



第 101-02 期

>> 專題報導：

□第 16 屆 APEC 汽車對話會議(Automotive Dialogue)報告 車安中心 吳湘平

本次會議於俄羅斯喀山市(Kazan)之 Tennis Bay Center 會議廳舉行，共有澳大利亞、中國大陸、印尼、日本、南韓、馬來西亞、菲律賓、俄羅斯、中華台北、泰國、美國、越南及印度等 13 國 50 餘位代表與會。大會主席為俄羅斯中央汽車及引擎科學研究院(NAMI)執行長 Mr. Maxim Nagaicev 主持，助理主席為為俄羅斯 NAMI 副執行長 Dr. Boris Kisulenko，會議秘書則為俄羅斯派駐 APEC 秘書處之 Program Director Mr. Alexey Sapetko。我國由交通部路政司李珮芸專員、環保署歐育豪、車安中心吳湘平副處長及車輛中心(ARTC)洪薪茹專員等 4 人與會。本次會議主辦國俄羅斯及美國均未安排雙邊會議，因此會議精簡為 5/28~29 兩天。



APEC 汽車對話會議會場--俄羅斯喀山市之 Tennis Bay Center



我國與會代表左起 ARTC 洪薪茹專員、交通部李珮芸專員、環保署歐育豪及車安中心吳湘平副處長



第 16 屆 APEC 汽車對話會議議場



本次會議主要議題包括：APEC 最近之發展、市場進入工作小組 (Market Access)、法規調和及道路安全工作小組 (Standard harmonization and road safety)、舊車貿易工作小組 (Used car trade)、海關及貿易促進工作小組 (Custom and trade facilitation)、中小企業發展工作小組 (Small & medium enterprises)、汽車資料交換 (Automotive data exchange)、汽車產業及永續發展 (Auto industry and sustainability, 包括替代燃料、電動車、智慧運輸系統、再製汽車零組件等)、先進綠能示範車輛 (Advanced Technology Demonstration Vehicle) 及印度及印尼兩國汽車產業及政策之 Peer Review。其中交通部及車安中心比較關注的是法規調和及道路安全工作小組及先進綠能示範車輛兩大主要議題。

在法規調和及道路安全工作小組議程, 身兼 UNECE WP.29 主席之 Dr. Boris Kisulenko 介紹了 WP.29 下之 1958、1998 及 1997 三個協定之最新發展, 日本代表則介紹日本在 1958 協定下推動 IWVTA (International Whole Vehicle Type Approval, 國際整車型式認證) 之最新狀況, 印度車輛公會 SIAM 則報告 WP.29 下 1958 及 199 協定之法規調和狀況與比較, 美國代表則簡單介紹了 1998 協定下電動車之技術法規 GTR 之發展構想與規劃, 俄羅斯代表則報告了俄羅斯目前的車輛法規與制度現況, 另外美國代表則就「Further harmonization of automotive safety regulation through transparency」做專題報告。

在「Further harmonization of automotive safety regulation through transparency」議題, 去年 APEC 第 15 屆汽車對話會議中美國提出一個三階段藉由透明化來強化 APEC 區域內各國之車輛安全法規調和建議, 第一階段先就幾個車輛產品或領域蒐集各國法規差異及現況, 並於 2012 年 AD1 時討論未來繼續進行之方式。本次會議美國提出包括輪胎、安全玻璃及機車控制與顯示裝置等三項產品, 並提出一份法規要項之表格, 第一階段建議各國在今年第二次會議前就此三項產品法規填寫表格並提供主辦單位或美方彙整, 第二階段希望在今年第二次會議討論各國法規之差異情況, 以及討論是否就更多的車輛產品法規現況進行專案研討, 第三階段則在明年第一次汽車對話會議中舉辦專題研討會, 探討在 APEC 中車輛法規如何藉由透明化提升法規調和。

就目前了解, APEC 區域內各國之汽車安全法規, 包括日本、東南亞、台灣及澳大利亞等國大致為朝向 ECE 法規調和, 而美國與加拿大的汽車安全法規基本上是採用 FMVSS 標準, 與多數 APEC 國家法規並不同, 而且美國車輛安

全認證是採用自我認證制度，在 APEC 國家中算是少數。惟美國相當強勢的提案要了解並比較各國法規差異，以及倡導法規調和之目的為何，是否要藉由推動法規朝向 GTR 法規調和（1998 協定）以與歐洲及日本主導的朝向 ECE 法規調和（1958 協定）抗衡，值得後續密切觀察。

在本次會議中美國另外就電動車法規提出報告，美國與歐盟、日本及大陸已於 2011 年在 1998 協定下針對電動車安全及環保法規成立二個工作小組進行電動車法規之研議，在安全法規方面將著重於車輛碰撞中及碰撞後乘客觸電保護及鋰電池安全性，未來完成的法規即為電動車 GTR（全球技術法規），這項 GTR 法規預定於 2014 年研議完成。由於電動車亦為國內汽車發展重要政策之一，因此未來此 GTR 之發展進度值得我國密切觀察。未來發布的電動車 GTR 因已為歐美日大陸等國所共同研議並採用，可以說是國際統一法規，更可作為國內未來電動車法規導入或調和之重要參考。另一方面，國內部分汽車業者亦積極發展電動車，未來電動車輛或重要零組件輸出歐美日大陸等重要市場勢必面對相關電動車法規，因此建議相關業者與公會能夠積極掌握相關 GTR 發展狀況，或派員參與相關會議以及早了解法規發展與因應。

在「先進綠能示範車輛 Advanced Technology Demonstration Vehicle」議題方面，這項議案美國已推動近兩年，美國於會中報告了去年 11 月各國貿易部長在夏威夷同意的「加速 APEC 區域內替代燃料及先進綠能示範車輛之擴展」文件，建議各國遵循 APEC 部長會議結論調整國內相關規定及賦稅以加速此類車輛之引進與示範。此次會中各國亦分別說明對於此類示範車輛之相關規定，綜合而言，多數 APEC 國家對於此類車輛之引進與示範並無太多法規與稅負之限制，而我國方面原則上支持此倡議，依據國內相關規定，如果引進做為研究、測試及展示等用途，且使用期間在 6 個月以內，依規定得免關稅、貨物稅及營業稅，該等汽車得申請試車牌照，但實際車輛引進時仍須符合我國內相關法規規定，惟製造廠應確保此類引進車輛之安全性。美國原先希望各國於本次會後定期提供調整國內相關法規及賦稅限制之說明，惟大陸及俄羅斯等國認為不應強制要求，因此會議結論改為支持依美國之建議由各國分享該國國內相關規定及賦稅因應情形。預期美國對此結論並不滿意，後續仍將持續推進，而此案未來可能牽涉此類先進綠能示範車輛進口至國內之各項稅務及認證等事宜，因此建議包括財政部、交通部環保署、能源局等主管機關及中心未來仍應密切關注美國後續對此議題之推動措施。

APEC 汽車部門對話會議是 APEC 會員體政府部門及汽車產業間重要之意見與經驗交流分享平台，對於會員體之汽車產業發展及政策形成均有重要幫助，多數 APEC 國家之汽車產業主管機關及公會及業者均派員與會，近年來會議除原先固定參加之國家外，俄羅斯為今年主辦國，亦派多位代表與會，甚至連非 APEC 會員國之印度均已多次派員與會，前兩次會議加拿大及墨西哥亦有代表參加，顯見其對於 APEC 中有關汽車產業及貿易議題十分重視，其中有關各國政府對車輛產業推動政策議題方面，會中包括澳大利亞、韓國、美國、印度及印尼等國家都提出政府推動汽車產業政策及措施報告，相關資訊非常寶貴，非常值得我國政府作為後續推動汽車產業政策之參考。未來國內汽車產業主管機關及公會及業者如能派員與會，相信對於國內車輛產業之推動應有極其正面之效果。

經過近來參與幾次汽車對話會議觀察，會中包括車輛法規調和、電動車安全法規及 Advanced Technology Demonstration Vehicle 倡議等部分議題與車輛安全或法規認證均有極大關連，我國因政治等因素至今仍無法參加聯合國 UNECE WP.29 相關法規調和會議，而汽車對話會議正好可以提供國際車輛法規調和之最新發展與資訊，對我國掌握國際法規調和動向有極大之幫助。另外在法規合作與收斂方面，美國也倡導法規調和，但不希望 APEC 國家一面倒向 ECE 法規，因此提倡 1998 協定 GTR 全球法規，並提倡法規制訂之透明度，可能為是美國與歐盟在 WTO NTB 法規調和議題各自提案爭議之延伸，由於此爭議未來仍對國際間車輛法規調和有所影響，也可作為車安中心辦理車輛法規調和以及協助交通部參與 WTO NTB 相關業務之參考，因此建議交通部及車安中心未來仍應例行性參與 APEC 汽車對話會議。

本次會議除了前述與車安中心較為相關之議題外，也提到國內政府目前積極計畫加入之汎太平洋夥伴協定 (TPP) 概況，據會議資料顯示，目前 TPP 除了原始成員國澳大利亞、汶萊、智利、馬來西亞、紐西蘭、秘魯、新加坡、美國及越南等 9 個國家外，加拿大、日本及墨西哥等國亦表達參與意願。但因 TPP 之各項談判相當複雜費時，因此包括美國等表示不樂見短期內有其他新成員加入，使得相關談判更加複雜並延宕。此情況亦可提供政府參考以為因應。

除此之外，從最近幾次會議中亦可了解 APEC 會議主軸包括區域經濟整合 (REI)，綠色成長 (Green Growth) 以及法規合作與收斂 (Regulatory Cooperation and Convergence)，其中在綠色成長議題方面對於國際上先進技術及綠能車輛之



發展非常重視，近來幾次會議均安排許多專題報告與討論，因此預期未來長期先進技術及綠能車輛之發展，無論技術層面、推動政策層面亦或衍生之問題與困難，都將是未來汽車對話會議重要議題之一，值得國內相關主管機關及業界深入檢視與因應。

由於國內主管機關預算限制，每次汽車對話會議最多只有二位政府代表與會，無法完整掌握及因應會議之各項議題討論，因此建議外交部對於汽車對話會議之政府機關參加人員名額之補助予以增加，並且建議各主管機關應儘可能將與會人員固定，以利長期掌握會議發展動向與因應。另外 APEC 每年有許多會議舉行，而各項會議之準備及舉行雖然十分辛苦，但可顯示我國對於 APEC 的積極參與及結交各國廣大人脈，建議我國亦應多爭取 APEC 相關會議在台灣舉辦。

今年 APEC 會議主辦國是俄羅斯，今年第二次汽車對話會議預定於十月於俄羅斯海參威舉行，詳細會議時間將另行通知。