

**Phụ lục D-1**

**GIỮA NHẬT BẢN VÀ HOA KỲ VỀ THƯƠNG MẠI XE Ô TÔ**

**(Bản dịch không chính thức của Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương)**

## Phụ lục D-1

# GIỮA NHẬT BẢN VÀ HOA KỲ VỀ THƯƠNG MẠI XE Ô TÔ

## Phụ lục D

### Giữa Nhật Bản và Hoa Kỳ về Thương mại xe ô tô

#### Điều 1.

1. Theo mục đích của Phụ lục này,

**Bên Phụ lục** nghĩa là Nhật Bản hoặc Hoa Kỳ, trong từng trường hợp cụ thể.

**Xe ô tô** là bất kỳ hàng hóa nào được phân loại ở nhóm 87.03 hoặc 87.04

**Xe ô tô có xuất xứ** là bất kỳ xe ô tô nào được coi là có xuất xứ theo Chương 3 (Quy tắc xuất xứ và Thủ tục chứng nhận xuất xứ); và

**Hiệp định TBT** nghĩa là Hiệp định WTO về Hàng rào kỹ thuật về thương mại, nếu có thể được sửa đổi.

Định nghĩa của các quy định sử dụng trong Phụ lục này trong Phụ lục 1 của Hiệp định TBT, bao gồm thuyết minh và chapeau của Phụ lục 1, gắn liền với Phụ lục và phải là một phần của Phụ lục này, *với những thay đổi thích đáng*.

2. Điều 2, Điều 3 và Điều 4 áp dụng cho việc chuẩn bị, thông qua và áp dụng các quy định kỹ thuật, tiêu chuẩn và quy trình đánh giá sự phù hợp của các cơ quan chính phủ trung ương có thể ảnh hưởng thương mại đối với xe ô tô giữa các Bên Phụ lục, trừ trường hợp quy định tại các khoản 4 và 5.

3. Tất cả các dẫn chiếu trong Phụ lục này đối với quy định kỹ thuật, tiêu chuẩn và quy trình đánh giá sự phù hợp phải được hiểu là bao gồm cả các sửa đổi và bổ sung những quy định hoặc phạm vi sản phẩm của chúng, trừ những sửa đổi và bổ sung không đáng kể.

4. Phụ lục này không áp dụng đối với thông số kỹ thuật được chuẩn bị của các tổ chức chính phủ cho các yêu cầu sản xuất, tiêu thụ của các tổ chức này, nhưng thông số kỹ thuật này vẫn nằm trong chương 15 (Mua sắm Chính phủ).

5. Phụ lục này không áp dụng các biện pháp kiểm dịch động thực vật nhưng biện pháp này vẫn nằm trong Chương 7 (các biện pháp kiểm dịch động thực vật).

6. Không Bên nào ngoại trừ Bên Phụ lục sẽ nhờ đến giải quyết tranh chấp theo Chương 28 (Giải quyết tranh chấp) đối với bất kỳ vấn đề nào phát sinh trong Phụ lục này hoặc giải quyết tranh chấp theo Điều 7 đối với bất kỳ vấn đề nào phát sinh trong Hiệp định. Không Bên Phụ lục nào sẽ nhờ đến việc giải quyết tranh chấp theo Chương 28 (Giải quyết tranh chấp) đối với việc loại bỏ hoặc suy giảm tinh thần của Điều 28.3.1(c) (Phạm vi) đối với bất kỳ vấn đề nào phát sinh theo Điều 6, Điều 7 hoặc Điều 8 của Phụ lục này.

## **Điều 2**

1. Ngoại trừ trong những trường hợp khẩn cấp theo các Điều 2.10 và Điều 5.7 của Hiệp định TBT, đối với bất kỳ quy chuẩn kỹ thuật hoặc quy trình đánh giá sự phù hợp sẽ đòi hỏi một sự thay đổi cơ bản trong thiết kế hoặc công nghệ xe ô tô, mỗi Bên Phụ lục quy định một khoảng thời gian giữa ngày công bố quy chuẩn kỹ thuật hoặc quy trình đánh giá sự phù hợp và ngày mà phù hợp với các biện pháp trở thành bắt buộc mà thường là không ít hơn 12 tháng.

2. Mỗi Bên Phụ lục sẽ đảm bảo rằng các ủy ban tư vấn của mình và các nhóm tương tự thành lập bởi, hoặc hoạt động dưới sự chỉ đạo của, một cơ quan của Trung ương của chính phủ để cung cấp những lời khuyên hay khuyến nghị<sup>1</sup> bởi sự đồng thuận có thể dẫn đến các quy định hoặc các biện pháp khác mà có vẻ vật chất ảnh hưởng đến việc chứng nhận, nhập khẩu, bán hàng, phân phối hoặc hoạt động của xe ô tô, được thành lập và hoạt động một cách minh bạch. Cuối cùng, mỗi Bên Phụ lục sẽ đảm bảo rằng, theo quy định của pháp luật và quy định trong nước:

(a) thông báo kịp thời về sự hình thành của các ủy ban cố vấn và các nhóm tương tự được ban hành;

(b) thông báo kịp thời các cuộc họp của ủy ban cố vấn như vậy và nhóm tương tự được ban hành;

---

<sup>1</sup> Đối với các mục đích của khoản này, ủy ban cố vấn và các nhóm tương tự không bao gồm bất kỳ ủy ban bao gồm toàn thời gian, hoặc vĩnh viễn bán thời gian, cán bộ, nhân viên của các cấp trung ương của chính phủ hoặc toàn thời gian, hoặc vĩnh viễn bán thời gian, cán bộ, nhân viên của các cấp trung ương của chính phủ và các quan chức được bầu của các cấp dưới trung ương của chính phủ, hoạt động trong khả năng chính thức của họ, cũng không phải bất kỳ nhóm nào phản hồi với một quan chức nơi tư vấn được tìm kiếm từ những người tham dự trên cơ sở cá nhân và không phải từ các nhóm như một toàn thể.

(c) các cuộc họp của ủy ban cố vấn này và nhóm tương tự được mở cho công chúng;

(d) người quan tâm có cơ hội đề xuất hiện trước hoặc cung cấp báo cáo với ủy ban cố vấn này và nhóm tương tự; và

(e) Biên bản họp chi tiết và các tài liệu khác được cung cấp cho hoặc được chuẩn bị bởi các ủy ban cố vấn này và nhóm tương tự được phổ biến tới công chúng.<sup>2, 3</sup>

3. (a) Mỗi Bên Phụ lục phải, không muộn hơn ngày đầu tiên cung cấp thông tin bằng văn bản cho một chuyên gia phi chính phủ<sup>4</sup> hoặc người có liên quan để lấy ý kiến<sup>5</sup>, về quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn hoặc đánh giá sự phù thủ tục ảnh hưởng đến các xe ô tô mà chúng đang phát triển, phổ biến các thông tin tương tự tới công chúng, chẳng hạn như khi công bố thông tin trên trang web chính thức.

(b) Sau khi cung cấp thông tin theo điểm (a), Bên Phụ lục cung cấp thông tin đó phải, theo yêu cầu của Bên Phụ lục còn lại, cung cấp thêm thông tin liên quan đến các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn hoặc đánh giá sự phù thủ tục có liên quan, chẳng hạn như thông tin liên quan đến phương pháp quản lý khác được xem xét và phân tích về tác động của biện pháp về quản lý và phương pháp tiếp cận khác.<sup>6</sup>

---

<sup>2</sup> Hoa Kỳ tuân thủ nghĩa vụ của mình trong khoản này bằng cách thiết lập và điều hành ủy ban cố vấn và các nhóm tương tự theo Luật Ủy ban tư vấn liên bang năm 1972, PL 92-463, *được hệ thống hóa* tại 5 U.S.C. App., và các điều chỉnh và quy định thực hiện.

<sup>3</sup> Đối với các ủy ban cố vấn và các nhóm tương tự mà không được thành lập bởi, nhưng đang hoạt động dưới sự chỉ đạo của, một cơ quan của Trung ương của chính phủ, Nhật Bản phản hồi các nghĩa vụ của điểm (b) đến (e) bằng cách yêu cầu các ban cố vấn này và nhóm tương tự để thực hiện nghĩa vụ theo hợp đồng để hành động phù hợp với những điểm này.

<sup>4</sup> Đối với các mục đích của khoản này, "chuyên gia phi chính phủ" không bao gồm bất kỳ nhân viên của một tổ chức hành chính độc lập tại Nhật Bản, người có chuyên môn về quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn hoặc đánh giá sự phù thủ tục ảnh hưởng đến các xe ô tô mà Nhật Bản đang phát triển và có nghĩa vụ pháp lý liên quan bảo mật tương đương với những người của một chuyên gia chính phủ.

<sup>5</sup> Hoa Kỳ lần đầu được cung cấp thông tin cho một chuyên gia phi chính phủ hoặc người có liên quan để lấy ý kiến khi chúng xuất bản một thông báo trong Đăng ký liên bang yêu cầu nhận xét về một quy định hoặc đề nghị sửa đổi.

<sup>6</sup> Để chắc chắn hơn, khoản này được áp dụng đối với quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn và quy trình đánh giá sự phù hợp một Bên Phụ lục được phát triển thông qua các quá trình hoặc cơ quan liên quan trong nước, bao gồm việc chuyển đổi hoặc kết hợp với các công việc của một cơ quan tiêu chuẩn liên chính phủ, nhưng không áp dụng với đối với những quy định mà một Bên Phụ lục được phát triển với các Bên Phụ lục còn lại hay Bên không phải Bên Phụ lục trong một cơ quan tiêu chuẩn liên chính phủ.

4. (a) Mỗi Bên Phụ lục sẽ nỗ lực định kỳ<sup>7</sup> tiến hành đánh giá sau thực hiện các quy định quan trọng của mình đề ra các quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn hoặc quy trình đánh giá sự phù hợp ảnh hưởng đến xe ô tô.

(b) Theo mục đích của khoản này,

**Rà soát sau khi thực hiện** nghĩa việc kiểm tra tính hiệu quả của một quy định, quy trình đánh giá chuẩn hoặc kỹ thuật sau khi nó đã được thực hiện, bao gồm, khi thích hợp, đánh giá khả năng đạt được mục tiêu của mình đề ra, gánh nặng áp đặt, và khả năng tương thích của nó với các quy định khác về kỹ thuật, tiêu chuẩn, hoặc các thủ tục đánh giá sự phù hợp mà Bên Phụ lục đã được thông qua.<sup>8</sup>

### **Điều 3.**

1. Bên Phụ lục sẽ hợp tác song phương, bao gồm cả các hoạt động của mình theo *Hiệp định liên quan đến việc Thành lập các Quy chuẩn kỹ thuật toàn cầu cho bánh xe, thiết bị và bộ phận nào có thể được trang bị và / hoặc được sử dụng trên bánh xe* (sau đây gọi tắt là "Hiệp định 1998"), để hài hòa các tiêu chuẩn cho hoạt động môi trường xe ô tô và an toàn.

2. Mỗi Bên Phụ lục phải đảm bảo rằng quy chuẩn kỹ thuật liên quan đến xe ô tô không được soạn thảo, ban hành hoặc áp dụng với mục đích hoặc với kết quả là tạo ra những trở ngại không cần thiết đối với thương mại quốc tế, phạm vi được quy định tại Điều 2.2 của Hiệp định TBT. Với mục đích này, quy chuẩn kỹ thuật liên quan đến xe ô tô không có nhiều hạn chế thương mại hơn mức cần thiết để hoàn thành một mục tiêu chính đáng đối với những rủi ro không thực hiện sẽ tạo ra. Mục tiêu chính đáng này, gồm: các yêu cầu an ninh quốc gia; ngăn ngừa các hành vi lừa đảo; và bảo vệ sức khỏe hoặc sự an toàn của con người, động vật hoặc sức khỏe thực vật, hoặc môi trường. Trong việc đánh giá các rủi ro đó, các yếu tố có liên quan xem xét là, *ngoài những điều khác*: thông tin khoa học và kỹ thuật hiện có, công nghệ chế biến có liên quan, hoặc có ý định sử dụng cuối cùng của sản phẩm.

---

<sup>7</sup> **Định kỳ** có nghĩa là bình thường ít nhất một lần không muộn hơn mười năm sau ngày một biện pháp được thông qua, và khi thích hợp sau đó.

<sup>8</sup> Để chắc chắn hơn, khoản này sẽ không yêu cầu một Bên Phụ lục, khi tiến hành rà soát sau triển khai thực hiện, để đánh giá sự phù hợp của một quy trình đánh giá các quy định, tiêu chuẩn hoặc phù hợp kỹ thuật với quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn hoặc quy trình đánh giá sự phù hợp được thông qua bởi một cơ quan chính phủ địa phương .

3. Không Bên Phụ lục nào sẽ ngăn ngừa hoặc trì hoãn quá mức đến việc bày bán trên thị trường của một sản phẩm xe ô tô trên mặt đất là sản phẩm kết hợp một công nghệ hay một tính năng mới mà chưa được quy định, trừ khi Bên Phụ lục tìm kiếm, dựa trên thông tin khoa học hoặc kỹ thuật, công nghệ mới này hoặc tính năng mới đặt ra một nguy cơ đối với sức khỏe con người hoặc sự an toàn, hay môi trường.<sup>9, 10</sup>

4. Khi một Bên Phụ lục quyết định từ chối việc đưa vào thị trường của mình hoặc yêu cầu rút khỏi thị trường của một sản phẩm xe ô tô trên mặt đất là sản phẩm kết hợp một công nghệ hay một tính năng mới tạo ra nguy cơ đối với sức khỏe hoặc an toàn của con người, hay môi trường, Bên Phụ lục sẽ ngay lập tức thông báo cho các nhà nhập khẩu sản phẩm quyết định của mình. Các thông báo sẽ bao gồm tất cả các thông tin khoa học, kỹ thuật có liên quan.

5. Mỗi Bên Phụ lục sẽ thông qua hoặc duy trì các thủ tục hiệu quả cho việc nhập khẩu tạm thời xe ô tô kết hợp công nghệ mới hoặc các tính năng mới cho các mục đích trình diễn, trưng bày hoặc kiểm tra đường bộ trong phạm vi lãnh thổ của mình. Mỗi Bên Phụ lục sẽ tạo thuận lợi cho sự xâm nhập của các loại xe này vào lãnh thổ của mình theo các thủ tục bất kể họ có tuân thủ các tiêu chuẩn áp dụng hoặc quy chuẩn kỹ thuật.<sup>11</sup>

6. (a) Đối với các yêu cầu của một quy định an toàn theo Luật Giao thông vận tải xe (Luật số 185, 1951) của Nhật Bản với các cơ quan có thẩm quyền của Nhật Bản được xác định là ngày 01 tháng 4 năm 2015<sup>12</sup>, khi mà các cơ quan có thẩm quyền của Nhật Bản tìm thấy đó là một yêu cầu của U.S. FMVSS không ít nghiêm

---

<sup>9</sup> Để chắc chắn hơn, thông tin khoa học, kỹ thuật có thể bao gồm các đánh giá dựa trên việc điều tra các khiếu nại của người tiêu dùng hoặc tai nạn, thử nghiệm hoặc dữ liệu từ nhà sản xuất về hiệu suất của công nghệ trong lĩnh vực này.

<sup>10</sup> Để chắc chắn hơn, không có quy định nào trong khoản này ngăn ngừa một Bên Phụ lục yêu cầu rằng một chiếc xe ô tô thực hiện theo sức khỏe của con người hoặc sự an toàn, hoặc các yêu cầu về môi trường, mà không quan tâm đến việc sản phẩm kết hợp một công nghệ hay một tính năng mới, thường áp dụng cho sản phẩm đó.

<sup>11</sup> Khoản này không được ngăn chặn một Bên Phụ lục từ yêu cầu một xe ô tô nhập khẩu theo quy trình này để phản hồi mức tối thiểu về an toàn và môi trường tương xứng với việc sử dụng xe ô tô nhập khẩu cho các mục đích nêu trên.

<sup>12</sup> Các yêu cầu của một quy định an toàn theo Đạo Luật Xe vận tải đường bộ của Nhật Bản rằng cơ quan có thẩm quyền của Nhật Bản xác định là ngày 1 tháng 4 năm 2015, theo các mục đích của điểm (a) không dựa trên một quy định được thông qua theo các Hiệp định liên quan đến việc thông qua theo Quy định kỹ thuật thống nhất cho bánh xe, thiết bị và các bộ phận có thể được trang bị và / hoặc được sử dụng trên bánh xe và các Điều kiện đối ứng Ghi nhận duyệt trên Cơ sở của các mô tả (sau đây gọi là "Quy chế Liên Hiệp Quốc"), một quy định thành lập theo Hiệp định 1998 (sau đây gọi là "GTR"), hoặc một U.S. FMVSS

ngặt hơn so với các yêu cầu theo Luật Xe vận tải đường bộ tương ứng, xe ô tô có xuất xứ từ Hoa Kỳ phân loại thuộc nhóm 87.03 mà thực hiện theo yêu cầu như vậy của U.S. FMVSS sẽ được coi là tuân thủ các yêu cầu đó theo Luật Xe vận tải đường bộ. Đối xử này được áp dụng trừ khi có yêu cầu theo Luật Xe vận tải đường bộ được sửa đổi và, như thay đổi được là nghiêm ngặt đáng kể hơn so với trước đây<sup>13</sup>. Trong trường hợp đó, Nhật Bản sẽ tiếp tục cung cấp đối xử như vậy trong một khoảng thời gian, thường không ít hơn 12 tháng kể từ ngày được yêu cầu theo Luật Xe vận tải đường bộ được sửa đổi.

(b) Nhật Bản sẽ cho phép việc nhập khẩu và sử dụng bất kỳ phần xe ô tô cần thiết để sửa chữa hoặc phục vụ một xe ô tô có xuất xứ từ Hoa Kỳ phân loại thuộc nhóm 87.03, tại thời điểm kiểm tra ban đầu các xe ô tô tại Nhật Bản, đã được coi là, theo vào điểm (a), tuân thủ các yêu cầu theo Luật Xe vận tải đường bộ, với điều kiện là một phần phản hồi các thông số kỹ thuật tương tự của các phần cài đặt ban đầu trong các xe ô tô tại thời điểm kiểm tra ban đầu của nó.

(c) Đối với các mục đích của khoản này,

**U.S FMVSS** nghĩa Tiêu chuẩn An toàn Xe ô tô Liên bang của Hoa Kỳ; và

**kiểm tra ban đầu** là việc kiểm tra những xe ô tô phải trải qua để có thể được sử dụng cho giao thông tại Nhật Bản theo Luật Xe vận tải đường bộ.

#### **Điều 4**

1. Nhật Bản sẽ không thông qua bất kỳ yêu cầu nào theo Quy trình Xử lý ưu đãi mà không được áp dụng kể từ ngày Hiệp định có hiệu lực đối với Nhật Bản và Hoa Kỳ và làm tăng gánh nặng, bao gồm cả sự phức tạp và chi phí, các nhà nhập khẩu theo Quy trình Xử lý ưu đãi, ngoại trừ cho các yêu cầu liên quan đến các quy định kỹ thuật mới hoặc sửa đổi đối với quy chuẩn kỹ thuật hiện hành đã được soạn thảo, thông qua và áp dụng một cách phù hợp với Điều 3.2 sau ngày trên hoặc tăng lệ phí và các chi phí tương xứng với chi phí của các dịch vụ thuộc Quy trình Xử lý ưu đãi.

---

<sup>13</sup> Đối với bất kỳ sửa đổi tiếp theo những yêu cầu theo Luật Xe vận tải đường bộ của Nhật Bản với các cơ quan có thẩm quyền của Nhật Bản xác định là ngày 01 tháng tư năm 2015, Nhật Bản sẽ xem xét liệu các yêu cầu, như biến đổi, dựa trên Quy chế Liên Hợp Quốc hoặc GTR và nghiêm ngặt đáng kể hơn so với yêu cầu trước.

2. Nhật Bản sẽ đảm bảo rằng các Quy trình Xử lý ưu đãi và các quy định có liên quan của nó được thông qua và áp dụng theo cách không loại trừ các điều kiện của phương tiện cơ giới nhập khẩu theo Quy trình Xử lý ưu đãi đối với bất kỳ biện pháp khuyến khích về tài chính của các cơ quan chính phủ trung ương<sup>14</sup> đối với xe ô tô.<sup>15</sup>

3. Theo mục đích của Điều này,

**Quy trình xử lý ưu đãi** có nghĩa là một thủ tục đánh giá sự phù hợp đã đơn giản hóa tiến hành riêng cho xe ô tô nhập khẩu đến một số chỉ định cho từng loại, theo thông báo của Bộ trưởng Bộ Đất đai, Hạ tầng, Giao thông và Du lịch của Nhật Bản.

## **Điều 5**

Trong phạm vi một Bên Phụ lục duy trì và áp dụng bất kỳ luật hoặc quy định ở cấp trung ương của chính phủ đối với vùng áp dụng đối với việc thành lập các cơ sở phân phối, sửa chữa xe ô tô, họ phải đảm bảo pháp luật hoặc các quy định này được áp dụng một cách minh bạch và không phân biệt.<sup>16</sup>

## **Điều 6**

Một Bên Phụ lục có thể áp dụng, chỉ trong giai đoạn chuyển tiếp, một biện pháp tự vệ chuyển tiếp đối với xe ô tô có xuất xứ từ các Bên Phụ lục còn lại phân loại thuộc nhóm 87.03 hoặc 87.04 theo các quy định đề ra trong Chương 6 (Biện pháp phòng vệ thương mại), với các thủ tục sau đây sửa đổi:

(a) Thay cho định nghĩa của giai đoạn chuyển tiếp quy định tại Điều 6.1 (Định nghĩa), các định nghĩa sau đây sẽ được áp dụng:

**giai đoạn chuyển tiếp** có nghĩa là giai đoạn bắt đầu từ ngày có hiệu lực của Hiệp định này với Nhật Bản và Hoa Kỳ với và kết thúc là 10 năm sau khi kết thúc giai đoạn xoá bỏ thuế quan cho hàng hóa cụ thể.

---

<sup>14</sup> Để chắc chắn hơn, một biện pháp khuyến khích tài chính của một cơ quan chính phủ trung ương bao gồm các biện pháp này được thực hiện bởi các đơn vị khác, bao gồm cả các cơ quan chính quyền địa phương.

<sup>15</sup> Để chắc chắn hơn, khoản này không áp dụng đối với xe ô tô mà tài liệu cho các Quy trình xử lý ưu đãi đang được nhận bởi cơ quan có liên quan trước ngày có hiệu lực của Hiệp định này với Nhật Bản và Hoa Kỳ.

<sup>16</sup> Hoa Kỳ không có luật hoặc các quy định liên quan đến vùng mô tả trong khoản này.

(b) Thay vào khoản 2 của Điều 6.4 (Tiêu chuẩn cho một biện pháp phòng vệ thương mại chuyển tiếp), sau đây sẽ được áp dụng:

Không Bên Phụ lục nào có thể áp dụng một biện pháp phòng vệ chuyển tiếp trong một thời gian quá hai năm, ngoại trừ khoảng thời gian có thể kéo dài đến hai năm nếu các cơ quan có thẩm quyền của Bên Phụ lục khẩn xác định, phù hợp với các thủ tục quy định tại Điều 6.5 (Thủ tục điều tra và yêu cầu minh bạch), rằng các biện pháp này vẫn cần thiết để ngăn chặn hay khắc phục tổn hại nghiêm trọng và để tạo điều kiện điều chỉnh.

(c) Khoản 4 và 6 của Điều 6.4 (Tiêu chuẩn cho biện pháp phòng vệ thương mại chuyển tiếp) sẽ không áp dụng.

(d) Thay vào các khoản 1 và 2 của Điều 6.7 (Bồi thường), sau đây sẽ được áp dụng:

(i) Một Bên Phụ lục áp dụng biện pháp phòng vệ chuyển tiếp phải tham khảo ý kiến với Bên Phụ lục còn lại kia để thỏa thuận chung về bồi thường tự do hóa thương mại thích hợp theo hình thức nhượng bộ có tác động thương mại cơ bản tương đương hoặc tương đương với giá trị của các thuế bổ sung dự kiến từ các biện pháp phòng vệ chuyển tiếp. Bên Phụ lục sẽ cung cấp cơ hội tham vấn không muộn hơn 30 ngày kể từ ngày áp dụng biện pháp phòng vệ chuyển tiếp;

(ii) Nếu tham vấn theo điểm (d) (i) không dẫn đến một thỏa thuận về bồi thường tự do hóa thương mại trong vòng 30 ngày sau khi các cuộc tham vấn bắt đầu, Bên Phụ lục có hàng hoá thuộc diện áp dụng biện pháp phòng vệ chuyển tiếp có thể ngừng việc áp dụng nhượng bộ đáng kể tương đương với Bên Phụ lục đang áp dụng biện pháp tự vệ chuyển tiếp; và

(iii) Quyền ngừng nêu tại điểm (d) (ii) không được thực hiện trong vòng 24 tháng đầu tiên trong thời gian biện pháp phòng vệ chuyển tiếp có hiệu lực, với điều kiện các biện pháp phòng vệ chuyển tiếp phù hợp với các quy định của Hiệp định này.

## **Điều 7**

1. Theo mục đích của Điều này, các định nghĩa nêu trong Điều 28.1 (Định nghĩa) được áp dụng, *với những sửa đổi thích hợp*.<sup>17</sup>

2. Đối với bất kỳ vấn đề mô tả trong Điều 28.3<sup>18</sup> (Phạm vi) liên quan đến xe ô tô, một Bên Phụ lục có thể bắt đầu các thủ tục giải quyết tranh chấp quy định tại Điều này thay cho các thủ tục quy định tại Điều 28.4 đến Điều 28.20.

3. (a) Một Bên Phụ lục có thể yêu cầu bằng văn bản tham vấn với các Bên Phụ lục còn lại đối với bất kỳ vấn đề mô tả trong khoản 2. Bên Phụ lục đưa ra yêu cầu tham vấn, Bên Phụ lục đề nghị phải đưa ra những lý do cho việc yêu cầu bằng văn bản, bao gồm cả việc xác định các biện pháp thực tế hoặc đề xuất hoặc vấn đề khác và chỉ ra cơ sở pháp lý cho việc khiếu nại. Bên Phụ lục đề nghị sẽ lưu chuyển các yêu cầu cho tất cả các Bên thông qua các đầu mối liên hệ được chỉ định theo Điều 27.5 (Đầu mối liên hệ).

(b) Bên Phụ lục mà yêu cầu tham vấn được gửi phải, trừ khi các Bên Phụ lục có thỏa thuận khác, trả lời yêu cầu bằng văn bản trong thời hạn bảy ngày, kể từ ngày nhận đơn. Bên Phụ lục đó sẽ lưu chuyển trả lời cho tất cả các Bên khác và tiến hành tham vấn trong thiện chí.

(c) Trừ khi các bên có thỏa thuận khác Phụ lục, họ sẽ tiến hành tham vấn trong thời hạn không quá 15 ngày, kể từ ngày nhận được yêu cầu.

(d) Trừ khi các bên có thỏa thuận khác Phụ lục, các khoản 5 đến 8 Điều 28 (Tham vấn) sẽ được áp dụng, *với những sửa đổi thích đáng*<sup>19</sup>, đến tham vấn theo khoản này.

4. (a) Bên Phụ lục mà đã đề nghị tham vấn theo khoản 3(a) có thể đề nghị, bằng thông báo bằng văn bản gửi cho Bên Phụ lục còn lại, thiết lập Ban hội thẩm nêu các Bên Phụ lục không giải quyết được vấn đề này trong vòng 30 ngày sau ngày nhận được đề nghị để tham vấn.

---

<sup>17</sup> Theo mục đích của khoản này, dẫn chiếu đến “Điều 28.5.1”, “Điều 28.7” và “Điều 28.7.1” sẽ được coi như đọc “khoản 3”, “khoản 4” và “khoản 4a” theo thứ tự này.

<sup>18</sup> Để chắc chắn hơn, không Bên Phụ lục sẽ nhờ đến giải quyết tranh chấp theo Điều này đối với bất kỳ vấn đề nào mà không phải nhờ đến giải quyết tranh chấp theo Chương 28 (Giải quyết tranh chấp).

<sup>19</sup> Theo mục đích của khoản này, dẫn chiếu đến “khoản 1” trong Điều 28.5.5 sẽ được coi như là đọc “điểm (a)”, và dẫn chiếu đến “Điều này” trong Điều 28.5.6 và 5.7 sẽ được coi như là đọc “khoản này”

(b) Bên Phụ lục đề nghị sẽ lưu chuyển đề nghị cho tất cả các Bên thông qua đầu mối liên lạc được chỉ định theo Điều 27.5 (Đầu mối liên lạc).

(c) Khoản 3, 4 và 7 Điều 28.7 (Thiết lập Ban hội thẩm) sẽ áp dụng, *với những điều chỉnh thích hợp*, việc thiết lập Ban hội thẩm. Trừ khi các Bên Phụ lục đồng ý khác, Ban hội thẩm này phải được thiết lập phù hợp theo Điều này và, theo khung thời gian nêu tại khoản 6, Quy tắc về thủ tục.

5. (a) Trừ khi các Bên Phụ lục đồng ý khác trong vòng 15 ngày kể từ ngày nhận được đề nghị thiết lập Ban hội thẩm, điều khoản tham chiếu phải được:

(i) kiểm tra, theo quy định có liên quan của Hiệp định này, các vấn đề nêu tại đề nghị thiết lập Ban hội thẩm theo khoản 4(a); và

(ii) có lý do và nhận định, và bất kỳ khuyến nghị đi kèm với lý do, theo quy định tại Điều 28.17.4 (Báo cáo ban đầu) được áp dụng theo khoản 8.

(b) Nếu, trong đề nghị lập Ban hội thẩm, Bên Phụ lục đề nghị đã yêu cầu các biện pháp loại bỏ hoặc suy giảm lợi ích theo tinh thần của Điều 28.3.1(c) (Phạm vi), điều khoản tham chiếu phải thể hiện rõ.

6. (a) Ban hội thẩm phải bao gồm 3 thành viên.

(b) Trừ khi họ đồng ý khác, các Bên Phụ lục phải áp dụng các thủ tục sau để lựa chọn Ban hội thẩm:

(i) Trong vòng 15 ngày kể từ ngày nhận được đề nghị thiết lập Ban hội thẩm, Bên Phụ lục đề nghị và Bên Phụ lục phản hồi sẽ chỉ định người tham gia Ban hội thẩm và thông báo cho nhau những chỉ định này.

(ii) Nếu Bên Phụ lục đề nghị không chỉ định được người tham vấn trong thời hạn được nêu tại điểm (b)(i), việc tiến hành giải quyết tranh chấp sẽ bỏ qua vào cuối thời hạn này.

(iii) Nếu Bên Phụ lục phản hồi không chỉ định được người tham vấn trong thời hạn được nêu tại điểm (b)(i), những người tham vấn chưa được chỉ định sẽ được lựa chọn bởi Bên Phụ lục đề nghị:

(A) Từ danh sách của Bên Phụ lục phản hồi thiết lập theo Điều 28.11.9;

(B) Nếu Bên Phụ lục phản hồi không thiết lập được danh sách theo Điều 28.1 (Định nghĩa)0.11, chủ tịch Ban hội thẩm sẽ được thực hiện luân phiên theo Điều 28.11.9; hoặc

(C) Nếu cơ chế chủ tịch luân phiên không được thiết lập theo Điều 28.11.9, bằng việc lựa chọn ngẫu nhiên từ 3 người mà không có quốc tịch của Bên Phụ lục đề nghị, được chỉ định bởi Bên Phụ lục đề nghị.

Trong vòng 20 ngày kể từ khi nhận được đề nghị thiết lập Ban hội thẩm theo khoản 4(a).

(iv) Để lựa chọn chủ tịch của Ban hội thẩm:

(A) Các Bên Phụ lục sẽ nỗ lực để nhất trí đối với việc chỉ định chủ tịch của Ban hội thẩm.

(B) Nếu Bên Phụ lục không chỉ định được chủ tịch theo điểm (b)(iv)(A) trong 15 ngày kể từ khi nhận được đề nghị thiết lập Ban hội thẩm theo khoản 4(a), các Bên Phụ lục phải chọn ngẫu nhiên 3 người tham vấn từ cơ chế luân phiên theo Điều 28.11.9 trong vòng 20 ngày kể từ khi nhận được đề nghị thiết lập Ban hội thẩm. Người tham vấn thứ 3 sẽ giữ vị trí chủ tịch.

(C) Nếu luân phiên không được thiết lập theo Điều 28.11.9, và điểm (b)(iv)(A) và (B) không thể áp dụng, mỗi Bên Phụ lục sẽ chỉ định tối đa 3 người và người tham vấn thứ 3 sẽ được lựa chọn ngẫu nhiên từ những người đó đã được đề xuất trong vòng 20 ngày kể từ ngày nhận được đề nghị thiết lập Ban hội thẩm theo điểm 4(a).

(D) Trừ khi các Bên Phụ lục nhất trí khác, chủ tịch của Ban hội thẩm phải không có quốc tịch của Bên Phụ lục nào.

(v) Nếu những người tham vấn được chỉ định theo điểm (b)(iii) hoặc (iv)(B) không thể tiếp tục tham gia Ban hội thẩm, các Bên Phụ lục phải họp trong vòng 5 ngày kể từ khi có thông tin những người tham vấn này không thể chọn người tham vấn khác từ những thành viên còn lại của danh sách (trong trường hợp điểm (b)(iii), hoặc luân phiên (trong trường hợp điểm (b)(iv)(B))).

(vi) Nếu người tham vấn được chỉ định theo khoản này từ bỏ hoặc không thể tiếp tục tham gia Ban hội thẩm, hoặc trong thời gian bắt đầu tiến hành hoặc trong thời gian Ban hội thẩm họp lại theo khoản 13 hoặc điều 28.20 (Rà soát tuân thủ) theo khoản 12, 17 hoặc 18, người tham vấn thay thế sẽ được chỉ định trong vòng 12 ngày theo thủ tục lựa chọn được quy định tại điểm (b) về việc chỉ định người tham vấn gốc và việc thay thế sẽ có hiệu lực, trách nhiệm bằng người tham vấn gốc. Công việc của Ban hội thẩm sẽ bị dừng việc chỉ định người tham vấn thay thế, và tất cả khung thời gian có liên quan quy định trong Điều này và Quy tắc thủ tục sẽ được gia hạn bằng thời gian mà công việc đã bị dừng lại.

(vii) Điều 28.9.3 đến 9.6 và 9.9 sẽ áp dụng, với những thay đổi thích hợp<sup>20</sup>, đối với thủ tục lựa chọn.

7. Tất cả người tham vấn phải phản hồi quy định tại Điều 28.1 (Định nghĩa)0.1. Một cá nhân có thể không giữ vị trí người tham vấn để tranh luận việc anh ta hoặc chị ta đã tham gia theo Điều 28.6 (Văn phòng hàng hóa, hòa giải) như được áp dụng theo khoản 8.

8. Trừ khi các Bên Phụ lục đồng ý khác, Điều 28.4 (Lựa chọn diễn đàn), 28.6 (Văn phòng hàng hóa, hòa giải), 28.11 (Chức năng của Ban hội thẩm), 28.14 (Vai trò của chuyên gia), 28.15 (Ngừng hoặc dừng việc tiến hành), 28.16 (Báo cáo ban đầu) và 28.17 (Báo cáo cuối cùng) sẽ áp dụng, với những thay đổi thích đáng<sup>21</sup>, cho việc tiến hành Ban hội thẩm theo Điều này, ngoại trừ:

(a) Theo Điều 28.17.3 (Báo cáo ban đầu), Ban hội thẩm sẽ thuyết trình báo cáo ban đầu cho các Bên Phụ lục khác trong vòng 100 ngày sau khi người tham vấn cuối cùng được chỉ định.

(b) Theo Điều 28.17.4 (Báo cáo ban đầu), Ban hội thẩm phải đưa ra nhận định về việc không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm, nếu có, có ảnh hưởng đến nguyên vật liệu bán, chào bán, mua, vận chuyển, phân phối hoặc sử dụng các xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục đề nghị.

<sup>20</sup> Theo mục đích của khoản này, dẫn chiếu đến “khoản 2(d)(i)-(iii) và (v)” tại Điều 28.9.4 đến 9.6 sẽ được coi như là đọc “điểm (b)(iv)(A) và (C)”, và dẫn chiếu đến “điều này” tại Điều 28.9.9 sẽ được coi như là đọc “khoản này”

<sup>21</sup> Theo mục đích của khoản này, dẫn chiếu đến “Điều 28.7 (Thiết lập Ban hội thẩm)” theo Điều 28.6.4 sẽ được coi như là đọc “khoản 4”, dẫn chiếu đến “Chương này” theo Điều 28.1 (Định nghĩa)1.2 và 15.1 sẽ được coi như là đọc “Điều này”

(c) Theo Điều 28.17.7 (Báo cáo ban đầu), mỗi Bên Phụ lục có thể cung cấp nhận xét bằng văn bản cho Ban hội thẩm về báo cáo ban đầu trong vòng 10 ngày kể từ ngày thuyết trình báo cáo này hoặc trong thời gian khác mà các Bên Phụ lục đồng ý; và

(d) Theo Điều 28.18.1 (Báo cáo cuối cùng), Ban hội thẩm sẽ thuyết trình báo cáo cuối cùng cho các Bên Phụ lục, bao gồm từng ý kiến về vấn đề chưa được nhất trí, trong vòng 20 ngày kể từ khi thuyết trình báo cáo ban đầu. Các Bên Phụ lục phải công bố công khai bản chào cuối trong vòng 15 ngày sau đó, tùy vào phạm vi bảo vệ thông tin mật.

9. Trừ khi các Bên Phụ lục đồng ý khác, khoản 1 và 2 Điều 28.19 (Áp dụng báo cáo cuối cùng) sẽ áp dụng, *với những thay đổi thích hợp*,<sup>22</sup> để thực thi báo cáo cuối cùng.

10. (a) Trừ khi các Bên Phụ lục đồng ý khác, trong báo cáo cuối cùng, Ban hội thẩm nhận định rằng:

(i) (A) có biện pháp không nhất quán với nghĩa vụ của một Bên Phụ lục theo Hiệp định;

(B) Một Bên Phụ lục không thực hiện nghĩa vụ theo Hiệp định;

(C) Biện pháp của một Bên Phụ lục gây ra việc triệt tiêu hoặc không phù hợp với tinh thần của Điều BBB.3.1(c); và

(ii) Không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm mà Ban hội thẩm đã nhận định rằng tồn tại ảnh hưởng đến nguyên vật liệu bán, chào bán, mua, vận chuyển, phân phối hoặc sử dụng các xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục đề nghị

Bên Phụ lục đề nghị có thể ngừng áp dụng đối với Bên Phụ lục phản hồi đối với lợi ích theo khoản này, khoản 11 đến 17.

(b) Trừ khi các Bên Phụ lục thỏa thuận khác, nếu trong báo cáo cuối cùng của Ban hội thẩm xác định rằng sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm mà Ban hội thẩm đã được xác định có tồn tại theo điểm (a) (i) đã không ảnh hưởng đến nguyên vật liệu bán hàng, chào bán, mua bán, vận chuyển, phân phối hoặc sử dụng

---

<sup>22</sup> Theo mục đích của khoản này, dẫn chiếu đến “Chương này” tại Điều 28.1 (Định nghĩa)8.1 sẽ được coi như là đọc “Điều này”

xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục đề nghị, thủ tục quy định tại khoản 3 đến 7 Điều 28.19 (Áp dụng Điều khoản cuối), Điều 28.20 (Không áp dụng – bồi thường – ngừng lợi ích) và Điều 28.21 (Rà soát tuân thủ) sẽ được áp dụng, *những sửa đổi thích đáng*.

11. Nếu một báo cáo cuối cùng có quyết định được mô tả trong khoản 10 (a) được trình bày cho các Bên Phụ lục theo khoản 8 (d) vào ngày hoặc sau ngày thuế quan được áp đặt bởi các Bên Phụ lục đề nghị đối với các xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục được phân loại thuộc nhóm 87.03, Hệ thống hài hòa thuế quan của Hoa Kỳ ("HTSUS") 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 hoặc 8704.90.00 HTSUS đã bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2-D, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai đoạn xoá bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó thực hiện theo khoản 14 (a) (i), Bên Phụ lục yêu cầu có thể tăng tỷ lệ thuế hải quan trên những xe ô tô:

(a) đến một mức độ không được vượt quá mức thuế tối huệ quốc hiện hành đối với những xe ô tô đó, trong khoảng thời gian tối đa 90 ngày sau khi phát hành báo cáo cuối cùng theo khoản 8 (d); và,

(b) sau đó, đến một mức độ không được vượt quá mức thuế tối huệ quốc hiện hành đối với những xe ô tô đó, ít hơn 50 phần trăm khác biệt giữa mức thuế trên những xe ô tô đặt ra trong phụ lục 2-D, được điều chỉnh để đưa vào tài khoản bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai đoạn xoá bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó thực hiện theo khoản 14 (a) (i),

với điều kiện là Bên Phụ lục khiếu nại sẽ không ngừng áp dụng cho Bên Phụ lục phản hồi các lợi ích theo khoản này sau một quyết định của Ban hội thẩm theo khoản 13.

12. (a) Tại bất kỳ thời gian sau khi phát hành một báo cáo cuối cùng có chứa quyết định được mô tả trong khoản 10 (a), Bên Phụ lục khiếu nại có thể cung cấp thông báo bằng văn bản cho các Bên Phụ lục trả lời rằng nó có ý định ngừng áp dụng cho Bên Phụ lục phản hồi lợi ích, hoặc thực hiện theo khoản 14 (a) (i). Thông báo quy định cụ thể mức độ lợi ích mà các Bên Phụ lục khiếu nại đề xuất ngừng theo khoản 14 (a) (ii) hoặc (b), hoặc mức độ lợi ích cho các mục đích của việc hành động theo khoản 14 (a) (i). Bên Phụ lục khiếu nại có thể yêu cầu các Ban hội thẩm được triệu tập lại để xác định mức trợ cấp tối đa mức độ lợi ích có thể ngừng

theo khoản 14 (a) (ii) hoặc (b), hoặc mức độ lợi ích cho các mục đích của việc thực hiện theo khoản 14 (a) (i), tại bất kỳ thời gian sau khi nó cung cấp một thông báo theo khoản này.

(b) Nếu Bên Phụ lục phản hồi cho rằng mức độ lợi ích được đề nghị ngừng hoặc đã bị ngừng theo khoản 14 (a) (ii) hoặc (b), hoặc mức độ lợi ích cho các mục đích của việc thực hiện theo khoản 14 (a) (i), rõ ràng là vượt quá, hoặc là nó đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm các bảng đã được xác định để tồn tại, nó có thể yêu cầu Ban hội thẩm triệu tập lại để xem xét vấn đề này.

(c) Bất kể các Bên Phụ lục khiếu nại đã cung cấp một thông báo theo điểm (a), Bên Phụ lục phản hồi có thể yêu cầu Ban hội thẩm được triệu tập lại để xác định mức độ lợi ích theo khoản 13:

(i) nếu các Bên Phụ lục khiếu nại đã tăng tỷ lệ thuế hải quan theo khoản 11; hoặc là

(ii) cho các mục đích của việc xác định độ dài của thời gian mà các Bên Phụ lục khiếu nại có thể trì hoãn việc thực hiện giai khoản cắt giảm thuế theo khoản 14 (a) (i).

(d) Một Bên Phụ lục sẽ cung cấp bất kỳ yêu cầu triệu tập lại Ban hội thẩm bằng văn bản cho Bên Phụ lục còn lại.

13. Trừ khi các bên Phụ lục thoả thuận khác, Ban hội thẩm sẽ triệu tập lại càng sớm càng tốt sau khi gửi của một yêu cầu theo khoản 12 và phải xuất trình cho các Bên Phụ lục quyết định của mình về mức độ lợi ích mà Bên Phụ lục khiếu nại có thể ngừng trong vòng 90 ngày sau khi nhóm họp lại. Ban hội thẩm phải xác định mức độ lợi ích mà các Bên Phụ lục khiếu nại có thể ngừng theo khoản 14 (a) (ii) hoặc (b), hoặc mức độ lợi ích cho các mục đích của việc thực hiện theo khoản 14 (a) (i), là tổng của:

(a) mức độ lợi ích của tác động tương tự, như quy định tại Điều 28.20.5; và

(b) mức độ lợi ích nêu tại điểm (a) nhân với tỷ lệ trung bình của tổng giá trị nhập khẩu hàng năm của xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi được phân loại thuộc nhóm 87.03 vào Bên Phụ lục khiếu nại trong gần đây nhất bốn năm với mức trung bình của tổng giá trị nhập khẩu hàng năm của xe ô tô có xuất xứ từ Bên

Phụ lục khiếu nại phân loại thuộc nhóm 87.03 vào Bên Phụ lục phản hồi trong bốn năm gần đây nhất, đến mức mà tổng của số tiền này và mức độ lợi ích nêu tại điểm (a) không vượt quá số tiền mà là tổng hợp của 3,75 phần trăm trung bình của tổng giá trị nhập khẩu hàng năm của xe ô tô có xuất xứ từ Nhật Bản được phân loại thuộc nhóm 87.03 vào Hoa Kỳ trong bốn năm gần đây nhất và 37,5 phần trăm trung bình của tổng giá trị nhập khẩu hàng năm của xe ô tô có xuất xứ từ Nhật Bản phân loại theo HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 và 8704.90.00 HTSUS vào Hoa Kỳ trong bốn năm gần đây nhất.

14. Sau quyết định của Ban hội thẩm theo khoản 13, Bên khiếu nại có thể:

(a) (i) nếu báo cáo cuối cùng có chứa một quyết định được mô tả trong khoản 10 (a) được trình bày cho các Bên Phụ lục theo khoản 8 (d) trước ngày mà thuế hải quan áp bởi Bên Phụ lục khiếu nại đối với xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi được phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 hoặc 8704.90.00 HTSUS sẽ bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2 -D, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai đoạn xoá bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó đã thực hiện theo điểm này<sup>23</sup>, sự chậm

---

<sup>23</sup> Nếu, như của ngày liền kề trước ngày mà thuế quan áp bởi Bên Phụ lục khiếu nại về nguồn gốc xe có động cơ từ Bên Phụ lục phản hồi được phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, HTSUS 8704.31.00, 8704.32.00 hoặc HTSUS HTSUS 8704.90.00 sẽ bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2-D, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của thời gian xoá bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó thực hiện theo khoản 14 (một) (i), một báo cáo cuối cùng có chứa quyết định được mô tả trong khoản 10 (a) đã được trình bày cho các Bên Phụ lục theo khoản 8 (d), nhưng Ban hội thẩm không xác định rằng Bên Phụ lục phản hồi đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc việc đình hoặc làm suy giảm và một giải pháp thỏa đáng đã không đạt được, và quyết định của Ban hội thẩm theo khoản 13 được ban hành sau ngày đó, Bên Phụ lục khiếu nại có thể:

(a) trong thời gian tối đa 90 ngày, kể từ ngày mà việc giảm đầu tiên trong mức thuế quan áp bởi Bên Phụ lục khiếu nại đối với xe ô tô có xuất xứ từ các Bên Phụ lục phản hồi được phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, HTSUS 8704.22.00, 8704.23.00 HTSUS, HTSUS 8704.31.00, 8704.32.00 hoặc HTSUS HTSUS 8704.90.00 nếu không sẽ xảy ra, tăng mức thuế quan đối với xe ô tô đến một mức độ không vượt quá mức thuế quan tối huệ quốc hiện hành đối với xe ô tô;

(b) nếu vào ngày Ban hội thẩm ban hành quyết định của mình theo khoản 13 là hơn 90 ngày sau ngày đó giảm đầu tiên trong mức thuế quan áp bởi Bên Phụ lục khiếu nại đối với xe ô tô nếu không sẽ xảy ra, bắt đầu từ ngày đó là 90 ngày sau ngày đó, tăng mức thuế quan trên các xe ô tô được quy định trong khoản 11 (b); và

(c) sau một quyết định của Ban hội thẩm theo khoản 13, ngừng việc áp dụng các lợi ích như quy định tại khoản 14 (a) (ii).

trễ thực hiện trong giai khoản<sup>24</sup> cắt giảm thuế của xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi được phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 hoặc 8704.90.00 HTSUS, phù hợp với những điều sau đây:<sup>25</sup>

(A) Khoảng thời gian mà Bên Phụ lục khiếu nại có thể trì hoãn việc thực hiện giai khoản xóa bỏ thuế quan là hàng hóa trong thời gian không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm và mức độ lợi ích được xác định bởi Ban hội thẩm theo khoản 13, chia bởi số lượng mà là tổng hợp của 3,75 phần trăm trung bình của tổng giá trị nhập khẩu hàng năm của xe ô tô có xuất xứ từ Nhật Bản được phân loại thuộc nhóm 87.03 vào Hoa Kỳ trong bốn năm gần nhất và 37,5 phần trăm trung bình của tổng giá trị nhập khẩu hàng năm của xe ô tô có xuất xứ từ Nhật Bản được phân loại theo HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 và 8704.90.00 HTSUS vào Hoa Kỳ trong bốn năm gần đây nhất ; và

(B) cho các mục đích của điểm này, giai khoản của sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm sẽ là giai khoản bắt đầu vào ngày mà các báo cáo cuối cùng có chứa quyết định được mô tả trong khoản 10 (a) được trình bày cho các Bên theo khoản 8 (d), và kết thúc vào ngày mà Ban hội thẩm xác định rằng Bên Phụ lục phản hồi đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu

---

<sup>24</sup> Trong việc trì hoãn thực hiện giai khoản xóa bỏ thuế quan, Bên Phụ lục khiếu nại có thể trì hoãn mỗi giảm dự kiến trong thuế quan, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai khoản xóa bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó đã thực hiện theo điểm này, bởi khoảng thời gian xác định theo điểm này.

<sup>25</sup> Nếu, như của ngày liền kề trước ngày mà thuế quan áp bởi Bên Phụ lục khiếu nại đối với xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi được phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, HTSUS 8704.31.00, 8704.32.00 hoặc HTSUS HTSUS 8704.90.00 sẽ bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2-D, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của thời gian xóa bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó thực hiện theo khoản 14 (một) (i), Ban hội thẩm đã xác định mức trợ cấp theo khoản 13, nhưng Ban hội thẩm đã không xác định rằng Bên Phụ lục phản hồi đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm và một giải pháp thỏa đáng đã không đạt được, Bên Phụ lục khiếu nại có thể:

(a) trì hoãn việc thực hiện lộ trình xóa bỏ thuế quan phù hợp với khoản 14 (a) (i), ngoại trừ thời gian không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm thì được xem xét để kết thúc vào ngày ngay trước ngày mà thuế quan áp bởi Bên Phụ lục khiếu nại đối với xe ô tô có xuất xứ nếu không sẽ bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2-D, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của thời gian xóa bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó thực hiện theo khoản 14 (a) (i); và

(b) (i) trong khoảng thời gian tối đa 90 ngày sau đó, việc tăng mức thuế quan đối với xe ô tô đến mức không được vượt quá mức thuế tối huệ quốc hiện hành áp dụng đối với xe ô tô; và

(ii) sau đó ngừng việc áp dụng các lợi ích như quy định tại khoản 14 (a) (ii).

hoặc suy hoặc một giải pháp thoả mãn mà các bên đạt được, với điều kiện là, nếu là ngày mà ban hội thẩm ban hành quyết định theo khoản 13 là hơn 90 ngày sau ngày đó ban hội thẩm sẽ triệu tập, số ngày mà ban hành quyết định vượt quá 90 ngày thì không được tính vào thời gian của sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm,

Và

(ii) nếu một báo cáo cuối cùng có chứa quyết định được mô tả trong khoản 10 (a) được trình bày cho các Bên Phụ lục theo khoản 8 (d) vào ngày hoặc sau ngày đó thuế quan áp bởi Bên Phụ lục khiếu nại đối với xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 87.04.21.00, HTSUS 8704.22.50, 8704.23.00 HTSUS, HTSUS 8704.31.00, 8704.32.00 hoặc HTSUS HTSUS 8704.90.00 đã bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2-D, có tính chiếm bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai khoản xoá bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó đã thực hiện theo điểm (a) (i), trừ khi Ban hội thẩm đã xác định rằng Bên Phụ lục phản hồi đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm, ngừng việc áp dụng các lợi ích cho Bên Phụ lục phản hồi đối với xe ô tô lên đến mức độ xác định bởi Ban hội thẩm điều khiển theo khoản 13, với điều kiện, đến mức mà mức độ lợi ích được xác định bởi Ban hội thẩm theo khoản 13 (a) vượt quá mức độ lợi ích mà có thể bị ngừng đối với những xe ô tô với, Bên Phụ lục khiếu nại có thể làm tăng mức thuế quan với hàng hóa có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi khác so với những xe ô tô đến mức không quá mức thuế tối huệ quốc hiện hành đối với hàng hoá đó;

Hoặc

(b) nếu mức thuế tối huệ quốc hiện hành áp bởi Bên Bên Phụ lục khiếu nại đối với xe ô tô được phân loại thuộc các nhóm 87.03 và 87.04 là 0, trừ khi Ban hội thẩm đã xác định rằng Bên Phụ lục phản hồi đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm, ngừng áp dụng đối với Bên Phụ lục phản hồi các lợi ích liên quan đến hàng hóa có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi tối đa mức độ xác định bởi Ban hội thẩm theo khoản 13; và

(i) Nếu một báo cáo cuối cùng có chứa quyết định được mô tả trong khoản 10 (a) được trình bày cho các Bên Phụ lục theo khoản 8 (d) trước ngày mà thuế quan áp bởi Bên Phụ lục phản hồi đối với xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục khiếu nại

phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 hoặc 8704.90.00 HTSUS sẽ bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2-D, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai đoạn xóa bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó đã thực hiện theo điểm (a) (i), trong thời gian tối đa 90 ngày kể từ ngày đó Ban hội thẩm ban hành quyết định của mình theo khoản 13 , ngừng áp dụng cho Bên Phụ lục phản hồi các lợi ích liên quan đến hàng hóa có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi đến mức đó bằng một phần tư của mức lợi ích hàng năm được xác định bởi Ban hội thẩm theo khoản 13 với;

hoặc là

(ii) Nếu một báo cáo cuối cùng có chứa quyết định được mô tả trong khoản 10 (a) được trình bày cho các Bên Phụ lục theo khoản 8 (d) vào ngày hoặc sau ngày thuế quan áp bởi Bên Phụ lục phản hồi đối với xe ô tô có xuất xứ từ Bên Phụ lục khiếu nại phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 hoặc 8704.90.00 HTSUS đã bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2-D , có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của thời gian thực hiện là kết quả của hành động trước đó đã thực hiện theo điểm (a) (i):

(A) trong thời gian tối đa 90 ngày, kể từ ngày mà trên đó các Ban hội thẩm ban hành quyết định theo khoản 13, ngừng áp dụng cho Bên Phụ lục phản hồi các lợi ích liên quan đến hàng hóa có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi tối đa một phần tư số tiền đó là tổng của 3,75 phần trăm trung bình của tổng giá trị nhập khẩu hàng năm của xe ô tô có xuất xứ từ Nhật Bản được phân loại thuộc nhóm 87.03 vào Hoa Kỳ và 37,5 phần trăm trung bình của tổng giá trị nhập khẩu hàng năm của xe ô tô có xuất xứ từ Nhật Bản được phân loại ở HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 và 8704.90.00 HTSUS vào Hoa Kỳ trong bốn năm gần nhất; và

(B) nếu ngày Ban hội thẩm ban hành quyết định theo khoản 13 là hơn 90 ngày sau ngày Ban hội thẩm triệu tập, bắt đầu từ ngày đó là 90 ngày sau khi Ban hội thẩm ban hành quyết định, cho số ngày theo đó việc ban hành quyết định đó vượt quá 90 ngày, ngừng áp dụng Bên Phụ lục phản hồi các lợi ích

liên quan đến hàng hóa có xuất xứ từ Bên Phụ lục phản hồi tối đa một mức độ mà không vượt quá một nửa của mức độ mô tả theo điểm (A) ,

với điều kiện mức thuế quan đã tăng áp dụng cho bất kỳ hàng hóa nào không được vượt quá mức thuế tối huệ quốc hiện hành áp dụng cho hàng hóa đó.

15. Ngừng các lợi ích theo khoản 11 hoặc 14 (a) (ii) hoặc (b) chỉ được áp dụng cho đến khi thời gian như Bên Phụ lục phản hồi đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm, hoặc một giải pháp thỏa đáng đã đạt được.

16. (a) Bên Phụ lục khiếu nại có văn bản thông báo cho Bên Phụ lục phản hồi của bất kỳ gia tăng trong mức thuế quan theo quy định tại khoản 11, 14 (a) (ii) hoặc 14 (b) không muộn hơn ngày trong đó sự gia tăng mức thuế quan có hiệu lực.

(b) Bên Phụ lục khiếu nại có văn bản thông báo cho Bên Phụ lục phản hồi về thời gian của bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai đoạn loại bỏ thuế quan theo đoạn 14 (a) (i) không muộn hơn ngày liền trước ngày khi đó mức thuế hải quan giảm đầu tiên trong xe ô tô có xuất xứ nêu tại khoản mà có thể có nếu không xảy ra.

17. (a) Không xét đến các thủ tục trong các đoạn từ 11 đến 14, nếu Bên Phụ lục phản hồi cho rằng đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm được xác định bởi Ban hội thẩm, họ có thể đưa vấn đề này cho Ban hội thẩm bằng cách cung cấp thông báo bằng văn bản cho Bên Phụ lục khiếu nại. Ban hội thẩm sẽ đưa ra báo cáo về vấn đề này trong vòng 90 ngày sau khi Bên Phụ lục phản hồi cung cấp thông báo.

(b) Nếu Ban hội thẩm quyết định rằng Bên Phụ lục phản hồi đã loại bỏ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy giảm, Bên Phụ lục khiếu nại phải kịp thời khôi phục lại bất kỳ lợi ích<sup>26</sup> bị ngừng theo khoản 11 hoặc 14 (a) (ii) hoặc (b).

18. Các quy trình nêu tại Điều này sẽ áp dụng bắt đầu từ ngày 01 tháng 01 của năm thứ hai kể từ ngày Hiệp định có hiệu lực với Nhật Bản và Hoa Kỳ và kết thúc vào ngày là năm năm sau ngày mà thuế quan đối với xe ô tô có xuất xứ từ Nhật Bản được phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS,

---

<sup>26</sup> Để chắc chắn hơn, vì mục đích của Điều này, một Bên Phụ lục sẽ phục hồi phúc lợi bằng cách giảm mức thuế hải quan đến mức có hiệu lực thực hiện nếu việc ngừng quyền lợi chưa bao giờ được áp dụng.

HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 và 8704.90.00 vào Hoa Kỳ đã được loại trừ theo Phụ lục 2-D, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai đoạn xóa bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó thực hiện theo khoản 14 (a) (i), với điều kiện là các thủ tục áp dụng đối với bất kỳ tranh chấp mà các thức Báo cáo của Ban Hội thẩm theo khoản 8 (d) đã được trình bày trước ngày đó.<sup>27</sup>

19. Bên Phụ lục sẽ rà soát, theo yêu cầu từ một trong hai Bên Phụ lục, các hoạt động và hiệu quả của Điều này năm năm, kể từ ngày Hiệp định có hiệu lực với Nhật Bản và Hoa Kỳ, và ở khoảng thời gian như các Bên Phụ lục Bên quyết định sau đó.

## **Điều 8**

1. Bên Phụ lục có thể yêu cầu bằng văn bản để bắt đầu một quá trình tham vấn với Bên Phụ lục còn lại liên quan đến bất kỳ biện pháp phi thuế quan có liên quan đến xe ô tô mà Bên Phụ lục còn lại đang xem xét đề nghị hoặc đã được đề xuất, bất kể khác với Bên Phụ lục đã công bố các biện pháp phi thuế quan để lấy ý kiến.

2. Quá trình tham vấn phải diễn ra trong một khoảng thời gian không quá 10 ngày, kể từ ngày nhận được yêu cầu theo khoản 1, trừ khi các Bên Phụ lục thỏa thuận khác. Bên Phụ lục được đề nghị sẽ phải đủ khả năng mà Bên Phụ lục đề nghị có một cơ hội để nêu các vấn đề và để thực hiện yêu cầu, cung cấp Bên Phụ lục đề

---

<sup>27</sup> Nếu, trước ngày mà thuế quan đối với xe ô tô có xuất xứ từ Nhật Bản được phân loại thuộc nhóm 87.03, HTSUS 8704.21.00, 8704.22.50 HTSUS, HTSUS 8704.23.00, 8704.31.00 HTSUS, HTSUS 8704.32.00 hoặc 8704.90.00 HTSUS vào Hoa Kỳ sẽ bắt đầu được giảm theo Phụ lục 2-D, có tính đến bất kỳ sự chậm trễ của việc thực hiện giai đoạn xóa bỏ thuế quan như là kết quả của hành động trước đó thực hiện theo khoản 14 (a) (i), một Ban hội thẩm được thiết lập theo yêu cầu của Hoa Kỳ theo khoản 4 không xác định trong báo cáo cuối cùng của nó là bất kỳ sự không phù hợp hoặc triệt tiêu hoặc suy tồn tại đối với vấn đề này với, thủ tục quy định tại Điều 28.1 (Định nghĩa) 8.3 qua 18.7, 28,19 (Không-Thực thi- Bồi thường và Ngừng lợi) và 28.20 (Rà soát tuân thủ) sẽ được áp dụng, đối với những sửa, thay cho các thủ tục được quy định trong đoạn 10 đến 17, đối với bất kỳ vấn đề mà một Bên phụ lục yêu cầu thành lập Ban Hội thẩm theo khoản 4 trong giai đoạn này bắt đầu từ ngày:

(a) 01 tháng 1 của năm thứ 15 kể từ ngày có hiệu lực của Hiệp định này với Nhật Bản và Hoa Kỳ với; hoặc là

(b) nếu có báo cáo cuối cùng đã không được trình bày vào hoặc trước ngày 1 tháng 1 của năm thứ 15 kể từ ngày có hiệu lực của Hiệp định này với Nhật Bản và Hoa Kỳ, ngày mà rằng báo cáo cuối cùng được trình bày với;

và kết thúc vào ngày mà thuế quan đối với xe ô tô có xuất xứ bắt đầu được giảm.

ngợi với thông tin trong phạm vi có thể, và lắng nghe quan điểm của Bên Phụ lục đề nghị đối với các biện pháp phi thuế quan nêu tại khoản 1.

3. Nếu một yêu cầu theo khoản 1 liên quan đến một biện pháp phi thuế quan đề xuất đó để lấy nhận xét, Bên Phụ lục được yêu cầu phải kiềm chế không thực hiện các biện pháp phi thuế quan được đề xuất trong thời gian góp ý, trừ khi những vấn đề cấp bách về an toàn, sức khỏe, bảo vệ môi trường, an ninh quốc gia phát sinh.

4. Nếu một biện pháp phi thuế quan được yêu cầu theo khoản 1 được thông qua, và Bên Phụ lục đề nghị cho rằng, như được mô tả trong Điều 28.3.1 (b), các biện pháp này là không phù hợp với các nghĩa vụ của này Hiệp định, hoặc là các biện pháp làm vô hiệu hoặc tổn hại đến lợi ích tinh thần của Điều 28.3.1 (c), Bên Phụ lục đề nghị có thể thông báo cho Bên Phụ lục còn lại bằng văn bản. Các thông báo sẽ bao gồm việc xác định các biện pháp của vấn đề và chỉ ra cơ sở pháp lý cho việc khiếu nại. Bên Phụ lục mà thực hiện các thông báo có thể yêu cầu thành lập Ban Hội thẩm theo Điều 7.4 tại bất kỳ thời gian sau ngày đó là 14 ngày sau ngày nhận được thông báo<sup>28</sup>, với điều kiện, theo yêu cầu của một trong hai Bên Phụ lục, Bên Phụ lục sẽ tiến hành tham vấn đối với vấn đề này trong vòng 14 ngày sau ngày nhận được thông báo.

5. Nếu các Bên Phụ lục tham vấn theo khoản 4, một trong hai Bên Phụ lục có thể yêu cầu tham vấn bổ sung trong vòng 14 ngày kể từ ngày nhận được thông báo theo Khoản 4. Nếu yêu cầu đó được thực hiện, các Bên Phụ lục sẽ giữ tham vấn bổ sung kịp thời sau đó. Trong trường hợp đó, Bên Phụ lục mà thực hiện các thông báo có thể yêu cầu thành lập Ban Hội thẩm theo Điều 7.4 bất cứ lúc nào sau ngày đó là 30 ngày sau ngày nhận được thông báo.

6. Điều 28.5.5 qua 5.7 và 5.8 sẽ được áp dụng, với những sửa đổi thích hợp<sup>29</sup>, để tham vấn theo khoản 4 và 5.

## **Điều 9<sup>30</sup>**

---

<sup>28</sup> Một Bên Phụ lục đã thực hiện thông báo theo Khoản này có thể yêu cầu thành lập Ban Hội thẩm theo quy định tại khoản này và khoản 5 mà không có yêu cầu tham vấn theo Điều 7.3 (a).

<sup>29</sup> Đối với các mục đích của đoạn này, dẫn chiếu đến "đoạn 1" tại Điều 28.5.5 được hiểu là "đoạn 4" và dẫn chiếu đến "Điều này" tại Điều 28.5.6 và 5.7 sẽ được hiểu là "đoạn văn 4 và 5".

1. Các Bên Phụ lục thành lập một ủy ban song phương đặc biệt đối với xe ô tô (sau đây gọi là "Ủy ban"), bao gồm các đại diện của các cơ quan có liên quan của mỗi Bên Phụ lục. Ủy ban có trách nhiệm:

(a) Giám sát việc thực hiện các nghĩa vụ của Hiệp định này đối với xe ô tô với;

(b) Tham vấn ý kiến để giải quyết các vấn đề ảnh hưởng đến thương mại và đầu tư giữa các Bên Phụ lục mà một Bên Phụ lục đã nêu đối với việc phát triển và thực thi các biện pháp liên quan đến xe ô tô phụ tùng

(c) tạo điều kiện tăng cường hợp tác đối với các vấn đề đang nổi lên, bao gồm cả việc sản xuất, nhập khẩu, bán hàng và hoạt động của xe ô tô sử dụng nhiên liệu thay thế, và hợp tác giữa các Bên Phụ lục về các vấn đề liên quan đến các thị trường khác;

(d) theo dõi diễn biến thị trường song phương, khu vực và toàn cầu và xu hướng thương mại, đầu tư, sản xuất, bán hàng và phân phối đối với xe ô tô và phụ tùng;

(e) tạo cơ hội cho đầu vào từ những người quan tâm của các Bên Phụ lục về các vấn đề có liên quan đến công việc của Ủy ban, các Bên Phụ lục có thể thoả thuận; và

(f) giải quyết các vấn đề khác, nếu các Bên Phụ lục đồng ý.

2. Ủy ban sẽ họp vào thời điểm đã thoả thuận. Họp sẽ diễn ra tại các địa điểm và thông qua các phương thức theo như các Bên Phụ lục quyết định.

---

<sup>30</sup> Không Bên Phụ lục nào sẽ nhờ đến giải quyết tranh chấp theo Chương BBB (Giải quyết tranh chấp) hoặc Điều 4 đối với bất kỳ vấn đề nào phát sinh theo Điều này.