

E Uの規制改革に関する日本側（補足）提案及びコメント

目 次	
（分野）	（ページ）
1．滞在・労働許可.....	2
2．運転免許.....	3
3．商法・商慣行・競争.....	5
4．基準・認証.....	8
5．観光.....	10
6．海運.....	12
7．金融サービス.....	13
8．自動車.....	15
9．雇用.....	18
10．貿易・関税.....	22
11．情報・知的所有権.....	24
12．社会保障.....	25
13．税制.....	26

注1.：本補足要望リストは、昨年10月に我が方より提出した日本側要望リストに基づき、昨年10月以降の進展を踏まえた修正及び新たに寄せられた要望等を追加した上で、優先要望リスト（16分野50項目）と補足要望リスト（14分野80項目）に二分したうちのひとつとして、改めてEU側に提出するものである。

注2.：2000年10月要望リストに含まれていた、法律サービス、電気通信、建設、伝染性海綿状脳症（TSE）、ペットフード、食品及び環境の各分野については、優先要望リストに記載した。また、「流通・商法・商慣行」は「商法・商慣行・競争」に、「造船」は「海運」に名称を変更し、「情報」及び「その他」は「情報・知的所有権」に統合した。また、新たな追加要望項目については、を付した。

注3.：なお、本要望リストに掲載した要望のうち税制に関わるものについては、EU域内のビジネス環境整備の観点から、特に我が国民間企業より指摘のあった事項を紹介するものである。

1 . 滞在・労働許可

(1) 葡における滞在・労働査証取得等の改善

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 2 . 3)

葡においては、滞在・労働査証及び許可の発行・更新に関する行政手続の改善の兆しがみられず、例えば、滞在許可証の発行に半年以上要している現状である。また、労働査証に関しては葡の失業者対策のため労働査証発行の申請が行えず、業務に著しい支障をきたしている事例がある。ついては、これらの迅速化を中心とした改善を要望する。

(2) 埃における労働査証 (0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 2 . 7)

現在、労働ビザの申請から受領まで最低 1 年はかかるので、人事異動の際、迅速に対応できない。従って右期間の短縮を要望する。また、滞在許可証発給の迅速化及び現在最長 1 年の有効期限を 2 ~ 3 年に拡張することを引き続き要望する。

(3) ルクセンブルグにおける労働査証 (0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 2 . 8)

労働査証取得に非常に時間がかかること、また、その延長手続きの煩雑さは依然解消されていない。ついては、査証制度が改善されるよう引き続き要望する。

(4) 蘭における労働査証 (0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 2 . 9)

労働許可を取得する際日本人に関しては専門性、大卒、必要性等の記載が要求され、取得期間は最低 3 ヶ月を要している。労働許可取得手続きの簡素化及び取得期間の短縮を要望する。

2. 運転免許

(1) 伊における我が国運転免許証の切替(00年10月要望リスト3.1)

(a)我が国免許証を伊免許証に書き換える際に半年程度かかることがあり、また申請者は、書き換え手続の過程で伊当局にパスポートを約1週間預ける必要がある。については、書き換え手続の迅速化、及びパスポート保有期間の短縮化を要望する。

(b)伊における国際運転免許証の取得については、申請から取得まで約1ヶ月半近くを要する。また、申請の際に他国で作成した運転免許証を提出する必要がある。については、手続の迅速化、及び運転免許証の提出が不要となるよう引き続き要望する。

(c)伊はEC指令に基づいて国内法を整備したが、この改正によりEU域外国の運転免許証切替を従来通り続けるためには、同域外国との間に二国間協定等何らかの合意文書を締結する必要性が出てきたと主張している。我が国としては伊との二国間協議による解決の余地もあると考えており、今後も免許証切替を継続できるよう、伊の柔軟な対応を要望する。

(2) 希における我が国運転免許証の切替(00年10月要望リスト3.2)

希においては、EC指令を受けた95年1月の大統領令により、非EU諸国の運転免許証の希運転免許証への切替が停止された。この結果、非EU諸国運転免許証所持者は、希国内において運転するためには、国際運転免許証を取得するか、または希運転免許試験を受け合格した上で希運転免許証を取得することが必要となった。

その後希国会において切替制度の復活に向けた法改正が行われ、近い内に切替制度の復活が見込まれているが、現在のところ運用規則等の面でまだ詳細事項が決定されていないところ、切替制度の早期復活を要望する。

(3) ルクセンブルグにおける我が国運転免許証の切替

(00年10月要望リスト3.3)

ルクセンブルグにおいて日本の免許証を現地免許証に切り替える場合、または新たに現地で免許証を取得する場合には、医師が発行する健康診断書の提出が要求されるため、免許証取得までには時間及びコストがかかる。健康診断書の項目のうち身長、体重、かっけの有無等は、運転とは直接関係ないと思われ合理性を欠いていると考える。ついては、現行の健康診断書の提出から近隣の警察署等で実施可能な必要最低限の検査（視力、色覚等）へと変更することを引き続き要望する。

3 . 商法・商慣行・競争

(1) 仏の大店舗規制法 (ロワイエ法) 強化に関する E U の対応

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 4 . 1)

仏政府は、中小自営業者の保護等を理由に大型店舗設置に関するルールを定めた 7 3 年のロワイエ法の強化を決定し、右強化案は 9 6 年 6 月に仏両院にて採択された。我が方としては、同法がサービス貿易を阻害することのないよう、また、同法の運用が公正かつ適切になされるべきことを要請する。

(2) 西・仏・伊における累損処理 (過小資本規制)

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 4 . 2)

E U において、累積損失が資本金の 5 0 % を超えた場合に株主総会を開催して解決を図ることを求める旨の指令 (7 1 / 9 1 / E E C) が存在し、一部の国においては会社解散や減資を選択せざるを得ない場合がある。この指令は、ベンチャー企業等少額資本金で新規事業を始める場合等において事業の障害になる可能性が高い。前回の E U 回答では 5 0 % という数値の見直しの変更は困難である由だったが、かかる制度が米国や日本に存在しないことを踏まえ、再度検討を求める。

- ・西：前回回答では、法改正審議の中で見直しの可能性がある旨示唆されたが、その後の動向につき情報提供を求める。
- ・仏：仏側より我が国の誤解に基づくものである旨回答があったが、我が国としては、自己資本不足 (累損 5 0 % 超) の際の特別株主総会の開催規定等、一連の規制の緩和を求めるものであり、誤解に基づく要望ではない。
- ・伊：伊においては、累損が資本額の 1 / 3 を超過した時点で即刻株主総会を招集しなければならず、且つその翌期においても累損が 1 / 3 未満にならない場合は、減資を強制される。これは、E U 指令よりも厳しい規制であり、少なくとも E U 指令レベルへの緩和を求める。

(3) スペインにおける債権・債務制度の不備 (商取引法)

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 4 . 3)

商取引における債権・債務の法的制度が不十分であるため、支払い不履行がごく当たり前の風潮が依然残っており、紛争解決の裁判も長期間を要する。また、

支払いの遅延に対する制裁が甘い。例えば、手形の不渡りが日常的に発生しているが、不渡りを繰り返しても、後で支払えば銀行取引停止等にはならない。法改正による債権・債務の商取引法制度の整備・確立及び支払い期日の厳守、支払い遅延に対するコスト負担等のルールの徹底、制度又は銀行による制裁の実施を図るよう引き続き要請する。

また、欧州委に対して、前回、制定手続中と説明のあった関連E U指令のその後の扱いにつき説明を求める。

(4) オーストリアにおける商法上の申請手続の簡素化

(00年10月要望リスト4.4)

商法上の申請手続(定款等の変更)において、親会社役員のサイン証明が必要となっている。例えば、決算日等の商業登記簿の法定記載内容を変更する場合、本社の役員が在日オーストリア大使館に赴きサイン証明を取得しなければならず、手続が煩雑である。ついては、外資系子会社の場合、親会社役員からの委任を受ける形で現地において登記申請手続の大部分が完結できるように手続の簡素化を要望する。

前回回答によれば、商業登記は裁判所が使用するため、不正に改ざんされることのないよう手続を厳しくしている由だったが、サイン証明がなくても本人確認は可能であるので、少なくともサイン証明が不要となるよう制度の改善を望む。

(5) 合併・資産の移転・株式交換等に適用する1990年合併指令の緩和

(00年10月要望リスト4.5)

E U内の合併・資産の移転・株式交換等に適用する1990年合併指令は、E U内で組織再編を行う場合、評価替えを繰り延べする税制措置を規定しているが、対象となる「適格な組織再編」の範囲を限定しており利用しにくい。特に多くの日系企業が欧州で行っている現地法人の支店化等のグループ内の再編の際に、日系企業のニーズに基づく組織再編を出来にくくしている。企業が利用しやすいよう条件を緩和すべきである。前回回答で改正につき討議中とのことだったので、その後の進捗につき説明を求める。

また同指令の実施に関連して、損失の取り扱い、株式売却の禁止期間、「のれん」の評価、親子会社間の資産移転等についてE U内で統一的な扱いがされないことから、欧州内でグループの再編を意図している企業は関係する加盟各国における取り扱いの違いを考慮しなければならず、作業的、コスト的に重荷であり、組織簡素化の妨げとなっている(実際、各国ごとの制度の相違は相当大きいと承

知)。過度な企業負担を軽減するため、すべてのEU加盟国に適用される事前裁定制度を作るべきであり、それまでの間は、少なくとも、各加盟国間の制度の違いについての一覧表を作成する等、欧州委による情報提供の充実が必要である。前回のEU側回答では税は加盟国の問題であり、各国の法整備の状況を注視している由だったが、現状及び今後の見込みにつき説明を求める。

(6) 伊における不動産賃貸契約(00年10月要望リスト4.8)

伊においては、不動産賃貸契約締結の際、貸し主又は不動産管理代行業者が私契約登録事務所に対して行う賃貸契約登録に半年以上の期間を要する場合がある。については、右期間の短縮を要望する。

(7) 独における会社定款変更の際の手続(00年10月要望リスト4.9)

独においては、有限会社の会社定款変更の際、ドイツ公証人又は在外ドイツ領事官の認証、若しくは日本公証人の認証にアポストイーユ添付のいずれかの方法による必要がある。株主が法人である場合、当該株主企業の代表取締役が資格証明を付して署名を行う必要があり、日本で認証を受ける場合には、その資格証明についてもアポストイーユ添付が求められる。法人株主の場合に、定款変更のたびに代表取締役が公証人の面前での自署とアポストイーユ添付を求められるのは煩雑であり、手続の簡素化を要望する。

4 . 基準・認証

(1) E U域内におけるプラグとソケットの規格の統一

(0 0 年 1 0 月 要望リスト 5 . 1)

自主規格の制定などにより、英を除く欧州諸国で低電圧のプラグとソケットの規格の統一化が進みつつあることは評価。2000年4月の欧州委回答によると、同年9月12日にストックホルムにおいて本件についての会議が開催される旨通知されているが、同会議の結果についての情報提供を要望する。また、我が国は引き続き規格の統一を要望していくが、規格統一の進展状況についての情報提供を要望する。

(2) 英における乗車用ヘルメットに係る規制の緩和

(0 0 年 1 0 月 要望リスト 5 . 2)

日本産の乗車用ヘルメットがEU全域において迅速かつ低コストで流通することを可能とする手続きの実施を要望しており、一昨年3月の対EU規制改革要望では、UN/ECE改正1958年協定規則22条の英国への適用を要望した。

一昨年6月の欧州委の説明によると、2000年7月1日もしくはUN/ECE第5次改正規則が施行されるまでのいずれか早い時期までに、英国に対し同規則が適用されることになっている。

2000年4月の回答によれば、英国は本件について国内法改正の意向を示しているが、現状についての情報提供を要望する。

(3) ヘッドホン・ステレオの音圧規制の統一

(0 0 年 1 0 月 要望リスト 5 . 3)

現在、仏及び白において、ヘッドホン・ステレオの音圧に対する規制が検討されているが、両国で異なる規制値が導入されようとしている。

欧州委は98年6月の回答において、貿易の障害となる場合でも加盟国は消費者の健康と安全を保護するために必要な規制を行えるとして、仏白両国の規制導入を正当化しようとしている。しかし我が国が問題視しているのは、EU域内で異なる規制基準を導入することによって域内統一市場のメリットが失われることである。2000年4月の欧州委回答によると、白では国家レベルでの規制は存在せず、仏・白間の統一基準は導入されていないようであるが、我が国としては

仏及び白で基準を調和させるか、もしくは規制値、試験方法、表示方法に関し、EU全体で統一した基準を定めることを引き続き要望する。

(4) 土工機械に対する欧州指令の適用の整合化

(2000年10月要望リスト5.4)

(a) 英国のHSE (Health and Safety Executive)は、大型ダンプ等の土工機械の視界確保の補助装置について、他の加盟国では要求されない、機械指令の適合規格を越える明らかに過剰な基準を規定している。我が国としては、土工機械に関する欧州指令に不整合な適用の実態を是正することを引き続き要望する。

2000年4月のEUからの回答については、指令の決定過程が説明されているにとどまっており、依然として英国が他のEU加盟国と異なるこれまでの解釈を維持しているため、なぜ他国が設置を求めている視界確保のための補助装置を必要としているのかの理由につき説明を求める。

(b) 新騒音指令案は2001年1月3日に完全実施される見込みであるが、同時に現指令95/27/ECは一次規制途中で破棄される。現指令下で、メーカーはNotified Bodyから2002年末まで有効な騒音証明書を手に入れているが、右期限内は有効となるよう要望する。

また、新しく適用される機械については、猶予期間が現在規制されている機械と同じである。新たな規制に対応するためには新たな対策を講じなければならないため、猶予期間を2002年末まで延長することを要望する。

さらに、新指令が要求する保証値 (Guaranteed Sound Power Level) の不確定要素 (uncertainties) に関するガイドラインを早急に開示することを要望する。

(5) 仏における電子レンジの安全基準

仏においては、電子レンジのモニター回路の安全基準がIEC規格と異なり、日本からの電子レンジの輸出が困難となっている旨報告されている。本件安全基準の検査は税関で行われるため、EU域外からの輸入に対してのみ仏独自の規制が適用される結果となり、EU域内においては他の加盟国から基準を満たさない電子レンジが仏に流入している。ついては、仏が電子レンジのモニター回路の安全基準についてIEC規格を採用することを要望する。

5 . 観光

(1) 伊における添乗員への現地ツアーリスト・ボリスの過剰捜査の緩和

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 6 . 2)

我が国の海外旅行者は年間 1 6 3 0 万人にのぼり、その多くはパック旅行を利用しているが、パック旅行には通常通訳とは別に添乗員も同行している。伊においては、添乗員が集合時刻や場所の確認等の業務を行う際、現地の警察に添乗員がガイド業務を行っているのではないかと誤解され、警察に連行され拘束されるなど、過剰な調査が行われ、添乗員の業務が妨害されている。

2 0 0 0 年 4 月の欧州委回答によると、欧州委は伊当局に対し日本側に公式に回答するよう要請したとあるが、我が方は現段階において当該回答を得ていない。我が国としては、現地警察による過剰な調査をとりやめるよう改善を引き続き要望する。

(2) 伊における添乗員ライセンス制度の改善

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 6 . 3)

伊においては、添乗業務を行うためには伊各州が実施する添乗員（クーリエ）試験を受験してライセンスを取得する必要があるが、空港/ホテル間の送迎についてもライセンスを保持した添乗員を使用しなければならない規定がある。しかし、各州が実施する試験は不定期かつ低頻度であり、また日本人の受験が認められる州と認められない州が存在する等、日本人によるライセンス取得が困難である。

2 0 0 0 年 4 月の欧州委回答によれば、本件については制度と実際の運用に差があり問題の解決が容易でない旨説明されている。ついては、同試験が定期的実施され、全州において日本人が受験できるようにするか、あるいは空港からホテルまでの送迎行為については、添乗員ライセンス制度の規制対象外とすることを要望する。また上述の要望が達成されるまでの措置として、添乗員ライセンス取得試験の今後の日程（場所、時間）、及び日本人の受験が認められる州と認められない州の一覧表の提出を要望する。

(3) 伊における観光バス、ハイヤー等に係わる事業規制の緩和

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 6 . 4)

伊においては、現在、観光バス、ハイヤー等については、各州事業規制により、

車両1両毎のライセンスが必要とされているが、新規のライセンス発行はほとんど行われていない状況にある。本件については、2000年4月の欧州委回答によると、公式回答を作成中とあるが、現在未だ当該回答を得ていない。業界の効率化及び競争促進を通じて観光ツアー料金の低減を図るために、他のEU諸国並に1つのライセンスで全車両あるいは5台程度を保有できるようにすること、及び新規ライセンスの発行を進めることを引き続き要望する。

(4) 西における観光ガイド料金設定の透明性確保

西では現地観光ガイドの料金は、各地域にあるガイド協会が一方的に決定しており、旅行会社が交渉を行う余地がない。ガイド料金設定について透明性を確保するため、明確な基準の提示、関係事業者との協議の場の設置、協議内容の文書による確認などの措置を要望する。

6 . 海運

(1) E U域内における海運分野の規制

E Uが、その域内において独自にダブルハル化の前倒し等の規制を導入し、船舶に対する出入港規制等が行われる場合には、円滑な海上輸送が阻害されることとなるため、I M O等において定める国際的な基準と整合的でない域内独自の規制を導入しないよう要望する。

(2) E U域内における積荷目録のフォーマット

E U域内においては積荷目録 (Customs Manifest) のフォーマットが統一されておらず、各船社及びその代理店はそれぞれのフォーマットに合わせた書類を作成することを強いられている。についてはE U域内で積荷目録のフォーマットを統一するよう要望する。

(3) 独におけるスラッジ1 %ルールの見直し

独においては、船舶は使用した燃料油量の1 %以上のスラッジ (燃料油中に含まれる残さ物 (ゴミ)) を発生させるという基準のもと、入港する外航船舶に対する立入検査において、スラッジが1 %に満たない場合には、スラッジの船外排出の疑いがあるとして多額の罰金を要求している。しかし、このようなルールは世界においても例を見ず、またスラッジ発生量は燃料油により異なり、実際にも1 %も発生しない場合がある。については、同規則の撤廃を要望する。

7. 金融サービス

(1) 独・仏における金融機関の代表者 (00年10月要望リスト9.2)

仏においては代表者2名のうち少なくとも1名、独においては新任支店長について、当該国言語に堪能であることが求められる。右規制は柔軟な人事政策の妨げとなる上、我が国との相互主義の観点からも妥当でないと考えるので、語学要件の緩和を要望する。

(2) 仏における外銀支店への自己資本不足を理由とした課税

(00年10月要望リスト9.5)

仏において税務当局が外銀支店に対し、支店の擬制資本金をベースに算出した自己資本比率が銀行全体の自己資本比率より低い(外銀パリ支店の「擬制資本金/総資産」の割合が当該銀行の連結ベースBIS基準自己資本比率を下回る)場合、自己資本不足分に当たる額の運用益(見なし利息)に課税されるとの取り扱いがなされている。税務当局が金融機関の自己資本比率に基準を設けることは世界的にも例がなく、また、元来自己資本比率は金融機関の健全性保持のための基準であり、課税ベースとして用いることは著しく合理性を欠くので、改善を要望する。

(3) ECBに対するミニмум・リザーブ(最低準備金)の算出

(00年10月要望リスト9.7)

現在、ミニмум・リザーブの算出根拠となるリザーブベースの内、ESC B加盟国からの資金調達は今額控除されているが、英国からの調達は控除対象外である。しかし、英国は欧州銀行間市場の中心であり、資金調達額も多いので、英国からの資金調達も控除対象とするよう要望する。

(4) 英におけるEU域内他国向け貸出金利への源泉課税

(00年10月要望リスト9.8)

邦銀を含む外銀ロンドン支店が伊、西等向けの貸出をブッキングした場合、当該貸出からの金利収入に対して源泉徴収税(withholding tax)が課される。外銀の欧州地域戦略においては、ブッキングの母店集中による事務コスト削減が経営

上の重要課題であるが、欧州においては右税制がその妨げとなっているので、廃止又は税率引き下げを要望する。

(5) 塊のクレジットカード業務への新規参入

(00年10月要望リスト9.9)

オーストリアにおいては、クレジットカード業務に新規参入する場合銀行免許の取得が義務づけられており、しかも取得のための基本的条件が厳しすぎる(資本金7000万シリング以上)。他国には見られない規制であり、過度に国内業者を保護していると考えられるので、右規制の撤廃を要望する。

(6) リース事業に関する規制(00年10月要望リスト9.10)

英・独においてはファイナンスリース事業は一般事業会社による非規制事業であるのに対し、仏・伊・西等においては大蔵省若しくは中央銀行の認可が必要な規制業種(金融法人)となっている。右規制は自由な業務展開の妨げとなっており、EU域内での取り扱いを英・独同様に統一することを要望する。

8 . 自動車

(1) 欧州車両技術法規に関する会議体への参加

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 1 1 . 1)

欧州委員会が主催するMVWG (Motor Vehicle Working Group) と MVEG (Motor Vehicle Emission Group) 等の会議に日本自動車工業会 (JAMA) の参加が認められたことを評価する。

今後は、日本側が十分な検討を行えるよう JAMA 等に対して早期に情報を提供することを要望する。

(2) 日本自動車工業会の E E V C への参加

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 1 1 . 2)

EU の自動車関係の法令制定過程における技術的要件等は E E V C (European Experimental Vehicle Committee) の場で議論されているが、現在同委員会の検討内容は公開されていない。ついては、日本自動車工業会の E E V C への参加を認めること、右が受け入れられないのであれば少なくとも E E V C の検討内容についての情報公開を要望する。

(3) 車両形式認証制度 (W V T A) における認証試験項目の簡素化

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 1 1 . 4)

現在、WVTA の認証試験項目 (4 6 項目) については、原則全て公式試験で行われており、社内試験データの受入についてはケースバイケースの交渉によって決められている。ついては、公式試験項目の削減、社内試験データの活用により、WVTA がより効率的な認証試験体制となるよう要望する。

(4) 自動車関連税制の調和 (0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 1 1 . 6)

デンマーク、希、フィンランドでは、自動車販売・保有等に 1 0 0 % 前後の税金がかかっており、販売上大きな障害となるばかりでなく、EU 内での価格調和の阻害要因となっている。ついては、高率な自動車関連税の軽減とともに、税制の加盟国間調和を引き続き要望する。また、2 0 0 0 年 4 月の欧州委回答による

と、欧州委は各国の自動車関連税の差異の分析を開始する旨述べているが、同分析についての情報提供を要望する。

(5) EuroNCAP (自動車アセスメントー安全性能評価・公開)

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 1 1 . 8)

欧州委員会がスポンサーとなって行っている自動車の安全性能評価 (EuroNCAP) は、評価基準が明確でなく、また主観的な評価が行われている部分もあり、手続が不透明である。

また、NCAP自体の制度をどのように運営するか検討する場には、ACEAが業界代表として出席しているが、現在のところ日本の自動車企業は全ての会議への参加は認められていない。ついては、日本の自動車企業もNCAPにおける議論の過程を把握できるよう、これら企業のNCAP関連会議への参加の機会を増やすよう要望する。

(6) 域内における無線設備の相互承認の早期施行

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 1 1 . 1 0)

近年自動車の電子装備化とともに、車輛が各国の電波関係法令の規則の対象になるケースが増加している。現在まで、こうした無線設備は、各国通信規制庁個別の認可が必要となっており、手続も含め大変煩雑となっている。R & T T E 指令が発出され 2 0 0 0 年 4 月 から適用されているが、3 0 ヶ月の間は各国独自要件の継続が許されており、各国での対応が進まないことが危惧される。

ついては、R & T T E 指令 (9 9 / 5 / E C) の各国での速やかな適用及び各国での運用に対する情報公開の促進を要望する。

(7) 世界的技術規則の策定にあたっての基本事項の国際調和

(0 0 年 1 0 月 要 望 リ ス ト 1 1 . 1 1)

2 0 0 0 年 1 0 月 より、国連欧州経済委員会自動車基準調和世界フォーラム (U N / E C E / T R A N S / W P . 2 9) の一般安全分科会 (G R S G) において、グローバル協定 (the 1998 Global Agreement) に基づいた世界的技術規則 (Global Technical Regulations) の策定についての議論が開始されている。同会議の目的は、技術規則の基本事項を国際調和すべく、現在日米欧等世界各国の法規で独自に定めている自動車のカテゴリー、重量定義及び寸法定義について世界統一を図

ることである。我が国は、E Uが、同会議の議論に積極的に参加・協力し、統一基準の策定に向け柔軟に規則の改革を行っていくことを要望する。

9 . 雇用

(1) ルクセンブルグにおける雇用の問題

(a) ルクセンブルグにおける法定有給休暇日数または、銀行労使協定上の有給休暇日数の削減 (0 0 年 1 0 月要望リスト 1 4 . 1 . a)

ルクセンブルグでは企業側の給与負担を伴う有給休暇は国内法令及び銀行労使協定で 4 4 日と定められており、病欠の場合にも 3 ヶ月までは給与の 1 0 0 % 支給を保証しなければならない。在ルクセンブルグ日系企業には小規模金融機関が多く、また従業員の総数も限定されていることから、本休暇制度の下では人繰りが極めて厳しい状況にある。9 9 年 4 月の回答及び 2 0 0 0 年 4 月の回答では、ルクセンブルグは同法は基本政策として変更することはないとのことであったが、本法が日本企業の業務運営に実際に不利益をもたらしており、ビジネス環境上のネガティブ要因となっていることを再度指摘したい。

(b) ルクセンブルグにおける解雇制度の弾力的な運用

(0 0 年 1 0 月要望リスト 1 4 . 1 . b)

同国労働法により、一旦正式採用した従業員を企業側の事情により解雇することは極めて難しい状況になっている。一般的な傾向として、優秀な従業員はより高い処遇を求めて相対的に短期間で退職する一方、能力の低い従業員は自ら退職することなく企業に残留している。企業の競争力を維持する観点からは良質な労働力を確保することは重要課題の一つであり、9 9 年 4 月及び 2 0 0 0 年 4 月の回答ではルクセンブルグは同法を変更することはないとのことであったが、現行制度の下ではフレキシブルな雇用を実施することは困難であり、本法が日本企業の業務運営に実際に不利益をもたらしており、ビジネス環境上のネガティブ要因となっていることを再度指摘したい。

(2) 西における雇用の問題

(a) 西における年間超過勤務時間 (0 0 年 1 0 月要望リスト 1 4 . 2 . a)

残業・休日に関する規制緩和要求に関し、9 8 年の西側回答では「『超過勤務はそれが生じてから 4 ヶ月以内に休暇を入れることによって代償される』規定があるのでよりフレキシブルに運用されうる」と主張するとともに、2 0 0 0 年 4

月の回答では、年間ベースで週平均40時間とするように、勤務日の配分をずらすことは可能であるとの規定を援用し、増産体制に対応しうると主張しているが、いずれにせよ年間超過勤務時間の総枠80時間は固定されており、これを超える場合には必ず労働者に休暇を与える必要が生じる。このような規制が存在し続けると、企業として大幅な増産、販売の拡大に機敏に対応することは困難である。については、年間超過勤務時間の総枠80時間の引き上げを可能とするような弾力規定を新規に設けることを引き続き要望する。

(b)西における集団転勤(00年10月要望リスト14.2.b)

集団での転勤に対する規制緩和に関し、99年及び2000年の西側回答では「合意の有無にかかわらず、一定期間の組合との協議を経た後、雇用者は配置転換を雇用者の権利として決定しうる」としているが、実体的には、組合の合意がなければ大規模転勤は行えないように法令は運用されていることが日本企業の業務運営に実際に不利益をもたらしており、ビジネス環境上のネガティブ要因となっていることを再度指摘したい。

(c)西における解雇保証金(00年10月要望リスト14.2.c)

解雇補償金額の引き下げに関し、98年6月の西側回答では「新法令により解雇補償金の金額は33日×勤続年数に引下げられた」としているが、これは同法成立後の97年以降に成立した契約のみに適用される。この結果、97年以前に雇用契約を締結した労働者を解雇する場合、西の解雇保証金の額は仏や伊の2倍程度となっており、欧州の標準的な金額から乖離した解雇保証金について西の見解を求める。西側では「不当解雇の場合のみこの金額は適用される」としているが、会社都合の解雇の場合「不当解雇」とされるので、企業は実体上高額の解雇補償金を支払う必要があることに留意すべきである。

(3)伊における雇用問題

(a)伊における短期雇用制度の改善(00年10月要望リスト14.3.a)

テンポラリースタッフの契約延長に関し、2000年4月の回答では、1年以上の契約延長も場合によっては可能であり、また、よりフレキシブルな短期雇用制度につき議論は引き続き行われているとのことであるが、現在の検討状況及び今後の取組みについて説明を求める。

(b) 伊における労働争議の調停機関の設置

(00年10月要望リスト14.3.b)

労働争議が発生した場合、調停者、調停機関が定まっておらず、企業、業種、争議の性質や組合側との関係等によって、国や州の政治家や公共機関のいずれかがこれにあっているのが現状である。かかる状況の下では、適当な調停者を選定するだけでも相当な時間を要し、企業経営にマイナスの影響をもたらすことになる。2000年4月の回答により、調停手続きのサポートを行う機関「the Commissione di garanzia」の存在は認識した。しかし、右機関の権限は、不可欠公共サービス（電気・ガス・水道・交通の事業者及びガソリンスタンド等）の部門に限られるため、通常、日本企業の争議調整には関与しないものと見られる。

ついでには、争議をより迅速に処理するためにも、専門の調停機関を設け、争議の際には時間の効率的かつ迅速な調停を可能とする枠組みの創設を引き続き要望する。

(c) 伊における残業時間制限 (00年10月要望リスト14.3.c)

従業員の残業については、銀行業協会の労働協約により年間150時間以内との制限があるが、必要な場面においても残業をさせることができず、業務上支障をきたしている。2000年4月の回答では民間団体の協約に関するものであるため、規制改革対話において取り上げられないとあるが、伊政府が、厳しすぎる残業時間の制限につき、銀行業協会と何らかの協議を持つことを要望する。

(4) ベルギーの雇用の問題

(a) ベルギーの給与制度 (00年10月要望リスト14.4.a)

ベルギーにおいては、法律により個々の従業員の給与を引き下げることができない給与制度が義務づけられており、また賃上げ率の上限が決められているものの、毎年政府から、全従業員に対する定率の最低賃上げが義務づけられている。

2000年4月の回答は、法制による最低賃上げ義務の説明としては不十分であり、個人レベルの賃金決定を個々の企業の意思決定に委ねられるよう引き続き要望する。

(b) ベルギーの労働時間制度 (00年10月要望リスト14.4.b)

現在、ベルギーにおいては年間で、所定内労働時間を超過することが法的に制限されており、また超過時間は代休で消化させる義務があるため、業務量の変動

を残業で吸収することが出来ず、雇用で調整せざるを得ない。しかし、雇用を増やすと業務量減少時に余剰人員を抱え込むことになる。所定内労働時間に関する制限が、業務量の変動に対する迅速な対応の障害となっているため、所定内労働時間の拡大を要望する。

また、2000年1月より週勤務時間が1時間短縮（年間有給休暇6日増）される等、勤務時間が短縮される傾向にあるが、これ以上の勤務時間短縮（有給増）は投資活動上の障害となる可能性があることを指摘する。

（c）ベルギーの解雇制度（00年10月要望リスト14.4.c）

能力不足による解雇は、会社都合による解雇と見なされ、3ヶ月以上の解雇予告期間が法的に必要とされている。ところが実際には、クレイスフォーミュラという慣行にて勤続年数、年収に応じて、場合によっては1年を超える予告期間もしくはその期間の賃金相当の解雇金支払いが必要となっているところ、法律でない慣行が優先する不透明性の解消と、予告期間の上限を半年とすることを要望する。

（d）ベルギーにおける労働組合関係法令

（00年10月要望リスト14.4.d）

法定の労使協議会により経営者側は、財務、事業業績等に関する情報提供を月例、四半期、年次で義務づけられている。年次報告については、原価計算方法、市場での位置づけ、リサーチ活動の内容といった項目まで、多数規定されており、日本側企業にとって負担が大きい。決算情報、労働条件、従業員の雇用に影響する重要な組織変更のみに提供義務づけ項目を簡素化するとともに、会合頻度も各社の裁量に委ねられることを要望する。

（5）デンマークの人事に関する規制（00年10月要望リスト14.5）

デンマークでは理事会メンバー（members of the board of directors）については少なくとも半数、執行役員（members of the management board）については全員がデンマークに居住することになっている。親会社が国際的な事業展開をしている場合、その在デンマーク子会社は右について例外を受ける可能性があるが、その基準及び例外の内容については明らかにされておらず、登記時に決定される。このような規制は、人事面で子会社管理の自由度を妨げており、規制の緩和を要望する。

10. 貿易・関税

(1) ベルギーにおける輸出許認可(00年10月要望リスト15.1)

工作機械をベルギーよりEU域外国に輸出する際には、ベルギー政府による許認可を取得する必要があるが、右取得には1か月以上要するため、企業活動が阻害されている。EU側説明によれば、白では外務大臣と外国貿易政務次官の決裁を要するため、3～5週間はかかるとのことであるが、審査内容に問題がなければできるだけ早く許可を発行するよう引き続き要望する。

(2) 日本人駐在員が西へ引越を行う際、引越貨物を通関させるために必要な書類の簡略化(00年10月要望リスト15.2)

日本人駐在員が西へ引越を行う際、引越貨物を通関させるために日本の市町村が発行した「転出証明証(英訳)」が必要とされている。しかしながら、同時に西国内の居住ビザ(又はその発給申請書)も必要とされているため、「転出証明書」を提示する必要はないと考えられる。2000年4月の欧州委回答によると必要書類に転出証明書は列挙されていないが、西の付加価値税に関する勅令1624/1992によると、転出証明書が必要とされている。については転出証明書の提示を廃止するよう要望する。

(3) DETAX制度の改善(00年10月要望リスト15.3)

現在、免税手続は欧州最終出発地にて行うよう規定されているが、最終出発地での手続に時間がかかり、乗り継ぎ時間が短い場合には免税手続ができない事態が発生している。については、最終出発地以外の空港でも免税手続を行えるようにするとともに、空港以外(市内の事務所等)においても手続が可能となるよう要望する。

(4) 複写機用トナーの関税率(00年10月要望リスト15.4)

EUにおいては、複写機用トナーパウダーに関し、カートリッジの形態であれ

ば無関税とし、パウダー単体の場合でも関税の一時免除申請が認められれば関税が免除される措置が、域内情報技術分野の振興策の一つとして設けられている。しかしながら、関税の一時免除申請の手続きには相当の時間がかかるため、トナーパウダー単体の無関税での輸入は事実上ほとんど不可能である。我が国製造業者の中には、EU域内の工場においてトナーカートリッジを製造するためにトナーパウダーを単体で輸入する業者も存在する。についてはEUの域内産業振興の観点からも、関税の一時免除のための申請処理期間の短縮を引き続き要望する。

1 1 . 情報・知的所有権

・伊における特許登録制度（00年10月要望リストその他．1）

特許庁における特許・登録料の納付に関する確認が迅速に行われなかったため、特許権のステータスを把握するのに時間がかかり、特許権実施についてビジネス・チャンスを逸することがある。2000年4月の欧州委回答によると、来年より新システムが稼働するとのことであるが、同システムの進捗状況についての情報提供を要望する。

12. 社会保障

・ 喫の社会保険制度の改善（00年10月要望リスト18.2）

喫では、公的医療保険への加入は被用者の場合強制加入であり、雇用と同時に自動的に保険に加入するシステムとなっている。この公的保険に加入している者が無料で受診できる施設が公的医療施設であり、私的医療施設を利用するためには、この公的保険に加入していることを前提に、追加的に支払って私的保険に加入する必要がある。

2000年4月のEU側回答は留意するが、駐在員は病状を医師に伝える上で言葉に問題がある等の理由により私的医療施設を利用することがほとんどであるので、我が国としては引き続き民間保険会社の自由な選択システムを要望する。

13. 税制

総論：税制調和

EU各国における税制調和 (tax co-ordination) の中長期的見通しの確立を望む。ユーロ導入後、価格のハーモナイゼーションが徐々に進んでいるが、VATを始めとする税制の調和が進まないと、メーカーが一方向的に価格引き下げ圧力を受けることになりかねない。また、真の意味での単一市場の完成という観点からも、税法上の定義規定や課税ベースの統一的解釈の実現を含め、税制調和 (tax co-ordination) の確実な進捗は不可欠と考える。

(1) 付加価値税 (00年10月要望リスト20.1.)

(a) 付加価値税の課税を従来の仕向国から原産国での実施に変える制度 (definitive VAT system) の早期実現

EU加盟国間取引において付加価値税の課税を従来の仕向国での実施から原産国での実施に変える制度 (definitive VAT system) は1997年導入が見込まれていたが、法案提出の見通しも立っていない。前回以降の進捗について説明を求めた。また、EU内で取引を行う企業にとっては不安定な状態であり、新システム導入の具体的な目標日を設定することを引き続き要望する。

(b) 国別VAT登録制度とそれに伴う国別代理人(店)の設置義務

EU域内において、VAT登録制度が国毎に異なっており、蘭を除き代理人(代理店)の設置義務が存在するが、書類が多く煩雑であり時間的にも非効率的である上、代理人への手数料負担も大でビジネス上の障害となっている。将来のEU内共通VAT登録制の導入と、当面は代理人不要とするEU共通の制度の策定を要望する。

(2) ベネルクス三国の資本税の廃止 (00年10月要望リスト20.2.)

ペネルクス三国は会社設立や増資の際、資本税を課しており、投資の障害にな

っている。企業が投資しやすくなるよう、この制度は廃止すべきである。前回のEU側説明では、税率が1%未満であればEU指令に適合しているとのことだったが、インフラの整備度や英語が使用可能である等、ベネルクス三国のビジネス環境は良好と認識しており、右税制の廃止により更に投資先としての魅力が増すとの考えから引き続き要望する。

(3) 移転価格税制に関する運用の統一化(00年10月要望リスト20.3)

ユーロ導入によって経済通貨統合が進められている中であっても域内各国において移転価格税制についての各国税務当局の運用が異なっており(OECDルールの遵守が基本的指針と承知しているが、実際の運用には幅があると理解している。)、域内外の多国籍企業が煩雑な手続きを余儀なくされることから、すべてのEU加盟国に適用する事前価格取決め制度を作る等、公正且つ透明なEUにおける統一ルールの策定を要望する。前回、2国間交渉による解決しかないとの説明だったが、EU全体での共通ルールの策定を希望する。

(4) 葡における配当支払い時の贈与税(00年10月要望リスト20.4)

ポルトガル国外の株主(含む親会社)への配当支払いの際に、5%の贈与税(SGIT)が追加で課税されていた。これはEU指令違反である(欧州司法裁判所の判決も出ている)ことを葡税務当局も認めていた由であるが、我が国企業からは右制度の不都合を指摘する意見が依然存在するところ、右税制廃止の具体的スケジュール等につき情報提供願いたい。

(5) 連結納税制度の改善(00年10月要望リスト20.5)

現在、EU域内において連結納税制度、合算納税制度を巡る統一的指令等はなく、又そのための検討もなされていないと承知しているが、EU域外に本社を持つ企業もEU加盟国内で重層的なグループ企業を構成する例も少なくないことに鑑みれば、統一的指針づくりを進める必要があると考えられ、欧州委としての取り組みが今後行われていくことを期待したい。

(a) ポルトガル

現在の納税制度では、単一の主体として扱われるグループ会社の範囲の規定が、連結納税制度上のグループ会社と会計上連結対象のグループ会社とで異なる。

具体的には、株式の60%以上を取得している子会社は会計上連結対象となるものの、連結納税制度上グループ会社とみなされるのは90%以上取得している子会社に限られる。

また、グループ会社内に1社でも90%を下回る子会社があった場合には全て対象から除外され、連結納税のメリットを享受出来ない。

連結納税対象範囲を会計上の連結対象と同等の範囲（株式60%以上保有の子会社）に統一されることを希望する。

(b) 白

ベルギーには連結納税制度、合算納税制度（英国と同様の制度。親会社が外国企業でも国内オペレーションの損益を通算できる）が存在しないため、早急な制度整備を要望する。

(c) 仏

仏には連結納税制度は存在するが、英国と同様の合算納税制度が存在しない。制度整備の検討を要望する。

(6) 独における日本人派遣社員の給与の損金算入

(00年10月要望リスト20.6)

独においては、日本の親会社から現地法人に出向中の日本人駐在員に対する給与の一部に（ローカルスタッフの給与を超える部分）について、独税務当局より、親会社への「隠れた配当」と見なされた上、法人税額計算上、損金算入否認されたというケースが見受けられる。

単に日本人駐在員の給与が現地職員より高いという理由により損金算入を否認することは不相当であり、本措置の具体的な判断基準の説明を求める。

(7) 仏における過小資本税制度 (00年10月要望リスト20.7)

仏において、親会社100%出資の子会社が親会社から借り入れを行う場合、資本金の1.5倍を超える借入についての利息は損金算入できない。仏国内にお

けるオペレーションが比較的小規模の場合には右税制回避のための増資を行うことは非現実的であり、本制度の弾力的運用もしくは抜本的改正を要望する。