

WG3:貿易・運輸業

3.1 輸出入手続における通関費用の国境での現金支払いの廃止

背景：輸出入手続において、現在通関費用の支払いは現金のみが認められている。多額の現金を事務所に保管しておくことの防犯上のリスクや銀行に現金を引き出しに行くコスト等に鑑み、当該費用の現金払いの廃止を要望するもの。

日本側

現在、国境での輸出入、そして輸送中 (in-transit) の通関手続に必要な費用、例えば ASYCUDA 利用料や税関検査に伴う税関の保税蔵置場使用料等の費用は、現金払いのみ認められている。Smart Tax というプリペイドカードも存在しているが、輸入関税及び VAT の支払いに限定されている。このことにより、通関業者は多額の現金を持ち運ぶ必要があり、また、銀行での引出回数が増加し事務が煩雑になるといった問題が生じている。

上記に鑑み、国境における通関費用の現金払いの廃止及び Smart Tax のようなプリペイドカード若しくは銀行での振込みによる支払いへの変更を要望する。

ラオス側

関税局では、2010年から全国25か所のチェックポイントで ASYCUDA システムを導入し、その結果、全国輸出入量の99%をカバーできている。このような状況の中、我々は銀行と協力し、Smart Tax を使用した手数料の支払を可能としている。Smart Tax は、チェックポイント25か所のうち18か所に導入済みであり、7か所には導入できていない。未設置の理由は2つある。非常に小規模なチェックポイントであり、輸出入量が少ないこと及び当該チェックポイント周辺に協力銀行が存在していないことである。我々の理解では多くの日系企業が輸出入に際し、メジャーなチェックポイントを利用していると理解している。

Smart Tax では通常の間関や VAT の支払いだけでなく、その他の手数料も Smart Tax を経由して支払うことが可能。関税申告サービス料 (10万キップ) だけはまだ Smart Tax に対応しておらず、現金払いをお願いしている。

日本側から提起された多額の現金の持ち歩き、銀行からの引出しという課題について、現在 ASYCUDA での関税申告サービス料のみと認識しているが、どの程度多額なのか、実情がわからない。ただ、2019年1月から、関税申告サービス料も Smart Tax に対応させるため、現金払いはなくなると思われる。現金払いの撤廃という観点では、大企業は Smart Tax を使用して支払うことができるため問題ないが、ラオスの中小企業は Smart Tax に対応していない企業が多い

ため、現金での徴収は継続する。大企業には影響はないと思っている。

そして、税関の保税蔵置場使用料について、Smart Tax に対応させて欲しいという要望について、保税蔵置場の管理は民間企業に委託しており、政府とは異なるため、Smart Tax に対応させることは別の課題となる。しかし、関税局において来年から Single Window System に対応させることができないか検討したい。

おそらく日系企業は独自で輸出入を申請しているわけではなく、通関業者（乙仲さん）を利用していると思うが、通関業者からの情報は正確に取得して欲しい。通関業者の情報と税関の情報が異なる場合がある。通関業者が税関職員に現金等で支払った場合には、税関では必ず支払い毎に領収書を発行しているため、通関業者との情報の精度を高めた方が良いと思われる。

3.2 AEO (Authorized Economic Operator) 制度の確立

背景：輸入手続の迅速化のため、AEO 制度の導入を要望するもの。

日本側

弊社は完成車及び自動車部品の輸入代理店として、今年設立した。今年9月から、ビエンチャン、サワナケート及びパクセーにおいて、自動車部品の輸入を開始し、2019年1月から完成車を輸入する予定。今回、輸入手続の迅速化に寄与する AEO 制度の導入を検討いただきたい。

以前駐在していたカンボジアでも、ラオス同様に官民合同対話の仕組みがあり、その場で議論した結果、2015年からカンボジアでは AEO 制度が導入され、日系企業3社を含む10社が認定された。

AEO 制度の導入によって、通関に要する時間が短縮されるとともに、カンボジアでは関税を適正に支払っている企業から購入したいという国民の意識が高まってきたと思う。

また、AEO 制度により、海外からの投資拡大にもつながるのではないかと思う。一企業としてではなく、投資促進及び輸入税の増収という観点からも、AEO 制度の導入を検討いただきたい。

ラオス側

AEO 制度は、税関において2～3年前から導入を進めてきた。ラオス政府は経験を有していないため、どのようなシステムなのか詳細を勉強しなくてはならない。また、調査を行い、AEO 制度とは何かという理解を皆様と共有したいと思う。AEO 認定企業はラオス税関が信頼できる企業であるとともに、他の企業とは違う特別な信頼度がある。例えば、AEO 非認定企業は輸入申請プロセスが5～6段階必要となるが、AEO 認定企業であれば2～3段階で足り、提出書類の数も減少する。また、AEO 非認定企業は輸入品を一度倉庫に降ろした上で、税関職員が

確認するのに対して、AEO 認定企業は、倉庫に降ろすことなく、目的地に輸送することができ、目的地到着後税関職員の確認を受けるだけで足りるというメリットがある。

ラオス政府は AEO 制度の導入に関する検討委員会を立ち上げ、財務副大臣が委員長となり、関税局そして計画投資省も構成員となり、タイや日本の事例を研究している。また、国際金融公社（IFC）投資促進局からも一部支援を得て、調査も入っている。

現在、財務省において、AEO 制度の導入に関する規則のドラフトが完成し、大臣から承認を得る段階にある。

2019 年 1 月から 3 か月程度、AEO 制度のトライアルを実施する予定。トライアル実施予定企業数は 3 ～ 4 社。

日本側

日本において認定されている事業者は、輸出入業者、運輸業者、倉庫業者であるが、現在検討されている AEO 制度の対象はどのような業種なのか。

ラオス側

日本は様々な業種が AEO 制度の対象となっていると承知している。関税局は AEO 制度の対象業種を狭くせず、業種ごとに基準を設定した上で、輸出入に関連するあらゆる企業に与える予定である。トライアルの 3 か月間は、輸入業者と輸出業者に限定する。