

CBAM 新聞最前線

台灣因應進行式與歐洲面臨的瓶頸



CBAM 議題熱燒，業者紛紛急詢最新動態，台灣作為世界最早因應 CBAM 措施的國家之一，今明兩年將有重大進展。本文將彙整台灣法規因應 CBAM 的最新進度，並情蒐 CBAM 在歐洲面臨的挑戰，幫助讀者知己知彼並提早因應。

台灣環境部預告碳費徵收之三項草案

環境資訊中心公告，4月29日，環境部依據氣候變遷因應法預告「碳費收費辦法」、「自主減量計畫管理辦法」及「碳費徵收對象溫室氣體減量指定目標」三項草案，是建構未來實施碳費的配套機制，搭配一般及優惠費率，期望促使收費對象加快、加大減量腳步。草案中首度納入高碳洩漏風險係數，碳排放可打2折之餘，再享優惠。該草案已開放各界提供意見或修正建議給環境部作為修法參考。

根據該草案，碳費收費對象為「年排放 2.5 萬公噸二氧化碳當量」以上之排放大戶，但計算排放量時，可以扣除起徵門檻的 2.5 萬公噸。起徵門檻將逐步下降至 1.5 萬公噸，預計到 2030 年，起徵門檻將設為 1 萬公噸。企業將在每年 4 月底完成前一年度的碳盤查登錄，5 月底前繳交前一年度的碳費。

針對鋼鐵、水泥業等具有高碳洩漏風險的產業，還有過渡轉型措施。企業提出自主減量計畫申請後，若核准為高碳洩漏風險的產業，則能依碳洩漏風險係數，在初期享有碳費折扣，初期為 0.2，也就是排放量打 2 折。未來係數將逐步提高至 0.4、0.6。

此外，還可以享有減量後的優惠費率，但排放量就不能再扣除起徵門檻 2.5 萬公噸。

有關自主減量優惠制度，企業只要能達成指定減排目標，就可以提出自主減量計畫、享有優惠費率。指定目標將分兩大途徑，一種是參考科學基礎減量目標（SBTi），以 2021 年為基準年，設定各行業到 2030 年的減量目標，此種將給予較多優惠；第二種是以 2030 年國家自定貢獻 24% 為目標，設定不同排放型式的技術標竿指定削減率。

環保團體提出質疑，光是排放量扣除 2.5 萬噸的免徵額，預估要損失 37.5 億元以上的碳費收入，再加上碳洩漏風險係數給予折扣，將導致 300 億以上的碳費收入損失，有 6,000 萬噸以上排放量無須負擔外部成本。環境部雖配合歐盟排放交易的「免費配額」給予折扣，但國內碳費費率比歐盟還低，出口至歐盟的業者，仍將面臨額外的碳關稅壓力，恐怕會轉移至下游，如中鋼就會轉嫁給下游螺絲螺帽等中小企業，可能加劇產業及社會衝擊。環保團體呼籲未來碳費必須訂出較高費率，才具有實質減碳效益，希望環境部守住每噸 500 元起徵、優惠後每噸底價 300 元以上的界線。



5月7日，環境部舉辦第三次碳費審議會。環境部表示，台灣採行碳費，業者必須實施「自主減量計畫」才能取得優惠費率，即是強迫業者要減量，沒有減量就不適用優惠費率。會中有委員對於碳費費率收高或收低意見分歧，因此接下來會盡可能收集各方建議值，委託中華經濟研究院利用模型算出不同費率下，可能的減碳效果和消費者物價指數等經濟影響，相關評估資料也會公開給各界檢視。

因應 CBAM 2026 年前上路 台灣八大類工程將推減碳指引

此外，行政院公共工程委員會針對公共工程減碳目標，著手規劃採循序漸進作法。今年上半年將推出建材碳排強度資料庫，接著從設計面跟材料面下手，幫助公共工程減碳。終極目標是會推出八大類公共工程減碳指引，包含建築、軌道、水利設施、橋梁等建設，從設計面到施工都要符合減碳標準。另考量資訊機房相當耗電，台灣電力使用效率比國際還高，因此資訊機房雖不在八大類建設中，但也會推出減碳指引，在設計端就減少無效電力使用。

指引推出後具有強制性。指引就是作業手冊，連計算方式、施工面、設計面要怎麼做，都會訂出細緻的 SOP 讓機關跟業者依循。未來指引範圍可能再擴大到其他建設。公共工程的減碳指引可預期也將連帶強制性刺激台灣建築扣件業者必須完成製程減碳或推出低碳扣件產品。

歐盟進口商追溯碳排數據困難

挪威立恩威國際驗證公司 4 月 15 日發布新聞稿表示，在與客戶討論的過程中發現，進口商在採購並提交與其進口相對應的實際排放數據時遇到了許多困難，包括：

1. 他們很難追溯到製造貨物的第三國營運商
2. 第三國營運商很難根據新的 CBAM 方法確定實際排放量
3. 他們對從營運商收到的排放資訊的可信度沒有信心
4. 第三國營運商沒有採取必要措施來確定實際排放量
5. 他們選擇了最簡單的報告方式（預設值已預先填寫在 CBAM 過渡註冊表中）

CBAM 是否反將阻礙歐洲再生能源與綠電？

根據英國金融時報 3 月 19 日的報導，能源產業警告歐盟推出新的電力碳稅將導致歐洲二氧化碳排放量增加，並導致歐盟消費者的價格上漲。CBAM 還將會減少英國與歐洲之間的北海能源合作，並阻礙對再生能源基礎設施的投資。英國能源協會直稱：「CBAM 正在成為監管噩夢。」

顧問公司 AFRY 的分析指出，CBAM 可能會減少歐盟從英國進口的綠色電力，導致歐洲每年增加相當於 830 萬輛汽車的碳排量。考慮到歐盟和英國都有實現淨零排放的共同目標，這將弄巧成拙。研究

還表明，CBAM 對一系列碳密集型的產品徵稅，將顯著推高英國和歐盟之間透過互連電纜交易的電力價格。

丹麥輸電系統營運商 Energinet 表示，預計一旦徵收碳邊境稅，來自英國的電力進口將「大幅下降」。這將使歐盟更依賴國內生產，導致價格上漲以及使用天然氣發電。

CBAM 可能促使非發達國家面臨貿易中斷危機

4 月 26 日彭博社發布的報告指出，一些新興國家和發展中國家對 CBAM 提出了質疑。在第十三屆世界貿易組織部長級會議中，66 國呼籲歐盟和其他國家「不要實施單邊貿易相關環境措施，以免對貿易造成不必要的障礙」。由於缺乏對非發達國家的豁免措施或分階段實施，使 CBAM 受到批評。

2023 年有一項研究點出 CBAM 可能導致金屬產品業的全球出口量下降 0.29%，使鋼鐵業出口量下降 1.49%。南亞和中亞的出口將大幅下降，凸顯了嚴重依賴前述產業的經濟體可能面臨貿易的中斷。

瞎子摸象 資訊共享將至關重要

歐盟 CBAM 去年 10 月試行，至今台灣申報碳排的家數在全球名列第 5 名，顯示台灣企業對 CBAM 非常關注。台灣政府力拼在明年開徵今年度碳費，目前針對碳費的計算以及優惠費率，在與工商業者和環保團體進行三方角力，但未來台灣推出碳費的大方向已經底定。根據惠達採訪多家國內企業後的觀察，台灣扣件產業高度重視此議題，多數業者已進行減碳轉型，未來將積極配合國內規定與 CBAM 法規。然而在海外，CBAM 仍面臨許多挑戰，包括數據追溯困難、影響再生能源發展的隱憂，以及對非發達國家造成的貿易壁壘。面對 CBAM 前景，大家各自「瞎子摸象」。惠達將繼續積極關注 CBAM 最前線情資，期許透過資訊共享為讀者撥雲見日。■

新聞彙編：惠達編輯部

