

# 0919 參考資料

## 一、前言

氣候變遷因應法於 2023 年 2 月 15 日公布施行，以課徵碳費作為主要的碳定價政策，作為我國邁向 2050 淨零排放的手段之一。

根據世界銀行全球碳定價現況及趨勢發展報告，全球積極建立碳定價體系，顯示目前運用碳定價作為減碳工具，已經是世界的大勢所趨。運用碳稅、碳交易或者是碳費，能夠有效把減碳成本估算出來，同時達到透過以價制量的效果，有利促進產業轉型。

排碳定價及成本化，已是不可逆的趨勢，企業應隨時掌握法令最新發展，辨識自身排碳風險所在，繼而擬定減碳目標，並擬定執行減量計畫、使用再生能源，儘早妥善佈局規劃。

## 二、5 項原則

1. 碳交易市場機制與碳稅(費)機制都是具有相同性質的碳定價政策工具，為了達到減碳功能，要讓企業負擔碳成本的時候，應該以不重覆課徵為前提。也就是說，政府應避免碳定價工具疊床架屋，勿對同一排放源同時實施碳排放交易與課徵碳費。

2. 考量碳費徵收目的在促使業者加速減排工作，為有效達成減碳目標，政府在訂定碳費基準前，應多與產業溝通協商，讓企業有足夠時間準備因應對策，藉此減緩對社會經濟的衝擊。

3. 減碳(碳定價)應同時考慮產業國際競爭力，應掌握競爭對手國(尤其是日本與韓國)產業減碳實際成本負擔，進行國際競爭力的參考與比較，以兼顧環境永續與產業競爭力，才能將減碳造成的產業衝擊降到最低。

4. 碳費宜先低後高、滾動檢討，給予產業足夠調整時間。

5. 開徵碳費前，應針對不同費率進行產業衝擊影響評估。

## 三、碳費的問題與建議

1. 碳費若只由 500 家排碳大戶負擔，無助於達成 2050 國家溫室

氣體減量目標，分階段納入徵收對象，更會造成不同產業或同產業間業者的不公平競爭。建議環境部應比照金管會公布上市櫃公司永續發展路徑圖方式，儘速公布 2030 年前各階段碳費徵收對象、費率與期程，讓所有產業提早準備因應，將減碳成本納入長期經營成本考量。

2. 倫敦政經學院曾評估碳費的影響，以我國課徵碳費每噸新台幣 300 元推估，會減損一年 GDP 的 0.32% 以及造成物價上漲 0.62%。我國若將碳費訂在歐盟近一年來碳權的平均價格每噸 85 歐元（約新台幣 2,865 元），則會造成 GDP 折損 3.06% 以及物價上漲 5.92%。因此，須關注課徵碳費造成的通膨影響。

當排碳有價化，部分成本轉嫁到消費端，恐引發「綠色通膨」疑慮，未來政府在訂定費率時，應將消費者物價指數（CPI）影響納入考量，千萬不要因為徵收碳費導致物價高漲。

3. 課徵碳費以達減碳目標，會使碳排及用電多的產業如水泥、鋼鐵、塑化、造紙及光電產業，可能因成本增加而被迫減產或解僱員工。為緩和此種衝擊，並考量企業負擔能力及國際競爭力，建議應考慮仿照新加坡逐步調整方式，碳費費率應先低後高、分階段滾動檢討。

4. 鋼鐵、石化、水泥、造紙、紡織及半導體與面板顯示器等能源密集產業，經過政府鞭策早有減碳實績，未來減碳效果只會愈來愈困難，徵收碳費墊高經營成本，不利企業永續經營。由於廠商於 2005 年即參與工業局溫室氣體自願減量，進行投資設備汰換及製程改善，環保署設計碳費配套制度時，應一併考量廠商先期投入自願減量的成果。

5. 政府設計碳費時，關鍵是先評估計算特定費率之下存在多少減量潛力，而這個減量潛力，是不是足以達成想要的減量目標。同時，在這個費率下必然會對社會經濟帶來衝擊，是否讓排碳戶有足夠的調整時間和空間，亦是費率決定時的重要考量。

6. 碳費開徵第一階段 500 家企業所涉及的產業別，與 CBAM 管制的產業並未完全對攏，例如我國將半導體產業納入徵收碳費範圍，

但歐盟 CBAM 並未管制半導體等製品。再如我國中小企業多半不是第一波優先開徵碳費的對象，因此即便政府 2024 年開始收碳費後，出口歐盟的中小企業無法爭取抵減，會出現「想抵減的減不到、有繳費的沒有抵減壓力」的問題。

加上歐盟 CBAM 是針對產品來課徵碳關稅，但是台灣碳費機制的徵收方式，卻是針對企業整個組織，兩種機制的設計是完全不同的；將來台灣企業繳交碳費之後，宜未雨綢繆規劃未來到底要如何與歐盟 CBAM 對接抵減，加速使碳費課徵與國際規範接軌，避免業者產品出口至國外仍需繳納碳關稅，造成重複課徵情形。

#### 四、碳交易的問題與建議

由於我國目前仍是以「碳費」作為主要的碳定價政策，112 年 8 月台灣成立台灣碳權交易所，並無採用總量管制與排放交易，初期是先提供碳諮詢與培育人才，接著才開始交易國外碳權，待國內碳權子法完備，才會啟動國內碳權交易。

1. 以實務的角度來看，國際上不同的碳信用或減量額度平台彼此是存在競爭的關係，各自都在爭取額度持有者來自己的平台上架。因此，台灣碳權交易成功的關鍵，必須能夠與世界各地的額度持有者進行談判，才能順利取得國際額度來台上架。未來是否能提供足夠的誘因吸引國際額度上架，會是一項艱巨的挑戰。

2. 目前部分國家的碳權交易所提供碳權金融商品交易，但台灣碳權交易所規劃是作為碳權交易平台，而不是讓碳權成為金融商品。須要注意的是，此種規劃可能讓碳權交易所出現交易清淡、成交價格低廉的情形。

3. 碳交易的基礎在於碳盤查，以建立基準比較基礎，但台灣中小企業九成以上並無此基準數字，未來減碳實績如何認定，碳交易如何進行，尚有諸多疑慮需進一步釐清。~~如果大戶只罰不獎，中小~~

企業沒有比較基準，無法落實減碳實際效益，查驗量能不足也是未來亟待克服的問題。

4. 歐盟至今未曾表示可接受以買國際碳權等抵換機制，作為廠商出口歐盟可抵減 CBAM 的條件，建議碳權交易所應規劃與國際接軌的有效配套措施。

5. 政府應儘早規劃明訂國外碳權可抵國內碳費額度，以便企業完善短、中、長期減碳規劃。

## 五、結語

對於產業而言，對本身製程進行碳管理與製程升級與轉型，才能真正落實減碳。政府可參考歐、美、日等補貼措施較完善的國家，在執行淨零路徑規劃時，明確訂定相關研究與投資補貼政策，有助產業降低減碳成本、提高投資節能項目意願。同時可多面向輔導產業轉型，協助引介國內外產業技術，使產業與國際接軌，藉以推動綠色產業發展。

以大帶小、公私協力

2050 淨零是所有人的責任，應擴大普及一般民眾對於氣候變遷與節能減碳的基礎認知及影響。