

香港タックスアラート

(香港税務速報)

2020年12月 | 第17回

香港税務局、船舶リースの優遇税制に関するガイドラインを公表



サマリー

香港税務局（IRD）は、2020年6月に制定された「2020年税務改正条例(船舶リースに関する優遇税制)」の導入に伴い、船舶リース活動及び船舶リース管理活動に対する優遇税制に係る見解を示した実務解釈指針第62号（DIPN 62）を公表した。

概要

以前の[香港タックスアラート第12号](#)において、優遇税制の基本的な特徴と新法が成立した際に懸念される点についての解説を行った。本タックスアラートでは、IRDが公表したDIPNにおける追加ガイダンスに焦点を当て、それが上記懸念事項にどの程度対応しているかについて解説する。

リース及び船舶オペレーターの定義

前出のタックスアラートで提起された最大の懸念事項の一つは、本措置では船舶オーナーの活動を「純粋なリース」と「船舶オペレーティング」に分離することが想定されているが、IRDが考えるほど両者は明確ではないということである。多くの船舶オーナーは、様々な時期の市場の性質に応じて、可能な限りの船舶取得投資のリターンを最大化しようと、幅広い活動を行っている。近年の市場の性質上、船舶オーナー側には短期傭船のような高い柔軟性を持つか、またはオペレーショナルリスクの増大を受け入れることが求められる傾向にある。

このような総合的な活動に対して、本法はオール・オア・ナッシングのテストを適用しており、より複雑なビジネスへの当てはめには問題があると考えられる。残念ながら、DIPNはこれらの懸念にはほとんど対応していない。DIPNは、船舶オペレーターは免除の対象とならず、また、レッサーが免除の対象となるためには、船舶リース活動のみに従事する独立した企業として行動していなければならないことを繰り返している。この規定は、ウェット・リースとドライ・リースの両方に適用できることが明確にされた。

DIPNでは言及されていないが、IRDは、関係者各位とのやり取りの中で、いくつかのリース契約が引き続き第23B項に該当する可能性があることを指摘している。特に、IRDは、船舶オペレーターが、完全な装備、乗組員、供給品を備えた航海傭船（voyage charter）又は定期傭船（time charter）のリーシングによって収入を得ている場合、これは船舶オペレーターの船舶事業の収入として取り扱われると述べている。また、船舶オペレーターの付随または付帯的な活動である裸傭船からの収入も、第23B項に従って引き続き評価される可能性があるとして述べている。

IRDの通達に示されたテストは単純ではなく、解釈の余地を残している。しかしながら、課税対象から完全に外れるはずの事業を行っている者が納税しなければならないという状況を避けるために、IRDは、2つの規則を柔軟に適用することを認めているようにもみえる。この2つの規則の正確な適用方法は事業者によって異なると思われる、船舶オーナーは注意を払う必要がある。この点は、IRD裁定を申請することが、最も確実な方法である。

オペレーターとレッサーの区別に関するIRDの幅広いコメントがDIPNに反映されなかったのは残念である。これは納税者が理解すべき重要な区別であり、IRDも懸念を抱いていると認識している。香港が国際的なビジネスハブとしての地位を維持し、それを支援するための優遇税制を成功させるためには、投資家が自分たちの立場を明確に理解できるように、IRDの解釈を一般に公開することが重要である。

また、IRDは、サブリースでない限り、適格リースとするためには、期間が1年を超えなければならないことが法律で明確になっているという点を改めて表明している。純粋に傭船事業を行っている船舶オーナーは、この制度の適用を望む場合、1年未満の期間で船を貸し出さないように注意する必要がある。IRDの解決策は、サブリースを設定することだと思われるが、これには明らかに商業上の考慮が必要である。

適格利益には、対象事業に付随する取引であれば、金利収入、為替差益、ヘッジ利益など、船舶リース事業からの利益に付随する所得が含まれる旨が、第7項にて触れられている。少額の銀行利子がレッサーの軽減税率の適用を妨げるリスクがあり、法令には付随利益についての言及がないため、本項は優遇措置の一つであり、歓迎されるべきものである。

実体要件

香港で中央管理が行われることが優遇税制適用の条件となっている。また、DIPNでは、香港において取締役が果たす日常的業務の役割を強調するIRDの見解を示しているが、より広範な実体要件を考慮すると、なぜこれに注目すべきかが明らかではなく、IRDのコメントは、実体基準を満たすことを示すために必要と考えられる範囲を超えているように思われる。

IRDのコメントは実務的な観点から、取締役が、その役割を果たす能力を確保し、意思決定に必要な情報を提供し、決議事項が会社の最善の利益になるかどうかについて積極的に調査していること、また、取締役会が適切に開催され、かつ、議事録が作成されていることの重要性を示している。

優遇税制を受ける者の実体が香港にある必要があり、具体的には、香港で適切な資格を持つ常勤従業員が少なくとも2名（船舶リース管理の場合は1名）、香港での営業支出が780万ドル（船舶リース管理の場合は100万ドル）以上でなければならない。さらに、従業員の数と支出額は、IRDの評価者のもとで適切なものでなければならず、業者は香港で事業の中核となる収入創出活動（CIGA）を行っている必要がある。

CIGAは、第17FA項の船舶リース活動の定義と一致するように定義されている。これらは、資金調達条件の合意、リースする船舶の特定又は取得、リース条件及び期間の設定、資金調達契約のモニタリング又は更改、及びリースに関連するリスクの管理である。

IRDは、スタッフ費用、レンタル費用、管理費を含む広範囲の支出が営業費用とみなされることを指摘している。また、リース事業で使用する船舶の取得に直接関連する金融費用も含まれる。重要なことは、香港の船舶リース事業で使用する船舶の取得を目的とした借入であれば、海外の金融機関からの借入であっても、香港で発生したものと認められることである。DIPNでは、金融機関以外の者、例えば関係者からの借入の場合については触れていないが、論理的には同じテストが適用されると考えられる。

IRDは、船舶はリース料を得るために使用されているが、CIGAのためには使用されていないことを理由に、船舶の減価償却費を営業費用に算入することは認めないとしている。船舶取得に係るローンの利息を営業費用に含めることを認めている点に鑑みえるに、論理的に一貫していないようにみえる。ただし、十分な支払利息が発生していれば、多くのレッサーは減価償却費に頼らずとも基準値を満たすと思われる。

また、IRDは、船舶リース事業の従業員について、どのような資格が適切であるかという点について詳細を述べていないが、リースマネージャー、マーケティングマネージャー、法務顧問、財務管理者、信用リスクアナリストなどが期待されている。適用要件のテストは、1年間の平均従業員数に基づくが、従業員が退職した後に空白期間が生じた場合、必要最低限の従業員数で運営されている企業は、この制度から対象外となってしまう可能性があるため、注意が必要である。

適用要件のテストに関するIRDのコメントには気を付けなければならない。税務局長は、様々な要因を考慮した上で、各ケースの事実と状況を判断し、雇用されている従業員の数や香港で発生した営業費用の額と比較して不釣り合いに税務上の恩恵が大きいと思われる場合には、優遇税制の適用を否定するかもしれない。ここで、例として同じような事業を行っている船舶リース会社が2社ある場合を考える。一方の会社の利益が大きく、営業費用が少なく、従業員数も少ないとすると、IRDの見解では、利益率の高い会社の方が適用要件のテストをクリアできない可能性が高く、香港でCIGAが実施されていることを示す十分な証拠が得られない限り、優遇税制を適用できないおそれがあるとしている。

この例では、効率的なビジネスを実行することでIRDが税務リスク要因として認識するおそれがあることを示している。ある会社の利益率が他の会社よりも高い理由は、テクノロジーをより一層有効に活用しているために従業員数が少ない、あるいは顧客の要件への対応が優れているからかもしれない。船舶輸送の国際性を考慮すると、多くの事業が香港内で完結することはないだろう。特に船員の提供や港湾代理店業務が含まれる場合はそうである。利益率が高すぎると優遇税制が適用されないという前提は、それ自体、投資家のインセンティブを損なうおそれがある。

一方、DIPNでは、独立企業間手数料を請求し、特別目的事業体（SPV）が適切にモニタリングされていることを条件に、香港の関連会社へCIGAをアウトソーシングすることが認められている。この場合、関連会社が雇用する従業員の数と関連会社に支払うサービス料は、実質的な活動の要件を満たしているかどうかを判断する際の考慮事項に含めることができる。ただし、関連する条項では、従業員数と支出の合計がSPVごとに決定されるのか、グループごとに決定されるのかが明確にされていない。SPVが船舶の取得に関連して利益を得ている場合は、ほとんどのケースにおいて、支出に議論の余地が生じる。ビジネス上観点からみても、事業を運営するのに十分な従業員の数、それらを持することができるSPVの数よりも、運航されている船舶の数に密接に関連しており、長期裸傭船の事業の場合には、実質的に1隻あたり2人未満になると考えられる。この点について、懸念事項がある場合は、IRDの裁定取得を検討することを勧める。

BEPS 2.0

船舶リース活動に対する非課税措置の潜在的なリスクが、DIPNの第27項以降に明確に記載されている。ここでIRDは、BEPS2.0の下での最低税率の導入は、0%の税率を維持できず、税率が上昇する可能性がある」と指摘している。投資家はこの点を予想リターンに織り込むべきである。

BEPS2.0の第2の柱である最低税率の導入について、OECDはかなり詳細な青写真を作成しているが、最低税率自体はもちろんのこと、まだ多くの詳細が確定していない。海運業に最低税率の免除が適用される可能性があるかどうか、また免除されるとしたらその範囲はどのようなものかについては、まだ議論が続いている。また、すべての納税者や持株会社が新しいルールの影響を直接受けるわけではない。

しかし、本法律とDIPNは、税率が上昇する原理を明確に示しており、また、税率が上昇した場合の課税標準の計算ルールを定めている。ここで特に注目すべきは、オペレーティング・リースに係るレッサーの課税標準に対する20%の控除である。これは、香港外で運航する船舶のレッサーが第39E条の下では損金算入できない減価償却に代わるものとして説明されている。最低課税規則では、ほとんどの国における一般的な調整項目として、加速度償却の一部または全部を実効税率の計算から除外する調整が行われる可能性が高い。詳細がまだ確定していないことは前述の通りだが、減価償却の損金算入を認めず、代わりに所得に対する想定外の控除を認めることで、香港の規則が実効税率に認められた調整の範囲内に収まらなくなるリスクがある。この点では、他の地域のリース制度の方が、BEPSモデルとより密接に整合する可能性がある。

より広くBEPSに関して、DIPNが様々な回避防止規定の議論に多くの時間を費やしていることにも注目されたい。もちろん、香港は利益移転を助長しているとみられる可能性にも留意する必要があるが、船舶リース規則はOECDによって見直されており、また、香港の船舶リース事業を奨励することに引き続きインセンティブがある点に留意することが重要である。

KPMGの所見



いくつかの不確実性が残っているものの、IRDは改正条例の解釈に関する有益な情報を示したと言える。当該措置や優遇税率の適用申請の複雑性を考慮すると、IRDの見解に沿った適用を行うために、ビジネスモデルの見直しやコンプライアンスの順守を確認することに加えて、IRDの裁定を求めることを推奨する。

なお、日本語でのお問い合わせは、下記担当者までご連絡ください。



Naoko Hirasawa
平澤 尚子
Co-Head of GJP China Tax
Tel: + 86 212212 3098
naoko.hirasawa@kpmg.com



Vivian Chen
ヴィヴィアン チェン
Co-Head of GJP China Tax
Tel: +86 755 2547 1198
vivian.w.chen@kpmg.com



Keigo Yoshida
吉田 圭吾
Director
Tel: + 852 2685 7603
keigo.yoshida@kpmg.com



Hoshiyuki Takahashi
高橋 星行
Senior Manager
Tel: + 852 2685 7951
hoshiyuki.takahashi@kpmg.com



Mamoru Watanabe
渡邊 守
Manager
Tel: + 852 3927 5658
mamoru.watanabe@kpmg.com



Yosuke Nakano
中野 陽介
Manager
Tel: + 852 2143 8656
yosuke.nakano@kpmg.com



Atsushi Ito
伊藤 篤史
Manager
Tel: + 852 2978 8215
atsushi.ito@kpmg.com



Ryuichi Watabe
渡部 隆一
Manager
Tel: + 852 2826 8015
ryuichi.watabe@kpmg.com



Deborah Leung
デボラ リョン
Manager
Tel: + 852 2685 7742
deborah.leung@kpmg.com

Contact us



Lewis Y. Lu
National Head of Tax
Tel: +86 21 2212 3421
lewis.lu@kpmg.com



John Timpany
Head of Tax, Hong Kong
Tel: +852 2143 8790
john.timpany@kpmg.com



Ivor Morris
Partner
Tel: +852 2847 5092
ivor.morris@kpmg.com



Hong Kong Tax Alert

kpmg.com/cn

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavour to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

© 2020 KPMG Huazhen LLP, a People's Republic of China partnership, KPMG Advisory (China) Limited, a limited liability company in China, KPMG, a Macau partnership and KPMG, a Hong Kong partnership, are member firms of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited ("KPMG International"), a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

© 2020 KPMG Tax Services Limited, a Hong Kong limited liability company and a member firm of the KPMG global organisation of independent member firms affiliated with KPMG International Limited ("KPMG International"), a private English company limited by guarantee. All rights reserved.

The KPMG name and logo are registered trademarks or trademarks of KPMG International.