

113 年第 6 次碳費費率審議會 會議紀錄

- 一、時間：113 年 10 月 7 日（星期一）上午 9 時 30 分
- 二、地點：本部後棟 1 樓 101 會議室
- 三、主席：施召集人文真
紀錄：羅健中
- 四、出（列）席單位及人員：（詳如簽到表）
- 五、主席致詞：略。
- 六、確認前次（113 年第 5 次）會議紀錄：經確認無修正。
- 七、討論事項：碳費費率方案（含一般費率及優惠費率）審議。
（出席委員意見摘要詳如附件）

決議：

- （一）經綜合考量我國溫室氣體減量現況、排放源類型、溫室氣體排放種類、排放量規模，以及國際碳稅、費制度現況與價格水準、不同碳費費率對我國總體經濟、物價水準及個別產業的衝擊影響等相關因素，多數委員達成共識，建議 114 年碳費費率如下：
 1. 碳費一般費率建議訂為新臺幣（下同）300 元/公噸二氧化碳當量。
 2. 碳費徵收對象實施中央主管機關核定之自主減量計畫，且符合「徵收對象溫室氣體減量指定目標」公告「附表一、行業別指定削減率」規定，所適用之費率（優惠費率 A），建議訂為 50 元/公噸二氧化碳當量。
 3. 碳費徵收對象實施中央主管機關核定之自主減量計畫，且符合「徵收對象溫室氣體減量指定目標」公告「附表二、技術標竿指定削減率」規定，所適用之費率（優惠費率 B），建議訂為 100 元/公噸二氧化碳當量。

(二) 就本次會議中部分委員所提其他碳費費率建議，本審議會將視自主減量計畫申請情形及其減量規劃，於114年檢討115年費率時，一併納入考量。

八、臨時動議：無

九、散會（下午1時15分）。

附件

「碳費費率方案(含一般費率及優惠費率)審議」出席委員意見摘要(按發言順序,考量本次審議會委員會議上所提出不同之費率建議,出席委員意見摘要將依委員意願,以具名方式呈現並公開。)

一、林委員彥廷：

- (一) 有鑑於技術標竿指定削減率應為多數產業可達成之減量目標,爰建議將優惠費率 B 訂為新臺幣(下同)300 元/公噸二氧化碳當量(CO₂e),並建議參照參考英國氣候變遷協議(Climate Change Agreement, CCA)費率模式,將優惠費率設定為一般費率之固定比例,此固定比例建議為 60%,即建議將一般費率訂為 500 元/公噸 CO₂e。
- (二) 現階段環境保護團體之共識為將一般費率訂為 500 元/公噸 CO₂e,優惠費率 A 訂為 150 元/公噸 CO₂e,優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e。將一般費率訂為 500 元/公噸 CO₂e,不僅可宣示碳費制度之減量決心,亦可增加減量誘因(一般費率及優惠費率價差)。
- (三) 若考量妥協方案,建議維持一般費率為 500 元/公噸 CO₂e,調降優惠費率方案。若比較優惠費率 A 訂為 100 元/公噸 CO₂e,優惠費率 B 訂為 150 元/公噸 CO₂e 之方案,及優惠費率 A 訂為 50 元/公噸 CO₂e,優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e 之方案,則傾向整體優惠費率較高者。

二、程委員淑芬：

- (一) 請說明本屆審議會任期並說明至任期屆滿前預計可召開幾次審議會?以保單預定利率審議為例,保險事業發展中心於每年 7 月召開審議會,就近 3 年數據檢討並研商後續年度建議利率。若本屆審議會後續仍有檢討並調整費率機會,建議勿過度癥結於起徵費率數額,俾利碳費制度即早實施。
- (二) 建議若欲設定較低起徵費率,應配套同步公告費率調升路徑,以明確提供價格訊號,並使產業瞭解初期低費率係為協助產業渡過低碳轉型陣痛期,後續長期費率仍將接軌西

元 2030 年國際碳定價水準。

- (三) 本審議會所執行產業衝擊影響評估係以國內生產毛額 (Gross Domestic Product, GDP) 及產業毛利率作為指標，然而毛利為營業收入扣除營業成本，未考量營業費用支出，因此難以完全反映產業實際財務狀況，爰建議未來可增加營業利益 (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization, EBITDA)、營業淨利及現金流數據供審議會參考，俾使整體評估更為周延。
- (四) 政策制度設計，應鼓勵與督促並進，以避免產業執行成果良莠不齊造成政策成效不彰，與其不斷憐憫被動缺乏學習與作為意願之產業，不如將政府資源優先支持積極轉型產業。
- (五) 為避免產業給予主管機關意見，僅為藉機爭取更多優惠，建議應視產業排放特性、減量技術成本及可行性，給予合理差別待遇。以排放源屬範疇一為主產業為例，因此類難以減量產業 (hard-to-abate industries) 轉型成本高且期程長，建議給予優惠配套措施，但若是排放源屬範疇二為主產業，可藉由購買或是設置再生能源於短時間內達成減量，則無須給予過多優惠措施。
- (六) 若碳定價水準遠低於電價，恐造成產業認為花錢即可取得排放權力，而喪失積極自主減量之意願，進而使碳費制度喪失功能。

三、楊委員曉文：

- (一) 建議審議會提供起徵費率區間予環境部核定，並建議同步公告費率調升路徑，以提供產業明確訊號。我國碳定價制度起步較晚，建議可以歐盟各階段管制經驗為鑑。歐盟於西元 2005 年第 1 階段管制時，因初期管制過於寬鬆，導致後續發現產業減量成效不彰，恐難以達成西元 2030 年減量目標 55%，爰後續於西元 2021 年第 4 次階段管制時，即加嚴管制標準並減少免費配額，也提升減碳技術的成效，加速驅動產業低碳轉型。

- (二) 碳定價制度除須考量如何達成淨零願景外，亦須考量如何提升產業競爭力，若碳費制度設計無法兼顧減量與產業發展，恐導致不利的影響。爰此，同意初期以低起徵費率給予產業低碳轉型緩衝，惟建議應建立產業自主減碳成效檢視機制，倘起徵費率無法有效驅動產業自主減量時，即須啟動審議會檢討費率是否需調整，以避免產業故步自封。
- (三) 現階段國際投資機構已將產業是否落實碳管理視為評估產業競爭力之要項，可預見未來產業是否申請自主減量計畫將成為投資人的決策參考準則。相較於碳費徵收對產業造成毛利減損影響，產業落實低碳轉型所帶來的國際投資機會或是供應鏈訂單機會應更可觀，建議我國碳定價制度應盡可能接軌國際，以符合國際資本市場相關永續評比要求。

四、委員：

- (一) 第 5 次審議會已初步建議，一般費率可訂為 300 元/公噸 CO₂e 至 500 元/公噸 CO₂e 區間，本次若將優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e 是否合理？
- (二) 碳費徵收之目的為減量，審議優惠費率時，應考量產業投入溫室氣體減量措施仍需付出之成本。
- (三) 我國高碳洩漏事業認定原則與歐盟是否有異？考量高碳洩漏風險事業可適用排放量係數值調整，判斷高碳洩漏風險事業雖非本審議會權責，仍建請環境部後續提供高碳洩漏風險事業涵蓋範圍，供本審議會費率審議參考。
- (四) 不建議以費率區間做為費率建議，建議優惠費率 B 可訂為 75 元/公噸 CO₂e，並建議本審議會儘早完成費率審議，以利碳費制度上路。

五、委員：

- (一) 若以淨利觀察碳費對產業的影響，依某公司溫室氣體盤查資料試算，如適用優惠費率 50 元/公噸 CO₂e 至 100 元/公噸 CO₂e，則所需繳交之碳費約 2 億元至 4 億元；若適用一般費率 300 元/公噸 CO₂e 至 500 元/公噸 CO₂e，其應繳交之

碳費已接近，甚至超過其稅後淨利，故徵收對象如欲適用優惠費率，亦需考量其執行自主減量計畫尚需投入資金。

- (二) 徵收碳費主要目的在創造減量誘因，故必須拉大一般費率與優惠費率的價差，才能激勵企業提自主減量計畫。如一般費率訂為 500 元/公噸 CO₂e、優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e，則優惠費率 B 與一般費率之比率約為 0.6，是否具有足夠的減量誘因？

六、楊委員志清（鄒副署長宇新代）：

- (一) 碳定價政策目的為協助國家達成溫室氣體減量目標，除應有相關配套措施協助產業加速減量，亦應考量產業景氣循環，以及執行減量投入之成本，故應訂定產業可負擔之合理費率，以助於減量目標達成，同時兼顧公正轉型。
- (二) 碳費徵收之目的為減量，我國產業之出口需與他國競爭，故費率應參考亞洲鄰近國家，包含日本、韓國等出口競爭國實質碳價水準，避免影響我國出口產業競爭力。
- (三) 我國石化、鋼鐵、面板、紡織等部分產業已面臨經營困境，為減少碳費對這些產業的衝擊，給予產業適應及轉型空間，避免造成關廠及勞工失業情形，且政府亦鼓勵企業給予勞工加薪，因而也增加了產業人事支出，故經濟部建議初期費率應相對較低，再依我國景氣情形動態調整，穩健審議費率，提供企業更多資金投入減碳。
- (四) 除了考量出口因素外，亦應考量內需市場衝擊，目前我國未向進口商品課徵碳價，故應研議我國碳邊境調整機制 (Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM) 作為因應，避免我國產業受到進口替代影響。
- (五) 部分產業欲達成溫室氣體減量指定目標具一定困難性，如受限於天然氣管線基礎建設不足等原因，短期內無法達成減量，建議優惠費率至西元 2030 年前維持定值，以配合自主減量計畫期程，使徵收對象規劃減量措施時有更高的可預期性。

- (六) 非高碳洩漏風險產業無法適用排放量調整係數值，故優惠費率 B 對其影響較強，建議費率審議時應考量非高碳洩漏風險產業的負擔能力，依環境部提供之會議資料，費率如訂為 300 元/公噸 CO₂e 至 500 元/公噸 CO₂e 之間，許多產業應無法負荷。
- (七) 除一般費率外，優惠費率建議亦可以費率區間做為本審議會建議，由本審議會委員提出各自費率建議，並提供費率區間供環境部做最後判斷。
- (八) 依環境部提供資料，費率訂為 100 元/公噸 CO₂e 時，已對產業造成一定影響，考量韓國高碳洩漏風險事業實質費率為 0 元/公噸 CO₂e、非高碳洩漏風險事業實質費率約 20 元/公噸 CO₂e；日本高碳洩漏風險事業實質費率約 15 元/公噸 CO₂e、非高碳洩漏風險事業實質費率約 60 元/公噸 CO₂e，故建議優惠費率 B 可考量訂為 50 元/公噸 CO₂e 至 70 元/公噸 CO₂e 之間，如此高碳洩漏風險事業實質費率為 10 元/公噸 CO₂e 至 14 元/公噸 CO₂e，已超過韓國並與日本相當。
- (九) 進行費率衝擊影響評估應同時考量對個體企業的影響，依目前公開財報的評估，大概有 3 成企業已面臨營運困境，如果優惠費率 B 超過 75 元/公噸 CO₂e，將對其造成明顯衝擊，且不利投入轉型，甚至造成虧損，進而影響勞工薪資及就業。
- (十) 一般費率建議可維持前次審議會所建議 300 元/公噸 CO₂e 至 500 元/公噸 CO₂e 範圍之間，供環境部核定；至於優惠費率 B 如無法達成共識，參考本次審議會上多數委員所提建議，可考量以一般費率 0.2 之比率為基準，建議訂於 60 元/公噸 CO₂e 至 100 元/公噸 CO₂e 範圍之間，亦提供環境部進行核定。
- (十一) 若優惠費率 B 為 100 元/公噸 CO₂e，將對近年受景氣影響、沒賺錢或已虧損的傳產業者形成巨大的財務壓力，故經濟部還是主張優惠費率能採區間價格，留供主管機關有最終政策裁量空間，並具體建議優惠費率 B 為 60 元/公噸 CO₂e 至 100 元/公噸 CO₂e 之間，接近日、韓實

際課徵價格，以確保國內廠商國際競爭力。倘若審議會最終仍決定優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e，經濟部明確表達以上不同意見，並請納入會議紀錄敘明。

七、趙委員家緯：

- (一) 第 5 次審議會已決議，建議一般費率及優惠費率以 2 年為一期，分階段進行調升，爰不同意將優惠費率維持為定值方案。
- (二) 對比高碳洩漏風險產業及非高碳風險產業之列管排放量數據，假設於高碳洩漏風險產業全數適用排放量調整係數值情境下，列管排放量較高之群體（高碳洩漏風險產業），收費排放量將低於列管排放量低群體（非高碳洩漏風險產業），顯示現階段高碳洩漏風險產業認定將造成不同行業間，列管排放量與收費排放量比例不一致。
- (三) 現階段收費排放量約為每年 6,000 萬公噸 CO₂e，假設以適用費率 300 元/公噸 CO₂e 計，產業每年須繳納碳費約為 180 億元，相較於電價調整造成產業成本增加數額少，故若電價調整未對產業造成嚴重衝擊，則未來徵收碳費更不可能對產業有顯著影響。其次，假設以適用費率 150 元/公噸 CO₂e 至 300 元/公噸 CO₂e 區間計，產業每年須繳納碳費總額約為 90 億元至 180 億元之間，相較於經濟部編列補助產業推動環境、社會和公司治理(Environmental, Social, and Governance, ESG)預算約 100 億元，其規模相當。再者，起徵費率不宜過低才得以維持溫室氣體管理基金有足夠預算可有所作為。最後，若起徵費率為 50 元/公噸 CO₂e 至 70 元/公噸 CO₂e 區間，恐造成日後接軌國際西元 2030 年碳定價水準時，各階段費率調幅過大，產業難以適應。綜上，適用費率 300 元/公噸 CO₂e 屬產業可負擔範圍，且可矯正政策過往過度補貼，維持溫室氣體管理基金預算收入數額，又考量技術標竿指定削減率應為多數產業可達成之減量目標，爰建議將優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e。
- (四) 為使碳費審議程序符合立法精神、保持碳費完整性，並避免以行政部門溝通協商取代專業委員會之審議職責及功能，

建議審議會應提供明確起徵費率數額，而非提供起徵費率區間予環境部核定。

- (五) 由碳費徵收對產業衝擊影響評估數據可知，假設於適用費率 300 元/公噸 CO₂e 且高碳洩漏風險產業適用排放量調整係數值之條件下，碳費徵收對毛利率影響約為 8%，遠小於產業近 5 年間景氣循環波動所造成毛利率波動，又第 4 次審議會業已確認碳費徵收對總體經濟影響衝擊甚微，爰建議應更重視不同費率情境對減量目標達成之驅動力及其他環境面向影響，例如：環境健全度、碳費收入後再投入減量措施推動或調適因應效用...等。
- (六) 現階段經濟部及工商團體主張費率研訂應參考主要貿易競爭國之實質碳價，惟據悉日本及韓國皆認為現階段碳定價過低以致於推動減量成效不佳，且兩國皆刻正研擬調升碳定價水準或減少免費配額，爰建議費率研訂應參考主要貿易競爭國之未來碳定價及配套制度，而非將現階段已驗證為錯誤之價格訊號奉為圭臬。
- (七) 難以接受將一般費率訂為 300 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 50 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e 之方案，若將優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e，預估碳費徵收數額將低於空氣污染防制費，爰建議將一般費率訂為 500 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 150 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e。
- (八) 建議可於費率方案中附帶決議，未來審議會將視歐盟碳邊境調整機制過渡期調整、主要競爭國家最新碳定價水準、國家自定貢獻目標達成情形及其他減量成效因子，檢討費率是否需調整。
- (九) 請於決議中加註本人之建議費率方案為將一般費率訂為 500 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 150 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e。

八、胡委員則華：

- (一) 起徵費率是自西元 2025 年 1 月生效適用（依西元 2024 年

整年碳盤查數據計算)，同年 5 月企業提報自主減量計畫，而第 1 屆審議會委員之任期是到西元 2026 年 2 月底，因此第 1 屆審議會委員在西元 2025 年應該沒有相關的產業減碳數據做為調整費率的參考，亦即到第 2 屆審議會才有相關數據及資料評估費率所帶來的影響。

- (二) 考量政策剛開始實施，變數較多，且可能需搭配相關配套措施，故建議起徵費率從低。第 5 次審議會已初步決議，建議西元 2030 年後費率可訂為 1,200 元/公噸 CO₂e 至 1,800 元/公噸 CO₂e，且以 2 年為一期分階段調升。如以西元 2030 年之一般費率 1,200 元/公噸 CO₂e 往回推 3 期，則西元 2029 年為 900 元/公噸 CO₂e、西元 2027 年為 600 元/公噸 CO₂e、西元 2025 年起徵之一般費率則可訂為 300 元/公噸 CO₂e。
- (三) 以一般費率 300 元/公噸 CO₂e 作為基準，再來看關鍵的優惠費率。優惠費率亦將分階段逐步調升，使徵收對象即早進行自主減量規劃，考量起徵費率如過高，可能造成產業轉嫁成本或因關廠導致就業問題，甚至影響我國產業競爭力等，都不是各界所樂見的。如初期費率較低，但釋放未來費率較高甚至取消優惠費率之訊號，則能促成產業提早減碳及轉型，甚至因轉型而找到商機，政府亦能觀察徵收對象後續減量情形及對社會各界的影響來調整，會較有彈性，因此建議將優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 50 元/公噸 CO₂e，介於日本、韓國以及新加坡之間。

九、黃委員叔娟：

- (一) 附議優惠費率 A 訂為 50 元/公噸 CO₂e、優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e 之建議，考量達成適用優惠費率 A 之「附表一、行業別指定削減率」指定目標難度較高，應較多產業以達成適用優惠費率 B 之「附表二、技術標竿指定削減率」為目標，為使我國碳費制度儘早起步並使徵收對象投入減量措施，且依環境部之會議資料，費率訂為 100 元/公噸 CO₂e 時，已對部分產業造成影響，故亦建議溫室氣體管理基金支用或經濟部後續可針對受影響產業提供輔導減碳之相關措施。

- (二) 本次會議資料所載國際碳定價現況，與第 2 次碳費費率審議會之資料數據有落差，建議補充完整資料來源及引用日期，以避免外界誤解。

十、委員：

依環境部會議資料，費率訂為 100 元/公噸 CO₂e 時，已佔「光電材料及元件」產業近 5 年平均毛利率 10% 以上，該產業以外銷為主，100 元/公噸 CO₂e 高於韓國之碳定價水準，可能影響其國際競爭力，建議考量該產業特性給予相關協助之配套措施，以協助其投入減碳。

十一、卞委員中佩：

- (一) 碳費徵收對產業毛利率衝擊影響雖為審議重要考量因素之一，惟影響產業毛利率因素甚多，難以通盤考量，因此建議審議時應著重於一般費率及優惠費率價差是否足以創造可驅動產業提出自主減量計畫申請之誘因。
- (二) 以某產業為例，假設其適用一般費率為 300 元/公噸 CO₂e，則其每年所需繳納碳費約為 66 億元，若其適用優惠費率為 100 元/公噸 CO₂e 且適用排放量調整係數值，則其每年所需要繳納碳費約 4.4 億元，對比該產業承諾達碳中和所需總投資預算須達 1.18 兆元，一般費率及優惠費率所計算出來之所需繳納碳費差值甚小。此外，考量第 5 次審議會已決議，西元 2030 年之碳費費率將接軌國際碳定價水準，若起徵費率過低將造成後續各階段費率調幅過大，產業恐難以適應，爰建議將一般費率訂為 500 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 150 元/公噸 CO₂e，以增加產業提出自主減量計畫申請之誘因（一般費率及優惠費率價差），並避免後續費率調整幅度過大造成產業適應不良。
- (三) 原則上可接受最後審議會決議費率方案為將一般費率訂為 300 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 50 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e 之方案，惟建議加註基於對前揭方案成效有所疑慮，爰提出將一般費率訂為 500 元/

公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 150 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e 之方案，作為後續審議會檢討費率時之優先考量。

十二、委員：

- (一) 我國碳定價制度相較國際起步較晚，受限於我國產業活性，若要直接接軌國際碳定價水準恐有困難。產業經營須同時面臨景氣循環、國際競爭、成本控制等挑戰，無論是電價調整或是課予稅費，無論幅度大小，對於產業皆為成本增加。
- (二) 第 5 次審議會已決議，西元 2030 年目標費率將接軌國際碳定價水準，因此產業皆已明確瞭解未來 5 年價格訊號，並將作出相應決策。若產業有意願投入低碳轉型，考量減量措施執行並非一蹴即可，且碳費徵收係為警惕產業重視碳管理並落實自主減量，故應由較低起徵費率著手，以提供產業資金空間及時間轉型。況且，受制於國際資本市場及供應鏈要求，無論碳費是否開徵，產業都皆投入自願性減量。爰此，建議將優惠費率 A 及優惠費率 B 分別訂為 50 元/公噸 CO₂e 及 75 元/公噸 CO₂e。

十三、吳委員明全：

- (一) 第 5 次審議會已決議起徵費率及西元 2030 年目標費率之區間，請問本次審議會是否就起徵費率明確數值進行審議，亦或是保留彈性提供費率區間予環境部核定？
- (二) 依據法制作業程序規定，法規命令公告總說明內容並無實質法律效力，且氣候變遷因應法所賦予審議會權責，審議會僅得就其任期內費率進行審議，惟考量現階段提供明確價格訊號除可使產業即早規畫減量措施藍圖，亦具有政策宣示性意義，爰建議本次審議會同步規劃費率調整路徑，並將其納入費率公告總說明。
- (三) 建議若要設定較低起徵費率，則第 2 階段（西元 2027 年至 2028 年）一般費率應至少訂為 700 元/公噸 CO₂e 以上，且以費率調升幅度前大後小方式，接軌西元 2030 年國際碳定價水準。

- (四) 據悉產業願以近 4,000 元/公噸 CO₂e 於臺灣碳權交易所購買減量額度之主因，為希望藉由購買在地高品質碳權以提升產業形象，並納入永續報告書展現。本次碳權成交量為 5,888 公噸 CO₂e，相較於碳費起徵門檻 2 萬 5,000 公噸 CO₂e 低，顯示未來碳費開徵後，此成交價應非常態。

十四、范委員建得：

- (一) 基於歷次審議會數據皆為正確且具有科學依據，得以作為決策依據之推定，建議本次審議會應提供明確起徵費率數額，而非提供費率區間供環境部核定。
- (二) 碳定價為全球性動態議題，從起初僅為落實排放者責任，到現在各國開始思考如何鏈結整體經貿政策與國際碳定價制度。以美國加州為例，其碳定價政策透過鏈結總量管制與投資計畫(cap and investment)吸引全球綠色資金進駐並設定限制條件以避免漂綠。以歐盟為例，其最新管制指令有 18 個國家無法達成，顯示碳定價政策已逐步在地全球化。
- (三) 巴黎協定簽訂後，世界各國皆有義務達成溫室氣體減量目標，我國於施行碳定價政策時，不宜以保護產業競爭力為由裹足不前，亦不宜以道德主義綁架而導致制度窒礙難行。
- (四) 依據國際碳定價數據統計，我國若將一般費率訂於 300 元/公噸 CO₂e 至 500 元/公噸 CO₂e 之間，恰落於排序中間。以中國為基準，我國一般費率相較於北京低，但相較於其他 4 區域高。以日本為基準，雖其碳稅稅率低廉，惟近期東京交易所碳交易價格已達 18 元/公噸 CO₂e。爰此，各國碳定價政策為動態變動，綜合國內外各面向因素考慮後，應難以單一因素決定費率，而是需以追求社會最適化角度判斷。
- (五) 經濟部投入許多預算補助產業邁向淨零永續，若費率設定過低，將導致小排放源傾向直接繳納碳費而不落實自主減量。此外，參考臺灣碳權交易所近期發布減量額度交易價格約為 3,000 元/公噸 CO₂e，若費率設定過低，將造成碳權交易有行無市，亦會造成社會對我國碳定價制度感到困惑。
- (六) 巴黎協定簽訂後，跨國企業紛紛提升淨零與永續承諾，而

國際產業於決定是否於該地投資時，將綜合考量當地供應鏈或主要合作夥伴之能源供給結構、化石燃料占比、再生能源佔比及碳洩漏風險等因素。爰此，費率設定應不宜過高致使產業難以生存，並需搭配經濟部或有關單位提供協助產業自主減量之預算補助，使產業得以於肩負國際競爭力與碳費壓力下公正轉型。另建議於後續費率公告說明時，應加強說明費率訂定時，於經濟衝擊面之考慮及各部會之相應配套措施，以展現整體碳定價政策除環境面向，亦同步充分考量經濟及社會面向，並做出相應之配合與回應。

- (七) 同意初期以低起徵費率給予產業低碳轉型空間，惟應充分考量低起徵費率如何反應誘因，若將優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e，則建議一般費率訂於 400 元/公噸 CO₂e 或 450 元/公噸 CO₂e 以維持誘因（一般費率及優惠費率價差）。
- (八) 各國於計算排放量差距(emission gap)時，通常會討論減量承諾為條件式(conditional)或無償式(unconditional)，考量目前絕大多數委員期望採條件式減量承諾，爰建議先公告低起徵費率之條件，後於西元 2026 年初召開檢討會議，審視碳費制度執行情形、自主減量成效及前揭條件達成情形，並參酌經濟衝擊與國際碳定價政策執行動態，審議是否需調整費率以追求社會最適化結果。
- (九) 因審議會尚未取得起徵費率共識，爰建議比照大法官會議解釋模式，以多數委員同意方案決定起徵費率，並於決議中加註其他委員之保留意見，以詳實反映來自各種不同國家利益的意見表述。
- (十) 政策或是重要決議，應具有可究責性(accountability)，若於減量承諾為條件式之前提下，同意將一般費率訂為 300 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 50 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e，惟費率方案須將條件方案列出，並於西元 2026 年召開檢討會議，確認達成情形及審議是否需調整費率。
- (十一) 建議將一般費率訂為 300 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂

為 50 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e，並附加決議，若未來召開檢討會議需進行費率調整時，應優先考量將一般費率訂為 500 元/公噸 CO₂e，優惠費率 A 訂為 150 元/公噸 CO₂e，優惠費率 B 訂為 300 元/公噸 CO₂e 之方案。

十五、謝委員秉志：

- (一) 首先肯定環境部過去的努力，我國排放量佔全球總排放量占比，從過去約佔全球 1% 下降至目前 0.7%，從排放數據趨勢來看，世界總排放量持續上升，而我國排放量則維持於高原期，惟現階段排放量對比我國西元 2030 年國家自訂貢獻目標及西元 2050 年淨零排放承諾，仍有大幅精進空間。
- (二) 認同以終為始概念，西元 2030 年目標費率之重要性遠大於起徵費率，爰對各起徵費率方案皆可接受，惟應莫忘我國碳定價制度設計初衷，碳費徵收之目的是為促進實質減量而非財政工具，後續環境部應落實自主減量計畫審查及執行情形查核，善盡督導與輔導功能。
- (三) 考量本屆審議會任期僅至西元 2026 年 2 月底，建議於西元 2025 年底或西元 2026 年初召開成效檢討會議，審視自主減量成效及產業自主減量計畫申請及執行情形，審議是否需調整費率。
- (四) 建議未來費率調整制度可建立可預期之調整模式或是數值公式，而非單由審議會委員決議，以減輕審議會委員所受輿論壓力，並增進社會大眾對費率調整之接受度。

十六、游委員萃蓉：

要鼓勵產業投入低碳轉型，提升產業競爭力。

十七、劉委員興宗（書面意見）：

對於第 5 次審議會之初步共識，即將西元 2025 年一般費率訂於 300 元/公噸 CO₂e 至 500 元/公噸 CO₂e 之間，西元 2030 年目標費率訂於 1,200 元/公噸 CO₂e 至 1,800 元/公噸 CO₂e 之間，深表贊同，此費率區間係參考國際組織及各國家碳

定價政策及水準，並考慮我國產業之經濟影響評估後，所達成之初步共識，並期望本次審議會可依上述之區間，達成起徵費率訂定之共識及決議。

十八、劉委員仲恩（書面意見）：

- （一）高度同意第 5 次審議會所達成之初步共識，西元 2025 年一般費率宜訂於 300 元/公噸 CO₂e 至 500 元/公噸 CO₂e 之間，援引工商時報近期社論：「經濟學理告訴我們，優惠費率若要形成強大誘因，則此優惠必須夠大，才能觸發產業積極行動；但需要提醒的是，若一般費率和優惠費率將有顯著差距，則一般費率的價格不宜太低」，以此原則為主要考量下，建議將一般費率訂於 500 元/公噸 CO₂e。此外，亦高度肯定審議會針對西元 2030 年目標費率作出建議，這將給予產業界明確的價格信號，作為往後投資評估之用。
- （二）坊間討論仍對於碳費未能與我國版本邊境調整機制同步實施有所顧慮，為此，環境部已經針對碳洩漏做出排放量調整，相關情況應不嚴重。國際上先進經濟體碳定價已流行多年，我國已經忽略外部碳成本過久，現下若沒有迎頭趕上國際潮流，將影響我國競爭力。期待經濟部也用綠色經濟的思維，不只把碳費視為成本，而將碳定價視為轉型的催化劑，勇敢跨出轉型的路。

十九、蔡副召集人玲儀：

- （一）本部於西元 2020 年委託倫敦政治經濟學院進行《台灣碳定價之選項》研究報告，建議我國初期訂定較低的碳費費率，並得考慮費率訂為 10 美元/公噸 CO₂e，同時訂定明確的分階段調升規劃，惟當時之研究背景尚未規劃有優惠費率之機制。
- （二）優惠費率 B 如以 10 美元/公噸 CO₂e 做為基準，仍應審酌對個別產業毛利率之衝擊及影響，且前次審議會亦已建議費率可以 2 年為一期分階段調升，亦可將其納入起徵費率訂定之考量。
- （三）本審議會係依據氣候變遷因應法規定審議費率，歷次會議

紀錄及審議內容皆對外公開，相關建議將作為未來費率審議之考量。

- (四) 前次審議會已初步決議建議西元 2030 年後之碳費費率，以及逐步調升之路徑，碳費相關子法已於 113 年 8 月 29 日訂定，為使碳費制度順利上路，本次審議會建議應完成起徵一般費率及 2 種優惠費率之審議，而委員於本次審議會所提出後續調升之費率，仍可同步進行討論及建議。
- (五) 碳費徵收對象為達成適用優惠費率 B 之「附表二、技術標竿指定削減率」指定目標，尚需投入成本進行減量，參考臺灣碳權交易所上架之自願減量專案，目前價格為 2,500 元/公噸 CO₂e 至 4,000 元/公噸 CO₂e，而購買再生能源憑證之費用換算可達 8,000 元/公噸 CO₂e，審議費率時建議將產業減量成本納入考量。
- (六) 綜整委員於本審議會提出之費率建議，建議各委員可考量優惠費率 A 訂為 50 元/公噸 CO₂e、優惠費率 B 訂為 100 元/公噸 CO₂e 之建議，而一般費率所建議 300 元/公噸 CO₂e、400 元/公噸 CO₂e 或 450 元/公噸 CO₂e 等，可再進一步討論尋求共識。
- (七) 依碳費徵收規劃期程，碳費徵收對象將於 114 年 6 月 30 日前提出自主減量計畫，屆時可確認有多少徵收對象提出，以及其個別係以「附表一、行業別指定削減率」或「附表二、技術標竿指定削減率」為指定目標，故本審議會 114 年召開會議時可再檢討及討論費率。

二十、施召集人文真：

- (一) 依氣候變遷因應法第 28 條第 3 項規定，碳費費率由本審議會依我國溫室氣體減量現況、排放源類型、溫室氣體排放種類、排放量規模、自主減量情形及減量效果及其他相關因素審議，而其他相關因素也依各委員歷次審議會時提出之建議，補充包括國際碳稅費制度現況與價格水準、鄰近亞洲主要國家碳定價政策制定背景及實施概況、以及不同費率對總體經濟、物價水準及個別產業的衝擊影響等。

- (二) 歷次審議會委員已達成共識應儘可能加大一般費率與優惠費率之差距，以提升經濟誘因，而優惠費率 B 預期為大部分徵收對象進行減量投資後主要實際負擔之費率，爰建議可先就優惠費率 B 進行討論。
- (三) 本屆審議會委員任期至 115 年 2 月 28 日，故本屆審議會於 114 年召開會議時，可檢視徵收對象自主減量計畫申請情形及其減量目標、成效等更多相關資料，進行費率檢討。
- (四) 前次審議會已初步決議建議之西元 2030 年後費率，將提供第 2 屆碳費費率審議會作為審議參考。
- (五) 各委員及其所代表機關、團體等，對費率之期待必然有一定程度之落差，建議各委員可參考彼此提出不同費率建議之依據及考量，儘可能取得最終共識，以達設立本審議會之目的。
- (六) 本審議會如以費率區間做為費率建議，將由環境部核定最終費率。
- (七) 碳費徵收對象如皆提出自主減量計畫並達「附表二、技術標竿指定削減率」指定目標，經環境部評估西元 2030 年可減少 37 百萬公噸 CO₂e，約相當於西元 2005 年排放量的 14%。
- (八) 與其他亞洲鄰近國家碳定價制度與碳價水準相比，我國碳費徵收對象如欲適用優惠費率，尚需投資減量措施以達到指定目標。
- (九) 考量本次審議會委員所提出不同之費率建議，本次會議紀錄各委員發言摘要將依委員意願，以具名方式呈現並公開。