

参考資料1 2016年度予算に示された自動車輸入政策

自動車の輸入に対する政府の政策は、2015年12月20日の議会で提出された2016年度予算に示されたとおりである。自動車の輸入について、興味深い点を抜粋した。

- a. 「膨大な対外債務残高と併せて貿易赤字額も大きく、スリランカ経済は閉塞状況にある……強い経済を実現するための努力を続ける中で、対外的な状況と国際収支（BOP）を改善するには、我々は長い道を行かなければならない。そのためのプロセスでは、特に輸出を向上させる手段を講じ、輸入の合理化を図り、それぞれの分野に必要な改革を実施することにより、経常収支に加えるその他の収入の増加を図らなければならない。
- b. 国の対外的な部門における計画的な発展は、スリランカの外貨準備高の向上を促進し、外国為替市場におけるルピーの価値を高める。
- c. 高コストと非効率性のため、政府は車両の購入・維持に相当額を費やしている。こうした事情を鑑み、「自動車の購入の代わりに保険料やその他の車両に関わる経費を含め、維持費をすべて賃貸人が負担する「オペレーショナル・リース」での自動車の利用を提案する。但し、自分の車を使うことを希望する職員には、燃料手当のほかに、最大 50,000 ルピー/月の手当を供与することとする。この新たな方法によって、少なくとも年間 100 億ルピーの節約が可能となる。
- d. 輸送部門は早急に改革する必要がある。きちんとした交通管制手段も導入されておらず、国の道路交通は飽和状態にある。この部門の発展に対して、規制の仕組みが追いついていない。
- e. 「パーク・アンド・ライド」施設を鉄道の駅とバスの停留所の両方に備え付ければ、より良い交通管制が実現し、また快適さと費用面でこの国の通勤・通学者も恩恵を受ける。
- f. 特にコロンボは水路の利用が可能であり、このような資源を活用した交通手段を選択するよう、民間部門を奨励したい。
- g. VAT（付加価値税）に合わせて NBT（国家建設税）の規準値を 4%まで引き上げ、一定の免税措置は撤廃することを提案する。税率の引き上げから生じる歳入は統合基金（Consolidated Fund）に移す。
- h. 国内では 600 万台以上の車が使用されていると報告されている。また路上事故も増え続けている。そのため、通行者の安全ならびに自動車に関連した環境問題にも配慮しなければならない。上記の事実に鑑み、自動車に関して以下の通り提案する。
- i. 税金対策としての自動車のアンダーバリューによる収益漏出が報告されているため、フルオプションの生産者価格を課税基準とする新たな査定システムが、最近導入された。正しく支払われるべき税金を徴収するためのこのプロセスをさらに強化するため、自動車に対する物品税に、立方センチ当たりの排気量を基準とした一律レートを導入することを提案する。

- j. 政府は国内のよりきれいな環境をめざして改善を図る対策を実施している。環境に優しい、排気ガスの排出が少ない自動車の利用を奨励するため、完全に太陽光、水素またはヘリウムを利用して運転する車両の物品税を 2.5%まで引き下げること
- k. 2015年1月29日に提出された暫定予算で、事業目的で自動車を輸入する輸入者に対し、輸入自動車登録ライセンス料を導入することを提案した。しかしこれは一律料金であるため、大規模な車両輸入者はこの対策から不当な利益を得たと思われる。これに鑑み、先に述べたライセンス料に代わって、自動車1台ごとに、車両所有権証書を取得するための、車両輸入賦課金を導入することを提案する。この証書は内国歳入庁が発行し、自動車を輸入する際に信用状を開設するには、この証書が必要となる。自動二輪車および三輪自動車の車両所有権証書の発行手数料を1台当たり2,000ルピーとし、自動車は1台当たり15,000ルピー、その他の車両はすべて1台当たり10,000ルピーとすることを提案する。
- l. 州政府の収入を向上するためには、道路維持管理費、環境コストに従って、収益許可証発行手数料を定期的に見直すべきである。従って自動車の収益許可発行手数料を改定することを提案する。排ガステストの認証料は5,000ルピーまで引き上げる。自動車排ガス証明書の発行を自由化し、より多くの事業者の参入を認め、競争を高める。
- m. 外貨獲得のため、また国内の中古車の数を減らすため、このような車両を再生車とした後に輸出することを提案する。これにより自動車整備関連の活動が強化され、新たな雇用を生み出す機会ともなる。この計画では、同一の輸出者による輸出車20台につき、輸入車1台ごとに、50%が税額控除される。また、中古車を輸入し、再生後に輸出する可能性を探るよう、民間部門を奨励する。
- n. オークションにかけられるような独自のナンバープレート制度を導入することを提案する。
- o. 特別待遇許可計画：車両等入構許可証計画は、政治的に利用され、悪用されたため、年間400億ルピー以上もの多大な損失を政府にもたらした。国会議員を含め、異なる計画の下で認められた車両等入構許可をすべて撤廃することを提案する。但し、すべての政府職員が逸失利益に対して経済的な埋め合わせを得ることを保証する。さらに、政府のために購入した車両はすべて、適用課税対象とし、それに必要となる割り当てを予算に含む。
- p. 関税構造の合理化：現在、関税には4つの階層、すなわち免税、7.5%、15%、25%、さらに高い一定税率が適用されている。約7,000あるHSコードのうち、50%近くの項目が0%である。項目のわずか2%が7.5%階層に含まれる。関税の階層をより簡素化するため、7.5%階層を廃止し、25%階層を30%に引き上げることを提案する。従って、スリランカの関税構造は3つの階層、すなわち、免税、15%、30%から成ることになる。
- q. 港湾・空港開発税 (PAL) : PAL を5%から7.5%に引き上げることを提案する。
- r. スリランカの税関は国の歳入のおよそ60%を徴収している。そのため、SLC (スリランカ税関) の活動を強化することは、極めて重要である。また、国際貿易を推進する上で、SLC は中心的役割を果たす。これを背景に、SLC は24x7 (24時間週7日営業) を既に実施している。

- s. 我が国の輸入の約 80%は地場産業および輸出志向産業に投入されている。投資家が材料、機器その他の物品を輸入する際に直面するさまざまな問題を考慮して、スリランカ税関に、1ヵ所ですべての必要な許可、通関、承認を受けられる単一窓口「ワンストップ・ショップ」を設立することが決定された。このプロセスを迅速に行うため、スリランカ輸出入管理局、スリランカ規格協会、消費者庁、税務局、商務庁、企業登録部、農務省、動物保護・医療部、などを含む関連政府機関から権限を付与された職員が「ワンストップ・ショップ」に駐在する。
- t. さらに、貨物の通関漏れをなくし、通関の効率を向上するため、スリランカ税関のすべての通関地点に新たにスキャン装置を設置する。これにより、スリランカ税関の信頼性が疑いなく高まると考えられる。
- u. 税関業務における人間の介入を制御するため、また貿易の円滑化を強化するため、2016年6月までに、コンピュータ上での輸入通関申告書の提出を実施する。2016年1月1日までは、その権限を付与する政府機関が、オンラインで SLC につながることになっている。
- v. 透明性を確保し、無駄や汚職をなくすため、すべての保税地域で CCTV システムが運転を開始し、別送品に関わる活動を監視する。これらの機器は SLC 本部と結ばれている。2016年4月1日から運用が開始される新たな保税倉庫の床面積は、最低 50,000 平方フィートとする。さらに、この床面積の要件を満たすため、既存の倉庫も拡張される。
- w. 自動車の予備部品、タイヤ、タイヤなどに対するアンダーインボイス（過小見積り価格）を抑制するため、新たな評価システムが導入され、2016年1月1日より発効する。
- x. 税関業務を合理化するため、また収益保険対策として、2016年1月1日より、既存の輸入者はすべて SLC に登録される。
- y. 国際貿易活動における今日的な要件を満たすため、既存の関税法に代わって、新たな関税法が、議会に提出される予定。
- z. 路上事故に対する罰則：道路規律には不十分な点が多い。人命の損失や器物破損が国にもたらす多大な費用は、何十億ルピーにも上り、それは是認することができないものである。こうした背景に鑑み、路上事故が発生した場合は、公共物損壊（賠償）に加え、10,000 ルピーの罰金を科すことを提案する。