

GST、4月導入へ地方が鍵：税率設定やシステム構築にも課題

インド上院は先週、中央政府と各州政府のさまざまな課税を一律化する物品・サービス税（GST）の導入に向けた憲法改正案を可決した。8日には再送された下院でも可決。今後は15州以上の州議会での承認が必要となる。物流や取引が円滑化されることで、企業によってはコスト削減につながるなどの期待も高い。一方で、目標とする2017年4月の施行までに税率設定やシステム構築など取り組むべき課題も多い。立法専門のシンクタンク、PRSレジスレイティブ・リサーチのビボル・レルハン（Vibhor Relhan）氏に聞いた。



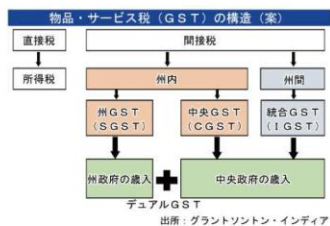
下院でGST法案の投票を見守るモディ首相（前列右端）＝8日、デリー（PTI通信、合成）

現在、政権与党が州議会でも多数派を占めるのは、全国29州のうち13州。憲法改正には過半数の州議会での承認が必要となるため、時間を要する可能性がある。参考事例として、2014年にモディ政権は国家司法任命委員会を設立し、同委員会が判事を推薦する法案（N J A C法）を提出した。同8月14日に国会で可決したが、州議会の承認や大統領からの同意を得たのは、4カ月後の12月末だった。

国会と異なり、大半の州議会には開会スケジュールの基準がない。上半期と下半期に各1回ずつ議を開く州もあれば、不定期に開催する州もある。多くの州では現時点で、州政府予算案を審議するための議会を1～6月に開催済みで、GSTの審議を急ぐためには、特別議会を召集するなどしなければならぬ。

憲法改正はGST導入に向けた第1ステップにすぎない。さらに、現在提案されているGSTは「デュアル（二重）GST」と呼ばれ、◇中央政府の取り分となる中央GST（CGST）◇州政府の取り分となる州GST（SGST）◇州をまたぐ取引にかかわる統合GST（IGST）——で構成され、各GSTに関する法案が可決される必要がある。

これらの法案はGSTの運用上の枠組みを定めたものである。CGST法とIGST法は国会、SGST法は29州の31州議会（一部の州で二院制を採用）すべてで可決されなくてはならない。CGST法とSGST法は、徴税に関する中央と地方のそれぞれの権限について定める。IGST法は州をまたぐ取引や輸入から中央政府が徴収したIGSTについて、中央と地方との分配を定める。



これら3つの法律の導入に先立ち、GST評議会が課税対象や税率などを審議する。GST評議会は財務相や歳入・財務に関する閣外相などで構成。すべての審議には4分の3以上の賛成を必要とし、中央政府が全体の3分の1、地方が3分の2の投票権を持つ。このため、審議を成立させるためには中央政府のほかに、少なくとも20州以上の同意が必要となる。

ジャイトリー財務相は、来年4月のGST導入を目指す方針を明らかにしている。このことは、GSTに関する情報や申告を包括的に管理するITインフラネットワークの「GSTネットワーク」を来年3月までに設置しなければならないことを意味する。GSTは憲法改正法の国会可決という大きなヤマ場を超えたが、導入までのこうした課題を考慮すると、これからも平坦ではない道のりが続く。（取材：NNA、監修：花輪大資＝Grant Thornton・インディア

ジャパンデスク・ディレクター、日本国公認会計士）

<メモ>

州ごとに異なる税率を統一化するGSTの導入は、物流を大きく改善するとみられている。米格付け会社S & Pグローバル傘下の地場クリシルによると、企業の売上高に占める物流コストの比率は平均6～8%とされるが、新税の施行後3～4年に売上高比で1.5～2.0%下がると試算する。

国内総生産（GDP）への効果も期待され、米大手銀行・オブ・アメリカは成長率が0.9～1.7%、野村証券は5年以内に0.7～2.6%押し上げられると推計している。ただ、全国一律の税制とはいえ、基本関税や通行税、固定資産税、印紙税などの税目は適用から除外される。標準税率は16.9～18.9%の間で調整されるとみられるが、酒類やたばこについては最高税率40%が課される見通しだ。

中央政府と州政府の税収の分配比率は課税権の比重が均一化されることで、縮小する方向だ。野村証券によると、現行法制では中央政府が32%、州政府が68%となっているが、導入後はそれぞれ48%、52%になると予測される。間接税の依存度が高い州では税収減の懸念から、GSTへの反発が根強かった。このため、中央政府は先月、各州に対して導入後5年間は補償の全額支給を決めている。

■乗用車、中型が恩恵最大

クリシルは産業別の影響を「楽観」「現状維持」「悲観」に大別している。楽観では、自動車、セメント、メディア・娯楽、小売りを挙げた。現状維持では、鉄鋼、製薬、石油・ガス、農業（一次産品）、石炭・電力。悲観では、電子商取引（EC）、外食・ファストフード、繊維、通信、IT、再生可能エネルギーを指摘した。

日系で関連する企業が多い自動車は、乗用車に限って言えば、中型セグメント（排気量1200～1500cc）が最も恩恵を受けるとしている。消費者の購入価格が最大2割下がるとみているためだ。小型セグメントで1割、高価格帯や多目的車（UV）セグメントで5%の価格低下を見込んでいる。小型と中型の価格差が縮まることで、消費者の嗜好（しこう）が中型ではなく、小型の高級ハッチバックに移行するとも予想する。

二輪車については、価格が8～10%下がるとしている。割安感は排気量100～125ccの小型セグメントにより反映され、同150cc以上は大きな影響はないという。商用車は、中・大型（MHC V）セグメント内で車両総重量のより大きい車種の需要が高まるようだ。