カナダ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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | 輸出入規制・関税・通関規制 | 自動部品 | (1) | 北米関税制度の高い原産率 | ・関税ゼロとできるUSMCA（米国・メキシコ・カナダ協定）の原産率基準は高く、関税を考慮してもアジアからの輸入品の方が安価なため現地調達は増えず、また関税コストが北米企業の利益押し下げの一因となっている。<br>（変更） | ・原産率引下げによる北米経済の活性化。 | ・米国・メキシコ・カナダ協定 |
| | | 日鉄連 | (2) | アンチダンピング措置 | ・2020年3月13日、厚板に対し、1度目のサンセット見直し調査の結果、クロの最終決定。<br>2022年9月8日、CITTがカナダ財務省の損害有無のレビュー要請に対して、損害の脅威が継続する旨、公示。<br>（変更） | ・措置撤廃。 | |
| | | 日鉄連 | | | ・2016年10月20日、大径溶接ラインパイプアンチダンピング調査（AD）において、カナダ国際貿易裁定委員会（CITT）が損害ありとする最終決定を下し、アンチダンピング税の賦課措置が決定。<br>2021年9月27日、1度目のサンセット見直し調査を開始。<br>2022年2月4日、CBSAが措置延長の最終決定。<br>2022年8月3日、CITTが措置延長の最終決定。<br>（変更） | ・措置撤廃。 | |
| | | 日鉄連 | | | ・2017年5月3日、鉄筋用棒鋼アンチダンピング調査（AD）において、CITTが損害ありとする最終決定を下し、アンチダンピング税の賦課措置が決定。<br>2022年3月29日、1度目のサンセット見直し調査を開始。<br>2022年8月26日、CBSAが措置延長の最終決定。<br>（変更） | ・措置撤廃。 | |
| 13 | 金融 | 日機輸 | (1) | 個人宛小切手の入金処理の困難 | ・例えば米国の税務当局が、過去米国にて就労し個人所得税を納付しており、当人の日本帰国後に一部所得税の還付があった場合には、個人名宛で小切手が発行される。<br>ただし、日本では小切手を受け入れる銀行は極限られており（SMBC信託銀行など）、受け入れられたとしても手数料が非常に高くつく。北米（米、カナダ）の会社等において代理入金という手段をとることは、数年前まではできたようだが、ここ1,2年では銀行のセキュリティ強化のためそれも難しい状況となっている。<br>（※ネット記事からの情報でしかないが、個人宛小切手が北米から送付された場合、入金処理ができずあきらめるケースも少なくないよう。） | ・不正防止の観点（Wire送金でも不正は防ぎきれないのが実態ではあるが）、効率の観点などから、小切手の文化をなくしていく動きはないものでしょうか。 | |
| 14 | 税制 | 日機輸 | (1) | 連結納税制度の未導入 | ・連結納税制度もしくはグループ納税制度（企業グループ法人間での損益通算による法人税申告）は、米国、英国、EU諸国、オーストラリア、シンガポール、日本等の先進諸国の多くにおいて導入しているが、カナダでは導入しておらず、個々の法人が納税主体となる。 | ・多様な企業形態のある状況下、連結納税/グループ納税が認められないのはビジネスの展開にも影響しかねず、導入（選択可）されることが望ましいと考える。 | |

※経由団体：各個社の意見がどの団体を経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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 14 | | 日機輸<br><br><br><br><br><br><br>日機輸 | (2) | 借入保証料・配当に対する源泉税徴収 | ・現在のカナダ税制においては、親会社に対し借入保証料の支払を行う場合、カナダにおいて源泉税10%が課される。<br>米国では日米租税条約により、支払側国において保証料に対し源泉税を課さない旨合意されている。<br>カナダにおいては、日加租税条約には明記がなく、カナダ税制において保証料に関する規定（国外関係者への保証料支払いには源泉税を課す旨）がなされている。<br>・現在カナダ税制においては、25%以上持分の親会社に対する配当の源泉税は日加租税条約で軽減されてはいるものの5%がかかる。<br>一方米国では日米租税条約により50%以上かつ6ヶ月以上保有持分の親会社に対する配当の源泉税は免除されている。 | ・国が異なるとはいえ、諸点で北米（米、加）としてとらえられることの多い状況下、本件税制について、日加租税条約において源泉税納付の対象外とする動きがあってもよいのではないかと思う。<br><br><br>・国をまたいだ投資を促進するためにも、親会社配当にかかる源泉税はなくなっていくことが妥当と考える。 | ・カナダ税法212(1)(b)<br>・日加租税条約第11条<br>・日米租税条約第21条<br>(2004年改正、その他所得に保証料が含まれる、その他所得は受益者国のみで課税)<br>・日加租税条約第10条<br>・日米租税条約第10条<br>(2019年改正) |
| 16 | 雇用 | 日商 | (1) | 就労ビザ取得・更新申請手続の煩雑・遅延 | ・駐在員のビザ取得手続きに時間がかかり、赴任者・帰任者間での業務引継ぎや、現地での生活立ち上げタイミングを計るのが困難。<br>駐在員のビザ更新手続きについて、申請後の待機期間が5-6か月程度である。その間カナダ国外に出ると、別の申請書を作成しなければならず、一時帰国や緊急帰国に支障が出る可能性ある。 | ・就労ビザ取得・更新に要する時間を短縮して欲しい。 | ・査証制度の運用 |
| 17 | 知的財産制度運用 | 日機輸 | (1) | 商標出願審査の遅延 | ・米国、日本、韓国、中国、欧州において商標出願から登録までの所要期間が約5～17ヶ月であるのに対して、カナダでは約38ヶ月となっており、審査期間が長すぎる。 | ・審査期間の短縮化を要望する。 | ・商標法など |
| | | 製薬協 | (2) | 医薬品特許の行使機会の制限 | ・カナダでは、2017年9月の規則改正により、新薬の販売承認保持者とジェネリック申請者との間の訴訟手続が大きく変わった。<br>とりわけ、Health CanadaのPatent Registerに掲載した特許の内、ジェネリック申請者から通知受領後、所定期間に開始する訴訟の対象としなかった特許については、原則として（新薬の販売承認保持者又は特許権者が提訴の合理的な根拠を持っていなかった場合を除き）、後日に特許権者が特許侵害訴訟を提起できなくなるが（estoppel）、これは特許権の正当な行使の機会を制限するものである。<br>（継続） | ・estoppel条項を削除して、特許権の正当な行使の機会を保証して頂きたい。 | ・the Patented Medicines (Notice of Compliance) Regulations, Subsection 6.01 |
| | | 製薬協 | (3) | 特許医薬品の価格抑制 | ・2019年8月21日に公示された特許医薬品価格設定に対する抑制効果の強化を目的とした改正特許医薬品規制(Patented Medicines Regulations)の最終規則では、リベート後の価格の報告が義務付けられるという条項が含まれていたが、連邦裁判所およびケベック州高等裁判所より無効であるという判断が下されたため、修正が行われ、2022年7月1日に施行された。それに伴い、PMPRBガイドライン案も修正が行われ、2022年12月5日まで各ステークホルダーからのコメントを受け付けられた（今後の予定は未公表）。<br>これらの規則改正は、従来規則よりも薬価の低い国を参照国としたり、薬価算定の指標を追加する等、依然、特許医薬品の価格を過度に低く抑制しかねない変更である。結果的に特許医薬品のカナダ国内での承認、アクセスを遅延、阻害され、日本企業の事業機会も阻害されることが懸念される。 | ・特許医薬品の価格を過度に抑制する条項の削除を求めたい。 | ・2019年8月21日公示、改正特許医薬品規制(Patented Medicines Regulations)<br>・Draft Guidelines 2022<br>https://www.canada.ca/en/patented-medicine-prices-review/services/consultations/2022-proposed-updates-guidelines.html |

※経由団体：各個社の意見がどの団体を経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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 17 | | | | | また、日本を含む他国の医薬品価格、技術革新にも悪影響を及ぼし得る変更である。<br>(変更) | | |
| 19 | 工業規格、基準安全認証 | 医機連<br><br>医機連 | (1) | 規格への対応の複雑化 | ・地域、国によって異なった様々な規格が増えてきている上に複雑化しており、小さい企業では対応しきれなくなってきている。<br>・規格の増加と複雑化に伴い、販売先の企業より、自社製品の対応だけで手一杯であり、弊社製造製品の法規制管理まで出来ないとのことで、販売を打ち切られたものも出てきている。 | ・世界的な規格、法規制の統一化。<br><br>・世界的な規格、法規制の統一化。 | ・MDR等 |
| 23 | 諸制度・慣行・非能率な行政手続 | 日商 | (1) | 許認可申請手続の複雑・遅延 | ・環境許認可に関して、州及び連邦政府並びにファーストネーションへの対応が求められ、複雑かつ時間を要する。 | ・認可許可手続きの迅速化。 | |
| 24 | 法制度の未整備、突然の変更 | 日機輸 | (1) | 連邦法と州法の不一致 | ・連邦法と州法、また米国連邦法に準拠している場合でも、例えば表示の要求など詳細が異なる場合があり、それぞれに対応するために、各々の法文を読み込んで、詳細要求を理解した上で対応する必要があるため、時間やコストが無駄に発生する。<br>(継続) | ・完全統一規制にして頂きたい。 | ・Energy Efficiency Regulation (Federal Regulations issued by Natural Resources Canada (NRCan))<br>・ENERGY AND WATER EFFICIENCY - APPLIANCES AND PRODUCTS (Ontario)<br>・Energy Efficiency Standards Regulation (British Columbia)<br>・Regulation respecting the energy efficiency of electrical or hydrocarbon-fuelled appliances (Quebec) |
| | | 日機輸 | (2) | 非現実的な要求、貿易障壁 | ・Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2012の改正規則案が2022年5月に公布された。新たに追加されるデクロランプラス(DP:Dechlorane plus)とデカブロモジフェニルエタン(DBDPE: decabromodiphenyl ethane)に関しては、特定部品とそれらを使用した製品、および交換部品に対して猶予期間が設定されるなど、産業界の意見が一定程度考慮された点は評価される。<br>ただし、DBDPEについては未だ代替品も存在しないものが多く存在することから、特定の含有部品とそれらを使用した製品、および交換用部品については無期限の免除を設定しない場合、米国TSCA PBT規則のPIP(3:1)以上の混乱を招くことが想定される。<br>(内容、要望ともに変更) | ・規制化に当たっては、引き続き産業界とのコミュニケーションを良くとり、実現可能な規制化を行って頂きたい。<br>・特に新たに追加するDPおよびDBDPEのうち、特にDBDPEについては、代替品も存在しないものが多く存在することから、特定の含有部品とそれらを使用した製品、および交換用部品については無期限の免除を設定するなど、適切な規制化を行って頂きたい。 | ・Canada Gazette, Part 1, Volume 156, Number 20: Prohibition of Certain Toxic Substances Regulations, 2022 |
| 26 | その他 | 日商 | (1) | 産業インフラの未整備 | ・交通、電気、鉱山設備の建設、物資の供給等に係るインフラ未整備から、鉱山投資及び鉱山プロジェクト参入ハードルが高い。 | ・政府による積極的な投資政策を望む。 | |

※経由団体:各個社の意見がどの団体を経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 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 26 | | 日機輸 | | | ・アルバータ州に豊富に存在する天然ガスを利用したクリーンエネルギーであるアンモニアや水素は、今後カナダの西海岸を通して日本に輸出され、日本のクリーンエネルギーの安定確保に寄与できる可能性があると思われるが、そのための鉄道、パイプラインなどのインフラ整備が整っていない。 | ・日本政府においても当地のインフラ整備を援助するなどの形で、クリーンエネルギーの日本への輸出促進への助力をお願いしたい。 | |
| | | 日商 | (2) | 鉄道会社の寡占による運輸サービスの不足 | ・カナダの森林産業(製材・パルプ製造)各社は、製品の出荷には鉄道を利用するのが最も効率的であるが、鉄道会社が充分なサービスを提供しない為、製品出荷の一部でコスト競争力の低いトラック輸送を利用せざるを得なくなっている。<br>2021年以降に発生した世界的な物流停滞の影響を強く受け、当社が依存している鉄道会社（CN鉄道）のサービスが著しく悪化し、トラックによる代替輸送もままならず製品の保管場所が確保できなかった為に2022年の第1～第2四半期にかけて生産量を落とさざるをえず、大きな経済的な損失を被った。<br>2022年8月にCN鉄道のサービス改善要求とサービス低下によって当社が被った経済損失の補填請求を目的としてCTA（カナダ運輸局）に対して陳情書を提出し受理された。当社に先駆け陳情書を提出した同業他社の件につきCNに対して業務改善命令が出されたことを確認した。鉄道輸送サービスに関しカナダ政府が行政指導に動き出したことは大きな変化である。<br>現在、サービス内容は改善し、生産活動に支障は出ていないが、当社の貨車の要求量に対して100％供給されている状況ではなく、さらなる改善が求められる状況である。<br>鉄道輸送に関わる問題点、解決して欲しい課題は以下の通り。<br>①カナダの鉄道会社はCN鉄道とCP鉄道の2社に限られ寡占状態にあり、競合が無い為に利用者側は交渉力が無く、鉄道会社側の効率のみを優先したサービスを受け入れざるを得ない状況にある。2社とも政府資本が入っておらず政府のコントロールが効いていない。<br>②CN鉄道の場合、パンデミック後にレイオフを実施、その後、労働市場が強くなり未だにオペレーター等の人員が十分に確保できていないと聞く。加えて貨車への投資を十分に行っておらず絶対量として貨車が不足している。いずれも利益優先、ユーザーへのサービス軽視の姿勢が極めて強い。<br>パルプ、製材などの森林産業はカナダ西部地区の基幹産業のひとつで重要な輸出産業でもある。CN鉄道に代表される鉄道サービスの低下は物流の停滞を招くだけでなく生産者にとり大きなコスト増加となり輸出競争力の低下に繋がる重要な課題であると認識している。業界団体（カナダ林産協会）が代弁者となりカナダ政府にサービス改善に向け政府の積極的な関与を促している。 | ・森林産業各社のコスト競争力強化のため、利用者側が求める充分な運輸サービスを、鉄道会社には提供して頂きたい。 | ・国家運輸法(Canada Transportation Act) |

※経由団体：各個社の意見がどの団体を経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。