

WG1：貿易・物流業

背景：

1（1）二国間輸送における VAT 免除

二国間輸送における VAT が法律上免税となっておらず、内陸地に位置していることから、近隣諸国に比べて物流費が割高となっている。なお、タイ及びベトナムでは、既に二国間輸送における VAT は免税となっている。

さらに、VAT 法のガイドラインによれば、ラオスを通過して輸送する際にラオス国内でコンテナの積替えを行う場合は VAT が免除されることとなっているが、一部の地域では VAT が徴収される等、全国での対応の統一が必要である。

1（2）VAT 還付の円滑な手続き

日本企業（製造業）が 2016 年から 2019 年かけて VAT 還付を申請するため、税務当局へ資料を一式提出し、還付に向けた打合せを繰り返し実施したうえで、担当者の説明を踏まえて資料を修正して再提出していたところ、2021 年 3 月以降は多忙などを理由に担当者と連絡が取れなくなり、これまで一度も還付がされていないという事例があることから、VAT 還付の手続を明確かつ円滑に行う必要がある。

2 Lao National Single Window (LNSW) の利便性向上

（1）車両 1 台ずつの通関費用支払及び銀行システム障害の改善

現状、自動車をラオスに輸入する際、LNSW を通じて 1 台ずつ通関費用を支払う必要があり、1 日に 100 台の車両を輸入する場合などは、通関手続が完了するまでに時間を要するため 1 日で手続を完了させることができないケースが発生している。また、銀行によるシステム障害が頻発するため、通関費用を支払えない事もあり、現在 LNSW で通関手続を行うことができるのは自動車及びその部品のみであるところ、今後取扱可能品目の拡大がされた場合、LNSW を通じた関税手続が可能であるか疑問である。

（2）LNSW の全国展開

現在 LNSW は首都ビエンチャンでのみ導入されているが、ラオスのビジネス環境改善及び日系企業の投資促進のためには通関手続円滑化の一つとして、全国展開が必要である。

（3）AEO 制度の実用化に向けた検討

AEO 制度の許認可申請を行ったところ、いつ許可が下りるのかわからないまま時間が経過している状態となっているため、制度としての導入の状況や審査基

準、許可までのスケジュール等不透明な点について明確にする必要がある。

議論の概要：

日本側

昨年（2019年）の第14回官民合同対話及び本年（2020年）10月に開催されたワーキンググループ（以下「WG」）会合において、財務省税務局からは現在のVAT法上、二国間輸送におけるVAT免除は規定されていない旨回答があった。一方、タイ及びベトナムでは二国間輸送におけるVATは免除となっている。二国間輸送におけるVATは高額な物流コストの要因の1つであり、日系企業の事業の障壁になっているところであり、是非継続した法改正の検討をお願いしたい。なお、WGにおいて、ラオス国内でのコンテナの積替え時にはVATが発生しない旨、明確な回答が頂けたことについては、感謝申し上げる。

また、日本企業の申請したVAT還付についての課題についても、10月のWG後に個別の会合が開催され、解決に向けて前進したところである。今後も同様に他の企業を含めて、還付手続が円滑に出来るよう、ルールの特典化等、改善に向けた検討をお願いしたい。

LNSWについては、10月のWGではLNSWのシステムは首都ビエンチャンだけでもシステム障害が発生している状況であり、全国展開に向けては通信状況の問題をクリアしなければならず、現状は実現が困難であるとの回答であった。一方、パクセーでの導入を検討しているとの話もあり、今後の進展に期待したい。

AEO制度の導入状況については、10月のWGでは、制度としては存在するものの、これまでに認可された企業は1件もないとの回答であったが、LNSWやAEOの制度については普及が叶えば、ラオスに進出した、あるいは進出を検討する日本企業にとって大きなメリットとなるため、引き続き制度改善の検討をお願いしたい。

ラオス側

VAT法上、二国間輸送におけるVATは課されることとなっているが、ラオスを通過する貨物の輸送についてはVATが免除されていると規定されている。一部地域でVATが徴収されるという件については、当局にて調査したく、今後詳細な情報を聴取したい。

また、VATの円滑な還付については、VAT法に基づいて手続が進められるところ、今回の問題はVAT法が改正及び執行される際に、当局から各納税者に対して、内容の説明が十分にされていなかったことに要因があると考えている。

LNSWについては、現在首都ビエンチャンのみ設置・運用がされている。2000年から運用が開始され、商工省、公共事業運輸省、銀行の3つの組織に連結され

たシステムである。なお、今後は 2022 年を目途に全国で 5 カ所での展開を計画している。その際、従来の 1 台ずつの手続ではなく複数台での手続が可能となるよう検討を行っている。

AEO 制度については、許認可を得るには 26 個の条件が設定されており、これまで条件に合いそうな企業に申請を呼びかけたが、希望する企業はなかった。そのため、国家アジェンダの 1 つである経済政策に従い、ラオス企業 7 社に対して AEO 制度取得のモデルになってもらえるよう、条件を緩和して AEO 制度を認めることとなった。なお、AEO 制度創設に当たっては、5 年間、財務省関税局や税務局に日本からの専門家を派遣してもらい、助言を多数頂いたところである。

日本側

二国間輸送における VAT 免除について、法律上 VAT が課されることになっているとの回答であったが、タイやベトナムは免除されている状況であり、日本企業がラオスに投資を検討する際に、投資を躊躇する大きな要因の 1 つが物流コストの高さである。そのため、現状の法律の内容を知りたいということではなく、法律の改正を検討して頂きたいと考えている。二国間輸送の VAT 免除は国際的にはむしろ常識に近いという感覚であり、他国と比較した際に不利な条件となっている。是非今後も継続的に検討頂きたい。

また、AEO 制度については、日本企業から申請を行っているが、申請後しばらく時間が経過しており、どの条件を満たしていないのか、今後どのようなスケジュールで認可が得られるのか等、不明のままの状態であり困っている。この点を明確にして頂きたい。そもそも AEO 制度に申請している理由としては、LNSW に 1 台ずつでしか手続ができないということで、一度に大量の輸入をする際に手続が間に合わず、トラックがラオスに入って来れなくてタイに引き返さなければいけないというケースが過去何度もあり、困っているからである。そのため、AEO 制度を申請しているが、AEO 制度の申請も連絡が止まっている状態である。この問題については 2 年以上困っているため、是非とも改善を検討頂きたい。

ラオス側

輸入車の LNSW の改善は、AEO 制度とも関係しているため、来年 2022 年には、LNSW と AEO 制度を連結させるように改善し、一度に複数の輸入車が申請可能となるようにしたい。

ラオス側

二国間輸送における VAT 免除については、タイやベトナムでは免除されている状況であり、投資促進の観点から不利な条件となっているため、財務省には改

善に向けた検討をお願いしたい。LNSW のシステム障害については、これまでも何度か報告がされてきたところだが、公共事業運輸省には是非改善をして頂きたい。

ラオス側

LNSW で車両は 1 台ずつでしか手続ができない問題については、当局でもこれまで改善の取り組みを続けてきており、現在では同じ車種・モデルの車両に限り、1 回で 20 台までの申請が可能となっている。