
インドのリース制度

社団法人リース事業協会

本レポートは、当協会が 2012 年に実施したインドのリース制度に関する調査の結果である。次の留意事項を確認のうえ、本レポートを利用されたい。

【留意事項】

- ・ 当協会は、本レポートの利用者に対していかなる責任も負わない。
- ・ 記述内容以外の事項については調査で確認していない。
- ・ 調査実施後の制度変更等についてはフォローしていない。

目次

I. インドにおけるリース産業

1. リース産業の発展
2. リース取引に対する多重的な課税
3. リース産業の現状と見通し

II. インドのリース分野

1. 乗用車リース
2. 商用車リース
3. 建設機械リース
4. 航空機リース
5. IT 機器リース
6. 通信リース
7. 医療機器リース

III. 法律及び規制

1. リース会社の設立に関する法令
2. インド準備銀行法(RBI 法)に基づく法令
3. 海外直接投資政策(FDI 政策)に基づく法令
4. クロスボーダー・リース取引

IV. 会計

1. 借手の会計処理
2. 貸手の会計処理

V. 税制

1. リースに対する直接税
2. リースに対する間接税

I. インドにおけるリース産業

1. リース産業の発展

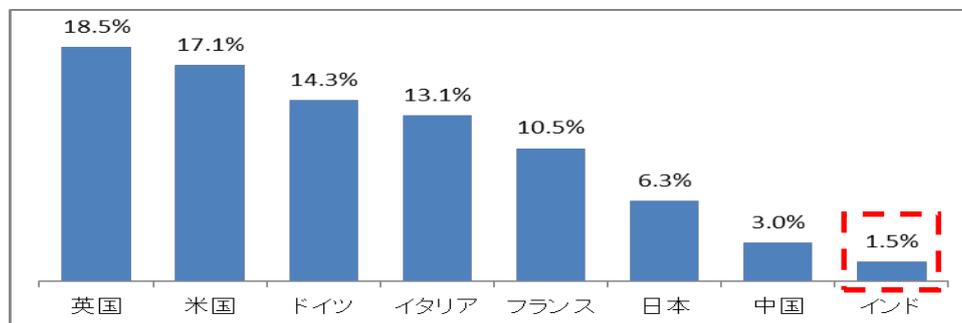
インドにおける設備リースの市場浸透率は、他国のように成熟したリース市場と比較すると、わずか1.5%程度にとどまっている。

インドでリースが始まったのは1970年代のことである。1983年に1949年銀行規制法が改正され、商業銀行が、設備リースや割賦販売以外の金融サービスに特化した子会社を設立することが可能になった。リース会社の数は1980年の2社から1987年には500社に増加した。

リース会社の数が増えるにつれ、企業間の競争が激化し始め、リース料率が低下した。その結果、リース会社の利益率が悪化し始め、リース・ポートフォリオの低下となった。リース会社が直面する問題は、数州の政府がリース料に4~14%の売上税を課したことによりさらに深刻化した。売上税は貸手にリース費用の増加をもたらし、リースは他のファイナンスよりも高コストになった。

1991年以後、自由化、規制緩和、許認可の緩和及び企業の事業再編を受けて、業界にとっていくつかの事業機会が開かれた。1994年2月には、インド準備銀行（RBI）は、銀行が直接にリース事業に参入することを認めた。自由化後の時代には、インドでリース事業を開始する外国の金融企業が増加した。

図表1：設備リースの市場浸透率（2010年）



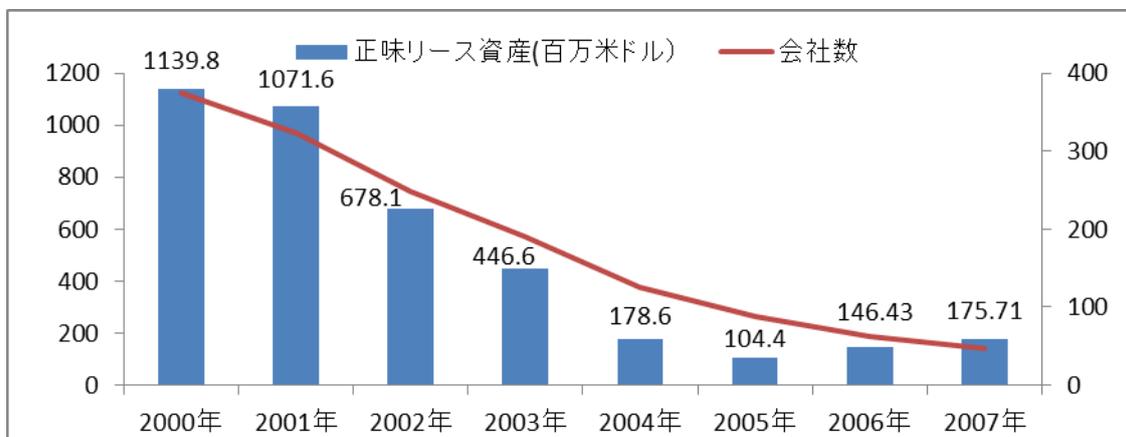
出所：World Leasing Yearbook 2012

1997年1月まではリース事業の参入障壁はなかったが、1997年2月のインド準備銀行法（RBI法）の改正により、ノンバンク金融会社（NBFC）は、RBIへの事前登録を要求されるようになった。更に、リースの会計処理方法が不明確だったことから、複数の租税がリースに課された結果、1998年にはファイナンス・リースの取引量が急激に減少した。

1997年のアジア経済危機は困難な事業環境をもたらした。1997~98年には、多くのリース会社がリース取引の減少と損失を計上し、比較的小規模な企業の多くはリース市場から撤退し、それ以外の数社は他の事業に着手して多角化を図った。

2006年には、リース料に対するサービス税の90%が撤廃されたため、1998年以来初めて、RBIに登録したリース会社のリース資産の規模が拡大したものの、この規模拡大は、一般から預金を集め、自社の事業活動をRBIに報告する貸手のリース事業のみを反映したものである。

図表 2：正味リース資産及びデータを RBI に報告するリース会社数



出所：World Leasing Yearbook 及び RBI

図表 3：インドにおけるリースの発展段階

1973～1980年	1981～1987年	1988～1997年	1998～2005年	2006～2012年
<ul style="list-style-type: none"> - 1973年以前：割賦販売のみ - 定期預金が、主に利用可能な資金源であった - 主として商用車のためのファイナンス - 1973年：First Leasing Company の設立 - 1980年：Twentieth Century Leasing Company がリース事業を開始 	<ul style="list-style-type: none"> - 1987年にはリース会社数が500社に急増 - 1983年：商業銀行の子会社に対するリース事業の許可 - 1983年：Industrial Credit and Investment Corporation of India (ICICI) の参入によりリース市場が活性化 - 1986年：State Bank of India (SBI) がリースを目的とした SBI 資本を開始、すぐに他の商業銀行数行が追随 	<ul style="list-style-type: none"> - 競争激化に伴い利益率が低下 - 1991年：経済改革に着手 - 1994年：銀行に対するリース事業の開始の許可 - 国際的な民間銀行の参入；資本市場及び定期預金や銀行からの資金調達へのアクセス - 1997年：アジア経済危機により事業環境が困難化 - RBI の規制改正を受けて多数の市場参加者が撤退 	<ul style="list-style-type: none"> - 1998年にはファイナンス・リースの取引量が急減 - 登録リース会社数及びリース資産が一貫して減少する趨勢 - 主に ICT や自動車の分野で企業に対するオペレーティング・リースが緩やかに増加 - 成長する多国籍企業に目標を絞った外国リース会社数社が参入 	<ul style="list-style-type: none"> - ファイナンス費用の90%をサービス税の非課税扱い - 一貫して減少してきたリース会社の正味リース資産が増加 - 航空機リースや鉄道貨車リースの増加

2. リース取引に対する多重的な課税

規制上及び法律上の観点からみて、インドでは現在、リース契約と割賦販売契約との間に実質的な相違は存在しない。リース取引と割賦販売取引との主な相違は、割賦販売取引と違って、

リース取引には追加的なレベルの付加価値税（VAT）が課税されるということにある。

1983年に施行されたインド憲法第46次改正によれば、割賦販売取引とリース取引はいずれもみなし販売として定義される。その結果、いずれの取引も、州によって異なる4～14%の売上税が課されてきたほか、現在では全州で付加価値税（VAT）の課税対象となっている。

2001年ファイナンス法は、割賦販売取引とリース取引をサービスとして定義しているため、それらの取引の利息要素には12.24%のサービス税が課税される。

リース取引はまた、源泉徴収税（TDS）の課税対象にもなる。

リース取引はしばしば脱税の目的で行われることがあるため、所得税局は以前から引き続きリース取引を疑いの目でみている。貸手にとって、減価償却に関する税務上の利点の容認に関して、税務当局の側に主観性がみられる。その結果、資産の所有者である貸手にとって減価償却に関する利点が、往々にして否認される。たとえば、時には同じ取引が同時に、売買取引、ファイナンス及びサービスとして扱われることがある。

こうした多重的な課税のため、割賦販売取引やリース取引は経済的に借入よりも高コストになっている。

政府は、単純な貸付取引とリース取引や割賦販売取引との間で一定の公平性を実現するために、2006年以降、支払われる賦払金の元本と利息の部分について、ファイナンス費用の90%をサービス税の非課税扱いとした。

しかしながら、なされた緩和措置は90%の範囲に限られており、リース取引や割賦販売取引の利息要素の10%は依然としてサービス税の課税対象となっている。利息要素の10%が対象とはいえ、12.36%のサービス税が課せられることにより、借手にとってリースや割賦販売は、利息要素の100%がサービス税の課税を免除されている貸付取引よりもコストが高く、したがって経済的に不利になっている。

3. リース産業の現状と見通し

インドにおけるリースの潜在力は概して活用されないままになっているが、リースの市場浸透率が低いこと、多国籍企業の資本が多額であることを踏まえれば、インドにおけるリースの成長見通しは明るい。

インドのリース市場は、次のような分野で普及しているか、有望な成長潜在力があるとみられている。また、インドのリース事業はノンバンク金融会社（NBFC）及び自動車リース会社が大きな勢力となっている。

- ・乗用車 ・建設機械 ・航空機
- ・商用車 ・情報通信技術 ・医療機器

従来から政府は、業界代表者と協議し、既存の方針を見直す用意があることを表明してきた。

これまでリースの成長を制限してきた法律や課税に関連するいくつかの問題が今もなお広く存在することから、業界専門家は、政府が課税の分野で早急に決定を下し、支援を行うことが必要であると考えている。

インドのリース業界は2006年以降、回復の兆しを示している。しかしながら、ファイナンス・リース市場は、所得税法のような期待されていた課税規則の改正の後でさえ、更に縮小する可

能性がある。貸手は、設備に対する所有権を借入や割賦販売取引よりも強固に確保したいと望んだ場合に限り、ファイナンス・リースを用いるだろうと思われる。その一方で、過去数年、自動車リースなどいくつかの事業分野では、オペレーティング・リースに対する顧客の強い需要を促す要因が現れている。したがって、オペレーティング・リース業界は急速な成長が見込まれる。

業界専門家は、インドにおけるリースの潜在力を完全に実現するためには、政府が次のことを行う必要があると考えている。

- 業界のより急速な成長の達成を支援する適切な政策と規制の枠組みを発展させるために、製造業者と金融業者の双方を含むリース業界との対話プロセスを継続する。
- 直接税と間接税を含め、規制や法律の枠組み及び政策を簡素化する。
- 市場参加者に追加的な経済的インセンティブを提供する。
- 残価保険など、公正な市場評価のプロセスに関するより広範な枠組みを創設する。

インド金融業発展協議会（FIDC）は、早急にリースに関わる租税上の取り扱いに関する透明性を確立し、それに関連する問題に取り組む必要性を強調してきた。リース取引の支払利息について、サービス税の課税を完全に免税する必要がある。

リース取引に係るサービス税が、リース管理料や手数料、文書化費用のみに対して課税されれば、リース取引は、利息要素がサービス税の課税を完全に免除されてきた貸付と同じ土俵に立てることになる。

II. インドのリース分野

インドでは、幅広い分野でリースが大きな成長潜在力を持っているにもかかわらず、現状、ノンバンク金融会社（NBFC）と自動車リース会社がリース業の大部分を占めている。

図表 4：主要リース会社

NBFC（複数分野）	First Leasing Company of India Ltd
	L&T Finance (India) Ltd
	GE Capital India
	Sundaram Finance
	Tata Capital
乗用車	Lease Plan
	ALD Automotive
	Orix Auto Infrastructure Service Limited
建設機械	SREI Infrastructure Finance Limited
	Quippo Construction Equipment Limited
通信塔	Indus Tower Limited
	Reliance Infratel Limited
	GTL Infrastructure Limited
コンピュータ及び周辺機器	Dell India Limited
	HP Financial Services Ltd
	Oracle

1. 乗用車リース

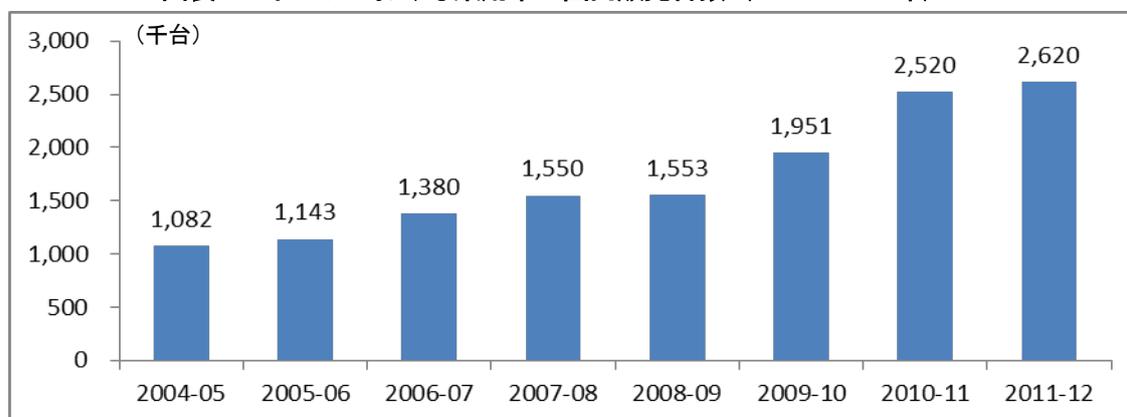
(1) 乗用車の市場

インドでは、中間層人口の増加、高い経済成長、望ましい人口構成のほか、世界有数の広範な道路網などの要因により、乗用車に対する需要が急増している。

インドの乗用車及び商用車製造業は世界第6位の規模であり、2012年の年間生産台数は350万台と見込まれている。乗用車に対する需要の急増に牽引されて、国内自動車販売台数は、2004-05年度の100万台から2011-12年度の260万台へと過去10年で2倍以上に増加した。

インドにおける乗用車の販売台数全体のうち、購入の90～95%が個人向け分野、残りの5～10%が企業の購入であると推定される。

図表5：インドにおける乗用車の国内販売台数（2004～2012年）



出所：インド自動車工業会

(2) 乗用車リースの現状

インドにおける乗用車リースの需要は企業が主体となっている。しかしながら、リースはインドで販売される自動車のわずか0.5～0.8%にとどまっている。インドでオペレーティング・リースされている自動車の数は4万5,000台、年間売上高は総額3億米ドル（1米ドル=50INR（インドルピー）で換算）と推定される。こうした現状は、リースが販売台数の30%以上を占める欧州などの先進国市場と際立った対照をなしている。

インドの乗用車リース市場の成長を妨げる主な要因は、脆弱な中古市場、自動車リースに対する認識不足、さらには自動車所有に対する伝統的な価値観に基づく心理的抵抗などである。

乗用車リースのリース期間は、通常2～5年である。支払いは通常、借手が固定額の月賦を自動車リース会社に支払う形で行われる。支払われる金額は、自動車の取引価格と残価（リース期間終了時における自動車の推定価額）との差額に基づいて決まる。インドにおけるリースの会計規則を定めた会計基準第19号（AS 19）によれば、リース期間終了時に当該資産について推定された公正価値をリース資産の残価とすべきであるとされる。したがって、自動車の残価は多くの場合、自動車の原価のほぼ20～30%に設定される。

インドの自動車リース市場のほとんどは、オペレーティング・リースによるものであるが、それは以下の理由による。

- 資産としての自動車は短・中期的な資産で（減価償却率が約 15%と高率である）、数年ごとに取り替えられるため、借手はリスクを負うことを好まない。
- インドでは中古市場が未整備なため、ファイナンス・リースとした場合、借手にとって資産を処分することが困難である。

一部の自動車リース会社は、リース・サービスに加えて、保険管理、保守整備及び修理や取り替え、送迎サービス、事故管理、サポート・デスクなど他の付加価値サービスが付属した独自の画期的なリース商品も提供している。企業とのリース契約にリース会社による保守整備の保障が組み入れられることが極めて頻繁に行われている。付加サービスには追加料金を適用できるため、リース会社にとっては通常、リース契約の一部として付加サービスを提供することの方が、収益性が高い。

企業向け自動車リース市場は、大規模な国内企業や多国籍企業のほか、自動車を事業遂行の源泉として使用する他の中小企業や大企業向けの自動車リースで構成される。企業は、自動車をリースすることにより、資源を中核事業の運営に集中させることが可能となる。この分野における自動車リース契約の期間は通常、3～5年の範囲である。自動車の原価は、1万～7万米ドル（1米ドル=50INR（インドルピー）で換算）と広範囲にわたることがあり、従業員の年間平均走行距離は1万5,000～1万9,000キロメートルと推定される。

(3) 乗用車リースの将来展望

乗用車のオペレーティング・リース市場は過去10年間に相当の成長を遂げてきたが、これまでのところ多国籍企業のみが、先進国市場におけるリースの概念に精通していることから、比較的抵抗なくインドでリース契約を締結してきた。したがって、リースの利用を拡大させるためには、乗用車リースの利点について大企業を教育しようとする意識的な努力がリース会社の側に求められるほか、先進国市場と類似した方法でリース業団体を設立することが、そうした方向に向けた一歩前進になり得る。

インドの自動車リース会社は、脆弱な中古車市場、リースに対する相対的に不十分な認識、自動車の所有を望むインドの企業や個人の傾向、さらには州によって課税が異なることなどによる課題に直面している。こうした課題が原因で、インドにおける自動車リースの市場浸透率は、他の先進国よりもはるかに低く、インドの自動車リース産業はまだ成熟した段階に達していない。

こうしたいくつかの障害が存在するものの、世界有数の自動車リース会社がインドを魅力的な市場機会として捉えており、自動車リースの利点をインド企業に認識させれば、将来的に著しい成長機会がもたらされる可能性があると考えられる。

2. 商用車リース

(1) 商用車の市場

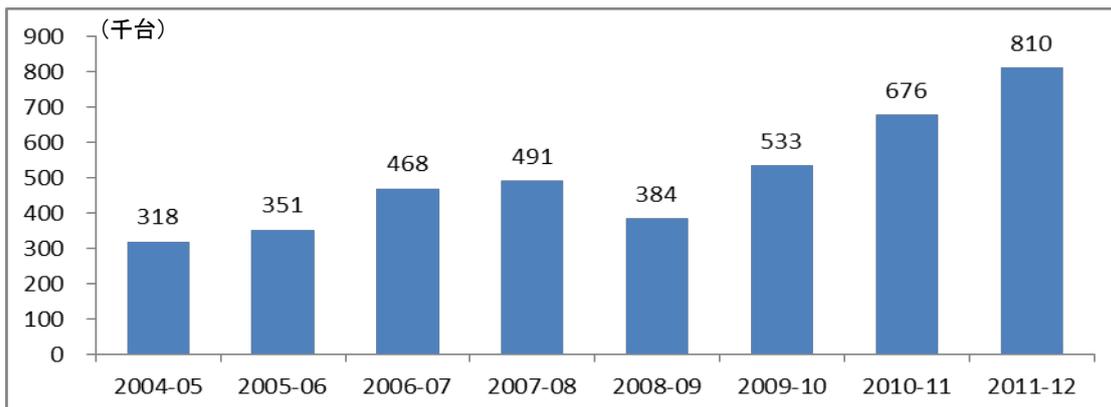
インドの商用車産業は、2008年以後、大幅な成長を遂げてきた。販売台数は、2010-11年の676,408台から2011-12年には809,532台に拡大した。こうした成長の主な要因は次の2点であ

る。

- 製造業セクター及び農業において生産された最終製品の輸送の増加
- 小型商用車に対する需要の増大

また、インドにおける大型インフラ・プロジェクトが商用車の需要を押し上げることが予想される。このセクターは成長率が高く、また大きな将来性を備えていることから、多くの国際企業が参入している。

図表 6：インドにおける商用車の販売台数（2004～2012 年）



出所：インド自動車工業会

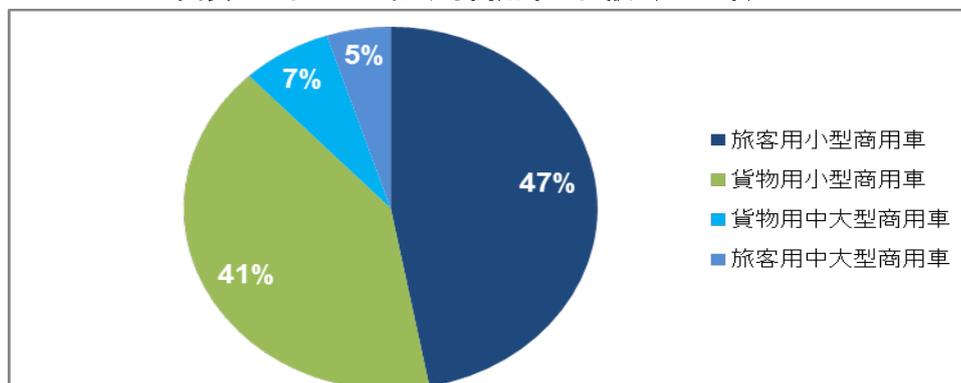
インドの商用車市場はバスとトラックが大部分を占めている。インドは、2009 年以降、トラック市場が世界第 4 位の規模であり、バス・トラック市場の成長率が世界最高である。

商用車市場は、自動車の総排気量と用途を基準として以下のように分類可能である。

- 旅客用小型商用車
- 貨物用小型商用車
- 旅客用中大型商用車
- 貨物用中大型商用車

2011 年に約 35 万台だったインドの小型商用車市場は、世界で最も急速な成長基調にある分野である。小型商用車は 2012～2016 年の間に 18.5%の年平均成長率で成長することが予想される。

図表 7：インドにおける商用車の内訳（2011 年）



出所：ICRA のインドの商用車業界レポート（2011 年 12 月）

(2) 商用車リースの現状と将来展望

インドでは、商用車のほぼ95%がファイナンスによって取得されると推定される。リース活動がピークにあった1990年代でも、商用車リースは、ファイナンス・リースによって保有自動車を増やそうとする経営状態が良好な数社に限り行われていた。

商用車リースが積極的に追求されなかったのは、課税上の問題、最終売却に係る法的手続の問題、ユーザー層の問題（税務上の利点を利用できないことが多い中小企業オーナー等が大多数を占める）等がその要因として上げられる。

商用車はオペレーティング・リースの理想的な対象であり、先進国において行われているようなフルサービス・リースが貸手と借手の双方にとって極めて大きな機会をもたらす得る。さらに、保有自動車の規模が増大すれば、市場の規制が強化され、統合が進み、価格志向が低下し、リースに一層適した状況となるであろう。

しかしながら、業界専門家は、商用車リースの将来性が実現されるためには、上記の問題を解決する必要があるとみている。

3. 建設機械リース

(1) 建設機械の市場

世界の建設機械業の全体的規模は、景気減速により2007年の1,000億米ドルから2009年には550億米ドルに縮小した。しかしながら、その後の急速な成長によって、2011年には820億米ドルにまで回復した。

インドの建設機械業は過去数年、一貫して成長しており、現在その規模は35～40億米ドル（1米ドル＝50INR（インドルピー）で換算）である。こうした成長は今後数年にわたって続く見込みであり、建設機械の市場規模は2015年までに60億米ドルを上回ると予想される。2011年におけるインドの建設機械市場は7万台であったが、2015年までには少なくとも10万台に達し、年平均成長率は15～20%になると見込まれている。

このように、インドでは建設機械業が過去数年にわたり着実に成長してきたものの、建設機械の使用や市場浸透率は他のBRIC（ブラジル、ロシア、インド、中国）諸国に比べると比較的低水準にとどまっている。

(2) 建設機械リースの現状と将来展望

世界的にみて、レンタルとリースが建設機械を入手する主要な手段である。

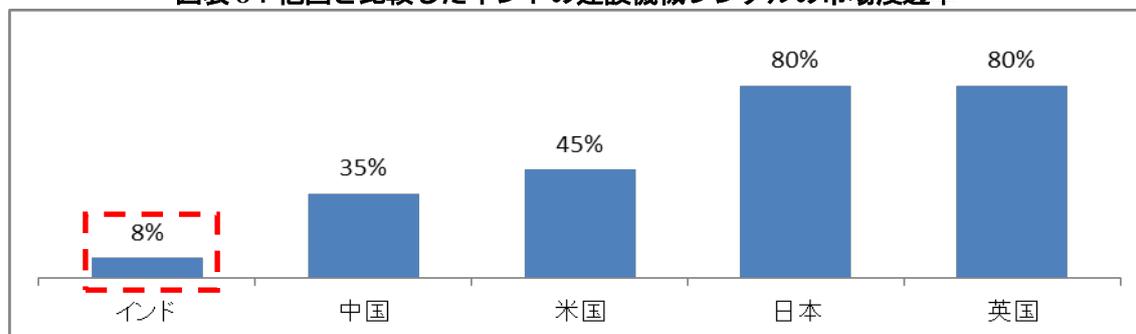
インドにおける建設機械のレンタル市場は過去10年にわたって成長し、市場に占める比率は2002年のわずか2%から7～9%となった。レンタルの市場浸透率は、クレーンなど一定の特殊で複雑な機械類ではより高い。建設機械レンタル市場は今後数年、15～20%の年平均成長率で成長すると予想される。

インドでは、建設機械リースの市場浸透率が2002年の2%から2005年には約5%に上昇したものの、他の先進国のリース市場と比べるとはるかに低水準である。

インドの建設機械リースは、建設機械レンタル業と同様のいくつかの原因で伸び悩んでいる。すなわち、インドでは、政策決定の水準でリースの利点に関する無理解が存在し、州境を超え

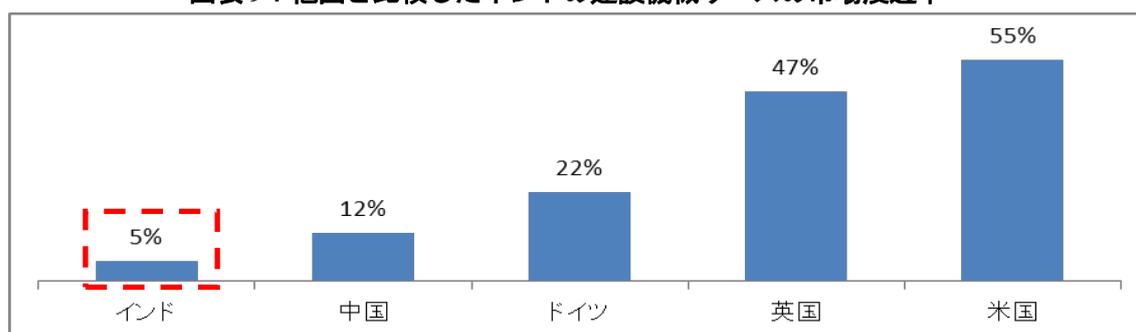
る機械の移動が困難なことが、建設機械のレンタルとリースのいずれにとっても阻害要因として作用している。更にリースにとっては、多重的な租税のためにコスト高であることも、追加的な負担となっている。

図表 8：他国と比較したインドの建設機械レンタルの市場浸透率



出所：Constructionupdate のウェブサイト及び業界レポート

図表 9：他国と比較したインドの建設機械リースの市場浸透率



出所：Constructionupdate のウェブサイト及び業界レポート

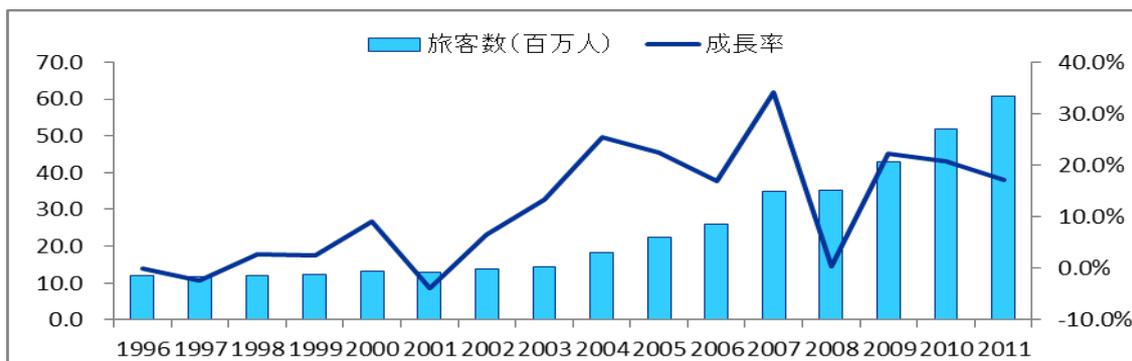
4. 航空機リース

(1) 航空機の市場

インドの航空セクターは、構造改革や空港の近代化、民間航空会社の参入、低運賃モデルの採用、サービス基準の向上などに支えられて、過去 10 年間で、旅客輸送の規模において 16% の年平均成長率で成長しており、世界平均の 5% に比べはるかに高水準である。こうした力強い成長にもかかわらず、インドの航空旅行の市場浸透率は依然として 4% にとどまっており、これは中国の半分に満たない水準である。拡大する顧客基盤に対して提供される既存の航空機は全体でわずか 327 機しかなく、インドでは今後 20 年間に、新たにおよそ 1,000 機の旅客機が必要となり、その金額は約 1,400 億米ドルに達すると見込まれている。

しかしながら、高コスト環境や航空会社間の熾烈な競争が、大部分の国内航空会社の資本構造に大きな影響を与え、低調な財務実績をもたらしてきた。このように、旅客数が前年比で大幅に増加している反面、年間収益が低く、損失も生じているという矛盾に直面して、航空会社は、航空機の取得にあたりリースなどの非伝統的な方法を考慮せざるを得なかった。

図表 10：インドの国内旅客数



出所：民間航空管理局（DGCA）

(2) 航空機リースの現状と将来展望

インドでは、過去に自社の飛行機をすべて所有していた国営の Air India を唯一の例外として、航空会社が使用する航空機の大部分がリース会社に帰属している。

インドではリースが広く普及しているにもかかわらず、航空旅行の市場浸透率が極めて低く、航空機も全体で 327 機にとどまっているため、現在、リース市場そのものの規模は小さい。

しかしながら、今や航空旅行は大量輸送の手段へと変じており、エリート的なイメージは次第に薄れつつある。その結果として、インドの航空産業は長期的に極めて大きな成長潜在力を約束している。それを支える要因としては、大規模かつ増加傾向にある中間層人口や、望ましい人口構成、急速な経済成長、可処分所得の増加、中間層の願望の拡大などがある。

最近まですべての機体を所有していた国営の Air India でさえ、経営再建計画の一環として機体のリースを決定した。現在では、Air India の保有航空機の約 15% がリースによるものであり、更に、現在 135 機の航空機を保有する同社が、2015 年末までに 107 機をリースする計画であることから、リースの比率は 2015 年には 40% に上昇すると予想される。

国際航空運送協会（IATA）の予測に基づくと、インドは国内旅客数で世界の上位 5 位内の市場となり、2014 年には年間の旅客輸送規模は 6,900 万人に達するであろう。また、インド計画委員会の予測によれば、インドでは今後 5 年間にさらに 370 機以上の航空機が必要となるが、そうなれば現在の航空機総数の 2 倍以上に増加することになる。航空会社は、航空機を取得する費用効率の高い選択肢としてリースを受け入れる準備があり、インドの航空セクターのリース市場は成長が見込まれる。

5. IT 機器リース

(1) IT 機器の市場

インドの IT 機器／インフラ市場の規模は 190 億米ドル（1 米ドル＝50INR（インドルピー）で換算）で、ハードウェア（88 億米ドル）とサービスがそれぞれ市場全体の約 40% を占めている。ハードウェア市場では、全体の 81%（71 億米ドル）がノートパソコン及びタブレット型を含む PC から成り、プリンター、ディスプレイ、プロジェクターなど他の周辺機器は 4～5% を占めている。

(2) IT 機器リースの現状と将来展望

IT 機器／インフラのリース市場は極めて小規模なうえ、企業向けに限られている。資産の所有が選好される個人向け市場では、リースは実質的に存在しない。企業向け分野においてさえ、リースの市場浸透率は非常に低く、企業顧客が使用する IT 機器のうち、ごくわずかな比率（3～6%）がリースされるにすぎない。プリンター、コピー機、ディスプレイ、プロジェクター及び他のオフィス用機器などのコンピュータ周辺機器のリースは更に比率が低い。インドではソフトウェアのリースも極めて小規模で、ごく少数の企業がこの分野に関与している。

コンピュータ・リースの主な課題の一つは、多くの中堅中小企業や他の企業が、費用効率の高い選択肢としてのリースの利点を認識していないことである。

更に、インドで販売される PC の大部分が、小規模な国内企業によって組み立てられているため、ユーザーは個々の部品をアップグレードする柔軟性に恵まれていることが、ある程度、技術の陳腐化の問題を緩和している。

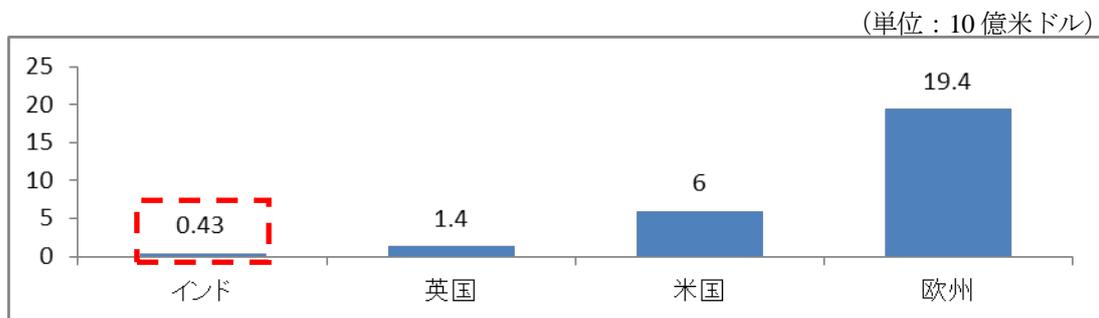
また、一部のセクター（例として、銀行や金融サービス）の企業は、システムの中に保管されるデータの機密性を気に掛け、外部の企業がリース満了後にデータを引き出すことを懸念して、リースという選択肢を採用しない。

一方、貸手にとってコンピュータの再販売／再利用の組織化された市場が存在しないため、再販売が課題となっている。

また、インドではインターネットの帯域幅が狭いため、貸手（大半が製造会社）がコンピュータや周辺機器の遠隔サービスや自動応答のウェブベースのサポート・センターを提供するという点で、まだ発展途上の段階にあり、先進諸国のようなコンピュータ・リースの付加価値サービスはインドには存在していない。

インドでより高い市場浸透率を達成するためには、リースの利点に関する借手、特に企業や中堅中小企業の認識を高めなければならない。また貸手の会社は、リース終了後のデータのセキュリティに関する企業の懸念が払拭されるような措置も講じなければならない。更に、機器の遠隔サービスや研修といった付加価値サービスを提供するようにサービスを進化させれば、次第に多くの企業がリースを実行可能な選択肢として捉えるようになるのに役立つだろう。

図表 11：他の諸国と比較したインドの IT 機器リース市場



出所：IBIS World のリサーチ・レポート（2012 年）

6. 通信リース

(1) 通信インフラ分野の概要

過去数年、インドの通信産業は目覚ましい成長を遂げており、携帯電話加入者は 2001 年の 3,700 万人未満から 2012 年には 9 億人超と 20 倍以上に増加している。こうした急激な増加を受けて、通信事業者は、顧客へのサービス基準を満たすためにインフラを急激に拡大せざるを得なくなった。

インドには 50 社を超える独立系通信塔会社があり、その大部分は小規模なタワー・ポートフォリオを有している。これらの会社は、特定の地域に集中した通信塔を提供する形で、自社の小規模なタワー・ポートフォリオを利用に供することにより、その地域で新規展開することを目指す通信事業会社を引き付けることが容易になっている。

現在、インドの携帯電話回線密度（100 人当たり回線数の比率）は 75% である。過去 10 年における通信の成長は大部分が都市地域で生じており、その携帯電話回線密度は 162% に達している。その一方で、農村地域は都市市場に比べ、引き続きサービス提供が不十分な市場となっており、回線密度は 38% にとどまっている。都市地域で成長の伸び悩みに直面している通信事業者は、市場シェアの拡大のために、農村地域で自社ネットワークの浸透を図ろうとするとみられる。通信事業者が農村地域でネットワークを拡大するのに伴い、同地域の通信塔の需要が拡大するであろう。

通信塔の共有では、投資額が 1 社の通信事業者のみによって負担されるのではなく、インフラを共有する通信事業者に分散されるため、通信事業者の設備投資額が大幅に削減される。

(2) 通信リースの現状と将来展望

しかしながら、熾烈な競争に起因するコスト圧力、及びインフラの保守管理や規模拡大の業務の困難性のために、通信事業者は、通信塔リースなど、インフラを取得する費用効率の高い方式に目を向けることを余儀なくされた。

インドの通信塔リースは、主に通信事業者が所有する企業と独立系企業によって取り扱われている。これらのうち、通信事業者が所有する会社が市場シェアの約 80% 以上を占有する。

通信インフラのリースはインフラ共有に直接関連している。インフラ共有は、テナント率と呼ばれる比率によって定量化される。テナント率とは通信塔 1 基当たりのテナント（通信事業者）数をいう。通常、インドのどの通信塔もテナント率 3 が可能であるが、現状は平均 1.55 にとどまっている。このことは通信塔が十分に活用されていないことを示している。

通信塔は大きく分ければ地上塔と屋上塔があるが、通常、通信塔リースは解約不能な長期オペレーティング・リースの形をとる。

通信業界は 2007 年以降、著しい発展を遂げてきた。規模は 4 倍に拡大し、光ファイバー網のサービス提供地域はほぼ 2 倍になった。しかしながら、市場参加者間の熾烈な競争や持続不能な通信料金の低さが原因で、通信業界の売上げは低迷し、収益性は低下した。2009～2010 年にピークに達した通信塔会社の時価総額も、2011 年には大幅に減少した。これとは別に、通信事業者が 3G や BWA（広帯域無線アクセス）の帯域幅の取得のために高額の費用を要したことから、農村地域の通信インフラの整備も打撃を被った。

こうした状況を踏まえれば、通信インフラの共有は通信網の拡大において極めて重要な役割を果たし、競合する通信会社の側でこうした協調努力がなされることが、インドの通信セクターの将来と持続可能性を決定すると考えられる。通信塔業界が、新たな通信塔の建設から通信塔の利用拡大にシフトしているのは、そうした方向に向けた適切な前進である。

7. 医療機器リース

(1) 医療機器の市場

インドの医療機器市場の規模は約 30 億米ドルで、年率 15% で成長している。しかし、市場は極めて小規模で、世界市場のわずか 1% を占めるにすぎない。最大の分野は画像診断装置で、市場全体の 36.3% を占める。インドで使用される医療機器の 75% 近くが輸入されており、民間病院や医療施設がそれを取得・所有し、そのごく一部がリースされている。

(2) 医療機器リースの現状と将来展望

インドの医療機器リース市場は未成熟である。リースは、インドで使用される医療機器のごく小さな比率を占めるにすぎない。使用されている医療機器の大部分は、大きな利幅で輸入されている。大規模な民間病院は、そうした機器をリースによって取得するよりは、購入して使用することを選好している。小規模な病院は、最先端技術の高額な機器を購入あるいはリースする資金力に欠ける。

リースの市場浸透率が低い主な理由としては、大部分の病院の信用力が低いこと、インドの病院が機器の所有を選好していること、インドで使用される医療機器のほとんど（主として画像診断装置）が技術的な陳腐化リスクが低く長期使用可能であることなどがある。

しかしながら、中間層人口の増加に伴い、質の高い医療サービスに対する需要が増大している。多くの人がそうしたサービスに支出する用意があり、このことが、この潜在的な顧客セグメントのニーズへの対応を期待する民間医療機関の間の競争を激化している。その結果、民間医療機関は、アセット・ファイナンスやリースといった代替的な費用効率の高いファイナンスの源泉を求めざるを得なくなる可能性がある。

Ⅲ. 法律及び規制

1. リース会社の設立に関する法令

リース会社は、公開会社または非公開会社として設立及び登録することが可能である。1956 年会社法に基づく要件は次のとおりである。

その他、外国リース会社は、ノンバンク金融会社（NBFC）に適用される RBI 法に基づく最低資本金の要件（ファイナンス・リースについてのみ適用）、FDI 政策に基づいて定められた資本基準を遵守する必要がある。

図表 12：会社法に基づく設立要件

	非公開会社	公開会社
最低払込済 株式資本	2,000 米ドル (1 米ドル=50INR (インドルピー) で換算)	1 万米ドル (1 米ドル=50INR (インドルピー) で換算)
株主数	最低 2 人、最大 50 人	最低 7 人、上限なし
取締役	最低 2 人、最大 12 人	最低 2 人、最大 7 人

2. インド準備銀行法 (RBI 法) に基づく法令

ファイナンス・リースは、インド準備銀行法 (RBI 法) の「金融機関」の定義に基づいて定義されるファイナンス事業とみなすことが可能である。インドでは、ノンバンク金融会社 (NBFC) として RBI に登録された企業のみがファイナンス・リースを行うことを認められる。

オペレーティング・リースは NBFC に関する規制の適用範囲に該当せず、ノンバンク金融機関 (NBFI) の活動とはみなされないため、RBI への登録を要求されない。

ファイナンス・リース業務に従事する企業は NBFI とみなされ、NBFC に関する規制の適用範囲に該当し、RBI 法に基づく NBFC に関する規則及び規制の適用を受ける。NBFC については、RBI のノンバンク監督局がリース事業を監督する最高機関である。

リース/アセット・ファイナンスの事業を行う NBFC は、次の事項を遵守することを要求される。

- ・企業は、ファイナンス・リース業務を開始または遂行するためには NBFC として RBI に登録しなければならない。
- ・NBFC は、40 万米ドル (1 米ドル=50INR (インドルピー) で換算。以下同じ) の最低資本金を保有することを要求される。
- ・NBFC は、預金を受け入れているか否かにより、リスク加重資産総額の 12%/15% の自己資本比率を維持しなければならない。
- ・NBFC は毎年、当期純利益 (配当宣言前) の少なくとも 20% を留保して準備金に繰り入れることを要求される。
- ・準備金の用途は、RBI によって指定されることのある目的に充当するものとする。
- ・50 万米ドル以上の資本金を有する NBFC は、定期預金について、少なくとも年 1 回、公認された信用格付機関のいずれか 1 社から最低投資適格または他の所定の信用格付を取得することを要求される。
- ・一般から預金を受け入れることのできる上限額は、自己資本比率及び投資適格の信用格付に連動する。

RBI がマネー・ロンダリングに関連して NBFC に通知したガイドラインは、リースを行う NBFC にも適用される。

3. 海外直接投資政策 (FDI 政策) に基づく法令

海外直接投資 (FDI) に関しては、商工省産業政策推進局がリース事業を監督する規制機関

である。RBI法がファンドに基づく活動のみを対象としているのに対して、FDI政策の下では、ファンドに基づく活動のみならず、助言サービスや保管サービスなどファンドに基づかない一定の活動もNBFCとみなされる。リース及びファイナンスの事業を遂行する企業は、ファンドに基づくNBFCとみなされ、外国為替管理法(FEMA)への準拠が求められるが、そうしたNBFCの自動的なルートに基づき100%のFDIが認められる。そうしたNBFCは、FDI政策に定められた次のような最低資本基準の適用を受ける。

- ・51%までの外資出資：50万米ドルを当初に払い込む。
- ・51%から75%までの外資出資：500万米ドルを当初に払い込む。
- ・75%を超える外資出資：5,000万米ドルで、そのうち750万米ドルを当初に、残金を24カ月以内に払い込む。

FDI政策において言及されるリース活動及びファイナンス活動は、ファイナンス・リースのみが対象となり、オペレーティング・リースは対象外である。

ファイナンス・リース業務を行う外資リース会社は、FDI政策に基づく最低資本基準を遵守して、インドにおいてファイナンス・リース業務を行う目的を持つ非公開または公開有限責任会社を1956年会社法の規定に従って設立する。また、RBI法に基づき、NBFCとしてインド準備銀行に登録申請し、NBFCの要件を遵守する。

【ステップダウン子会社】

外資が100%を保有する最低資本5,000万米ドルのNBFCは、特定のNBFC活動のためにステップダウン子会社を設立することができ、事業子会社の数に制限を受けず、追加資本の払い込みも要しない。上記の最低資本基準は、そうした川下子会社には適用されない。

外資の出資比率が75%以下のNBFCを経営する合弁会社も、他のNBFCの活動を行うために子会社を設立可能であるが、子会社も、上記に示された適用されるべき最低資本基準を遵守するという制限を受ける。

4. クロスボーダー・リース取引

【リースによる資本財の輸入】

外国為替管理法(FEMA)は、クロスボーダー・リース取引を認めている。ファイナンス・リースに基づく資本財の輸入は、対外商業借入(ECB)と同等とみなされる。言い換えれば、ECBが認められるすべての事例において、インドの借手は国外の貸手による資本財のリースを追求可能である。ECBの適格性及び前提条件は、2012年7月2日付「FEMA - 対外商業借入に関する基本通達」に定められている。

オペレーティング・リースに基づく資本財の輸入は通常の貿易取引とみなされ、2012年7月2日付「FEMA - 財及びサービスの輸入に関する基本通達」の基準を遵守することを要求される。借手の公認ディーラー銀行(AD銀行)がリース料の送金を許可し、その金額は経常収支上の支払いとなる。

【サービスの輸出】

リース料/賃貸料の徴収と引き換えに国外の借手に対して契約に基づくリースや賃貸により機械類、機器などを輸出し、最終的に再輸入するには、準備銀行の事前承認が必要となる。輸

出業者は、AD カテゴリー -I の銀行を通じて、輸出予定の物品に関する詳細事項をすべて記載した申請書を準備銀行の所管の地方事務所に提出し、必要な許可を求める必要がある。

IV. 会計

インドにおいて、リースに関連して従うべき適正な会計方針及び行うべき開示は会計基準(AS) 第 19 号「リース」に定められている。

AS19 では、国際会計基準 (IAS17) と同様、リースをファイナンス・リースとオペレーティング・リースに分類し、資産の所有に付随するリスク及び経済価値のすべてが実質的に借手に移転するリースをファイナンス・リース、ファイナンス・リース以外のリースをオペレーティング・リースという。

AS19 における借手及び貸手の会計処理は以下のとおりであり、IAS17 とほとんど差異がない。

1. 借手の会計処理

【ファイナンス・リース】

借手は、ファイナンス・リースの開始日に、リース資産の公正価値に等しい金額で資産及び負債を認識しなければならない。リース資産の公正価値が、借手の観点からみて最低支払リース料の現在価値を超える場合は、資産及び負債として計上される金額は、最低支払リース料の現在価値としなければならない。最低支払リース料の現在価値の計算は、リース上の計算利率が現実的に決定可能な場合は、その利率を割引率とし、決定可能でない場合は、借手の追加借入利率を使用しなければならない。

支払リース料は、金融費用と負債残高の減少とに配賦しなければならない。金融費用は、各期間の未返済債務残高に対して一定の期間利率になるように期間配分しなければならない。

ファイナンス・リースの場合、各会計期間において、金融費用と同様に資産についての減価償却費が発生する。リース資産の減価償却の方針は、所有する減価償却資産についての方針と首尾一貫していなければならない。認識される減価償却は、「減価償却の会計処理」に関する会計基準 (AS) 第 6 号に定められた基準に従って計算しなければならない。借手がリース期間の終了時までには所有権を取得することに合理的確実性がない場合には、当該資産は、リース期間またはその耐用年数のいずれか短い方の期間で全額償却しなければならない。

【オペレーティング・リース】

オペレーティング・リースに基づく支払リース料は、他の規則的な方法により利用者の便益の時間的パターンがより良く表される場合は別として、リース期間にわたり定額法により損益計算書に費用として認識しなければならない。

2. 貸手の会計処理

【ファイナンス・リース】

貸手は、ファイナンス・リースにより供与される資産を、貸借対照表において正味リース投

資額に等しい金額で受取債権として認識しなければならない。

金融収益は、当該ファイナンス・リースについて、貸手の正味リース投資額に対して一定の期間利益率を反映するパターンに基づいて認識しなければならない。

【オペレーティング・リース】

貸手は、オペレーティング・リースによって供与される資産を固定資産として貸借対照表に記載しなければならない。

オペレーティング・リースからのリース収益は、他の規則的な方法がリース資産からの使用便益の減少の時間的パターンをより適切に示す場合を除き、リース期間にわたり定額法により損益計算書に認識しなければならない。

リース資産の減価償却は、類似資産に対する貸手の通常の減価償却方針と首尾一貫した方法によらなければならない。また、減価償却費は、AS6「減価償却の会計処理」に定められた基準に従って計算しなければならない。

V. 税制

1. リースに対する直接税

(1) 法人税制の概要

インドの法人税制は1961年所得税法（以下「所得税法」という。）に準拠する。（*）

* 現行の1961年所得税法に代えて直接税法（DTC）を導入するという提案がなされ、2010年DTC法案が現在審議中である。

法人税は、企業の前年度の所得全体に対して課税される。

インドの税制はインドにおける居住の原則に基づいている。企業は、インド企業であるか、その年度に業務の支配及び管理が統括的にインドで行われた場合にインドの居住者とみなされる。

インドの税務上の居住者企業は世界全体の所得に対して課税されるのに対して、非居住者企業は、インドで受領または発生もしくは生じたか、受領または発生もしくは生じたとみなされる所得に対して課税される。

非居住者の場合に、インドで発生または生じたとみなされる所得とは、インドにおける取引関係を通じてもしくはそれを源泉として、またはインドにおける不動産を通じてもしくはそれを源泉として、またはインドにおける資産もしくは所得源を通じてもしくはそれを源泉として、またはインドに所在する資本的資産の譲渡を通じて直接的または間接的に発生または生じたすべての所得のほか、インド国外のインド企業によって支払われた配当や、受取利息、使用料、及び技術サービスの報酬をいう。

所得は、給与、家屋資産からの所得、事業及び専門的職業からの所得、キャピタル・ゲイン並びにその他の源泉からの所得という5種類の所得項目に基づいて課税される。

(2) 法人税率

毎年、インド議会は、課税年度の前年度中に稼得された所得全体に適用される所得税率を定める財政法を制定する。

国内企業の場合、2012年財政法によって当会計年度について定められた税率は30%で、それに5%の税率の課徴金が課され（企業の所得が1,000万ルピーを超える場合に限り課税）、更に課徴金を含めた課税額に対して3%の税率で教育目的税が課される。したがって、実効法人税率は結局32.44%となる。

外国企業は40%の税率で課税され、その課税額に2%の課徴金（企業の所得が1,000万ルピーを超える場合に限り課税）及び3%の教育目的税が課されるため、実効税率は42.02%となる。

2005年6月1日以降締結された契約に基づいて支払われる技術サービスの報酬／使用料について非居住者に適用される税率は10%で、それに課徴金と教育目的税が上乗せされる。

インド政府もしくはインド企業が借り入れた外貨建て金員または、それらに発生した外貨建て債務に基づいて政府またはインド企業から受け取った利息について非居住者に適用される税率は20%で、それに課徴金と教育目的税が上乗せされる。

(3) 最低代替税

所得税法の通常の規定に基づいて算定された所得全体に対する課税額が、総所得の18.50%に満たない企業は、最低代替税（MAT）を納付する。その場合、当該企業の課税対象所得の全額が、かかる計上利益とみなされる。MATは18.5%の税率で課税され、課徴金と教育目的税が上乗せされて実効税率は20%となる。

(4) 配当分配税

配当の宣言、分配または支払いを行う国内企業は、宣言、分配または支払いが行われた配当金に対し15%の税率で配当分配税と呼ばれる付加税の納付を要求される。更に、配当分配税の5%の課徴金、及び配当分配税と課徴金の合計に対する3%の教育目的税が課される。

株主が受領する配当金はインドの租税を免除される。

(5) 減価償却

所得税法の下では、固定資産の減価後の価額に基づき、所定の比率で計算された減価償却に關係する損金算入が認められている。ただし、次の二つの条件を遵守することが前提となる。

①資産の所有権

②事業または専門的職業を目的とした資産の使用

「事業を目的とした使用」という文言は、所有者が事業を遂行し、その事業で利益を上げられるようにすることを目的とした使用を意味する。

減価償却は、資産グループ（すなわち、同一の減価償却率が適用される同一の資産クラスに含まれる資産のグループ）の価額に基づいて定率法により計算される。

資産グループの価額は、期首時点の減価後の価額に、期中の付加額を加算し、譲渡または処分された資産の売却代金を減算して算定される。

資産がその会計年度に使用された期間が 180 日に満たない場合は、減価償却率が半分に引き下げられる。所得税法規則は、資産の区分に基づいて、当該資産の減価償却を申告する際の減価償却率を定めている。各種資産の減価償却率は 5% から 100% の範囲にある。

減価償却の算定対象となっていた資産が売却された場合、当該資産が所属する資産グループの逓減残高（期中の付加額を含む）から当該資産の売却代金を減算する。売却代金が逓減残高を上回る場合、その超過額は短期キャピタル・ゲインとして扱われる。そうでない場合は、当該資産の売却からキャピタル・ゲインは発生せず、グループの価額のみが減額される。

(6) 移転価格税制

インドでは 2001 年以降、OECD によって示された国際的な移転価格ガイドラインをモデルとした移転価格に関する規制が広く行われている。この規制は、「関連会社」を有する企業によるすべての国際取引に適用され、関連会社間の取引が独立企業間価格で行われることを要求する。少なくとも 1 社の外国の関連会社が関与するリース契約は、同法に基づいて定められた移転価格規則の適用対象となる。

更に、2012 年財政法は移転価格の規定の適用範囲を拡大し、国内取引の場合でも特定の企業に対して行われた支払いも範囲に含めることとした。

(7) 源泉徴収税

所得税法は、インド企業を相手先とする場合でさえ、不動産のリース料のほか使用料の支払いについても源泉徴収税を規定している。

所得税法の定義によれば、使用料にはとりわけ、「産業用、商業用または学術用設備の使用または使用権に係る対価（一括払いの対価も含む）」が含まれる。

リースに基づくインド企業への支払いに対する源泉徴収税率は次のとおりである。

- ・機械類、生産施設または設備の使用については 2%
- ・土地、工場建物などの建物、または建物のための土地の従物の使用については 10%

非居住者であっても、インドにおけるリースに係る支払いを対象とするインドの源泉徴収税の納付を遵守することを要求される。

(8) 貸手の租税

貸手がリース資産に関わる事業に従事している場合は、貸手の管理下にあるリース所得は事業所得として課税される。従事していない場合は、当該所得は他の源泉からの所得として課税される。

しかしながら、ファイナンス・リースの場合、直近の高等裁判所の判決によれば、貸手はリース料を二つの部分、すなわち資本の回収と金融収益に分類する必要があり、リース料に含まれる金融収益のみを納税申告すればよい。

ファイナンス・リースについて、貸手の減価償却の申告に関しては、その適格性に関する問題が、多くの事例で税務当局との紛争の対象となってきた。

減価償却は、①資産が納税者により所有されること、②資産が納税者により事業目的で使用

されることの二つの条件がいずれも満たされる場合にのみ認められる。

第2の条件に関して言えば、リースが、貸手の事業を目的とする資産の使用であるかどうかについて訴訟が提起されてきた。

インドの税務当局は通常、リース資産が、貸手による資産の賃貸事業で使用されるとみなされる、という見解をとり、したがって、貸手はその見解に基づき減価償却を申告する資格を認められる。リースに関する会計基準は、ファイナンス・リースに基づいて取得した資産について、借手が帳簿上で減価償却の会計処理を行うことを要求するものの、所得税に関する最高行政機関である中央直接税務局（CBDT）は、貸手は、リース資産について引き続き税務上の減価償却の資格を得るべきであることを明確にしている（2001年2月9日付通達2-2001号）。

その一方で、税務当局は一部の事例で、取引がリース取引ではなく、リース資産を担保として提供されたファイナンスであるとの根拠に基づき、貸手に対し減価償却の特典を認めないことがあった。税務当局は通常、一定の条項（最上級裁判所である最高裁判所の判決に示された諸側面(*)）の解釈に基づき、このような結論に達する。

*最高裁判所は、ファイナンス・リースの決定について次の基準に依拠した。

- ① 資産が明確な用途を有し、明確に借手のために選択される。通常、借手自身が資産を選択することを認められる。
- ② 所有に付随するリスクと経済価値が借手に移転する。貸手は資産の単なる法的所有者にとどまる。したがって、借手は陳腐化のリスクを負う。
- ③ 貸手の関心の対象はリース料であって資産ではない。貸手は利息とともに元本を返済してもらう必要がある。したがって、リース契約は双方とも解除できない。
- ④ リース期間は通常、資産の耐用年数と一致し、当初期間と追加的な期間に分類することが可能である。
- ⑤ 貸手は融資者としてのみ取引を締結する。貸手は修理、保守管理または運転の費用を負担しない。
- ⑥ 貸手は多くの場合、金融機関であり、資産に関連する専門サービスを提供することができない。
- ⑦ リースは通常、フルペイアウトであり、すなわち、単独のリース契約で資産の原価が利息を付して返済される。

最近の裁判所の判決では、貸手がリース資産の真の所有者ではなく、すべてのリスクと経済価値を負っていないという理由に基づき、貸手の手による減価償却は認められないと判示された。

提案される直接税法案（DTC 法案）によれば、ファイナンス・リースでは借手が資産の所有者とみなされるため、貸手は減価償却を認められないとしている。

(9) 借手の租税

ファイナンス・リース及びオペレーティング・リースのいずれにおいても、借手は、貸手に支払ったリース料を損金算入することを認められる。ただし、該当する場合は常にかかる支払いに対し源泉徴収税が課せられることが前提となる。

ファイナンス・リースに関連する一部の事例で、税務当局は借手によるリース料の申告に関して、借手は資産の実際の所有者であり、したがってリース料の損金算入を申告する根拠に欠けるとの理由により、それに異義を唱えた。このような場合、借手は通常、そうした資産が固定資産及びリース料に含まれる利息として取り扱われる場合に、減価償却の能力の承認を求めて代替的な申告を行う。

最近の裁判所の判決は、リース料が二つの構成要素、すなわち金融費用及び元本である資本の構成要素に充てた残高で構成されると判示した。リース料のうち利息の構成要素だけが、借手の手による損金算入が可能であり、支払いのうち元本の構成要素を成す部分は資本的支出であるため、損金算入できない。利息の損金算入は、源泉における租税の控除を前提としており、控除がなされない場合は、損金算入が認められないことがある。

(10) 国際リース

① 対外リース

インドの居住者である貸手に発生／生じた所得については、海外での所得に課されるインドの租税を納付する義務がある。したがって、外国法域におけるリースに基づきインドの貸手に発生した所得は、インドの課税対象となる。

海外の借手は、その法域の国内法または当該法域とインドの間に存在する二重課税回避条約に基づき、インドの貸手に支払うリース料について、当該法域で源泉徴収税を納付する義務を負うことがある。しかしながら、貸手の外国源泉の所得に基づきインドで納付すべき租税については、租税条約または国内法に基づき、外国の租税に関わる税額控除が認められる。

② 対内リース

外国政府または外国企業が、リース契約に基づき航空機または航空機エンジンを取得しようとする航空機の運航業務に従事するインド企業から受け取ったリース料（リース対象航空機の運航に関連する予備品、施設またはサービスの提供に関わる支払いを除く）は、当該契約が 1997 年 4 月 1 日から 1999 年 3 月 31 日までの間に締結されたものではなく、この点について中央政府から承認された場合、所得税法の規定に基づきインドの課税を免除される。ただし、この条項の規定は 2007 年 4 月 1 日以降に締結された同様の契約には適用されない。

航空機の運航事業に従事するインド企業が、1997 年 3 月 31 日の翌日から 1999 年 4 月 1 日の前日までの間に締結されるか、または、2007 年 3 月 31 日の後に締結され、この点について中央政府から承認されたリース契約に基づいて航空機または航空機エンジンを取得した対価（リース対象航空機の運航に関連する予備品、施設またはサービスの提供に関わる支払いを除く）として受領した支払リース料について租税を負担した場合、かかる支払リース料に基づく租税は、外国政府または外国企業の所得とはみなされない。

対内リースの場合、貸手がインドの非居住者及び外国法域の居住者であるときは、インドの借手は、海外の貸手に対するリース料の支払金から租税を源泉徴収しなければならない。

2005 年 6 月 1 日以降に契約に基づき非居住者企業に使用料を支払う場合、その源泉徴収税率は総所得ベースで 10%、それに 5% の課徴金が課され、さらに当該租税及び課徴金に対して 3%

の教育目的税が課される。

インドは数カ国との間で二重課税回避条約 (DTAA) を締結している。非居住者企業の場合、使用料に対する課税は、DTAA に基づいて定められる税率のいずれか有利な方によるものとされる。

インドが一部の国と締結した租税条約は、規定の一部として、使用料には「ICS 設備 (産業用、商業用または学術用設備) の使用または使用权に係る支払い」が含まれると定義している。したがって、そうした租税条約の場合には、航空機のドライ・リース/船舶の裸備船契約を含め、設備に関して支払われるリース料はインドにおける課税対象となる。

しかし、例としてスウェーデン、イスラエル、オランダ、ギリシャ及びベルギーなどの一部諸国との租税条約では、ICS 設備の使用または使用权に係る支払いは使用料とみなされない。さらに、イスラエルとの間で締結された租税条約は、使用料の定義から航空機を明確に除外している。したがって、そうした租税条約の場合は、ICS 設備の使用または使用权に係る支払いは使用料とはみなされない。かかる支払いは通常、事業利益とみなされ、インドに恒久的施設 (PE) が存在しない限りインドの課税対象とはならない。

判例によれば船舶は設備とみなされ、船舶のリースに係る支払リース料は「使用料」とみなされてきた。

インド企業にリースされた設備が、インドにおける恒久的施設に該当する可能性があるかどうかは検討を要する。貸手がインドに恒久的施設を有し、リース料から発生した所得がその恒久的施設を通じて発生したとみなされる場合、発生した事業所得は通常、純所得ベースで 42.02% の税率で課税されることになる。

2. リースに対する間接税

(1) インドの間接税—リースとの関連性

リース取引に関連するインドの間接税としては、サービス税と付加価値税 (VAT) がある。

サービス税は、所定の課税対象サービスの提供に課せられるインドの連邦税である。サービス税の現行税率は課税対象サービスの価額の 12% で、いくつかの所定の損金算入の対象となる。課税されたサービス税に対して、さらに 2% の教育目的税と 1% の中等・高等教育目的税が課せられるため、実効サービス税率は 12.36% となる。

サービス税は、インド国外から提供され、インド国内で受領するサービスにも課税される。こうしたサービスは、あたかも課税対象サービスの受領者自身が、そのサービスをインドで提供したかのように取り扱われるため、この点に関する財政法の規定がすべて適用される。事実上、サービスの受領者がサービス税の納付義務を履行する責任を負っており、財政法に基づいて必要な遵守を行う必要がある。こうした実状は通常、「受領者納付の仕組み (Reverse charge mechanism)」に基づくサービス税と呼ばれている。

サービスの提供場所に関する新たなサービス税規則によれば、サービスの提供場所とはサービスの受領者の場所を指すものとされ、サービスの受領者の場所が通常の業務過程において確定されない場合は、サービスの提供者の所在地がサービスの提供場所となる。当該規則は、種々のサービスのカテゴリーについてサービスの提供場所を定めている。当該規則はまた、不動産

に関連するサービスの場合、その提供場所は不動産が所在する場所であると規定している。サービスの輸出は、所定の条件を満たす場合、サービス税を納付することなしに実行可能である。

VAT は、個々の州内で物品の販売に課税される州固有の租税である。VAT 法は州によって異なり、例として VAT の一般的な税率は、特定の特権／課税免除を除き、5%から 15.5%の範囲にわたっている。

リース取引が課税対象になるかどうかの判断は、リース物件が不動産か動産かに左右される。

(2) 不動産資産の賃貸借／リース

サービス税法に基づく不動産の賃貸借のカテゴリーには、賃貸借、貸家、リースまたは不動産に関わる他の類似した契約のサービスが含まれる。このカテゴリーは、不動産の賃貸借のほか、不動産の賃貸借に関連するサービスも含んでいるが、不動産の単なる賃貸借がサービス税の課税対象となり得るかについては、司法上の論争が続いている。

2012 年財政法による改正では、不動産の賃貸借を「公然のサービス (declared services)」と特徴付け、したがってサービス税の課税対象に含まれるものとし、この問題に関して一定レベルの明確化を行った。

VAT は「物品」の販売に課税されるが、不動産は VAT 関連法において「物品」の範囲から除外される。したがって、不動産の賃貸借は VAT の課税対象とはならない。

(3) 動産資産のリース

動産資産のリースが課税対象となるかどうかは取引内容によって決定する。リース契約は通常、連邦税であるサービス税の課税対象となる。更に、リース契約は「物品の使用権の移転」に該当するため、州によって異なる VAT の課税対象にもなる。

以上