



VNU Journal of Science: Legal Studies

Journal homepage: <https://js.vnu.edu.vn/LS>



Original Article

## Automobile-related Disputes at the World Trade Organization and Recommendations for Vietnam

Nguyen Ngoc Ha\*, Pham Thi Huong Ly

*Diplomatic Academy of Viet Nam, 91 Chua Lang, Hanoi, Vietnam*

Received 23 February 2022

Revised 28 May 2022; Accepted 18 June 2022

**Abstract:** Automobile-related measures issued by some Members have been sued in a number of disputes in the World Trade Organization (WTO). The study of these disputes will be of practical significance to Vietnam, because, in recent times, Vietnam has promulgated and applied many regulations and policies to promote the development of this important industry. The article provides an overview of all automobile-related disputes brought to the WTO, focusing on analyzing a number of essential legal issues resolved in these disputes. On this basis, the article offers some suggestions to ensure that the promulgation and application of Vietnamese regulations and policies related to its automotive industry are compatible with its international commitments.

*Keywords:* Automotive industry; dispute settlement; world trade organization; Vietnam.

\* Corresponding author.

*E-mail address:* [hann@ftu.edu.vn](mailto:hann@ftu.edu.vn)

<https://doi.org/10.25073/2588-1167/vnuls.4443>

# Tranh chấp về ô tô được giải quyết tại Tổ chức Thương mại Thế giới và lưu ý đối với Việt Nam

Nguyễn Ngọc Hà\*, Phạm Thị Hương Ly

*Học viện Ngoại thương, 91 Chùa Láng, Hà Nội, Việt Nam*

Nhận ngày 23 tháng 2 năm 2022

Chỉnh sửa ngày 28 tháng 3 năm 2022; Chấp nhận đăng ngày 18 tháng 6 năm 2022

**Tóm tắt:** Những biện pháp của một số Thành viên đối với ô tô đã bị khởi kiện trong không ít vụ tranh chấp tại WTO. Việc nghiên cứu những vụ tranh chấp này sẽ có ý nghĩa thiết thực đối với Việt Nam, khi, trong thời gian gần đây, Việt Nam đã ban hành nhiều quy định, chính sách để thúc đẩy sự phát triển của ngành công nghiệp quan trọng này. Vì vậy, bài viết tập trung nghiên cứu các tranh chấp về ô tô được đệ trình l quan Giải quyết Tranh chấp của WTO, trong đó phân tích để làm rõ một số vấn đề pháp lý chính được giải quyết. Từ đó, bài viết đề xuất những kiến nghị để đảm bảo việc ban hành và áp dụng các chính sách, quy định dành cho ngành công nghiệp ô tô trong nước phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam.

*Từ khóa:* Ngành công nghiệp ô tô; giải quyết tranh chấp; tổ chức Thương mại Thế giới; Việt Nam

## 1. Mở đầu

Ngành công nghiệp ô tô đã chứng tỏ được vị trí và vai trò quan trọng của mình trong sự phát triển kinh tế - xã hội của một số quốc gia trên thế giới. Hàng năm, ngành ô tô đóng góp không nhỏ vào tổng sản phẩm quốc dân (GDP) của nhiều nước, như: năm 2019, giá trị đóng góp của ngành này vào GDP của Trung Quốc là 5%; của Đức là 4%; của Hoa Kỳ là 3,25%; của Thái Lan là 12% GDP,... Tại Việt Nam, năm 2019, ngành công nghiệp ô tô cũng chiếm tới 3% GDP cả nước [18].

Ngành công nghiệp ô tô là một trong những ngành tích cực tham gia vào thương mại quốc tế. Theo thống kê của Tổ chức Thương mại Thế giới (The World Trade Organization, WTO), trong năm 2019, ngành này đã xuất khẩu 1.502 tỉ USD và nhập khẩu là 1.527 tỉ USD, chiếm khoảng 7.9% kim ngạch xuất - nhập khẩu toàn thế giới

[20]. Đây là những con cho thấy vị thế quan trọng của ngành trong trao đổi, giao thương quốc tế. Với từng quốc gia, ngành công nghiệp ô tô thường được coi là ngành công nghiệp đi đầu, kéo theo sự phát triển của nhiều ngành công nghiệp khác (như cơ khí, cao su, nhựa, da, điện tử, công nghệ thông tin,...). Vì vậy, sự phát triển của ngành này được coi là một trong những yếu tố tích cực góp phần tạo việc làm, nâng cao đời sống của người lao động trực tiếp trong ngành cũng như những ngành có liên quan, từ đó, thúc đẩy sự tăng trưởng chung của nền kinh tế.

Vai trò quan trọng của ngành công nghiệp ô tô với từng quốc gia và với thương mại quốc tế dẫn đến việc một Thành viên WTO áp dụng biện pháp thương mại nhằm bảo hộ nền sản xuất trong nước, khuyến khích hoạt động xuất khẩu và hạn chế nhập khẩu ô tô, linh kiện ô tô,... đều có thể tác động mạnh tới một hoặc một số Thành viên WTO khác. Vì vậy, trong thời gian qua, nhiều

\* Tác giả liên hệ.

*Địa chỉ email:* hann@ftu.edu.vn

<https://doi.org/10.25073/2588-1167/vnuls.4443>

tranh chấp về ô tô đã được đưa ra giải quyết tại Cơ quan Giải quyết Tranh chấp (*Dispute Settlement Body*, DSB) của Tổ chức này. Gần đây, Việt Nam cũng đã thực hiện một số biện pháp tác động đến ngành công nghiệp ô tô, nên việc nghiên cứu những vụ tranh chấp về ô tô được giải quyết tại DSB có thể giúp Việt Nam rút ra được một số bài học cần thiết trong việc xây dựng và thực hiện các chính sách hay quy định có liên quan. Vì vậy, bài viết này sẽ tập trung phân tích những vấn đề pháp lý đặt ra từ các vụ tranh chấp về ô tô được giải quyết tại WTO, từ đó, rút ra những lưu ý đối với Việt Nam. Cụ thể:

## 2. Giới thiệu về những tranh chấp liên quan đến ô tô được giải quyết trong khuôn khổ của Tổ chức Thương mại Thế giới

Thực trạng các vụ tranh chấp về ô tô được giải quyết tại WTO từ năm 1995 đến nay cho thấy một số đặc điểm như sau:

*Thứ nhất, nhiều vụ tranh chấp về ô tô đã được đệ trình lên DSB*

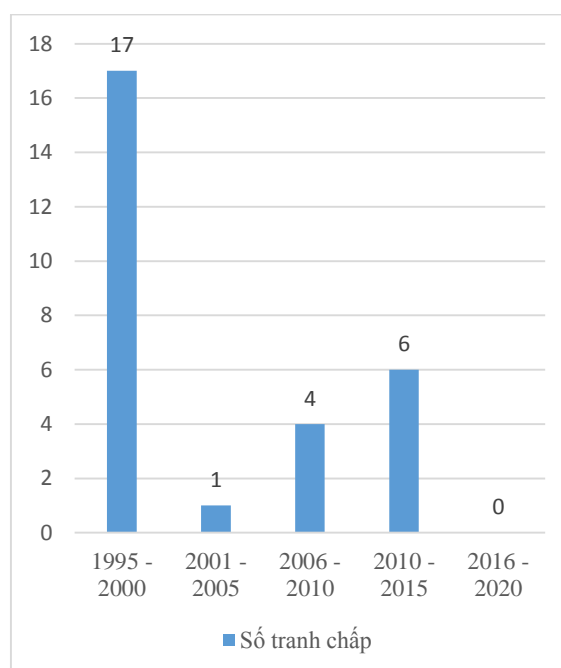
Tính đến tháng 12/2021, đã có tổng cộng 28 tranh chấp xảy ra liên quan đến ngành công nghiệp ô tô, chiếm khoảng 4,6% tổng tranh chấp tại WTO [19]. Đây được coi là một trong những lĩnh vực phát sinh nhiều tranh chấp nhất trong khuôn khổ Tổ chức này (một số lĩnh vực có nhiều tranh chấp khác là: sắt, thép, nhôm và sản phẩm có liên quan (62 vụ tranh chấp); may mặc (27 vụ tranh chấp)...[19]). Tỷ trọng không nhỏ của tranh chấp về ô tô được đệ trình lên giải quyết tại WTO cho thấy thực tế một số Thành viên đã sẵn sàng khởi kiện Thành viên khác vì những biện pháp thương mại về ô tô mà Thành viên đó áp dụng làm ảnh hưởng đến lợi ích quốc gia và ngành công nghiệp ô tô nội địa của họ.

Các vụ tranh chấp về ô tô được giải quyết tại WTO từ rất sớm. Tranh chấp đầu tiên là vụ *Hoa Kỳ - Áp thuế nhập khẩu ô tô từ Nhật Bản theo Mục 301 và 304 của Đạo luật Thương mại năm 1974* theo đó, chỉ gần năm tháng sau khi WTO được thành lập, Nhật Bản đã khởi kiện Hoa Kỳ vì cho rằng một số biện pháp thuế đánh vào ô tô nhập khẩu từ Nhật Bản của Hoa Kỳ vi phạm quy

định của WTO (trong đó có Điều I và II của Hiệp định chung về Thuế quan và Thương mại (*General Agreement on Tariffs and Trade*, GATT năm 1994)). Sau đó, liên tiếp nhiều vụ tranh chấp đã diễn ra liên quan đến những biện pháp mà một số Thành viên áp dụng đối với ô tô. Chỉ trong vòng sáu năm từ 1995 - 2000, 17 vụ tranh chấp về ô tô được các Thành viên khởi kiện lên DSB. Số tranh chấp về ô tô giảm đáng kể trong khoảng thời gian năm 2001 - 2005 và tăng dần trở lại trong giai đoạn 2006 - 2015. Vụ kiện gần đây nhất liên quan đến ngành ô tô được đưa ra WTO vào ngày 21/05/2014 (*xem Biểu đồ 1*).

Biểu đồ 1. Số tranh chấp về ô tô được giải quyết tại WTO giai đoạn 1995-2021

(Đơn vị: Vụ tranh chấp)



Nguồn: Các tác giả tổng hợp từ: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_subjects\\_index\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_subjects_index_e.htm) (truy cập ngày 10/01/2022).

Trong tổng số 28 vụ, có 09 vụ tranh chấp về các biện pháp áp dụng đối với ô tô nhập khẩu, 07 vụ về các biện pháp ảnh hưởng tới hoạt động nhập khẩu phụ tùng ô tô và 12 vụ về cả hai vấn đề trên [19].

*Thứ hai, nguyên đơn trong các vụ tranh chấp phần lớn là nước phát triển và bị đơn phần lớn là nước đang phát triển.*

Các tranh chấp liên quan đến ngành công nghiệp ô tô từ khi WTO được thành lập đến nay phần lớn được khởi kiện bởi các quốc gia có nền kinh tế phát triển như Hoa Kỳ (10 vụ), Liên minh châu Âu (08 vụ), Nhật Bản (07 vụ)... Trong khi đó, các quốc gia đang phát triển chủ yếu tham gia với tư cách bị đơn, như: Brazil (05 vụ), Trung Quốc (05 vụ), Indonesia (04 vụ)... (xem Bảng 2).

Bảng 2. Số tranh chấp về ô tô được các quốc gia đưa ra giải quyết tại WTO giai đoạn 1995 - 2021

(Đơn vị: Số vụ tranh chấp)

Thành viên	Nguyên đơn	Bị đơn	Tổng
Ấn Độ	1	2	3
Ba Lan	0	1	1
Brazil	0	5	5
Canada	1	2	3
EU	8	0	8
Hoa Kỳ	10	2	12
Indonesia	0	4	4
Nhật Bản	7	0	7
Nga	0	3	3
Philippines	0	1	1
Trung Quốc	1	5	6
Úc	0	2	2
Ukraine	0	1	1

Nguồn: [https://www.wto.org/english/tratop\\_e/dispu\\_e/dispu\\_subjects\\_index\\_e.htm](https://www.wto.org/english/tratop_e/dispu_e/dispu_subjects_index_e.htm) (truy cập ngày 10/08/2021).

Có tới 16 tranh chấp xảy ra giữa nước phát triển và nước đang phát triển, 10 tranh chấp giữa

các nước phát triển với nhau và chỉ 02 tranh chấp xảy ra giữa các nước đang phát triển với nhau.

*Thứ ba, phần lớn tranh chấp được giải quyết đã dẫn đến kết luận bị đơn vi phạm quy định của WTO.*

Trong số 28 vụ tranh chấp về ô tô được giải quyết tại DSB thì 17 vụ (chiếm hơn 60%) có phán quyết của Ban hội thẩm hoặc Cơ quan Phúc thẩm; 06 vụ (chiếm hơn 21%) được giải quyết tại giai đoạn tham vấn; 03 vụ yêu cầu tham vấn được rút lại, biện pháp bị khiếu kiện chấm dứt hoặc các bên đạt được giải pháp chung; có 02 vụ tuy Ban hội thẩm đã được thành lập nhưng chưa xác định được hội thẩm viên nên đến nay vẫn chưa được tiếp tục giải quyết.

Trong 17 vụ tranh chấp được giải quyết tới giai đoạn Ban hội thẩm/Cơ quan Phúc thẩm, nguyên đơn đưa ra những khiếu kiện xoay quanh nhiều vấn đề. Cụ thể: nguyên đơn cho rằng biện pháp của bị đơn vi phạm: i) nguyên tắc đối xử tối huệ quốc (*Most Favoured Nation*, MFN) theo Điều I.1 của GATT năm 1994 (08 vụ); ii) nguyên tắc đối xử quốc gia (*Nation Treatment*, NT) theo Điều III của GATT năm 1994 (12 vụ); iii) Điều II của Hiệp định về các Biện pháp Đầu tư liên quan đến Thương mại (*Agreement on Trade-Related Investment Measures*, TRIMs) (11 vụ); iv) Điều XI của GATT năm 1994 về hạn chế định lượng (06 vụ); v) Hiệp định về Chống bán phá giá (*Anti-Dumping Agreement*, ADA) (02 vụ); vi) Hiệp định Trợ cấp và các biện pháp đối kháng (*Agreement on Subsidies and Countervailing Measures*, SCM) (10 vụ); vii) Hiệp định Tự vệ (*Agreement on Safeguards*, SG) (01 vụ); viii) Cam kết gia nhập của một số Thành viên (02 vụ)... Kết quả của những vụ tranh chấp nêu trên đa phần đều nghiêng về kết luận bị đơn đã vi phạm quy định của WTO và bị đơn không thể viện dẫn ngoại lệ của GATT năm 1994 để bảo vệ cho quyền lợi của mình.

Số liệu thống kê nêu trên cũng cho thấy, để thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô trong nước phát triển cũng như để hạn chế cạnh tranh từ ô tô nhập khẩu, nhiều biện pháp khác nhau đã được ban hành và áp dụng. Sự đa dạng của những biện pháp, mà sau đó bị coi là vi phạm quy định của

WTO, đã làm cho lĩnh vực ô tô là một trong những lĩnh vực đặc thù, phản ánh đặc trưng phát triển của ngành công nghiệp này. Đây cũng là điều mà một Thành viên cần lưu ý khi xây dựng và thực hiện những quy định, chính sách về phát triển công nghiệp ô tô của mình nhằm đảm bảo những quy định, chính sách đó phù hợp với nhiều cam kết khác nhau tại WTO.

### 3. Một số vấn đề pháp lý chính đặt ra trong những vụ tranh chấp về ô tô được giải quyết tại WTO

Như ở phần trên đã trình bày, các tranh chấp về ô tô được giải quyết đến giai đoạn hội thẩm/phúc thẩm cho thấy biện pháp mà bị đơn áp dụng vi phạm nhiều quy định cụ thể trong những hiệp định có liên quan của WTO. Vì dung lượng không cho phép, phần này sẽ chỉ tập trung làm rõ những trường hợp vi phạm liên quan đến: i) nguyên tắc không phân biệt đối xử; ii) quy định về hạn chế định lượng; iii) trợ cấp theo Hiệp định SCM; iv) quy định về chống bán phá giá; và v) áp dụng ngoại lệ.

#### 3.1. Những biện pháp vi phạm nguyên tắc không phân biệt đối xử

Không phân biệt đối xử là nguyên tắc bắt buộc đối với tất cả các Thành viên WTO, gồm hai nội dung chính là nguyên tắc MFN và nguyên tắc NT. Trên thực tế, nhiều Thành viên đã không tuân thủ nguyên tắc này dẫn tới việc Thành viên khác khởi kiện lên DSB. Có tới 75% tranh chấp về ô tô được giải quyết mà trong đó nguyên đơn viện dẫn các điều khoản liên quan đến nguyên tắc không phân biệt đối xử. Cụ thể:

*Thứ nhất, về sự không tương thích của biện pháp bị khiếu kiện đối với nguyên tắc tối huệ quốc*

Trong số 17 vụ tranh chấp ô tô được giải quyết ở giai đoạn hội thẩm/phúc thẩm thì có 08 vụ tranh chấp mà ở đó biện pháp bị khiếu kiện bị cho rằng vi phạm nguyên tắc MFN<sup>1</sup>.

Để xác định biện pháp bị khiếu kiện vi phạm nguyên tắc MFN theo Điều I.1 của GATT, Ban hội thẩm có nhiệm vụ xem xét: i) biện pháp bị khiếu kiện có tạo ra ưu đãi thương mại cho sản phẩm có xuất xứ từ một Thành viên bất kỳ nào không; ii) những sản phẩm có liên quan có phải là sản phẩm tương tự không; iii) ưu đãi thương mại có được dành cho tất cả sản phẩm tương tự có xuất xứ từ hay giao tới các Thành viên một cách “ngay lập tức và vô điều kiện” không [13, tr. 325]. Ví dụ: trong vụ tranh chấp *Indonesia - Ô tô*, Nhật Bản, Cộng đồng châu Âu và Hoa Kỳ đã khởi kiện nhiều biện pháp trong Chương trình năm 1993 và Chương trình ô tô quốc gia năm 1996 của Indonesia vi phạm các quy định của WTO, trong đó có nguyên tắc MFN. Cụ thể, cả ba nguyên đơn cáo buộc việc miễn thuế bán hàng cho “phương tiện quốc gia” theo Chương trình ô tô quốc gia năm 1996 của Indonesia đã vi phạm Điều I.1 GATT năm 1994 do mang lại những lợi thế gián tiếp cho việc nhập khẩu các bộ phận, phụ tùng ô tô có xuất xứ từ Hàn Quốc vì “ô tô quốc gia” duy nhất của Indonesia là bản sao của hãng Kia Sephia thuộc Hàn Quốc. Điều này đã gây ảnh hưởng tới việc nhập khẩu các bộ phận, phụ tùng ô tô tương tự từ những Thành viên khác. Phản đối quan điểm này, Indonesia lập luận rằng biện pháp của họ tồn tại dưới dạng một khoản trợ cấp, được điều chỉnh bởi Hiệp định SCM nên không thuộc phạm vi của Điều I GATT năm 1994. Ban hội thẩm, sau đó, đã khẳng định thuế quan và thuế ưu đãi trong Chương trình ô tô quốc gia năm 1996 thuộc phạm vi của Điều I GATT năm 1994 [10]. Đồng thời, Ban hội thẩm, vì nhận thấy các lợi thế này chỉ dành cho hàng nhập khẩu từ Hàn Quốc và không được dành “vô điều kiện” cho sản phẩm tương tự từ Thành viên khác [10], đã kết luận Indonesia vi phạm nguyên tắc MFN theo Điều I.1 của GATT năm 1994.

Ngoài ra, cần lưu ý rằng không chỉ sự phân biệt đối xử được thể hiện rõ trong luật hay các quy định pháp lý mới được coi là vi phạm nguyên tắc MFN mà đó còn là sự phân biệt đối xử trong thực tế [3]. Trong vụ tranh chấp *Canada - Ô tô*, Canada, khi bị kiện, đã cho rằng các quy

<sup>1</sup> Đó là các vụ tranh chấp WT/DS54; WT/DS55; WT/DS64; WT/DS139; WT/DS142; WT/DS332 và WT/DS399.

định của mình không tạo nên sự phân biệt đối xử dựa trên xuất xứ mà dựa trên yếu tố khác, do đó, Canada không vi phạm nguyên tắc MFN. Tuy nhiên, Cơ quan Phúc thẩm giải thích rằng Điều I.1 GATT năm 1994 không chỉ điều chỉnh sự phân biệt đối xử về mặt luật pháp mà còn về mặt thực tế. Cơ quan Phúc thẩm đã thấy rằng biện pháp miễn thuế bị khiếu kiện, trên thực tế, chỉ dành cho hàng nhập khẩu từ một số quốc gia mà nhà xuất khẩu có liên kết với các nhà sản xuất/nhập khẩu đủ điều kiện của Canada. Từ đó, Cơ quan Phúc thẩm đã khẳng định biện pháp miễn thuế của Canada không tương thích với Điều I.1 GATT năm 1994 [13].

*Thứ hai, về sự không tương thích của biện pháp bị khiếu kiện với nguyên tắc đối xử quốc gia*

So với nguyên tắc MFN thì nguyên tắc NT được viện dẫn nhiều hơn trong các tranh chấp về ô tô. Hầu hết những vụ tranh chấp về ô tô đã được giải quyết đến giai đoạn hội thẩm/phúc thẩm đều có các khiếu kiện về vi phạm nguyên tắc NT<sup>2</sup>. Trong đó, nguyên đơn viện dẫn nhiều nhất các Điều III.2, III.4 GATT năm 1994 và Điều 2 của Hiệp định TRIMs.

Trong vụ tranh chấp *Trung Quốc - Phụ tùng ô tô*, phản bác khiếu kiện của Cộng đồng châu Âu, Hoa Kỳ, Canada về việc chỉ áp các mức phí cho phụ tùng ô tô nhập khẩu là vi phạm Điều III.2 GATT, Trung Quốc lập luận rằng biện pháp của mình là thuế hải quan theo nghĩa của Điều II.1.b GATT năm 1994 nên không thuộc phạm vi của Điều III.2 GATT năm 1994. Tuy nhiên, sau khi xem xét, Ban hội thẩm nhận thấy khoản phí này phải được coi là phí nội địa theo nghĩa của Điều III.2 GATT năm 1994 vì phát sinh từ việc sản xuất, lắp ráp ô tô trong phạm vi lãnh thổ Trung Quốc. Do đó, với việc chỉ áp đặt mức phí cho phụ tùng ô tô nhập khẩu, Trung Quốc đã khiến phụ tùng nhập khẩu bị thu phí ở mức cao hơn phụ tùng nội địa và, vì vậy, vi phạm Điều

III.2 GATT năm 1994 [6]. Dựa trên kết luận về phí nội địa tại Điều III.2, Ban hội thẩm tiếp tục xem xét và nhận thấy những thủ tục hành chính của Trung Quốc bị khiếu kiện phải được coi là “luật, quy định hoặc yêu cầu” theo nghĩa của Điều III.4 GATT năm 1994, vì chúng có tính bắt buộc cũng như đã ảnh hưởng tới việc “bán, chào bán, mua, vận chuyển, phân phối hoặc sử dụng” sản phẩm phụ tùng nhập khẩu. Phụ tùng nhập khẩu phải chịu các khoản phí và thủ tục hành chính nên đã bị đối xử kém thuận lợi hơn phụ tùng trong nước. Do đó, Ban hội thẩm kết luận Trung Quốc vi phạm Điều III.4 GATT năm 1994 [6].

Một biện pháp bị coi là vi phạm Điều III.4 GATT năm 1994 thì cũng bị coi là vi phạm Điều II của Hiệp định TRIMs<sup>3</sup>. Trong vụ tranh chấp *Indonesia - Ô tô*, Ban hội thẩm đã kết luận rằng Chương trình năm 1993 của Indonesia, vì cung cấp các khoản giảm hoặc miễn thuế đối với bộ phận ô tô nhập khẩu dựa trên tỉ lệ nội địa hóa, là một biện pháp đầu tư liên quan đến thương mại và thuộc phạm vi Phụ lục của Hiệp định TRIMs trong đó nêu ra các biện pháp không phù hợp với Điều III.4 GATT năm 1994 nên đã vi phạm Điều II của Hiệp định TRIMs [10].

Tương tự, trong một số tranh chấp khác được giải quyết sau này, biện pháp bị khiếu kiện cũng đã bị kết luận là vi phạm nguyên tắc NT. Có thể kể đến các trường hợp như: i) biện pháp của Canada về yêu cầu hàm lượng nội địa vi phạm Điều III.4 [3]; ii) biện pháp của Ấn Độ về yêu cầu nhà sản xuất ô tô phải có nghĩa vụ sử dụng một tỷ lệ nhất định các bộ phận, linh kiện ô tô nội địa vi phạm Điều III.4 [9]; iii) biện pháp của Ấn Độ về yêu cầu, trong bối cảnh của điều kiện cân bằng thương mại, nghĩa vụ bù trừ cho bất kỳ giao dịch nhập khẩu linh kiện hay bộ phận ô tô nào vào thị trường Ấn Độ bằng việc xuất khẩu giá trị tương ứng là vi phạm Điều III.4 [9],...

<sup>2</sup> Phần lớn các vụ tranh chấp đều có khiếu kiện về vi phạm nguyên tắc NT, ngoại trừ các vụ tranh chấp WT/ DS126, WT/DS440, WT/DS468 và WT/DS479.

<sup>3</sup> Điều II của Hiệp định TRIMs quy định về Đối xử quốc gia và những hạn chế về số lượng: “1. Không làm phương hại đến quyền lợi và nghĩa vụ qui định tại GATT 1994, không một Thành viên nào được phép áp dụng TRIMs trái với các

qui định tại Điều III hoặc Điều XI của GATT 1994. 2. Một danh mục minh họa TRIMs không phù hợp với các nghĩa vụ về đối xử quốc gia qui định tại Khoản 4, Điều III của GATT 1994 và nghĩa vụ loại bỏ chung các biện pháp hạn chế về số lượng qui định tại khoản 1 Điều XI của GATT 1994 được nêu tại Phụ lục của Hiệp định này”.

### 3.2. Biện pháp vi phạm quy định về hạn chế định lượng

Trong thương mại hàng hóa, biện pháp hạn chế định lượng được hiểu là các quy định do một Thành viên đưa ra nhằm hạn chế số lượng hàng nhập khẩu vào hoặc xuất khẩu từ Thành viên đó. Hạn chế định lượng có thể tồn tại dưới nhiều dạng khác nhau, như các quy định cấm xuất khẩu, cấm nhập khẩu; hạn ngạch; giấy phép tự động hoặc không tự động; các quy định mang tính chất hạn chế định lượng khác (hạn chế xuất khẩu tự nguyện, giá tối thiểu, hạn chế định lượng được thực hiện thông qua các doanh nghiệp thương mại nhà nước...) [7]. Biện pháp này được cho là có tác dụng bảo hộ mạnh hơn biện pháp thuế quan và dễ dẫn đến tình trạng bóp méo thương mại [13]. Do đó, Điều XI GATT năm 1994 quy định các Thành viên không được áp dụng biện pháp hạn chế định lượng dưới bất kỳ hình thức nào nhằm hạn chế xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa. Nghĩa vụ loại bỏ các biện pháp hạn chế định lượng dành cho các Thành viên cũng được nhắc lại một lần nữa trong Điều II Hiệp định TRIMs [11].

Thực tế cho thấy, trong ngành công nghiệp ô tô, biện pháp đầu tư liên quan đến thương mại thường được sử dụng bởi những Thành viên là nước đang phát triển với yêu cầu về tỉ lệ nội địa hóa, cân đối giá trị nhập khẩu và xuất khẩu... để được hưởng ưu đãi về đầu tư, trong đó có ưu đãi về thuế. Đã có những tranh chấp phát sinh xoay quanh việc các biện pháp như vậy có được coi là vi phạm nguyên tắc hạn chế định lượng trong Điều XI GATT năm 1994 và Điều II Hiệp định TRIMs hay không. Điển hình là vụ kiện *Brazil - Lốp xe đắp lại*, theo đó, Cộng đồng châu Âu cho rằng Brazil vi phạm nghĩa vụ của mình theo Điều XI.1 GATT năm 1994 vì đã áp đặt các khoản tiền phạt áp dụng đối với việc nhập khẩu, tiếp thị, vận chuyển, lưu trữ, lưu giữ hoặc lưu kho lốp xe đã qua sử dụng. Ban Hội thẩm cùng Cơ quan Phúc thẩm kết luận biện pháp này đã vi phạm Điều XI.1 GATT năm 1994 vì nó áp đặt giới hạn các điều kiện liên quan đến việc nhập khẩu lốp xe đã qua sử dụng và không đáp ứng các yêu cầu để được coi là ngoại lệ chung theo Điều XX.b hoặc Điều XX.d GATT năm 1994 [2].

Tương tự, trong vụ tranh chấp *Ấn Độ - Ô tô*, Ban hội thẩm cũng khẳng định Ấn Độ đã vi phạm Điều XI GATT năm 1994 vì Ấn Độ đã yêu cầu các nhà sản xuất ô tô phải đảm bảo sự cân bằng giữa việc nhập khẩu một số bộ phận và linh kiện ô tô và việc xuất khẩu giá trị tương ứng [9].

### 3.3. Biện pháp bị khiếu kiện vi phạm Hiệp định SCM

Ngành công nghiệp ô tô ở nhiều quốc gia đang phát triển đa phần còn non trẻ và dễ bị ảnh hưởng bởi ô tô, linh kiện, phụ tùng nhập khẩu, đặc biệt là sản phẩm từ các nước phát triển. Để bảo hộ và khuyến khích phát triển nền công nghiệp ô tô nội địa, những Thành viên này có thể sử dụng một số biện pháp nhất định để hỗ trợ nhà sản xuất trong nước. Kết quả là các biện pháp này có thể bị khiếu kiện lên DSB vì cáo buộc chúng là khoản trợ cấp bị cấm hoặc trợ cấp có thể bị đối kháng theo Hiệp định SCM. Khoảng 60% tranh chấp về ô tô được đệ trình lên DSB có khiếu kiện về vấn đề này.

Về khiếu kiện liên quan đến trợ cấp bị cấm (trợ cấp đèn đỏ), vấn đề xác định trợ cấp bị cấm có thật sự tồn tại trong vụ tranh chấp có ý nghĩa quan trọng bởi trợ cấp bị cấm có thể gây tổn hại nghiêm trọng cho các nước nhập khẩu/nước xuất khẩu tùy thuộc vào loại trợ cấp được triển khai. Một biện pháp thuộc phạm vi Điều 3 Hiệp định SCM trước hết phải là trợ cấp theo Điều 1 Hiệp định này. Tiếp theo, để xác định một trợ cấp có bị cấm hay không, Ban hội thẩm cần xem xét biện pháp bị khiếu kiện có thuộc một trong hai dạng là trợ cấp xuất khẩu hoặc trợ cấp ưu tiên sử dụng hàng nội địa thay thế hàng nhập khẩu hay không (Điều 3.1 Hiệp định SCM). Nếu biện pháp nêu ra được xác định là trợ cấp bị cấm, Ban hội thẩm sẽ phải đưa ra khuyến nghị theo đó Thành viên đang duy trì trợ cấp loại bỏ ngay trợ cấp đó trong thời hạn cụ thể (Điều 4.7 Hiệp định SCM).

Trong vụ tranh chấp *Canada - Ô tô*, Ban hội thẩm cho rằng, và sau đó được Cơ quan Phúc thẩm khẳng định, việc miễn thuế mà một nhà sản xuất trong nước được hưởng trên cơ sở lượng ô tô xuất khẩu là một loại trợ cấp bị cấm, vì nó là trợ cấp xuất khẩu theo nghĩa của Điều 3.1.a Hiệp

định SCM. Ban hội thẩm đã đề nghị theo Điều 4.7 Hiệp định SCM rằng Canada phải thu hồi lại biện pháp này trong vòng 90 ngày [3].

Về khiếu kiện liên quan đến trợ cấp bị đối kháng (trợ cấp đèn vàng), để chứng minh một khoản trợ cấp có thể bị đối kháng theo Điều 5 Hiệp định SCM, cần phải làm rõ đó có phải là một khoản trợ cấp theo nghĩa của Điều 1; khoản trợ cấp đó có mang tính riêng biệt theo Điều 2 và khoản trợ cấp đó có gây nên các tác động nghịch theo Điều 5 hay không [16]. Trong vụ tranh chấp *Indonesia - Ô tô*, Cộng đồng châu Âu cho rằng việc giảm thuế nhập khẩu đối với những bộ phận và linh kiện nhập khẩu để lắp ráp ô tô trong nước, việc miễn thuế bán hàng cho sản phẩm ô tô hạng sang sản xuất trong nước và việc giảm thuế nhập khẩu đối với ô tô từ Hàn Quốc là trợ cấp có thể đối kháng theo Điều 5 Hiệp định SCM [10]. Hoa Kỳ có quan điểm giống với Cộng đồng châu Âu và bổ sung thêm khoản cho vay 690 triệu USD được thực hiện theo yêu cầu của Chính phủ Indonesia trong khuôn khổ Chương trình ô tô quốc gia năm 1996 cũng là trợ cấp có thể bị đối kháng [10]. Tuy nhiên, Ban hội thẩm sau đó đã kết luận chỉ có các khiếu kiện của Cộng đồng châu Âu được chấp nhận vì Cộng đồng châu Âu đã cung cấp được đầy đủ bằng chứng để chứng minh những biện pháp của Indonesia nêu trên gây ra thiệt hại nghiêm trọng đối với lợi ích của Cộng đồng châu Âu, do đó, Indonesia vi phạm Điều 5.c của Hiệp định SCM [10] và Indonesia có nghĩa vụ phải loại bỏ tác động nghịch đó hoặc phải thu hồi khoản trợ cấp theo Điều 7.8 Hiệp định SCM [10]. Ngược lại, vì không cung cấp đầy đủ bằng chứng, Hoa Kỳ đã không chứng minh được các biện pháp của Indonesia gây ra thiệt hại nghiêm trọng đối với Hoa Kỳ và Ban hội thẩm đã không chấp nhận khiếu kiện của Hoa Kỳ về vấn đề này [10].

### 3.4. Biện pháp của một Thành viên vi phạm quy định của WTO về chống bán phá giá

Trong các giao dịch thương mại đối với ô tô hay phụ tùng ô tô giữa những Thành viên WTO, hiện tượng bán phá giá có thể diễn ra và gây thiệt hại cho ngành sản xuất nội địa. Điều này dẫn đến việc Thành viên nhập khẩu quyết định khởi

xướng điều tra chống bán phá giá và áp dụng các biện pháp chống bán phá giá đối với ô tô, phụ tùng ô tô nhập khẩu. Thành viên WTO có quyền điều tra chống bán phá giá nhưng phải đảm bảo phù hợp với các quy định về chống bán phá giá của WTO theo Điều VI GATT năm 1994 và Hiệp định ADA.

Tính đến thời điểm hiện tại, mới chỉ có hai tranh chấp có các khiếu kiện về vi phạm quy định liên quan đến chống bán phá giá mặt hàng ô tô, phụ tùng ô tô tại WTO. Đó là vụ tranh chấp *Trung Quốc - Ô tô (Hoa Kỳ)* và *Nga - Xe thương mại hạng nhẹ*. Các kết luận của Ban Hội thẩm và Cơ quan Phúc thẩm trong hai tranh chấp này đã giải quyết được nhiều vấn đề liên quan đến áp dụng quy định về chống bán phá giá như: định nghĩa về ngành sản xuất trong nước theo Điều 4 Hiệp định ADA, các vấn đề liên quan đến bằng chứng bán phá giá được quy định tại Điều 6 Hiệp định ADA, xác định mức thuế chống bán phá giá, xác định mối quan hệ nhân quả...

Ví dụ, trong vụ tranh chấp *Trung Quốc - Ô tô (Hoa Kỳ)*, Hoa Kỳ cho rằng cơ quan điều tra của Trung Quốc không tuân thủ Điều 6.9 Hiệp định ADA bởi không công khai cho các nhà sản xuất của Hoa Kỳ về các chứng cứ chủ chốt, đặc biệt là dữ liệu và tính toán làm cơ sở cho việc xác định biên độ phá giá tương ứng của họ. Phản đối khiếu kiện này, Trung Quốc cho rằng Hoa Kỳ chưa đưa ra được bằng chứng đầy đủ. Ban hội thẩm xem xét và thấy rằng Hoa Kỳ đã hoàn thành nghĩa vụ cung cấp bằng chứng đầy đủ trong khi Trung Quốc không đưa ra lập luận và bằng chứng nào cho thấy việc cung cấp thông tin cuối cùng của cơ quan điều tra cho các doanh nghiệp của Hoa Kỳ là phù hợp với Điều 6.9 Hiệp định ADA. Vì vậy, Ban hội thẩm kết luận Trung Quốc đã hành động không phù hợp với điều khoản này [5]. Tiếp theo, Ban hội thẩm kết luận Trung Quốc vi phạm một số quy định khác của Hiệp định ADA, như Điều 6.5.1 về cung cấp bản tóm tắt các thông tin mật; Điều 6.8 về xác định thuế chống bán phá giá đối với những nhà xuất khẩu không xác định; Điều 3.1 và 3.2 liên quan đến phân tích tác động về giá trong việc xác định thiệt hại của ngành sản xuất trong nước; Điều 1 vì đây là hệ quả của những vi phạm nêu trên [5].



Trong vụ tranh chấp *Nga - Xe thương mại hạng nhẹ*, Ban hội thẩm đã kết luận là quá trình điều tra chống bán phá giá của Vụ Bảo vệ Thị trường Nội địa (*Department for Internal Market Defense*, DIMD) thuộc Ủy ban Kinh tế Á Âu của Nga đã vi phạm nhiều quy định của Hiệp định ADA, như: i) Điều 4.1 vì DIMD đã xác định ngành công nghiệp nội địa bị ảnh hưởng bởi ô tô nhập khẩu bán phá giá chưa chính xác; ii) Điều 3.1 vì DIMD đã xác định giai đoạn điều tra không đúng; iii) Điều 3.1 và 3.2 vì DIMD đã không đưa các tác động của cuộc khủng hoảng tài chính trong phân tích và xác định tỷ suất lợi nhuận hợp lý khi xem xét tác động về giá của việc bán phá giá; iv) Điều 6.5 vì DIMD đã cho rằng một số thông tin là bí mật là không đúng; v) Điều 6.9 vì DIMD đã không thông báo tới tất cả các bên liên quan các thông tin còn lại về chứng cứ chủ chốt,... [14]. Trong giai đoạn phúc thẩm, dù Cơ quan Phúc thẩm cho rằng Ban hội thẩm đã có một số sai lầm trong nhận định và đánh giá của mình, nhưng những vi phạm của Nga vẫn được khẳng định [15].

### 3.5. Vấn đề viện dẫn ngoại lệ trong tranh chấp

Trước những khiếu kiện về vi phạm quy định của WTO, Thành viên bị khởi kiện có thể viện dẫn đến các trường hợp ngoại lệ như một công cụ để chứng minh cho biện pháp bị khiếu kiện của mình là được phép áp dụng theo quy định của WTO. Các ngoại lệ có thể được viện dẫn là ngoại lệ về cán cân thanh toán (Điều XII. XVIII.B của GATT năm 1994), ngoại lệ về an ninh (Điều XXI), ngoại lệ chung (Điều XX) và ngoại lệ của một số điều khoản cụ thể. Trong tranh chấp về ô tô, Thành viên bị đơn thường viện dẫn đến một số trường hợp ngoại lệ chung theo Điều XX GATT năm 1994. Cần lưu ý là, để được coi là ngoại lệ chung, Thành viên đó phải chứng minh được biện pháp bị khiếu kiện của mình đáp ứng các yêu cầu của từng đoạn a đến j; và sau đó, thỏa mãn các quy định tại đoạn mở đầu của Điều XX này.

Ví dụ, trong vụ tranh chấp *Trung Quốc - Phụ tùng ô tô*, Trung Quốc đã viện dẫn đến Điều XX.d GATT năm 1994 để biện minh cho khiếu kiện của các nguyên đơn về biện pháp áp khoản

phí bổ sung đối với ô tô thành phẩm có khối lượng hoặc giá trị của những bộ phận nhập khẩu vượt quá ngưỡng quy định của mình là không phù hợp với Điều III của GATT. Điều XX.d GATT năm 1994 cho phép một Thành viên áp dụng một biện pháp “*cần thiết để bảo đảm sự tôn trọng pháp luật và các quy tắc không trái với các quy định của Hiệp định này (...)*”. Để chứng minh biện pháp bị khiếu kiện thỏa mãn các yêu cầu của Điều XX.d, bị đơn, trước tiên, cần phải chỉ ra được biện pháp bị khiếu kiện có mục đích đảm bảo sự tôn trọng pháp luật và các quy tắc không trái với quy định của GATT năm 1994 và biện pháp đó là “cần thiết” để đạt được mục đích này; và sau đó, thỏa mãn các yêu cầu của đoạn mở đầu Điều XX. Do đó, Trung Quốc giải thích rằng một số quốc gia đã xuất khẩu các bộ phận, linh kiện đến Trung Quốc theo nhiều lô hàng và sau đó khi vào được lãnh thổ Trung Quốc thì thực hiện lắp ráp chúng thành một xe ô tô hoàn chỉnh để được hưởng mức thuế thấp hơn. Vì vậy, biện pháp được đề cập là cần thiết để đảm bảo tuân thủ luật hải quan, thuộc phạm vi Điều XX.d. Tuy nhiên, Ban hội thẩm xác định quy định mà Trung Quốc muốn hướng tới đảm bảo sự tuân thủ ở đây phải là “việc giải thích các quy định về thuế quan đánh vào xe cơ giới được thể hiện trong biểu thuế quan Trung Quốc”, tức là quy định nội địa của Trung Quốc. Trong khi đó, các nguyên đơn đang khiếu kiện quy định về thuế quan đánh vào xe cơ giới của Trung Quốc trong biểu thuế quan là vi phạm Điều II GATT năm 1994 và Ban hội thẩm sau đó đã kết luận khiếu kiện này là đúng. Vì vậy, Ban hội thẩm kết luận biện pháp của Trung Quốc không thỏa mãn điều kiện để được coi là ngoại lệ theo Điều XX.d GATT năm 1994 [6].

Tương tự, trong vụ tranh chấp *Brazil - Lốp xe đắp lại*, hai ngoại lệ chung tại Điều XX.b và Điều XX.g đã được Brazil viện dẫn trước các khiếu kiện của Cộng đồng châu Âu liên quan đến một số biện pháp mà Brazil áp dụng đối với sản phẩm lốp xe đắp lại từ Cộng đồng châu Âu. Tuy nhiên, sau đó, Brazil đều không chứng minh được biện pháp của mình thỏa mãn các yêu cầu mà các ngoại lệ chung đó đặt ra [2].

Trên đây là những vấn đề pháp lý cơ bản được đặt ra trong các vụ tranh chấp về ô tô và phụ tùng ô tô được giải quyết tại WTO. Phần lớn các khiếu kiện đều dẫn tới các kết luận vi phạm quy định trong các hiệp định có liên quan của WTO. Điều này có thể để lại những bài học ý nghĩa đối với Việt Nam mà phần sau đây sẽ phân tích.

#### 4. Một số lưu ý đối với Việt Nam

Những năm qua, để thực hiện được các mục tiêu được đề ra trong Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến 2035 được ban hành kèm theo Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/07/2014 của Thủ tướng Chính phủ và Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được ban hành kèm theo Quyết định số 1211/QĐ-TTg ngày 24/07/2012 của Thủ tướng Chính phủ, Chính phủ đã ban hành nhiều chính sách và quy định cụ thể nhằm hỗ trợ phát triển ngành ô tô nội địa cũng như công nghiệp hỗ trợ cho ngành ô tô [1]. Hầu hết các quy định và chính sách đối với ngành ô tô của Việt Nam đã phù hợp với quy định của WTO và các hiệp định thương mại tự do mà Việt Nam là thành viên. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại những quy định có thể bị đánh giá là chưa tương thích. Một ví dụ khá điển hình là quy định giảm lệ phí trước bạ 50% cho ô tô sản xuất và lắp ráp trong nước được thực hiện từ tháng 07-12/2020 theo Nghị định 70/2020/NĐ-CP ngày 28/06/2020 của Chính phủ quy định mức thu lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước đến hết ngày 31/12/2020 (sau đây gọi tắt là Nghị định số 70/2020/NĐ-CP). Cụ thể, theo Nghị định số 70/2020/NĐ-CP, mức thu lệ phí trước bạ lần đầu bằng 50% so với quy định tại Nghị định số

20/2019/NĐ-CP cho xe ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô và những loại xe tương tự được lắp ráp, sản xuất trong nước. Có thể thấy biện pháp giảm lệ phí trước bạ, vì không được áp dụng cho ô tô nhập khẩu nên có thể tạo nên sự phân biệt đối xử giữa ô tô nhập khẩu và ô tô được sản xuất, lắp ráp ở trong nước, nói cách khác, tạo nên sự vi phạm đối với Điều III.2 GATT năm 1994. Ngoài ra, theo Hiệp định SCM, việc giảm lệ phí trước bạ cũng có thể cấu thành một khoản trợ cấp có thể bị đối kháng.

Không chỉ chính sách ưu đãi lệ phí trước bạ này mà các chính sách như giảm thuế nhập khẩu với một số phụ tùng ô tô nhất định<sup>4</sup>, giảm thuế tiêu thụ đặc biệt, không tính giá trị linh kiện sản xuất trong nước vào giá trị tính thuế đối với ô tô<sup>5</sup> hay xây dựng gói tín dụng ưu đãi cho ngành công nghiệp ô tô, công nghiệp hỗ trợ có thể sẽ vi phạm các quy định có liên quan của WTO. Tiếp theo, Nghị quyết số 105/NQ-CP ngày 09/09/2021 của Chính phủ hỗ trợ doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh trong bối cảnh đại dịch COVID-19 (sau đây gọi tắt là Nghị quyết số 105/NQ-CP) cũng hàm chứa một số biện pháp đối với ngành công nghiệp ô tô có thể được đánh giá là không tương thích với nghĩa vụ của Việt Nam trong WTO. Ví dụ, Nghị quyết nêu rõ giao Bộ Tài chính “xem xét, nghiên cứu trình Chính phủ, Thủ tướng chính phủ tiếp tục gia hạn thời hạn nộp thuế tiêu thụ đặc biệt đối với ô tô sản xuất hoặc lắp ráp trong nước đến hết năm 2021; đánh giá tác động để có thể xem xét tiếp tục giảm lệ phí trước bạ đối với ô tô sản xuất hoặc lắp ráp trong nước thêm một khoảng thời gian phù hợp với diễn biến đại dịch COVID-19” (mục III.3.d). Một số doanh nghiệp nhập khẩu ô tô của Việt Nam cho rằng đây là những “ưu đãi thiếu công bằng” [17], do đó, họ đề xuất việc giảm lệ phí trước bạ này cần được áp dụng cho cả ô tô nhập khẩu và ô tô sản xuất, lắp ráp trong nước. Có thể

<sup>4</sup> Bộ Công thương cũng đã đưa ra Dự thảo Nghị quyết các giải pháp thúc đẩy công nghiệp hỗ trợ Việt Nam theo hướng giảm thuế với động cơ, hộp số về 0% đến năm 2025, mức tương đương cam kết tại Hiệp định Thương mại hàng hóa ASEAN (Hiệp định ATIGA) và đang lấy ý kiến.

<sup>5</sup> Vào ngày 6/8/2020, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết 115/NQ-CP về các giải pháp thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ, giao cho Bộ Tài chính nghiên cứu sửa đổi

quy định về thuế tiêu thụ đặc biệt đối với sản phẩm ô tô nhằm khuyến khích ngành sản xuất, lắp ráp ô tô nội địa nâng cao giá trị gia tăng. Bộ Kế hoạch và Đầu tư cùng Bộ Công thương đã đề xuất Chính phủ phương án sửa đổi chính sách thuế tiêu thụ đặc biệt cho ô tô Việt Nam theo hướng không tính giá trị linh kiện sản xuất trong nước vào giá trị tính thuế đối với ô tô và hình thành gói tín dụng ưu đãi cho ngành công nghiệp ô tô và công nghiệp hỗ trợ.

thấy quan điểm của các nhà nhập khẩu ô tô không phải là không có lý khi quy định như trên của Nghị quyết số 105/NQ-CP, giống với Nghị định số 70/2020/NĐ-CP, đã tạo nên sự phân biệt đối xử và có thể bị cáo buộc vi phạm Điều III.2 của GATT năm 1994 hoặc các quy định về nguyên tắc đối xử quốc gia trong các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới mà Việt Nam là thành viên. Ngoài ra, việc “gia hạn thời hạn nộp thuế tiêu thụ đặc biệt đối với ô tô sản xuất hoặc lắp ráp trong nước”, tương tự, cũng tạo nên sự phân biệt đối xử vì ưu đãi về “gia hạn thời hạn nộp thuế tiêu thụ đặc biệt” không được áp dụng với ô tô nhập khẩu.

Do đó, trên cơ sở những vụ tranh chấp về ô tô được giải quyết tại WTO và thực tiễn các chính sách, quy định pháp luật mà Việt Nam đã, đang hoặc sẽ áp dụng đối với ngành công nghiệp ô tô, các tác giả đề xuất một số kiến nghị dưới đây:

*Thứ nhất, ban hành và áp dụng các quy định dành cho ngành công nghiệp ô tô phải đảm bảo sự tương thích với quy định của WTO và các cam kết quốc tế khác của Việt Nam.*

Những phân tích ở trên cho thấy dấu hiệu của việc Việt Nam đã không tuân thủ một số quy định của WTO và của hiệp định thương mại tự do trong việc ban hành và thực thi quy định dành cho ngành công nghiệp ô tô nội địa. Dù rằng thời gian qua Việt Nam chưa bị kiện ra WTO, có thể là do một số quy định có thời gian áp dụng ngắn (như quy định về giảm lệ phí trước bạ cho ô tô chỉ được áp dụng cho nửa cuối năm 2020), nên việc Thành viên khác khởi kiện ra WTO là không hiệu quả, nhưng đây không phải là lý do để Việt Nam tiếp tục ban hành những biện pháp như vậy. Điều này vừa không phù hợp với quy định tại Điều 6.1 của Luật Điều ước quốc tế năm 2016, vừa ảnh hưởng đến việc thực hiện những quy định về bảo đảm đầu tư trong Luật Đầu tư năm 2020 hay trong các hiệp định đầu tư quốc tế mà Việt Nam là thành viên, từ đó có thể ảnh hưởng đến niềm tin của nhà đầu tư nước ngoài đối với Việt Nam.

Do đó, Việt Nam cần rà soát lại các chính sách về thuế, phí, thủ tục hành chính,... xác định chính sách nào có tính ổn định, khả thi, phù hợp

với tình hình ngành ô tô Việt Nam hiện tại, phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam để giữ lại; xác định chính sách nào chưa phù hợp để loại bỏ hoặc điều chỉnh. Bên cạnh việc nghiên cứu xây dựng các chính sách phù hợp với quy định của WTO, Việt Nam cũng cần lưu ý đến quá trình thực thi để đảm bảo việc thực thi không dẫn đến những vi phạm các cam kết quốc tế.

*Thứ hai, chủ động tham gia vào các tranh chấp được giải quyết tại WTO với tư cách bên thứ ba*

Cơ chế giải quyết tranh chấp của WTO cho phép một Thành viên được tham gia vào một vụ tranh chấp với tư cách bên thứ ba (không phải là nguyên đơn, bị đơn). Hình thức tham gia này mang lại nhiều lợi ích, nhất là trong việc đào tạo nguồn nhân lực và thu thập thông tin [12]. Sau khi trở thành Thành viên của WTO vào năm 2007, Việt Nam đã tích cực tham gia vào 34 vụ tranh chấp với tư cách bên thứ ba, trong đó chủ yếu là các vụ tranh chấp có liên quan đến chống bán phá giá. Đối với tranh chấp có liên quan đến ô tô và phụ tùng ô tô, Việt Nam chưa tham gia vào vụ tranh chấp nào với tư cách bên thứ ba. Do đó, trong thời gian tới, nếu có tranh chấp về ô tô và phụ tùng ô tô phát sinh trong WTO nói riêng và các tranh chấp khác được giải quyết tại WTO nói chung, Việt Nam nên xem xét tham gia với tư cách bên thứ ba để phục vụ cho nhu cầu trong tương lai, nhất là trong trường hợp Việt Nam có thể bị kiện ra WTO.

*Thứ ba, chủ động giải quyết các tranh chấp phát sinh về công nghiệp ô tô (nếu có)*

Trong trường hợp các quy định, chính sách về phát triển công nghiệp ô tô mà Việt Nam ban hành và áp dụng dẫn đến những tranh chấp tại WTO, Việt Nam nên chủ động tham gia giải quyết các tranh chấp này theo một trong các hướng như sau:

- nỗ lực đàm phán để có thể chấm dứt tranh chấp ngay từ giai đoạn tham vấn để tránh việc phải giải quyết tranh chấp ở những giai đoạn cao hơn. 11 tranh chấp về ô tô tại WTO trong thời gian qua đã được giải quyết thông qua giai đoạn tham vấn, từ đó, không chỉ giúp các bên nhanh chóng giải quyết được tranh chấp phát sinh mà

còn giúp cho các bên có thể tiết kiệm được thời gian, công sức và chi phí.

- Trong trường hợp tranh chấp phải giải quyết ở thủ tục cao hơn, Việt Nam cần có sự chuẩn bị kỹ càng về lập luận, bằng chứng khi tham gia giải quyết tranh chấp tại WTO cũng như tận dụng các ngoại lệ. Dù việc viện dẫn ngoại lệ là không dễ dàng, nhưng Việt Nam cũng không nên bỏ qua công cụ quan trọng này và nên nghiên cứu kỹ những nhận định, giải thích mà Ban hội thẩm/Cơ quan Phúc thẩm của WTO đưa ra trong những tranh chấp có liên quan [8].

## 5. Kết luận

Như vậy, có thể thấy trong WTO, nhiều tranh chấp liên quan đến ngành công nghiệp ô tô đã được đưa ra giải quyết với phần lớn các trường hợp tồn tại những biện pháp bị kết luận vi phạm quy định của WTO. Các Thành viên có biện pháp vi phạm sau đó, về cơ bản, đã tuân thủ khuyến nghị mà Ban hội thẩm/Cơ quan Phúc thẩm đưa ra bằng việc thu hồi hoặc sửa đổi biện pháp để đảm bảo chúng tương thích với quy định của WTO. Đây là điều mà Việt Nam cần lưu ý khi xây dựng và thực hiện các chính sách, quy định về phát triển ngành công nghiệp ô tô của mình nhằm đảm bảo tuân thủ đầy đủ các cam kết quốc tế có liên quan. Trong trường hợp có tranh chấp phát sinh, Việt Nam nên tích cực và chủ động để đảm bảo giải quyết hiệu quả các tranh chấp này.

## Tài liệu tham khảo

- [1] A. Châu, “Chính sách, pháp luật trong ngành công nghiệp ô tô Việt Nam trong giai đoạn 2013 đến nay”, 27/07/2021, xem tại: <https://moit.gov.vn/tin-tuc/phat-trien-cong-nghiep/chinh-sach-phap-luat-trong-nganh-cong-nghiep-o-to-viet-nam-t.html> (truy cập ngày 08/02/2022).
- [2] Brazil - Measures Affecting Imports of Retreaded Tyres, Report of Appellate Body, 03/12/2007, WT/DS332/AB/R.
- [3] Canada - Certain Measures Affecting the Automotive Industry, Panel Report, 11/02/2000, WT/DS139/R; WT/DS142/R.
- [4] Canada - Certain Measures Affecting the Automotive Industry, Report of Appellate Body, 31/05/2000, WT/DS139/AB/R; WT/DS142/AB/R.
- [5] China - Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Automobiles from the United States, Panel Report, 23/05/2014, WT/DS440/R.
- [6] China - Measures Affecting Imports of Automobile Parts, Panel report, 18/07/2007, WT/DS339/R; WT/DS340/R, WT/DS342/R.
- [7] Council for Trade in Goods, Decision on Notification Procedures for Quantitative Restrictions, G/L/59, 10/01/1996, Annex.
- [8] Đinh Khương Duy, “Thực tiễn vận dụng Điều XX GATT trong các tranh chấp về nguyên tắc không phân biệt đối xử và bài học cho Việt Nam”, Tạp chí Luật học, số 01, 2016, tr. 28 - 38.
- [9] India - Measures Affecting the Automotive Sector, Panel Report, 21/12/2001, WT/DS146/R, WT/DS175/R.
- [10] Indonesia - Certain Measures Affecting the Automobile Industry, Report of Panel, 02/07/1998, WT/DS54/R; WT/DS55/R; WT/DS59/R; WT/DS64/R.
- [11] N. H. Thao, T. H. Yên, Giáo trình Luật Kinh tế quốc tế, NXB. Đại học quốc gia Hà Nội, 2020.
- [12] N. N. Ha, L'intervention des tierces parties dans le règlement des différends à l'OMC, L'Harmattan, Paris, 2016.
- [13] Peter van den Bossche, The Law and Policy of the World Trade Organization: Text, Cases and Materials, 2<sup>nd</sup> edition, Cambridge University Press, Cambridge, 2008.
- [14] Russia - Anti-Dumping Duties on Light Commercial Vehicles from Germany and Italy, Panel Report, 27/01/2017, WT/DS479/R.
- [15] Russia - Anti-Dumping Duties on Light Commercial Vehicles from Germany and Italy, Appellate Body Report, 22/03/2018, WT/DS479/AB/R.
- [16] United States - Continued Dumping and Subsidy Offset Act of 2000, Panel Report, 16/09/2002, WT/DS217/R.
- [17] <https://www.vietnamplus.vn/ho-tro-50-phi-truoc-ba-oto-san-xuat-trong-nuoc-nha-nhap-khau-noi-gi/735303.vnp> (truy cập ngày 13/01/2022).
- [18] <https://www.vietinbank.vn/investmentbanking/resources/reports/042019-CTS-BCnganhoto.pdf> (truy cập ngày 10/01/2022).
- [19] WTO Stats, xem tại: <https://data.wto.org/> (truy cập ngày 09/01/2022).