

Vô ô tô Honda những năm 1990

Năm 1989, một phần để tận dụng Hiệp định Thương mại Tự do Canada-Hoa Kỳ (FTA) mới, Honda Motor Công ty trở thành nhà sản xuất ô tô lớn đầu tiên của Nhật Bản đặt nhà máy lắp ráp tại Bắc Mỹ. Bán hàng của Honda Civic tăng vọt đến nỗi nó nhanh chóng trở thành mẫu xe bán chạy nhất ở Bắc Mỹ, khiến các nhà sản xuất ô tô 'Big-Three' của Mỹ là General Motors, Ford và Chrysler phải lo lắng (Cantin và Lowenfeld 1993: 379). Theo Hiệp định thương mại tự do giữa Canada và Hoa Kỳ, các sản phẩm ô tô phải đáp ứng 50% yêu cầu về hàm lượng ở Bắc Mỹ để được miễn thuế (Bộ Ngoại giao Canada 1987). Động cơ Civic được sản xuất tại Mỹ sử dụng động cơ nhập khẩu Phụ tùng của Nhật và nhôm và sắt của Mỹ. Các động cơ sau đó được chuyển đến Canada, nơi chúng được lắp ráp thành sản phẩm Honda Civic cuối cùng. Một phần lớn xe Civic sau đó đã được xuất khẩu trở lại Mỹ. Honda tuyên bố cả động cơ và xe ô tô đều đáp ứng yêu cầu về nội dung giá trị quảng cáo đối với hàng miễn thuế xuyên biên giới sự chuyển động. Các quyết định của chính phủ về những tuyên bố này cuối cùng đã được công bố vào năm 1992. Trong khi đó Canada đã chấp nhận rằng động cơ là sản phẩm của Hoa Kỳ, Hoa Kỳ không chấp nhận rằng những chiếc xe là của Canada. Do đó, Honda đã phải trả hơn 17 triệu đô la tiền trả lại cho thuế quan đối với xe Civics nhập khẩu vào Mỹ từ Canada (Cantin và Lowenfeld 1993: 380).

Tranh chấp đối với Hondas xoay quanh việc sử dụng hệ thống cuộn lên và cuộn xuống (Inama, 2004). Honda nhấn mạnh rằng dư ới sự thay đổi về phân loại thuế quan và tiêu chí định giá quảng cáo, các động cơ do Hoa Kỳ sản xuất đã đáp ứng 50% ngưỡng để chuyển miễn thuế sang Canada và, sử dụng quy tắc cuộn lên, các động cơ có thể được coi là 100% Bắc Mỹ trong tính toán của Bắc Mỹ nội dung của các ô tô. Trớ trêu thay, Hải quan Hoa Kỳ duy trì rằng các động cơ không đáp ứng yêu cầu 50 phần trăm và do đó, phải giảm xuống 0 phần trăm trong sự tính toán của các nội dung của Bắc Mỹ của các ô tô. Bằng cách áp dụng hệ thống cuộn xuống, Hải quan Hoa Kỳ tính toán rằng Civics chỉ có 45,87 phần trăm nội dung Bắc Mỹ (Cantin và Lowenfeld 1993: 381).

Trong khi dư ờng như có những tính toán đáng ngờ của cả Honda và chính phủ Hoa Kỳ, chính trị Các cân nhắc là trọng tâm của tranh chấp này về R00 (Cantin và Lowenfeld 1993: 380). Honda, một người Nhật Bản tập đoàn đa quốc gia, cho rằng chính sách thất thu ờng của Hoa Kỳ đang làm tăng chi phí của họ. Người Canada Chính phủ lo ngại rằng, đơn giản là để tránh thuế quan của Hoa Kỳ, các nhà sản xuất ô tô Nhật Bản sẽ ưu tiên các địa điểm của Hoa Kỳ cho các nhà máy lắp ráp trong tương lai với chi phí của Canada và việc làm của Canada. Ngoài việc tạo ra chính phủ doanh thu và có khả năng thúc đẩy hơn nữa việc tạo việc làm trong tương lai ở Hoa Kỳ, lập trường nghiêm ngặt của chính phủ Hoa Kỳ về R00 xoa dịu các nhà sản xuất ô tô Big-Three của Mỹ quan trọng về mặt chính trị, đã đạt được sự thúc đẩy cạnh tranh từ chi phí thương mại của đối thủ Nhật Bản tăng lên. Tranh chấp này được giải quyết gián tiếp thông qua NAFTA đàm phán, kết thúc vào năm 1994. R00 nội dung bắt buộc ở Bắc Mỹ đối với ngành công nghiệp ô tô là tăng dần lên tới 62,5 phần trăm. NAFTA cũng giải thể một số quy tắc cho phép chính trị thao tác, chẳng hạn như hệ thống cuộn lên và cuộn xuống (xem, Morici 1992, và Johnson nd).

1. Giải thích vì sao Honda được miễn thuế NK tại thị trường Canada như lại chịu thuế lên đến \$ 17 Mining at My school?
2. Cuộn lên tính toán hệ thống, cuộn xuống khi tính toán nội dung tỷ lệ là gì? Vai trò của cách tính này ảnh hưởng tới Honda như thế nào?
3. Các hệ thống có thể gây ra sự chênh lệch về thuế tại 2 trường Bắc Mỹ được trình bày trong bài là