

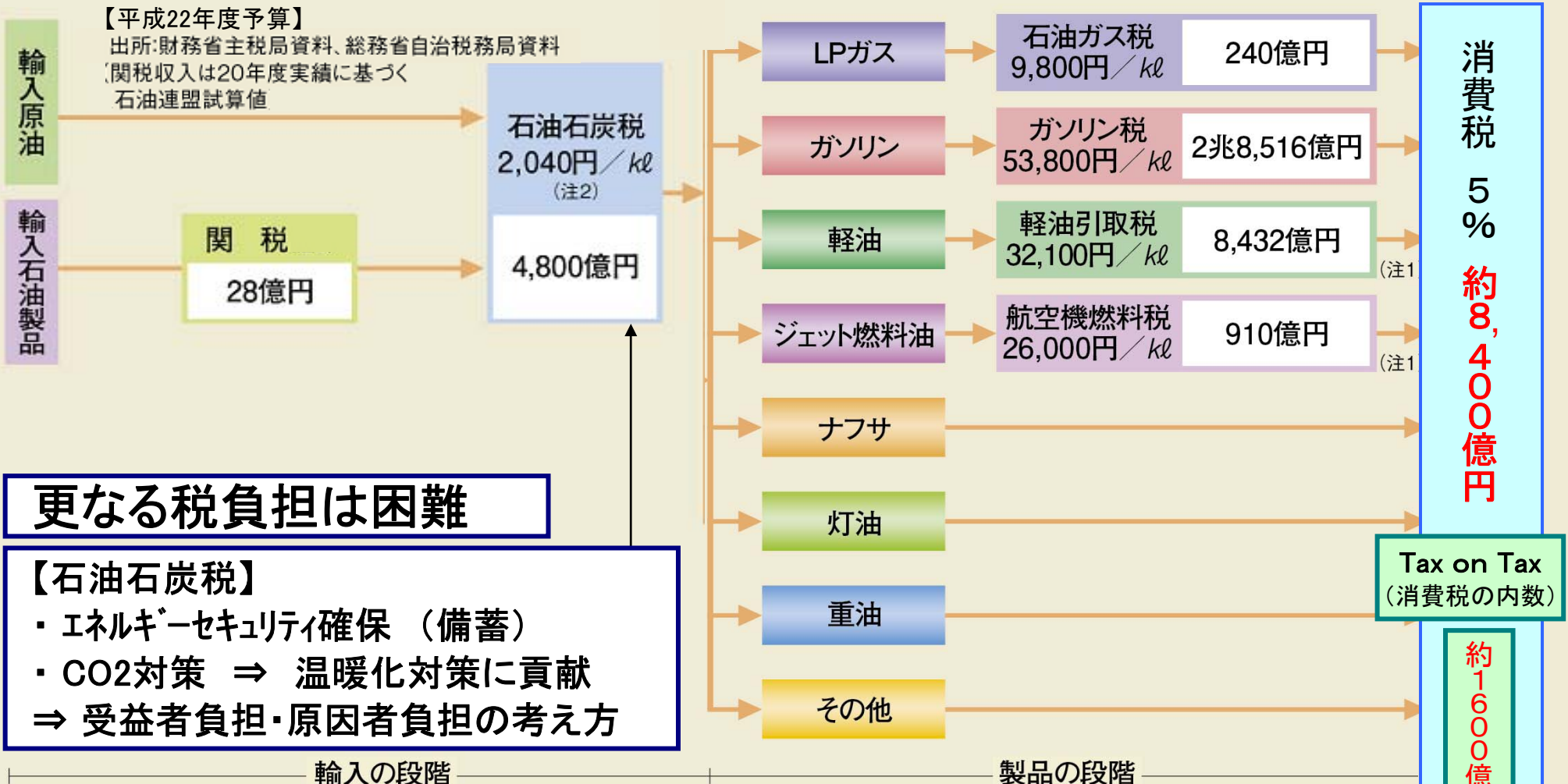
地球温暖化対策税について

(石油諸税のあり方・石油石炭税等を含む)

2010年10月13日



1. 石油には 既に多重・多段階に 5兆円を超える税が課されている



更なる税負担は困難

【石油石炭税】

- ・ エネルギーセキュリティ確保 (備蓄)
- ・ CO2対策 ⇒ 温暖化対策に貢献
- ⇒ 受益者負担・原因者負担の考え方

輸入の段階

製品の段階

石油諸税計

約 4兆3,000億円

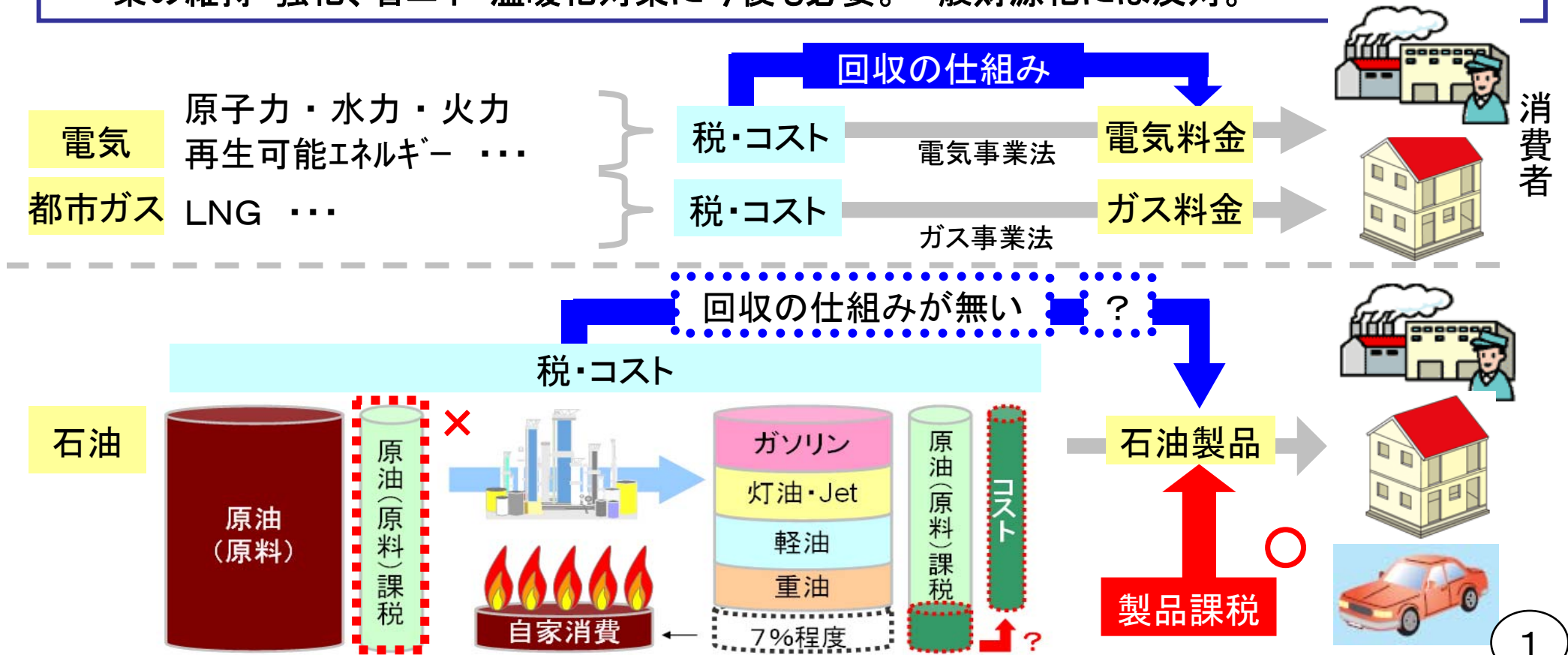
合計(消費税含む)

約 5兆1,000億円

2. エネルギーの安定供給には 税・コストを回収する仕組みが必要



- 石油は、日本のエネルギー安定供給の基盤。災害・トラブル時の“エネルギー最後の砦”
- 電力・都市ガスには、事業法に基づき、税・コストを回収する仕組みがある
- 石油は完全自由化により回収は自己責任（安定供給、5兆円超の税負担）
- ⇒ 増税には回収の仕組みが必要
- （石油業界の弱体化を防ぎ、サプライチェーンを維持して最後の砦の役割を果たせる様に）
- エネルギー特会は、受益者負担の仕組み。石油資源の確保や、安定供給に不可欠な石油産業の維持・強化、省エネ・温暖化対策に今後も必要。一般財源化には反対。





3. 地球温暖化対策税

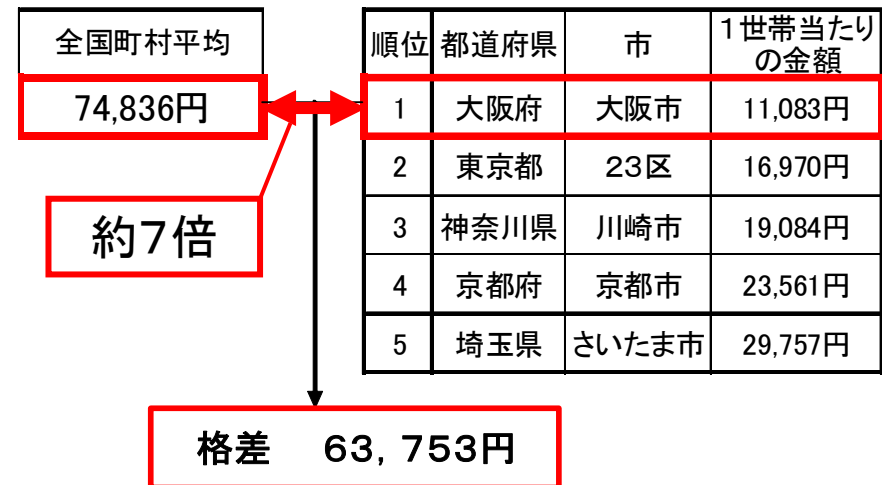
- 日本は経済活性化が最優先課題。地球温暖化対策税の導入には反対。
- 排出量取引や固定価格買取制度等も含め、温暖化対策の全体像、必要性を検討すべき
- 現行石油石炭税（2,040円/kl）で、既に温暖化対策の費用を負担（約800円/kl）している。地球温暖化対策に既に1兆円を超える財源が充当されており、まずはこの効果的運用が先決
(石油石炭税は上流課税であるため、温暖化対策の意識を高める必要があるにも拘らず、石油製品を買う際、消費者は税を認識できない点も課題)

4. ガソリン税と軽油引取税のあり方

- 昭和29年(1954年)4月以降、「受益者負担原則」により道路特定財源とされてきたガソリン税は、半世紀にわたって納税者(自動車ユーザー)の理解と信頼に基づき維持されてきた
- 2009年4月、ガソリン税・軽油引取税は一般財源化されたことに伴い課税根拠を喪失したことから、本則税率上乘せ分については直ちに廃止すべき
- ガソリン税と軽油引取税を「地球温暖化対策税」に切り替える案(環境省)に関しては、自動車ユーザーのみに過度な温暖化対策負担を強いる。また、その財源負担を公共交通機関が少なく、車に依存せざるを得ない地方に大きく負担を強いることとなり、不適切

地方と都市部における家計に占めるガソリン支出割合

下位5都市(県庁所在地・政令市)

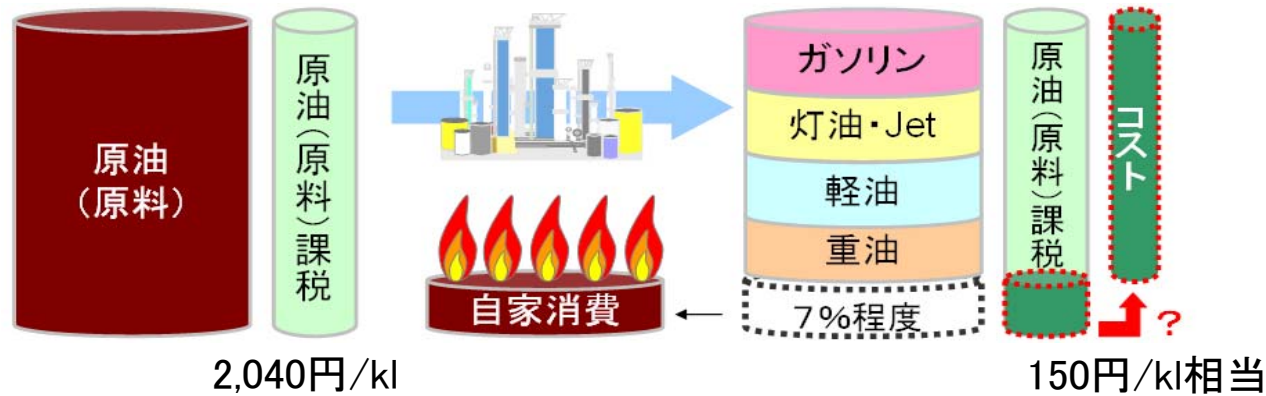


(出所)総務省統計局家計調査(平成21年)

5. 石油石炭税の非課税措置



- 製油所の自家消費燃料は、非課税化が必要
 - ・ 石油製品の生産では、原料である原油の7%程度を、精製用に自家消費している
 - ・ 製品にも原料にもならない、オフガス(副生物) が主成分
 - ・ 日本では課税 ←→ 欧米では非課税 (国際競争力への配慮・製品課税が原則)



- 時限的な還付措置の延長 (石油アスファルト等、農林漁業用A重油)

- 石油化学用原料について
 - ・ 還付・免税措置の恒久化を要望
 - ・ 同じ石油化学用原料となるプロピレンやLPGも、ナフサと同等に還付対象化を要望

石油化学原料	輸入品	国産品
ナフサ	免税	還付
灯油・軽油	免税	還付
LPG	免税	課税
プロピレン	免税	課税

現状