

國立政治大學國際經營與貿易學系研究所

碩士學位論文

試論《電動汽車安全全球技術法規》是否為  
WTO《技術性貿易障礙協定》下之國際標準

Legal Analysis on Whether the Global Technical Regulation on  
Electric Vehicle Safety is an International Standard under WTO  
TBT Agreement

指導教授：施文真博士

研究生：林玫君撰

中華民國一〇九年一月

## 謝辭

歷經幾個月一邊實習一邊寫論文的日子後，終於在2020年初順利完成論文，為碩士生涯畫下真正的句點。這段日子裡，首先最要感謝的人是施文真老師，不論是上施老師的經濟法或電子報，老師都非常有耐心地教導我們，引導我們修正寫作或理解上的盲點，甚至是寫作論文過程中，除了遇到瓶頸時能透過溝通，一步步釐清架構與內容外，同時老師也像媽媽般溫暖地傾聽我們內心的壓力與煩惱，並開導我們且給予建議，能夠成為老師的導生真的非常幸運且幸福！此外，也很感謝研究所的日子中，有楊光華老師培養我們嚴謹的思考邏輯與寫作技巧，有楊培侃老師帶我們釐清議題並時常分享人生經驗，有薛景文老師帶我們認識投資法新領域，能在幾位老師的指導下學習並有所啟發，是這段研究所生涯最寶貴的收穫。同時，也感謝口試委員楊培侃老師與張南薰老師給予的寶貴意見，使本篇研究更趨完善。

就學期間因為有親愛的法組夥伴們：庭瑤、幸儒、安潔、鈞瑜、珮萱、心國、棕凱、孝哲，一起互相協助完成中心大大小小的事務，才能堅持走完這一段路程。也謝謝眾多朋友們的陪伴，學長姊與學弟妹們一起在中心待過的無數個夜晚，系辦玉如助教、香瑩助教不時的關心與幫忙，還有一起值班的學弟妹們感染我的一點青春活力，在政大最後的日子回想起來，仍然有許多回味無窮的回憶。最後，謹將本論文獻給親愛的父母與哥哥們，謝謝你們無條件包容我，讓我在人生的道路上無後顧之憂。

## 摘要

由於全球氣候暖化，各國致力減少二氧化碳之排放，紛紛祭出電動汽車產業發展政策。惟車輛生產與貿易過程中，時常因技術及法規差異而形成貿易障礙，製造商須耗費大量成本及時間遵循各國不同規範，對汽車產業發展及貿易形成不利影響。2018年3月14日，世界車輛法規協調論壇通過《電動汽車安全全球技術法規》，其乃由美國、歐盟、日本與中國共同帶頭制定，為第一個專門規範電動車安全的技術性法規，內容主要針對車輛性能訂有規範，同時也規定電動汽車滿足安全性能要求的試驗方法。

世界貿易組織訂有《技術性貿易障礙協定》，該協定規範目的在於進一步實踐《1994年關稅暨貿易總協定》之目標，消弭技術性法規或標準所形成的貿易障礙。《電動汽車安全全球技術法規》為全球第一個針對電動車安全技術制定之法規，目的在於調和國際上不同體系之安全技術法規，具有重要意義。本文將從《技術性貿易障礙協定》相關條文、技術性貿易障礙委員會相關文件、爭端解決機構之報告、世界車輛法規協調論壇官方資料等文獻進行研究，分析《電動汽車安全全球技術法規》是否符合《技術性貿易障礙協定》下「國際標準」定義，藉此了解該技術法規是否可達到推展國際貿易之目的，消弭因法規差異而衍生之貿易障礙。

關鍵字：電動車、技術性貿易障礙協定、國際標準、電動汽車安全全球技術法規

## Abstract

Due to the global warming, countries are committed to reducing CO<sub>2</sub> emissions, developing some policies for promoting the electric vehicle industry. However, during the production and the trade of vehicles, the differences of the techniques and the regulations often result in trade barriers. Manufacturers have to spend a lot of cost and time to follow different regulations in various countries, which adversely affects the development of the automotive industry and the trade between countries. On March 14, 2018, WP.29 adopted the “Global Technical Regulations on the Safety of Electric Vehicles (EVS-GTR)”, which was jointly developed by the United States, the European Union, Japan, and China. It is the first technical regulation specifically regulating the safety of electric vehicles. It’s mainly related to performance requirement of the electric vehicles and some test procedures for meeting the safety performance requirements of electric vehicles.

WTO TBT Agreement aims to further implement the objectives of the GATT 1994 and eliminate trade barriers resulted from technical regulations or standards. EVS-GTR is the first regulation related to the safety techniques of electric vehicles in the world. It plays an important role since the purpose is to harmonize the safety technical regulations between FMVSS and ECE. This thesis will analyze whether the EVS-GTR is the international standard under the TBT Agreement through the relevant provisions of the TBT Agreement, relevant documents of the TBT Committee, reports of the WTO Dispute Settlement Body and official information from the WP.29. After that, we will know whether the EVS-GTR will achieve the purpose of promoting international trade, and whether the EVS-GTR eliminate trade barriers resulted from the differences of the

regulations of electric vehicles.

Keywords: Electric Vehicles, TBT Agreement, International Standard, EVS-GTR



# 目次

第一章 緒論 .....	1
第一節 研究背景與動機 .....	1
第二節 研究目的與研究架構 .....	3
第三節 研究方法與研究限制 .....	4
第二章 電動車介紹、推動政策與《電動汽車安全全球技術法規》 .....	6
第一節 電動車之定義、類型、推動政策及爭議 .....	6
第一項、電動車之定義及類型 .....	6
第二項、電動車產業之推動政策 .....	7
第三項、電動車產業之推動所引發的相關爭議 .....	10
第二節 世界車輛法規協調論壇 .....	12
第一項、世界車輛法規協調論壇之成立背景 .....	12
第二項、世界車輛法規協調論壇之會員資格 .....	13
第三項、世界車輛法規協調論壇之職權範圍及組織架構 .....	15
第四項、世界車輛法規協調論壇之法規訂立程序 .....	16
第一款、提案工作及法規行動計畫的引入 .....	17
第二款、世界車輛法規協調論壇之工作議程 .....	17
第三款、技術法規的制定 .....	17
第四款、世界車輛法規協調論壇的審查及建議 .....	18
第五款、聯合國法規、全球技術法規與規則之建立或通過與聯合國法規 之修改 .....	19
第三節 《電動汽車安全全球技術法規》 .....	21

第一項、《電動汽車安全全球技術法規》緣起與背景 .....	21
第二項、《電動汽車安全全球技術法規》訂定過程 .....	22
第三項、《電動汽車安全全球技術法規》技術內容簡介 .....	24
第三章 技術性貿易障礙協定下之國際標準 .....	26
第一節 技術性貿易障礙協定下國際標準之重要性 .....	26
第二節 技術性貿易障礙協定下國際標準規定 .....	27
第一項、國際標準定義 .....	27
第二項、技術性貿易障礙委員會中針對國際標準之提案、討論與決議 .....	29
第一款、會員於技術性貿易障礙委員會中針對國際標準機構之提案及討論 .....	30
第二款、有關國際標準之技術性貿易障礙委員會決議 .....	31
第三款、技術性貿易障礙委員會決議之地位 .....	33
第三節 技術性貿易障礙協定下國際標準相關爭端解決案例 .....	34
第一項、涉及國際標準之相關爭端解決案件事實背景 .....	35
第二項、是否為技術性貿易障礙協定下之「標準」 .....	38
第三項、標準是否為國際標準機構所制定及／或採納 .....	44
第四項、標準是否公諸於眾 .....	46
第四節、學者對國際標準定義之建議 .....	46
第四章 《電動汽車安全全球技術法規》是否為《技術性貿易障礙協定》下之國際標準 .....	48
第一節 《電動汽車安全全球技術法規》是否為《技術性貿易障礙協定》下之「標準」 .....	48

第二節 《電動汽車安全全球技術法規》是否為國際標準機構所制定及／或採 納.....	53
第三節 《電動汽車安全全球技術法規》是否公諸於眾.....	57
第四節 小結.....	58
第五章 結論與展望.....	59
參考文獻.....	62





## 圖次

圖 2-1、WP.29 組織架構.....	16
圖 2-2、聯合國全球技術法規制定流程.....	20



# 第一章 緒論

## 第一節 研究背景與動機

由於全球氣候暖化，各國致力減少二氧化碳之排放，推動電動汽車產業發展便成為多國重點政策，亦紛紛宣布燃油汽車的退場時間，如荷蘭與挪威預計於 2025 年禁止銷售傳統燃油車，印度與德國將時間表訂於 2030 年，中國訂於 2035 年，英國與法國則訂於 2040 年<sup>1</sup>，台灣亦計劃在 2040 年禁止銷售燃油車<sup>2</sup>。惟車輛生產與貿易過程中，時常因技術及法規差異而形成貿易障礙，並引發諸多紛爭，世界經濟論壇（World Economic Forum）曾指出，世界各國為追求同一目的所採用之車輛安全標準及環境與技術規範，不盡相同，主要分為美規之聯邦機動車輛安全標準（Federal Motor Vehicle Safety Standards, FMVSS）或歐規之歐洲經濟委員會（Economic Commission for Europe, ECE）法規<sup>3</sup>，兩者規範差異致使製造商須耗費大量成本及時間遵循各國不同規範，甚至因而不願生產標準化之車輛至世界各國，對汽車產業發展及貿易形成不利影響<sup>4</sup>。

2018 年 3 月 14 日，隸屬於聯合國歐洲經濟委員會（United Nations Economic Commission for Europe, UNECE）的工作組織，世界車輛法規協調論壇（World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations，以下簡稱 WP.29）於聯合國第 174

---

<sup>1</sup> Simon Flowers, *How Will the Electric Vehicle Market Rev Up?*, FORBES (July 27, 2018), <https://www.forbes.com/sites/woodmackenzie/2018/07/27/how-will-the-electric-vehicle-market-develop/#60919c7e4056>.

<sup>2</sup> 潘姿羽，禁售燃油車 賴清德：解決空污兼顧能源轉型，中央社，2018 年 5 月 9 日，網址：<https://www.cna.com.tw/news/afe/201805090072.aspx>（最後瀏覽日：2020 年 1 月 4 日）。

<sup>3</sup> 陳彥亨、黃敬洲，FMVSS 108 及 E-MARK 法規來源之介紹，車輛研究測試中心，網址：[https://www.artc.org.tw/chinese/03\\_service/03\\_02detail.aspx?pid=1642](https://www.artc.org.tw/chinese/03_service/03_02detail.aspx?pid=1642)（最後瀏覽日：2018 年 10 月 22 日）。

<sup>4</sup> WORLD ECONOMIC FORUM, ENABLING TRADE: ENABLING AUTOMOTIVE TRADE, <http://reports.weforum.org/enabling-trade-from-valuation-to-action/wp-content/blogs.dir/38/mp/files/pages/files/3-enabling-automotive-trade.pdf>.

次會議上<sup>5</sup>，通過《電動汽車安全全球技術法規》( Global Technical Regulation on Electric Vehicle Safety，以下簡稱《EVS-GTR》)<sup>6</sup>，其乃由美國、歐盟、日本與中國共同帶頭制定，為第一個專門規範電動車安全技術之法規，經《1998年歐洲全球技術法規協定書(1998 Agreement on UN Global Technical Regulations)》締約方全票表決通過，內容主要針對整車及動力蓄電池的安全性能提出技術要求，同時規定了電動汽車滿足安全性能要求的試驗方法，以保障電動汽車在各種使用環境下以及發生正面碰撞、側面碰撞等事故時能盡可能地保護乘員安全<sup>7</sup>。制定此規範的組織為WP.29，主要致力於調和全球車輛技術法規，背景乃因全球車輛安全法規係以美國FMVSS及歐洲ECE為兩大系統為主<sup>8</sup>，其他國家之法規則以此兩大系統進行修改或調和，如加拿大以FMVSS為架構建立國內法規，日本及台灣則以歐洲ECE調和國內法規<sup>9</sup>。就上述兩大系統之車輛安全法規所帶來的困境，美國曾在亞太經濟合作組織(Asian-Pacific Economic Cooperation, APEC)會議上表示，其與歐盟、日本及中國合作推動電動車相關之全球技術法規(Global Technical Regulation)之法案<sup>10</sup>，以求調和其與歐盟不同系統之法規<sup>11</sup>。

<sup>5</sup> United Nations Economic Commission for Europe [UNECE], *Reports of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations on its 174th Session, Reports of the Administrative Committee of the 1958 Agreement on its sixty-eighth Session, Reports of the Executive Committee of the 1998 Agreement on its fifty-second Session, Reports of the Administrative Committee of the 1997 Agreement on its eleventh Session*, ¶ 134 (Apr. 13, 2018),

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/wp29/ECE-TRANS-WP.29-1137e.pdf>.

<sup>6</sup> UNECE, *Global Technical Regulation on the Electric Vehicle Safety (EVS)*, at 1, ECE/TRANS/180/Add.20 (May 3, 2018),

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a20e.pdf>.

<sup>7</sup> 新華網，我國等牽頭制定的電動汽車安全全球技術法規獲表決通過，新華網，2018年3月21日，網址：[http://www.xinhuanet.com/2018-03/21/c\\_1122570563.htm](http://www.xinhuanet.com/2018-03/21/c_1122570563.htm) (最後瀏覽日：2019年12月28日)。

<sup>8</sup> UNECE, *supra* note 6, at 15-16.

<sup>9</sup> 鄭有青，談電動車觸電安全，車輛研究測試中心，網址：

[https://www.artc.org.tw/upfiles/ADUpload/knowledge/tw\\_knowledge\\_401927031.pdf](https://www.artc.org.tw/upfiles/ADUpload/knowledge/tw_knowledge_401927031.pdf) (最後瀏覽日：2019年12月27日)。

<sup>10</sup> *Global Technical Regulations (GTRs)*, UNECE,

[https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob\\_registry.html](https://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html) (last visited Dec. 28, 2019).

<sup>11</sup> 吳湘平，第16屆APEC汽車對話會議(Automotive Dialogue)報告，車輛安全審驗中心，網

世界貿易組織( World Trade Organization, WTO )下訂有技術性貿易障礙協定 ( Agreement on Technical Barriers to Trade, 以下簡稱《 TBT 協定 》)<sup>12</sup>，該協定規範目的在於進一步實踐 GATT 1994 之目標，消弭技術性法規或標準所形成的貿易障礙<sup>13</sup>。於該協定之前言中，特別強調國際標準與符合性評估體制對改善生產效率，以及推動國際貿易之重要性<sup>14</sup>。前言亦期望，應確保技術性法規與標準不至於構成不必要的國際貿易障礙<sup>15</sup>。

《 EVS-GTR 》為全球第一個針對電動車安全技術制定之法規，目的在於調和國際上不同體系之安全技術法規，具有重要意義，為實踐組織目標之產物。本文試析該法規是否符合 TBT 下「國際標準」定義，藉此了解該技術法規是否可達到推展國際貿易之目的，減少有關電動車安全標準之貿易爭端出現，消弭不必要的貿易障礙。

## 第二節 研究目的與研究架構

電動汽車產業近年逐漸成為各國發展重點，惟其在生產與貿易過程中存在諸多爭議，尤其因技術及法規差異而形成之貿易障礙，向來為汽車產業之關切議題，電動汽車亦無例外。WP.29 為聯合國下轄組織，其組織目的為調和全球車輛技術法規，本文挑選近期 WP.29 甫通過之《 EVS-GTR 》，分析該法規是否可作為 TBT 協定下之國際標準，以解決汽車安全法規差異所造成之問題，達到消弭貿易障礙之目的。

---

址：<http://vsccdms.vsc.org.tw/webfile/Epaper/500000083/File/213bdc2b-815d-4690-86fa-e55c81916ffe.pdf> (最後瀏覽日：2018年10月22日)。

<sup>12</sup> Agreement on Technical Barriers to Trade, Apr. 15, 1994, 1868 U.N.T.S. 120 [hereinafter TBT Agreement].

<sup>13</sup> *Id.* pmb1.

<sup>14</sup> *Id.*

<sup>15</sup> *Id.*

本文首先將在第二章介紹電動汽車之定義、類型、產業推動政策與其衍生之爭議，並針對《EVS-GTR》之訂定組織 WP.29 與《EVS-GTR》之規範內容作深入介紹。接著，在第三章將探討《TBT 協定》下之國際標準定義，並分析在技術性貿易障礙委員會（Committee on Technical Barriers to Trade，以下簡稱 TBT 委員會）及爭端解決機制中，如何深入對其作更詳細之定義。再者，第四章將是本文重點章節，於此章將分析《EVS-GTR》是否可作為《TBT 協定》下之國際標準。最後，第五章將總結前四章內容，進而對台灣相關規範作出建議，並於文末作一結論。

### 第三節 研究方法與研究限制

為探討《EVS-GTR》與《TBT 協定》之國際標準定義，本文主要利用文獻回顧法（document analysis）及 WTO 案例研究法（case-law study）整理相關文獻<sup>16</sup>。首先於本文第二章，將以一手官方資料及二手學者研究資料，了解電動汽車定義、類型、相關產業推動政策與其衍生之爭議，以及《EVS-GTR》制定組織與法規內容。第三章則將透過文獻回顧及 WTO 案例研究，分析 TBT 下國際標準之定義及其構成要件。接續，於第四章之重點分析章節，將以比較分析法探討本文主要問題意識，乃根據前一章所分析之國際標準定義及構成要件，檢視甫通過之《EVS-GTR》是否符合該定義，以讓各國未來制定相關法規時有國際標準得以參

---

<sup>16</sup> 研究類型有分為「量化研究（quantitative research）」及「質性研究（qualitative research）」兩種，本文採質性研究方法。文獻回顧法屬質性研究之一種，係指在研究內容中回顧或評析文獻的系統性程序，文獻包含紙本及電子形式，主要目的在於引用意涵、增加內容理解度及發展實證性的學識內容。文獻回顧法說明參考：Glenn A. Bowen, *Document Analysis as a Qualitative Research Method*, 9 QUALITATIVE RESEARCH JOURNAL 27, 27(2009); WTO 案例研究法係 WTO 之重要研究方法之一，WTO 爭端解決機構的小組與上訴機構報告是相關法律規範解釋的基礎，透過重要案例之研究，以認識 WTO 法律實踐與適用的實際情境。WTO 案例研究法說明參考：洪德欽，WTO 法律與政策專題研究，二版，頁 23（2013 年）。

照，達到推展電動汽車之國際貿易之效果。

於研究限制方面，首先本文對於技術相關資料，多數建立於國內外學者研究之上，且因技術議題非本文探討重點亦非本所專業，將不會針對細節內容一一深入介紹，僅針對與本文相關部分作重點簡介，亦將著重《EVS-GTR》之訂立過程及相關法律議題。再者，電動機車所涉之安全技術性法規(technical regulation)、標準(standard)或符合性評估程序(conformity assessment procedures)等種類繁多，難以一覽各國所有安全規範，本文將專注討論國際場域上之相關規範，故選擇具有代表性之《EVS-GTR》作為討論主軸。最後，《EVS-GTR》所規範對象僅限 WP.29 文件中所定義第 1 與第 2 類型之四輪車輛<sup>17</sup>，不包含第 3 類型之二輪或三輪車輛<sup>18</sup>，縱然電動機車之技術性貿易障礙議題在台灣或國際上也是熱門討論議題，但因本文以《EVS-GTR》為討論主軸，故兩輪電動機車並非討論範疇。

---

<sup>17</sup> UNECE, *supra* note 6, at 16; UNECE, *Concerning the Common Definitions of Vehicle Categories, Masses and Dimensions (S.R. 1)*, at 14, ECE/TRANS/WP.29/1137 (Sept. 15, 2005), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2005/wp29/TRANS-WP29-1045e.pdf>.

<sup>18</sup> UNECE, *Concerning the Common Definitions of Vehicle Categories, Masses and Dimensions (S.R. 1)*, *supra* note 17, at 14.

## 第二章 電動車介紹、推動政策與《電動汽車安全全球技術法規》

本章將詳細介紹電動車產業、相關政策與重點法規《EVS-GTR》，以對本文所探討之核心內容有更具體的認識。以下第一節將介紹電動汽車之定義、類型、推動政策與其引發之相關爭議，第二節則針對《EVS-GTR》之訂定組織 WP.29 作說明，包含其成立背景、職權範圍、組織架構，以及法規訂立程序。最後，第三節將說明本文重點《EVS-GTR》之背景、訂定過程與規範內容。

### 第一節 電動車之定義、類型、推動政策及爭議

#### 第一項、電動車之定義及類型

電動車係以電力為驅動方式的車種，有別於一般燃油車，使用電力驅動科技以解決氣候變遷、改善空氣品質及減少對化石燃料依賴等問題<sup>19</sup>。目前常見的電動車類型主要為下列三種，純電動車（Battery Electric Vehicle）、油電混合車（Hybrid Electric Vehicle）及插電式油電混合車（Plug-in hybrid electric vehicle）<sup>20</sup>。第一種「純電動車」，顧名思義為完全依賴電池提供動力的車種，十分仰賴電池相關技術發展，電池充電站的普及程度與電池充電速度直接影響著此類型電動車能否被消費者接受<sup>21</sup>。第二種「油電混合車」，電池容量為三種類中最小者，採電動馬達與引擎並行提供動力，純電動模式下的行駛里程不長，但兩者並行的狀況下可拉長行駛距離，屬於技術較為成熟的車種。第三種「插電式油電混合車」，其電池容量介於油電混合車與純電動車之間，純電動模式之行駛距離優於油電混合車，也可進行外部充電以補充動力來源，未來隨著電池技術之發展及產能之擴

<sup>19</sup> UNECE, *supra* note 6, at 7.

<sup>20</sup> 車輛研究測試中心，*電動車安全入門*，初版，頁 11（2015 年）。

<sup>21</sup> 同上註。

充，價格逐漸下降，有望先讓市場上大眾接受，成為未來 10 至 15 年內市場普及化的主要動力<sup>22</sup>。

另外，依據《EVS-GTR》中關於電動車之定義，純電動汽車共分為三類，第一類為四輪以上且主要為載人而設計的動力驅動車；第二類為四輪以上且主要為載貨而設計的動力驅動車；第三類則為二輪或三輪且為載人或載物而設計的動力驅動車<sup>23</sup>。系爭規範所談論者僅限於第一、二種類型，並不涉及二輪或三輪車種的第三類型電動車<sup>24</sup>。

## 第二項、電動車產業之推動政策

依據 2014 年之調查，陸路交通之碳排放佔總碳排放的 23%，汽電共生發電則是產生 42% 的碳排放，故陸路交通的碳排放為第二大因素<sup>25</sup>。從藉由大幅消減交通運輸排放量來實踐全球溫室氣體排放目標，以及解決空氣污染所造成的嚴峻環境問題等角度而言，清潔運輸皆扮演重要角色<sup>26</sup>。根據 2017 年健康指標暨評估研究所 (Institute for Health Metrics and Evaluation) 與健康影響研究所 (Health Effects Institute) 發布的全球空氣品質報告 (State of the Global Air Report)，空氣污染，特別是懸浮微粒 (particulate matter)，即 PM 2.5，係導致地球上 400 萬人死亡的主要環境因素，而中國及印度佔其中的一半以上<sup>27</sup>。另外，根據 2014 年經濟合作暨發展組織 (Organization for Economic Co-operation and Development, OECD) 的研究顯示，空氣污染可能造成氣喘及心臟病等疾病，估計空汙相關健

---

<sup>22</sup> 同上註。

<sup>23</sup> UNECE, *Concerning the Common Definitions of Vehicle Categories, Masses and Dimensions (S.R. I)*, *supra* note 17, at 14-15.

<sup>24</sup> UNECE, *supra* note 6, at 16.

<sup>25</sup> International Energy Agency (IEA), *Key CO2 Emission Trends*, IEA 7 (2016), <https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2017/02/IEA-Key-CO2-Emissions-Trends-2016.pdf>.

<sup>26</sup> ICTSD, *INTERNATIONAL TRADE GOVERNANCE AND SUSTAINABLE TRANSPORT: THE EXPANSION OF ELECTRIC VEHICLES* (2017), <https://www.ictsd.org/sites/default/files/research/international-trade-governance-and-sustainable-transport-mahesh-sugathan.pdf>.

<sup>27</sup> Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME) and the Health Effects Institute (HEI), *State of Global Air 2017: A Special Report on Global Exposure to Air Pollution and its Disease Burden*, HEI, <http://ccacoalition.org/en/resources/state-global-air-2017-special-report-global-exposure-air-pollution-and-its-disease-burden> (last visited Mar. 20, 2019).



康成本中，有近一半係導因於陸路交通運輸<sup>28</sup>。綜上，發展電動車產業被視為解決氣候與空汙等問題的方案<sup>29</sup>。

此外，透過降低石油進口依賴性以增加能源安全，也是一大發展電動車的動力，如中國及印度等石油淨進口國也不例外，並將之視為創造新工作機會的契機<sup>30</sup>。根據研究顯示，印度若擴大其國內電池製造能力，數年後降低石油進口的成本將可打平進口電池零組件的成本<sup>31</sup>。

有鑒於上述碳排放、空汙及經濟因素等誘因，各國極力促進國內電動產業發展，紛紛祭出電動車產業推動政策，該等政策約略可分為車輛本身及充電設施兩大面向<sup>32</sup>。首先就車輛本身，許多國家訂下燃油汽車的退場時間，如荷蘭與挪威預計於 2025 年禁止銷售傳統燃油車，印度與德國將時間表訂於 2030 年，中國訂於 2035 年，英國與法國則訂於 2040 年<sup>33</sup>，台灣亦計劃在 2040 年禁止銷售燃油汽車<sup>34</sup>。距離禁售燃油車之年限前，各國也已採行不同層面的政策來推展電動車產業。以台灣為例，根據行政院於 99 年 4 月核定的第一階段「智慧電動車發展策略與行動方案」，其由中央與地方政府共同合作，推出五大策略以促進電動車產業之發展，與車輛本身相關者包含<sup>35</sup>：一、訂定環保節能標準，如環保署訂定減碳輛目標及經濟部能源局訂定燃油使用效率標準；二、推動智慧電動車先導運行，政府與產業共同合作，藉由試運行已累積多元營運的經驗；三、提高購車誘因，如財政部免徵貨物稅或授權地方政府免徵使用牌照稅、部分地方政府設置推出免牌照稅、免燃料稅、免費停車及免費充電等優惠；四、輔導產業發展，如政

---

<sup>28</sup> OECD, *The Cost of Air Pollution: Health Impacts of Road Transport*, OECD 11 (May 21, 2014), <https://dx.doi.org/10.1787/9789264210448-en>.

<sup>29</sup> ICTSD, *supra* note 26, at 1.

<sup>30</sup> *Id.*

<sup>31</sup> *Id.*

<sup>32</sup> International Energy Agency (IEA), *Global EV Outlook 2018 Towards cross-modal electrification*, 10 OECD/IEA (2018), <https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/globalevoutlook2018.pdf>.

<sup>33</sup> Simon Flowers, *supra* note 1.

<sup>34</sup> 潘姿羽，前揭註 2。

<sup>35</sup> 陳信志，台灣智慧電動車推動現況與政策方向，車輛研測資訊，104 期，頁 19，19-21 (2015 年)。

府推動電動車及充電站之認證，輔導改善電動車零組件產品性能，及協助發展關鍵技術。在第一階段建構基礎後，行政院更於 103 年 10 月 1 日核定第二階段計畫，推動五大策略，即<sup>36</sup>：一、跨部會推動電動大客車，包含市區公車、一般公路客運、森林遊樂園或風景區接駁遊園車與其他高研究性營運模式。二、持續提供購車誘因，包含延長免徵貨物稅與牌照稅之期限<sup>37</sup>，以及提供企業先導用車購買之補助；四、推動創新營運模式，建立電池回收機制；五、鼓勵及輔導業者投入新車型及車種之開發，以滿足不同的需求業者投入，如插電式及增程式電動車等過渡至純電動車的車型，予物流業者使用之電動商用車型，規劃短程代步運行模式，以及國營事業或政府機關優先採購或租賃以帶頭示範使用；五、建構產業價值鏈，提升整車及關鍵零組件業者的產業競爭力。另外在充電設施面向，發展充電基礎設施，需同時集結電力公司、車輛製造業者、設備及電網服務提供者等私領域人士，與政府一同合作，較可能有效率的建置相關基礎建設，否則容易因無法完全回收成本進而難以提供充足的充電選項<sup>38</sup>。相關政策如台灣於「智慧電動車發展策略與行動方案」第一階段中，所提出之「健全友善環境」策略，即指政府配合業者建置充電設施，並鼓勵熱門觀光地區進行設置，以便利民眾使用<sup>39</sup>。

國際場域上亦有眾多針對電動車議題的倡議。2017 年 6 月第八屆清潔能源部長會議( Clean Energy Ministerial )上<sup>40</sup>，通過了電動車 30@30 行動( EV 30@30 Campaign )，設定在 2030 年前所有參與電動車倡議計畫( Electric Vehicles Initiative )的清潔能源部長會議之會員國，其四輪電動車達 30%市佔率之目標<sup>41</sup>。2010 年

<sup>36</sup> 同上註，頁 22-24。

<sup>37</sup> 貨物稅條例，第 12-3 條；使用牌照稅法，第 5 條。

<sup>38</sup> IEA, *supra* note 32, at 10.

<sup>39</sup> 陳信志，前揭註 35，頁 20。

<sup>40</sup> 清潔能源部長會議( Clean Energy Ministerial )係促進清潔能源科技之政策及計畫發展、分享經驗及良好實務、且鼓勵全球清潔能源經濟之轉型的全球性論壇。該等倡議係基於參與政府及其他利害關係人的共同關注領域，且 2016 年第 7 屆清潔能源部長會議所通過之組織架構，確立了清潔能源部長會議的治理結構，且概述組織的使命宣言、目標、成員及指導原則等內容。資料參考清潔能源部長會議之官方網站：Clean Energy Ministerial, About the Clean Energy Ministerial, CLEAN ENERGY MINISTERIAL, <http://www.cleanenergyministerial.org/about-clean-energy-ministerial> (last visited Mar. 20, 2019).

<sup>41</sup> IEA, *supra* note 32, at 16.

APEC 領袖會議中，成員國承諾在維持經濟成長及環境保護下建立低碳的社會，推動電動車及智慧電網為達成目標的重要行動之一，此後的會議也積極討論 APEC 區域內之電動車與智慧電網法規與標準的發展與合作，鼓勵採用國際標準，避免制定獨特法規而形成貿易與投資障礙，也鼓勵經濟體參與電動車之國際法規的調和活動，包含 WP.29 所制定的全球技術法規<sup>42</sup>。

### 第三項、電動車產業之推動所引發的相關爭議

電動車從生產、銷售到貿易過程中皆引發眾多法律爭議。首先從生產面而言，如電池充電模式應選擇在換電站更換所租賃之電池，抑或是在充電站就個人電池進行充電，乃電動車一大爭議<sup>43</sup>。且不同充電模式，有不同基礎設施需求，各國亦紛紛投入資本設置充電站或換電站<sup>44</sup>。此外，電動車產業發展也涉及競爭法相關議題，如電池製造可能涉及配電公司、電力公司、能源零售公司、物流公司、電池製造商及汽車製造商等傳統畫分之領域，欲使電動車之電池製造產業順利運作，可能需該等企業互相策略式及長期性的合作，甚至此種形式的合作將存在於國際競爭者間，亦有可能存在於非競爭者之間，具有一定的廣度<sup>45</sup>。因此，此種型態合作也可能引發國家補助與電池許可標準等競爭法相關議題的討論，另外電動車市場範圍該如何認定亦是新的課題<sup>46</sup>。其他方面，尚有如廢電池應如何適當處置之討論<sup>47</sup>。

再者，從銷售面觀之，若為換電站採用租賃電池，該如何釐清生產者與消費

---

<sup>42</sup> 吳湘平，APEC 電動車標準合作促進機制對話會議報導，車安通訊季刊，2014 年，網址：<http://vsccdm.vsc.org.tw/webfile/Epaper/500000152/File/4a03a8db-a28b-4940-ab13-e19850be3706.pdf> (最後瀏覽日：2020 年 1 月 4 日)。

<sup>43</sup> Kiran S. Desai, *Electric Vehicles—EU Legal Issues*, MAYER BROWN 2 (2011), <https://m.mayerbrown.com/Files/Publication/e9a77539-8168-4db3-99dd-270efe5dafa8/Presentation/PublicationAttachment/e3b546d3-b681-4769-85d4-3b090b29932b/10950.pdf>.

<sup>44</sup> *Id.* at 3.

<sup>45</sup> *Id.* at 3-4.

<sup>46</sup> *Id.* at 4.

<sup>47</sup> *Id.* at 5.

者間相關契約關係亦是一大難題<sup>48</sup>。除此之外，電動車相關保險議題，也可能具有相當大的爭議，主要原因在於，就保險公司而言，追蹤電動車電池的狀況相當耗費成本且相當困難，保險公司有意改變現行與車主之間的雙邊契約關係，提出多邊契約關係之概念，取決於電池所有人而有所變化<sup>49</sup>。

貿易層面而言，亦有下述幾項爭議。倘若一國政府大力推行電動車產業，貴金屬之貿易勢必日漸活躍，特別是釹（neodymium）或鐳（lanthanum）兩者，尤其因中國產量特大而他國產量較少，此狀況下可能引發貿易爭端，也牽動著國際貿易關係<sup>50</sup>。另外，因電動車產業仍為非成熟之新興產業，國家為推動產業發展，在發展初期大力資助以加速產業成長，歐洲主要投注資本於在研發面向以及消費者端，此議題也關乎國內法之政府採購法及 WTO 政府採購協定，亦涉及 WTO 補貼相關爭議<sup>51</sup>。最後，係本文欲探討的核心爭議，即技術性法規方面，傳統汽車之安全、噪音、排氣污染及油耗等相關法規所設定的認證標準，其為車輛進入特定國家市場前，所需遵循的規範，部分認證標準應用在電動上並無差異<sup>52</sup>。但其中有別於以往燃油車，因電動車係以電池作為驅動力來源，故電池相關的安全標準亦為國際電動車議題討論核心<sup>53</sup>，在安全領域中與電動車最直接相關的認證當屬整車測試的項目，主要包括有外觀尺度規格、實車碰撞、整車燈光安裝、動態煞車……等<sup>54</sup>，如歐洲 R100 制定之電動汽車之電氣安全規範。另外國際間也合作推行國際或區域標準，如國際電工委員會（International Electrotechnical Commission, IEC）、電機電子工程師學會（Institute of Electrical and Electronics Engineers, IEEE）、國際標準化組織（International Organization for Standardization,

<sup>48</sup> *Id.* at 2.

<sup>49</sup> *Id.* at 5.

<sup>50</sup> *Id.* at 5-6.

<sup>51</sup> *Id.* at 3.

<sup>52</sup> 財團法人車輛研究測試中心，電動車法規現況，財團法人車輛研究測試中心，2012年，網址：[https://www.artc.org.tw/chinese/03\\_service/03\\_02detail.aspx?pid=2115](https://www.artc.org.tw/chinese/03_service/03_02detail.aspx?pid=2115)（最後瀏覽日：2019年3月20日）。

<sup>53</sup> 施冠廷，電動車電池系統的驗證與測試，車輛研究測試中心，網址：[https://www.artc.org.tw/upfiles/ADUUpload/knowledge/tw\\_knowledge\\_530087054.pdf](https://www.artc.org.tw/upfiles/ADUUpload/knowledge/tw_knowledge_530087054.pdf)（最後瀏覽日：2020年1月4日）。

<sup>54</sup> 財團法人車輛研究測試中心，前揭註 52。

ISO )、ISO/IEC、國際汽車工程師學會 ( SAE International )、保險商實驗室 ( Underwriters Laboratories Inc, UL ) 及聯合國 WP.29 制定相關標準，以避免安全標準之差異形成貿易障礙與紛爭。

## 第二節 世界車輛法規協調論壇

### 第一項、世界車輛法規協調論壇之成立背景

世界車輛法規協調論壇( World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, 以下簡稱 WP.29 ) 於 1952 年 6 月 6 日成立, 當時稱作「車輛建造工作小組( Working Party on the Construction of Vehicles )」, 為聯合國 UNECE 下內陸運輸委員會 ( Inland Transport Committee ) 的附屬機構<sup>55</sup>。2000 年 3 月時, 「車輛建造工作小組」改名為現今的「世界車輛法規協調論壇 ( WP.29 )」<sup>56</sup>。WP.29 的目標在於發起且追求旨在全球性地調和與發展車輛技術法規的行動, 這些法規以加強車輛安全、保護環境、促進能源效率及增強防盜功能為四大目標, 其規範了定期技術檢驗的一致性條件, 並且加強了全球經濟關係<sup>57</sup>。

WP.29 為全球調和車輛間法規的主要場域, 追求消弭國際貿易障礙及促進全球車輛及其零件貿易之目標<sup>58</sup>。此目的主要導因於若車輛要在一國進行銷售或供使用時, 必須符合該國之法規及標準, 且若欲遵循繁多且分歧的各國國內法規及許可程序, 將需要昂貴的設計修改成本、額外的測試成本及重複批准成本等, 故有了調和各國車輛技術法規的需求, 以及形成單一的國際規範之需求<sup>59</sup>。一旦車輛或其設備與零件可根據調和化或單一的法規來製造與許可, 該等貨品即可在

---

<sup>55</sup> UNECE, *UNECE>Transport>Areas of Work>Vehicle Regulations>About Us>FAQ*, UNECE, <https://www.unece.org/trans/main/wp29/faq.html> (last visited Mar. 20,2019).

<sup>56</sup> *Id.*

<sup>57</sup> *Id.*

<sup>58</sup> *Id.*

<sup>59</sup> *Id.*

不須進一步檢驗及許可的狀況下進行國際貿易<sup>60</sup>。此外，該等法規也必須持續改變以適應技術的進步及有關安全及環保的新要求<sup>61</sup>。

## 第二項、世界車輛法規協調論壇之會員資格

依照《 WP.29 議事規則 》( Rules of Procedure of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations ) 第 1 條<sup>62</sup>，聯合國的任何會員國及其建立的任何區域經濟組織，均可以正式或以諮商身分參與 WP.29 的活動，並成為 WP.29 所管理協定的締約方。關於申請成為 WP.29 會員的正式程序，僅需國家或區域經濟組織所授權之官員署名並致函 WP.29 秘書處，以通知 WP.29 秘書處其欲派代表參與 WP.29 相關活動<sup>63</sup>。若一國或一區域經濟組織有意成為 WP.29 所管理協定的締約方，則須按照各協定的相關規定表示同意受各協定拘束<sup>64</sup>。該等規定包含簽署，以及追認通知 ( notifications of ratification )、接受通知、核准通知 ( notifications of approval ) 或加入通知<sup>65</sup>。若協定仍處開放簽署階段，一國或一區域經濟組織簽署協定即表示同意受其拘束，而此一簽署必須由國家元首、政府

---

<sup>60</sup> *Id.*

<sup>61</sup> *Id.*

<sup>62</sup> UNECE, *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), Terms of Reference and Rules of Procedure*, at 4, TRANS/WP.29/690 (Nov. 18, 1999), [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/tor/tor\\_wp29\\_TRANS-WP.29-690e.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/tor/tor_wp29_TRANS-WP.29-690e.pdf).

<sup>63</sup> UNECE, *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), How it Works, How to Join it*, at 3, ECE/TRANS/NONE/2012/1 (2012), [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/WP29\\_Blue\\_Book\\_2012\\_ENG.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/WP29_Blue_Book_2012_ENG.pdf).

<sup>64</sup> *Id.*

<sup>65</sup> 該等規定規範在 1958 年協定第 6 條、1998 年協定第 9 條及 1997 年協定第 4 條。參考：UNECE, *Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations*, at 8-9, E/ECE/TRANS/505/Rev.3 (Oct. 20, 2017), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2017/E-ECE-TRANS-505-Rev.3e.pdf>; UNECE, *Agreement Concerning the Establishment of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on wheeled Vehicles*, at 6-10, ECE/TRANS/132 (June 25, 1998), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob/tran132.pdf>; UNECE, *Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections*, at 4, ECE/RCTE/CONF/4 (Nov. 13, 1997), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/1997agr/conf4efr.pdf>.

主要領導者或外交部長為之，或由一國或一區域經濟組織上述代表所簽字授全權者，且持有一寫明協定名稱以及授權簽署官員姓名與職務的文書<sup>66</sup>。在簽署之時或在全權授權文件中，應清楚說明簽署屬於最終核准，或有待批准的單純簽署<sup>67</sup>。若協定已經生效而逾開放簽署期間，一國或一區域經濟組織可透過聯合國秘書長提交加入文件，表示同意受協定拘束<sup>68</sup>。

除上述國家與區域經濟組織外，依據《WP.29 議事規則》第 1(a)條，非政府組織亦可以諮商身分參與 WP.29<sup>69</sup>。有意參與 WP.29 的非政府組織，首先必須取得聯合國經濟及社會理事會 ( the Economic and Social Council of the United Nations ) 諮商地位的資格認證<sup>70</sup>。非政府組織獲得經濟及社會理事會認證之諮商地位後，可作為技術專家或顧問，或作為政府及秘書處顧問，為 UNECE 之 WP.29 的工作計畫與目標做出貢獻<sup>71</sup>。一組織若欲申請諮商地位，須向經濟及社會事務部經社理事會支持及協調司非政府組織科 ( NGO section of the Division for ECOSOC Support and Coordination in the Department of Economic and Social Affairs ) 送交意向書，並索取申請表<sup>72</sup>。索取申請表的函件應使用申請組織的公用信箋，並由其秘書長或主席簽字，函件中應附上非政府組織的使命說明、主要活動簡介及組織的性質說明，非政府組織科收到意向函後，將向該非政府組織寄送全套申請文件<sup>73</sup>。經社理事會的非政府組織委員會每年皆會開會審查申請案，此一由 19 個成員組成的委員會將向經社理事會提出關於批准申請案的建議，該等建議由經社理事會全體審議後作出最終決定<sup>74</sup>。目前約有 20 個以上的非政府組織經常參加 WP.29 及其附屬機構之活動，包含 ISO 在內<sup>75</sup>。

---

<sup>66</sup> UNECE, *supra* note 63, at 3.

<sup>67</sup> *Id.*

<sup>68</sup> *Id.*

<sup>69</sup> UNECE, *supra* note 62, at 4.

<sup>70</sup> UNECE, *supra* note 63, at 5.

<sup>71</sup> *Id.*

<sup>72</sup> *Id.* at 6.

<sup>73</sup> *Id.*

<sup>74</sup> *Id.*

<sup>75</sup> *Id.* at 6, 81-82.

### 第三項、世界車輛法規協調論壇之職權範圍及組織架構

WP.29 目前管理以下三項聯合國的協定，包含：第一項為《1958 年協定》( The 1958 Agreement )，該協定係關於輪式車輛、設備，及可裝配或用於輪式車輛之零件之一致性技術細則的採用，亦有關基於技術細則授權的相互承認許可條件；第二項為《1998 年全球協定》( The 1998 Global Agreement )，該協定係關於輪式車輛、設備及可裝配或用於輪式車輛之零件之全球技術法規的建立；第三項協定為《1997 年定期技術檢驗協定》( The 1997 Agreement on Periodical Technical Inspections )，該協定係關於輪式車輛定期技術檢驗之一致性條件的採用以及該等檢驗的相互承認<sup>76</sup>。WP.29 與其附屬機構的日常活動由 UNECE 內陸運輸委員會負責所管理，因此，秘書處提供行政服務予 WP.29 及其附屬機構的所有會議，包含議程、工作文件及報告的準備<sup>77</sup>。WP.29 工作之協調，係由四個委員會，包含 1958 年協定之行政委員會 ( Administrative Committee for 1958 Agreement )、工作協調行政委員會 ( Administrative Committee for the Coordination of Work )、1998 年協定之執行委員會 ( Executive Committee for 1998 Agreement ) 及 1997 年協定之行政委員會 ( Administrative Committee for 1997 Agreement )，相互協調 WP.29 之活動<sup>78</sup>。

WP.29 下設有常設機構，稱作報告人小組 ( Groups of Rapporteurs )，在個別專業領域中協助 WP.29 進行研究、分析及發展技術法規內容<sup>79</sup>。WP.29 主要有以下六個附屬機構：噪音工作組 ( Working Party on Noise )、燈類及燈類號誌工作組 ( Working Party on Lighting and Light-Signalling )、污染和能源工作組 ( Working Party on Pollution and Energy )、煞車及傳動裝置工作組 ( Working Party on Brakes and Running Gear )、一般安全規定工作組 ( Working Party on General Safety

---

<sup>76</sup> UNECE, *supra* note 55.

<sup>77</sup> *Id.*

<sup>78</sup> *Id.*

<sup>79</sup> *Id.*



Provisions) 及被動安全工作組 ( Working Party on Passive Safety )<sup>80</sup>。每一附屬機構係由與各機構專業領域相關之專家人士所組成，所有 WP.29 之新規則或既存 WP.29 相關聯合國法規之修正案的提案皆應提交至其附屬機構，使之得以準備相關技術建議<sup>81</sup>。有鑒於該等附屬機構之重要地位，UNECE 賦予該等機構永久性地位，且近期將其更名為「工作小組團隊 ( Working Parties )」<sup>82</sup>。WP.29 每年舉行三次會議，附屬機構則每年舉行兩次，協調工作之行政委員會會議在每次 WP.29 會議之前舉行<sup>83</sup>。綜上，WP.29 之完整組織架構如下圖所示：



#### 第四項、世界車輛法規協調論壇之法規訂立程序

WP.29 為發展成一個世界性的論壇，要求 WP.29 按照其所管理的協定要求，採行統一程以制定新聯合國法規 ( UN Regulations )、聯合國全球技術法規 ( UN GTRs ) 及聯合國規則 ( UN Rules )，並協調或修訂現有的聯合國法規、全球技術法規及規則<sup>84</sup>。儘管每項協定在締約方通過與實行聯合國法規、全球技術法規及規則方面，或是在修訂方面等都有具體要求，但最終形成建議提出的聯合國法規、

<sup>80</sup> *Id.*

<sup>81</sup> *Id.*

<sup>82</sup> *Id.*

<sup>83</sup> *Id.*

<sup>84</sup> UNECE, *supra* note 63, at 22.

全球技術法規及規則，或對某項法規、全球技術法規及規則的修改，其技術訂定程序對於各項協定而言基本差異不大<sup>85</sup>。以下將說明 WP.29 各附屬機構在制定、協調或修訂聯合國法規、全球技術法規及規則方面的工作程序、要點與責任<sup>86</sup>。

#### 第一款、提案工作及法規行動計畫的引入

WP.29 所管理協定之相關規範的制定，皆須遵循相同程序<sup>87</sup>。第一步係提交書面提案書，並由 WP.29 進行審議，只有《WP.29 授權條款及議事規則》中確定的參加方才得以提交此種提案<sup>88</sup>。提案交由工作協調行政委員會審議，如審議後認定符合 WP.29 在安全性、環保和防盜等目的，便可提案至 WP.29，以列入提案工作議程<sup>89</sup>。

#### 第二款、世界車輛法規協調論壇之工作議程

WP.29 的參加方審查與討論 WP.29 或工作協調行政委員會所建議列入議程的各項工作，依據《WP.29 職權範圍及程序規則》( Terms of Reference and Rules of Procedure of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations ) 達成共識後，修改並通過工作議程<sup>90</sup>。其後，WP.29 酌情決定由何一附屬工作組負責相關協定之規定，進行後續具體工作內容<sup>91</sup>。

#### 第三款、技術法規的制定

WP.29 的附屬工作組處理關於輪式車輛、可用於輪式車輛之設備與零件方面的聯合國法規、全球技術法規及規則，包含技術性規範的制定、協調或修訂<sup>92</sup>。

---

<sup>85</sup> *Id.*

<sup>86</sup> *Id.*

<sup>87</sup> *Id.*

<sup>88</sup> *Id.*

<sup>89</sup> *Id.*

<sup>90</sup> *Id.*

<sup>91</sup> WP.29 附屬工作組之相關規定在《WP.29 議事規則》第十章中。參考：UNECE, *supra* note 62, at 9.

<sup>92</sup> UNECE, *supra* note 63, at 22.

通常其工作包含但不限於以下領域：測試方法、現值、車輛或零件設計、性能標準、許可或認證標誌等<sup>93</sup>。

由於 WP.29 下制定的法規皆非強制性，故只有在協定締約方將其內國法化時，才具有法律效力<sup>94</sup>。有鑑於此，法規、全球技術法規與規則中有關於通過與執行的內容，被視為協定締約方的政治管轄範圍內事項<sup>95</sup>。這些內容包括對一致性的評估方法、認證程序、對等承認、生效日期與實施程序，這些內容將作為附件，記載於聯合國法規、全球技術性法規與規定等相關提案中，根據具體協定的規定以建立或通過之<sup>96</sup>。在擬定上述內容時，報告人小組必須考慮相關協定規定之執行技術面問題<sup>97</sup>。

在擬定法規或修訂工作中，報告人小組須全程向 WP.29 提交工作進度報告，並依 WP.29 的指示作修改與展開進一步調查，解決工作任務中衍生的新問題<sup>98</sup>。工作完成後，報告人小組向 WP.29 提出對聯合國法規、全球技術法規、規則，或對修正案的最後建議<sup>99</sup>。

#### 第四款、世界車輛法規協調論壇的審查及建議

WP.29 在收到報告人小組就新、經協調或修訂的聯合國法規、全球技術法規或規則的最後建議後，所有參與者即開始對提案進行審查及討論<sup>100</sup>。如果沒有任何實質性的反對意見，或要求報告人小組進一步作業，WP.29 便將建議正式提交相關協定的執行委員會，審議是否建立或通過該項聯合國法規、全球技術法規、規則，或修正任何現有的法規、規則<sup>101</sup>。

---

<sup>93</sup> *Id.*

<sup>94</sup> 《WP.29 職權範圍和程序規則》之附件六復規範國家和區域法規及執行方法。參考：*Id.* at 83-136.

<sup>95</sup> *Id.* at 22.

<sup>96</sup> *Id.*

<sup>97</sup> *Id.*

<sup>98</sup> *Id.* at 23.

<sup>99</sup> *Id.*

<sup>100</sup> *Id.*

<sup>101</sup> *Id.*

## 第五款、聯合國法規、全球技術法規與規則之建立或通過與聯合國法規之修改

各協定的執行委員會，即《1958年協定》的行政委員會、《1998年全球協定》之執行委員會與《1997年定期技術檢驗協定》之行政委員會，審查建議採取的行動，確定是否符合相關協定的規定與要求<sup>102</sup>。執行委員會在確定符合相關規定與要求後，將根據各自協定之規定進行表決，以建立或通過提案之聯合國法規、規則或修正案<sup>103</sup>。若依據《1998年協定》無法建立全球技術法規的提案，並不排除根據《1958年協定》建立聯合國法規，反之亦然<sup>104</sup>。一旦執行委員會在建立或通過聯合國法規、全球技術法規或修正案後，將請UNECE秘書處轉交聯合國秘書長，請求在UNECE正式建立該法規<sup>105</sup>。

上述聯合國全球技術法規制定流程可參考下圖：



---

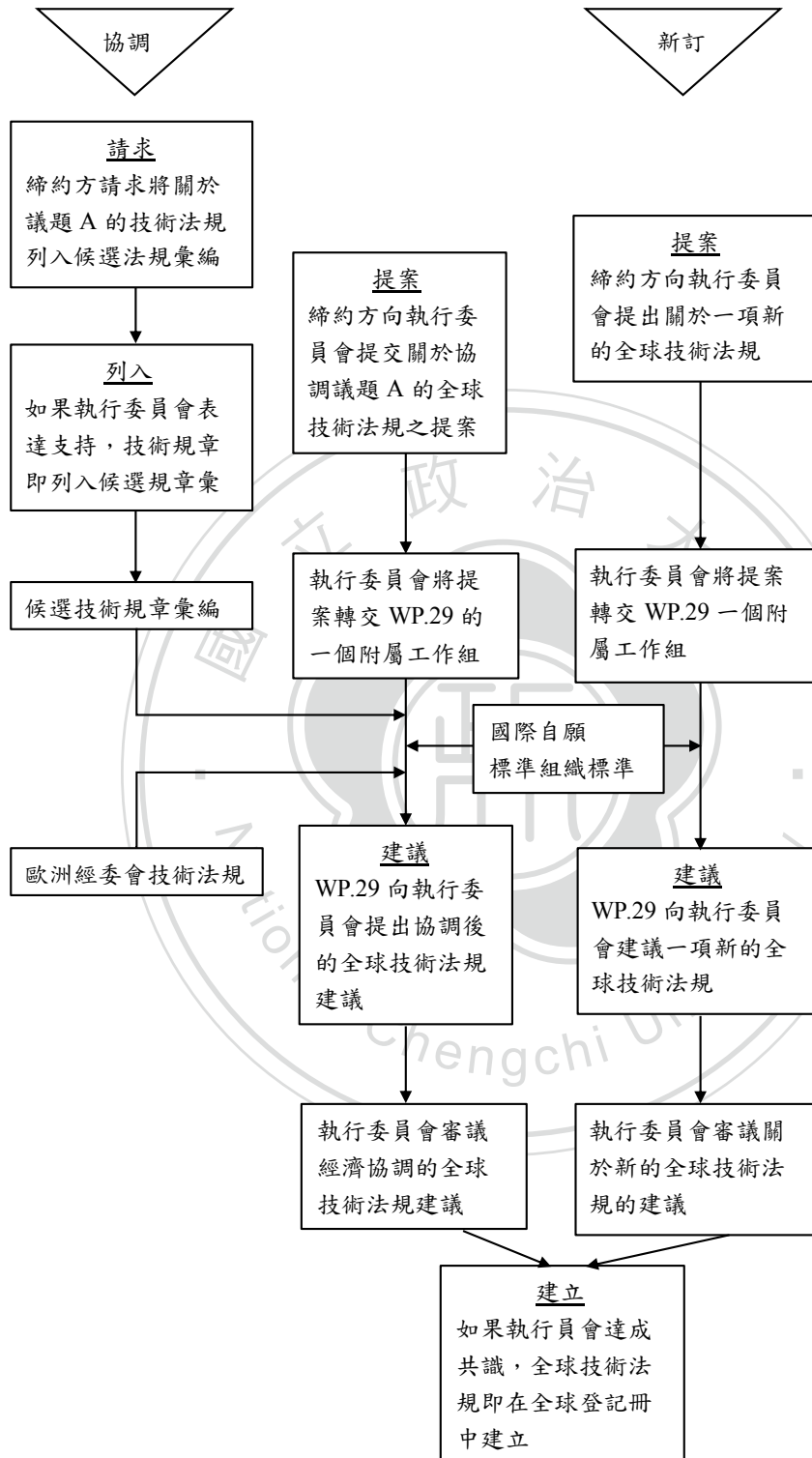
<sup>102</sup> *Id.*

<sup>103</sup> *Id.*

<sup>104</sup> *Id.*

<sup>105</sup> *Id.*

圖 2-2、聯合國全球技術法規制定流程



### 第三節 《電動汽車安全全球技術法規》

#### 第一項、《電動汽車安全全球技術法規》緣起與背景

電動車被認為可有效解決氣候變遷、改善空氣品質及降低對石化燃料的依賴。許多政府透過資助研究計畫或提供消費者誘因以支持電動車的發展及有效運用，故汽車產業正以不同於以往之規模，注入大量資源於研發部門，同時也相當重視電動車的生產品質<sup>106</sup>。除了上述針對產業發展的獎勵措施，政府也已開始制定關於電動車的法規架構，其中多數法規不僅以保障車輛安全以取得消費者信心為目的，也考量到達成環境績效之方法<sup>107</sup>。因為現今生產的電動車及其零件仍相對稀少，任何程度的法律責任整合可能產生汽車製造的規模經濟及降低成本之效果，尤其此現象若發生在景氣復甦的狀態下，或是一般對成本相當敏感的產業之中，更是如此<sup>108</sup>。

《EVS-GTR》的主要目的為增加電動車的市場滲透率，惟若要達成較佳的市場滲透率則需一定成本，如電動車基礎建設是電動車能夠超越傳統汽車方便性的關鍵要素，但投資基礎建設的成本對公司部門皆相當高昂<sup>109</sup>。此外，研發與製造電池的研究與投資費用為前期的龐大成本，極仰賴公部門大力支持<sup>110</sup>。

縱然增加電動車的市場滲透率須付出龐大成本，但《EVS-GTR》的締約國也相信長時間而言《EVS-GTR》的利益將超過其成本，電動車的普及，並搭配必要充電基礎建設，對越來越多人而言電動將成為可負擔的交通工具，主要原因在於電池價格下降及續航力的提高，且電動車也可預期能夠降低汽柴油車的數量，進而降低全球化石燃料的消耗量<sup>111</sup>。最值得注意的是，溫室氣體及標準污染物排放

---

<sup>106</sup> UNECE, *supra* note 6, at 7.

<sup>107</sup> *Id.*

<sup>108</sup> *Id.*

<sup>109</sup> *Id.* at 61.

<sup>110</sup> *Id.*

<sup>111</sup> *Id.* at 61-62.

(如二氧化氮、二氧化硫與懸浮微粒)的降低,以及電動車的廣泛使用,可預期隨著氣候變遷與健康危害成本的減輕而能帶來長期的社會利益<sup>112</sup>。再者,在人口密度較高地區的污染也能隨著減輕,因此限縮燃料使用也可能為廣泛使用電動車的國家帶來能源及國家安全的利益,也可期待電動車舊電池可二次利用為電池網絡的電池儲蓄空間,因此減輕再生能源的電力供應不穩定問題<sup>113</sup>。另外,電動車的創新設計與技術新市場將創造大量的就業機會,縱然是否能抵銷傳統燃油車的就業市場損失仍然未知,但許多國家相信考量眾多利益下,電動車為極具潛力的投資項目<sup>114</sup>。

《EVS-GTR》屬於聯合國全球技術法規之一環,全球技術法規乃依據聯合國1998年協定所訂立<sup>115</sup>。《EVS-GTR》主要針對車輛性能訂有規範,以解決電動車於使用中或碰撞後所產生之潛在風險危機,該等規定包含電動車高壓電路下的觸電事件、鋰電子電池或其他「可充電式能量儲存系統(Rechargeable Energy Storage System, REESS)」的潛在危害<sup>116</sup>。EVS-GTR係依據最佳可得數據、科學研究與分析,並反映代表該產業、檢驗機構及加拿大、中國、歐盟、日本、韓國及美國政府的專家群之間的技術交流結果<sup>117</sup>。

## 第二項、《電動汽車安全全球技術法規》訂定過程

2011年11月,《1998年協定》之執行委員會對美國、日本與歐洲之共同提案表示支持,三國表示應建立二個非正式工作小組(informal working group),即隸屬於上述被動安全工作組之「電動車安全之非正式工作小組(Informal Working Group on Electric Vehicles Safety)」與隸屬於上述污染與環境工作組之「電動車與

---

<sup>112</sup> *Id.* at 62.

<sup>113</sup> *Id.*

<sup>114</sup> *Id.*

<sup>115</sup> UNECE, *UNECE>Transport>Areas of Work>Vehicle Regulations>About Us>WP.29 - Introduction*, UNECE, <https://www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html> (last visited Mar. 20, 2019).

<sup>116</sup> UNECE, *supra* note 6, at 7.

<sup>117</sup> *Id.*

環境之非正式工作小組 ( Informal Working Group on Electric Vehicles and Environment )」<sup>118</sup>，以解決電動車相關的安全及環境議題，發展一項電動車之全球技術法規<sup>119</sup>。非正式工作團隊之相關提案於 2012 年 3 月的會議中提交至 WP.29，以尋求進一步審視並正式通過該提案，而《1998 年協定》之執行委員會採納了此提案，中國也成為該提案的共同提案國之一<sup>120</sup>。

兩個工作小組之目的在於藉由《1998 年協定》架構之運作，於全球範圍內尋求法規的整合，依據《1998 年協定》之規定，各締約國應將《EVS-GTR》引入內國法規與標準<sup>121</sup>。其後，旨在建立聯合國電動車全球技術法規的電動車安全之非正式工作小組，且法規議題涵蓋電動車的高壓電路安全性、零組件安全性以及 REESS 等面向，此一工作小組之授權條款 ( Terms of Reference ) 在 2012 年 3 月正式於 WP.29 第 158 屆會議中正式通過並確立<sup>122</sup>。此工作團隊的目標為支持聯合國全球技術法規的發展，以處理電動車的安全性問題<sup>123</sup>。電動車安全的其他面向，如車輛充電介面的不同標準以及製造商或應變處理人員的良好實務規範或綱領，也可能為電動車安全工作小組的考量範疇，與技術法規的發展有相關聯性<sup>124</sup>。

有鑒於上述議題的複雜性，非正式工作小組要求擴張其權利兩次，一次於

---

<sup>118</sup> UNECE, *(European Union, Japan and United States of America) Proposal for Establishment of Two Informal Working Groups Addressing the Safety and Environmental Requirements for Electric Vehicles to Enhance Regulatory Cooperation Including Developing Global Technical Regulations in the Framework of the 1998 Agreement*, at 2, WP.29-155-38 (Nov. 18, 2011), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/WP29-155-38e.pdf>.

<sup>119</sup> UNECE, *Reports of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations on its 155th session, Administrative Committee of the 1958 Agreement on its forty-ninth session, Executive Committee of the 1998 Agreement on its thirty-third session, Administrative Committee of the 1997 Agreement on its ninth session*, ¶ 141, at 25, ECE/TRANS/WP.29/1093 (Dec. 16, 2011), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/wp29/ECE-TRANS-WP29-1093e.pdf>.

<sup>120</sup> UNECE, *(representatives of the European Union, Japan and United States of America) Proposal for establishing two informal working groups addressing the safety and environmental requirements for electric vehicles to enhance regulatory cooperation including developing global technical regulations in the framework of the 1998 Agreement*, at 7, ECE/TRANS/WP.29/2012/36 (Dec 26, 2011), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp29/ECE-TRANS-WP29-2012-36e.pdf>.

<sup>121</sup> UNECE, *supra* note 6, at 8.

<sup>122</sup> UNECE, *(USA) Terms of Reference of the Informal Working Group on Electric Vehicle Safety*, at 2, ECE/TRANS/WP.29/2012/121 (July 24, 2012), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp29/ECE-TRANS-WP29-2012-121e.pdf>.

<sup>123</sup> UNECE, *supra* note 6, at 8.

<sup>124</sup> *Id.*



2014 年 11 月<sup>125</sup>，一次於 2015 年 11 月<sup>126</sup>。為了以有效率之方式解決特定技術議題，九個特別工作小組（task force groups）因而成立且於 2014 年 10 月至 2016 年 9 月進行九次會談<sup>127</sup>。特別工作小組根據其權責成功解決眾多安全相關議題，然而另外有關研究及測試方法仍處進行中階段的許多重要議題，仍待進一步的討論<sup>128</sup>。在此情況下，非正式工作團隊贊同應用最適當的方法建立聯合國全球技術法規，意即在其權責範圍內，第一階段中處理的有共識的安全性議題，同時，於其他仍待長期研究與驗證的安全性要求面向，留待第二階段解決<sup>129</sup>。目前第一階段已於 2018 年 5 月完成，成果即 2018 年 5 月 18 日所公布的《EVS-GTR》文件<sup>130</sup>。

### 第三項、《電動汽車安全全球技術法規》技術內容簡介

《EVS-GTR》主要針對車輛性能訂有規範，以解決電動車於使用中或碰撞後所產生之潛在風險危機，該等規定包含電動車高壓電路下的觸電事件、鋰電子電池或其他 REESS 的潛在危害<sup>131</sup>。觀察《EVS-GTR》之規範架構，其區分為電氣安全與「可充電式能量儲存系統（Rechargeable Energy Storage System, REESS）」兩者，而 REESS 係指可提供電動車推進所需的電能，若電池主要用於啟動引擎、照明或其他車輛輔助系統，則並非 REESS，REESS 包含作為實體支撐（physical support）、熱管理（thermal management）、電子控制（electronic controls）及外殼之必要輔助系統<sup>132</sup>。其中具有儲能與動力推進功能的電池系統係達成車輛電動化

<sup>125</sup> UNECE, *(China, Japan, the United States of America and the European Union) Second progress report of the Informal Working Group on Electric Vehicle Safety*, at 2, ECE/TRANS/WP.29/2014/87 (Aug. 26, 2014), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp29/ECE-TRANS-WP29-2014-87e.pdf>.

<sup>126</sup> UNECE, *(China, Japan, USA and EU) Fourth progress report of the Informal Working Group on Electric Vehicle Safety*, at 2, ECE/TRANS/WP.29/2016/30 (Dec. 23, 2015), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp29/ECE-TRANS-WP29-2016-030e.pdf>.

<sup>127</sup> UNECE, *supra* note 6, at 8.

<sup>128</sup> *Id.*

<sup>129</sup> *Id.*

<sup>130</sup> UNECE, *supra* note 6, at 1.

<sup>131</sup> *Id.* at 7.

<sup>132</sup> UNECE, *supra* note 6, § 3.37, at 33.

目標的重要關鍵<sup>133</sup>，故 REESS 為《EVS-GTR》之核心內容。

《EVS-GTR》將車輛類型分成一般電動汽車及重型電動汽車 (heavy duty vehicle)，並對性能及試驗程序有不同要求<sup>134</sup>。此二種類型電動汽車在性能要求方面，皆針對車輛電氣安全性要求、車輛 REESS 之安裝及功能要求、及 REESS 安全性要求等三大面向作規範，且一般電動汽車更在安全性方面區為使用中與碰撞後情狀<sup>135</sup>。另外，在試驗程序方面，二種車輛也都針對電氣安全之試驗程序以及 REESS 之試驗程序訂立規範<sup>136</sup>。



---

<sup>133</sup> 施冠廷，前揭註 53。

<sup>134</sup> UNECE, *supra* note 6, at 3-5.

<sup>135</sup> *Id.*

<sup>136</sup> *Id.*

### 第三章 技術性貿易障礙協定下之國際標準

本文於第二章詳細介紹電動車產業以及《EVS-GTR》訂定組織與規範內容，為後續章節之分析，本章將介紹 WTO 相關組織文件與《TBT 協定》中有關於「國際標準」之內容，總結出國際標準應有之特性。首先，第一節將介紹《TBT 協定》下國際標準的重要性。第二節則詳細介紹《TBT 協定》下關於國際標準的所有規定，包含條文定義與 TBT 委員會相關文件。第三節則詳述國際標準相關爭端解決案例，包含其事實背景與國際標準相關認定內容。最後第四節則介紹學者對國際標準定義的建議。

#### 第一節 技術性貿易障礙協定下國際標準之重要性

國際標準在 WTO 協定中扮演之角色越來越重要，《TBT 協定》在開頭的前言中提及，國際標準可改善生產效率及促進國際貿易<sup>137</sup>，因此《TBT 協定》之規範應遵循所有國際貿易實務上之目的<sup>138</sup>。

「標準」是系統化技術知識的一種形式，此種技術知識使產品或製作流程得以發展，雖然標準為自願性者，但標準合法化並限制行為、使特定技術或做法可達成特定品質，且支持合作策略而非對抗策略<sup>139</sup>。有關於支持合作策略之功能，其特別具長期的正向效果，因為標準化一旦形成，可吸引大家使用標準，致使合作更加頻繁且使用者能從標準化效益網絡中獲益<sup>140</sup>。此外，標準化的好處也在於對公司之創新產生誘因，科技發展若在沒有標準設立的情況下，其可能忽略一些在科技領域中可事先標準管理的重要工具，就其而言，標準為市場的基礎，且為經濟成長的決定性工具<sup>141</sup>。

<sup>137</sup> TBT Agreement, pmbl.

<sup>138</sup> Panagiotis Delimatsis, *Global Standard-Setting 2.0: How the WTO Spotlights ISO and Impacts the Transnational Standard-Setting Process* 274, 28 DUKE J. COMP. & INT'L L. 273 (2018).

<sup>139</sup> *Id.* at 275.

<sup>140</sup> *Id.*

<sup>141</sup> *Id.*

另一方面，標準可能阻礙貿易，理由在於其反應一群人之的偏好及價值，偏好與價值可能也時常產生差異，因而提升公司的法遵成本<sup>142</sup>。以國際層面而言，可藉由減少此種成本及解決網絡外部性與資訊不對稱性來創造實質收益，因此國際標準即成為政府及私人主導之下其所偏好的管制行為，全球化更使國際標準的地位提升，因為國際供應鏈的重要性日漸增加，國際標準也明顯隨之發展<sup>143</sup>。

從上述各方面評論而言，國際標準的重要性日漸提升，若各國之技術規章與標準依國際標準予以調和，將可大幅促進國際貿易之進行<sup>144</sup>。但何謂「國際標準」一直未能有明確的答案，具有什麼要件的標準得以成為國際標準，可促進技術性法規不至於造成國際貿易障礙呢？以下將接續討論之。

## 第二節 技術性貿易障礙協定下國際標準規定

### 第一項、國際標準定義

國際標準並未有詳細定義。《TBT 協定》第 2.4 條規定，若須制定技術性法規，且已有相關之國際標準或該等國際標準即將完成時，各會員應以該等國際標準或其相關部分作為其技術性法規之依據<sup>145</sup>。但該等國際標準或相關部分非屬達成合法目的有效或為適當方法時，不在此限，例如由於基本氣候、地理因素或基本技術問題<sup>146</sup>。《TBT 協定》第 2.5 條則規定，一會員擬訂、採行或適用一對其他會員之貿易有重大影響之技術性法規時，應於其他會員請求時，依第 2.2 條至第 2.4 條規定，解釋該技術性法規之正當性<sup>147</sup>。若技術性法規係為第 2.2 條所明訂之任一合法目的，並依相關國際標準而擬訂、採行及適用之技術性法規，應推

---

<sup>142</sup> *Id.*

<sup>143</sup> *Id.* at 275-276.

<sup>144</sup> 林彩瑜，WTO 制度與實務，二版，頁 172（2013 年）。

<sup>145</sup> TBT Agreement, art. 2.4.

<sup>146</sup> *Id.*

<sup>147</sup> *Id.* art. 2.5.

定不會造成國際貿易之不必要障礙<sup>148</sup>。《TBT 協定》第 5.4 條規定，若必須積極確保產品符合技術性法規或標準，且已有國際標準機構發布之相關準則或建議，或該等準則或建議即將完成者，各會員應確保彼等之中央政府機構使用其全部或相關部分，做為彼等符合性評估程序之依據<sup>149</sup>。

至於《TBT 協定》附件部分，《TBT 協定》附件一第 2 項將「標準」作以下定義：經公認機構所通過，以供共同及重覆性使用，而規定產品或相關製程與製造方法之規則、準則或特性，且其並非強制要求遵守之文件<sup>150</sup>。其亦得包括或純粹處理適用於產品、製程或製造方法之特殊用語、符號、包裝、標記或標示之要求<sup>151</sup>。經附件一第 4 項則規定，「國際機構或體系 (International body or system)」係指會籍開放予至少所有會員之相關機構的機構或體系<sup>152</sup>。同時，附件一前言也指示《1991 年 ISO/IEC 第 2 號指南》ISO/IEC guide 2: 1991，以下簡稱《ISO/IEC 指南 2》) 中的名詞得用於《TBT 協定》<sup>153</sup>，且定義應如同該指南所述，按指南所示，「標準」係指一以共識為基礎而制定，並經一公認機構通過，供普遍及重複使用，以提供各項活動或其結果之規則、指引或特性的文書，期使於某一情況下獲致秩序之最佳程度<sup>154</sup>；「國際標準」係指經國際標準化/標準組織所採納並提供予公眾之標準<sup>155</sup>；「國際標準化/標準組織 (international standards/standardizing organization)」係指會籍開放予所有國家之相關全國性機構的標準組織<sup>156</sup>。綜上列《TBT 協定》條文觀之，雖《TBT 協定》中有個別針對「標準」及「國際機構」或「國際標準機構」之定義，但「國際標準」在《TBT 協定》中並未有詳細定義。

---

<sup>148</sup> *Id.*

<sup>149</sup> *Id.* art. 5.4.

<sup>150</sup> *Id.* annex 1.2.

<sup>151</sup> *Id.*

<sup>152</sup> *Id.* annex 1.4.

<sup>153</sup> *Id.* annex 1, pmb1.

<sup>154</sup> Int'l Org. for Standardization & Int'l Electrotechnical Comm'n, *ISO/IEC Guide 2: 1991 Standardization and related activities—General Vocabulary* (1991), § 3.2 [hereinafter *ISO/IEC Guide 2*].

<sup>155</sup> *ISO/IEC Guide 2*, § 3.2.1.1.

<sup>156</sup> *ISO/IEC Guide 2*, §§ 4.4.3, 4.3.2.

相對於《食品衛生檢驗暨動植物檢疫措施協定》(Sanitary and Phytosanitary Measures Agreement, 以下簡稱《SPS 協定》),《TBT 協定》並未列出任何符合《TBT 協定》第 2.4 條下合法目的之國際標準機構<sup>157</sup>。部分成員認為應明確列出相關標準機構,由於如果多個標準制定機構並存,產生重複且可能相互矛盾的規範,《TBT 協定》之促進法規調和性此客觀目標將受到挑戰<sup>158</sup>。於監管機構具依國際標準訂定措施的義務時,標準制定機構間的競爭將導致市場分散、不必要的法遵成本,甚至導致保護主義利益充斥監管機構<sup>159</sup>。該等成員認為,國際層次之密切合作以及更廣泛的包容性與一致性應為主要目標,將重點集中於制定監管用標準的少數國際機構,將激勵利害關係者,特別是行業的廣泛參與,從而確保市場相關性並反映技術發展,此將促進法規調和性<sup>160</sup>。但亦有部分成員持反對意見,其認為不應指定國際標準化機構,因為在滿足成員之特定監管或市場需求方面,標準是否相關、有效和適當,係取決於標準本身,而不取決於制定標準的機構<sup>161</sup>。該等成員認為《TBT 協定》第 2.4 條將「標準」相關性與所追求的目標相互連結,「相關」一詞與機構無關。此外,其認為將特定機構指定為「相關的國際標準機構」,WTO 成員實質上是在不審查其內容的情況下,即使標準可能無法反映所有成員的利益,仍認可該等機構制定的所有標準<sup>162</sup>。再者,該等成員也認為,有限的機構並無法滿足《TBT 協定》中標準所需的廣度與多樣性。反之,多種類的機構將促進創新,同時有助於確保標準的高質量,並反應監管與市場需求<sup>163</sup>。

## 第二項、技術性貿易障礙委員會中針對國際標準之提案、討論與決議

雖《TBT 協定》中並未明確定義國際標準,但可從 TBT 委員會歷年來的開

---

<sup>157</sup> MICHAEL J. TREBILCOCK, *ADVANCED INTRODUCTION TO INTERNATIONAL TRADE LAW* 156 (Edward Elgar Publishing ed., 1st ed. 2015).

<sup>158</sup> Erik Wijkström & Devin Mcdaniels, *Improving Regulatory Governance: International Standards and the WTO TBT Agreement* 1033, 47(5) *JOURNAL OF WORLD TRADE* 1013 (2013).

<sup>159</sup> *Id.*

<sup>160</sup> *Id.*

<sup>161</sup> *Id.*

<sup>162</sup> *Id.* at 1033-1034.

<sup>163</sup> *Id.* at 1034.

會決議、會員國提案與討論來分析之，其中 TBT 委員會決議更於 WTO 爭端解決機構被賦予具解釋《TBT 協定》之效力<sup>164</sup>，藉此可推知 TBT 委員會決議在 WTO 案例中具有一定地位。以下將詳細介紹 TBT 委員會有關國際標準之提案或決議。

第一款、會員於技術性貿易障礙委員會中針對國際標準機構之提案及討論

歐洲共同體 (European Community，以下簡稱歐體) 認為，為確保《TBT 協定》的有效應用，WTO 會員有必要達成對國際標準的共識，也應釐清何謂適用國際標準機構的適用原則<sup>165</sup>。其在 1999 年 9 月 14 日 TBT 委員會會議中，曾提出下述關於國際標準機構之準則<sup>166</sup>：

1. 地位 (status)：國際標準機構必定與其他標準機構 (如國家或區域性機構) 有所區別，標準機構於進行核心活動時，不得聲稱中同時具雙重層次之地位 (如國家、區域或國際地位)。
2. 公正 (Impartiality)：所有對標準有興趣之國家，應有機會參與標準擬訂工作，不得因國籍而遭歧視或擁有特權。
3. 公開 (openness)：參與國際標準機構之運作應基於公平條件，不應有因國籍而遭受歧視之情事。一般而言，國際標準機構之參與應透過國內相關標準機構所組成的代表團為之。
4. 透明 (transparency)：工作計畫之擬定，以及最終結果，都應基於公平、合理且不歧視，於公開且可得的狀態下做成。
5. 有效 (effectiveness)：國際標準機構之運作須依市場及監管需求，且應及時制定標準。

歐體於 1999 年 10 月 1 日 TBT 會議中重申上述內容，並表示應避免競爭性

---

<sup>164</sup> 有關 TBT 委員會決議於 WTO 爭端解決機構之效力，詳下述說明。

<sup>165</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *On the Conditions for the Acceptance and Use of International Standards in the Context of the WTO Technical Barriers to Trade Agreement*, ¶ 4, WTO Doc. G/TBT/W/87/Rev. 1 (Sep. 30, 1999).

<sup>166</sup> *Id.* ¶ 5.

國際標準氾濫，在同一範圍內應不超過一個標準規範<sup>167</sup>。日本則於同場會議中表示，其曾經在會議中強調制定國際標準的程序，即透明度、開放性與公正性<sup>168</sup>，此外也強調市場相關性，即國際標準應滿足全球市場的需求<sup>169</sup>。美國贊同歐體及日本提案，其代表表示美國曾以委員會決定草案的形式提出一項提案，呼籲成員在參加國際標準機構時，應注意可促進標準發展的程序<sup>170</sup>，並且希望委員會能夠就其代表團的提案達成協議<sup>171</sup>。

## 第二款、有關國際標準之技術性貿易障礙委員會決議

為增進國際標準品質、並確保《TBT 協定》得以受會員有效適用，TBT 委員會於 2000 年第二次三年總檢討（Triennial Review）時，做成《關於形塑協定第 2 條、第 5 條及附件三中國際標準、準則與建議之原則的委員會決議》（Decision of the Committee on Principles for the Development of International Standards, Guides and Recommendations with Relation to Articles 2, 5 and Annex 3 of the Agreement，以下簡稱《2000 年 TBT 委員會決議》）<sup>172</sup>，列舉六項關於形塑《TBT 協定》下國際標準所應遵循的原則、程序及細部內容：

### 1. 透明性（transparency）原則：

有關當前工作計畫提案，以及標準、準則與建議之提案及其最終結果，其重要資訊應至少予 WTO 會員境內利害相關團體均得容易取得，使其具適當時間及機會可提出書面意見，該等程序中的資訊應有效傳播<sup>173</sup>。且考量部

<sup>167</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *Minutes of the Meeting Held on 1 October 1999*, ¶¶ 54-55, WTO Doc. G/TBT/M/17, (Nov. 12, 1999).

<sup>168</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *Issues Concerning International Standards and International Standardization Bodies*, ¶ 4, WTO Doc. G/TBT/W/113 (June 15, 1999).

<sup>169</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *supra* note 167, ¶ 56.

<sup>170</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *Transparency in International Standards Draft U.S. Proposal for a Decision*, ¶ 1, WTO Doc. G/TBT/W/75/Rev.1 (June 17, 1999).

<sup>171</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *supra* note 167, ¶¶ 57-60.

<sup>172</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *Decision of the Committee on Principles for the Development of International Standards, Guides and Recommendations with Relation to Articles 2, 5 and Annex 3 of the Agreement*, Second Triennial Review of the Operation and Implementation of the Agreement on Technical Barriers to Trade, Annex 4, WTO Doc. G/TBT/9 (Nov. 13, 2002).

<sup>173</sup> *Id.* ¶ 3.



分開發中國家之資訊技術發展限制，除經由網路發布外，亦應於受請求時提供紙本<sup>174</sup>。

## 2. 開放性 (openness) 原則

國際標準機構之會員資格應以非歧視態度開放予至少所有 WTO 會員，且於制定一國際標準時，國際標準機構應以非歧視態度提供任何會員有意義地參與標準制定的每一階段程序<sup>175</sup>。

## 3. 公正性 (impartiality) 原則與共識性 (consensus) 原則

國際標準機構於制定國際標準過程中，應給予所有 WTO 成員之相關機構具有意義的參與機會，使標準制定過程不會給予特定供應者、國家或區域利益或特權<sup>176</sup>。同時，國際標準機構應建立共識決程序，以求全面考量所有成員之意見並調和衝突<sup>177</sup>。

## 4. 有效性 (effectiveness) 原則與相關性 (relevance) 原則

為促進國際貿易及避免不必要的貿易障礙，國際標準須具有相關性且有效反映不同國家的監管與市場需求，以及科學與技術發展<sup>178</sup>。國際標準不應扭曲全球市場，對公平競爭產生負面影響，或阻礙創新及科技發展，亦不應給予特定國家或區域特殊待遇<sup>179</sup>。

## 5. 協調性 (coherence) 原則

為避免國際標準間的衝突，國際標準機構應避免與其他機構之工作重複或重疊，故相互間的合作及協調相當重要<sup>180</sup>。

## 6. 發展面向 (development dimension) 原則

在制定標準的過程中，應特別考慮對開發中國家之侷限，使其得有效參與，亦應尋求促進開發中國家參與機構內標準制訂程序之方式，故國際標準

---

<sup>174</sup> *Id.* ¶ 5.

<sup>175</sup> *Id.* ¶ 6.

<sup>176</sup> *Id.* ¶ 8.

<sup>177</sup> *Id.*

<sup>178</sup> *Id.* ¶ 10.

<sup>179</sup> *Id.*

<sup>180</sup> *Id.* ¶ 12.

機構中關於能力建構及技術協助之規定在此方面扮演重要角色<sup>181</sup>。

### 第三款、技術性貿易障礙委員會決議之地位

有關於 TBT 委員會決議之地位，最早在美國—鮪魚案 II ( *United States—Measures Concerning the Importation, Marketing and Sale of Tuna and Tuna Products* ) 中有其相關討論<sup>182</sup>。美國—鮪魚案 II 係由墨西哥及美國間就進口至美國之鮪魚產品應標明「無害海豚」標章所引起之爭端，美國於 1990 年制定《保護海豚消費者資訊法》( *Dolphin Protection Consumer Information Act* )，採行「無害海豚」標章措施，並認為同樣內含無害海豚措施之《國際海豚養護公約》( *Agreement on the International Dolphin Conservation Program*，以下簡稱《AIDCP》) 並非相關國際標準，故毋須採納之<sup>183</sup>。美國—鮪魚案 II 之上訴機構分析《AIDCP》是否為《TBT 協定》第 2.4 條所指之相關國際標準時，進一步分析國際標準之定義，其認為《2000 年 TBT 委員會決議》可解釋《TBT 協定》之內容，主因在於該 TBT 決議係由 WTO 會員全體基於共識而於《TBT 協定》議定後作成，且會員作成該決議係為澄清並加強本協定下國際標準之概念，並為確保有效適用本協定，故將該決議定性為《維也納條約法公約》( *Vienna Convention on the Law of Treaties, VCLT* ) 第 31.3(a) 條所指「當事國嗣後所訂關於解釋條約或適用規定之任何協定」<sup>184</sup>，並依《2000 年 TBT 委員會決議》解釋《TBT 協定》附件一第 4 段下國際標準機構定義中的「開放性」，與國際標準機構應於「標準化領域有公認活動」兩大要素<sup>185</sup>，主要引述《2000 年 TBT 委員會決議》中開放性原則之內容，以釐清前述概念<sup>186</sup>，為《TBT 協定》第 2.4 條底下重要的脈絡。此外，TBT 委員會 2015

<sup>181</sup> *Id.* ¶ 13.

<sup>182</sup> Panel Report, *United States—Measures Concerning the Importation, Marketing and Sale of Tuna and Tuna Products*, WTO Doc. WT/DS381/R (adopted June 13, 2012) [hereinafter *US—Tuna II*].

<sup>183</sup> *Id.* ¶¶ 6.636-6.641.

<sup>184</sup> Vienna Convention on the Law of Treaties, art. 31.3(a), May 23, 1969, 1155 U.N.T.S. 331.

<sup>185</sup> Appellate Body Report, *US—Tuna II*, ¶¶ 371-372, WTO Doc. WT/DS381/AB/R (adopted June 13, 2012).

<sup>186</sup> *Id.* ¶¶ 373.

年發布之文件《技術性貿易障礙委員會自 1995 年 1 月 1 日起通過之決議與建議》( Decisions and Recommendations Adopted by the WTO Committee on Technical Barriers to Trade Since 1 January 1995 )，提及上述六項原則，再次確認其於制定國際標準時的重要性<sup>187</sup>。此外，以下將詳述該案有關「國際標準」之內容，及其他國際標準相關案例。

### 第三節 技術性貿易障礙協定下國際標準相關爭端解決案例

WTO 爭端解決機制中提及國際標準的案件有四個，即歐體—沙丁魚案 ( *European Communities—Trade Description of Sardines* )<sup>188</sup>、美國—鮪魚案 II、美國—原產地標示案 ( *United States—Certain Country of Origin Labelling (COOL) Requirements*，下稱美國—COOL 案 )<sup>189</sup>與澳洲—菸品素面包裝案 ( *Australia — Certain Measures Concerning Trademarks, Geographical Indications and Other Plain Packaging Requirements Applicable to Tobacco Products and Packaging* )<sup>190</sup>。美國—鮪魚案 II 中小組及上訴機構對《TBT 協定》第 2.4 條詳加說明，將該條文中所謂「相關之國際標準」，拆解為「相關」及「國際標準」二要件<sup>191</sup>。該小組詳述形成「國際標準」要件共有三個，即該標準須為技術性貿易障礙協定下之「標準」，該標準為國際標準機構或國際標準化機構所制定或採納，且該標準須公諸於眾<sup>192</sup>。上訴機構則認為應回歸《TBT 協定》附件一第 2 段及第 4 段本身關於「標準」與

---

<sup>187</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *Decisions and Recommendations adopted by the WTO committee on Technical Barriers to Trade since 1 January 1995*, at 16, G/TBT/1/Rev. 12 (Jan. 21, 2015).

<sup>188</sup> Panel Report, *European Communities—Trade Description of Sardines*, WTO Doc. WT/DS231/R (adopted Oct. 23, 2002) [hereinafter *EC—Sardines*].

<sup>189</sup> Panel Report, *United States—Certain Country of Origin Labelling (COOL) Requirements*, WTO Doc. WT/DS384/R, WT/DS386/R (adopted July 23, 2012) [hereinafter *US—COOL*].

<sup>190</sup> Panel Report, *Australia — Certain Measures Concerning Trademarks, Geographical Indications and Other Plain Packaging Requirements Applicable to Tobacco Products and Packaging*, WTO Doc. WT/DS435/R, WT/DS441/R, WT/DS458/R, WT/DS467/R (adopted Aug. 27, 2018) [hereinafter *Australia—Tobacco Plain Packaging*].

<sup>191</sup> Panel Report, *US—Tuna II*, ¶ 7.660.

<sup>192</sup> *Id.* ¶ 7.664.

「國際機構或體系」之定義，但亦未直接否定標準是否須公諸於眾<sup>193</sup>，而該見解亦為後案所援引<sup>194</sup>。因美國—鮪魚案 II 上訴機構未進一步解釋國際標準的構成要件，故以下仍將以該案爭端解決小組所訂之要件分項討論，但重點解釋內容為前兩項要件。本節第一項將針對上述四個有涉及國際標準之案件，簡要說明案件事實，接下來將以美國—鮪魚案 II 提及之三項國際標準要件，將四個案件中所述相關內容作整理。

### 第一項、涉及國際標準之相關爭端解決案件事實背景

有關於國際標準之爭端解決案例，最早見於歐體—沙丁魚案，此案係秘魯與歐體間就沙丁魚類產品描述、命名所引起之爭端。國際食品法典委員會（Codex Alimentarius Commission）於 1978 年制定《罐裝沙丁魚及沙丁魚類產品標準》（Standard for Canned Sardines and Sardine-type Products，下稱《Codex Stan 94》），其中第 6.1 條規定，沙丁魚罐頭及沙丁魚類產品名稱標示分為兩種：以 *Sardina pilchardus Walbaum*（以下簡稱 SP 沙丁魚）製成者得標示「沙丁魚」字樣，以其他沙丁魚種製成者則得標為「X（以國家名、地理區域名、學名、或銷售國所規定之通用名稱為限）沙丁魚」字樣並銷售<sup>195</sup>，其中包含 *Sardinops sagax sagax*（以下簡稱 SS 沙丁魚）此一魚種。其後，歐體理事會於 1989 年通過《歐體理事會第 2136/89 號罐裝沙丁魚之一般市售標準規則》（Council Regulation (EEC) 2136/90 of 21 June 1989 Laying Down Common Marketing Standards for Preserved Sardines，下稱《2136/89 號規則》），其規定僅有北大西洋東部、地中海及黑海地區之 SP 沙丁魚品種，得以「沙丁魚醃漬品」之名稱銷售<sup>196</sup>。此一規定即實質禁止棲息於太平洋東部之秘魯及智利沿海地區的 SS 沙丁魚品種，以「沙丁魚醃漬品」之標示

<sup>193</sup> Appellate Body Report, *US—Tuna II*, ¶ 350-353.

<sup>194</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.277.

<sup>195</sup> Codex Alimentarius Comm'n, Codex Stan 94-1981 Standard for Canned Sardines and Sardine-type Products, art. 6.1 (1978).

<sup>196</sup> Council Regulation (EEC) 2136/89, of 21 June 1989 Laying Down Common Marketing Standards for Preserved Sardines, art. 2, 1989 O.J. (L 212) 79, 79.

於歐體市場銷售<sup>197</sup>，故秘魯主張歐體系爭《2136/89 號規則》違反《TBT 協定》第 2.1 條與 2.2 條，亦主張其違反第 2.4 條要求會員應以相關國際標準作為技術性法規基礎<sup>198</sup>，以下僅討論與《TBT 協定》第 2.4 條中國際標準相關部分。

美國—鮪魚案 II 係由墨西哥及美國間就進口至美國之鮪魚產品應標明「無害海豚」標章所引起之爭端。美國為保護海豚生命安全，於 1990 年制定《保護海豚消費者資訊法》，2000 年於《美國聯邦條例法典》第 50 篇「野生動物與漁業」下增訂第 216.91 條與第 216.92 條，規定由美國出口或於美國市場銷售之鮪魚及其製品，若於製造過程中存有下列情事，則不得使用「無害海豚」標章<sup>199</sup>。該等情事包含：船隻於公海從事流網捕魚、或船隻於熱帶東太平洋海域內使用圍網捕魚、或船隻所用於列工具為前述三者以外受美國商務補認定將常態性造成嚴重海豚傷亡者，除非系爭船隻船長及必要時之專業觀察員書面聲明，並未有海豚因此死亡或遭受嚴重傷害<sup>200</sup>。2001 年「美洲間熱帶鮪魚委員會」(Inter-American Tropical Tuna Commission) 於 1998 年《AIDCP》框架下做成兩決議，若一鮪魚及其製品所用原料於獵捕時並未造成海豚死亡或嚴重傷害，則符合「無害海豚」定義，並得透過鮪魚追蹤措施以確認前述鮪魚原料，未與非無害於海豚之鮪魚原料混淆，則可認證為「無害海豚」產品<sup>201</sup>。此規定與美國「無害海豚」標章措施不同，其並不特別區分船隻所用獵捕鮪魚方法為流網、圍網或其他，僅著重於所用方法是否導致海豚死亡或嚴重傷害，因此墨西哥爭執美國違反《關稅暨貿易總協定》(General Agreement on Tariffs and Trade, GATT) 第 1.1 條與第 3.4 條，以及《TBT 協定》第 2.1 條、第 2.2 條與第 2.4 條等，以下僅說明與《TBT 協定》第 2.4 條中國際標準相關內容<sup>202</sup>。

美國—COOL 案係加拿大及墨西哥兩國與美國間就農產品為原產地認定及

---

<sup>197</sup> Panel Report, *EC—Sardines*, ¶ 3.1.

<sup>198</sup> *Id.* ¶ 3.3.

<sup>199</sup> Dolphin Protection Consumer Information Act, 16 U.S.C. § 1385 (1990); 50 C.F.R. §§ 216.91, 216.92 (2000).

<sup>200</sup> *Id.*

<sup>201</sup> Panel Report, *US—Tuna II*, ¶ 2.40.

<sup>202</sup> Panel Report, *US—Tuna II*, ¶ 3.1.

標示之爭端。1985 年，國際食品法典委員會針對包裝食品之標示規格做成建議標準《包裝食品標示之一般標準》(General Standard for the Labelling of Prepackaged Foods，以下簡稱《Codex Stan 1-1985》)，其中針對案件中所爭執之產品原產地標示規格，依其標準第 4.5 條，若消費者有受誤導或欺騙之虞，食品應標示其原產地；而此處原產地之認定，應以改變該食品性質之地區為準<sup>203</sup>。美國則於 2002 年《農家安全與鄉村投資法案》(Farm Security and Rural Investment Act) 中針對農產品之原產地標示制定具強制性之「原產地標示 (Country of Origin Labeling, COOL)」法規，並於 2008 年進行修正<sup>204</sup>。COOL 法規要求零售業者必須提供消費者有關農產品原產地的資訊，致使加拿大、墨西哥認為 COOL 法規規定必須在美國出生、飼養及屠宰之肉品才能標示為美國原產，衝擊到加拿大及墨西哥業者，可能導致兩國所產並出口至美國之牛、豬肉產品受到低於在美國所出生、飼養及屠宰肉品之不公平歧視待遇，故加拿大主張美國 COOL 措施違反《TBT 協定》第 2.1 條及第 2.2 條、《GATT》第 2.4 條、第 10.3(a)條及第 23.1(b)條，而墨西哥則主張美國 COOL 措施違反《TBT 協定》第 2.1 條、第 2.2 條、第 2.4 條與第 12 條，以及《GATT》第 23.1(b)條<sup>205</sup>，以下主要討論有關《TBT 協定》第 2.4 條中有關國際標準之內容。

最近期與國際標準之相關案件即為澳洲—菸品素面包裝案，其係由古巴、宏都拉斯、多明尼加共和國及印尼四個 WTO 成員，針對澳洲 2012 年公布施行之「素面菸品包裝法案」(Tobacco Plain Packaging Regulations Act 2011，以下簡稱 TPP 法案)，向 WTO 爭端解決機構提出控訴<sup>206</sup>。世界衛生組織 (World Health Organization, WHO) 通過之國際菸草控制框架公約 (Framework Convention on Tobacco Control, FCTC)，強調 FCTC 締約國應於其國內實施全面性的菸草控制

---

<sup>203</sup> Codex Alimentarius Comm'n, *Codex Stan 1-1985 General Standard for the Labelling of Prepackaged Foods*, art. 4.5 (1985).

<sup>204</sup> 7 C.F.R. §§ 60.300, 65.400 (2009).

<sup>205</sup> Panel Report, *US—COOL*, ¶¶ 3.1-3.4.

<sup>206</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶¶ 1.1-1.8.

政策( tobacco control policy )，以降低世界吸菸人口，達公共衛生安全之目的<sup>207</sup>。澳洲政府為達此目標，於 2012 年公布施行 TPP 法案，採行 TPP 措施，以立法要求於 2012 年 7 月 1 日前，所有紙菸必須以素面包裝方式銷售<sup>208</sup>。此一措施引發許多爭議，四國認為澳洲法案違反《與貿易有關之智慧財產權協定》( Agreement on Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights ) 第 2.1 條、第 3.1 條、第 15.4 條、第 16.1 條、第 16.3 條、第 20 條與第 22.2 條，《TBT 協定》第 2.1 條與第 2.2 條，以及《GATT》第 3.4 條與第 9.4 條規定。其中《TBT 協定》第 2.5 條規定涉及第 2.2 條之法定目的，故小組也進一步討論 TPP 措施法案是否依據相關國際標準之爭議<sup>209</sup>，故以下將針對《TBT 協定》第 2.5 條內容中國際標準相關部分作簡單整理。

## 第二項、是否為技術性貿易障礙協定下之「標準」

歐體—沙丁魚案之小組及上訴機構曾表示標準定義應以《TBT 協定》附件一第 2 項為準，即「經公認機構所通過，以供共同及重覆性使用，而規定產品或相關製程與製造方法之規則、準則或特性，且其並非強制要求遵守之文件<sup>210</sup>。其亦得包括或純粹處理適用於產品、製程或製造方法之特殊用語、符號、包裝、標記或標示之要求<sup>211</sup>。」本案雙方未針對《Codex Stan 94》內容是否符合該條有所爭執，故小組直接肯認之<sup>212</sup>。此外，歐體特別爭執《Codex Stan 94》並非由共識決作成，不符合《2000 年 TBT 委員會決議》之共識性原則，而非屬國際標準<sup>213</sup>，就此小組以二理由駁回，其一，小組認為 TBT 委員會決議僅為 TBT 委員會政策優先性之聲明，並非以解釋本協定所指國際標準之基礎；其二，回歸檢視《TBT

<sup>207</sup> 楊培侃，從 WTO「澳洲—菸品素面包裝案」論必要性與合理性作為合法政策空間之衡量標準，收於：楊光華編，第十九屆國際經貿法學發展學術研討會論文集，頁 299 (2019 年)。

<sup>208</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶¶ 2.6-2.8.

<sup>209</sup> *Id.* ¶ 7.252.

<sup>210</sup> TBT Agreement, annex 1.2.

<sup>211</sup> *Id.*

<sup>212</sup> Panel Report, *EC—Sardines*, ¶ 7.65.

<sup>213</sup> *Id.* ¶ 7.88.

協定》附件一第 2 條「標準」定義之解釋性註解，小組按其文義認為，由於協定所指標準包含共識決作成及非共識決作成者，故《TBT 協定》所指國際標準應為相同解讀<sup>214</sup>。上訴機構則亦同意小組之解釋性註解文義解讀<sup>215</sup>，其亦提出依《TBT 協定》附件一前言文義，協定附件之名詞定義與《ISO/IEC 指南 2》相異時，應以《TBT 協定》作為解釋基準，再者並無充分證據得以證明系爭《Codex Stan 94》並非由共識決方式形成<sup>216</sup>。

美國—鮪魚案 II 中針對「標準」之定義方面，該案小組儘管已認知到歐體—沙丁魚案小組曾表示，《ISO/IEC 指南 2》之名詞定義僅於系爭名詞未於《TBT 協定》附件一特別定義時始適用之，但小組仍應考慮指南就「國際標準」定義所用之「標準」定義，以對「標準」有更全面性的分析，由於此定義係該指南有意作成者<sup>217</sup>。惟上訴機構對小組援引《ISO/IEC 指南 2》有不同意見，重申按《TBT 協定》附件一前言文義，該指南之名詞定義僅限本協定未就相同名詞做成不同定義時有適用，然本案爭端雙方所提上訴爭點未涉於此，故上訴機構並未進一步討論標準定義各要素<sup>218</sup>。

美國—COOL 案僅於小組階段討論《TBT 協定》第 2.4 條，墨西哥主張美國 COOL 法案未以《Codex Stan 1-1985》作為基礎，若依該標準作為基礎，則加拿大與墨西哥出生、飼養而於美國屠宰之牛、豬肉品，可直接標示為原產地為美國<sup>219</sup>。但美國並未主張 COOL 法規未以《Codex Stan 1-1985》作為制定基礎，而係直接主張此標準並不能有效或適當地達成 COOL 法規之合法目的，而適用《TBT 協定》第 2.4 條例外情形<sup>220</sup>。但小組認為國際食品法典委員會所制定之國際標準、準則及建議已受《SPS 協定》明文承認，並認知委員會於食品安全與品質領域所

<sup>214</sup> *Id.* ¶¶ 7.89-7.92.

<sup>215</sup> Appellate Body Report, *EC—Sardines*, ¶¶ 221-223, WTO Doc. WT/DS231/AB/R (adopted Oct. 23, 2002).

<sup>216</sup> *Id.* ¶¶ 224-226.

<sup>217</sup> Panel Report, *US—Tuna II*, ¶ 7.671.

<sup>218</sup> Appellate Body Report, *US—Tuna II*, ¶ 353.

<sup>219</sup> Panel Report, *US—COOL*, ¶ 7.722.

<sup>220</sup> *Id.* ¶ 7.724.



扮演重要角色，為確保案件審理之簡明及效率，該案小組直接認定《Codex Stan 1-1985》係《TBT 協定》所稱之國際標準<sup>221</sup>。

澳洲—菸品素面包裝案中，小組分析 TPP 措施是否為《TBT 協定》第 2.4 條下之標準<sup>222</sup>，其援引美國—鮭魚案 II 上訴機構所述，國際標準之定義應檢視《TBT 協定》中關於「標準」與「國際機構」的定義<sup>223</sup>。首先於標準方面，小組再次引述《TBT 協定》附件一第 2 項之標準定義：「經公認機構所通過，以供共同及重覆性使用，而規定產品或相關製程與製造方法之規則、準則或特性，且其並非強制要求遵守之文件。其亦得包括或純粹處理適用於產品、製程或製造方法之特殊用語、符號、包裝、標記或標示之要求」，並將「標準」拆分成六大子要件檢視之：(1) 文件；(2) 經公認機構所通過；(3) 內容為規則、準則或特性；(4) 有關產品或相關製程與製造方法；(5) 供共同且重覆性使用；(6) 非強制性要求遵守之文件<sup>224</sup>。

首先在文件方面，澳洲—菸品素面包裝案小組認為，「文件」係分析標準是否存在的第一步，可以構成標準的文件，其組成部份或要素應足夠清楚且含有特別易指認者 (distinctive identification)，且若當事方主張可該當相關國際標準之系爭文件乃涵括多種法律措施 (legal instrument)，其個別解決特定範圍且有一定差異之議題，則前述特性則相當重要，即文件之組成部份或要素應足夠清楚且含有特別易指認者<sup>225</sup>。蓋因爾後須進行《TBT 協定》第 2.4 條第二句與第 2.5 條之「國際標準」及「技術性法規」的比較/合致性分析，故關於「文件」之分析相當重要，應先行明確指出文件的組成部分<sup>226</sup>。該案因澳洲未能證明 FCTC 準則 (guideline) 第 11 條及第 13 條外無其他與菸品素面包裝相關之規定，因小組仍須考量所有相關規定，不可忽略任一相關內容，故難認定 FCTC 準則第 11 條及第 13 條合致

---

<sup>221</sup> *Id.* ¶ 7.729.

<sup>222</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.254.

<sup>223</sup> *Id.* ¶ 7.277.

<sup>224</sup> *Id.* ¶¶ 7.279-281.

<sup>225</sup> *Id.* ¶ 294.

<sup>226</sup> *Id.* ¶ 295.

「文件」之子要件<sup>227</sup>。

第二，於「經公認機構所通過」之子要件方面，小組認為標準之「國際」性質係基於規範是否為國際標準機構採納，而國際標準機構之存在須分析機構是否於標準化領域存在公認活動，惟有關採納文件的機構其性質內容，將於判定標準是否具國際性質時一併考慮之，故該階段將僅著重於標準本身而非國際性質<sup>228</sup>。

第三，於內容為「規則、準則或特性」方面，該案小組提及，有關係爭規範是否為「規則、準則或特性」，如《TBT 協定》附件一第 2 段之文字，「規則、準則或特性」該句話之名詞間係用「或」來連接，故滿足三者其一即該當此一子要件<sup>229</sup>。再者，澳洲—菸品素面包裝案小組也提及，依據美國—阿根廷進口油管反傾銷稅落日檢討案（*United States—Sunset Reviews of Anti-Dumping Measures on Oil Country Tubular Goods from Argentina*）上訴機構針對反傾銷協定（*Antidumping Agreement*）內相關文字之分析，其認為規則（*rules*）與準則（*guidelines*）之分別不在於有強制力與否，而在於規則具一般適用性或未來適用性而制定<sup>230</sup>；準則則係依據補貼暨平衡稅措施協定（*Agreement on Subsidies and Countervailing Measures*）第 14 條，被認定為具架構性或特定範圍以衡量效益的內容<sup>231</sup>。該案小組也總結認為準則建立廣義之架構或範圍，在適用上富有一定彈性，而規則具較明確之名詞或措施得以遵循。至於有關「特性（*characteristics*）」之描述，小組說明特性一詞於《TBT 協定》附件一第 2 段所述內容，即「有關產品或其關製程及製造方法之……特性」該描述與同法附件一第 1 段有關技術性法規的描述幾近相同，故可用技術性法規之定義加以分析「特性」一詞，即如同在歐體—石棉案（*European Communities—Measures Affecting Asbestos and Products Containing*

---

<sup>227</sup> *Id.* ¶ 7.330.

<sup>228</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶¶ 7.332-333.

<sup>229</sup> *Id.* ¶ 7.337.

<sup>230</sup> Appellate Body Report, *United States—Sunset Reviews of Anti-Dumping Measures on Oil Country Tubular Goods from Argentina*, ¶ 187, WTO Doc. WT/DS268/AB/R (adopted Dec. 17, 2004) [hereinafter *US—Oil Country Tubular Goods Sunset Reviews*].

<sup>231</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.337.

*Asbestos*) 中上訴機構所認為者<sup>232</sup>，產品之特性係指產品特徵、品質、外觀或其他具指標作用者 (distinguishing mark)，包含產品成分、顏色、大小、形狀、材質、彈性、硬度、可燃性、密度、導電率、密度或黏性等，小組認為二條文所指之特性具相同意涵<sup>233</sup>。其亦認為《TBT 協定》附件一第 2 段第二句中「該文件亦得包括或僅規定適用於產品、製程或製造方法之專門術語、符號、包裝、標記或標示之規定」之標準相關描述，與前段第 2 句之技術性法規描述幾近相同，故可用前述相關定義分析之<sup>234</sup>。FCTC 準則第 11 條及第 13 條兩者皆描述有關菸品素面包裝之建議特性的規定，儘管使用不同之詞彙且內涵不同程度的細節，該等規定仍視為有關產品之準則或特性<sup>235</sup>。

第四，有關於內容是否針對產品或其相關製程與製造方法方面，依澳洲—菸品素面包裝案小組所述，其並未解釋個別名詞，而係說明《TBT 協定》附件一第 2 段中第一句載明「產品或相關製程與製造方法」，而第二句則係說明「適用於產品、製程或製造方法」，兩者文字雖有所出入，且第二句未含下一子要件「供共同且重複性使用」之文字，但考量整體協定內容，第一句與第二句應皆遵循一樣的特定關鍵要件，故無論係第一句或第二句之情狀，同樣回歸考量標準之六大子要件<sup>236</sup>。該案小組直接認定 FCTC 準則中香菸產品或其包裝與銷售之規定，該當「有關產品或相關製程與製造方法」此一要件<sup>237</sup>。

第五，另外在「供共同且重覆性使用」方面，小組認為此要件揭示文件內「供共同且重覆性使用」的產品特性，須基於系爭人或產品時常共有之特定目的，該目的可在特定脈絡之下達成最佳秩序<sup>238</sup>。再者，被主張為「供共同且重覆性使用」之系爭特性應具有一定程度的明確性與特定性，使之得以一致且可預期的方法加

---

<sup>232</sup> Appellate Body Report, *European Communities—Measures Affecting Asbestos and Products Containing Asbestos*, ¶ 67, WTO Doc. WT/DS135/AB/R (adopted Apr. 5, 2001) [hereinafter *EC—Asbestos*].

<sup>233</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.339.

<sup>234</sup> *Id.* ¶ 7.340.

<sup>235</sup> *Id.* ¶ 7.347.

<sup>236</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, at 207 n.979.

<sup>237</sup> *Id.* ¶ 7.336.

<sup>238</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.370.

以執行，若缺乏該程度之明確性與特定性，則無法處理實際或潛在問題，但其明確性與特定性之程度應就問題的不同而個案判斷之<sup>239</sup>。以不考量除 FCTC 準則第 11 條及第 13 條外內容的前提之下，兩條準則以彈性之方式實行素面包裝措施，合致「供共同且重複性使用要件」<sup>240</sup>。

第六，在「不具強制性要求遵守文件」方面，小組認為 FCTC 準則第 11 條及第 13 條之內容而非強制性規定<sup>241</sup>。綜上，該案小組認為因澳洲未能證明 FCTC 準則第 11 條及第 13 條仍須搭配其他相關規定一同分析，故尚難認定該二條規定構成「文件」要件，亦無法認定該等規定為一「標準」<sup>242</sup>。本案小組認為澳洲未詳述 FCTC 準則中關於文件內容，因此小組無法分析是否合致「文件」之要件<sup>243</sup>，故小組認為澳洲無法證明整體 TPP 措施該當標準<sup>244</sup>。

爭端解決小組於解釋「國際標準」定義時，有關於標準是否須透過參與者以「共識決」方式制定或採納，在歐體—沙丁魚案及美國—鮭魚案 II 兩案中小組與上訴機構皆作成相異認定。小組主張解釋《TBT 協定》之「國際標準」定義應依據《ISO/IEC 指南 2》之「標準」定義，認定《TBT 協定》之「國際標準」應限於由國際標準化/標準機構會員達成共識所作成者，而上訴機構則認為應以《TBT 協定》附件一之「標準」定義為準，其認為《TBT 協定》之國際標準定義包含國際標準化/標準機構會員以共識決以外方式制定或採納之標準。

部分學者對國際標準不須基於共識決持不同看法，如依據《馬爾喀什設立世界貿易組織協定》(Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization) 第 9.1 條註腳，如提交討論事項於議決時未受出席會員正式異議，則視同已基於共識作成決定<sup>245</sup>，由此可見共識決對 WTO 的重要性。惟實務上並非所有國際標

<sup>239</sup> *Id.*

<sup>240</sup> *Id.* ¶ 7.388.

<sup>241</sup> *Id.* ¶ 7.395.

<sup>242</sup> *Id.* ¶¶ 7.393-394.

<sup>243</sup> *Id.* ¶ 7.330.

<sup>244</sup> *Id.* ¶¶ 7.396-397.

<sup>245</sup> Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization art. 9.1, Apr. 15, 1994 1867 U.N.T.S. 154, 33 I.L.M. 1144 (1994).

準皆基於共識決所作成，如受 WTO 成認為國際標準機構的 ISO/IEC、CAC、世界動物衛生組織（World Organisation for Animal Health, OIE）與 WHO 等，均未限制會員於議決採納國際標準時應以共識決為之<sup>246</sup>。有學者提出在非共識決狀況下，應有一定限制以確保過既標準受有一定程度支持，爭端解決小組應得檢視系爭非經共識決之國際標準是否至少係經絕對多數決作成，且其內容未經任何利益受特別影響之國家反對<sup>247</sup>。本文以為縱使目前上訴機構作成國際標準不須出於共識決的認定，似也不可完全忽視此一要素，且《2000 年 TBT 委員會決議》同樣強調共識決的重要性<sup>248</sup>，故在判斷國際標準機構性質時仍應稍加考量。

### 第三項、標準是否為國際標準機構所制定及／或採納

歐體—沙丁魚案中，小組提及「國際標準」係由國際機構「發展」之標準<sup>249</sup>，其後，美國—鮪魚案 II 對國際標準機構為詳加描述。美國—鮪魚案 II 中就國際標準機構之定義，該案小組綜合觀察《ISO/IEC 指南 2》中「國際標準組織」、「標準機構」、「組織」及「機構」之定義，其認為國際標準機構係指以他機構或個人作為其組成會員之法律或行政實體，其對內存在既定章程與自有管理階層，對外開放前會員資格予所國家之相關國內機構，並於標準化領域有公認之活動<sup>250</sup>。然而，上訴機構就指南名詞定義主張不同適用方式，其所承認國際標準定義有一要

<sup>246</sup> 依 ISO/IEC 指令第 1 部分第 2.7.3 條規定，若經所有會員之 2/3 投票贊同、且反對票不超過所有會員的 1/4，即可作成採納國際標準的決定。參考：Int'l Org. for Standardization & Int'l Electrotechnical Comm'n, *ISO/IEC Directives, Part 1*, art. 2.7.3 (2015); CAC 方面，按其「程序手冊」第 10.2 條規定，委員會於議決採納或修正標準時，應盡所有可能取得共識，若取得共識失敗則得以投票做成。參考：Codex Alimentarius Commission, *Procedural Manual*, art. 10.2 (2001); OIE 方面，依「世界動物衛生組織一班規則」第 50 條規定，做成採納、修正或廢棄標準之決議時，大會應盡所有可能取得共識，若失敗則得以會員 2/3 投票同意做成。參考：World Org. for Animal Health, *General Rules of the World Organization for Animal Health*, art. 50 (2011); 而 WHO，按「世界衛生組織憲章」第 60.b 條規定，議決採納條約或協定等以外其他事項，應以會員過半數出席並投票而做成。參考：World Health Org., *Constitution of the World Health Organization*, art. 60.b (2006)。

<sup>247</sup> Michael A. Livermore, *Authority and Legitimacy in Global Governance: Deliberation, Institutional Differentiation, and the Codex Alimentarius*, 81 N.Y.U.L. REV. 766, 795-796 (2006)。

<sup>248</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *supra* note 172, ¶ 8.

<sup>249</sup> Panel Report, *EC—Sardines*, ¶ 7.63.

<sup>250</sup> Panel Report, *US—Tuna II*, ¶¶ 7.678-680.

素與小組不同，即採納系爭標準之主體為國際標準「機構 ( body )」即可，並未必須為「組織 ( organization )」。換言之，該採納系爭國際標準之主體僅須為一有特定任務與組成之法律或行政實體即可，無需以他機構或個人作為成員<sup>251</sup>。

此外，美國—鮪魚案 II 上訴機構也就國際標準定義中其他要素內涵作補充：一、所謂標準機構應於標準化領域存在公認活動，如 WTO 成員及國家標準機構的認可證據皆可作為判斷指標，但上訴機構並不認為只有制定出廣泛使用之標準的機構，才得稱作於標準化領域存在公認活動<sup>252</sup>；二、納入考量 2000 年 TBT 委員會決議中開放性原則之內涵，國際標準機構應於標準形塑各階段中，公平地予以開放，包含應確保其會員資格於法律上及事實上均至少開放所有 WTO 會員之相關機構加入<sup>253</sup>。澳洲—菸品素面包裝案則因系爭 TPP 措施並未合致「標準」之定義，故該案小組並未就國際機構相關內容作進一步分析<sup>254</sup>。

如上述，爭端解決小組認為國際標準化/標準機構之會員資格應開放予至少所有 WTO 會員之相關機構。惟應注意到，國際機構一般會依其設立目的與任務限定其會員資格，如聯合國為首以國家為其會員之模式最為常見，而 WTO 成員含有以關稅同盟之身分加入的成員，此類成員因無法具有聯合國成員身份故無法獲得加入 WP.29 之機會。惟此一狀況是否因此代表 WP.29 不具開放性仍有疑慮，由歐體—沙丁魚及美國—COOL 案可知，爭端解決機構認定國際食品法典委員會為國際標準機構<sup>255</sup>，而國際食品法典委員會之會員資格係開放予聯合國會員及 WHO 與聯合國糧食及農業組織之準會員，皆為聯合國相關組織<sup>256</sup>。由此可知，關於關稅同盟會員未能加入聯合國相關組織是否影響開放性原則，爭端解決小組過往曾經出現彈性的認定，但若未來有相關爭議，此問題仍得以爭執之。

---

<sup>251</sup> Appellate Body, *US—Tuna II*, ¶¶ 354-360.

<sup>252</sup> *Id.* ¶¶ 387-394.

<sup>253</sup> *Id.* ¶¶ 373-375.

<sup>254</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶¶ 7.694-7.697.

<sup>255</sup> Panel Report, *EC—Sardines*, ¶¶ 7.66-7.67; Panel Report, *US—COOL*, ¶¶ 7.724, 7.729.

<sup>256</sup> Codex Alimentarius Commission, *Codex Alimentarius Commission (CAC)*, CODEX ALIMENTARIUS COMMISSION, <http://www.fao.org/fao-who-codexalimentarius/committees/cac/about/en/> (last visited Dec. 25, 2019).

#### 第四項、標準是否公諸於眾

就國際標準機構是否將系爭標準公諸於眾，美國—鮪魚案 II 之小組對此認為，由於系爭《AIDCP》決議事項中規定，應將本協定及其決議事項之目的與內容向業者告知，並使本協定成員之相關機構得有效取得資訊，應肯認 AIDCP 有提供系爭標準於公眾<sup>257</sup>。

#### 第四節、學者對國際標準定義之建議

針對國際標準之要件分析，有學者從政府及私人機構參與國際標準機構的狀況給予建議，其認為應改善標準的技術內容及國際標準機構的正當程序，此將更有利於法規調和<sup>258</sup>。從政府角度而言，國際標準乃一解決市場失靈( market failures ) 的有力工具，如解決環保問題或健康及安全風險<sup>259</sup>。但若從私人機構之角度而言，遵循國際標準可能為耗時又繁雜的過程，其更傾向設立私營標準，故在政府及私人機構如何有效參與國際標準機構上，問題相當重要。同樣地，擁有不同資源的國家，同樣在參與國際標準機構上會產生不同的影響力，或將資源放在與自身利益相關的面向<sup>260</sup>。學者認為，除形式上鼓勵遵循國際規範外，WTO 應提供更多指導方針予其會員，雖然 TBT 委員會曾針對國際標準提出六項原則，但此後相關發展卻非常緩慢，對此學者給予以下兩點建議<sup>261</sup>。

首先，學者提出應增加標準的技術內容，即針對六原則中的有效性原則與相關性原則做加強，若標準得基於有力的技術內容，該標準制定機構也可因該標準獲取一定名聲<sup>262</sup>。反之，若標準內容偏離科學與科技，該標準是否得成為國際標準將受到質疑，但仍不可否認政治對於設立標準的影響仍然很大。其二，學者也

---

<sup>257</sup> Panel Report, *US—Tuna II*, ¶¶ 7.695.

<sup>258</sup> Erik Wijkström & Devin Mcdaniels, *supra* note 157, at 1035.

<sup>259</sup> *Id.*

<sup>260</sup> *Id.* at 1035-1036.

<sup>261</sup> *Id.* at 1036

<sup>262</sup> *Id.*

認為不應單純遵循六項原則，透明性及問責性（accountability）才是國際標準的核心<sup>263</sup>。美國—鮪魚案 II 之上訴機構有強調，透明性應適用於標準制訂程序的所有階段，且應開放予所有 WTO 會員參與，事實上許多標準制定機構，常設有會費制度，或者設有正式會員前的過渡期（transit period），該等制度都將限制參與制定標準的程度。在私人標準制定機構方面，學者認為應著重於機構的公開程度（openness）<sup>264</sup>。另外，標準制定過程對於時間相當敏感，若要同時滿足具有充實技術內容，又能有效率地制定標準，實質上相當困難<sup>265</sup>。

學者總結上述，認為完全遵照國際標準之六原則，並不具可行性，改善標準制定過程將有助於國家標準調和標準、公開性、透明性與問責性，使標準更加受到信任，成為國際貿易更穩固之基礎<sup>266</sup>。



---

<sup>263</sup> *Id.* at 1039.

<sup>264</sup> *Id.*

<sup>265</sup> *Id.* at 1040.

<sup>266</sup> *Id.* at 1042.



## 第四章 《電動汽車安全全球技術法規》是否為《技術性貿易障礙協定》下之國際標準

本文於第二章介紹電動車與相關推動政策，以及說明《EVS-GTR》之規範內容，第三章則透過文獻回顧法及 WTO 案例研究法<sup>267</sup>，歸納《TBT 協定》下國際標準之構成要件。聯合國下轄組織 WP.29 於 2018 年 5 月 3 日公布《EVS-GTR》，以求調和電動車市場之技術法規，促進電動車市場的法規一致性，追求組織之加強車輛安全、保護環境、促進能源效率及增強防盜功能等目標<sup>268</sup>。

本章節將分析《EVS-GTR》是否屬於《TBT 協定》下之國際標準，主要參考美國—鮭魚案 II 所揭示之三大要件，即該標準須為技術性貿易障礙協定下之「標準」、該標準為國際標準機構所制定或採納，且該標準須公諸於眾<sup>269</sup>，此三要件亦為澳洲—菸品素面包裝案所援引<sup>270</sup>。是以本章第一節主要分析《EVS-GTR》是否為《TBT 協定》下之「標準」，再於第二節分析《EVS-GTR》是否為國際標準機構所制定或採納，並於第三節分析《EVS-GTR》是否公諸於眾，最後總結本章節之論述。

### 第一節 《電動汽車安全全球技術法規》是否為《技術性貿易障礙協定》下之「標準」

依《TBT 協定》附件一第 2 項，標準係指「經公認機構所通過，以供共同及重覆性使用，而規定產品或相關製程與製造方法之規則、準則或特性，且其並非強制要求遵守之文件。其亦得包括或純粹處理適用於產品、製程或製造方法之特

<sup>267</sup> 洪德欽，前揭註 16，頁 23。

<sup>268</sup> 詳見本文第二章第二節；UNECE, *supra* note 55.

<sup>269</sup> Panel Report, *US—Tuna II*, ¶ 7.664.

<sup>270</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.277.

殊用語、符號、包裝、標記或標示之要求<sup>271</sup>。」美國—鮪魚案 II 上訴機構認為按《TBT 協定》附件一前言文義，該指南之名詞定義僅限本協定未就相同名詞做成不同定義時有適用，是故標準之定義應回歸《TBT 協定》本身<sup>272</sup>。爾後，澳洲—菸品素面包裝案小組首將《TBT 協定》附件一第 2 項所定義之「標準」，拆分成六大要件檢視之，即(1)文件；(2) 經公認機構所通過；(3) 內容為規則、準則或特性；(4) 有關產品或相關製程與製造方法；(5) 供共同且重覆性使用；(6) 不具強制性要求遵守文件<sup>273</sup>。故本節將以澳洲—菸品素面包裝案小組所述之架構與說明，分析《EVS-GTR》是否為《TBT 協定》下之標準。

首先，在系爭規範是否為「文件」方面，澳洲—菸品素面包裝案小組認為，「文件」係分析標準是否存在的第一步，可以構成標準的文件，其組成部份或要素應足夠清楚且含有特別易指認者( distinctive identification )，且若當事方主張可該當相關國際標準之系爭文件乃涵括多種法律措施( legal instrument )，其個別解決特定範圍且有一定差異之議題，則前述特性則相當重要，即文件之組成部份或要素應足夠清楚且含有特別易指認者<sup>274</sup>。蓋因爾後須進行《TBT 協定》第 2.4 條第二句與第 2.5 條之「國際標準」及「技術性法規」的比較/合致性分析，故關於「文件」之分析相當重要，應先行明確指出文件的組成部分<sup>275</sup>。《EVS-GTR》主要處理電動車於使用中或碰撞後產生之潛在風險危機的性能規定<sup>276</sup>，且觀察其規範架構，針對一般電動汽車與重型電動汽車，在性能要求可區分為車輛電氣安全性要求、車輛 REESS 之安裝及功能要求與 REESS 安全性要求等三大面向，而試驗程序部分則可區分為電氣安全與 REESS，《EVS-GTR》所處理之議題多元且廣泛<sup>277</sup>。例如其針對使用中之 REESS 安全性要求面向含有「熱傳播( thermal

<sup>271</sup> TBT Agreement, annex 1.2.

<sup>272</sup> Appellate Body Report, *US—Tuna II*, ¶ 353.

<sup>273</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶¶ 7.279-281.

<sup>274</sup> *Id.* ¶ 294.

<sup>275</sup> *Id.* ¶ 295.

<sup>276</sup> UNECE, *supra* note 6, at 7.

<sup>277</sup> 詳見第二章第三節第三項；*Id.* at 3-5.

propagation)」相關規定<sup>278</sup>，對於配備含可燃電解質之 REESS 的車輛，不得使乘客暴露於由熱傳播引起的危險環境，該熱傳播係由內部短路引起的單電池熱失控 (single cell thermal runaway)。為確保前述要求，應滿足以下《EVS-GTR》第 5.4.12.1 條與第 5.4.12.2 條之規定，即車輛熱失控預先警告指示，以及關於電池、REESS 或車輛中保護乘客免於熱失控危機的功能或特性。不論未來世界各國針對何種議題制定車輛安全法規，可能同時含有《EVS-GTR》之全部面向或僅討論「熱傳播」規定，其皆有可明確對應的架構與內容，若有 WTO 成員對他成員之國內相關法規有所疑慮，主張他成員國國內法應考量相關國際標準《EVS-GTR》，應明確指出《EVS-GTR》組成部分及特別易指認之內容，以便於爭端解決機構進行《TBT 協定》第 2.4 條第二句與第 2.5 條之「國際標準」及「技術性法規」的比較分析。

第二，有關係爭規範是否「經公認機構所通過」，依澳洲—菸品素面包裝案小組認為，標準之「國際」性質係基於規範是否為國際標準機構採納，而國際標準機構之存在須分析機構是否於標準化領域存在公認活動，惟有關採納文件的機構其性質內容，將於判定標準是否具國際性質時一併考慮之，故該階段將僅著重於標準本身而非國際性質<sup>279</sup>，此一子要件將於本章第二節再深入討論之，以下將接續討論第三個子要件。

第三，有關係爭規範是否為「規則、準則或特性」，如《TBT 協定》附件一第 2 段之文字，「規則、準則或特性」該句話之名詞間係用「或」來連接，故滿足三者其一即該當此一子要件<sup>280</sup>。澳洲—菸品素面包裝案小組提及，依據美國—阿根廷進口油管反傾銷稅落日檢討案上訴機構針對反傾銷協定內相關文字之分析，其認為規則 (rules) 與準則 (guidelines) 之分別不在於有強制力與否，而在於規則具一般適用性或未來適用性而制定<sup>281</sup>；準則則係依據補貼暨平衡稅措施協

<sup>278</sup> UNECE, *supra* note 6, art. 5.4.12.

<sup>279</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶¶ 7.332-333.

<sup>280</sup> *Id.* ¶ 7.337.

<sup>281</sup> Appellate Body Report, *US—Oil Country Tubular Goods Sunset Reviews*, ¶ 187.

定第 14 條，被認定為具架構性或特定範圍以衡量效益的內容<sup>282</sup>。該案小組也總結認為準則建立廣義之架構或範圍，在適用上富有一定彈性，而規則具較明確之名詞或措施得以遵循。至於有關「特性 (characteristics)」之描述，小組說明特性一詞於《TBT 協定》附件一第 2 段所述內容，即「有關產品或其關製程與製造方法之……特性」，該描述與同法附件一第 1 段有關技術性法規的描述幾近相同，故可用技術性法規之定義加以分析「特性」一詞，即如同在歐體—石棉案中上訴機構所認為者<sup>283</sup>，產品之特性係指產品特徵、品質、外觀或其他具指標作用者 (distinguishing mark)，包含產品成分、顏色、大小、形狀、材質、彈性、硬度、可燃性、密度、導電率、密度或黏性等，小組認為二條文所指之特性具相同意涵<sup>284</sup>。其亦認為《TBT 協定》附件一第 2 段第二句中「該文件亦得包括或僅規定適用於產品、製程或製造方法之專門術語、符號、包裝、標記或標示之規定」之標準相關描述，與前段第 2 句之技術性法規描述幾近相同，故可用前述相關定義分析之<sup>285</sup>。《EVS-GTR》主要處理一般與重型電動汽車有關電氣安全與 REESS 性能之要求，在不同情狀下 (如使用中或碰撞後) 有不同程度之要求。如《EVS-GTR》第 5.4.5 條中關於外部短路保護之規定，REESS 短路保護控制應終止短路電流，受測機器或 REESS 之外殼溫度應維持穩定，如此一來在短路後，溫度梯度變化也將控制在兩小時間小於 4 度 C<sup>286</sup>。又如上述曾提及之《EVS-GTR》第 5.4.12 條「熱傳播」相關規定，應遵循車輛熱失控預先警告指示，以及關於電池、REESS 或車輛中保護乘客免於熱失控危機的功能或特性等相關說明，若乘客未暴露於熱傳播所生危險中才符合該條規範<sup>287</sup>。由此可知雖文字間未具體說明測試方法，但有說明應達成之目標結果，故本文認為《EVS-GTR》應較相近於準則之定義，在測試方法上具有一定彈性，但可藉條文內容以估量產品品質標準。即便

---

<sup>282</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.337.

<sup>283</sup> Appellate Body Report, *EC—Asbestos*, ¶ 67.

<sup>284</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.339.

<sup>285</sup> *Id.* ¶ 7.340.

<sup>286</sup> UNECE, *supra* note 6, art. 5.4.5.

<sup>287</sup> *Id.* art. 5.4.12.

《EVS-GTR》之部分內容可能不足以構成規定或準則，若以「特性」之定義而言，其包含產品之品質，而《EVS-GTR》第 5.4.12 條熱傳播規定即為確保乘客免於熱失控所生危機，故滿足產品之特性應無疑慮。綜上，《EVS-GTR》之規範可能為準則或特性其一者，該當此一子要件。

第四，系爭規範是否「有關產品或相關製程與製造方法」方面，依澳洲—菸品素面包裝案小組所述，其並未解釋個別名詞，而係說明《TBT 協定》附件一第 2 段中第一句載明「有關產品或相關製程與製造方法」，而第二句則係說明「適用於產品、製程或製造方法」，兩者文字雖有所出入，且第二句未含下一子要件「供共同且重複性使用」之文字，但考量整體協定內容，第一句與第二句應皆遵循一樣的特定關鍵要件，故無論係第一句或第二句之情狀，同樣回歸考量標準之六大子要件<sup>288</sup>。《EVS-GTR》議題涉及電動車之高壓電路安全性、零組件安全性以及 REESS，其皆為電動車之一部份，例如《EVS-GTR》在第 5.3 條以下，其主要規範一般電動汽車 REESS 的安裝要求<sup>289</sup>，可知 REESS 屬於汽車產品本身之一部份，同理，零組件及高壓電路同為電動汽車產品之核心部分，故該子要件應無疑問。

第五，有關係爭規範是否「供共同且重覆性使用」，澳洲—菸品素面包裝案小組認為，此要件揭示文件內「供共同且重覆性使用」的產品特性，須基於系爭人或產品時常共有之特定目的，該目的可在特定脈絡之下達成最佳秩序<sup>290</sup>。再者，被主張為「供共同且重覆性使用」之系爭特性應具有一定程度的明確性與特定性，使之得以一致且可預期的方法加以執行，若缺乏該程度之明確性與特定性，則無法處理實際或潛在問題，但其明確性與特定性之程度應就問題的不同而個案判斷之<sup>291</sup>。觀《EVS-GTR》規範內容，其主要為解決電動車市場安全規範多頭並行而不利於貿易之問題，且其明確針對高壓電路安全性、零組件安全性以及 REESS

---

<sup>288</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, at 207 n.979.

<sup>289</sup> UNECE, *supra* note 6, art. 5.3.

<sup>290</sup> Panel Report, *Australia—Tobacco Plain Packaging*, ¶ 7.370.

<sup>291</sup> *Id.*

等議題加以規範，以達成調和法規之目的<sup>292</sup>。再者，《EVS-GTR》的制定含有追求增強電動車市場滲透率的目的，希冀能夠為整體社會帶來降低空氣污染與減緩氣候暖化的影響，對能源與國家安全有正向影響，甚至創造新的就業機會，預期長期的利益將大於所付出的投資成本，對整體社會存在長期利益，因此更需要法規的調和以幫助目的的達成<sup>293</sup>。惟較可能產生爭議的是，該規範之調和未必考量各國相關法規，且《EVS-GTR》仍為公布未久，故無法確認其是否可達成促進社會利益與電動車貿易之目的，是否合致「供共同且重覆性使用」子要件仍有疑慮。本文認為，《EVS-GTR》係美國與歐盟共同參與者，兩者為汽車市場主要領導國家，兩者間的溝通協調過程具重大意義，縱使未能得知《EVS-GTR》之調和後具體成效，仍可預期該規範能為汽車貿易帶來一定助益。

最後，系爭規範是否為「不具強制性要求遵守文件」方面，WP.29 下制定的法規皆非強制性<sup>294</sup>，故《EVS-GTR》之非強制性質並無疑問。綜上所述，《EVS-GTR》是否合致標準要件，主要須特別注意《EVS-GTR》在構成「文件」的組成部分與特別易於指認者，以及是否具「供共同且重複性使用」性質。

## 第二節 《電動汽車安全全球技術法規》是否為國際標準機構所制定及／或採納

歐體—沙丁魚案上訴機構採納系爭標準之主體為國際標準「機構 (body)」即可，並未必須為「組織 (organization)」。換言之，該採納系爭國際標準之主體僅須為一有特定任務與組成之法律或行政實體即可，無須以他機構或個人作為成員<sup>295</sup>。此外，美國—鮪魚案 II 上訴機構也就國際標準定義中其他要素內涵作補充：一、所謂標準機構應於標準化領域存在公認活動，如 WTO 成員及國家標準

<sup>292</sup> 詳見本文第二章第二節；UNECE, *supra* note 55.

<sup>293</sup> 詳見本文第二章第三節第一項。

<sup>294</sup> 詳見本文第二章第二節第四項。

<sup>295</sup> Appellate Body Report, *US—Tuna II*, ¶¶ 354-360.

機構的認可證據皆可作為判斷指標，但上訴機構並不認為只有制定出廣泛使用之標準的機構，才得稱作於標準化領域存在公認活動<sup>296</sup>；二、納入考量 2000 年 TBT 委員會決議中開放性原則之內涵，國際標準機構應於標準形塑各階段中，公平地予以開放，包含應確保其會員資格於法律上及事實上均至少開放所有 WTO 會員之相關機構加入<sup>297</sup>。

本文中訂定系爭規範《EVS-GTR》的組織為 WP.29，其成員可為聯合國的任何會員國及其建立的任何區域經濟組織，另外具聯合國經濟及社會理事會諮商地位資格認證的非政府組織亦可參與之<sup>298</sup>，此條件合致「一有特定任務與組成之法律或行政實體」應無疑義。

另外，美國—鮭魚案 II 上訴機構提出所謂標準機構應於標準化領域存在公認活動，如 WTO 成員及國家標準機構的認可證據皆可作為判斷指標，但上訴機構並不認為只有制定出廣泛使用之標準的機構，才得稱作於標準化領域存在公認活動。檢視 WP.29 是否合致此一要件，可從其過往於車輛規範標準化之努力觀之，WP.29 的主要目標在於發起且追求旨在全球性地調和與發展車輛技術法規的行動，這些法規以加強車輛安全、保護環境、促進能源效率及增強防盜功能為四大目標，其規範了定期技術檢驗的一致性條件，並且加強了全球經濟關係。WP.29 為全球調和車輛間法規的主要場域，追求消弭國際貿易障礙及促進全球車輛及其零件貿易之目標。又 WP.29 目前已訂立 20 項全球技術法規，且有 20 個以上的非政府組織參與 WP.29 相關活動，包含 ISO 與 IEC 等指標性的國際標準組織<sup>299</sup>，本次《EVS-GTR》亦有美國、日本、歐盟及中國等大國之參與，尤其在汽車領域分別代表兩大聯盟之首的歐美，其參與更名為車輛規範標準化之路予以助力<sup>300</sup>，雖實際上最新的電動車安全規範標準化於各國受採納的成效有待觀察，仍難

---

<sup>296</sup> *Id.* ¶¶ 387-394.

<sup>297</sup> *Id.* ¶¶ 373-375

<sup>298</sup> 詳見本文第二章第二節第二項；UNECE, *supra* note 62, at 3.

<sup>299</sup> 詳見本文第二章第二節第二項；UNECE, *supra* note 63, at 6, 81-82.

<sup>300</sup> 詳見本文第二章第三節第二項；UNECE, *supra* note 6, at 7.

以否決 WP.29 於汽車標準化領域之重要地位。

此外，美國—鮪魚案 II 上訴機構也提出，檢視國際標準機構應納入考量《2000 年 TBT 委員會決議》，國際標準機構應於標準形塑各階段中，公平地予以開放，包含應確保其會員資格於法律上及事實上均至少開放所有 WTO 會員之相關機構加入。雖美國—鮪魚案以檢視開放性原則為主，但為分析的完整性，以下將完整考量《2000 年 TBT 委員會決議》：

1. 透明性 (transparency) 原則：

有關當前工作計畫提案，以及標準、準則與建議之提案及其最終結果，其重要資訊應至少予 WTO 會員境內利害相關團體均得容易取得，使其具適當時間及機會可提出書面意見，該等程序中的資訊應有效傳播<sup>301</sup>。且考量部分開發中國家之資訊技術發展限制，除經由網路發布外，亦應於受請求時提供紙本<sup>302</sup>。WP.29 所訂立之全球技術法規從工作計畫提案，以及標準、準則與建議之提案及其最終結果，皆可於其官方網站取得，故透明性方面應無疑義。

2. 開放性 (openness) 原則

國際標準機構之會員資格應以非歧視態度開放予至少所有 WTO 會員，且於制定一國際標準時，國際標準機構應以非歧視態度提供任何會員有意義地參與標準制定的每一階段程序<sup>303</sup>。WP.29 主要開放聯合國成員以及相關區域經濟組織加入，與上述文字有所出入，WTO 成員含有以關稅同盟之身分加入的成員，此類成員因無法具有聯合國成員身份故無法獲得加入 WP.29 之機會。惟此一狀況是否因此代表 WP.29 不具開放性仍有疑慮，由歐體—沙丁魚及美國—COOL 案可知，爭端解決機構認定國際食品法典委員會為國際標準機構<sup>304</sup>，而國際食品法典委員會之會員資格係開放予聯合國會員及 WHO

<sup>301</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *supra* note 172.

<sup>302</sup> *Id.* ¶ 5.

<sup>303</sup> *Id.* ¶ 6.

<sup>304</sup> Panel Report, *EC—Sardines*, ¶¶ 7.66-7.67; Panel Report, *US—COOL*, ¶¶ 7.724, 7.729.



與聯合國糧食及農業組織之準會員，皆為聯合國相關組織<sup>305</sup>。由此可知，關於關稅同盟會員未能加入聯合國相關組織是否影響開放性原則，爭端解決小組過往曾經出現彈性的認定，但若未來有相關爭議，此問題仍得以爭執之。

### 3. 公正性 (impartiality) 原則與共識性 (consensus) 原則

國際標準機構於制定國際標準過程中，應給予所有 WTO 成員之相關機構具有意義的參與機會，使標準制定過程不會給予特定供應者、國家或區域利益或特權<sup>306</sup>。同時，國際標準機構應建立共識決程序，以求全面考量所有成員之意見並調和衝突<sup>307</sup>。WP.29 或工作協調行政委員會所建議列入議程的各項工作，係由 WP.29 的參加方審查與討論，依據《WP.29 授權條款及程序規則》達成共識後，修改並通過工作計畫<sup>308</sup>。在建立共識決的條件下，可代表 WP.29 參與者的意見有充分予以考慮，具有公正性與共識性原則，縱使歐體—沙丁魚案之小組認為並不須以共識決為前提，但在有共識性的狀況下將更具國際標準機構之充分條件。

### 4. 有效性 (effectiveness) 原則與相關性 (relevance) 原則

為促進國際貿易及避免不必要的貿易障礙，國際標準須具有相關性且有效反映不同國家的監管與市場需求，以及科學與技術發展<sup>309</sup>。國際標準不應扭曲全球市場，對公平競爭產生負面影響，或阻礙創新及科技發展，亦不應給予特定國家或區域特殊待遇<sup>310</sup>。WP.29 於汽車規範標準化領域有重要地位，主因在於全球汽車規範兩大聯盟之首——美國與歐盟皆參與其中，若調和雙方之差異，將有益於全球汽車貿易之發展，避免不必要的貿易障礙。

### 5. 協調性 (coherence)

為避免國際標準間的衝突，國際標準機構應避免與其他機構之工作重複

---

<sup>305</sup> Codex Alimentarius Commission, *supra* note 256.

<sup>306</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *supra* note 172, ¶ 8.

<sup>307</sup> *Id.*

<sup>308</sup> 詳見第二章第二節第四項；UNECE, *supra* note 63, at 22.

<sup>309</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *supra* note 172, ¶ 10.

<sup>310</sup> *Id.*

或重疊，故相互間的合作及協調相當重要<sup>311</sup>。WP.29 本身在國際間也與其他組織共同合作，以推行車輛相關國際或區域標準，合作對象包括 IEC、IEEE、ISO、ISO/IEC、國際汽車工程師學會及保險商實驗室等，以避免安全標準之差異形成貿易障礙與紛爭<sup>312</sup>。

## 6. 發展面向 ( development dimension )

在制定標準的過程中，應特別考慮對開發中國家之侷限，使其得有效參與，亦應尋求促進開發中國家參與機構內標準制訂程序之方式，故國際標準機構中關於能力建構及技術協助之規定在此方面扮演重要角色<sup>313</sup>。WP.29 上層之管理組織為 UNECE 內陸運輸委員會，其為西歐、中歐、東歐、中亞及北美國家共同的經濟合作平台，包含經濟、統計、環境、運輸、貿易、永續能源等領域，委員會為制定並調和各種公約、規範與標準提供區域性的架構，同時委員會的專家們也向東南歐各國與獨立國家聯合體提供技術援助，援助的形式有諮詢服務、培訓班和講習會，以便於交流經驗與最佳實務 ( best practice )<sup>314</sup>。但 WP.29 本身條文並未提及相關規定，UNECE 所涉範圍極廣，其有關能力建構與技術協助之規定能否幫助在汽車領域有需求之國家，仍有待商榷。

## 第三節 《 電動汽車安全全球技術法規 》 是否公諸於眾

就國際標準機構是否將系爭標準公諸於眾，美國—鮭魚案 II 之小組對此認為應將系爭規定之目的與內容向業者告知，並使本協定成員之相關機構得有效取得資訊。WP.29 於 2018 年 5 月 18 日對外公布其內容，並詳列將其系爭規定之目的與內容，使成員與相關機構，甚至國際間皆可有效取得資源。

<sup>311</sup> *Id.* ¶ 12.

<sup>312</sup> 詳見第二章第一節第三項；UNECE, *supra* note 55.

<sup>313</sup> Committee on Technical Barriers to Trade, *supra* note 172, ¶ 13.

<sup>314</sup> UNECE, *supra* note 63, at ii.

## 第四節 小結

上述三節分析《EVS-GTR》是否為《TBT 協定》下之國際標準，並分為三大要件依序分析之。首先，第一個要件為系爭規範是否為《TBT 協定》下之規範，又區分為六個子要件，除國際性質不須於第一階段分析外，《EVS-GTR》係規則、準則或特性，且與產品或相關製程與製造方法相關，又其不具強制性，三者該當其規定，惟應特別注意構成「文件」的組成部分組成部份或要素，是否足夠清楚且含有特別易指認者，若未符合該子要件，則不利於後續關於《TBT 協定》第 2.4 條與第 2.5 條之分析。再者，也應特別注意「供共同且重複性使用」之子要件，雖《EVS-GTR》之規範內容具有一定程度之明確性與特定性，但因未能得知《EVS-GTR》之調和後具體成效，本文雖樂觀看待該規範能為汽車貿易帶來一定助益，惟仍需長期觀察之。

再者，在「《EVS-GTR》是否為國際標準機構所制定及／或採納」方面，應特別注意 WP.29 之開放性與發展面向，如若存在未具國家身份之關稅同盟無法加入 WP.29 之情況，是否即代表機構不具開放性？再者，WP.29 未明確訂定有關於能力建構與技術支援之規範，雖其所屬組織有明確提及相關規定，但是否能在汽車領域實踐之仍有疑慮。

最後，《EVS-GTR》已於 2018 年 5 月將內容公諸於眾，故在第三階段之分析，該當公諸於眾之要件應無疑慮。整體而言有相當大的機率合致《TBT 協定》下之國際標準定義，但仍須注意前述特別提及之處。

## 第五章 結論與展望

由於全球氣候暖化，各國致力減少二氧化碳之排放，紛紛推展電動汽車產業發展政策。惟車輛生產與貿易過程中，時常因技術及法規差異而形成貿易障礙，規範差異致使製造商須耗費大量成本及時間遵循各國不同規範，甚至因而不願生產標準化之車輛至世界各國，對汽車產業發展及貿易形成不利影響。2018年3月14日，WP.29於聯合國第174次會議上，通過《EVS-GTR》，其乃由美國、歐盟、日本與中國共同帶頭制定，為第一個專門規範電動車安全技術之法規，內容主要針對車輛性能訂有技術性法規，同時也規定電動汽車滿足安全性能要求的試驗方法，該法目的在於調和國際上不同體系之安全技術法規，具有重要意義，為實踐組織目標之產物。本文從《TBT協定》相關條文、TBT委員會相關決議、爭端解決機構之報告、WP.29官方資料等文獻進行研究，分析《EVS-GTR》是否符合《TBT協定》下「國際標準」定義，藉此分析該技術性法規能夠達到推展國際貿易之目的，解決各國電動車安全法規差異衍生之問題，消弭不必要之貿易障礙。

首先於本文第二章，藉由一手官方資料及二手學者研究資料，介紹電動車產業、相關推動政策與《EVS-GTR》。首先，本章第一節說明電動汽車定義與類型，以及相關產業推動政策與其衍生之爭議。再者，第二節則開始介紹訂立《EVS-GTR》的組織WP.29，包含其成立背景、會員資格、職權範圍與組織架構。本章第三節則完整詳述本文核心規範《EVS-GTR》，從其訂立背景至記述內容作完整介紹。

本文第三章則透過文獻回顧及WTO案例研究，分析《TBT協定》下國際標準之定義及其構成要件。首先，本章第一節描述《TBT協定》下國際標準的重要性，現今國際標準的重要性日漸提升，可為國際貿易帶來正面效果，但何謂「國際標準」一直未能有明確的答案，故接續藉由《TBT協定》相關條文、TBT委員會相關決議與爭端解決機構之報告等文獻資料分析之。本章第二節介紹《TBT協定》下關於國際標準之規定，包含《TBT協定》第2.4條、第2.5條、第2.2條、

第 5.4 條、附件一第 2 項與附件一第 4 項，另外 TBT 委員會亦有關於國際標準之提案、討論與決議，其中最重要者為《2000 年 TBT 委員會決議》，該決議之地位及其揭示的部分原則也在爾後的爭端解決案件中被提及。在本章第三節討論國際標準相關爭端解決案件，有歐體—沙丁魚案、美國—鮪魚案 II、美國—原產地標示案與澳洲—菸品素面包裝案，分別從案件事實背景至國際標準構成要件分項介紹。其中，美國—鮪魚案 II 上訴機構認為，分析國際標準取決於「標準」與「國際機構」相關定義，澳洲—菸品素面包裝案小組亦引用該見解。澳洲—菸品素面包裝案小組更進一步針對「標準」要件，區分為六個子要件以檢視系爭措施。惟部分學者對於爭端解決機構所認定之內容有些許不同見解與建議，如非共識決、有關於國際標準機構之開放性認定，並建議應加強考量標準的技術內容，並強調透明性與問責性的重要。

第四章為重點分析章節，探討本文主要問題意識，乃根據前一章所分析之國際標準定義及構成要件，檢視甫通過之《EVS-GTR》是否符合「國際標準」定義，以達消弭國際貿易障礙之目的，順利推展電動汽車之國際貿易。據前述分析《EVS-GTR》有極高機率合致國際標準，惟仍需注意以下四個關於其是否為國際標準的關鍵要點。其一，若在未來電動車市場發生常見的貿易爭議，在 WTO 爭端解決程序中進行第 2.4 條與第 2.5 條之分析時，《EVS-GTR》相關規定內容模糊不清而無法清楚釐清規範組成要素，將可能導致其未能真正實質成為重要的國際標準。其二，雖然《EVS-GTR》之規範內容具有一定程度之明確性與特定性，但因未能得知《EVS-GTR》之調和後具體成效，包含其是否能夠有助於為電動車市場帶來正向的社會利益、能源利益與國家安全利益，以及對電動車貿易有正向影響，本文雖樂觀看待該規範在電動車市場扮演的角色，惟仍需長期觀察之。其三，在《EVS-GTR》是否為國際標準機構所制定及／或採納方面，應特別注意 WP.29 之開放性與發展面向，如若存在未具國家身份之關稅同盟無法加入 WP.29 之情況，是否即代表機構不具開放性？其四，WP.29 未明確訂定有關於能力建構與技術支援之規範，雖其所屬組織有明確提及相關規定，但是否能在汽車領域實踐之

仍有疑慮。

近年，台灣電動車市場有顯著成長，電動車法規議題同樣逐漸受到關注，如果《EVS-GTR》可能被視為 TBT 下的國際標準，我國針對電動車訂定相關的技術性法規時，應盡可能基於《EVS-GTR》，若以後發生爭議時，依照《TBT 協定》，技術性法規若基於國際標準則合致性較高。另外，即使制定技術性法規時係基於國際標準，仍應注意《TBT 協定》第 2.1 條、第 2.2 條與其他相關規定，以避免於貿易時衍生爭議。



## 參考文獻

### 中文部分

#### 書籍

車輛研究測試中心，電動車安全入門，初版，頁 11 (2015 年)。

林彩瑜，WTO 制度與實務，二版，頁 172 (2013 年)。

洪德欽，WTO 法律與政策專題研究，二版，頁 23 (2013 年)。

楊培侃，從 WTO「澳洲—菸品素面包裝案」論必要性與合理性作為合法政策空間之衡量標準，收於：楊光華編，第十九屆國際經貿法學發展學術研討會論文集，頁 299 (2019 年)。

#### 期刊

陳信志，台灣智慧電動車推動現況與政策方向，車輛研測資訊，104 期，頁 19 (2015 年)。

#### 法律條文

貨物稅條例，第 12-3 條。

使用牌照稅法，第 5 條。

#### 網際網路

吳湘平，APEC 電動車標準合作促進機制對話會議報導，車安通訊季刊，2014 年，網址：

<http://vsccdms.vsc.org.tw/webfile/Epaper/500000152/File/4a03a8db-a28b-4940-ab13-e19850be3706.pdf> (最後瀏覽日：2020 年 1 月 4 日)。

吳湘平，第 16 屆 APEC 汽車對話會議(Automotive Dialogue)報告，車輛安全審驗中心，網址：

<http://vsccdms.vsc.org.tw/webfile/Epaper/500000083/File/213bdc2b-815d-4690-86fa-e55c81916ffe.pdf> (最後瀏覽日：2018 年 10 月 22 日)。

施冠廷，電動車輛電池系統的驗證與測試，車輛研究測試中心，網址：

[https://www.artc.org.tw/upfiles/ADUpload/knowledge/tw\\_knowledge\\_53008705](https://www.artc.org.tw/upfiles/ADUpload/knowledge/tw_knowledge_53008705)

4.pdf (最後瀏覽日：2020年1月4日)。

財團法人車輛研究測試中心，電動車法規現況，財團法人車輛研究測試中心，2012年，網址：

[https://www.artc.org.tw/chinese/03\\_service/03\\_02detail.aspx?pid=2115](https://www.artc.org.tw/chinese/03_service/03_02detail.aspx?pid=2115) (最後瀏覽日：2019年3月20日)。

陳彥亨、黃敬洲，FMVSS 108 及 E-MARK 法規來源之介紹，車輛研究測試中心，網址：[https://www.artc.org.tw/chinese/03\\_service/03\\_02detail.aspx?pid=1642](https://www.artc.org.tw/chinese/03_service/03_02detail.aspx?pid=1642) (最後瀏覽日：2018年10月22日)。

新華網，我國等牽頭制定的電動汽車安全全球技術法規獲表決通過，新華網，2018年3月21日，網址：[http://www.xinhuanet.com/2018-03/21/c\\_1122570563.htm](http://www.xinhuanet.com/2018-03/21/c_1122570563.htm) (最後瀏覽日：2019年12月28日)。

潘姿羽，禁售燃油車 賴清德：解決空污兼顧能源轉型，中央社，2018年5月9日，網址：<https://www.cna.com.tw/news/afe/201805090072.aspx> (最後瀏覽日：2020年1月4日)。

鄭有青，談電動車觸電安全，車輛研究測試中心，網址：[https://www.artc.org.tw/upfiles/ADUpload/knowledge/tw\\_knowledge\\_401927031.pdf](https://www.artc.org.tw/upfiles/ADUpload/knowledge/tw_knowledge_401927031.pdf) (最後瀏覽日：2019年12月27日)。



## 英文部分

### 書籍

MICHAEL J. TREBILCOCK, *ADVANCED INTRODUCTION TO INTERNATIONAL TRADE LAW* 156 (Edward Elgar Publishing ed., 1st ed. 2015).

### 期刊

Erik Wijkström & Devin Mcdaniels, *Improving Regulatory Governance: International Standards and the WTO TBT Agreement* 1033, 47(5) *JOURNAL OF WORLD TRADE* 1013 (2013).

Michael A. Livermore, *Authority and Legitimacy in Global Governance: Deliberation, Institutional Differentiation, and the Codex Alimentarius*, 81 *N.Y.U.L. REV.* 766, 795-796 (2006).

Panagiotis Delimatsis, *Global Standard-Setting 2.0: How the WTO Spotlights ISO and Impacts the Transnational Standard-Setting Process* 274, 28 *DUKE J. COMP. & INT'L L.* 273 (2018).

### 機構文件

ICTSD, *INTERNATIONAL TRADE GOVERNANCE AND SUSTAINABLE TRANSPORT: THE EXPANSION OF ELECTRIC VEHICLES* (2017),  
<https://www.ictsd.org/sites/default/files/research/international-trade-governance-and-sustainable-transport-mahesh-sugathan.pdf>.

Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME) and the Health Effects Institute (HEI), *State of Global Air 2017: A Special Report on Global Exposure to Air Pollution and its Disease Burden*, HEI, <http://ccacoalition.org/en/resources/state-global-air-2017-special-report-global-exposure-air-pollution-and-its-disease-burden> (last visited Mar. 20, 2019).

International Energy Agency (IEA), *Global EV Outlook 2018 Towards cross-modal electrification*, 10 OECD/IEA (2018),  
<https://www.connaissancedesenergies.org/sites/default/files/pdf-actualites/globalevoutlook2018.pdf>.

International Energy Agency (IEA), *Key CO2 Emission Trends*, IEA 7 (2016),

<https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2017/02/IEA-Key-CO2-Emissions-Trends-2016.pdf>.

Kiran S. Desai, *Electric Vehicles—EU Legal Issues*, MAYER BROWN 2 (2011), <https://m.mayerbrown.com/Files/Publication/e9a77539-8168-4db3-99dd-270efe5dafa8/Presentation/PublicationAttachment/e3b546d3-b681-4769-85d4-3b090b29932b/10950.pdf>.

OECD, *The Cost of Air Pollution: Health Impacts of Road Transport*, OECD 11 (May 21, 2014), <https://dx.doi.org/10.1787/9789264210448-en>.

UNECE, *(China, Japan, the United States of America and the European Union) Second progress report of the Informal Working Group on Electric Vehicle Safety*, at 2, ECE/TRANS/WP.29/2014/87 (Aug. 26, 2014), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp29/ECE-TRANS-WP29-2014-87e.pdf>.

UNECE, *(China, Japan, USA and EU) Fourth progress report of the Informal Working Group on Electric Vehicle Safety*, at 2, ECE/TRANS/WP.29/2016/30 (Dec. 23, 2015), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp29/ECE-TRANS-WP29-2016-030e.pdf>.

UNECE, *(European Union, Japan and United States of America) Proposal for Establishment of Two Informal Working Groups Addressing the Safety and Environmental Requirements for Electric Vehicles to Enhance Regulatory Cooperation Including Developing Global Technical Regulations in the Framework of the 1998 Agreement*, at 2, WP.29-155-38 (Nov. 18, 2011), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/WP29-155-38e.pdf>.

UNECE, *(representatives of the European Union, Japan and United States of America) Proposal for establishing two informal working groups addressing the safety and environmental requirements for electric vehicles to enhance regulatory cooperation including developing global technical regulations in the framework of the 1998 Agreement*, at 7, ECE/TRANS/WP.29/2012/36 (Dec 26, 1011), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp29/ECE-TRANS-WP29-2012-36e.pdf>.

UNECE, *(USA) Terms of Reference of the Informal Working Group on Electric Vehicle Safety*, at 2, ECE/TRANS/WP.29/2012/121 (July 24, 2012),

<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/wp29/ECE-TRANS-WP29-2012-121e.pdf>.

UNECE, *Agreement Concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections*, at 4, ECE/RCTE/CONF/4 (Nov. 13, 1997), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/1997agr/conf4efr.pdf>.

UNECE, *Agreement Concerning the Establishment of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on wheeled Vehicles*, at 6-10, ECE/TRANS/132 (June 25, 1998), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob/tran132.pdf>.

UNECE, *Concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations*, at 8-9, E/ECE/TRANS/505/Rev.3 (Oct. 20, 2017), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2017/E-ECE-TRANS-505-Rev.3e.pdf>.

UNECE, *Concerning the Common Definitions of Vehicle Categories, Masses and Dimensions (S.R. 1)*, at 14, ECE/TRANS/WP.29/1137 (Sept. 15, 2005), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2005/wp29/TRANS-WP29-1045e.pdf>.

UNECE, *Global Technical Regulation on the Electric Vehicle Safety (EVS)*, at 1, ECE/TRANS/180/Add.20 (May 3, 2018), <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/ECE-TRANS-180a20e.pdf>.

UNECE, *Reports of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations on its 174th Session, Reports of the Administrative Committee of the 1958 Agreement on its sixty-eighth Session, Reports of the Executive Committee of the 1998 Agreement on its fifty-second Session, Reports of the Administrative Committee of the 1997 Agreement on its eleventh Session*, ¶ 134 (Apr. 13, 2018), <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/wp29/ECE-TRANS-WP.29-1137e.pdf>.

UNECE, *Reports of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations on its 155th session, Administrative Committee of the 1958 Agreement on its forty-ninth session, Executive Committee of the 1998 Agreement on its thirty-third session, Administrative Committee of the 1997 Agreement on its ninth session*, ¶ 141, at 25, ECE/TRANS/WP.29/1093 (Dec. 16, 2011), <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2011/wp29/ECE-TRANS-WP29-1093e.pdf>.

UNECE, *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), Terms of Reference and Rules of Procedure*, at 4, TRANS/WP.29/690 (Nov. 18, 1999), [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/tor/tor\\_wp29\\_TRANS-WP.29-690e.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/tor/tor_wp29_TRANS-WP.29-690e.pdf).

UNECE, *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29), How it Works, How to Join it*, at 3, ECE/TRANS/NONE/2012/1 (2012), [http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/WP29\\_Blue\\_Book\\_2012\\_ENG.pdf](http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29pub/WP29_Blue_Book_2012_ENG.pdf).

WORLD ECONOMIC FORUM, ENABLING TRADE: ENABLING AUTOMOTIVE TRADE, <http://reports.weforum.org/enabling-trade-from-valuation-to-action/wp-content/blogs.dir/38/mp/files/pages/files/3-enabling-automotive-trade.pdf>.

#### WTO 協定與其他法律條文

7 C.F.R. §§ 60.300, 65.400 (2009).

Agreement on Technical Barriers to Trade, Apr. 15, 1994, 1868 U.N.T.S. 120.

Codex Alimentarius Comm'n, *Codex Stan 1-1985 General Standard for the Labelling of Prepackaged Foods*, art. 4.5 (1985).

Codex Alimentarius Comm'n, *Codex Stan 94-1981 Standard for Canned Sardines and Sardine-type Products*, art. 6.1 (1978).

Codex Alimentarius Commission, *Procedural Manual*, art. 10.2 (2001).

Council Regulation (EEC) 2136/89, of 21 June 1989 Laying Down Common Marketing Standards for Preserved Sardines, art. 2, 1989 O.J. (L 212) 79, 79.

Dolphin Protection Consumer Information Act, 16 U.S.C. § 1385 (1990); 50 C.F.R. §§ 216.91, 216.92 (2000).

Int'l Org. for Standardization & Int'l Electrotechnical Comm'n, *ISO/IEC Directives, Part 1*, art. 2.7.3 (2015).

Int'l Org. for Standardization & Int'l Electrotechnical Comm'n, *ISO/IEC Guide 2: 1991 Standardization and related activities—General Vocabulary* (1991), § 3.2.

Marrakesh Agreement Establishing the World Trade Organization art. 9.1, Apr. 15, 1994 1867 U.N.T.S. 154, 33 I.L.M. 1144 (1994).

Vienna Convention on the Law of Treaties, art. 31.3(a), May 23, 1969, 1155 U.N.T.S. 331.

World Health Org., *Constitution of the World Health Organization*, art. 60.b (2006).

World Org. for Animal Health, *General Rules of the World Organization for Animal Health*, art. 50 (2011).

#### WTO 小組報告

Panel Report, *Australia — Certain Measures Concerning Trademarks, Geographical Indications and Other Plain Packaging Requirements Applicable to Tobacco Products and Packaging*, WTO Doc. WT/DS435/R, WT/DS441/R, WT/DS458/R, WT/DS467/R (adopted Aug. 27, 2018).

Panel Report, *European Communities—Trade Description of Sardines*, WTO Doc. WT/DS231/R (adopted Oct. 23, 2002) [hereinafter *EC—Sardines*].

Panel Report, *United States—Certain Country of Origin Labelling (COOL) Requirements*, WTO Doc. WT/DS384/R, WT/DS386/R (adopted July 23, 2012) [hereinafter *US—COOL*].

Panel Report, *United States—Measures Concerning the Importation, Marketing and Sale of Tuna and Tuna Products*, WTO Doc. WT/DS381/R (adopted June 13, 2012) [hereinafter *US—Tuna II*].

#### WTO 上訴機構報告

Appellate Body Report, *EC—Sardines*, WTO Doc. WT/DS231/AB/R (adopted Oct. 23, 2002).

Appellate Body Report, *European Communities—Measures Affecting Asbestos and*

*Products Containing Asbestos*, ¶ 67, WTO Doc. WT/DS135/AB/R (adopted Apr. 5, 2001).

Appellate Body Report, *United States—Sunset Reviews of Anti-Dumping Measures on Oil Country Tubular Goods from Argentina*, ¶ 187, WTO Doc. WT/DS268/AB/R (adopted Dec. 17, 2004).

Appellate Body Report, *US—Tuna II*, WTO Doc. WT/DS381/AB/R (adopted June 13, 2012).

#### WTO 其他文件

Committee on Technical Barriers to Trade, *Decision of the Committee on Principles for the Development of International Standards, Guides and Recommendations with Relation to Articles 2, 5 and Annex 3 of the Agreement*, Second Triennial Review of the Operation and Implementation of the Agreement on Technical Barriers to Trade, Annex 4, WTO Doc. G/TBT/9 (Nov. 13, 2002).

Committee on Technical Barriers to Trade, *Decisions and Recommendations adopted by the WTO committee on Technical Barriers to Trade since 1 January 1995*, at 16, G/TBT/1/Rev. 12 (Jan. 21, 2015).

Committee on Technical Barriers to Trade, *Issues Concerning International Standards and International Standardization Bodies*, ¶ 4, WTO Doc. G/TBT/W/113 (June 15, 1999).

Committee on Technical Barriers to Trade, *Minutes of the Meeting Held on 1 October 1999*, ¶¶ 54-55, WTO Doc. G/TBT/M/17, (Nov. 12, 1999).

Committee on Technical Barriers to Trade, *On the Conditions for the Acceptance and Use of International Standards in the Context of the WTO Technical Barriers to Trade Agreement*, ¶ 4, WTO Doc. G/TBT/W/87/Rev. 1 (Sep. 30, 1999).

Committee on Technical Barriers to Trade, *Transparency in International Standards Draft U.S. Proposal for a Decision*, ¶ 1, WTO Doc. G/TBT/W/75/Rev.1 (June 17, 1999).

#### 網際網路

Clean Energy Ministerial, About the Clean Energy Ministerial, CLEAN ENERGY MINISTERIAL, <http://www.cleanenergyministerial.org/about-clean-energy-ministerial> (last visited Mar. 20, 2019).

Codex Alimentarius Commission, *Codex Alimentarius Commission (CAC)*, CODEX ALIMENTARIUS COMMISSION, <http://www.fao.org/fao-who-codexalimentarius/committees/cac/about/en/> (last visited Dec. 25, 2019).

Simon Flowers, *How Will the Electric Vehicle Market Rev Up?*, FORBES (July 27, 2018), <https://www.forbes.com/sites/woodmackenzie/2018/07/27/how-will-the-electric-vehicle-market-develop/#60919c7e4056>.

UNCEC, *UNECE>Transport>Areas of Work>Vehicle Regulations>About Us>WP.29 - Introduction*, UNECE, <https://www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html> (last visited Mar. 20, 2019).

UNECE, *UNECE>Transport>Areas of Work>Vehicle Regulations>About Us>FAQ*, UNECE, <https://www.unece.org/trans/main/wp29/faq.html> (last visited Mar. 20, 2019).

