個別部門談判之層次，以綜觀角度提出促進物流服務整合與自由發展之提案，彌補各別服務部門談判之不足，又免於疊床架屋之流弊，即值得審慎思考。

⁶⁶ Rudolf Adlung, *The Future Geometry of WTO Law*, 9 J. Int'l Econ. L. 865, at 21 (December, 2006)

⁶⁷ See *supra* note 19, at 20