

タイの法令・制度によるビジネス上の障害 (その3)

ジェトロ・バンコクセンター 助川 成也

タイの法令、制度によるビジネス上の障害につき、日系企業を対象としたアンケート調査結果概要を、その1では外資規制、外国人労働・労務管理に関し、またその2では、税務・会計分野に関し述べた。シリーズ最後となる本号では、通関手続きにつきその問題点を述べていく。

I. 輸入関税率適用問題

日系企業が直面している障害・問題点

税関支所あるいは担当官により、解釈等により適用される輸入関税率が異なる。

障害・問題点の背景と解説

関税番号（HS コード）決定の方法・原則は WTO の定める国際基準に則っており、タイと諸外国に大きな違いがある訳ではない。従って、経験豊富な通関業者を使って十分な説明を行い、可能な自衛手段を講じれば、「本来の税率が認められない」、「従来の税率を変更させられる」ということがそう度々発生するわけではない。

しかしながら、一部担当官の知識・経験不足や官僚的対応が原因となって、あるいは「ティーマネー」とのからみで、**他**の支所・担当官による過去の実績、あるいは事実と異なる関税番号の決定がなされる頻度が、日本等との比較でいえばかなり高いことも事実である。

担当官の教育の問題もあるが、制度的には日本の「事前教示制度¹」にあたるものがタイに無いことが、これら問題発生の大きな理由の一つである。日本ではこの制度により、最寄りの税関で関税番号等の事前教示を受けることが出来、どの税関支所においてもその決定が尊重される。現在では、従来の口頭または文書による照会に加えて、Eメールでも事前教示が受けられる。

タイで事前教示制度に該当する方法は、大蔵省税関局（担当課：Tariff Classification Standard Division）への照会があげられるが、①税関局本局に直接出向かねばならないこと、②要員不足により対応が遅い、③書面での回答をなかなか得られない、等の問題があり、十分には機能していないのが現状である。

II. 関税の評価手続きの問題

(1) 日系企業が直面している障害・問題点

¹詳細は右ホームページを参照のこと。http://www.customs.go.jp/zeikan/seido/seidogaiyou_2.htm

- ・タイは GATT 関税評価システム (GATT Valuation System) を導入しており、インボイス表示価額を基に関税が課税されるはずであるが、実際にはその価額通りに課税されないことが多々ある。

(2) 障害・問題点の背景と解説

2000 年 6 月よりタイ税関も GATT 関税評価システムを導入し、原則として輸入者の申告する取引価格を課税対象とすることとした。しかし実際には、依然、価格査定・事後調査担当官が過去の輸入価格に基づく税関内部データとの比較を行っているのが実態である。

また中古機械については、新品の 60% Less を限度に使用年数に応じた価格査定を行う、航空輸送で CIF/FOB を問わず、航空貨物運送状 (Air Waybill) 運賃の “As Arranged”² 表記を認めない等 GATT 関税評価システム導入前の慣行がそのまま残存している。後者は航空便の場合、輸入税が不当に高くなることの一因と考えられる。

3. 通関手続き上の問題

(1) 日系企業が直面している障害・問題点

- ・タイの通関手続きにおいて、「グリーン・ライン」でも、必ず書類を提出しなければならない。また審査後、納税をしても、それ以降の貨物検査によって税率が異なる等指摘を受けることがある。

(2) 障害・問題点の背景と解説

タイの EDI 通関制度を日本の同様の制度と比較した場合、概要は以下の通りである。

【日本】

＜パターン1＞

- ①「申告」
- ②「許可」

＜パターン2＞

- ①「申告」
- ②「書類審査」
- ③「許可」

＜パターン3＞

- ①「申告」
- ②「貨物検査」
- ③「許可」

【タイ】

- ①「グリーン・ライン」、「レッド・ライン」
- ②「書類審査」
- ③「貨物検査」

(※①で「グリーン・ライン」であっても、必ず貨物検査の要否を判断する②に進む)

以上で指摘している通りまず異なるのは、日本では申告に対するレスポンスとして「許可」・「書類審査」・「貨物検査」の3種類があり、「許可」の場合、書類の提出は事

² As Arranged と表記した場合、通常、IATA Tariff Rate が適用される。

後でも構わず、更にハードコピーのみならず CD-ROM 等データでの提出も可能である。一方、タイでは、グリーン・ライン、レッド・ラインのうちグリーン・ラインになっても必ず書類を提出し、貨物検査の要否を判断する次の段階に進まなければ許可に至らない。

これを障害・問題点と呼ぶかは意見が分かれるところであるが、このように通関を完了する前に必ず提出する必要がある申告書及び添付書類については、全ページに通関者登録証（カスタム・カード）所持者のサインと社印押捺が必要であり、このことは多くの輸出入者が不便を感じている。

また輸入通関の場合、日本とタイは以下の順で手続きがすすむ。

【日本】 「申告」→「審査」→「貨物検査」→「納税」

【タイ】 「申告」→「審査」→「納税」→「貨物検査」

このため日本と異なり、タイでは審査を受け、それに応じた輸入関税を納税するが、貨物検査官によって税率等が違っていると指摘を受けると、誤申告・誤納税の扱いになる。

4. ティー・マネー問題

(1) 日系企業が直面している障害・問題点

- ・タイの税関において、「ティー・マネー」を求められる場合がある。

(2) 障害・問題点の背景と解説

税関は決して公式に認めないが、何か問題があった場合には「ティー・マネー」による解決を求められることが少なからずあるのが現状である。これは本アンケートでも複数の日系企業が指摘している。

5. 法令・規則の改正、公布問題

(1) 日系企業が直面している障害・問題点

- ・法令、省令等各種規則等が突然改正されたり、準備が出来ていないまま運用が開始される。

(2) 障害・問題点の背景と解説

日系企業からは、税関、タイ工業標準局（TISI）、陸運局/警察関連で、本事項に関する指摘があった。具体的には、「税率の恩典についての規則が公布されても施行細則が遅れてでてくるためすぐには享受できない」、「公布する官庁側で十分な準備ができていない段階（たとえば TISI の試験設備が十分でない段階）で規則を出すために輸出入者が不便を被る」、トラックの重量規制に代表される「実務的に無理な規則を唐突に出

し、反応をみて緩和」、という問題が指摘されている。

6. 輸入税還付の遅延問題

(1) 日系企業が直面している障害・問題点

・BIS19 条を用いて、輸入関税の還付申請を行なっているが、なかなか還付されない。

(2) 障害・問題点の背景と解説

最近、税関の担当部署も改善に努めているが、要員不足等が原因となって、2～3 ヶ月で還付されることはあまりなく、還付までには長い期間を要することがあるのが実態である。ただし、一部日系企業から指摘があった、「還付までに複数年かかる」という例は、輸出入者の書類保管の不備、通関業者の不手際等が原因の可能性が高い。

7. 税関申告内容の変更問題

(1) 日系企業が直面している障害・問題点

・税関申告の内容の訂正には、時間がかかるのみならず罰金の対象ともなる。

(2) 障害・問題点の背景と解説

タイでは、通関にあたって、申告内容の軽微な修正やいわゆるマニフェスト訂正に手間がかかり罰金の対象にもなる。通関後の修正については、日系企業より「出来ない」との指摘が複数あったが、実際には制度も存在し修正できる。税関は本システムにつき更に広報すべきであろう。

また「延滞金利が比較的高い」との指摘は、各国の金利動向にもよるが、日本と比べればその通りといえるかもしれない。

[延滞金利]

- ・タイ: 1% / 月 (c.f; cost, freight)
- ・日本: 7.3% / 年

事後調査で発覚した場合に、延滞金利の他に科せられる加算税についても、各国の事情・政策があり一概には言えないが、規定上、タイが高めであることは事実である。

[加算税]

- ① 過少申告
 - ・タイ: 最大 2 倍 / 月 (c.f; cost, freight)
 - ・日本: 10.0%
- ② 無申告
 - ・タイ: 最大 4 倍 / 月 (c.f; cost, freight)
 - ・日本: 15.0% (※但し刑事罰もあり)