

揮発油税等の「当分の間税率」に対する評価等について

1 当分の間税率に対する否定的な評価

○ 2022年度税制改正に関する要望書（JAF日本自動車連盟 令和3年10月）

○ ガソリン税等に「当分の間」として上乗せされている特例税率は直ちに廃止すべき
ガソリン税等の道路特定財源は、緊急の道路整備のためとして、暫定的に本則を大幅に上回る「特例税率」が課せられ、自動車ユーザーはおよそ40年も負担させられ続けてきました。

この道路特定財源は、2009年に特例税率を維持したまま一般財源化され、その後2010年度の税制改正において従来の課税水準が一部を除き「当分の間」維持されることとなり、結果的に自動車ユーザーの負担はほとんど変わらないものとなっています。

これでは「当分の間」に形を変えただけで、論理的な説明もなく引き続き負担を強いられる自動車ユーザーとしては到底納得できるものではありません。このような「当分の間」の措置は直ちに廃止すべきです。

アンケート調査においても、9割以上の自動車ユーザーが上乗せされたまま税率が維持されていることには「反対」と回答しています。

○ 租税特別措置法の一部を改正する等の法律案（平成20年12月提出、第170回国会参法第2号）趣旨説明

→ 当時野党の民主党から提出された暫定税率を廃止する法案（不成立）

第170回国会 参議院 財政金融委員会会議録 第7号 平成20年12月16日

○大塚耕平君 私は、発議者を代表いたしまして、ただいま議題となりました租税特別措置法の一部を改正する等の法律案につきまして、提案の理由及びその概要を御説明申し上げます。

〔略〕

また、道路特定財源制度を廃止する以上、三十四年間道路の緊急整備を理由に増税してきた暫定税率を廃止しなければ、到底国民の理解は得られません。暫定税率の廃止は、世界的な金融危機と雇用不安の中で、圧迫される国民生活と企業活動への支援になると考えています。また、車に依存することの多い地方では、生活コストの削減を通じて、都市と地方の地域間格差を是正する効果が期待できます。

〔略〕

2 当分の間税率に対する肯定的な評価

○ 令和4年度税制改正要望（環境省）（令和3年8月）

○ 税制全体のグリーン化

平成24年10月から施行されている「地球温暖化対策のための税」を着実に実施し、省エネルギー対策、再生可能エネルギー普及、化石燃料のクリーン化・効率化などのエネルギー起源二酸化炭素排出抑制の諸施策に充当する。また、揮発油税等について、グリーン化の観点から「当分の間税率」を維持し、その税収を地球温暖化対策等に優先的に充当する。

※ 参考 揮発油税等の当分の間税率による環境効果の分析について（環境省税制全体のグリーン化推進検討会 平成29年10月24日）

○ 揮発油税等の当分の間税率を2018年に廃止した場合、輸送用燃料の価格下落に伴う輸送用燃料の需要増加に伴い、運輸部門のCO₂排出量は2030年に1635万トン（2013年度運輸部門におけるエネルギー起源CO₂排出量の7.3%相当）の増加が見込まれる。

○ さらに、運輸部門以外のCO₂排出量への影響も考慮すると、全体で1849万トン（2013年度全部門におけるエネルギー起源CO₂排出量の1.5%相当）の増加が見込まれる。

○ 平成22年度税制改正大綱（民主党政権）（平成21年12月22日）

→ 暫定税率を廃止するが、その税率水準を「当分の間税率」として維持することとした時の説明

第3章 各主要課題の改革の方向性

7. 個別間接税

(3) 暫定税率、地球温暖化対策のための税等

① 暫定税率

揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税、自動車重量税及び自動車取得税の暫定税率は、これまで累次の道路整備計画に定められた道路整備のための財源として、道路整備計画と一体的なものとして延長されてきました。

現在の暫定税率は、平成19年12月に検討された10年間の道路整備計画の案を根拠に平成20年4月から平成30年3月末までの10年間のものとして定められましたが、財源の使途については、前政権下の平成21年4月に一般財源化され、道路特定財源制度はなくなりました。

このような認識に立って、現行の10年間の暫定税率は廃止することとします。

他方、現在は石油価格も安定しており、化石燃料消費が地球温暖化に与える影響

についても度外視できない状況にもあります。また、急激な税収の落ち込みにより、財政事情も非常に厳しい状況にあることも踏まえる必要があります。このようなことから、今回の税制改正では、長い経緯に縛られてきた現行の 10 年間の暫定税率は、廃止しますが、当分の間、揮発油税、地方揮発油税、軽油引取税について現在の税率水準を維持することとしました。

ただし、国民の生活を守る観点から、平成 20 年度上半期に見られたような石油価格の異常な高騰時には、本則税率を上回る部分の課税を停止するための措置を併せて講じることとします。

② 地球温暖化対策のための税

地球温暖化対策の観点から、1990 年代以降、欧州各国を中心として、諸外国において、エネルギー課税や自動車関連税制などを含む、環境税制の見直し・強化が進んできています。

我が国における環境関連税制による税収の対 GDP 比は、欧州諸国に比べれば低いといえますが、今後、地球温暖化対策の取組を進める上で、地球温暖化対策のための税について、今回、当分の間として措置される税率の見直しを含め、平成 23 年度実施に向けて成案を得るべく更に検討を進めます。

第 4 章 平成 22 年度税制改正

6. 消費課税

(1) 燃料課税

① 揮発油税、地方揮発油税及び軽油引取税に係る現行の 10 年間の暫定税率は廃止することとします。

② 現在、原油価格や石油製品価格が安定的に推移していること、地球温暖化対策との関係に留意する必要があること等から、当分の間、揮発油税、地方揮発油税については、現在の税率水準（両税計 53,800 円/k1。以下同じ。）を維持することとし、軽油引取税についても、現在の税率水準（32,100 円/k1）を維持することとします。

③ ただし、国民の生活を守るため、原油価格の異常な高騰が続いた場合には、ガソリン及び軽油について本則税率を上回る部分の課税を停止できるような法的措置を講ずることとします。

具体的には、ガソリン価格が一時 180 円/ℓ 台に達した平成 20 年度上半期の平均価格も勘案し、一定の価格水準（発動基準価格）を定めた上で、指標となるガソリン価格がその価格を持続的に上回る場合には、本則税率を上回る部分の課税を停止するような法的措置を講じます。

上記の場合において、現在比較的安定的に推移している足元のガソリン価格の水準も勘案し、一定の価格水準（解除基準価格）を定めた上で、指標となるガソリン価格がその価格を持続的に下回った場合には、元の税率水準に復元する仕組みとします。

これらの制度の詳細については、手持品在庫に係る課税上の取扱いを含め、今後、速やかに具体化を図ることとします。

3 「当分の間税率」の期間について

- 「当分の間税率」は、2010年4月に「10年間〔2018年3月までの間〕の暫定税率は、廃止しますが、当分の間、…現在の税率水準を維持する」（平成22年度税制改正大綱）として導入され、2021年現在も存続している。
- 加えて、2019年税制改正により、地方税財源の確保策の一つとして、2034年に揮発油税及び地方揮発油税の「当分の間税率」の税率を変更する（揮発油税の税率を300円/kℓ引き下げ、地方揮発油税を300円/kℓ引き上げる）こととされており、今後も「当分の間税率」が存続することが前提とされている。