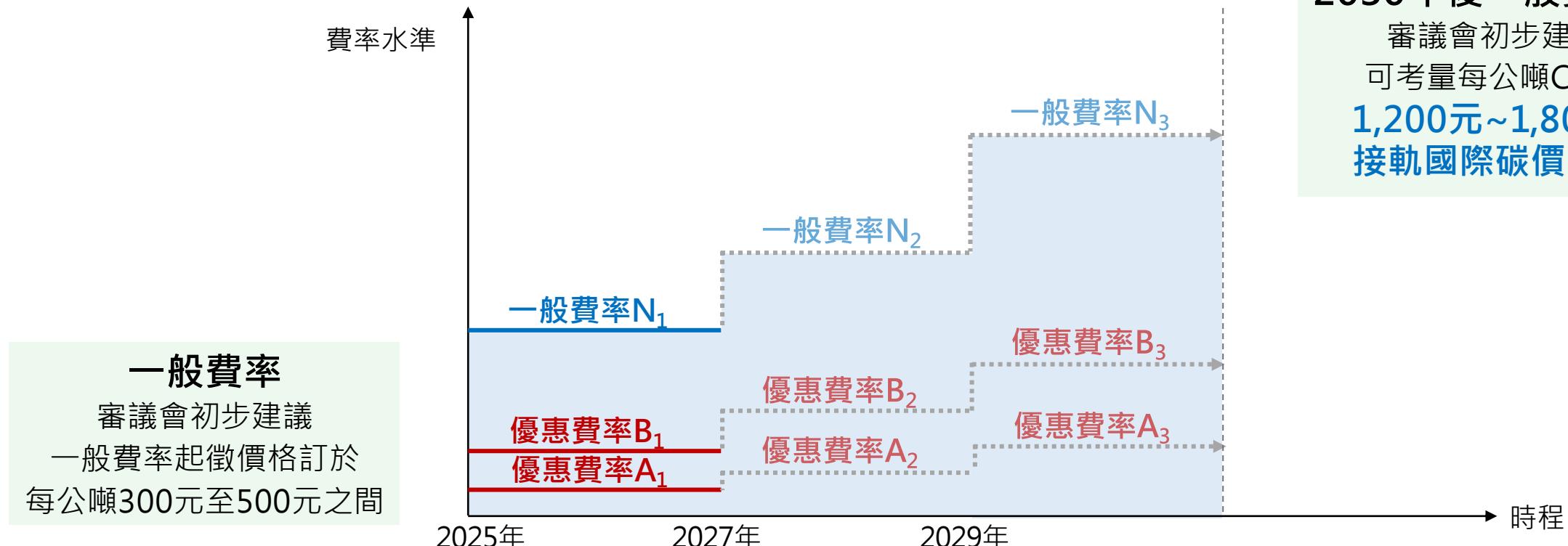


第五次費率審議會結論：



費率調升規劃 建議費率可以2年為一期，分階段進行調升

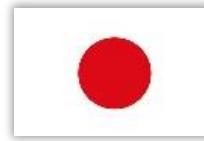
註：行業別指定目標適用優惠費率A
技術標準指定目標適用優惠費率B

第六次費率審議會結論：

113.10.7 第六次費率審議會

- 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：
 - 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。
 - 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。
 - 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、技術標準指定削減率**」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。
- 就本次會議中部分委員所提其他費率建議，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。

與亞洲鄰近國家碳定價機制比較



2021年排放量 (MtCO ₂ e)	1,168.1	638.9	297.0
平均化石燃料稅 (單位：新臺幣 元/公噸CO ₂ e)	881	962	331
碳定價實施後 排放趨勢變化	2012~2021年 ↓排放量下降16.6% 平均年減1.84%	2015~2021年 ↓排放量下降7.87% 平均年減1.31%	--
換算2030年NDCs相較 2005年變化	-44% (1)	-14% (3)	-23% ~ -25% (2)
碳價水準 (單位：新臺幣 元/公噸CO ₂ e)	64.7	2021年名目碳價：439.1 (實質碳價：約5.7)	一般費率：300 優惠費率A：50、優惠費率B：100 (實質碳價：推估約100以下)
碳定價制度 未來作法	<ul style="list-style-type: none"> 初期GX聯盟成員自願性參與ETS，未來也規劃走向強制性規範 規劃進口化石燃料課徵附加費（碳素賦課金） 	<ul style="list-style-type: none"> 包含檢討排放配額等數項改革方向 	<ul style="list-style-type: none"> 2028年啟動碳交易機制試行評估 2030年後參考國際碳價水準，訂於每噸1,200元至1,800元間

- 排放量資料：取自各國2023年溫室氣體排放清冊報告 (記錄2021年的排放情況)
- 「平均化石燃料稅費」係依據OECD實質碳價格(effective carbon rate, ECR)資料庫 2021年資料計算

碳費徵收費率建議方案

一般費率：300元

- 第5次審議會建議一般費率訂於每噸300元至500元之間。
- 參考倫敦政經學院「臺灣碳定價之選項」研究報告，建議以每噸300元作為起徵費率，並且有明確軌跡逐步提高碳費水準。
- 審議會建議，碳費採先低後高模式，以分階段調升為原則，建議**一般費率起徵價格訂為每公噸300元**，後續仍可再視自主減量情形、產業競爭力及國際碳定價水準逐年檢討。

優惠費率B：100元

- 優惠費率B 參考日本(約64.7元/公噸CO₂e)及新加坡(116.5元/公噸CO₂e)的碳稅起徵價格區間。
- 另考量產業層級衝擊影響評估，對行業毛利率影響不超過10%以上為原則
- 依衝擊評估結果，當費率為100元時，光電業(32廠)及鋼鐵業(33廠)毛利率影響已達10%，爰審議會建議**優惠費率B 起徵價格訂為每公噸100元**

優惠費率A：50元

- 考量適用優惠費率 A須符合之「行業別指定削減率」，係參考SBT精神，一般行業至2030年需達成42%之減量，目標具一定挑戰性。
- 盡可能擴大一般費率與優惠費率 A 的差距，鼓勵產業採行附表一的指定目標。
- 考量「行業別指定削減率」減量幅度約為「技術標竿指定削減率」之2倍，建議**優惠費率 A為每公噸50元**(優惠費率B的1/2)。

審議會建議之碳費對經濟及物價影響

- 碳費費率模擬評估結果顯示，徵收碳費對整體經濟及物價影響都不明顯。
在一般費率每噸300元到優惠費率A 50元的費率情境下，
對國內生產毛額(GDP)影響為0.009~0.12%，
對消費者物價指數(CPI)的影響則是0.006~0.08%
- 以一般費率推估，對房價的影響僅0.1~0.2%，碳費對房價的影響非常有限

單位：百分點	一般費率：300元	優惠費率B：100元	優惠費率A：50元
GDP 影響	↓ 0.1202	↓ 0.0181	↓ 0.0091
CPI 影響	↑ 0.0806	↑ 0.0121	↑ 0.0061
房價成本影響	↑ 0.112~0.262	↑ 0.009~0.022	↑ 0.005~0.011

註：碳費第一階段並不就營建業課徵，營建成本主要受到上游被課徵原物料成本轉嫁之影響；評估時假設成本全部轉嫁、且營建成本占房價組成的15%~35%來進行推算。

企業每年要繳多少碳費：試算情境

排放量	不減碳 (每噸300元)	提自主減量計畫 (達技術標竿)每噸100元		提自主減量計畫 (達行業別目標)每噸50元	
		非高碳洩漏行業	高碳洩漏行業排放量調整	非高碳洩漏行業	高碳洩漏行業排放量調整
1,000萬 公噸CO ₂ e/年	29億9,250萬	9億9,750萬	2億	4億9,875萬	1億
100萬 公噸CO ₂ e/年	2億9,250萬	9,750萬	2,000萬	4,875萬	1,000萬
10萬 公噸CO ₂ e/年	2,250萬	750萬	200萬	375萬	100萬
5萬 公噸CO ₂ e/年	750萬	250萬	100萬	125萬	50萬

註：
 500萬噸以上 計4廠
 500~100萬噸 計19廠
 100~10 萬噸 計178廠

10~5萬噸. 計183廠
 5 ~2.5萬噸 計116廠



後續法制作業程序



碳費對物價影響不明顯

- 113年7月5日第4次碳費費率審議會已針對不同費率影響進行模擬評估，顯示**碳費對總體經濟及消費者物價指數所造成的影响均不明显，不致造成通膨**。
- 因應近期媒體報導有不動產相關業者宣稱徵收碳費可能造成房價上漲，經**評估碳費對建築成本影響小於1%**，環境部呼籲應以科學證據評估及理性討論。

氣候署減碳專線



專線電話

(02)2322-2050

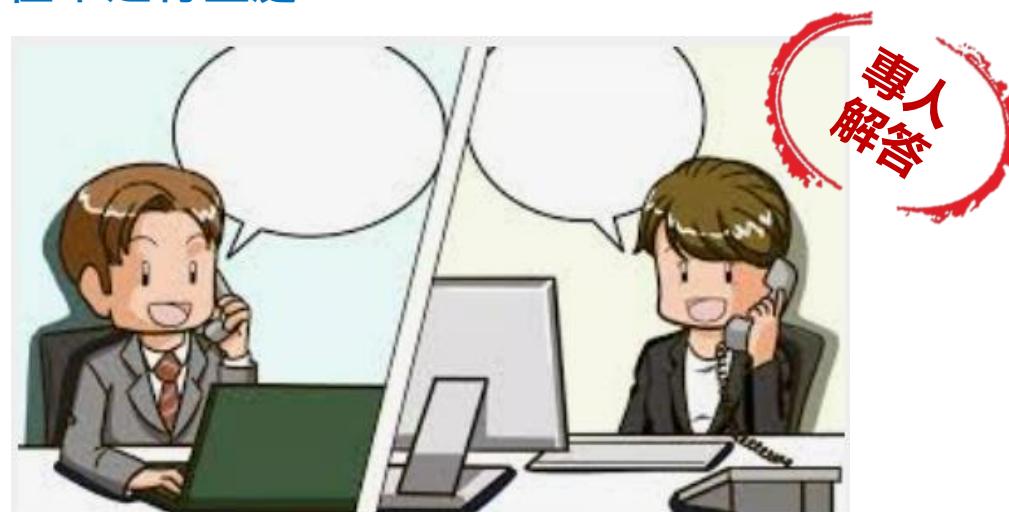


電子信箱

netzero@moenv.gov.tw



民眾如聽到相關不實訊息，可透過**氣候署設立之減碳專線及電子信箱**，提供訊息來源，我們會**轉交**給相關的單位來進行查處。





05 碳費支用及政府輔導資源

加大減碳力道的輔導資源



經濟部



輔導措施

碳費課徵對象

措施① 接軌碳費制度

所有企業

措施② 深度節能推動計畫

措施③ 提供減碳診斷輔導

措施④ 政府補助資源

措施⑤ 低利率貸款

措施⑥ 減碳租稅獎勵

環境部



碳費收入專款專用

執行面

排放源檢查、執行溫室氣體減量、平台帳戶管理、碳足跡管理、國際事務及公正轉型等

減量面

補助、獎勵溫室氣體減量工作及研發

調適面

氣候變遷調適之協調、研擬及推動

教育面

氣候變遷及溫室氣體減量教育及宣導

其他

其他有關氣候變遷調適研究及溫室氣體減量

碳定價將成為臺灣綠色成長新動能



綠色成長基金

爭取國發會國發基金，以100億元成立『綠色成長基金』。由環境部依據減碳量決定投資對象，以帶動國內淨零相關新興產業，加速減碳。

綠色金融創新

與金管會合作，與經濟部爭取保險業及金融業資金長期投入我國各產業深度節電、淨零措施與資源循環產業，以加速我國淨零與環境永續。

臺灣淨零基金

結合國內外減碳需求，與國內高碳排業者、創投業者、金融機構及能源業者合作，獲得國際級減碳新技術及實質減碳量者為標的物，協助全球及台灣減碳的加速推動。



| 06 碳費及碳邊境調整機制

國際碳邊境調整機制

歐盟 | 2023年10月起為過渡期，進口商依申報義務執行規章進行申報。

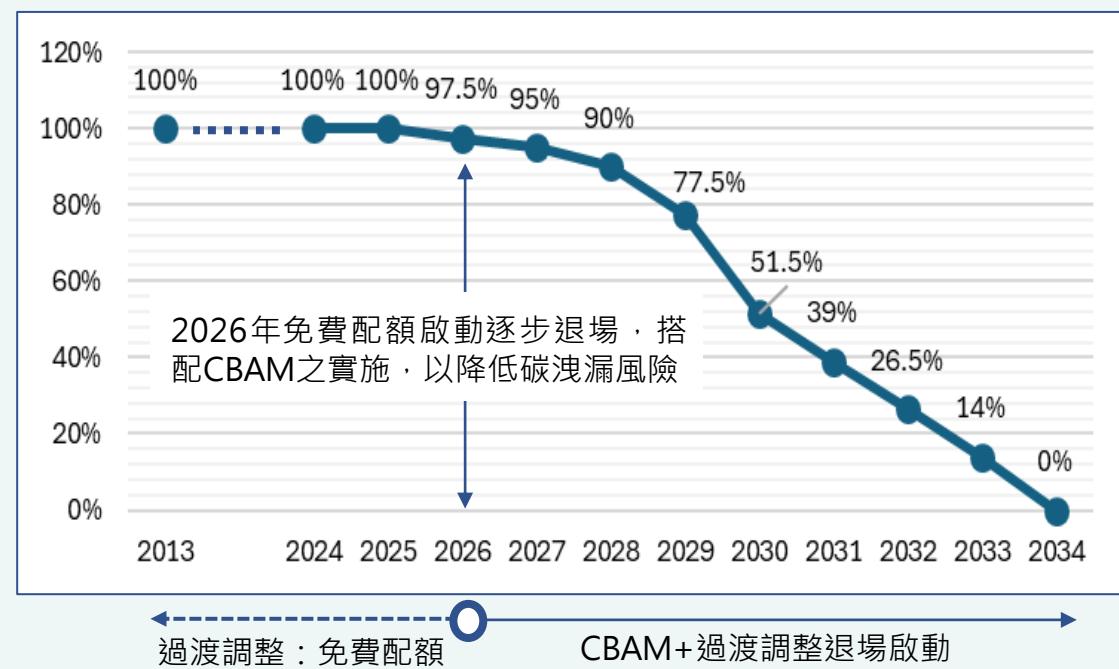
2026年起正式實施，進口商必須透過購買CBAM憑證進行財務調整，以平衡碳成本。

英國 | 今年6月起進行公眾諮詢意見，預計2027年上路

歐盟CBAM憑證扣減規則

- 1) 產品在歐盟有免費排放額，CBAM憑證會相應調整。
- 2) 產品在生產國已實際支付碳價(碳稅、碳費、ETS)，可提出證明文件予以扣除。

- 產品在我國繳交的碳費確認屬已支付碳價，可以扣除，惟歐盟的扣減調整計算方式尚未公布。
- 2025年起我國碳費徵收對象碳排放量將納入計價

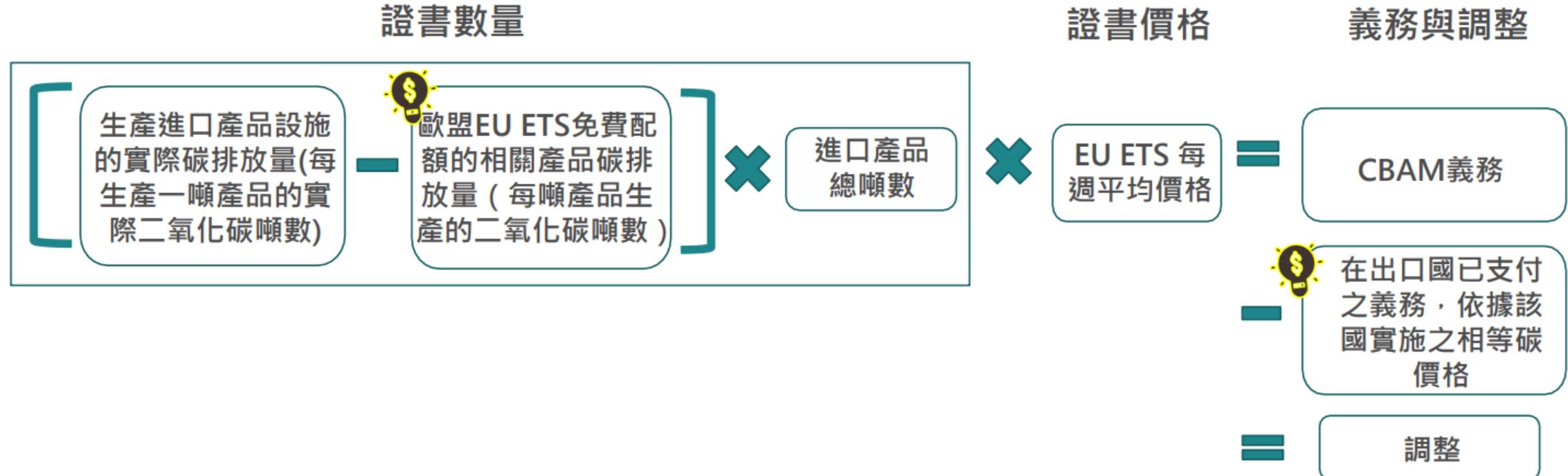


歐盟CBAM 實施作法



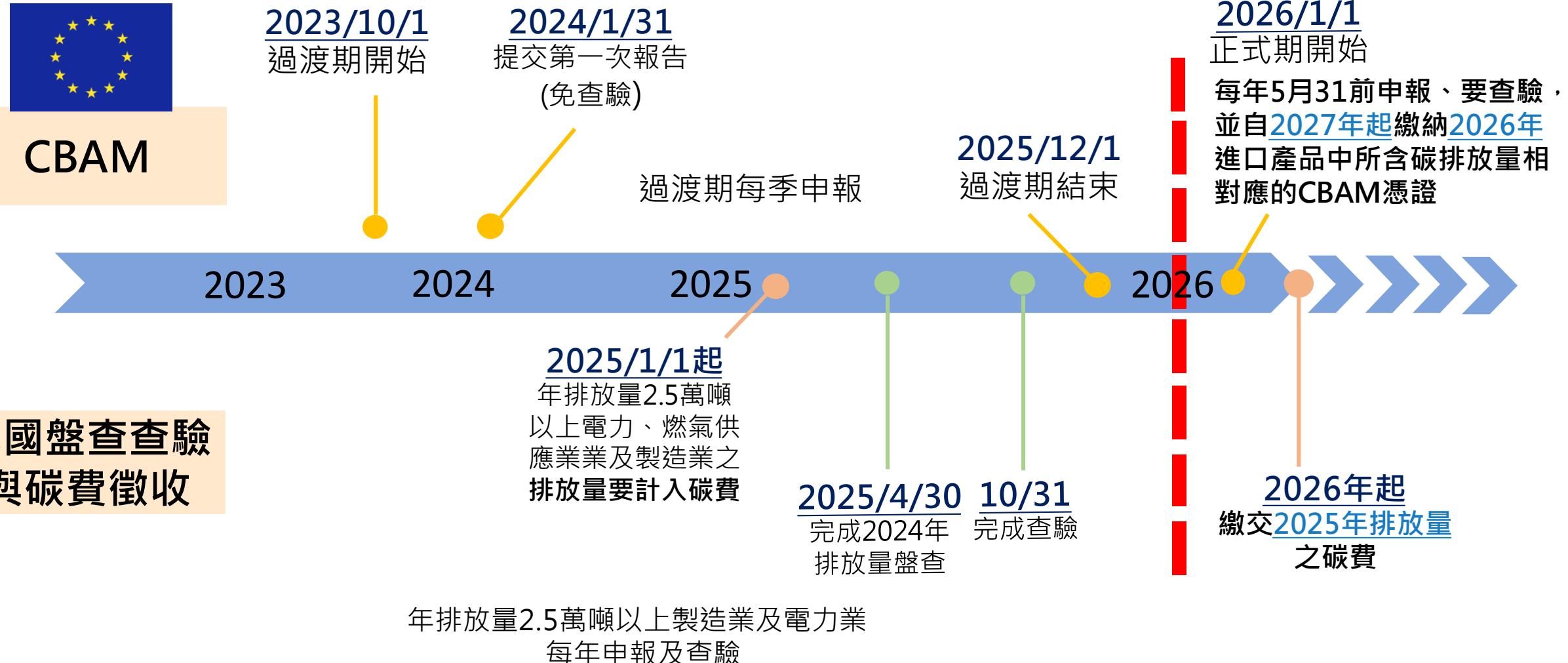
- **列管產品類別**
 - 歐盟為臺灣第四大出口市場，依2022年關務出口資料，我國輸歐屬CBAM列管產品共179項，主要為鋼鐵、鋁及其製品，例如鋼鐵材料、扣件（螺釘與螺栓）。
- 2023年10月1日起為過渡期，須依照**CBAM過渡期申報義務執行規章**進行申報。
 - 申報人為**歐盟進口商**，未依規定申報，每噸罰10~50歐元。
 - 申報所需資料，包括工廠及產品基本資料、製程(例如粗鋼是來自電弧爐或轉爐)、產品碳含量、已支付的碳價...等由製造業者提供。[製程是指以何種製程生產，例如粗鋼是來自電弧爐或轉爐，並非列出詳細製造程序。]
 - **複雜產品**(例如螺絲)須將生產過程中使用原物料數量、原物料碳含量及支付碳價納入加總計算。
- 2026年1月1日正式實施，進口商必須在每年5月31日前申報並繳納**前一年**進口產品中所含碳排放量相對應的**CBAM憑證**數量。
 - 產品碳含量須經歐盟認可之查驗機構查證。
 - CBAM憑證扣減規則: (1)該產品在EU ETS 有**免費排放配額**，CBAM憑證會相應調整；(2)該產品在**生產國已實際支付碳價(碳稅、碳費、ETS)**，可提出證明文件予以扣除。

歐盟CBAM 調整計算方式



- 扣抵的詳細規定需待明(2025)年中「第三國支付的碳定價如何扣減」及「EU ETS之下免費核配與CBAM制度調和」等細則公布。

歐盟CBAM 實施時程



強化碳盤查與查驗

- 已依氣候變遷因應法完成修訂「溫室氣體排放量盤查登錄及查驗管理辦法」及「溫室氣體認證機構及查驗機構管理辦法」
- 年排放量2.5萬公噸CO₂e 以上電力業及製造業應依規定盤查及查驗。
- 經濟部持續擴大輔導中小企業碳盤查
- 增加查驗機構量能

實施碳定價

- 「碳費」屬CBAM 可扣減碳價之一。
- 環境部對於年排放量2.5萬噸以上之電力、燃氣供應業及製造業徵收碳費。**2025年起，排放量將被納入碳費徵收計算，並於2026年繳交。**

降低產品碳排放

- 結合碳費徵收機制，提出轉換低碳燃料、採行負排放技術、提升能源效率、使用再生能源或製程改善，加快加大減量。
- 「以大帶小」，透過1+N碳管理模式，帶動供應鏈加速減碳。

推動臺版CBAM因應作法



- 全球75個實施碳定價國家或地區，僅**歐盟**已先實施排放交易後才啟動**CBAM**，目前還在申報試行、2026年才會正式實施。
- 我國碳費制度將在114年1月1日開始實施，已透過排放量調整係數（第一期為0.2）進行高碳洩漏風險對象之排放量調整，以維護我國產業的國際競爭力。
- **臺版CBAM之因應策略：**
 - 1) 參考歐盟作法，規劃將**先從高碳洩漏產品之碳排放強度申報開始**。
 - 2) 本議題涉及層面廣泛，目前相關配套措施（包括申報方式、對象、所涉法規及各國做法等）正在評估討論中。

結語



- 全球已有75個國家或地區實施碳定價制度，各國因對於碳定價政策工具的採用、實施與設計過程所面臨的挑戰與經驗有所差異，導致所實施之碳定價制度皆有不同。
- 為接軌國際碳定價制度，我國碳費參考歐盟、日、韓、新加坡等國家碳定價制度設計兼顧產業國際競爭力，協助產業低碳轉型。
- 我國碳費制度是經濟誘因，不是財政工具，以減量為出發點，兼顧過渡轉型；碳費制度上路後，我國正式邁入碳定價時代，未來將結合公私部門資金，成為臺灣綠色成長新動能。

簡報結束



碳費是經濟誘因，不是財政工具
以減量為出發點，兼顧過渡轉型

環長：開啓綠色金融 帶動投資

彭啓明表示碳費收入會放大使用，下一步啓動三大基金，爭取保險、創投等投入。

記者邱國樞／台北報導

據費華申公布後，環境部長彭時明昨（8）日回應外界對該費的不滿意，認為「這是一個沒有人審議的結果」，但該費只是碳定價制度的第一步，接下來會積極啟動綠色金融，今年陸續啓動三大基金，帶動保險、創投等綠色投資。

彭啓明接受本報專訪時表示，擬定期時或為台灣核在克服執行上的問題」，近兩方案後也會對外公布。

色成長新動能。下一步就是要推動綠色金融，將碳費收入60億元放大為600億元來使用，推動綠色產業發展。同時，爭取國發會的滿額獎金，明年將獲得100億元成立「綠色成長基金」，藉費補內裡零相關新創產業。舉例來說，像是已經已被國際認可為乾淨能源，開發創紀能源電池的新技術就有機會成為投資對象。

最後，新投公會更主動相中淨零商機，希望可以結合國內外減碳需求，與國內高股東業者、金融機構、底層業者合作，主動評估參與各類減碳技術，加入台灣國際級公司在全球減碳策略布局，加強淨零策略推動。同樣也希望今年底可以推動新方案，帶動更多綠色投資。

環境那碳費費率審議會第一公聽會將於6月、經濟部

其次，相中我國保險業海外30億資金，環境部與企管會合作，與經濟部爭取保險業與企管業資金民銀投入，我國各產業深度節能、淨零與資本循環產業。「目前環保產業界、環保公民團體、專家學者都陸續表示不滿意。對此，彭勝明強調，「碳費一開始就註定是沒有人會滿意的結果」，但「找到平衡點就是最好的結果」。



破費下一步，啓動綠色金融

項目	綠色搖籃基金	綠色金融推動	台灣零碳路
目標	推廣減碳製造 零投資製造、 推動零碳轉型 產業	與各管委會經 濟部合作，讓 資金投入產業 深層節電	擴大創投、 團購減碳 新技術、推 廣民間減碳
預估規模	100億元	估員中	估員中
資本來源	綠能基金	保育業與金融 業	國內減碳投資
推動時程	2025年元旦	今年內	今年內

廣博財政部長彭勳明表示，將積極推動綠色金融，帶動保育、減碳等綠色投資。 記者蕭俊宏／攝影

面對新的制度，環境部致力於降低外界因未知、惶恐產生的害怕。鄭啓明指出，「認為我國破壞比日、韓高是不對的」，日、韓起碼較台灣低，但後面持續拉高，更透露台灣提出兩部自主減量計畫的優惠費率，反而讓日、韓來觀察學習。

如企業反彈，即主動與前20大訴求大戶解釋破壞制度，目前掌握這些大戶中近八成都會提出自主減量計畫。他強調，未來會推動總是管制級交易，與破壞兩者雙軌並行，同時破壞級費可以對接歐盟碳邊境調整機制（CBAM），這些都是維持企業競爭力的防火牆，「保護企業的工作沒有停過」。

要對視覺困頓的高齡群

產業，被賦力不足的中小企業，他呼籲「不用擔心，跟著環境部的腳步走」，同時也會啓動公正轉型，幫「減碳弱勢產業想辦法」。他坦言，過去這幾年企業都在提ESG報告，都在宣示碳中和，明年開始徵收碳費，要求企業提出自主減量計畫，就是真槍實彈的做，如果現在不跟著國際走，未來只會越來越麻痺。

還原靈活內容 強調沒被關

總統提醒不能只辦倡議

【記者郭忠略／台北報導】衛福部長邱泰源曰就醫科相隔後總統因醫院就醫頭痛「致電罵環境部長」。環保部長彭培明昨（8）日首度釐清內容，強調相隔後僅因電變壓「不能只歸我錯」；公部門會下來稽勸停等，規劃以三步驟進入實質減碳。

行政院9月感核定，各級府廳門都要設置水續長，要由副首長擔任。行政院水續長時由副院長鄭麗君擔任。他透露，水續長的工作就是啓動減碳駕馭，盤查部門的用水與用電，以及實績統計，接著會回開衙門水續長的教育訓練。月下旬會舉辦研討大會。

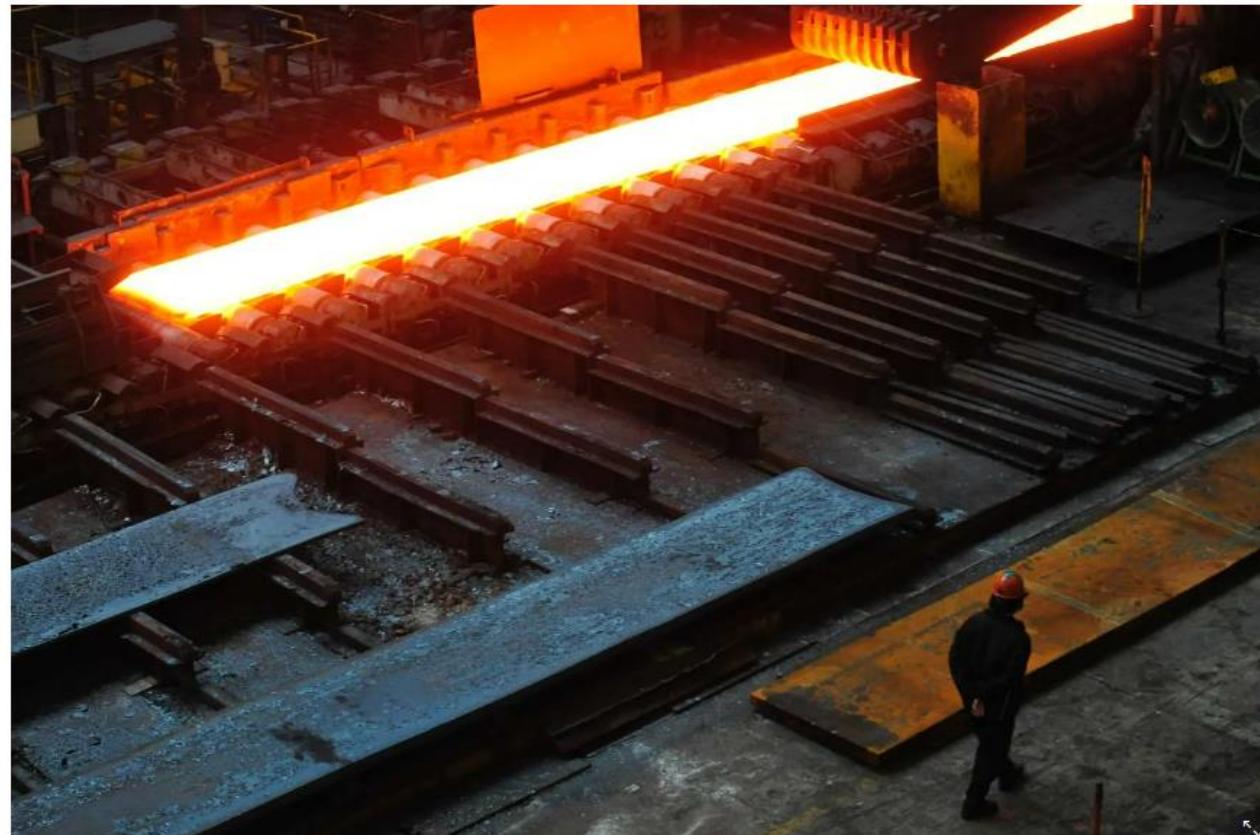
「公兩門要貼齊台灣這永續的公司。」他解釋。部門點閱率於預算，不會與企業進行績效查，百是從基本的水電費，以及公人員出差動費用等著手；時輔導公立機構（例如公警察），這些事項。

政府每年都有約4,200億公務採購，他說「現在的公務採購量不夠多」，去年1120億元，不到整體的3%，未來會加大力道協助。

碳費拍板每噸300元！企業與環團都不滿意？三大重點觀察

經過6次開會，審議委員會終於敲定碳費費率，初步建議環境部收取每噸300元，企業如提出自主減碳計劃，可享有每噸100元或50元的優惠費率。然而，為何專家認為，真正的重點，其實是在6年後的目標價：一噸1200元？

▶ 文章語音朗讀 · 06:30



經過一年多討論、6次馬拉松會議，環境部的碳費審議委員會10月7日上午終於定調，每噸碳排建議收費300元台幣，預計明年中試申報，2026年起正式收費。業者可透過達成「行業別指定削減率」或「技術標準指定削減率」，適用每噸100元或50元的優惠費率，會從年碳排2.5萬噸以上約300家公司開始。

此舉的最大意義就是碳排有價終於成真，但腳步偏穩健，而非躁進。

一、重點在減碳，而非收錢

「其實大家都有共識：碳費就是該收，這毫無疑義，」6次碳費審議會開下來，擔任環境部幕僚的中經院綠色經濟研究中心副主任劉哲良如此定調。

二、關鍵在2030年目標價：1200元

劉哲良也指出，比起開徵價格，更重要的其實是未來目標價，也就是2030年要達到每噸碳價1200到1800元。

三、充分溝通，平衡各方期待

另個策略，則是中道。一位與會委員透露，從這幾次審議，可看出賴政府對碳費的策略，是採取折衷路線：企業界與環團都不滿意，但可以接受。

碳費敲定3費率 最優每噸50元

一般費率300 達減量目標AB優惠價為50、100元 後年起收費



台灣與亞洲鄰國碳定價機制比較

	日本	韓國	新加坡	台灣
碳定價機制	地球溫暖化對策稅	總量管制排放交易機制	碳稅	碳費
起始年份	2012	2015	2019	2025 (2026收費)
每公噸碳排價格(新台幣)	64.7	2021年名目 碳價439.1 (實質碳價約5.7)	2019年 116.5 2024-25年 582.5 (實質碳價139.8~233)	一般費率 300 優惠費率A 50 優惠費率B 100
收費對象	化石燃料業者	年碳排超過12.5萬噸的事業單位，及年碳排量超過2.5萬噸的設備	年碳排量超過2.5萬噸的排放源，約50廠	年碳排量超過2.5萬噸的排放源，約500廠 (281家公司)

資料來源：環境部

製表：記者陳嘉怡



圖：中央社資料照

（記者陳嘉怡／台北報導）碳費價格出爐！環境部昨召開第六次碳費率審議會，建議一般費率每噸三百元；若企業提出自主減量計畫、達成分別的指定減量目標，優惠費率A每噸五十元、優惠費率B每噸一百元。環境部表示，會儘速完成碳費率預告，明年一月一日起徵、後年五月開始收費。

環境部政務次長施文真表示，經過六次碳費審議會討論，委員針對我國溫室氣體減量現況、國際碳稅費制度與價格水準，不同碳費費率對於我國總體經濟、物價水準及對個別產業衝擊等因素綜合考量，建議明年碳費一般費率每噸三百元。若提出自主減量計畫，達成較嚴格的「行業別指定削減率」，可享優惠費率A每噸五十元；若是達成技術標準指定削減率，則可享優惠費率B每噸一百元。

環境部氣候遷署長蔡玲儀說明，依照二〇二二年的碳盤查結果，推估碳費收費對象共計二八一家公司的五百廠，其中有一四一家上市公司；收費對象的溫室氣體排放量約一五五百萬公噸二氧化碳當量，約占全國總排放量的五十四%。徵收對象明年五月底前須試申報碳

費（但不繳費），六月卅日前申請前依明年的排放量及適用優惠費率審議會，建議一般費率每噸三百元；若企業提出自主減量計畫、繳費。

若採減碳 首年碳費估收60億

根據環境部統計，全台有台塑石化、中鋼等四家事業排放源年碳排量一千萬噸以上；年碳排量以五萬至十萬噸共一八三廠最多，其次為十萬至一百萬噸共一七八廠。環境部估算，若所有排碳大戶都不提出減量計畫，以每噸一般費率三百元估算，年碳排量達一千萬噸的事業排放源，一年要繳近卅億元的碳費；年碳排量十萬噸的排放源，則要繳二二五〇萬元碳費。但若所有廠商都提出自主減量計畫，並採取較容易達成的減碳目標，以優惠費率B的一百元估算，預估二〇二六年年起每年碳費收入約六十億元。

施文真強調，對碳費徵收對象而言，要取得優惠費率，必須先付出減碳成本，因此不能單看政府收到多少碳費，就斷定碳費的減碳效果；對照其他國家的碳定價，並未規定要執行自主減量計畫才能取得優惠，「我們的制度是有條件的優惠」。

彭啓明：碳費穩健上路最重要

記者胡瑞玲、李柏澔／台北報導

環境部碳費費率審議會，昨天拍板一般費率每公噸三百元，企業選擇最高標準的自主減量計畫，可適用優惠費率A方案五十元，B方案一百元。環境部長彭啓明表示，全世界碳費制度都是「先低後高」，最重要是穩健上路。

彭啓明昨早赴立法院專案報告，會前受訪指出，雖然他個人偏向市場派，比較認同總量管制碳交易，但仍尊重過去的政策延續性。碳費明年元旦上路，不論是一般費率或優惠費率，他都予以尊重，最後公告是以環境部長署名，因此不論成敗他都會負責；彭啓明強調，所有國家的碳費制度都是「先低後高」、穩健上路，一開始先讓大家習慣比較重要。

被問到這次碳費費率審議會討論氣氛，環境部次長施文真表示，會中委員們討論的氣氛相當好，委員就算站起來，也都是「去上廁所」，現場委員更關心的是，一般費率和優惠費率如何相互搭配，讓收費對象更有利減碳。

審議委員、環境權保障基金會氣候變遷暨公正轉型部主任林彥廷表示，現場委員們的討論都相當積極，工總代表與環保方代表都各自提出不同的建議費率，這次各項費率是各方妥協出來的結果。也有委員說，大家都希望費率能盡快出爐，有些委員雖認為這樣的費率太低，但審議現場已經無法再改變些什麼。

施文真補充說，部份委員所提其他費率建議，審議會將視自主減量計畫申請情況及減量規畫，於二〇二五年檢討二〇二六年費率時一併納入考量。

產業界憂心碳費未與台版CBAM（歐盟碳邊境調整機制）同步及規畫相關配套，將對產業造成重大衝擊，彭啓明承諾，一定會建立台版CBAM，但需通報WTO要花點時間，目前規畫明年起，進口原物料及商品須申報碳排及碳足跡，另也將推動碳交易制度，希望較有競爭力、有能力且希望轉型的企業，可以走到總量管制的碳交易與世界同軌。

台灣碳費造成綠色通膨 學者估對CPI影響小

...

記者鍾泓良 / 台北報導

2024年10月7日 週一下午9:01

...

LINE

f

e

m



▲學者則分析，進入「碳有價」時代確實會推升廠商成本，但經試算對物價影響微乎其微，更何況距離上路有一定緩衝時間，更加會稀釋綠色通膨衝擊。（圖／擷取自Pixabay）

[NOWnews今日新聞] 碳費今（7）日拍板一般費率為每公噸300元，外界擔心收取碳費將誘發「綠色通膨」，進一步推升物價。學者則分析，進入「碳有價」時代確實會推升廠商成本，但經試算，對物價影響微乎其微，更何況距離上路仍有一定緩衝時間，更加會稀釋衝擊。

碳費費率審議會於今日拍板，碳費一般費率為每公噸300元，對應技術標竿指定目標，享優惠費率B為100元 / 公噸；進一步選擇國際減碳最高標準行業別指定目標，適用更優惠的費率A為 50元 / 公噸，將於2026年課徵。

解析台版碳費制度，中華經濟研究院能源與環境研究中心主任劉哲良表示，許多民間團體批政府收每噸300元、100元及50元減排效果有限，應把費率訂得很高，讓廠商感受到壓力才有利轉型。

但其實碳費費率審議會上次已訂定2030年後碳費為每噸1200元至1800元，相當於現在一般費率300元的4倍至6倍，2026年所課徵的300元與2030年的「終點價格」所形成價差，就是促使廠商快速轉型的關鍵。

劉哲良總結，碳費對於我國企業競爭力不至於有太大影響，如果這段期間將預算投入減碳設備及轉型，中長期來看更加符合國際趨勢，台灣產業競爭力將可以「轉骨」，從低階產業晉升到優質綠色產業，而這段期間勢必要經過轉型陣痛的過渡時期。

針對綠色通膨可能性，邱達生表示，碳費徵收時距離現在還有1年緩衝期，相信這段時間產業會積極想要爭取達到優惠費率，降低轉嫁成本可能性；他也補充，國際預測機構預測2026年是全球通膨較和緩的時間點，這兩個原因都讓綠色通膨的可能性顯著降低。

外界關注碳費議題 台積電回應：不會造成影響

2024-10-07 20:09 經濟日報／記者尹慈中／台北即時報導

+ 台積電



台積電。路透

外界關注碳費議題，台積電（2330）如在9月初曾回覆，台積公司積極厚植綠色管理於日常營運，落實與地球生態共生共榮的堅定信念。我們將持續依淨零路徑積極執行領先業界的各項溫室氣體減量標竿作為，並將遵循法規以及公告的實施辦法，預計不會對財務造成影響。

環境部7日召開第六次碳費費率審議會，歷經半年密集開會討論後，一般費率每公噸300元，企業可選擇最高標準的自主減量計畫，優惠費率A（行業別指定削減率）每公噸為50元，優惠費率B（技術標竿指定削減率）每公噸100元，目標10月預告碳費費率，明年1月1日上路。

碳費上路！一般費率每噸300元 環境部估首年進帳60億

2024/10/08 20:34



環境部日前舉辦第6次碳費費率審議會，確認費率草案為一般費率每公噸300元。（環境部提供）

新聞連結：<https://estate.ltn.com.tw/article/22064>

第6次碳費費率審議會，日前確認費率標準，多數委員建議碳費徵收費率草案為一般費率為每公噸300元，對應技術標準指定目標之優惠費率B為每公噸100元，若進一步選擇國際減碳最高標準之行業別指定目標，則可適用更優惠的費率A 公噸50元。

依照環境部規劃，首波徵收對象為年排放量2.5萬公噸以上的電力業、燃氣供應業及製造業為主，約500家工廠，明年5月採試申報，2026年正式開始收費。

另外，只要企業提出「自主減量計畫」並經環境部審核通過後，即可申請優惠費率，鼓勵企業自行減碳。

環境部表示，經過與會的機關代表、民間團體及學者專家委員充分討論後，多數委員建議我國碳費徵收費率（草案）中的一般費率可採先低後高的方式，以每公噸300元作為起徵費率；至於各界關心的優惠費率B，最後參考日本(約64.7元/公噸CO₂e)及新加坡(116.5元/公噸CO₂e)的碳稅起徵價格區間，與考量產業層級衝擊影響評估結果，建議優惠費率B起徵價格訂為每公噸100元。

若碳排大戶都申請適用優惠費率B的自主減量計劃，環計部預估2026年起，每年可收到約60億元碳費。