



(注) 1. 元年度以降、石油諸税収入の額が石炭会計の石炭勘定に流入されている。
 2. 税収と使途の合計額が合致しないものは、石神会計が上記税収以外に剰余金等(1,481 億円)を貯蓄しているためである。
 3. 国家備蓄(石油対策)には、立地交付金(7 億円)を含む。
 4. 軽油取引税の税率は平成 5 年 12 月 1 日に 32,100 円/kg に引き上げられた。

出典: 「石油税制便覧 平成 9 年度版」 石油連盟企画部(平成 9 年 7 月)

税率 2(5) 石油諸税収入の推移

(単位: 億円)

| 年度 | 関税 | | | | 石油消費税 | | | | | | | 収入総額 | |
|--------|-------|-----|------|-------|--------|-------|--------|--------|-------|--------|-------|--------|--------|
| | 原油 | 石油 | その他 | 計 | 揮発油 | 地方道路税 | 小計 | 軽油引取税 | 石油ガス税 | 航空機燃料税 | 石油税 | | 石油消費税計 |
| 35 | 84 | 38 | | 123 | 1,030 | 188 | 1,218 | 172 | | | | 1,390 | 1,512 |
| 36 | 87 | 66 | | 153 | 1,382 | 250 | 1,632 | 270 | | | | 1,902 | 2,055 |
| 37 | 210 | 38 | 13 | 261 | 1,628 | 295 | 1,923 | 324 | | | | 2,257 | 2,518 |
| 38 | 349 | 39 | 26 | 414 | 1,864 | 337 | 2,201 | 417 | | | | 2,618 | 3,033 |
| 39 | 419 | 53 | 21 | 493 | 2,281 | 413 | 2,694 | 583 | | | | 3,277 | 3,772 |
| 40 | 486 | 65 | 26 | 577 | 2,543 | 461 | 3,004 | 649 | | | | 3,653 | 4,232 |
| 41 | 589 | 46 | 29 | 664 | 2,924 | 529 | 3,453 | 780 | 42 | | | 4,275 | 4,939 |
| 42 | 709 | 62 | 34 | 805 | 3,326 | 602 | 3,928 | 926 | 98 | | | 4,952 | 5,757 |
| 43 | 856 | 65 | 32 | 953 | 3,796 | 687 | 4,483 | 1,085 | 116 | | | 5,684 | 6,637 |
| 44 | 1,027 | 79 | 36 | 1,132 | 4,396 | 795 | 5,185 | 1,266 | 143 | | | 6,594 | 7,726 |
| 45 | 1,206 | 103 | 28 | 1,338 | 4,987 | 903 | 5,890 | 1,442 | 245 | | | 7,577 | 8,916 |
| 46 | 1,282 | 96 | 18 | 1,396 | 5,481 | 992 | 6,473 | 1,556 | 252 | | | 8,281 | 9,677 |
| 47 | 1,343 | 73 | 42 | 1,458 | 6,016 | 1,088 | 7,098 | 1,766 | 264 | 57 | | 9,185 | 10,643 |
| 48 | 1,516 | 81 | 25 | 1,624 | 6,537 | 1,187 | 7,724 | 2,023 | 265 | 130 | | 1,0165 | 11789 |
| 49 | 1,418 | 77 | 29 | 1,524 | 7,469 | 1,355 | 8,824 | 1,924 | 251 | 210 | | 11,209 | 12,734 |
| 50 | 1,386 | 53 | 16 | 1,455 | 8,244 | 1,498 | 9,742 | 1,940 | 278 | 216 | | 12,174 | 13,629 |
| 51 | 1,540 | 58 | 26 | 1,624 | 9,996 | 1,810 | 11,806 | 2,638 | 288 | 216 | | 14,948 | 16,572 |
| 52 | 1,754 | 67 | 20 | 1,841 | 11,343 | 2,051 | 13,394 | 2,918 | 292 | 233 | | 16,837 | 18,678 |
| 53 | 1,662 | 47 | 22 | 1,732 | 13,046 | 2,359 | 15,405 | 3,267 | 326 | 257 | 1,046 | 20,301 | 22,033 |
| 54 | 1,593 | 70 | 33 | 1,696 | 14,787 | 2,662 | 17,449 | 4,283 | 303 | 260 | 2,969 | 25,564 | 27,260 |
| 55 | 1,414 | 51 | 46 | 1,511 | 15,474 | 2,783 | 18,257 | 4,471 | 297 | 377 | 4,041 | 27,640 | 29,154 |
| 56 | 1,323 | 40 | 56 | 1,419 | 15,832 | 2,647 | 18,479 | 4,595 | 298 | 399 | 4,092 | 28,263 | 29,681 |
| 57 | 1,253 | 67 | 34 | 1,364 | 15,900 | 2,659 | 18,559 | 4,654 | 300 | 380 | 3,956 | 28,249 | 29,613 |
| 58 | 1,312 | 66 | 39 | 1,418 | 16,274 | 2,927 | 19,201 | 5,006 | 310 | 578 | 3,374 | 28,472 | 29,890 |
| 59 | 1,277 | 67 | 34 | 1,379 | 16,465 | 2,961 | 19,426 | 5,258 | 308 | 612 | 3,881 | 29,515 | 30,894 |
| 60 | 1,199 | 66 | 41 | 1,309 | 16,678 | 2,999 | 19,677 | 5,538 | 310 | 616 | 4,004 | 30,165 | 31,474 |
| 61 | 1,132 | 66 | 101 | 1,319 | 17,146 | 3,084 | 20,232 | 5,884 | 310 | 639 | 1,816 | 28,681 | 30,000 |
| 62 | 1,159 | 143 | 203 | 1,505 | 17,821 | 3,159 | 20,980 | 6,348 | 317 | 667 | 1,883 | 29,805 | 31,310 |
| 63 | 1,124 | | n.a. | 1,124 | 18,325 | 3,295 | 21,620 | 6,918 | 317 | 686 | 3,060 | 32,601 | 33,725 |
| 計 | | | | 911 | 19,203 | 3,453 | 22,656 | 7,663 | 317 | 724 | 4,732 | 36,092 | 37,003 |
| 9(予 計) | | | | 1,029 | 20,066 | 3,608 | 23,675 | 8,335 | 313 | 757 | 4,870 | 37,950 | 38,978 |
| 3 | | | | 971 | 20,719 | 3,726 | 24,444 | 8,717 | 308 | 813 | 6,902 | 41,186 | 42,157 |
| 4 | | | | 904 | 21,159 | 3,805 | 24,964 | 9,011 | 304 | 862 | 5,229 | 40,370 | 41,274 |
| 5 | | | | 821 | 21,993 | 3,543 | 25,536 | 9,809 | 302 | 907 | 4,907 | 41,460 | 42,281 |
| 6 | | | | 807 | 24,081 | 2,577 | 26,658 | 13,004 | 308 | 965 | 5,243 | 46,178 | 47,046 |
| 7 | | | | 821 | 24,627 | 2,635 | 27,262 | 13,322 | 306 | 1,011 | 5,131 | 47,032 | 47,853 |
| 8(決算数) | | | | 853 | 25,456 | 2,724 | 28,180 | 13,753 | 300 | 1,038 | 5,252 | 48,323 | 49,376 |
| 9(予 計) | | | | 668 | 26,130 | 2,801 | 28,931 | 14,253 | 317 | 1,040 | 5,240 | 49,881 | 50,549 |

(注) 1. 石油消費税のうち航空機燃料税は空港整備財源、石油税は石油対策及びエネルギー供給構造高度化対策(石神会計)財源、その他は道庁整備財源。
 2. 炭素税は抜廃削減後の納付税額。ただし、63~5年度の関税収入は繰入金額。
 3. 関税、石油税の予算税収は、納付税額から還付・戻税額を控除した後の繰入金額で、関税収入の内訳は不明。
 4. 石油税には、石油臨時特別税(3年度: 2,019 億円, 4年度: 175 億円)が含まれている。
 5. 8年度は決算数、但し軽油引取税は予算。

出典: 「石油税制便覧 平成 9 年度版」 石油連盟企画部(平成 9 年 7 月)

(単位：円/kg)

| 施行年月日 | 揮発油税、地方道道路税(国税) | | 軽油引取税(国税) | 石油ガス税(国税) | 航空税 | 石油税 | | |
|------------|-----------------|--------|-----------|---|--------|-----|------------|-------|
| | 揮発油税(総額、ガソリン税) | 地方道道路税 | | | | 計 | 原油及び輸入石油製品 | 輸入LPG |
| 昭和12年4月1日 | 13.20 | - | 13.20 | - | - | - | - | - |
| " 15年4月1日 | 34.45 | - | 34.45 | - | - | - | - | - |
| " 18年7月1日 | 廃止 | - | 廃止 | - | - | - | - | - |
| " 24年5月10日 | 100% | - | 100% | - | - | - | - | - |
| " 26年1月1日 | 11,000 | - | 11,000 | - | - | - | - | - |
| " 29年4月1日 | 13,000 | - | 13,000 | - | - | - | - | - |
| " 30年8月1日 | 11,000 | 2,000 | 13,000 | - | - | - | - | - |
| " 31年6月1日 | 14,800 | 3,500 | 18,300 | 6,000 | - | - | - | - |
| " 32年4月7日 | 14,800 | 3,500 | 18,300 | 8,000 | - | - | - | - |
| " 32年4月11日 | - | - | - | 10,400 | - | - | - | - |
| " 34年4月1日 | 19,200 | 4,000 | 23,200 | 12,500 | - | - | - | - |
| " 34年4月11日 | 22,100 | 4,000 | 26,100 | 15,000 | - | - | - | - |
| " 36年5月1日 | 24,300 | 4,400 | 28,700 | 5円/kg(2,800円/kg) 10円/kg(5,600円/kg) 17.50円/kg(9,800円/kg) | - | - | - | - |
| " 39年4月1日 | 29,200 | 5,300 | 34,500 | 19,500 | 5,200 | - | - | - |
| " 41年2月1日 | 36,500 | 6,600 | 43,100 | 24,300 | 10,400 | - | - | - |
| " 42年1月1日 | 45,600 | 8,200 | 53,800 | 32,100 | 13,000 | - | - | - |
| " 43年8月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 47年4月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 48年4月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 49年4月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 51年4月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 51年7月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 53年6月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 54年4月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 59年5月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| " 63年8月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |
| 平成5年12月1日 | 48,000 | 8,200 | 56,200 | 26,000 | 26,000 | - | - | - |

(注) 1. 明治37年から大正13年まで、灯油消費税率として石油消費税率があり、昭和12年4月1日改正税率が適用された。昭和18年7月廃止された。昭和18年7月までは、昭和24年5月に改正された税率は、従来税(税率100%)であり、当時の公定価格で税率に換算すると16,450円/kg(7,24年6月10日から25年12月31日まで)、公定価格の要に即ち16,800円/kgとなる。

2. 昭和12年4月1日改正税率は、従来税(税率100%)であり、当時の公定価格で税率に換算すると16,450円/kg(7,24年6月10日から25年12月31日まで)、公定価格の要に即ち16,800円/kgとなる。

3. 石油税は、63年7月31日までは従来税(税率100%)であり、昭和18年7月1日改正税率は、従来税(税率100%)であり、当時の公定価格で税率に換算すると16,450円/kg(7,24年6月10日から25年12月31日まで)、公定価格の要に即ち16,800円/kgとなる。

4. ガソリン税(49年4月1日以降)、軽油引取税(51年4月1日以降)の税率は従来税率であり、現行税率の適用期間は平成10年3月31日となっている。

5. 上記のほか、平成3年度1年間の税率として、石油消費税率(税率は石油税の1/2)があった。

出典：「石油消費税率の推移」石油消費税率の推移(平成9年度版)

ABSTRACT

Economic Instruments for the Reduction and Recycling of Solid Waste :
A Comparison Between Dual System and Package Taxation

This paper aims to analyze the economic function of Germany's "Dual System"--especially Grune Punkt--in comparison with a package taxation proposed from an environmental economic theory point of view. Based on the analysis of the cost estimation formula of the optimal tax rate of package taxation for PET bottles, aluminum cans and paper-board packages. This means that the recycling level mandated by German law is inefficient from the viewpoint of static efficiency, because it is higher than the optimal level. Dynamic efficiency is more important than static efficiency for the reduction of waste at the source. It is concluded that the Dual System has an incentive effect for promoting technological improvement and changes in package design for waste reduction.

Public Choice on Environmental (Carbon) Taxes

Global warming and the greenhouse effect have become two of the most important issues in international society. In Japan, environmental taxes as well as other economic instruments became popular with policy-makers, but there is little acceptability of a carbon tax that will abate the emissions of CO₂.

This study investigates public choice on the introduction of environmental (carbon) taxes and proposes a tax reform that changes implicit carbon taxes to pure carbon taxes under revenue neutral. In this study, a simple model deals with the conflicts of policy preferences and a Nash equilibrium --a profile of strategies such that each policy-maker's strategy is an optimal response to the other's strategy.

The implicit carbon taxes in the Japanese tax system consist of seven taxes on fossil fuels, the revenue from which amounts to about 5 trillion yen. This study examines the effect of the tax reform under the condition of revenue neutral on the reduction of CO₂ emissions by assuming that the price elasticities on the demands of the fossil fuels are the same: 0.2 or 0.1.

The results of this examination are as follows. In the case that the elasticities are 0.2 (0.1), the pure carbon tax of ¥18,975 (17,145) per kg carbon can finance the same amount of revenue as the existing implicit carbon taxes and abate CO₂ emissions by 70,547 (31,544) million tonnage carbon while the implicit carbon taxes could abate emissions by only 19,265 (8,700) million tonnage carbon. The tax reform may keep the uses of revenue from the implicit carbon taxes. As a consequence, the tax reform could mitigate the movement against the introduction of a carbon tax and effectively abate CO₂ emissions.

環境税の設計

横山 彰

要 約

1992年6月の「環境と開発に関する国連会議」(地球サミット)の開催から10年、わが国における環境税に関する議論も膨大な蓄積がある。環境税の定義や類型をめぐる議論、現行税制全体を環境保全の観点から洗い直して環境にマイナスの影響を及ぼすような経済活動を抑制するように改革するグリーン税制改革の議論、1997年気候変動枠組条約第3回締約国会議で採択された京都議定書に基づき二酸化炭素を中心とした温室効果ガス排出量の削減を目指す炭素税ないし地球温暖化対策税の議論、そうした環境税導入やグリーン税制改革が国民経済にどのような影響を与えるかに関する環境税の経済効果に関する議論などがなされている。

本稿の目的は、こうした議論を踏まえて、わが国の税制の中で具体的に環境税をいかに設計するかを考察することである。その際に考察する環境税としては、経済に及ぼすインパクトの大きさや世論の関心から、さらには2002年6月4日「京都議定書の受諾の閣議決定」と6月7日「地球温暖化対策の推進に関する法律の一部を改正する法律の公布」などの現況からして、地球温暖化対策税を取り上げる。

まず、ヨーロッパ諸国で既に導入されている地球温暖化対策税の実態を明らかにする。次いで、わが国において具体的に地球温暖化対策税の設計を検討する際の論点を考察する。具体的には、(1)課税対象と税率(2)課税主体(3)課税段階(4)軽減措置(5)税収使途などの観点から考察する。それを踏まえ、具体的なグリーン税制改革案を提案する。

I. はじめに

1992年6月の「環境と開発に関する国連会議」(地球サミット)の開催から10年、わが国における環境税に関する議論も膨大な蓄積がある。環境税の定義や類型をめぐる議論、現行税制全体を環境保全の観点から洗い直して環境にマイナスの影響を及ぼすような経済活動を抑制するように改革するグリーン税制改革の議論、1997年気候変動枠組条約第3回締約国会議

で採択された京都議定書に基づき二酸化炭素を中心とした温室効果ガス排出量の削減を目指す炭素税ないし地球温暖化対策税の議論、そうした環境税導入やグリーン税制改革が国民経済にどのような影響を与えるかに関する環境税の経済効果に関する議論などがなされている。

本稿の目的は、こうした議論を踏まえて、わが国の税制の中で具体的に環境税をいかに設計

するかを考察することである。その際に考察する環境税としては、経済に及ぼすインパクトの大きさや世論の関心から、さらには2002年6月4日「京都議定書の受諾の閣議決定」と6月7日「地球温暖化対策の推進に関する法律の一部を改正する法律の公布」などの現況からして、地球温暖化対策税を取り上げる。

第II節ではヨーロッパ諸国で既に導入されて

いる地球温暖化対策税の実態を明らかにする。第III節で、わが国において具体的に地球温暖化対策税の設計を検討する際の論点を考察する。具体的には、(1)課税対象と税率(2)課税主体(3)課税段階(4)軽減措置(5)税収使途などの観点から考察する。それを踏まえ、最後の第IV節結びで、具体的なグリーン税制改革案を提案する。

II. 地球温暖化対策税の実態

1997年12月、気候変動枠組条約第3回締約国会議で採択された京都議定書で、二酸化炭素を中心とする温室効果ガスの排出削減目標が定められた。日本は、2008年から2012年の間に1990年レベルを基準として温室効果ガス排出量を6%削減することになった。

地球温暖化の原因となる温室効果ガスとりわけ二酸化炭素に課税することで、その排出を抑制しようとする温暖化対策税は、北欧5カ国で1990~92年に炭素税として導入され、その後、京都議定書を受ける形で1999年にドイツ・イタリア、2001年にイギリスでも導入された。

化対策税を導入したノルウェー、⑤既存関連税の増税と課税対象の追加という形で税制の温暖化対策強化をしたイタリア・ドイツ、とさまざまである。

資料1の主な課税対象と税率を比較すると、温暖化対策税と既存関連税の重みが分かる。ここでは、資料1の備考における為替レートで日本円換算した資料2に基づき、無鉛ガソリン・軽油(交通用)・重油・石炭・電気を、導入国8カ国相互と日本とを比較してみる。

① 無鉛ガソリン

デンマークとイギリスでは、無鉛ガソリンに対して温暖化対策税が課されていない。温暖化対策税としての絶対的な税率が高いのはノルウェーであるが、既存関連税率に対する相対的な課税率をみるとスウェーデンが最も高く既存税率の約24%相当分が温暖化対策税として課されている。また既存税率と温暖化対策税率の合計をみると、最高税率はイギリス、最低税率がスウェーデンになっている。日本のガソリンに課されている既存関連税をみると、揮発油税(48,600円/Kl)と地方道路税(5,200円/Kl)を合わせたガソリン税の税率は、53,800円/Klである。ただし、日本のガソリンには、ガソリン税の課税前に原油等関税(215円/Kl)と石油税(2,040円/Kl)も課税されているので、ガソリンに対する既存関連税の実効税率は56,055円/Klとなり、スウェーデンとデ

II-1. 温暖化対策税と既存関連税の関係

温暖化対策税を導入するとき、揮発油税などの既存の化石燃料・エネルギー関連諸税(以下、既存関連税とよぶ)をどう取り扱うかが重要になる。既存関連税は、二酸化炭素排出を意図的に抑制する目的で導入されたのではないが付随的に抑制しているという意味で、潜在的な温暖化対策税である。環境省(2001b)や資料1に基づき、ヨーロッパの温暖化対策税の導入方法を見ると、①既存関連税を変えずに追加的に温暖化対策税を導入したオランダ、②既存関連税の非課税対象分野に温暖化対策税を導入したイギリス、③既存関連税の減税と併せて温暖化対策税を導入したフィンランド・スウェーデン・デンマーク、④既存関連税の増税とともに温暖

* 中央大学総合政策学部教授

ンマークの合計税率のほぼ中間に位置する。温暖化対策税を導入している8カ国の単純平均をみると、約62,500円/KIである。

② 軽油（交通用）

温暖化対策税導入8カ国の軽油（交通用）に対する課税傾向は、ガソリンとはほぼ同じといえる。日本の軽油に対する既存関連税は、地方税の軽油引取税（32,100円/KI）である。ただし、軽油についても製品輸入に対する関税（1,270円/KI）と石油税（2,040円/KI）も課税されている。横山（1997a:60の表1の備考2）に示したように、製品輸入が全供給量に占める比率3.2%で加重して実質的な関税率を算定すると249円/KIになる。したがって、軽油に関する日本の既存関連税の実効税率は、34,389円/KIと推計できる。この日本の実効税率は、既存関連税の税率としてはスウェーデン・フィンランドの税率よりも高く、ほぼドイツの税率水準に近い。合計の税率をみても、最も低いフィンランドとはほぼ同水準で、その差は2,000円/KI程度でしかない。

③ 重油と石炭

重油と石炭に関しては、8カ国の税率にはほぼ同じ傾向が見られる。既存関連税の税率はデンマークが際立って高く次いでスウェーデンが際立って高く次いでノルウェーとなっている。既存関連税と温暖化対策税の税率合計をみると、既存関連税の高いデンマークが最も高率になっている。他方、ドイツ・オランダ・イタリア・イギリスが、重油や石炭に対する課税は低くなっている。とりわけ、温暖化対策税として課税されていないのはイギリスの重油とドイツの石炭であり、ドイツは石炭に全く課税していない。日本も石炭には全く課税されていないが、重油については既存関連税として原油等関税（215円/KI）と石油税（2,040円/KI）が課されている。

④ 電気

フィンランド・オランダ・ドイツ・イギリスでは、既存関連税が課税されていない。他方、

温暖化対策税として課税されていないのがスウェーデン・ノルウェーの2国である。デンマーク以外の国は、既存関連税が課されていない場合には温暖化対策税が課され、既存関連税が課されているときには温暖化対策税が課されていない。デンマークは、既存関連税も温暖化対策税も最も高率の課税がなされている。日本の場合をみると、既存関連税として電源開発促進税があり、この税率は0.445円/kWhである。この税率は、フィンランド・イギリスの58%程度、デンマークの6%程度に過ぎない。

II-2. 温暖化対策税の課税段階・減免措置・税収使途

① 課税段階

資料1にまとめられているように、温暖化対策税導入国の多くは、既存関連税の徴税システムを活用している。ほとんどすべての温暖化対策税の納税義務者は、製造業者・輸入業者・卸売業者であるが、スウェーデンのビートやオランダの石炭・ガスについては採取者、ドイツの電気税については最終消費者の場合もある。ドイツの電気税の「納税義務は、電気供給業（供給者）から国内の最終消費者に電気が買い取られる際に発生する。最終消費者とは、電力を他のエネルギーへ転換することで消費する者を示す。ただし、実際の納税者は、電気を最終消費者に供給する者、すなわち電気供給企業（供給者）である。」（環境省、2001:2.29）しかし、課税段階はいろいろある。製造段階あるいは輸入段階もあれば、卸売段階もあれば、小売段階もある。

② 減免措置

資料1にも示されているように、特定の産業部門に対する措置、用途による措置、環境配慮に対する措置などが減免措置としてなされているが、重要なのは政府と産業界の自主協定の有無である。政府と自主協定を結んだ企業や産業界は、温暖化対策税について減免措置を受けられる。自主協定は、基本的には政府と産業界との契約で、目標に関する協定と実施に関する協

定とがある。契約である以上、契約不履行の場合の取決めが明示される必要がある。オランダ・ドイツは、自主協定を政策手段として積極的に活用してきた。オランダの長期協定は、1990年代の省エネに中心的な役割を果たした。その後、1999年7月にベンチマーキング協定が導入された。この協定は、産業連盟及びエネルギー消費の多い産業の事業団体を対象にして2012年までに単位生産量あたりのエネルギー効率を世界最高水準にすることを目標にしている。協定不履行のときには、環境許可に関する基準が強化される。

ドイツの連邦政府と産業界との気候保全に関する協定は、2000年に新協定が締結され、2012年までに1990年比で温室効果ガス排出量の35%削減、特に二酸化炭素排出量の28%削減が業界全体の目標として設定された。協定を遵守する限り、国際競争上不利となる措置を政府はとらないことにした。またデンマークやイギリスには、温暖化対策税軽減のための協定がある。デンマークでは、1996年に生産工程の区分と協定締結の有無による異なる税率を適用する税制になった。省エネ努力の協定を政府と締結することで、協定のない場合に比べ大幅な軽減税率が適用される。イギリスも、気候変動税制の中に、協定締結により基本税率の80%の減免措置を受けられる仕組みを組んでいる。この気候変動協定を締結した企業は、目標を達成するために排出量取引を利用することもできる。協定不履行のときは、次期2年間の減免措置が取消される。

③ 税収使途

フィンランド・スウェーデン・ノルウェー・デンマーク・オランダでは、温暖化対策税の税収は一般財源に充てられている。他方、ドイツは雇用者・非雇用者の社会保険料負担軽減と再生可能エネルギーへの補助金に、またイギリスでは雇用者の社会保険料負担軽減とエネルギー効率化の基金に充当されている。

④ 二酸化炭素削減効果

1990年代初頭に導入された北欧5カ国では、

削減効果が記載されていないデンマークを除けば、かなりの成果が見積もられている。具体的には、フィンランドの温暖化対策による二酸化炭素削減効果は1990-1998年で400万tCO₂（総排出量の7%）削減、スウェーデンでは1987-1994年で業務部門における全削減量（800万tCO₂、総排出量の19%）の60%相当（480万tCO₂、総排出量の11.4%）が温暖化対策税の削減効果、ノルウェーでは1991-1993年で毎年全排出量の3-4%（年間30万tCO₂）の削減効果、オランダでは1994年時点で170万tCO₂の削減が推計されている。ドイツは700万tCO₂の削減、イギリスでは730万tCO₂の削減を見積もっている。

II-3. 導入予定の国

資料1に記載されているスイスとフランスは導入を予定されているので、その詳細は不明である。とりわけ、フランスの汚染活動一般税（TGAP:taxe générale sur les activités polluantes）については、2000年12月に憲法院で違憲とされた。違憲とされた理由は、環境省（2001b:2.42）によれば、次の2つの税の制度設計上の問題だとされている。つまり、

① 平等原則違反

エネルギー集約型産業に対する税の減免措置の結果として、エネルギー消費量の少ない事業者に対する課税額が、エネルギー消費量の多い事業者よりも大きくなる場合が生じ、税の公平性に反する。

② 目的と内容の不整合

今回導入しようとした税の目的は温室効果ガスの削減である一方で、その目的を達成するための手段として電力消費を課税対象にしていることは不適切である。フランスでは、電力の約80%が原子力発電所で供給されていることを考えれば、温暖化対策の観点からすれば、電力消費ではなく、むしろ化石燃料消費のみを課税対象にすべきである。

そこで、フランス環境省は、この違憲判決を踏まえ、温暖化対策税の見直しを検討中である

といわれている。さらに、資料1には記載されていないが、ニュージーランド政府も2008年以

降に、 $25NZ\$/tCO_2$ の CO_2 税の導入を発表している。

Ⅲ. 日本における温暖化対策税の設計

日本でも、中央環境審議会の地球温暖化対策税制専門委員会が、2002年6月に「我が国における温暖化対策税制について(中間報告)」をまとめている。この中間報告では、2004年までは既存関連諸税のうち道路特定財源である揮発油税などの税率維持と税収の環境保全対策への充当、2005年以降早期の温暖化対策税導入が明示された。こうした温暖化対策税をどのように設計したらよいか、検討を加えてみよう。

Ⅲ-1. 課税対象と税率

温暖化対策税導入8カ国の導入時における既存関連税との関係は、既に見たとおりである。大きく分ければ、既存関連税を変化させずに新税を追加するケースと、既存関連税を増減して新税を追加するケースとがある。デンマークやイギリスでは、ガソリンについては既存関連税のままで温暖化対策税を追加課税していない。

わが国の潜在的な温暖化対策税といえる既存関連税の概要は、資料3のようになっている。化石燃料で既存関連税である石油税が課税されていないのは、石炭だけである。また石油税だけでなく個別物品税も課税されているのは、ガソリン・軽油・ジェット燃料・LPG(自動車用)の交通用に消費される化石燃料である。交通用以外の化石燃料は、燃焼し CO_2 を排出しながらエネルギーとして利用するものと、燃焼させないまま原材料として利用するものとに区分できる。日本の既存関連税は、重油・LNG・LPG(自動車用以外)・石炭・灯油・ナフサについては、石油税以外の課税がなされていない。また、LPG・LNG・石炭には原油等関税も課されていない。

そこで、導入8カ国の例を参考にすれば、次

のようなケースが考えられる。

① 既存関連税を変えずに追加的に温暖化対策税を導入したオランダ方式

既存関連税を変えずに追加的な温暖化対策税を導入する場合でも、各化石燃料に対しその炭素含有量に応じた税率を課す純粋炭素税方式と、既存関連税の税率が炭素含有量に比して軽減されている化石燃料に対し追加する方式とがある。純粋炭素税方式の良さは、既存関連税を前提にしたうえで、全く別個の課税目的を持たせた新税として構築できることである。換言すれば、既存関連税を支えてきた既存の諸制度を弄らずに新税導入できるので、既存関連税の利害関係者の了解を取り付ける必要も少なくなる。ただし、既存関連税以外の税も変化させないとするれば、この方式は増税となるので不況下では導入が困難になる。

② 既存関連税の非課税対象分野に温暖化対策税を導入したイギリス方式

この方式は、①の後者つまり、既存関連税の税率が炭素含有量に比して軽減されている化石燃料に対し追加する方式の一つでもある。既存関連税が全く課税されていない化石燃料は、税率ゼロなので炭素含有量に比して最も軽減されている化石燃料になるからである。わが国でもイギリス方式で温暖化対策税導入をすれば、石油税以外の個別物品税が課されていない化石燃料つまり重油・LNG・LPG(自動車用以外)・石炭・灯油・ナフサを課税対象にした新税を追加することが考えられる。この追加税率を、炭素含有量に応じた税率にするか否かで、温暖化対策税が純粋炭素税型になるか否かを区分できる。

③ 既存関連税の減税と併せて温暖化対策税を

導入したフィンランド・スウェーデン・デンマーク方式

この方式は、交通用などの化石燃料の既存関連税の税率を引き下げ、課税標準を炭素含有量にした新税(純粋炭素税)を導入するやり方である。スウェーデンでは、既存関連税の税率を $1/2$ にして純粋炭素税を導入した。この方式では、税収中立型のグリーン税制改革か増税型のグリーン税制改革かが問題になるが、スウェーデンでは実質増税であった。温暖化対策税の導入趣旨からすれば、増税型の税制改革になろう。既存関連税の税率引き下げは、特定財源化されているときには、使途を含めた改革案を準備する必要が生じる。

④ 既存関連税の増税とともに温暖化対策税を導入したノルウェー方式

ノルウェー方式は、炭素含有量に応じた純粋炭素税型の温暖化対策税ではない。この方式で既存関連税を増税するとすれば、①でも述べたように、その税率が炭素含有量に比して軽減されている化石燃料の税率を増大させることが意味をもとう。だとすれば、交通用の化石燃料以外のものに対する石油税の税率を上げるとともに温暖化対策税を導入することになる。

⑤ 既存関連税の増税と課税対象の追加という形で税制の温暖化対策強化をしたイタリア・ドイツ方式

この方式では、既存関連税の税率の引き上げで温暖化対策を行うことを目指す。ドイツではこれに加え電気税を導入した。この方式の良さは、既存関連税の徴税システムを全面的に利用できることである。

⑥ 純粋炭素税変換方式

この方式は、横山(1997a)が理論的に考察したもので、既存関連税の総税収を一定にしたまま、つまり化石燃料課税にかかる税収を中立のまま、既存関連税の税率体系を、全化石燃料について炭素含有量に応じた税率体系に変換する方式である。この税率体系の変換で、かなりの CO_2 排出量の削減が期待できる。税収中立で純粋炭素税変換をすると、交通用の化石燃料に

対する税率を引き下げることになる。この点が、社会的受容を困難にする可能性もある。

そこで、既存関連税を生かしながら、既存関連税+温暖化対策税の合計した税率体系を炭素含有量に応じた税率体系の純粋炭素税に近づけることが重要になる。この改革の方向性だけを踏まえれば、既存関連税を変えずに温暖化対策税を導入したとしても、次の段階でそれを進化させ、税率が炭素含有量に比して軽減されている化石燃料の税率を増大させるようなグリーン税制改革を行えば、化石燃料課税全体として純粋炭素税に近い税制になりうるのである。またドイツ方式でも、炭素含有量に応じた税率体系に近づけるように、既存関連税の税率アップを行えばよい。ただし、既存関連税が課されていない化石燃料(ドイツでいえば灯油と石炭)は、この方式では非課税のままになるので、全体として純粋炭素税に近づけるためには、非課税の化石燃料をなくす努力も必要になる。

Ⅲ-2. 課税主体

地方政府レベルにおいても、大気汚染・水質汚濁などの環境汚染を抑制するための経済的手段として税制を活用しつつ、大気浄化・下水道整備・産業廃棄物処理事業などの環境保全対策の財源調達を図るような税制のグリーン化が、重要な政策課題となっている。税制のグリーン化が国税だけでなく地方税においても重要になってきたことで、環境問題に係る税制として国税と地方税のあり方をそのものを検討する必要性が一層高まっている。

連邦財政主義や政府間財政構造に関する伝統的な経済理論に従えば、地球温暖化問題のように環境汚染活動が地域や国を越えて相互に外部費用をもたらす場合には、その外部性の広がりに応じて、地方政府よりも国が、国よりも国際的機関がその外部性を解決することが望ましい、と考えられてきた。こうした考え方に基けば、 CO_2 排出量を削減するための温暖化対策税は、地方政府ではなく国が全国レベルで均一課税することが望ましいということになる。しかし横

山(2001)の指摘するように、もし完全情報のもとで一国全体のCO₂排出量から各地方政府が被る損失の強度が地方政府ごとに異なるならば、国が均一課税する国税型の温暖化対策税では効率的な資源配分を達成できなく、効率的な資源配分を達成するためには、国が地方政府ごとに異なる税率を設定する必要がある。このことは、国税レベルの温暖化対策税導入を眺みながらも、CO₂排出量に対し地方政府ごとに課税する不均一型の地方炭素税の創設することも検討に値することを意味する。具体的には、地方税である軽油引取税を温暖化対策税導入時にどのように取扱うかが重要になる。

さらに、最小の社会的費用で汚染を防止できる主体が汚染防止の責任を負うべきとする最適制御主体責任原則にしたがえば、消費者や住民が最適制御主体となりうる電気・ガスの消費活動に対する課税は、負担分任という地方税の課税哲学からしても、地方環境税の有力候補になる(横山, 2000)。このことは、消費税導入時に廃止された電気税とガス税を市町村レベルの地方エネルギー税として復活させる意義を示唆している。

III-3. 課税段階

最適制御主体責任原則にしたがえば、ガソリン・軽油などの交通用化石燃料については下流段階で消費者に直接負担を求めることになる既存関連税の徴税システムを活用すればよいが、重油や石炭や天然ガスなどの中間投入物になる化石燃料については上流段階で企業に一時的な負担を求めることが望ましくなる。そこで、温暖化対策税の導入方式としてどのような方式をとるか、課税段階も変わってくる。

オランダ方式で既存関連税を変化させずに純粋炭素税型の温暖化対策税を導入するならば、上流で課税している石油税をベースに石炭も含め輸入段階ないし産出段階で純粋炭素税型の温暖化対策税を導入すればよいことになる。またイギリス方式で既存関連税が非課税の化石燃料に追加課税する形で温暖化対策税を導入すると

きも、上流段階で企業に課税すればよい。しかし、ドイツ方式で既存関連税の税率アップであれば、現行の徴税システムをそのまま活用すればよいので、環境税の設計として課税段階については全く検討する必要もない。

III-4. 軽減措置と自主協定

デンマークとイギリスの温暖化対策税における自主協定による軽減措置が、極めて参考になる。エネルギー多消費型産業に対する優遇措置も度が過ぎると、フランスの温暖化対策税の違憲理由のとおり事態にもなりかねない。また低所得層への配慮が必要になるのは、下流段階で課税される可能性の高い交通用化石燃料と電気・ガスなどのエネルギー税である。とりわけ、電気・ガスに対する地方エネルギー税を温暖化対策税として復活させるならば、低所得層への配慮が必要になる。この点は、「電気・ガスのエネルギー消費にかなり高い均一税率を課税する一方で、一人当たり年間基礎エネルギー消費に係るエネルギー税額に世帯人数を乗じた金額を住民税で還付を認めた税額控除にすれば、いわゆる逆進性の問題も生じないし、基礎エネルギー消費未済にエネルギー消費を抑えれば実質的に省エネ補助金を受け取れるので省エネのインセンティブを用意できる。」(横山, 2000: 7)

すでに見たように、デンマークの温暖化対策税の税率は他の導入国に比べると、ガソリンは例外にしても、極めて高かった。このことは、自主協定やエネルギー多消費型産業に対する優遇措置があるからともいえる。こうした優遇措置は、税制を通した補助金を意味する租税支出(tax expenditure)なので、従来の租税理論からすれば望ましいものではなかった。わが国でも、汚染防止施設や省エネ投資に対する特別償却や税額控除などの租税特別措置は、厳しい規制を補完する形で日本の環境保全にかなり貢献してきたが、特定の施設や技術に限定されるので効率的な技術革新に結びつかない恐れもあった。

しかし自主協定の場合は、こうした特定の施設や技術に限定されるわけではなく、企業なり産業界が自らの判断で政府と契約した協定を守る施設や技術も選択できる。さらには、イギリスの場合のように気候変動協定を締結した企業は、目標を達成するために排出量取引を利用することもできる。こうしたポリシー・ミックスの可能性を環境税の設計で担保しておくことが肝要になる。

III-5. 租税使途

税制調査会『あるべき税制の構築に向けた基本方針』は、「五その他」の「2. 特定財源等とエネルギー関連諸税等」と「3. 環境問題への対応」で、特定財源等とエネルギー・環境税のあり方について言及している。当該箇所(税制調査会, 2002: 19)を若干長くなるが、引用しておく。

「2. 特定財源等とエネルギー関係諸税等

揮発油税、石油税等は使途を特定されている。特定の公的サービスからの受益と負担との密接な対応関係が認められ、そのサービスの財源を制度的に確保する必要がある場合には、特定財源等が用いられてきている。特定財源等は、このような財源確保に有効な仕組みではあるが、一方では資源の適正な配分を促し、財政の硬直化を招くおそれもあり、常にその妥当性を吟味していく必要がある。

道路特定財源等については、制度創設の経緯を踏まえ、現在においても特定財源という形で道路事業のための財源を引き続き確保していく必要があるのか、財政を硬直化させる要因となっていないか疑問視されており、歳出面を含めた基本的なあり方について検討を行う必要がある。当調査会では、依然として道路整備の必要性のためこれを維持すべきとの意見もあったが、一般財源化を含め、そのあり方の見直しを行うべきと考える。

いずれにしても、道路特定財源等を含むエネルギー関係諸税等については、わが国の自

動車に係る税負担全体が国際的にみても高くない水準にあり、自動車の社会的コストや環境の保全の観点に鑑みれば、その税負担水準を引き下げることが適当ではない。また、現行の自動車関係諸税は税目が多く複雑であるとの指摘もあり、自動車に係る税体系のあり方は今後の検討課題である。

3. 環境問題への対応

京都議定書の目標達成に向けて、この3月に見直しが行われた地球温暖化対策推進大綱においては、「税・課徴金等の経済的手法については、他の手法との比較を行いながら、様々な場面で引き続き総合的に検討する」ととされている。環境問題に対する税制面での対応については、国民に広く負担を求めることになる問題だけに、国民の理解と協力を得て、今後、積極的に検討を進めていくことが望ましい。この際、国・地方の環境施策全体の中で税制の具体的な位置付けを踏まえ、汚染者負担の原則(PPP)に立って幅広い観点から検討していく必要がある。また、既存のエネルギー関係諸税等との関係についても検討すべきであろう。」

税制調査会(2002)は、環境問題に対する税制面の対応を取り上げ、特定財源化されていないエネルギー関係諸税を含め既存関連税との関係をきめ細かく言及したうえで、なぜ特定財源等が見直されるべきかについて明示している。そもそも特定財源化は、ある税収の使途を特定の支出に限定することであるが、そうした意義については意見が分かれる。伝統的な財政学や租税論からすれば、特定財源化ないし目的税化は、ノン・アフェクタシオンの原則に反し効率的な資金配分が困難になり財政の硬直化を招くので望ましくないと考えられてきた。しかし、ジェームズ・ブキャナンを中心とする公共選択学派からすると、こうした特定財源化ないし目的税化は、リバイアサン型政府を統制管理する手段としての税制の役割からして望ましいと評価される。

温暖化対策税も含め環境税は、環境悪化の原因となる汚染活動に課税して汚染活動を抑制することが、その第一義的な目的である。その汚染活動が原因で生じた環境悪化を改善し回復するためにかかる費用に、その税収を充当することを必ずしも意図してはいない。しかし環境税の税収を環境保全対策へ充当することで、汚染活動の外部費用を引き下げようとする技術開発や汚染活動自体の縮減をもたらすような対策が蔽出活動でなされるならば、一般には環境問題がより一層解決されると期待できる。

道路特定財源化されている揮発油税・地方道路税・軽油引取税の現行税率は、2003年3月31日までの5年間の暫定税率であるが、この見直しをどのように行うのか。それぞれの基本税率と暫定税率は、次のとおりである。揮発油税は基本税率24,300円/klと暫定税率48,600円/klであり、地方道路税は基本税率4,400円/klと暫定税率5,200円/klである。軽油引取税は、基本税率15,000円/klと暫定税率32,100円/klである。この暫定税率を基本税率に戻し、実質的に揮発油税・地方道路税・軽油引取税の税率を引き下げたとすると、先の『我が国における温暖化対策税制について（中間報告）』の試算

では、2010年で炭素換算約700万トン・カーボンの二酸化炭素排出量の増大が見込まれている。これは、1990年二酸化炭素排出量の2.2%に相当する。

このように既存関連税の税率を引き下げると二酸化炭素排出量が増大してしまう可能性を認識した上で、環境保全の観点から暫定税率をどのように改変すればよいかを検討すべきである。この改変についての選択肢は、色々ある。例えば、以下のような選択肢も考えられる。

- ① この暫定税率をそのまま維持し、暫定税率による税収と基本税率による税収との差額部分は環境保全対策に充当する。
- ② この暫定税率と基本税率との税収差額部分を、税収中立で各化石燃料の炭素含有量に応じた純粋炭素税に改変する。つまり、既存関連税の税率は本則上の基本税率とし、その上に税収差額部分を改変した純粋炭素税を上乗せする。差額部分の税収の使途は、現行どおりとする。
- ③ 既存関連税の税率は本則上の基本税率とし、その上に暫定税率と基本税率との税収差額部分を改変した純粋炭素税を上乗せする。差額部分の税収の使途は、環境保全対策に充当する。

IV. 結び

以上の考察から、具体的にどのようなグリーン税制改革を描けるだろうか。本稿では、温暖化対策税導入に関する価値判断基準をいくつか示している。その中心は、(1)純粋炭素税化原則、(2)最適制御主体責任原則、(3)自主選択原則である。

来年に暫定税率の時限が切れる揮発油税・地方道路税・軽油引取税については、本則税率に引き下げて、純粋炭素税型の温暖化対策税を導入する。このグリーン税制改革は、初めて炭素税を導入したフィンランドの導入方式である。純粋炭素税型だとすれば、最適制御主体責任原

則からして、輸入段階か輸出段階の上流で化石燃料供給者を納税義務者とする。そして、自主選択原則から自主協定による軽減措置を認める。協定締結企業には、目標達成のために排出権取引を利用することも認める。純粋炭素税型の温暖化対策税の税率が低い場合には、既存関連税の税率が炭素含有量に比して軽課されている化石燃料の税率を増大させるようなグリーン税制改革を行えば、化石燃料課税全体として純粋炭素税に近い税制になる。さらに、電気・ガスを課税対象にする地方エネルギー税を復活させる。

最近まで、温暖化対策税の導入に対しては、

産業界を中心に根強い反対があった。その反対根拠は、環境政策手段としての課税が本質的に抱える問題点の指摘でもある。総量規制や排出権取引制度とは異なり、その削減量が需要や供給の価格弾力性に依存するので価格弾力性について正しい情報がなければ、削減目標の達成が不確定になる問題がある。また温暖化対策税を

導入した国は、導入していない国に比べると国際競争において不利になるといった問題もある。これらの問題まで含めてグリーン税制改革を検討すべきであったが、今回は考察できなかった。これらの問題については、今後改めて考察を加えてみたい。

参 考 文 献

- 環境庁 (1997) 『地球温暖化対策と環境税』ぎょうせい
 環境省 (2001a) 『諸外国における地球温暖化対策のための国内制度の検討状況』
 環境省 (2001b) 『地球温暖化防止のための税の論点報告書』
 税制調査会 (2002) 『あるべき税制の構築に向けた基本方針』
 横山彰 (1997a) 『環境税（炭素税）導入の公共選択分析』『経済分析』、第153号、43-70頁、経済企画庁経済研究所
 横山彰 (1997b) 『地方税制のグリーン化』『地

- 方税』、第48巻第12号、4-15頁、(財)地方財務協会
 横山彰 (2000) 『地方環境税の課税哲学と新しい地方環境税構想』『地方税』、第51巻第9号、2-9頁、(財)地方財務協会
 横山彰 (2001) 『地方環境税と政府行動』『三田学会雑誌』、第94巻1号、125-134頁、慶應義塾大学
 横山彰 (2002) 『特定財源等、エネルギー・環境税等改革のあり方』『税経通信』、第57巻12号、116-119頁、税務経理協会

資料1： 諸外国の温暖化対策税制の概要（暫定版）

出典：中央環境審議会総合政策・地球環境合同部会地球温暖化対策税制専門委員会第2回会合（2001.10.30）資料1-4

| | フィンランド | スウェーデン | ノルウェー | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--|---|-----------------------------------|--|-----------------------------------|--|-------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|----------|------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------------|--------------------------|------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---|---|----|------------------------|------------------------|--------------------------|-----------|------------------------|------------------------|----|-----------|---|-------------|-----------|---|------------------------|-----|---|---|-------------|-----------|---|---|----|------------------------|------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|----|-----------|---|-----------|-----------|-----------|---|------|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------|-------------------------|---|----|----------------------------|---|---|---------------|---|----------------|--|-----------------------------------|---------------------------|---------|--|------------------------|--|--|-----------------------------|-------------------------------------|--|---|--------------------------|--------------------------|---|----------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|---|--------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|---|--------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------|-------------|-------------|---|-------------|-----------|-------------|-------------|-------------|---|------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|---|-----------|-------------|-------------|---|---|-------------------------|-------------------------|---------------------------|---------------------------|---|-------------|---------------|---|----------------|
| 導入の経緯 (下線部は当該国の温暖化対策税制に該当すると考えられるもの) | <ul style="list-style-type: none"> 1990年：炭素税[additional duty]を導入。課税標準は炭素含有量。 1994年：課税標準を炭素/エネルギー含有量(75/25)に変更。 1997年：課税標準を再び炭素含有量に変更。また、発電用燃料に關する炭素税を非課税とするとともに、並気消費税[output tax on electricity]を導入(課税標準の変更)。 | <ul style="list-style-type: none"> 1991年：大規模な税制改革において、所得税の大増徴税を伴って炭素税(carbon dioxide tax)を導入。課税標準は炭素含有量。 2001年：新たなグリーン税制改革の一環として炭素税を増徴し、既存のエネルギー税を課税(政府予算2000年12月時点)。 | <ul style="list-style-type: none"> 1991年：炭素税(CO₂-tax)の導入。課税標準は炭素含有量に依存しない。 1992～93年：エネルギー課税体系の大幅変更。交通用及び電気を除く熱利用燃料の既存エネルギー税を廃止し、炭素税の税率を引き上げ。 1998年：新グリーン税制を導入。炭素税課税対象を北海油田への供給船、航空運送、沿岸海上運輸にまで拡張^a。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 既存エネルギー税制との関連 | <ul style="list-style-type: none"> 炭素税導入に伴い、既存のエネルギー税[base duty]は交通用燃料について課税され、他のエネルギーについては免税。 1997年には炭素税の税率引き上げを相殺する形で、交通用燃料への既存エネルギー税の税率引き下げが行われている。 | <ul style="list-style-type: none"> 炭素税導入に伴い、既存のエネルギー税[energy tax]の税率は1/2に減額(炭素税の導入とあわせると、化石燃料への課税は実質増税)。 | <ul style="list-style-type: none"> 炭素税導入に際し、既存のエネルギー税[Excise on petrol, Autodiesel tax, Tax on heating oil (mineral oil), Tax on consumption of electricity]の税率は引き上げられたものもあった。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 主な課税対象と税率^d | <ul style="list-style-type: none"> 炭素税[additional duty]の主な課税対象：下表のガソリン～重油、灯油～天然ガスに該当。 並気消費税[output tax on electricity]の課税対象：電気。 既存のエネルギー税[base duty]の主な課税対象：下表のガソリン～軽油及び灯油に該当。 | <ul style="list-style-type: none"> 炭素税[carbon dioxide tax]の主な課税対象：下表のガソリン～天然ガスに該当。 既存のエネルギー税[energy tax]の主な課税対象：下表のガソリン～電気に該当。 1995年より、炭素税、エネルギー税ともに、税率をインフレ率に従って自動的に上昇させる仕組みを導入。 | <ul style="list-style-type: none"> 炭素税(CO₂-tax)の主な課税対象：下表のガソリン、ディーゼル/軽油、重油、灯油、石炭、天然ガスに該当。 既存のエネルギー税[Excise on petrol]の主な課税対象：下表のガソリンに該当。 既存のエネルギー税[Autodiesel tax]の主な課税対象：下表のディーゼル/軽油(交通用)に該当。 既存のエネルギー税[Tax on heating oil (mineral oil)]の主な課税対象：下表の軽油～重油、灯油に該当。 既存のエネルギー税[Tax on consumption of electricity]の課税対象：電気。 炭素税の税率は毎年の予算案で審議される。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th>温暖化対策税制 [additional duty, output tax on electricity]</th> <th>既存エネルギー税制 [base duty]</th> <th>温暖化対策税制 [carbon dioxide tax]</th> <th>既存エネルギー税制 [energy tax]</th> <th>温暖化対策税制 [CO₂-tax]</th> <th>既存エネルギー税制 [Excise on petrol, Autodiesel tax, Tax on heating oil (mineral oil), Tax on consumption of electricity]</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ガソリン^a</td> <td>239 Fmk/k¹</td> <td>3,091 Fmk/k¹</td> <td>860 SKR/k¹</td> <td>3,640 SKR/k¹</td> <td>940 NKR/k¹</td> <td>4,340 NKR/k¹</td> </tr> <tr> <td>ディーゼル/軽油</td> <td>269 Fmk/k¹</td> <td>1,666 Fmk/k¹</td> <td>1,058 SKR/k¹</td> <td>2,090 SKR/k¹</td> <td>470 NKR/k¹</td> <td>3,740 NKR/k¹</td> </tr> <tr> <td>並気消費税(ケソツ)</td> <td>269 Fmk/k¹</td> <td>1,666 Fmk/k¹</td> <td>1,058 SKR/k¹</td> <td>2,090 SKR/k¹</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>軽油</td> <td>270 Fmk/k¹</td> <td>109 Fmk/k¹</td> <td>1,058 SKR/k¹</td> <td>743 SKR/t</td> <td>470 NKR/k¹</td> <td>190 NKR/k¹</td> </tr> <tr> <td>重油</td> <td>321 Fmk/t</td> <td>—</td> <td>1,120 SKR/t</td> <td>787 SKR/t</td> <td>—</td> <td>190 NKR/k¹</td> </tr> <tr> <td>LPG</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>1,112 SKR/t</td> <td>145 SKR/t</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>灯油</td> <td>270 Fmk/k¹</td> <td>109 Fmk/k¹</td> <td>1,058 SKR/k¹</td> <td>743 SKR/k¹</td> <td>470 NKR/k¹</td> <td>190 NKR/k¹</td> </tr> <tr> <td>石炭</td> <td>246 Fmk/t</td> <td>—</td> <td>920 SKR/t</td> <td>316 SKR/t</td> <td>470 NKR/t</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>天然ガス</td> <td>0,103 Fmk/m³</td> <td>—</td> <td>0,792 SKR/m³</td> <td>0,241 SKR/m³</td> <td>0,70 NKR/m³</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>電気</td> <td>0,041 Fmk/kWh¹</td> <td>—</td> <td>—</td> <td>0,139 SKR/kWh</td> <td>—</td> <td>0,0856 NKR/kWh</td> </tr> </tbody> </table> | 温暖化対策税制 [additional duty, output tax on electricity] | 既存エネルギー税制 [base duty] | 温暖化対策税制 [carbon dioxide tax] | 既存エネルギー税制 [energy tax] | 温暖化対策税制 [CO ₂ -tax] | 既存エネルギー税制 [Excise on petrol, Autodiesel tax, Tax on heating oil (mineral oil), Tax on consumption of electricity] | ガソリン ^a | 239 Fmk/k ¹ | 3,091 Fmk/k ¹ | 860 SKR/k ¹ | 3,640 SKR/k ¹ | 940 NKR/k ¹ | 4,340 NKR/k ¹ | ディーゼル/軽油 | 269 Fmk/k ¹ | 1,666 Fmk/k ¹ | 1,058 SKR/k ¹ | 2,090 SKR/k ¹ | 470 NKR/k ¹ | 3,740 NKR/k ¹ | 並気消費税(ケソツ) | 269 Fmk/k ¹ | 1,666 Fmk/k ¹ | 1,058 SKR/k ¹ | 2,090 SKR/k ¹ | — | — | 軽油 | 270 Fmk/k ¹ | 109 Fmk/k ¹ | 1,058 SKR/k ¹ | 743 SKR/t | 470 NKR/k ¹ | 190 NKR/k ¹ | 重油 | 321 Fmk/t | — | 1,120 SKR/t | 787 SKR/t | — | 190 NKR/k ¹ | LPG | — | — | 1,112 SKR/t | 145 SKR/t | — | — | 灯油 | 270 Fmk/k ¹ | 109 Fmk/k ¹ | 1,058 SKR/k ¹ | 743 SKR/k ¹ | 470 NKR/k ¹ | 190 NKR/k ¹ | 石炭 | 246 Fmk/t | — | 920 SKR/t | 316 SKR/t | 470 NKR/t | — | 天然ガス | 0,103 Fmk/m ³ | — | 0,792 SKR/m ³ | 0,241 SKR/m ³ | 0,70 NKR/m ³ | — | 電気 | 0,041 Fmk/kWh ¹ | — | — | 0,139 SKR/kWh | — | 0,0856 NKR/kWh | <table border="1"> <thead> <tr> <th>温暖化対策税制 [CO₂-tax]</th> <th>既存エネルギー税制 [energy tax]</th> <th colspan="2">温暖化対策税制</th> <th>既存エネルギー税制 [Excises]</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>一般燃料税 [general fuel tax]</th> <th>エネルギー規制税 [regulatory energy tax]</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>—</td> <td>3,870 DKK/k¹</td> <td>26,07 HFL/k¹</td> <td>—</td> <td>1,278,0 HFL/k¹</td> </tr> <tr> <td>270 DKK/k¹</td> <td>2,580 DKK/k¹</td> <td>28,76 HFL/k¹</td> <td>—</td> <td>735,5 HFL/k¹</td> </tr> <tr> <td>270 DKK/k¹</td> <td>2,120 DKK/k¹</td> <td>28,08 HFL/k¹</td> <td>—</td> <td>735,5 HFL/k¹</td> </tr> <tr> <td>270 DKK/k¹</td> <td>1,730 DKK/k¹</td> <td>28,76 HFL/k¹</td> <td>175,6 HFL/k¹</td> <td>102,6 HFL/k¹</td> </tr> <tr> <td>320 DKK/t</td> <td>1,950 DKK/t</td> <td>33,57 HFL/t</td> <td>—</td> <td>34,24 HFL/t</td> </tr> <tr> <td>360 DKK/t</td> <td>2,220 DKK/t</td> <td>34,34 HFL/t</td> <td>175,6 HFL/t</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>270 DKK/k¹</td> <td>1,730 DKK/k¹</td> <td>28,56 HFL/k¹</td> <td>174,6 HFL/k¹</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>242 DKK/t</td> <td>1,183 DKK/t</td> <td>24,28 HFL/t</td> <td>—</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>0,22 DKK/m³</td> <td>0,38 DKK/m³</td> <td>0,0224 HFL/m³</td> <td>0,0953 HFL/m³</td> <td>—</td> </tr> <tr> <td>0,1 DKK/kWh</td> <td>0,425 DKK/kWh</td> <td>—</td> <td>0,0295 HFL/kWh</td> <td>—</td> </tr> </tbody> </table> | 温暖化対策税制 [CO ₂ -tax] | 既存エネルギー税制 [energy tax] | 温暖化対策税制 | | 既存エネルギー税制 [Excises] | | | 一般燃料税 [general fuel tax] | エネルギー規制税 [regulatory energy tax] | | — | 3,870 DKK/k ¹ | 26,07 HFL/k ¹ | — | 1,278,0 HFL/k ¹ | 270 DKK/k ¹ | 2,580 DKK/k ¹ | 28,76 HFL/k ¹ | — | 735,5 HFL/k ¹ | 270 DKK/k ¹ | 2,120 DKK/k ¹ | 28,08 HFL/k ¹ | — | 735,5 HFL/k ¹ | 270 DKK/k ¹ | 1,730 DKK/k ¹ | 28,76 HFL/k ¹ | 175,6 HFL/k ¹ | 102,6 HFL/k ¹ | 320 DKK/t | 1,950 DKK/t | 33,57 HFL/t | — | 34,24 HFL/t | 360 DKK/t | 2,220 DKK/t | 34,34 HFL/t | 175,6 HFL/t | — | 270 DKK/k ¹ | 1,730 DKK/k ¹ | 28,56 HFL/k ¹ | 174,6 HFL/k ¹ | — | 242 DKK/t | 1,183 DKK/t | 24,28 HFL/t | — | — | 0,22 DKK/m ³ | 0,38 DKK/m ³ | 0,0224 HFL/m ³ | 0,0953 HFL/m ³ | — | 0,1 DKK/kWh | 0,425 DKK/kWh | — | 0,0295 HFL/kWh |
| 温暖化対策税制 [additional duty, output tax on electricity] | 既存エネルギー税制 [base duty] | 温暖化対策税制 [carbon dioxide tax] | 既存エネルギー税制 [energy tax] | 温暖化対策税制 [CO ₂ -tax] | 既存エネルギー税制 [Excise on petrol, Autodiesel tax, Tax on heating oil (mineral oil), Tax on consumption of electricity] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ガソリン ^a | 239 Fmk/k ¹ | 3,091 Fmk/k ¹ | 860 SKR/k ¹ | 3,640 SKR/k ¹ | 940 NKR/k ¹ | 4,340 NKR/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ディーゼル/軽油 | 269 Fmk/k ¹ | 1,666 Fmk/k ¹ | 1,058 SKR/k ¹ | 2,090 SKR/k ¹ | 470 NKR/k ¹ | 3,740 NKR/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 並気消費税(ケソツ) | 269 Fmk/k ¹ | 1,666 Fmk/k ¹ | 1,058 SKR/k ¹ | 2,090 SKR/k ¹ | — | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 軽油 | 270 Fmk/k ¹ | 109 Fmk/k ¹ | 1,058 SKR/k ¹ | 743 SKR/t | 470 NKR/k ¹ | 190 NKR/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 重油 | 321 Fmk/t | — | 1,120 SKR/t | 787 SKR/t | — | 190 NKR/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| LPG | — | — | 1,112 SKR/t | 145 SKR/t | — | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 灯油 | 270 Fmk/k ¹ | 109 Fmk/k ¹ | 1,058 SKR/k ¹ | 743 SKR/k ¹ | 470 NKR/k ¹ | 190 NKR/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 石炭 | 246 Fmk/t | — | 920 SKR/t | 316 SKR/t | 470 NKR/t | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 天然ガス | 0,103 Fmk/m ³ | — | 0,792 SKR/m ³ | 0,241 SKR/m ³ | 0,70 NKR/m ³ | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 電気 | 0,041 Fmk/kWh ¹ | — | — | 0,139 SKR/kWh | — | 0,0856 NKR/kWh | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 温暖化対策税制 [CO ₂ -tax] | 既存エネルギー税制 [energy tax] | 温暖化対策税制 | | 既存エネルギー税制 [Excises] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 一般燃料税 [general fuel tax] | エネルギー規制税 [regulatory energy tax] | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — | 3,870 DKK/k ¹ | 26,07 HFL/k ¹ | — | 1,278,0 HFL/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 270 DKK/k ¹ | 2,580 DKK/k ¹ | 28,76 HFL/k ¹ | — | 735,5 HFL/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 270 DKK/k ¹ | 2,120 DKK/k ¹ | 28,08 HFL/k ¹ | — | 735,5 HFL/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 270 DKK/k ¹ | 1,730 DKK/k ¹ | 28,76 HFL/k ¹ | 175,6 HFL/k ¹ | 102,6 HFL/k ¹ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 320 DKK/t | 1,950 DKK/t | 33,57 HFL/t | — | 34,24 HFL/t | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 360 DKK/t | 2,220 DKK/t | 34,34 HFL/t | 175,6 HFL/t | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 270 DKK/k ¹ | 1,730 DKK/k ¹ | 28,56 HFL/k ¹ | 174,6 HFL/k ¹ | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 242 DKK/t | 1,183 DKK/t | 24,28 HFL/t | — | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0,22 DKK/m ³ | 0,38 DKK/m ³ | 0,0224 HFL/m ³ | 0,0953 HFL/m ³ | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 0,1 DKK/kWh | 0,425 DKK/kWh | — | 0,0295 HFL/kWh | — | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| デンマーク | | オランダ | | |
|--|--|---|--|----------------------------|
| | | 一般燃料税 | エネルギー規制税 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 1992年：炭素税(CO₂-tax)を導入。課税標準は炭素含有量。 | <ul style="list-style-type: none"> 1988年：既存の四種類の炭素課税(一般燃料税[general fuel charge, 後のgeneral fuel tax]として統合)。 1990年：一般燃料税[general fuel charge, 後のgeneral fuel tax]の課税標準の一部として炭素含有量を導入。 1992年：一般燃料税の課税標準を炭素/エネルギー要素に変更。課税標準[general fuel charge]から税[general fuel tax]への形態の変更に伴い、収入は一般財源に移行。 | <ul style="list-style-type: none"> 1996年：小規模エネルギー消費者を対象としたエネルギー規制税[regulatory energy tax]を導入。課税標準は炭素/エネルギー要素に依存。 | <ul style="list-style-type: none"> 炭素税導入に際し、既存のエネルギー税[energy tax]の税率を引き下げ。また、導入当時すでに高率のエネルギー税が課されていたガソリンは炭素税の課税対象外とされた。 | |
| <ul style="list-style-type: none"> 炭素税(CO₂-tax)の主な課税対象：下表のディーゼル/軽油～電気に該当。 既存のエネルギー税[energy tax]の主な課税対象：下表のガソリン～天然ガスに該当。 | <ul style="list-style-type: none"> 一般燃料税[general fuel tax]の主な課税対象：下表のガソリン～天然ガスに該当。 | <ul style="list-style-type: none"> エネルギー規制税[regulatory energy tax]の主な課税対象：軽油、LPG、灯油、天然ガス、電気に該当。 小規模エネルギー消費者が課税対象のため、エネルギー規制税に年間消費量の上限が設けられている。また交通部門は課税対象外。 | <ul style="list-style-type: none"> 既存のエネルギー税[Excises]の主な課税対象：下表のガソリン～重油及び灯油に該当。 | |
| 温暖化対策税制 [CO ₂ -tax] | 既存エネルギー税制 [energy tax] | 温暖化対策税制 | | 既存エネルギー税制 [Excises] |
| | | 一般燃料税 [general fuel tax] | エネルギー規制税 [regulatory energy tax] | |
| — | 3,870 DKK/k ¹ | 26,07 HFL/k ¹ | — | 1,278,0 HFL/k ¹ |
| 270 DKK/k ¹ | 2,580 DKK/k ¹ | 28,76 HFL/k ¹ | — | 735,5 HFL/k ¹ |
| 270 DKK/k ¹ | 2,120 DKK/k ¹ | 28,08 HFL/k ¹ | — | 735,5 HFL/k ¹ |
| 270 DKK/k ¹ | 1,730 DKK/k ¹ | 28,76 HFL/k ¹ | 175,6 HFL/k ¹ | 102,6 HFL/k ¹ |
| 320 DKK/t | 1,950 DKK/t | 33,57 HFL/t | — | 34,24 HFL/t |
| 360 DKK/t | 2,220 DKK/t | 34,34 HFL/t | 175,6 HFL/t | — |
| 270 DKK/k ¹ | 1,730 DKK/k ¹ | 28,56 HFL/k ¹ | 174,6 HFL/k ¹ | — |
| 242 DKK/t | 1,183 DKK/t | 24,28 HFL/t | — | — |
| 0,22 DKK/m ³ | 0,38 DKK/m ³ | 0,0224 HFL/m ³ | 0,0953 HFL/m ³ | — |
| 0,1 DKK/kWh | 0,425 DKK/kWh | — | 0,0295 HFL/kWh | — |

a 重油等についてはその後、再び既存エネルギー税の課税対象に追加されている。
 b 政府提案ではこれら他、プロセス産業にまで拡張する内容が盛り込まれていたが、採択されなかった。代わりに、国内排出量取引制度の導入が検討されることとなった。
 c 軽油等についてはその後、再び既存エネルギー税の課税対象に追加されている。
 d 欧州連合作成の Database on environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland (http://www.europa.eu.int/comm/environment/envco/env_database/database.htm) による。特に断りのない限り2000年6月現在の税率。2001年10月25日現在の換算レートは以下の通り。
 1 Fmk (フィンランドマルク) = 18.74円, 1 SKR (スウェーデンクローネ) = 12.01円, 1 NKR (ノルウェークローネ) = 14.13円, 1 DKK (デンマーククローネ) = 15.08円, 1 HFL (オランダギルダー) = 50.56円

e 導入当初、電力の課税対象者は既アンペア契約者に限定されていたが1997年に全アンペア契約者に拡張された経緯がある。なお、その際の追加課税は省エネ・再生可能エネルギー・投資の投資税額控除の財源に充当された。
 f 燃料ガソリンに対する税率
 g Database on environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland (http://www.europa.eu.int/comm/environment/envco/env_database/database.htm) において該当する税率が報告されており、課税対象かどうか確認できていない。
 h 1999年値
 i mineral oilに対する税率が決められている。軽油・重油などが該当するものと想定した。
 k この50%の軽減税率が適用
 l カテゴリ1 (家庭・サービス) に対する税率

環境税の設計

| | フィンランド | スウェーデン | ノルウェー |
|------------|---|--|---|
| 課税段階 | <ul style="list-style-type: none"> 既存のエネルギー税の徴収システムを活用。 納税義務者 炭素税：相対価格で課税。ただし天然ガスについてはのみ輸入段階で課税。 電気消費税：電力供給事業者、電気事業者等 | <ul style="list-style-type: none"> 国の徴税機関(National Tax Board: NTB)による既存エネルギー税の徴収システムを活用。 納税義務者 EU加盟国承認の対照燃料(ガソリン、ディーゼル、クローゼン、LPG、潤滑油・グリースを除く暖房用及びその他の石油製品など)：卸売業者または製造業者 その他の燃料(天然ガス、石炭、ピートなど)：燃料を製造及び加工する者、卸売業者も該当。天然ガスについては輸入業者も該当。ピートについては採掘業者も該当。 | <ul style="list-style-type: none"> 既存エネルギー税の徴収システムを活用。 納税義務者 製造業者及び製品の輸入者。それぞれの国内への供給量に応じて課税。 |
| 主な減免措置 | <ul style="list-style-type: none"> 特定の燃料に対する措置 天然ガスには30%の軽減税率を適用。ピートには17%の軽減税率を適用。 産業部門に対する措置 鉱業、製造業(industrial manufacturing and processing of goods)、鉱山開採業には電力消費税を課税。 用途による減免措置 原料用燃料は非課税。 発電用燃料は非課税。 施設整備に対する措置 CHP(熱電併給、コージェネレーション)、風力及び木材燃料等による発電には還付措置あり。 鉄道で消費される電気は非課税。 | <ul style="list-style-type: none"> 産業部門に対する措置 製造業、農林業、養殖業には35%の軽減税率を適用。 課税額が一定額を超過する場合に超過分について軽減。 製造業、農林業、養殖業→熱を供給する熱供給事業者は炭素税の65%が還付。 用途による減免措置 金属加工過程、鉱物油、石炭、石油、コークス、セメント、褐炭、ガスなどの生産過程で用いられるものに対する軽減。 発電用燃料は非課税。 施設整備に対する措置 ガソリン以外の鉄道輸送用燃料については軽減措置。 | <ul style="list-style-type: none"> 産業部門に対する措置 国際航空部門は非課税。国内航空部門には軽減措置。 遠洋漁業部門、近海漁業部門、国際海運部門は非課税。国内海運業には軽減措置。 紙・パルプ産業、魚肉加工業への軽減措置。 供給船(supply fleet)への軽減措置。 用途による減免措置 セメント製造業・加工産業で使用される石炭及びコークスは非課税。 施設整備に対する措置 鉄道は非課税。 その他 本土消費の天然ガスは非課税。 |
| 税収の使途 | <ul style="list-style-type: none"> 一般財源(所得税減収の原資として活用。) | <ul style="list-style-type: none"> 一般財源(所得税等の減収分に活用。) | <ul style="list-style-type: none"> 一般財源 |
| 効果 | <ul style="list-style-type: none"> フィンランド総務省(Prime Minister's Office)作成の報告書(2000年1月)では、1990年代のエネルギーに課る税制の変化に伴う効果の次の通り評価している。 1998年時点でのCO₂排出量の削減効果は、約4百万t CO₂と推計(総排出量57百万t CO₂の7%に相当)。内訳は、最終消費部門におけるエネルギー製品消費の減少分と、エネルギー転換部門における燃料消費の減少分が半々程度。 最終消費部門においては、ガソリン消費量の減少分(約1百万t CO₂)と、産業部門におけるエネルギー消費構造の変化分(約1百万t CO₂)が大きいと考えられた。 | <ul style="list-style-type: none"> スウェーデン自然保護庁(The Environmental Protection Agency)の報告書(1998年10月)では、炭素税によるCO₂排出量の削減効果の次の通り評価している。 1987~1994年にかけて、地産炭房、産業、住宅、業務部門でCO₂排出量が平均19% (8百万t CO₂)減少。この削減量のうち約60%が炭素税の導入によるもの。特に地産炭房部門が炭素税の影響を大きく受けており(同時期28%、2.6百万t CO₂減少)、使用燃料の内訳が変化している。 また、自然保護庁の報告書(1997年7月)においてもエネルギーに関する税制改革の効果について、CO₂税が既存エネルギー税とともに、地産炭房部門におけるバイオ燃料の消費量を拡大させたことと評価している。 | <ul style="list-style-type: none"> ノルウェー統計局(The Bureau of Central Statistics)は炭素税によるCO₂排出量の削減効果の次の通り評価している(ただし、評価の対象範囲がCO₂排出量全体の2割程度であることに留意する必要がある)。 1991~1993年におけるCO₂排出量は、炭素税により毎年3~4%削減と推計(年間排出量にして0.3百万t CO₂の削減に相当)。 |
| 付加価値税の徴収方法 | インボイス方式 | インボイス方式 | インボイス方式 |

環境税の設計

| デンマーク | オランダ |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 国内でエネルギーが消費される段階で課税。 納税義務者 製造業者または輸入者 | <ul style="list-style-type: none"> 既存のエネルギー税の徴収システムを活用。 納税義務者 貨物税：既存のエネルギー税の納税義務者(既存のエネルギー税とともに徴収) 石炭・ガス：燃料販売業者、最終消費者* |
| <ul style="list-style-type: none"> 産業部門に対する措置 産業部門には種・重工程の違いとエネルギー効中改革に関する政府との協定の有無により異なる税率を適用。税率は1996~2000年まで段階的に上昇。 用途による減免措置 暖房部門の石炭消費は非課税。 発電用燃料は非課税。 | <ul style="list-style-type: none"> 産業部門に対する措置 天然ガスの大量消費者はエネルギー税率分について軽減税率を適用。 |
| <ul style="list-style-type: none"> 一般財源(産業部門からの徴収は、雇用の社会保険負担の軽減、中小雇用補助金、省エネ投資補助等として産業部門に還元) | <ul style="list-style-type: none"> 一般財源 |
| | <ul style="list-style-type: none"> グリーンタックス委員会(The Dutch Green Tax Commission)の第2次レポートでは、一般燃料税によるCO₂排出量の削減効果の次の通り評価している。 価格弾力性に基づくモデル計算により、仮に一般燃料税が存在しなければ1994年時点で1.7百万t CO₂が余計に排出されていたものと推計。 |
| インボイス方式 | インボイス方式 |

m 石炭：石炭を採取、生産、輸入し、燃料として自ら消費する者、又は国内での燃料としての消費のために他者に提供する者。ガス：ガスを採取、生産、輸入し、燃料として自ら消費する者、採取者から引き取り燃料として自ら消費する者、又はガスを生産、輸入し、国内での燃料としての消費のために他者に提供する者。
 o 導入当初産業部門は非課税とされていたが、1993年に50%の軽減税率(エネルギー多消費産業には35%)で課税が開始された。工務局及び協定の有無別の税率設定措置は1996年に導入された。

| | | ドイツ | | イタリア | | |
|--|-------------------|---|--------------------------------|--|---|---|
| 導入の経緯 (下線部は当該国の温暖化対策税に該当すると考えられるもの) | | <ul style="list-style-type: none"> 1999年：第1次環境税制改革を実施。既存のエネルギー税である鉱油税 [mineral oil tax] に税率を上乗せするとともに、それまで課税対象となっていなかった電気に対して電気税 [electricity tax] を新設。 2000年：第2次環境税制改革を実施。1999年の上乗せ税率を決定した第1次税制改革に続き、2000年から2003年まで鉱油税及び電気税の段階的税率引き上げを行い、2003年1月1日に暫定的目標税率に到達する。 | | <ul style="list-style-type: none"> 1999年：1999年財政法 [Financial Law for 1999] を採択。既存のエネルギー税 [Excises on mineral oils] の改正が行われることとなった。改正の要点は以下の2点。 <ul style="list-style-type: none"> 気候変動に対する潜在的影響の程度を考慮に入れるため、鉱油税の税率含有量及びその用途に基づく税率の調整を実施。2005年の完成に向けて1999年から段階的に税率引き上げ。 燃焼プラントで用いられる石炭、石油コークス、天然ピッチメントを既存のエネルギー税の課税対象に追加。 | | |
| 既存エネルギー税制との関連 | | ドイツの温暖化対策税制は、既存のエネルギー税である鉱油税 [mineral oil tax] の税率引き上げと電気税の新設により導入された。 | | イタリアの温暖化対策税制は、既存のエネルギー税 [Excises on mineral oils] の税率引き上げと温暖化防止の観点から導入し、既存エネルギー税の税率を調整することにより導入された。 | | |
| 主な課税対象と税率 ^q | 交通用 | <ul style="list-style-type: none"> 鉱油税 [mineral oil tax] の主な課税対象：下表のガソリン-LPG、天然ガスに該当。 電気税 [electricity tax] の課税対象：電気。 2003年まで、税率は、毎年概ね、鉱油税率については60DM/kWh、電気税率については10.005DM/kWhが引き上げられる。 2003年1月1日の暫定的目標税率(1999年以降の鉱油税+上乗分+電気税)は、ガソリン300DM/kWh、ディーゼル+300DM/kWh、軽用燃料油+40DM/kWh、天然ガス+0.0313DM/m³、電気0.040DM/kWh。 | | <ul style="list-style-type: none"> 既存のエネルギー税 [Excises on mineral oils] の主な課税対象：下表のガソリン-軽油、天然ガス、電気に該当。 2000年時点で温暖化対策税制として税率引き上げ済と考えられるのはガソリンのみ。 | | |
| | | 温暖化対策税制 | | 既存エネルギー税制 | | |
| | | [electricity tax] | {1999年以降の mineral oil tax 上乗分} | {1998年までの mineral oil tax} | 温暖化対策税制 [Excises on mineral oilsの1999年以降の引き上げ分] | 既存エネルギー税制 [1998年までのExcises on mineral oils] |
| | ガソリン ^r | -- | 120 DM/kWh | 980 DM/kWh | 39 千LIT/kWh | 1,022 千LIT/kWh |
| | ディーゼル/軽油 | -- | 120 DM/kWh | 620 DM/kWh | -- | 747 千LIT/kWh |
| | 航空機燃料(ケロシン) | -- | 120 DM/kWh | 980 DM/kWh | -- | 546 千LIT/kWh |
| | 軽油 | -- | 40 DM/kWh | 80 DM/kWh | -- | 224 千LIT/kWh ^u |
| | 重油 | -- | 5 DM/t | 30 DM/t | -- | 90 千LIT/t |
| | LPG | -- | 25 DM/t | 50 DM/t | -- | 359 千LIT/kWh ^u |
| | 灯油 | -- | -- | -- | -- | 626 千LIT/kWh ^u |
| 石炭 | -- | -- | -- | -- | -- | |
| 天然ガス | -- | 0.0313 DM/m ³ | 0.0352 DM/m ³ | -- | 0.003 千LIT/m ³ | |
| 電気 | 0.025DM/kWh | -- | -- | -- | 0.0041 千LIT/kWh ^u | |

| | | イギリス | | スイス | | フランス | |
|------------------------|-----------------|--|----------------|--|--------------|--------------------|---------------------------|
| 導入の経緯 | | <ul style="list-style-type: none"> 1998年：排出量取引のパイロット調査と産業及び商業のエネルギー消費に対する税の導入を提案した「マーシャル・プラン」が実施。まず第一にエネルギー消費に対する「Economic Instruments and the Business Use of Energy」を発表。 1999年：政府予算案の中で、2001年1月から産業及び商業のエネルギー消費に対する税(気候変動税 [Climate Change Levy]) の導入が盛り込まれ、2001年4月より課税を実施。 | | <ul style="list-style-type: none"> 2000年：CO₂削減連邦法 [Federal Law on the reduction of CO₂ emissions (CO₂ law)] が施行。まず第一にエネルギー、交通、探採、財政政策及び自主的取組を行い、それらの取組だけで削減目標達成が困難な場合に新たにCO₂税 [CO₂ tax] を導入。課税標準は炭素含有量。CO₂税の導入は早くても2004年。 1999年3月：TGAPの課税対象を2001年1月から企業による化石燃料及び電力の消費にまで拡張する方針を表明。 2000年9月：2000年第2次補正予算案にTGAPの改正を盛り込む。 2000年12月10日：政府案が議会通过。 2000年12月29日：憲法院より違憲判決。 | | | |
| 既存エネルギー税制との関連 | | <ul style="list-style-type: none"> 既存エネルギー税の炭化水素油税 [Hydrocarbon oil tax] がすでに課税されているガソリン等の炭化水素油及び道路交通用ガス燃料は、気候変動税の課税対象となっていない。 なお、炭化水素油税については、気候変動税の導入に先立つ1993年から1999年までの期間において、税率をインフレ率以上に引き上げる措置が採られた。その目的は、1992年に廃止された自動車税 [Car tax] の抜却分の補填と、2000年までに地球温暖化ガスの排出量を1990年レベルに引き下げることで、この措置は2000年9月の石油価格上昇により逆効果。2000年以降は毎年予算に応じて税率引き上げが判断されている。 | | <ul style="list-style-type: none"> CO₂税 [CO₂ tax] の主な課税対象：鉱物油税の課税対象と同じと考えられるCO₂削減連邦法第7条で、CO₂税の課税対象として、重油税法第2条で規定される石炭、暖房用油、交通用燃料と電燈。 鉱油税 [mineral oil tax] の主な課税対象：下表のガソリン、ディーゼル/軽油、重油、石炭、天然ガスに該当。 CO₂削減連邦法によれば、CO₂税の税率は210SF/tCO₂を上限とする範囲で決められる。 | | | |
| 主な課税対象と税率 ^q | 交通用 | 温暖化対策税制 [Climate Change Levy] | | 既存エネルギー税制 [Hydrocarbon oil tax] | | 温暖化対策税制 [TGAPの拡張分] | |
| | | CO ₂ 税 | | CO ₂ 税 | | CO ₂ 税 | |
| | | -- | 488.2 UK £/kWh | -- | 727.2 SF/kWh | -- | 3,846.2 FF/kWh |
| | ディーゼル/軽油 | -- | 478.2 UK £/kWh | -- | 758.7 SF/kWh | -- | 2,551.8 FF/kWh |
| | 航空機燃料(ケロシン) | -- | 546.8 UK £/kWh | -- | -- | -- | 2,122.5 FF/kWh |
| | 軽油 | -- | 31.3 UK £/kWh | -- | 3 SF/kWh | -- | 517.3 FF/kWh |
| | 重油 | -- | 27.8 UK £/t | -- | 3.6 SF/t | -- | 152.3 FF/t |
| | LPG | -- | 9.6 UK £/t | -- | -- | -- | 258.6 FF/t ^u |
| | 灯油 | -- | 31.3 UK £/kWh | -- | -- | -- | 145.6 FF/kWh ^u |
| | 石炭 | -- | 11.7 UK £/t | -- | 0.9 SF/t | -- | -- |
| 天然ガス | -- | 0.0015 UK £/kWh | -- | 0.0016 SF/m ³ | -- | -- | |
| 電気 | 0.0043 UK £/kWh | -- | -- | -- | -- | 税金価格の8.5% | |

q 炭化水素からなる化合物の一般の総称。普通、天然アスファルト、コールターール、石油アスファルト、ピッチなどという。道路舗装用材料、防水剤、防錆剤などに用いる。
 r マーシャル・プランは、当時英国産業連盟会長、財務省からの依頼でタスクフォースを設けて、新しい政策を検討し、上記提言を行う。この提言が現在の英国の気候変動税及び気候変動協定並びに排出量取引制度の土台となっている。
 s SOxなどの排出量について課税されている。
 t 税の制度設計上の問題で、税の考え方のものが違憲とされたものではない。フランス環境省は、税の見直しを検討中で、再度導入を目指す方針。
 u 欧州連合作成のDatabase on environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland (http://www.europa.eu.int/comm/environment/envco/env_database/database.htm) による。特に断りのない限り2000年10月現在の税率。2001年10月25日現在の換算レートは以下の通り。
 1DM (ドイツマルク) = 56.98円、1LIT (イタリアリタ) = 0.6576円、1UK £ (イギリスポンド) = 179.83円、1SF (スイスフラン) = 75.18円、1FF (フランスフラン) = 16.99円

v 2000年のEUデータベースで確認できる範囲。イタリアでは、温暖化対策税制として、1999年に既存のエネルギー税の税率引き上げが開始されたが、同年11月には燃料価格の高騰を理由に、2000年途中まで一時的に引き上げ分の適用が中止された。その後も運輸業などに対する価格調整の追加導入が行われるなど、税制に関するいくつかの変更が行われている。
 w 2001年1月導入時の税率
 y 船舶ガソリンに対する税率
 z Database on environmental taxes in the European Union Member States, plus Norway and Switzerland (http://www.europa.eu.int/comm/environment/envco/env_database/database.htm) において該当する税率が報告されておらず、課税対象かどうか確認できていない。
 au 産業・商業用の税
 ce 暖房用の税
 dd 住宅用の税

環境税の設計

| | ドイツ | イタリア |
|------------|---|--|
| 課税段階 | 納税義務者 ・ 賦税：納税義務者は主に石油供給企業 ・ 電力税：納税義務は、電気が電気供給事業者から国内の最終消費者に買い取られる際に発生、実際の納税者は電気供給事業者 | |
| 主な減免措置 | 産業部門に対する措置 ・ 空想製造業、農林業に対する軽減措置（賦税引き上げ分の80%に相当する払戻等） ・ 2kWまでの自家発電について電気税が非課税。 施設増設に対する措置 ・ 月間稼働率70%を超えるCHP（熱電併給、コージェネレーション）は、賦税が非課税。 1999年12月31日以前に設置された高効率複合サイクルガスタービン発電機、賦税が向こう10年間全額非課税。 再生可能エネルギー発電による電気は電気税が非課税。 鉄道で消費される電気は50%の軽減税率適用（電気税）。 公共交通機関で消費される燃料油に対する軽減措置（賦税引き上げ分について軽減）。 用途による減免措置 ・ 発電用燃料は賦税引き上げ分が免除。 低所得者層への配慮 ・ 税関部電気取房（低所得者層での使用が多い）については50%の軽減税率適用（電気税）。 | |
| 税収の使途 | ・ 雇用者、被雇用者両方の国民年金保険負担の軽減。 ・ 一部は再生可能エネルギーへの補助金。 | ・ 一般財源（社会負担の軽減 [6.5%]、補償対策 [31.1%]）、エネルギー消費効率の改善 [8.4%] のために活用。） |
| 効果 | ・ 2001年6月にドイツ連邦環境・自然保護・原子力安全省から公表された報告書によれば、エコロジカル税制改革による温室効果ガス排出削減効果は次の通り詳細している。 ・ ドイツにおける温室効果ガスの排出削減のうち、エコロジカル税制改革による分は7.0百万tCO ₂ （全体の削減量は240.3百万tCO ₂ ）。 | |
| 付加価値税の徴収方法 | インボイス方式 | インボイス方式 |

環境税の設計

| | イギリス | スイス | フランス |
|------------|---|--|---|
| 課税段階 | 納税義務者 ・ 電力供給企業等のエネルギー供給事業者が最終消費者から料金と併せて徴収し納税。VATと同様の徴収システム。 ・ 下記の80%の賦税を受ける消費者は、供給事業者に、環境政策当局が発行した証明書を示した上で最終消費者に請求される形でこれを支払う（行政コストを低減でき、賦税対象の確認も容易であるため）。 | CO ₂ 削減連邦法によれば CO ₂ 税の納税義務者は以下の通り。なお、石炭以外の化石燃料については既存のエネルギー税である鉱物油税の徴収・還付手続が適用され、税関において鉱物油税とともに徴収される。また、石炭についても、現状においてすべて輸入されていることから、税関で課税されることになる。 納税義務者（CO ₂ 削減連邦法第8条） ・ 石炭：関税法における輸入品に関する支払義務のある者及び国内の製造者 ・ その他化石燃料：鉱物油税法における鉱物油税の納税義務者 | ・ 年間のエネルギー消費量が石油換算100t以上の企業が納税義務者。 ・ 金体約280万社のうち、約1.4万社を課税対象と予定。 |
| 産業部門に対する措置 | 産業部門に対する措置 ・ 統合汚染管理規制（PCC）の対象施設を認定する事業者を有する業界団体は、政府と二酸化炭素排出削減目標等を盛り込んだ気候変動協定を締結することにより、80%の気候変動税の賦税を受けられる。協定を締結したのは、主要な10のエネルギー・集約産業（アルミ、セメント、セラミック、化学、食品飲料、製鉄、ガラス、非鉄金属、製紙、鉄鋼）を含む40業界団体。気候変動協定を締結した業界団体は、協定上の目標を達成するため、排出量取引を活用することが可能。 環境配慮に対する措置 ・ 再生可能エネルギー発電、高効率 CHP（熱電併給、コージェネレーション）発電及び公共交通機関エネルギー消費は非課税。 地域的な配慮 ・ バイブライル計画が進行中の北アイルランドにおける天然ガス消費は向こう5年間非課税。 用途による減免措置 ・ 発電用燃料は非課税。 原料として用いられる場合（鉄鋼業における石炭消費なども含む）は非課税。 アルミ精錬等の電気分解工程で消費される電気は非課税。 | 産業部門に対する措置 ・ 暖房用油及び交通用燃料の大量消費者や国際競争力に大きな影響を受けるおそれのある者は、CO ₂ 排出量の上限を定める公式の約束 [formal undertaking] を連邦政府と取り交わすことによりCO ₂ 税が非課税となる。 ・ 削減協定の内容が達成できなかった場合は、CO ₂ 税の税額に利息 [interest] を加えて支払う。 | 産業部門に対する措置 ・ 付加価値100万フラン当たりのエネルギー消費量が石油換算25万トン以上の企業や自治協定を結ぶ企業に対し、税を軽減する措置が検討された。 |
| 税収の使途 | ・ 税収の大半は、社会保障料の雇用者負担の引き下げ（0.9%）により産業部門に還元。 ・ 英国の炭素基金（エネルギー効率改善及び再生可能エネルギーの促進のための技術開発等に支出）に毎年5千万ポンド充当。 ・ エネルギー効率改善を目的とした投資の初年度全額償却のための財源に充当（2001～2002年に1億ポンド） | （CO ₂ 削減連邦法第10条） ・ 税収はその支払額に応じて一般住民と経済界に還元。 ・ 一般住民への還元は、連邦議会がその手続きを所管する。すべての自然人に対し統一に分配される。 ・ 経済界への還元は、連邦高齢者遺族保険資金に税収を充当し、社会保障費を軽減することにより実施。 | ・ 35時間労働導入の財源への充実に予定。 |
| 効果 | ・ 英国は「気候変動プログラム」において、国内の各種施策による2010年における効果の見通しを示している。この中で、「気候変動税」による効果は7.3百万tCO ₂ 、「炭化水素油税」等の1999年までのエスカレーターによる効果は3.7～9.2百万tCO ₂ とされている。 ・ なお、英国の京都議定書の目標は、'86ガスについて90年レベルから-12.5%削減」であるが、二酸化炭素の排出量については、2010年までに、90年レベルより20%の削減を達成することを国内目標として設定している。 | | |
| 付加価値税の徴収方法 | インボイス方式 | インボイス方式 | インボイス方式 |

資料 2： 温暖化対策税と既存関連税の税率比較

| 無鉛ガソリン | | | |
|--------|------------|--------------|--------------|
| | 温暖化対策税 | 既存関連税 | 合計 |
| フィンランド | 4,479円/kl | 57,981円/kl | 62,460円/kl |
| スウェーデン | 10,329円/kl | 43,716円/kl | 54,045円/kl |
| ノルウェー | 13,282円/kl | 61,324円/kl | 74,606円/kl |
| デンマーク | 0円/kl | 58,360円/kl | 58,360円/kl |
| オランダ | 1,318円/kl | 64,616円/kl | 65,934円/kl |
| ドイツ | 6,838円/kl | 55,840円/kl | 62,678円/kl |
| イタリア | 2,246円/kl | 58,867円/kl | 61,113円/kl |
| イギリス | 0円/kl | 87,793円/kl | 87,793円/kl |
| 日本 | | 53,800円/kl | 53,800円/kl |
| | | (56,055円/kl) | (56,055円/kl) |

| 軽油（交通用） | | | |
|---------|------------|--------------|--------------|
| | 温暖化対策税 | 既存関連税 | 合計 |
| フィンランド | 5,041円/kl | 31,221円/kl | 36,262円/kl |
| スウェーデン | 12,707円/kl | 25,101円/kl | 37,808円/kl |
| ノルウェー | 6,641円/kl | 54,846円/kl | 61,487円/kl |
| デンマーク | 4,072円/kl | 38,905円/kl | 42,977円/kl |
| オランダ | 1,454円/kl | 37,187円/kl | 38,641円/kl |
| ドイツ | 6,838円/kl | 35,328円/kl | 42,166円/kl |
| イタリア | * | 43,027円/kl | 43,027円/kl |
| イギリス | 0円/kl | 85,995円/kl | 85,995円/kl |
| 日本 | | 32,100円/kl | 32,100円/kl |
| | | (34,389円/kl) | (34,389円/kl) |

| 重油 | | | |
|--------|------------|------------|------------|
| | 温暖化対策税 | 既存関連税 | 合計 |
| フィンランド | 6,003円/kl | 0円/kl | 6,003円/kl |
| スウェーデン | 13,451円/kl | 9,452円/kl | 22,903円/kl |
| ノルウェー | 6,641円/kl | 2,685円/kl | 9,326円/kl |
| デンマーク | 4,826円/kl | 29,406円/kl | 34,232円/kl |
| オランダ | 1,697円/kl | 1,731円/kl | 3,428円/kl |
| ドイツ | 285円/kl | 1,709円/kl | 1,994円/kl |
| イタリア | * | 5,184円/kl | 5,184円/kl |
| イギリス | 0円/kl | 4,999円/kl | 4,999円/kl |
| 日本 | | 2,255円/kl | 2,255円/kl |

| 石炭 | | | |
|--------|-----------|-----------|-----------|
| | 温暖化対策税 | 既存関連税 | 合計 |
| フィンランド | 4,610円/t | 0円/t | 4,610円/t |
| スウェーデン | 11,049円/t | 3,795円/t | 14,844円/t |
| ノルウェー | 6,641円/t | 0円/t | 6,641円/t |
| デンマーク | 3,649円/t | 17,840円/t | 21,489円/t |
| オランダ | 1,228円/t | 0円/t | 1,228円/t |
| ドイツ | 0円/t | 0円/t | 0円/t |
| イタリア | * | 0円/t | 0円/t |
| イギリス | 2,104円/t | 0円/t | 2,104円/t |
| 日本 | | 0円/t | 0円/t |

| 電気 | | | |
|--------|------------|------------|------------|
| | 温暖化対策税 | 既存関連税 | 合計 |
| フィンランド | 0.768円/kWh | 0円/kWh | 0.768円/kWh |
| スウェーデン | 0円/kWh | 1.669円/kWh | 1.669円/kWh |
| ノルウェー | 0円/kWh | 1.210円/kWh | 1.210円/kWh |
| デンマーク | 1.508円/kWh | 6.409円/kWh | 7.917円/kWh |
| オランダ | 1.492円/kWh | 0円/kWh | 1.492円/kWh |
| ドイツ | 1.425円/kWh | 0円/kWh | 1.425円/kWh |
| イタリア | * | 0.173円/kWh | 0.173円/kWh |
| イギリス | 0.773円/kWh | 0円/kWh | 0.773円/kWh |
| 日本 | | 0.445円/kWh | 0.445円/kWh |

資料3： 既存関連税制の概要

注：中央環境政策委員会・地球環境政策委員会・地球環境政策委員会第1回委員会(2010.10.17)資料7-3

| 税種 | 石炭ガス税 | 石油ガス税 | ガソリン税 | 電気料金 | 電気料金 | 航空運送料 | 航空運送料 |
|---------|--|---|--|---------|---------|------------|------------|
| 目録 | 石炭ガス税 | 石油ガス税 | ガソリン税 | 電気料金 | 電気料金 | 航空運送料 | 航空運送料 |
| 課税対象 | 石炭(産出・輸入) 石炭(産出・輸入) ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG) | 自動車用の石油ガス(産出・輸入) 供給されている石油ガス | ガソリン(産出・輸入) 石炭(産出・輸入) ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG) | 電気 | 電気 | 航空運送料 | 航空運送料 |
| 税率 | 石炭(産出・輸入)：2.514 輸入LPG、LNG：536.292 石炭(産出・輸入)：2.514 輸入LPG、LNG：536.292 | 自動車用の石油ガス(産出・輸入)：17.50円/kg 供給されている石油ガス | ガソリン(産出・輸入)：2.514 石炭(産出・輸入)：2.514 ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG)：536.292 | 電気 | 電気 | 航空運送料 | 航空運送料 |
| 課税方法 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 |
| 課税単位 | トン | トン | トン | kWh | kWh | トン | トン |
| 課税時期 | 毎年12月1日 | 毎年12月1日 | 毎年12月1日 | 毎月 | 毎月 | 毎年12月1日 | 毎年12月1日 |
| 課税対象者 | 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 | 石油ガス(産出・輸入)：産出者 供給されている石油ガス：供給者 | ガソリン(産出・輸入)：産出者 石炭(産出・輸入)：産出者 ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG)：供給者 | 電気：電力会社 | 電気：電力会社 | 航空運送料：航空会社 | 航空運送料：航空会社 |
| 課税の特典 | 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 | 石油ガス(産出・輸入)：産出者 供給されている石油ガス：供給者 | ガソリン(産出・輸入)：産出者 石炭(産出・輸入)：産出者 ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG)：供給者 | 電気：電力会社 | 電気：電力会社 | 航空運送料：航空会社 | 航空運送料：航空会社 |
| 課税の経過措置 | 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 | 石油ガス(産出・輸入)：産出者 供給されている石油ガス：供給者 | ガソリン(産出・輸入)：産出者 石炭(産出・輸入)：産出者 ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG)：供給者 | 電気：電力会社 | 電気：電力会社 | 航空運送料：航空会社 | 航空運送料：航空会社 |

注：中央環境政策委員会・地球環境政策委員会・地球環境政策委員会第1回委員会(2010.10.17)資料7-3

| 税種 | 石炭ガス税 | 石油ガス税 | ガソリン税 | 電気料金 | 電気料金 | 航空運送料 | 航空運送料 |
|---------|--|---|--|---------|---------|------------|------------|
| 目録 | 石炭ガス税 | 石油ガス税 | ガソリン税 | 電気料金 | 電気料金 | 航空運送料 | 航空運送料 |
| 課税対象 | 石炭(産出・輸入) 石炭(産出・輸入) ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG) | 自動車用の石油ガス(産出・輸入) 供給されている石油ガス | ガソリン(産出・輸入) 石炭(産出・輸入) ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG) | 電気 | 電気 | 航空運送料 | 航空運送料 |
| 税率 | 石炭(産出・輸入)：2.514 輸入LPG、LNG：536.292 石炭(産出・輸入)：2.514 輸入LPG、LNG：536.292 | 自動車用の石油ガス(産出・輸入)：17.50円/kg 供給されている石油ガス | ガソリン(産出・輸入)：2.514 石炭(産出・輸入)：2.514 ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG)：536.292 | 電気 | 電気 | 航空運送料 | 航空運送料 |
| 課税方法 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 | 従量課税 |
| 課税単位 | トン | トン | トン | kWh | kWh | トン | トン |
| 課税時期 | 毎年12月1日 | 毎年12月1日 | 毎年12月1日 | 毎月 | 毎月 | 毎年12月1日 | 毎年12月1日 |
| 課税対象者 | 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 | 石油ガス(産出・輸入)：産出者 供給されている石油ガス：供給者 | ガソリン(産出・輸入)：産出者 石炭(産出・輸入)：産出者 ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG)：供給者 | 電気：電力会社 | 電気：電力会社 | 航空運送料：航空会社 | 航空運送料：航空会社 |
| 課税の特典 | 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 | 石油ガス(産出・輸入)：産出者 供給されている石油ガス：供給者 | ガソリン(産出・輸入)：産出者 石炭(産出・輸入)：産出者 ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG)：供給者 | 電気：電力会社 | 電気：電力会社 | 航空運送料：航空会社 | 航空運送料：航空会社 |
| 課税の経過措置 | 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 石炭(産出・輸入)：産出者 輸入LPG、LNG：輸入者 | 石油ガス(産出・輸入)：産出者 供給されている石油ガス：供給者 | ガソリン(産出・輸入)：産出者 石炭(産出・輸入)：産出者 ガス液化装置(天然ガス、輸入LPG、LNG)：供給者 | 電気：電力会社 | 電気：電力会社 | 航空運送料：航空会社 | 航空運送料：航空会社 |

注：中央環境政策委員会・地球環境政策委員会・地球環境政策委員会第1回委員会(2010.10.17)資料7-3