

## 飯野靖四「第7章スウェーデン」

石弘光編、環境税研究会著書(1993年)

『環境税 実態と仕組み』東洋経済より抜粋

### I はじめに

#### 1 スウェーデンにおける環境税の導入と展開

スウェーデンでは、今世紀はじめに所得税制度が導入されて以来最大といわれる税制改革が、1991年に(一部は1990年中にも先取りして)実施された。税制改革では所得税が大幅減税された見返りとして間接税の増税が行われ、付加価値税の税率が25%に引き上げられたほか、新たに「環境税」が導入された。この時に導入された「環境税」は「二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)税」と「硫黄税」の2つで、そのほかに「窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)課徴金」の導入も決定された。

またこれらの「環境税」が導入されたときに、それまで二重課税を避けるという意味で課せられていなかった燃料にもすべて付加価値税が合わせて課せられるようになった。しかしそれでは燃料に対する課税が重くなり過ぎるということで「一般エネルギー税」が半分に軽減されたが、それでも以前とくらべると燃料に対する課税はかなり重くなった。

1991年秋に成立した保守・中道政権は、一方ではこの改革をさらに推し進めて、(付加価値税があるのにまだ残されている)間接税のほとんどすべてに「環境保護目的」をつけ加えて、税制全体が「環境税」と矛盾しないものとした。たとえば「自動車税」や「自動車売上税」は「環境保護規準」の充足度に応じて課税額が変わるように改正された。

他方、保守・中道政権はスウェーデンの将来のEU(欧州同盟)加盟をにらんだ税制改革にも着手し、1993年1月1日から産業界(実質的には製造業者、商業園芸業者)に対して「一般エネルギー税」、「電気税」、「二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)税」を免除ないし軽減することにした。またEUの規準に合わない

「キロメートル税」を廃止し、新しい税制をつくるように準備している。

#### 2 「環境税」導入までの動き

##### (1) 1991年の税制改革までの動き

スウェーデン国民の自然環境に対する思い入れは以前から非常に強く、したがって最初のうちは環境問題を「経済的手段」で解決しようとする方向には否定的な見解が多かった。その代表的な見解は「人間は自然環境を汚染する権利を買うことはできない」というものであった。しかしこのような見解も、1972年にOECD(経済協力開発機構)が国際的な環境政策の経済的指針として汚染者負担原則(PPP)をうけ入れた頃から微妙な変化がみられるようになった。またこの頃から環境問題自体にも質的な変化がみられるようになって、そうした傾向を強めるよう作用した。すなわち、それまでは、規制が比較的容易な、限られた数の固定汚染源が環境問題の中心であったが、次第に自動車のような不特定の移動汚染源が環境問題の中心になりはじめたからである。

他方、スウェーデンはその福祉政策の基礎を「雇用の確保」において、他の政策目標より優先させてきた。またスウェーデン経済はその基礎の約40%を外国貿易に依存しており、外国との国際競争力等を無視できるような立場になかった。したがってこれらの政策目的がしばしば優先されて、環境政策が後に追いやられることも少なくなかった。1973年に導入された飲料物容器に対する課徴金も最初はそうであった。というのは、その課徴金は最初は、1973年1月1日から実施された一部の食料品価格の凍結資金をまかなうために導入されたものであった。しかしそれが次第に環境目的に合致することが認識されるようになって、最初の環境(のための)課徴金とみなされるようになったのである。

このように最初は必ずしも環境目的ではなかった課徴金が次々と導入され、課徴金それ自体のもつ環境効果と課徴金収入のもたらす環境効果とが認識されるようになると、課徴金を環境目的だけでなく収入目的にも利用しようとする動きが強まってきた。1988年秋には、政府によって「汚染物質排出課徴金を提案するための委員」が任命され、1989年春に中間報告が出された。その中間報

告の提言に従って、89年10月から「石油の硫黄に対する課徴金」と「バルブ産業の塩素処理物質排出に対する課徴金」が実施された。その委員会は1990年夏に最終報告を提出し、それに従ってさらにいくつかの課徴金が導入された。

このように課徴金が数多く導入されるようになった背景には、1つは汚染物排出等を測定する技術が格段に進歩したことがあげられる。しかしスウェーデンの場合には、課徴金はあくまでも規制の補助的手段として考えられており、それ自身が独立した「経済的手段」としては考えられていない。それはたとえば前述の「石油の硫黄に対する課徴金」や「バルブ産業の塩素処理物質排出に対する課徴金」が、「環境保護法」や「硫黄規制法」等で許された範囲内での排出を、さらに減らすために使われているということをもみてもわかる。課徴金はまた時には、後に規制で厳しくなる制限量へあらかじめ導くインセンティブとしても利用されている。

#### (2) 1991年の税制改革における動き

1980年代後半ごろから、所得税の高い限界税率がもたらす所得再分配効果に疑問が出る一方で、そのもたらす勤労意欲阻害効果と貯蓄阻害効果が経済にとって重要な障害となっているということが認識されはじめた。そこで所得税の限界税率を大幅に引き下げることが合意された。長年の財政再建努力によってやっと収支のバランスがとれたところであったので、何らかの税収で減税分の穴埋めをすることが模索された。もちろん所得税については課税ベースの拡大（フリンジ・ベネフィットへの課税等）で税率の引下げ分の一部は穴埋めされたが、減税額があまりにも大きかったので資本課税を強化してもカバーし切れなかった。そこで間接税の増税が考慮され、付加価値税については課税ベースの拡大（輸送・電話・新聞・ラジオ・TV・理髪店等サービスへの新規課税）ばかりでなく税率の引上げも行われた。しかしそれでも減税分に足りなかったため、いわゆる「環境税」の導入が提案された。

この「環境税」の導入については、各政党ともおおむね賛成であったが、財界をバックにもつ「保守党」は1989年3月1日から国内航空輸送に対して「環境税」を課するようになったときと同じように、「税 (Skatt)」ではなくて

「課徴金 (Avgift)」とすることを要求した。つまり保守党は課徴金を課すこと自体には反対しないが、それによる収入を環境目的に使用すること、したがって政府がそれを一般財源としてあてにしないことを要求した。しかし政府は環境税の税収をそのように用途指定（イアマーク）してしまうと、他の目的税が犯しているような不効率（使用目的自体がなくなっても財源があるために不必要な事業活動をやってしまう等）を再び犯すことになるかと反論し、結局一般財源をまかなう「税」として導入された。

以上のようなやりとりを一部始終みていたストックホルム大学のボーム (Peter Bohm) 教授は、所得税の負担を大幅に軽減し、代わりに間接税の負担を増やすといった「税制改革」のプロセスのなかで環境税の導入が考えられなかったならば、現在の規模での環境税の導入はむずかしかったであろうと率直に述懐している。

最後に、保守党がこだわった「税」と「課徴金」の違いについて簡単に述べておきたい。スウェーデンでは「税」と「課徴金」は憲法である「政体法 (Regeringsformen)」の第8章第3条第2項に区別して規定されている。それによると、「税」についてはそれを決定する権限を国会以外の機関・団体が有しないのに対して、「課徴金」についてはそれを通達する権限を国会が政府（地方政府を含む）に委ねることができると規定されている。もう少し一般的な表現では、原則として「税」は特定の使用目的と明確に結びつきをもたせないで強制徴収されるけれども、「課徴金」は何らかの財ないしサービスの提供と結びつきをもたせて徴収されると規定されている。

## II 二酸化炭素税

二酸化炭素税 (CO<sub>2</sub>) 税 (Koldioxidskatt) は、地球に「温室効果」をもたらす主原因である CO<sub>2</sub> の排出を抑制するために、1991年1月1日から表7-1に示すような燃料の炭素含有量と熱量に従って課せられるようになった。税率は CO<sub>2</sub> 排出1キログラムあたり25öreである（国内航空輸送のための燃料に

については1キログラムあたり79öre).

このCO<sub>2</sub>税は、国際線航空機・汽車・水上輸送のための燃料、電力生産のための燃料、“エネルギー生産”目的以外で使用される燃料は非課税とされた。またエネルギー多消費産業（セメント、パルプ、紙、鉄鋼、化学、鉱業等）を保護するために、一般エネルギー税・電気税・CO<sub>2</sub>税の総額が企業の売上高の1.2%を越えた額についても非課税とされた。

しかしこのエネルギー多消費産業に対する優遇措置はガット（GATT、関税と貿易に関する一般協定）違反となるため、1993年1月1日から廃止され、別の優遇措置が設けられることになった。すなわちCO<sub>2</sub>税は1993年1月1日からCO<sub>2</sub>排出1キログラムあたり32öre（国内航空輸送のための燃料については1キログラムあたり1Kr（クローネ））に引き上げられることになったが、産業用燃料（商業園芸用燃料も含む）に対するそれは、それから75%割引いた8öreにするというものである。それぞれの燃料に対するCO<sub>2</sub>税の税率が表7-1に示されている。

この税は、CO<sub>2</sub>の排出が減少したことが証明できれば返却されることになっているので、CO<sub>2</sub>の排出を減少させる新しい技術の開発を促進するものと期待されている。

表 7-1 CO<sub>2</sub>税の税率

	現行の税率 (Kr)	1993年1月1日からの税率 (Kr)	
		一般用税率	産業用税率
石油 (m <sup>3</sup> )	720	920	230
石炭 (t)	620	800	200
天然ガス (1000m <sup>3</sup> )	535	680	170
L P G (t)	750	960	240
自動車用L P G (ℓ)	0.40	0.48	0.48
ガソリン (ℓ)	0.58	0.74	0.74

### III その他の税・課徴金等

#### 1 大気汚染に係る排出課徴金

〔硫黄税 (Skatt på svavel)〕

硫黄税は、人体や自然環境に著しく有害である硫黄酸化物の排出を抑制するために、1991年1月1日から、硫黄を多く含有する燃料に課せられるようになった（したがって硫黄の含有量が0.1%以下の低硫黄石油には課税されていない）。税率は表7-2のとおりである。

表 7-2 硫黄税

燃料の種類	税率
ディーゼル燃料、暖房用灯油	硫黄1m <sup>3</sup> 中の1%あたり27Kr
石炭、コークス、泥炭	硫黄1kgあたり30Kr

この硫黄税は、国際線航空機・水上輸送のための燃料、“エネルギー生産”目的以外で使用される燃料は非課税とされたが、電力生産のための燃料については低硫黄石油の利用を促進するために課税されている。

この税についても、硫黄の排出を減少させる措置をとった場合には返却されるので、燃料の低硫黄化、新技術の開発を促進するものと期待されている。

〔国内航空輸送に対する環境税 (Miljöskatt på inrikes flygtrafik)〕

航空機の排気ガスが社会に及ぼすコストをカバーし、航空機の排気ガスの量を減少させるために、1989年3月1日から国内航空機に対して環境税が課せられている（国際線航空機は協定によって非課税。個人用航空機と空軍の航空機も国際線航空機と同じ扱い）。税率は航空機の型（タイプ）と排気ガス（炭化水素と窒素酸化物）の排出量によって異なる。地方間を飛ぶような比較的小さい飛行機はフライト1回につき30クローネ（Kr）である。それを超えると排出量が5キログラム増えるごとに60Krずつ加算される体系となっている。

この税のせいで、一方では航空運賃が2%程度高くなったと推測されているが、他方では比較的ポピュラーな航空機 Fokker F28 の燃焼室の交換が行われ、

炭化水素の排出量が90%減少し、また窒素酸化物の排出量にも一定の効果があつた（そのほか燃焼室の交換はCO<sub>2</sub>の排出量を75%減少させた）と報告されている。

〔NO<sub>x</sub>排出課徴金 (Miljöavgift på utsläpp av kväveoxider)〕

人間の呼吸器等に重大な障害をもたらすといわれる窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) のボイラー等固定発生源からの排出量を抑制するために、1992年1月1日から課せられるようになった。しかしすべての工場に測定機器をとりつけるとコストが高くつくので、少なくとも10MWを投入し、年間50GWh以上のエネルギーを生産する約200のボイラーとガスタービンに限って課せられている。しかしそうすると大型プラントだけが不利になるので、そうならないよう課徴金による収入はエネルギー生産量に応じて、課徴金を負担したグループに再分配されている。

課徴金の重さは、窒素酸化物排出1キログラムあたり40Krである。

〔キロメートル税 (Kilometerskatt)〕

20 キロメートル税は、ディーゼル・エンジンで走る自動車が行った距離に応じて課せられる税である。基本税率は車種と重量によって異なる。たとえば10キロ走るごとに、乗用車は2.0~2.9Kr、16トントラックは5.3~6.9Kr、16トンバスは4 Krの税が課せられる。

この税がディーゼル・エンジン車の走行距離を抑制することによって窒素酸化物 (NO<sub>x</sub>) の排出量を抑制する役割を果たしてきたという点は否定できないが、最初からそれを意識してつくられた税であるとは言いがたい。またこの税はEUルールと抵触するので、1993年6月30日をもって廃止され、より環境政策的目的を明確にした税に切り替えることが提案されている。

## 2 廃棄物に係る排出課徴金

〔廃車課徴金 (Skrotningsavgift)〕

1970年代前半には、スウェーデンでも使い古しの自動車の自然への廃棄が目立つようになり、次の2つの方法できちんとした廃車処理を促すようになった。

まず、第1は、廃車証明委託制度を導入し、きちんとした廃車手続（委託をうけた廃車証明係から廃車証明書をもって廃車登録に行く）をとらなければいづまでも「自動車税」の支払請求が来るという形で自然への廃棄を抑制している。

もう1つは「廃車課徴金」を利用したPantシステム（物を買ったときに預け金をし、使い終わって返したときに預け金を返してもらうデポジット・システム。スウェーデンでは後述するように、飲料容器についてこのシステムが発達している）によって使い古しの自動車の自然への廃棄を抑制している。この廃車課徴金が導入されたのは1975年10月1日からであるが、そのときは新車を購入したとき250Krを基金に預け、廃車のとき基金から300Kr返してもらい、全額それを廃車の費用にあてるというものであった。しかしそれではきちんとした廃車手続をしようというインセンティブに欠けるということで、現在では新車購入のときに850Kr支払う代わりに、廃車のときに基金から1500Krを返してもらい、廃車の費用（約500Kr）を支払ってもおつりがくるようにしている。

基金はこのようにPantシステムの運用にあたるほか、地方政府（コミューン）が廃車を回収したり、バッテリー回収会社が使い古しの自動車バッテリーを回収したりするための補助金を出して自然環境の保全に協力している。

## 3 利用者課徴金

〔地方政府による利用者課徴金 (Brukaravgift)〕

スウェーデンでは地方政府（コミューン）が費用原則にのっとり、ごみ処理、上下水道のコストを利用者から徴収している。しかし金額自体はそれほど大きくない。

## 4 製品課徴金

〔燃料に対する一般エネルギー税 (Allmän energiskatt)〕

「一般エネルギー税」の「一般」は、「石油製品・石炭・ガソリンに対する特

表 7-3 燃料に対する一般エネルギー税 (Kr)

燃料の種類 (単位)	1990年	1992年	
石油製品 (m <sup>3</sup> )	クラス1 (トラクターの燃料等)	380	90
	クラス2 (上質ディーゼル燃料等)	780	290
	クラス3 (並のディーゼル燃料等)	1,080	540
天然ガス (m <sup>3</sup> )	0.35	0.175	
LPG	自動車用 (ℓ)	1.7	0.85
	その他 (t)	210	105
石炭, コークス (t)	460	230	

別税」の「特別」に対応するものであるが、1991年の税制改革の際に「特別税」が廃止されてしまったので、現在では単に「エネルギー税」とも呼ばれている。「エネルギー税」は、表7-3にみられるような燃料に課税されており、原油、廃油、生物燃料（たき木等）、泥炭等には課せられていない。

このエネルギー税は、航空機・汽車・水上輸送のための燃料、電力生産のための燃料、“エネルギー生産”目的以外で使用する燃料、5ℓ未満の石油パッケージは非課税とされている。

1991年の税制改革の際に CO<sub>2</sub> 税と硫黄税が導入されたのにもない、このエネルギー税は50%減税された。また1992年1月1日からさらに、クラス1とクラス2の石油製品の税率が100Kr 減税された。1990年と92年の「エネルギー税」の税率が表7-3に示されている。

1993年1月1日から、このエネルギー税は産業用燃料（商業園芸用燃料も含む）に対して課されないように変更された。

#### 〔電気税 (Skatt på elkraft)〕

電気税は、実際には「一般エネルギー税」の一部と考えられており、一緒に扱われることが多い。1993年1月1日から産業用燃料（商業園芸用燃料も含む）に「エネルギー税」が課せられなくなったのにもない、電気税も産業用電力に対して課せられなくなった。しかしそれによる電気税の税収減をカバーするために、非産業用（家計用）電力に対する電気税が1 kWhあたり1.3öre 引き上げられることになった。

電気税は、一般の電気税に加えて、原子力発電のための加算税と古い水力発

表 7-4 電気税

(単位: Kr / kWh)

	現 行	1993年1月以降
産 業 用	0.05	廃 止
非 産 業 用	0.022	0.022
	0.072	0.085
原 子 力 発 電	生 産 税 (核廃棄物処理費用税)	0.002
古 い 水 力 発 電 所	1973年以前建設	0.02
	1973-77年建設	0.01

電所利用による加算税とかが加算される。また地域政策的観点から、スウェーデンの北部地方で電気税が大幅に軽減されている。

現行および1993年1月1日以降の電気税の税率が表7-4に示されている。

#### 〔エネルギーに対する付加価値税 (moms)〕

前述したように、1991年の税制改革の際に、それまで二重課税を避けるという意味で課せられていなかった燃料にもすべて付加価値税が合せて課せられるようになった。税率は、その他の税込み価格の25%である。ただし航空輸送のための燃料については非課税である。

#### 〔飲料容器税 (Skatt på dryckesförpackning)〕

前述したように、飲料容器に課徴金が課せられるようになったのは、1973年のことである。この年の1月1日から一部の食料品について価格凍結が導入されたが、その資金調達のためにガソリン税・自動車売上税が引上げられたのと並んで飲料容器への課徴金の導入が決定された。課徴金導入の理由としては、ごみとして目立つ、生産物がグループとして限られている、生活必需品とはいえない、生産物の中心部分に回収システムができていない、といった点があげられている。

この課徴金は、その後次第にそれが果たす環境効果が評価されるようになり、最初の「環境のための課徴金」と考えられるようになった。課徴金が税に変えられたのは1984年のことである。それ以降、税率は次のようになっている（いずれも1個あたり）。再利用が可能なビンとアルミ缶は大きさに関係なく8

öre, 使い捨て容器は20~30clは10öre, 31~70clは15öre, 71~300clは25öreである。紙容器は現在のところ非課税である。

この税が導入されると同時に特別の Pant 会社がつくられ、国内のみならず輸入アルミ缶についても Pant システムによって回収している。実際、アルミ缶の Pant (商品を買うときの預け金。スーパーマーケット等に設けられている Pant 機械に空き缶を戻すと、預け金が返してもらえる) が50öreに引き上げられてからは回収率は85%である。

#### 〔電池課徴金 (Batteriavgift)〕

水銀やカドミウムを多く含んだ電池は自然のなかに放置されると危険なので、1987年から課徴金が課せられている (したがって水銀とカドミウムの合計含有量が重量の0.025%以下ならば非課税とされており、最近では大部分のアルカリ電池がそうになっている)。

課徴金の額は現在、アルカリ電池、水銀電池については1キログラムあたり23Kr, ニッケル・カドミウム電池については1キログラムあたり13Kr (1993年から300Krに引き上げられる), 3キログラム以上の鉛電池については1個あたり32Krとなっている。課徴金による収入は全額、電池の回収費用、最終処分費用、広報費用に充てられている。

現在の電池の回収率は、アルカリ電池については20~30%で、回収率を引き上げるために Pant システムの採用が検討されている。

#### 〔化学肥料と殺虫剤 (農薬) に対する課徴金 (Miljöavgifter på handelsgödsel och bekämpningsmedel)〕

化学肥料への課徴金は、1982年に農産物価格規制の資金調達のために導入された。当初は肥料価格の7%であった。1984年に、環境に及ぼす影響別の課徴金 (窒素は1キログラムあたり30öre, リンは1キログラムあたり60öre) が追加された。

殺虫剤への課徴金は、1984年に「木を守るため以外の殺虫剤」に対して導入された。

化学肥料と殺虫剤への課徴金は1988年に2倍に引き上げられて今日に至って

いるが、それによる収入は環境調査、農業指導、酸性化対策措置のために使うように使途が決められている。これらの課徴金は、1993年1月1日から農業に対する補助金が削減されたのにもない、廃止された。

#### 5 行政費用課徴金

##### 〔環境保護法による監督と検査のための課徴金〕

汚染物質の排出は社会経済的コストを生じさせるほか他の環境にも悪影響を与えるので、それを予防し、規制し、監督するためのコストを1984年から課徴金という形で課している。たとえば環境保護法に基づいた許可を与えるために、検査・監督・研究のコストとして1億 Kr 程度かかるといわれている。課徴金の額は、県と市町村(コミューン)の監督する施設についてはそれぞれ1500~16万 Kr, 150~5万6000Krとなっている。

##### 〔採取課徴金〕

石、砂利、砂、泥、土等を採取する活動に対しては、それを監督・検査するための課徴金が課せられている。課徴金は石灰石4öre, その他26öre (いずれも1トンあたり) となっていてコストを完全に回収することはできないが、採取申請者の数を抑制するという点では効果があるといわれている。

##### 〔化学製品・殺虫剤課徴金〕

1985年に特別の化学製品管理局が設けられて、その費用を化学製品の生産者、輸入者への課徴金でまかなうよう決められた。1987年7月1日以降、年間の課徴金は5000Krで、年1000kg以下の生産物・輸入品はそれぞれにつき400Kr, それ以上の生産物・輸入品はそれぞれにつき800Krである。

##### 〔自動車排気ガス規制課徴金〕

1988年7月1日から、新車1台につき75Krの課徴金が課せられるようになった。その収入でもって自動車排気ガス法に基づく監督・管理・検査の費用をまかなう。課徴金は生産者ないしその代理人から徴収される。

##### 〔CFC (フロン) 課徴金〕

オゾン層と気候に影響を与える CFC (フロン) 排出を減少させるために、

冷・暖房設備を生産し、とりつけ、修理する等の仕事をする人に特別の資格が要求されるようになった。資格を得るために教育をうけ試験に合格しなければならない。資格認定証は500Kkrである。監督のための費用として、最初2年分6200Kkr、それ以後は年3400Kkrが課せられる。

〔環境破壊保険〕

これは課徴金ではないが、強制保険なので課徴金と似たような役割を果たしている。1989年7月1日に大きな保険会社を引受け手としてつくられた。被保険者は環境保護法に従って許可を得た人や申告をした人達、つまり環境に危険を及ぼすような活動をする人達である。保険料は、雇用者数で測った仕事の規模と種類によって異なる。一般に1000~10万 Kkr 程度である。

6 課税額の差別化

〔ガソリン税 (Bensinskatt)〕

1986年以降、無鉛ガソリンと有鉛ガソリンの間に課税額の差別が設けられ、今日ではその差違は大きくなってきている。1991年7月1日以降、無鉛ガソリンと有鉛ガソリンにはそれぞれ(1ℓあたり)2.37Kkrと2.68Kkrのガソリン税が課せられている。

〔ディーゼル燃料 (Dieselolja) への課税額引上げ〕

前述したように、キロメートル税が廃止されるのに伴い、ディーゼル燃料への課税額の引上げが提案されている。課税額の引上げは、クラス2とクラス3のディーゼル燃料に限って行われ、しかもキロメートル税の税収と同額になるように計算された結果、1ℓあたり1.40Kkrの引上げとなる予定である。

その結果、ディーゼル燃料に対する諸税(CO<sub>2</sub>税、一般エネルギー税、ディーゼル燃料税)の合計額は下記のとおりとなる(いずれも1ℓあたり)。

- クラス1 (トラクター燃料等).....1.01Kkr
- クラス2 (上質ディーゼル燃料).....2.61Kkr
- クラス3 (並のディーゼル燃料).....2.86Kkr

クラス2とクラス3のディーゼル燃料に対する課税額は以前とくらべると2

表 7-5 自動車税改正案 (普通乗用車)

現 行	改 正 後	
0~900kg 355Kkr 901kg~ (445+90n)Kkr	ディーゼル車以外の車	
	0~900kg 355Kkr 901kg~ (445+90n)Kkr	
	1992年以前の車	0~900kg 710Kkr 901kg~ (890+180n)Kkr
	ディーゼル車	それ以外の車
		0~900kg 1,420Kkr 901kg~ (1,780+360n)Kkr

(注) nは100kg増えるごとに1増える。

倍近くにアップしたが、それでもガソリン車とくらべるとディーゼル車の方が有利な税制となっている。

〔自動車税 (Fordonsskatt)〕

この税も、キロメートル税の廃止にもなって、1993年7月1日から、もっと環境政策に合致した税に改正するように提案されている。提案が実施に移されると、とくにディーゼル・エンジンの普通乗用車が重課されることになるので、普通乗用車に対する税制改正案を示すと表7-5のようになっている。

〔自動車売上税 (Försäljningsskatt på fordon)〕

新車を購入したときに課せられる「自動車売上税」も1992年7月1日から、表7-6のように環境に対する影響度に応じて課税額に差別が設けられた。しかし「自動車売上税」自体が効率の良い自動車への買い替えを阻害しているという批判もないわけではない。

表 7-6 自動車売上税

従来	1992年7月1日以降					
(3.5t車まで)	クラス1	1994年のカリフォルニア基準をみたす乗用車、軽トラック(3.5t以下)→従来より4000Kkr減税 1996年のEU基準と、より厳しい騒音基準をみたすトラックとバス→従来通り				
	クラス2	1994年の合衆国基準をみたす乗用車、軽トラック→従来通り 1996年のEU基準をみたすトラックとバス→ <table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>7t未満</td> <td>6000Kkr</td> </tr> <tr> <td>7t以上</td> <td>2000Kkr</td> </tr> </table>	7t未満	6000Kkr	7t以上	2000Kkr
7t未満	6000Kkr					
7t以上	2000Kkr					
6.40Kkr/kg	クラス3	その他の乗用車と軽トラック→従来より2000Kkr増税 1993年のスウェーデン基準をみたす→ <table style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>7t未満</td> <td>2000Kkr</td> </tr> <tr> <td>7t以上</td> <td>6500Kkr</td> </tr> </table> トラックとバス	7t未満	2000Kkr	7t以上	6500Kkr
7t未満	2000Kkr					
7t以上	6500Kkr					

表 7-7 環境関連税の税収見込み (1992/93年度)  
(単位: 100万 Kr)

[エネルギー関連税]		46,452
CO <sub>2</sub> 税		10,312
うち		
石油	4,779	
石炭	1,958	
天然ガス	159	
LPG	129	
ガソリン	3,287	
硫黄税		552
国内航空輸送税		170
NO <sub>x</sub> 排出課徴金		0
キロメートル税		3,235
一般エネルギー税		10,836
うち		
燃料	4,176	
電気税	6,660	
水力発電加算税		946
原子力発電加算税		141
ガソリン税		14,413
自動車税		4,100
自動車売上税		1,660
エネルギー特別税		87
[その他の環境税]		388
飲料容器税		115
電池課徴金		17
化学肥料・殺虫剤課徴金		181
行政費用課徴金		75
[合計]		46,840
[歳入額合計]		403,353

といえるかもしれない。実際、ごみや下水に対する利用者課徴金、電池課徴金、化学肥料・殺虫剤課徴金等は金額が低いこともあって、目にみえるほど大きな抑制効果はみせていない。しかし文中にも述べたように、国内航空輸送に対する環境税や Pant システムと結びついた飲料容器税等はかなり成果をあげているので、(税・課徴金だけに頼るのではなくて) 体系的な環境政策が重要であると思われる。

#### 参 考 文 献

- 文中ではかなり多くのスウェーデン語文献を利用したが、ここでは英文の文献のみを記しておく。
- Bohm, Peter (1991), "Taxation and Environment: The Case of Sweden," Dec. (OECD への報告書).
- Ministry of Finance (1992), "Environmental Taxes and Charges in Sweden," April 1.
- Ministry of Finance (1992), "New System for Energy Taxation in Sweden," July 1.
- OECD (1992), "Room Document—Sweden" (Recent developments in Sweden as regards the integration of Economics and the Environment).  
(飯野靖四)

#### 7 環境に関連する税・課徴金による収入

以上のような環境に関連する税・課徴金による収入は1992/93年度(1992年7月1日~1993年6月30日)には表7-7のように見込まれている。それをみてもわかるように、環境に関連する税・課徴金による収入は、国全体の歳入(ここには借入金による収入は含まれていない)の10%強を占める程度で、しかもその大部分を「エネルギー関連税」が占めている。

したがって環境に関連する税・課徴金が環境政策の一部として社会経済に与える影響は、その収入による環境投資効果を別にすれば、それほど大きくない