

## 從 2012 年中國公務車採購目錄 看中國加入政府採購協定之影響與意願

周芷維

今 (2012) 年 2 月 27 日，歐盟商會秘書長 Dirk Moens 針對中國 2012 年公務車採購型錄向中國提出警告，認為中國政府公布的《2012 年度黨政機關公務用車選用車型目錄 (徵求意見稿)》<sup>1</sup> (以下簡稱《目錄》) 中，只選用中國自主品牌之車款，此舉造成貿易保護，歐盟認為中國政府應該使合資與外資企業享有與中國自主品牌平等的待遇<sup>2</sup>；然而，中國卻認為此目錄乃根據 2011 年 11 月公布的《黨政機關公務用車選用車型目錄管理細則》<sup>3</sup> (以下簡稱《細則》) 選出，該《細則》不違反世界貿易組織 (World Trade Organization, 以下簡稱 WTO) 之規定，故《目錄》亦無違反之可能<sup>4</sup>。《細則》中規範黨政機關採購車款應符合研究開發費用的要求，並制定排氣量及價格上限，將合資與外資車款排除於《目錄》之外，此舉造成歐盟不滿，揚言將對中國採取抵制措施<sup>5</sup>。

1994 年關稅暨貿易總協定 (General Agreement on Tariffs and Trade 1994, 以下簡稱 GATT 1994) 第 3.8 條 (a) 款規定，政府採購不受 GATT 1994 之規範<sup>6</sup>，引發此爭端之產品為供政府官員使用之公務車，屬於政府採購之範疇，故不被 GATT 1994 拘束，應適用 WTO 規範下的政府採購協定 (Government Procurement Agreement, 以下簡稱 GPA)，而中國是 WTO 下政府採購協定之觀察員，尚未簽署此協定，理應尚無遵守此協定之義務。然因中國於 2007 年以來，三度向 WTO 提出政府採購協定附錄一之清單，又數度表示會積極爭取加入此協定<sup>7</sup>，故本文欲以中國目前於 GPA 下提出之承諾清單，分析系爭措施有無違反此

<sup>1</sup> 中華人民共和國工業和信息化部，「意見徵集：2012 年度黨政機關公務用車選用車型目錄」，2012 年 2 月 24 日，網址：<http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293832/n11293907/n11368223/14475552.html> (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

<sup>2</sup> 楊芙宜，「中國購公務車排外 歐盟商會揚言報復」，自由電子報，2012 年 3 月 6 日，網址：<http://www.libertytimes.com.tw/2012/new/mar/6/today-e7.htm> (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

<sup>3</sup> 中華人民共和國工業和信息化部，「黨政機關公務用車選用車型目錄管理細則」，2011 年 11 月 18 日，網址：<http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293832/n11293907/n11368223/14325329.html> (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

<sup>4</sup> 財金頻道 金融界，「歐盟商會對抗中國公車採購或採取反制措施」，2012 年 3 月 10 日，網址：<http://finance.jrj.com.cn/2012/03/10065812453518.shtml> (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

<sup>5</sup> 同上註。

<sup>6</sup> 1994 年關稅暨貿易總協定，第 3.8 條 (a) 款：「本條文規定不適用於規範政府機構為政府用途採購物品之有關法規，但其採購之物品不得轉售或供商業性銷售生產使用。」

<sup>7</sup> 中國採購與招標網，「商務部部長陳德銘：將積極推進加入政府採購協定談判」，2011 年 12 月 22 日，網址：[http://www.chinabidding.com.cn/zbw/zxzx/zxzx\\_show.jsp?record\\_id=7626246](http://www.chinabidding.com.cn/zbw/zxzx/zxzx_show.jsp?record_id=7626246) (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

協定之義務，和中國公務車採購措施對於中國加入政府採購協定是否造成影響，再進一步檢視中國究竟有無加入 GPA 之意願。

以下，本文將分為五部分論述，首先，闡述中國加入政府採購協定之進程，和現今尚未加入之原因；接著，簡述系爭措施，以作為後續討論之基礎；接續，以中國 2011 年承諾之修正清單，分析若中國加入此協定，系爭措施有無違反 GPA 之規範；再者，以前述結論探討此事對中國加入 GPA 之影響，並進一步推論中國究竟有無加入政府採購協定之意願；最後做一結論。

### 中國加入政府採購協定之進程

中國於 2001 年加入 WTO 前，即承諾入會工作小組將於加入後成為政府採購協定之觀察員，從 2007 年至今，已三度提出附錄一之清單，包括初始承諾與兩次修正，然因多數 GPA 之會員認為其清單尚須修改以符合其他會員之開放程度，故中國尚無法成為 GPA 之會員。中國於 2001 年入會前即承諾入會工作小組，其會在加入 WTO 後成為政府採購協定之觀察員，並於 2007 年提出初始承諾之開放清單<sup>8</sup>，然初始清單中只開放少數中央機關與其他機關，門檻金額亦高出其他會員許多，且完全未開放次級機關，服務與工程服務項目也僅各開放兩項，造成其他 GPA 會員的不滿；2010 年的第一次修正<sup>9</sup>，中國擴增中央機關與其他機關的開放項目，門檻金額亦改採逐年遞減的方式降低，並大幅擴大服務與工程採購項目的開放，然次級機關仍全不開放；2011 年底的第二次修正<sup>10</sup>，中國只保留數地之次級機關，其他全予開放。然而，多數 GPA 會員仍認為中國於各項目之開放幅度不及眾會員，因總體而言門檻金額仍偏高、保留項目仍多，且認為中國應移除過渡期，故中國尚無法成為 GPA 之會員<sup>11</sup>。

GPA 其他會員對中國列於政府採購協定修正清單之開放幅度仍不滿意，然中國認為以已開發國家之開放標準要求中國並不公平，故談判呈現僵局。中國入會前，其他會員要求其成為政府採購協定之觀察員，是因為他國對中國廣大市場之覬覦，而中國加入政府採購協定之事延宕至今，主要原因為各 GPA 會員認為中國於清單列示之開放幅度相較他會員仍有很大的進步空間<sup>12</sup>。雖然中國認為其

---

覽日：2012 年 4 月 8 日)。

<sup>8</sup> WTO, Accession of the People's Republic of China to the Agreement on Government Procurement, GPA/ACC/CHN/1, Jan. 7, 2008.

<sup>9</sup> WTO, Accession of the People's Republic of China to the Agreement on Government Procurement, GPA/ACC/CHN/16, July 9, 2010.

<sup>10</sup> WTO, Accession of the People's Republic of China to the Agreement on Government Procurement, GPA/ACC/CHN/30, Nov. 30, 2011.

<sup>11</sup> 經濟部國際貿易局，「100 年專題研究-WTO 政府採購協定談判之影響與談判立場研析」，2012 年 1 月 11 日，網址：<http://cwto.trade.gov.tw/cwto/Pages/Detail.aspx?nodeID=512&pid=339882> (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

<sup>12</sup> 劉千郁，「政府採購協議 WTO 通過」，自由時報，2011 年 12 月 17 日，網址：<http://tw.news.yahoo.com/%E6%94%BF%E5%BA%9C%E6%8E%A1%E8%B3%BC%E5%8D%94%E8%AD%B0-%E9%80%9A%E9%81%8E-203801383.html> (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

開發中國家的身分不應與他國以相同標準論之<sup>13</sup>，而政府採購協定第 5 條確實也列示對開發中國家應採取特殊及差別待遇，然他國仍表示中國目前的開放程度與他會員差距過大，如相較於我國，中國所列之門檻金額皆遠高於我國，且其他機關、服務與工程服務所開放之項目皆遠低於我國，中國次級機關尚未開放者也高達二十幾個，而其為數眾多具監管職權的公營、國營事業也仍未開放，故目前仍無法加入政府採購協定<sup>14</sup>。

中國雖明言欲加入政府採購協定，然其爭取加入之作為仍見消極之處，以下本文欲透過其 2011 年於 GPA 下提交之修正清單，分析中國公務車採購措施與政府採購協定之合致性，以推論此事會否對中國加入 GPA 造成影響，並分析中國究竟有無加入此協定之意願。雖中國政府向來對外表態其對加入 GPA 持積極之態度，原本承諾在 2001 年入會後兩年內提出初步清單，然中國卻在 2007 年才提出初始承諾，而近年來中國提出修正清單的頻率愈漸頻繁，雖可做正面解釋其欲加入此協定之意願高漲，然亦可能是受 WTO 之同儕壓力而履行其承諾，且其清單列示的開放幅度一直無法讓他會員滿意。中國目前仍居政府採購協定觀察員之地位，尚無須遵守此協定下之義務，然此措施與政府採購之合致性，卻可能影響中國加入此協定之時程，亦可由此事觀察中國究竟有無加入此協定之意願，故本文以下將先以目前中國於 2011 年提出的承諾清單做為依據，試析系爭措施與政府採購協定之合致性，以進行後續分析。

### 系爭措施簡介

中國因節省成本與環境保育考量制定《細則》，規範黨政機關採購之公務車，需符合研究經費下限、排氣量及價格上限的規定，但《細則》不拘束省部級以上領導幹部公務用車。《目錄》之車款乃根據《細則》之規定所選出，《細則》第 1 條規定，為降低行政成本，推進節能減排，規範黨政機關公務用車採購管理，根據國家有關法律法規，制定本細則<sup>15</sup>，明示以節省和環保為宗旨制定此規範。此外，《細則》規範中國公務車採購研究經費、排氣量、價格之標準，為引起此次爭端之原因，《細則》第 6.2 條規定，具備持續的整車技術研發和產品改進能力，設有產品研發機構，近兩年企業研究開發費用支出佔主營業務收入的比例均不低於 3%<sup>16</sup>；第 7.4 條規定，申報《目錄》的轎車：一般公務用車和執法執勤用車發動機排氣量不超過 1.8 升，價格不超過 18 萬元<sup>17</sup>。另外，根據《細則》第 2

<sup>13</sup> 李海霞，「陳德銘：政府採購協定加入門檻被參加方不斷抬高」，人民網，2011 年 12 月 19 日，網址：<http://mnc.people.com.cn/GB/16642100.html>（最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日）。

<sup>14</sup> 前揭註 11。

<sup>15</sup> 黨政機關公務用車選用車型目錄管理細則，第 1 條：「為降低行政成本，推進節能減排，規範黨政機關公務用車採購管理，根據國家有關法律法規，制定本細則。」

<sup>16</sup> 黨政機關公務用車選用車型目錄管理細則，第 6.2 條：「申報《目錄》的汽車生產企業應符合以下條件：具備持續的整車技術研發和產品改進能力，設有產品研發機構，近兩年企業研究開發費用支出佔主營業務收入的比例均不低於 3%。」

<sup>17</sup> 黨政機關公務用車選用車型目錄管理細則，第 7.4 條：「申報《目錄》的車型應具備以下條件：

條規定，《細則》與《目錄》中涉及的公務用車，單包括黨政機關用於履行公務的機動車輛，包含一般公務用車和執法執勤用車，並不包括省部級以上領導幹部公務用車<sup>18</sup>，部長級幹部仍維持原標準，需採購排氣量 3.0 升以下、價格 45 萬元以內的車款；副省部長級幹部之採購標準則為排氣量 3.0 升以下、價格 35 萬元以內<sup>19</sup>。

### 系爭措施與政府採購協定之合致性

政府採購協定只拘束會員承諾開放之項目，故以下需先檢視若中國成為 GPA 會員，公務車採購是否需受政府採購協定規範，目前中國公務車採購並未被列入保留清單，且依 GPA 第 2.4 條規定，合約價值應以年均採購支出估算。中國於 2011 年提交之修正承諾中表列出，中央政府財物項目之門檻金額由第一年之 50 萬特別提款權 (special drawing right, SDR) (約合台幣 2100 萬元) 遞減至第五年之 20 萬 SDR (約合台幣 840 萬元)，且並無將公務車採購列入保留項目<sup>20</sup>。雖然每年公務車採購得分為數次購買，以達降低單次採購金額之效，然此作法並無法規避 GPA 之拘束，因政府採購協定第 2.4 條規定會員不得以規避本協定之方式分割採購需求，且單一採購需求應以首次合約後十二個月內所有循環性合約估算合約價值，故中國公務車採購金額仍應以年均支出為單位<sup>21</sup>。

以目前資料看來，中國各機關年均公務車採購支出之預決算，雖未必高於其於 2011 年提出之修正清單下承諾的中央政府財物項目之門檻金額，然因以《細則》制定之車款價格上限推估，各機關一年若購買十台公務車便將超過其承諾之門檻金額，加以若中國真能成為此協定之會員，門檻金額想必仍會調降，故中國公務車採購仍可能受到 GPA 之規範。中國黨政機關及行政事業單位年均公務車支出超過人民幣 1000 億元 (約合台幣 4680 億元)，且每年公務用車購置費支出增長率為 20% 以上<sup>22</sup>，然而，中國黨政機關公務用車並非由特定機關統一採

---

申報《目錄》的轎車：一般公務用車和執法執勤用車發動機排氣量不超過 1.8 升，價格不超過 18 萬元，其中機要通信用車發動機排氣量不超過 1.6 升，價格不超過 12 萬元。」

<sup>18</sup> 黨政機關公務用車選用車型目錄管理細則，第 2 條：「本細則所稱公務用車，是指黨政機關用於履行公務的機動車輛，分為一般公務用車和執法執勤用車。一般公務用車是指用於辦理公務、機要通信、處置突發事件等公務活動的機動車輛。執法執勤用車是指用於辦案、監察、稽查、稅務徵管等執法執勤公務的專用機動車輛。公務用車包括轎車、越野車及多功能乘用車。」

<sup>19</sup> 衛強，「工信部原部長李毅中：公車採購目錄不含領導用車」，財訊，2012 年 3 月 10 日，網址：<http://economy.caixun.com/content/20120310/NE036kcg.html> (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

<sup>20</sup> WTO, *supra* note 10.

<sup>21</sup> 政府採購協定，第 2.4 條：「若單一採購需求卻以數個合約決標，或就單一需求之個別部分以數個合約決標，其估算合約價值之基礎如下：(a) 前一會計年度或前十二個月內所簽同類循環合約之實際金額，但儘可能按其後十二個月內預期之數量與金額之變更予以調整；或 (b) 首次合約之後之會計年度或首次合約後之十二個月內所有循環性合約之估算金額。」

<sup>22</sup> 重慶日報，「公車成滋生腐敗的溫床 杜黎明建議加快推進公車改革」，2010 年 3 月 4 日，網址：

[http://big5.ifeng.com/gate/big5/cq.ifeng.com/zhuanti/2012lianghui/ziliao/detail\\_2012\\_03/02/161855\\_0.shtml](http://big5.ifeng.com/gate/big5/cq.ifeng.com/zhuanti/2012lianghui/ziliao/detail_2012_03/02/161855_0.shtml) (最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日)。

購，而各機關分開採購之金額，未必高於其承諾之門檻金額，舉例而言，審計處 2010 年公務用車購置及運行費決算為 1230 萬元（約合台幣 5287 萬元），然其中車輛購置支出只占 115 萬元（約合台幣 538 萬元），另外 1115 萬元（約合台幣 5217 萬元）為車輛運行費，採購支出尚未達到中國目前修正清單所承諾加入協定後第五年的門檻金額 20 萬 SDR（約合台幣 840 萬元），而審計處 2011 年公務用車購置及運行費預算更縮編至 1205 萬元（約合台幣 5640 萬元）<sup>23</sup>，此外，2010 年中醫藥管理局公務用車購置及運行費決算為 93 萬元（約合台幣 434 萬元）、教育部 2011 公務用車購置及運行費預算為 196 萬元（約合台幣 915 萬元）<sup>24</sup>，皆遠低於審計處之預決算。由目前各機關之公務用車預算、決算來看，尚未看到高於門檻金額之機關單位，加上此採購金額尚須扣除省部級以上領導幹部公務用車採購支出，故即便中國加入此協定，公務車採購亦未必受到拘束。但是，以目前《細則》所制定的單一車款價格上限 18 萬元（約合台幣 84 萬元）觀之，各單位若購買十台公務車，便可能超過中國於修正清單承諾加入協定後第五年將降至之門檻金額 20 萬 SDR（約合台幣 840 萬元），因此各機關往後之預算仍有可能超過門檻金額，加以中國若真能加入 GPA，其門檻金額必定會再調降，故各機關之公務車採購，仍可能受到政府採購協定之拘束，因此，以下本文欲檢視，若真有機關之採購金額高於其於政府採購協定下承諾之門檻金額，《細則》之規範究竟有無違反 GPA 之要求。

政府採購協定規範會員須於承諾項目遵守國民待遇原則，《細則》設立研究開發費用佔營業收入之比例和車款及價格的限制，使合資與外資企業面臨較差的待遇，構成政府採購協定第 3.1 條 (a) 款之違反。歐盟認為合資與外資企業於公務車採購一事與中國自主品牌沒有受到平等對待，主要是因為《細則》第 6.2 條規定，企業研究開發費用支出佔主營業務收入的比例不得低於 3%，由於合資與外資企業之研發機構多設於國外之總公司，而合資與外資企業多直接將外國車型引入國內生產，故難達研究支出之標準<sup>25</sup>。另外，第 7.4 條規定，一般公務用車和執法執勤用車發動機排氣量不得超過 1.8 升，價格不得超過 18 萬元，而合資與外資企業車款之一般設計及價位，多難以同時符合此二需求<sup>26</sup>。政府採購協定第 3.1 條 (a) 款規定，就本協定適用範圍內關於政府採購之一切法律、規章、程序及實務，各締約國應立即且無條件對提供締約國之產品或服務之其他簽署國之產品、服務及供應商，賦予不低於國內產品、服務及供應商之待遇<sup>27</sup>。上述兩項《細則》之規範，雖然同樣適用於自有品牌及合資與外資企業，

<sup>23</sup> 蔣彥鑫，「去年公車花 1230 萬 審計署養公車 5.4 萬每輛」，新京報，2011 年 7 月 12 日，網址：<http://auto.sina.com.cn/news/2011-07-12/0727802549.shtml>（最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日）。

<sup>24</sup> 吳晶，「教育部“三公經費”實際開支逐年遞減」，新華網，2011 年 7 月 10 日，網址：[http://news.xinhuanet.com/politics/2011-07/10/c\\_121647288.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2011-07/10/c_121647288.htm)（最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日）。

<sup>25</sup> 南風金融網，「歐盟商會抗議中國“史上最強”公車採購目錄或採取反制措施」，2012 年 3 月 3 日，網址：<http://www.nfinv.com/2012/03/03/173413.html>（最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日）。

<sup>26</sup> 同上註。

<sup>27</sup> 政府採購協定，第 3.1 條 (a) 款：「就本協定適用範圍內關於政府採購之一切法律、規章、程

然因相較於研發費用占營業收入比例多高於 3% 的自有品牌，輸入國外車型的合資與外資企業難符合此標準，確實造成事實上的歧視，且合資與外資企業車款之一般設計和價位多與《細則》之規範相違，難言中國不是為了將合資與外資企業之車款排除於公務車採購選擇之外，此舉使合資與外資企業面臨較差的待遇，故構成政府採購協定下國民待遇原則之違反。

針對違反國民待遇原則之控訴，中國可能以環保訴求辯駁排氣量上限之爭議、以政府官員示範採購價廉之車型做為採購低價公務車之原因，並以品質保證說明研發成本下限之規範，然對此回應，歐盟得以排氣量低未必環保、研究成本高不必然符合性能要求作為反駁，此外，若中國公務車採購之立法理由為真，亦無法解釋為何給予省部級以上領導幹部採購車款相異的標準。面對給予合資與外資企業較差待遇的控訴，中國可能以立法目的作為各項要求之解釋，《細則》第 1 條明示此採購措施乃為滿足降低行政成本與達環保訴求為考量，故針對排氣量不得超過 1.8 升之規定，中國得以環保為由正當化其規範，示政府以身作則購置排氣量低之車型。而採購車款價格需低於 18 萬元之規定，中國可解釋為，此乃黨政機關為弭平過往政府官員使用豪華車款引發之浪費公帑抨擊聲浪<sup>28</sup>所做的變革，鼓勵各機關官員採購樸實車型。此外，研究開發費用支出佔主營業務收入的比例不得低於 3% 之要求，中國官方亦可解釋為，企業持續研究開發所生產之車款，就採購品質而言較有保障。針對上述辯駁，歐盟得以中國能採用不歧視之作法達成降低行政成本與節能排碳之目的，若以環保訴求為考量，排氣量 2.0 升之車款未必較 1.8 升之車款不環保，中國可以擬定更具體的規範，諸如採用耗油量低、節能之車款，而研究開發費用下限之規定，也未必能確保黨政機關購入品質較好的車款，中國政府得以明確列出所要求的性能，便不會將外資與合資企業車型全數排除於《目錄》外。更重要的是，省部級以上領導幹部得以採購排氣量、價格皆較高之車款，亦與《細則》之立法目的背道而馳，確實於事實上造成對合資與外資企業的歧視，違反政府採購協定下的國民待遇原則。

### 系爭措施對中國加入政府採購協定之影響與其加入意願之分析

中國若修改《細則》使公務車採購措施符合其加入 GPA 後須遵守之義務，則對其加入此協定之談判便不會造成影響，然中國目前之態度為欲維護公務車採購措施，但若將公務車採購列入政府採購協定下之保留清單，以歐盟對此事之關切，便可能對中國加入 GPA 之談判造成負面影響。面對公務車採購規範可能違反中國加入 GPA 後須符合之義務，中國得以作二選擇，其一是修改《細則》之規範，使公務車採購目錄得以加入合資與外資企業之車款，則此事對其加入

---

序及實務，各締約國應立即且無條件對提供締約國之產品或服務之其他簽署國之產品、服務及供應商，賦予不低於下述之待遇：(a) 賦予國內產品、服務及供應商之待遇。」

<sup>28</sup> 前揭註 22。

協定便全然不會造成影響。然而，就目前中國之態度觀之，其修改措施之可能性不大<sup>29</sup>，故若中國亟欲維護公務車採購之規範，則可將公務車採購列入政府採購協定之保留清單，則此項目便無須受到政府採購協定之拘束，然而，由於歐盟日前表態針對中國公務車採購單購置中國自主品牌之不滿，可見其於此事之重視，若中國執意將公務車採購加入保留清單，可預見其加入政府採購協定談判時程將會延宕。

一國若具簽署國際協定相當之意願，必然會盡力調合其國內措施以符合國際協定之規範，中國雖聲明其極欲加入政府採購協定，然卻採行背離政府採購協定規範之公務車採購措施，並表明其沒有加入 GPA，故不用受該協定規範，並無考量其身為政府採購協定觀察員之身分，且全無修改措施之打算，此舉或可解釋為中國對加入 GPA 之意圖並不強烈。中國公務車採購措施因給予合資與外資企業較差的待遇，違反 GPA 下的國民待遇原則，雖然其目前之觀察員身分並無符合政府採購協定規範之義務，然若一國家對加入國際組織或簽署國際協定持正面積極之態度，理應會竭力調合國內措施使其符合國際規範，而中國執意採取可能違反 GPA 之措施，且中國官方嚴正聲明，其未加入政府採購協定，對本國產品當然具有優先使用權<sup>30</sup>，顯然全然未將該國作為 GPA 觀察員之身份納入考量，歐盟商會也表示，中國公務車採購措施與中國政府一直以來為加入政府採購協定營造的開放形象不相符<sup>31</sup>，故從此舉或可推論，其實中國對加入政府採購協定之意圖並不強烈，提交修正清單只是為了符合其入會之承諾，以及受其他 WTO 會員壓力下之應對作為，若真如此，即便從前述推論可知中國若不願修改此措施、或將公務車採購列入協定下之保留清單，可能造成其加入協定談判之延宕，然若中國其實無積極加入政府採購協定之意圖，拖延加入該協定之時程，或許本在中國考慮之中。

## 結論

中國若不修改其公務車採購措施，可能造成加入協訂時程之延宕，然以中國對此事的態度觀之，加入 GPA 或許並不像其過往表態那麼重要。中國公務車採購措施使合資與外資企業受到歧視之待遇，若其機關採購預算高過門檻金額，可能構成政府採購協定之違反，雖然其尚未加入政府採購協定，無須遵守 GPA 下之義務，但因歐盟表達對此事的關切，中國又不願修改其措施，即便將公務車採購列入保留清單，亦可見此事將造成中國加入政府採購協定談判之延宕。然中國雖具備政府採購協定觀察員之身分，其針對公務車採購措施之表態一直

<sup>29</sup> 楊玉國，「中汽協稱公務車採購目錄未違反 WTO 規則」，國際在線，2012 年 3 月 9 日，網址：<http://big5.cri.cn/gate/big5/yahoo.cri.cn/27824/2012/03/09/3245s3593582.htm>（最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日）。

<sup>30</sup> 前揭註 19。

<sup>31</sup> 崔建芳，「反對公車採購目錄 歐盟商會再提新理由」，新浪網，2012 年 3 月 14 日，網址：<http://auto.sina.com.cn/news/2012-03-14/1111935062.shtml>（最後瀏覽日：2012 年 4 月 8 日）。

未將此協定之義務納入考量，或可推論其對加入 GPA 之意願不甚強烈，只是因為受 WTO 他會員之要求提交承諾清單，則此事若造成談判時程之延宕，或許亦為中國所樂見。

