

アルジェリアにおける問題点と要望

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
1 外資参入規制	日商 日機輸	(1)	外資出資比率制限	・外資規制(外資出資比率 Max49%、保有株式売却時のアルジェリア政府・公団による先買権、配当送金に関する不明瞭な運用等)による投資障壁。 ・自動車組立における現地調達率要求が定められている一方で、外資の出資上限は49%に規制されている。政府が推進する自動車産業の発展に必要な部品製造業の中にはマジョリティをとることを前提とするメーカーもあり、進出の阻害要因となっている。	・法令・規則の突然の変更、適用の不透明性を排除。 ・外資規制の見直し。	・2009年補正予算法 ・2010年予算法 ・Finamce law 2016 Article 66
	日機輸	(2)	自動車組立に関する現地参入選定方針の不明確	・自動車組立に関わる条件を政府が定め、一定条件を満たす法人への自動車組立への参入を認めている。一方で、政府は参入できる業者を一定数に限定する方針があるが、選定・限定方針がはっきりとしない。	・組立業者選定基準の明確化、及び透明化。	・Letter of prime minister dated 14 December 2017 (No.555/P.M.)
2 国産化要請・現地調達率と恩典	日機輸	(1)	自動車代理店の産業分野への投資義務	・産業投資を行わない自動車代理店に政府許認可を与えず、また、乗用車に就いてはメーカーからの出資を義務付けることで、自動車組立投資を実質的に強制させられている。 その一方で、自動車組立に関する法的な整備は十分でなく(組立許認可のプロセス、現地調達率の計算方法が不明確等)、組立投資の検討が困難。	・アルジェリアとしての明確な自動車産業方針の提示、及び法規・許認可プロセスの徹底した整備を行ってほしい。	・Law No 14-10 of 30 Dec 2014 (2015年財政法)
	日機輸	(2)	現地調達率の計算の不明確	・自動車組立における現調率要求及び、計算の法規により現地調達率の計算が定められているが、設備の減価償却等の費用の参入が認められているのか不明確。 減価償却の参入が認められないのであれば、各組立事業者に要求される3年目15%、5年目40~60%の現地調達率は非常に厳しい要求。	・現調率計算の更なる明確化。	・Executive Decree No.17-344 dated on 28 november, 2017
9 輸出入規制・関税・通関規制	日機輸 建機工	(1)	自動車・建機分野等における仲介業者の排除	・2016年2月8日以降、輸送機(自動車・農機・建機等)の完成車輸入に就き、日本商社含めた第三者の介入が禁止となった。現地代理店がメーカーから直接購入することが義務付けられ、当社は商流に介入出来なくなった。 又、2016年5月には自動車完成車輸入に対するクォータ制(数量・金額)が導入され、需要に反して益々自動車輸入に対する締め付けが厳格化されている。 ・2015年に産業・鉱山省令により発令された自走機械輸入規制法により、自動車のみならず、建設機械新車輸入代理店に関しても、厳格に政府の認可が必要となった。結果、15年5月以降建設機械の代理店在庫販売用の輸入は止まっており、弊社代理店も同様に政府認可を待っている状況で、いつ輸入ライセンス、認可を受けられるかは不透明である。 また規制の要件のひとつが、メーカーとアルジェリア現地代理店間における、直接代理店契約であり、今後アルジェリア代理店と当社が直接売買契約を行う必要有り。その為、債権回収リスクが増し、信用状の開設など、追加対応を行う必要有り。 また、外貨建て決済制限措置とあいまって、代理店の機械輸入にも影響が出る可能性有り。	・条件設定の上、条件を満たす仲介業者(例えばメーカーから指定された商社)に就いては介入を認めるよう法改正の検討を頂きたい。 ・規制措置の緩和。 ・規制導入に際しては、外資企業に対話機会を提供するとともに、十分かつ妥当な説明と、認可プロセスのタイムフレームの説明を実施するなど透明性を確保して頂きたい。	・Executive decree No 15-58 of 8 Feb 2015 ・2015年2月8日付政令第15-58号?

経由団体: 各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法	
	日機輸			・2015年2月より発効予定のアルジェリア向け自動車輸入に係る第三者(日本の総合商社含む)排除問題()に直面している。 ()これまでアルジェリア向け自動車輸入販売を長きに亘り手掛けてきたが、先般制定された規則により、アルジェリア向け自動車輸入業者はメーカーに限定され、弊社含む第三者は輸入手続きを行う事ができなくなるという問題に直面。駐日アルジェリア大使館並びに在アルジェリア日本国大使館にもかかる問題解決に向けて協力を要請しているが、現時点に於いては改善は見られず、このままでは叙述のアルジェリア向け自動車輸入販売に支障を来たす為、早急なる問題解決が必要。	・かかる法規制の撤廃、或いはこれまで輸入販売を行ってきた弊社(総合商社)に対しては特例を設けて免除して頂きたい。		
	フル工自動車部品	(2)	高輸入関税	・非EU製品には15%の輸入関税が課せられる一方、EU製品は0%。	・公正な競争のため非EU製品(日本製)の関税削減。		
	フル工自動車部品	(3)	輸入通関規定	・2018年1月よりアルジェリアの輸入通関規定が変更され通関の都度、輸出地の商工会の認証が必要になった。 1月28日時点でどのような書類を用意すればよいか不明。	・通関の度の書類提出の廃止。 ・必要書類の明確化。		
	日機輸	(4)	完成車輸入クォータ制	・2016年よりアルジェリア政府は完成車輸入クォータ制を採用しているが、クォータの配分の計算根拠が不明確である(これまで実績の少ない代理店に多くの割り当てがされる一方、実績のある代理店でもクォータ台数が少ないケースがある)。 又、2017年度はクォータがゼロとなり2018年度も継続されており、実質輸入正規代理店による完成車輸入が出来ない状態が続いている。	・完成車クォータの配分基準の明確化。	・Executive Decree No.15-306 dated on 6 December 2015	
12	為替管理		(1)	海外送金規制	・海外への外貨送金に関し、アルジェリア中央銀行の許可が必要で、許可判断基準、手続きが不透明にて時間を要する。 ・外国企業は内貨口座(INR口座)とDA建外貨口座(CEDAC口座)を、domiciliation 手続きを行った銀行(支払場所の決定銀行)で開設し、国内での日常的な取引にはINR口座を使用、外国との受送金にCEDAC口座を使用する。同じDA貨であっても国内取引の入金はINR口座へ入金されるため、事業終了時にINR口座資金が余剰となった場合、CEDAC口座へ資金移管し、CEDAC口座から外国送金を行うことになる。 この場合、INR口座からCEDAC口座への資金移管はCEDAC口座からINR口座へ資金移管した金額の範囲に限定され、それでもINR口座に余剰資金が残る場合は外国送金できなくなる。 INR口座からCEDAC口座への資金移管を伴う外国送金についてはアルジェリア中央銀行の許可を取得しなければならず、この承認許可取得に時間が掛かる為、フレキシブルな資金運用ができない。 ・国外への外貨送金について、中央銀行の許可が必要だが、その許可基準や手続きが不透明であり、国外への送金が簡単にできない。	・適用の不透明性を排除。 ・融通性のある金融システムの構築。 ・柔軟性のある外貨管理制度への変更と法令等の不透明な適用の排除。	

* 経由団体: 各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。

区分	経由団体*	No	問題点	問題点内容	要望	準拠法
13金融	日機輸	(1)	口座管理	<p>・外国企業が開設できる内貨口座の開設・利用制限が厳しく、潤滑な企業活動に支障をきたす。</p> <p>例えば、プラント輸出契約において、契約毎にしか内貨通貨入金可能な口座を開設できず、同口座は契約終了と同時に強制的に解約せねばならず、補償期間中の支払や入金(税金の還付を含め)に対応できない事がある。また、入金内容については、契約対価、税金、保険等に限られ、固定資産売却や協力会社からの立替経費等の雑収入の入金が許可されてない。</p>	<p>・柔軟性のある金融制度への変更と法令等の不透明な適用の排除。</p>	
14税制	日機輸	(1)	租税条約の未締結	<p>・既に条約締結済みのアジア諸国(韓国・中国)や欧州諸国(フランス・イタリア等)に比べ、投資及びプラント輸出受注競争において劣後する環境に置かれている。</p>	<p>・租税条約締結に向けた早期の交渉開始。</p>	
23諸制度・慣行・非能率な行政手続	日商 日機輸 日商	(1)	行政手続きの遅れ	<p>・官僚制による手続きの遅延・長期化。</p> <p>・一般的に行政手続きが遅い。行政に横の繋がりもない。この為、申請者の許認可取得遅延を招く。具体的には、弊社リエゾンオフィス登録更新手続きに約半年もの時間を要した。これに伴い、現地駐在員の Work Permit の取得も会計年度を跨って大幅に遅延した。</p> <p>・縦割り行政で物事が決まるまでの効率性が非常に悪く、時間が掛かる。例えば、労働許可更新申請を雇用局へ提出しても期限内に適切な対応がなされず労働許可有効期日が過ぎてしまい、このことで労働監督局が不法就労を理由に申請者を裁判所へ告訴し、刑法裁判で罰金刑を科せられたことがあった。また、行政担当者が決定責任を事前に逃れようとするため、特に重要な決定事項について何も判断を下さずに保留する、あるいは役所の中で盤回しにすることもあり、このような無責任体質が行政のスピードの遅さの要因の一つとも言える。申請した案件については継続したフォローを頻繁に行わないと、何の進展も得られない恐れがある。</p>	<p>・官僚制による手続きの複雑化・長期化を回避するべく、政府間レベルでの対話を促進頂きたい。</p> <p>・スムーズな行政手続きを切望。</p> <p>・行政システムの効率性。</p>	
24法制度の未整備、突然の変更	日機輸	(1)	法制度・許認可制度の不透明・曖昧	<p>・通関手続き、許認可制度(例: ARH: 高圧ガス設備認可)、税制等、手続きと運用両方について不透明なためプラント建設にあたって度々支障が生じている。</p> <p>・外国企業が軒並み直面している課題である。</p>	<p>・税制や各種法令・許認可については、外資企業に対話機会を提供するとともに、十分かつ妥当な説明を実施するなど透明性を確保して頂きたい(既に日本を含む外資企業の現地大使館から現地当局に改善要請を出している模様だが、改善されていない状況)。</p>	

経由団体: 各個社の意見がどの団体を經由して提出されたかを表したものであり、表示団体を代表する「主張」「総意」等を意味するものではありません。