

# 碳排放交易與碳定價： 以歐盟ETS與CBAM為例

許耀明\*

## 壹、前言

全球暖化與氣候變遷現象，已經是近年不爭之事實，也深受國際間重視。2023年底甫落幕之氣候變遷框架公約COP28杜拜會議，除就全球之溫室氣體減排各國自主貢獻進行檢視之外，也對於氣候變遷之損失與損害基金之來源與運作方向，達成了初步共識。氣候

變遷所帶來之法制變遷<sup>1</sup>，除本文以下將討論之減排與碳交易之外，也包括能源轉型與能源安全<sup>2</sup>、企業因應<sup>3</sup>與企業環境社會責任<sup>4</sup>、公正轉型、調適措施、相關氣候措施與國際貿易規範之合致性<sup>5</sup>等討論，以及各國國內法上越來越多的氣候訴訟<sup>6</sup>。我國迄今，也因循國際趨勢，於2023年2月修正溫室氣體減量與管理法為氣候變遷因應法<sup>7</sup>，並於第四條第一

\*本文作者係國立政治大學法律系教授

註1：整體觀察，最新可參照：李建良（2024），〈氣候變遷與法律變革〉，《台灣法律人》，第31期，第1-11頁。一般性論述，請參見：葉俊榮、張文貞、林春元主編（2020），《建構氣候轉型立法——比較立法與議題論述》。

註2：例可參見：陳春生（2022），〈論氣候變遷與我國能源安全政策〉，《當代法律》，第5期，第6-13頁。

註3：例可參見：林春元（2022），〈全球淨零排放趨勢下，企業的因應與法律佈局〉，《當代法律》，第5期，第14-20頁；高銘志（2023），〈氣候變遷因應法對企業之影響〉，《當代法律》，第17期，第6-13頁；林春元（2023），〈氣候緊急下的企業風險與因應方向——兼論氣候變遷因應法的功能定位〉，《當代法律》，第17期，第23-30頁。

註4：例可參見：許耀明（2023），〈氣候變遷時代下的企業CSR/ESG與碳盤查〉，《月旦律評》，第10期，第83-89頁。

註5：施文真（2023），〈歐盟碳邊境調整措施與其在WTO下之合法性初探〉，《月旦法學雜誌》，第340期，第6-39頁。

註6：例可參見：許耀明（2023），〈氣候訴訟之定義與作用〉，《月旦法學雜誌》，第340期，第40-49頁；李仲軒（2023），〈法院如何確立國家對氣候變遷之保護義務？簡述荷蘭Urgenda v. The Netherlands案之一、二審判決〉，《月旦法學雜誌》，第340期，第64-78頁。關於我國之第一件氣候訴訟，雖遭法院駁回，但相關評析與影響可參見：李建良（2024），〈台灣氣候訴訟初體驗：「用電大戶」知多少？評台北高等行政法院110年度訴字第134號裁定〉，《台灣法律人》，第31期，第133-144頁。

註7：例可參見：宮文祥（2023），〈當氣候變遷遇上法律——法律也需有所「調適」與「減緩」〉，《當代法律》，第17期，第31-42頁；林春元（2023），〈氣候緊急的制度量能——兼評氣候變遷因應法的廣泛授權與組織規劃〉，《月旦法學雜誌》，第340期，第50-63頁。

項宣示了2050淨零排放之目標<sup>8</sup>。

關於氣候變遷之減緩重要手段，當屬碳排放之減量。相關碳排放減量之政策與財務工具，則有碳交易與碳稅兩種主要方式<sup>9</sup>。適逢我國碳權交易所甫於2023年8月上路，本文以下，將介紹國際間規模最大之歐盟排放交易系統（Emission Trading System, ETS），以及其向外衍生的碳邊境調整措施機制（Carbon Border Adjustment Mechanism, CBAM）。

## 貳、歐盟的碳排放交易制度

### 一、制度沿革與法源

基於歐盟運作條約第191條對於氣候變遷之規範權限，除先前早已規範如何落實京都議定書之措施外，歐盟逐次就2020迄2050年之

減碳與節能目標，提出具體規劃<sup>10</sup>。依據最新的歐盟氣候法<sup>11</sup>規定，其定下在2030年前較1990年減少55%排放之目標，並預計在2050年達成碳中和。

歐盟減碳最有效之市場工具，乃歐盟碳交易體系ETS<sup>12</sup>。該系統於歐盟全境加上冰島、列支敦士登、挪威等歐洲經濟區國家，涵蓋超過一萬個能源與工業設施，包括抵達與出發於瑞士與英國之航空運輸<sup>13</sup>，迄今總計約包含40%之碳排放。從2024年起，亦包括海上運輸之碳排放。

歐盟ETS為一總量設定與交易（cap and trade）體系，其設定一逐年降低之總體碳排放目標，以規範相關排放源遵循具體之二氧化碳當量排放額度（emission allowance）而為運作。從2005年起，基於歐盟ETS指令<sup>14</sup>，其階段性陸續修正<sup>15</sup>具體規定目標（於2030年

註8：例可參見：高仁川（2022），〈這不是最後一哩路——從2050台灣淨零排放路徑〉，《當代法律》，第5期，第21-28頁。

註9：例可參見：陳衍任（2023），〈CO2排放權的制度省思〉，《月旦律評》，第18期，第8-20頁。

註10：參見，許耀明，歐盟，收於葉俊榮等主編，註1書，第141頁以下。

註11：Regulation (EU) 2021/1119 of the European Parliament and of the Council of 30 June 2021 establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 (‘European Climate Law’)

註12：整體介紹可參見歐盟網頁：

[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets_en)（最後瀏覽日：2024/1/20）。

註13：關於歐盟航空業碳排放之規範與爭議，參見：施文真（2011），〈初探納入航空業之歐盟排放權交易制度與其他國際法義務的互動關係〉，《政大法學評論》，第120期，第271-337頁。

註14：Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and amending Council Directive 96/61/EC (Text with EEA relevance)

註15：最新之修正乃因應歐盟綠色新政（Green Deal）與55套案（fit for 55），於2023年5月10日之修正：Directive (EU) 2023/959 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading system (Text with EEA relevance)。

前較2005年減少62%排放），目前為2021-2030年之第四階段。依據最新一版的歐盟執委會2022年報告<sup>16</sup>，從第四階段開始，總量目標每年以2.2%遞減，2021年之總量為約1517.5百萬噸（2013為2084百萬噸）。從2024年起，每年需遞減4.3%，從2028年起，遞減4.4%。

## 二、具體運作方式與成效

根據歐盟ETS指令<sup>17</sup>第4條，所有成員國應確保其境內受管制（列於該指令附件一）之相關設施，需有各國權責機構所核發之排放許可（gas emission permits）。該等許可，根據同法第5條，需由相關設施檢附其相關使用技術、原物料與附屬材料、屬於附件一所列何種設施，以及相關檢測與報告規劃等資料，向各國權責機構申請。各國權責機構依據該法第6條，核發該等許可，內容包括設施運作者之基本資料、相關排放種類、具體監

測計畫、相關報告義務，以及逐年提交之排放額度。

為達成減排目標與能源轉型，各成員國在過渡期間，有一定之免費額度，但將逐年減少，且依據不同產業別、科技發展與履行情形，兼顧相關市場穩定儲存（market stability reserve）機制<sup>18</sup>，由歐盟執委會訂立相關核配辦法（第10a條），其也需考量到碳洩漏（carbon leakage）之影響（第10b條），但至多至2030年結束（第10c條），能源部門甚至到2024年底需提前結束（第10ca條）。例如製造業於制度施行初期有80%之免費排放額度，但至2020年僅為30%。具體之各項申報與免費額度核配、監測與報告指引<sup>19</sup>，可以參見歐盟網頁關於免費額度部分之文件說明<sup>19</sup>。

目前排放額度之取得，除免費額度外，依據同法第10條，以拍賣方式釋出。相關拍賣，於位於德國萊比錫的歐盟能源交易所（European Energy Exchange）進行<sup>20</sup>。目前拍

註16：REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL on the Functioning of the European carbon market in 2021 pursuant to Articles 10(5) and 21(2) of Directive 2003/87/EC (as amended by Directive 2009/29/EC and Directive (EU) 2018/410), COM/2022/516 final.

註17：歐盟網頁有提供合併歷次修正後之參考版本，參見：  
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:02003L0087-20230605#M9-1>（最後瀏覽日：2024/1/22）。

註18：Directive (EU) 2023/959 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading system (Text with EEA relevance)

註19：[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/free-allocation\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/free-allocation_en)（最後瀏覽日：2024/1/22）。

註20：Auctioning, Climate Action,  
[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/auctioning\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/auctioning_en)（最後瀏覽日：2024/1/22）。

賣總量，佔歐盟總排放目標之57%（第10條第1項）；從2012年至2020年，該等拍賣所得約為570億歐元。拍賣之所得，用以建立改善能源系統與提升能源效率之「現代化基金」（Modernisation Fund）（第10d條）、復原與韌性設施（Recovery and Resilience Facility）（第10e條）。

此一制度下之排放額度，還具有交易可能性，依同指令第12條，其得於歐盟境內之人間轉讓，也可以與經歐盟認可之第三國人間轉讓。此額度於2013年1月1日核發者，永久有效；但自2021年1月1日起所核發者，僅10年間有效（第13條）。其具體交易價格，於2024年1月22日為每公噸64.26歐元，最高曾於2023年2月間達到105.73歐元，最低曾於2005年間，甫施行此一制度時，為0.01歐元<sup>21</sup>。

在相關履行之確保部分，該指令第14條授權執委會詳細規範相關監測與報告機制，而各成員國也需有一定之確認機制與授信機制（verification and accreditation）（第15條）。各國也須設立一定之登記處（Registry），對外公開可查詢得知何人有多少額度（第19

條）。各歐盟成員國除需設立一定之權責機構（competent authority）外（第18條），亦需向執委會提出執行報告（第21條）。

透過歐盟ETS制度，根據歐盟央行（European Central Bank, ECB）2021年之報告，歐盟逐年減少約2-2.5%之碳排放<sup>22</sup>，而根據歐盟ETS網頁，施行迄今總體已經減少約37%之碳排放<sup>23</sup>。在施行此等ETS機制之同時，對於企業與經濟，並無重大的負面影響<sup>24</sup>。

總體而言，歐盟ETS制度透過長期目標之設立與定期檢視，為有效的減少碳排放之機制。透過歐盟統一設定之減排目標，有助於歐盟成員國與其他參與國相互協調彼此之目標<sup>25</sup>。而透過歐盟指令之法制拘束力、同儕評比效應，各國在減排目標與排放額度之規劃上，也有一定之執行力；碳交易之市場機制，則有助於排放源利用市場機制輔以相關技術革新，來達成減排目標。而其相關監管措施，也減少了市場詐欺與市場失靈之狀態。此外，歐盟ETS涵蓋之範圍也逐年增廣，尤其是涵蓋了空中與海上運輸後，將更能大量有效地納入各種排放源。

註21：<https://tradingeconomics.com/commodity/carbon>（最後瀏覽日：2024/1/22）。

註22：Justus Böning, Virginia Di Nino, Till Folger, Working Paper Series Benefits and costs of the ETS in the EU, a lesson learned for the CBAM design, ECB, No 2764/January 2023.  
<https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/scpwp/ ECB.wp2764-3ff8cb597b.en.pdf>（最後瀏覽日：2024/1/22）。

註23：“What is the EU ETS?”，Climate Action,  
[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/what-eu-ets_en)（最後瀏覽日：2024/1/22）。

註24：Antoine Dechezleprêtre, Daniel Nachtigall & Frank Venmans, The joint impact of the European Union emissions trading system on carbon emissions and economic performance, 118 JOURNAL OF ENVIRONMENTAL ECONOMICS AND MANAGEMENT 102758 (2023).

註25：Sara K. Parker, From ETS to Carbon Coalitions: Carbon Market Standards Will Improve over Time, 13 CARBON & CLIMATE LAW REVIEW 163, 167 (2019).

## 參、歐盟碳排放交易之國際化： CBAM與其規範合致性

歐盟從2005年施行ETS近廿年後，雖然於其境內有相當之減排成效，然而因此也造成歐盟相關企業在國際競爭上，有可能因為需多負擔一定之碳成本而有削弱其競爭力之虞。此外，由於此等碳成本，也可能造成歐盟境內之產業出走到其他不需負擔碳成本或負擔較少之地生產，而造成碳洩漏之現象。因此，歐盟於2021年7月之「55套案」相關落實措施中，規劃了「碳邊境調整措施機制」，2023年5月通過CBAM規則<sup>26</sup>，自同年10月1日試行申報，預計自2026年1月1日正式施行，以求相關進口產品負擔與歐盟企業一樣之碳成本，而長遠推動全世界邁向低碳生產與減少排放之路。具體言之，歐盟對進口到當地的碳密集產品，依照其製程的碳排放量，規定歐盟之進口商需申報並採購相對應的CBAM憑證，產品才能進入歐盟。非歐盟的生產商，只要提供產品在原國家已支付當地碳價相關費用的證明，亦可抵銷歐盟CBAM憑證的費用。由於憑證價格，係以歐盟ETS前一週平均拍賣價格為準（CBAM規則第26條），因此CBAM實為EU ETS之國際化。此外，歐盟也秉持跟ETS一樣逐步修正與擴大之精神，預計在2027年底重新評估CBAM之影響，並自2026年1月1日起，迄2034年前，逐

步刪減所有歐盟ETS之免費額度，並逐漸擴大相關CBAM適用之對象。

首先，CBAM相關措施之法律性質為何？有不少討論常以碳「關稅」稱之，此稱呼雖然易於日常理解，但於法律性質實有誤植之處。事實上，該等碳憑證之提出，為一種國際貿易法上之邊境措施（border measure），對於進口雖有一定之限制作用雖無疑，但並非歐盟所課徵之「關稅」。尤其是，該等憑證可以由出口者已經在其生產國繳付之相關碳價抵充，因此更明顯看出其並非一定要繳費之稅捐。

### 一、CBAM制度之主要規範

CBAM之適用產品，初步包括水泥、鋼鐵、鋁、肥料、電力與氫等產品。歐盟各成員國應建立相關的憑證（CBAM certificates）權責機構（第11條與第20條），進口商需登錄並申報（第4條），並於進口時提出相關憑證（第5條）。如相關產品業者已經在其內國繳納相關碳費或碳稅，並經由一定歐盟認定合格之認證機構認定，則該等金額可以抵免<sup>27</sup>。透過國際貿易之進行，歐盟以自身ETS之標準，為進口產品進行碳定價。

在CBAM之過渡期間，2023年10月1日至2025年12月31日，進口商開始學習如何申報。具體之申報程序上<sup>28</sup>，進口之申報義務人需依照CBAM規則第33條至第35條過渡期間之規定，逐季提交CBAM報告至歐盟執委會之

註26：REGULATION (EU) 2023/956 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 10 May 2023 establishing a carbon border adjustment mechanism.

註27：Art. 8,9, and 18, *ibid*.

註28：參見：劉至芳（2024），〈淺談歐盟CBAM制度之申報、憑證及排放量計算規範〉，《月旦律評》，第22期，第18-25頁。

過渡期間登記處（第14條），歐盟執委會也會核予每個申報人一個帳戶（第16條）。CBAM報告之具體內容，包括各種類貨物之數量、實際總和內含排放量、總間接排放量以及該貨物於來源國已經支付之費用。自2026年起，則應於每年5月31日繳交前一年度之報告書（亦即2027年5月31日起開始繳交2026年度報告書），除同前述試行期間之內容外，尚須加上合格認證人（第18條）所核發之認證報告（第6條）。

關於CBAM所計算之碳排放範圍，依規則第3條第22款規定，包括直接排放與間接排放。依同規則第7條，直接排放部分，並不包括上下游之排放，僅指生產措施在生產過程中之排放；間接排放，應依本規則之附件IV之公式計算貨物生產過程中所消耗之電力，該電力於發電過程中之碳排放。

## 二、CBAM與國際規範之合致性

CBAM之實施，雖然有強化全球性減少碳排放之效（對欲出口產品到歐盟進行貿易者，勢必得遵循相關申報與憑證、等同性證明等等），然而就法之地域效力而言，此一制度受到不少質疑。此外，CBAM此等可能限制進口之措施，是否與既有的WTO規範相容？亦有相當討論。

### （一）域外效力<sup>29</sup>

所謂域外管轄（extraterritorial jurisdiction），或是管轄之域外效力，乃指一國將其對於人事物之管轄，將其規範之制訂、適用與施行於其領域之外，又區分因人之管轄而及於領域之外之「例外域外管轄」，以及新型態的「法律域外效力延伸」（territorial extension）。所謂法律之域外效力（延伸），乃指因為有以下事由，而使得一國之管轄權及於其領域之外：(1)一行為之一部發生於管轄國領域內；(2)行為人之國籍；(3)行為人出現於管轄國境內。此時，雖該行為其他部分在管轄國領域外，相較於行為人本國，管轄國之法律效力，都構成一種延伸<sup>30</sup>。

歐盟法上早有一些關於其規範是否有域外效力之爭議，對於特定事項，近年開始有基於效果（effects）理論、反規避（anti-evasion）以及與歐盟發生交易或互動等理由，而就跨境財政管制、環境、飛安與氣候變遷關切等等事項有域外效力之規範<sup>31</sup>。尤其是最近的個人資料保護規範<sup>32</sup>，更是歐盟希望將個人資料之保護法制推展至非歐盟國家之適例。

與本文較為相關之前例是，歐盟對於航空器碳排放之規範爭議<sup>33</sup>。於2008年歐盟原本打算針對所有起降於歐盟機場之航空器進行

註29：本段說明，摘要自本人近期著作：許耀明（2023），〈歐盟碳邊境調整措施：域外效力之觀察〉，《歐亞研究》，第25期，第27-35頁。

註30：Joanne Scott, Extraterritoriality and Territorial Extension in EU Law, 62 AMERICAN JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW 87, 89-90 (2014).

註31：Joanne Scott, New EU Extraterritoriality, The, 51 COMMON MARKET L. REV. 1343, 1356 (2014).

註32：Regulation (EU) 2016/679 (General Data Protection Regulation).

註33：Directive 2008/101/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 amending Directive 2003/87/EC so as to include aviation activities in the scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community.

碳排放管制，但原本設計對於整段航程均為管制之作法，引發對於非歐盟領空之管轄權爭議，後來歐盟限縮其適用範圍僅及於歐盟內部之航程，而由國際民航組織為相關國際間之管制<sup>34</sup>。雖然此一規範，從效果理論、反規避理論跟與歐盟互動等理論，似乎均有所本，然而由於國際反對之壓力，最終歐盟還是放棄對於航空器管制之域外效力。

回歸到本文關切的CBAM，由於氣候與全球增溫，乃跨邊境或無邊境，從國際法之領域管轄、效果管轄甚至普遍管轄，對該等事項管轄，似乎均有其論理依據<sup>35</sup>。然而，如果細究相關各國行為與生產活動，與全球暖化跟歐盟之氣候變遷間之因果關係為何？則效果理論似乎仍待商榷。此外，對於氣候變遷，在國際環境法上，迄今也尚未形成普遍管轄之對象。

然而，歐盟此次作法，乃針對產品入境之行為（應無域外效力爭議），針對該等產品之氣候影響效果，要求負擔與歐盟相關生產一樣之碳成本（實質上對於該等產品在歐盟域外之生產過程產生規範效力），以預防相

關對於氣候不利之因素不再增長。尤其是，CBAM對於已經在非歐盟國家繳交之碳費或碳稅是否該當於歐盟碳邊境調整措施所需之費用（亦即歐盟ETS之交易價格），該等認證，無疑以歐盟之規範與碳市場角度，評價非歐盟國家之相關制度。先不論該等措施是否符合WTO之規範，其日後之具體施行，勢必引發例如前述歐盟對於航空器碳排放管制之爭議，或者引發各國在碳排放、碳定價與碳邊境調整措施之競逐。

## （二）與WTO規範之合致性<sup>36</sup>

CBAM此等為了確保非歐盟國家可以與歐盟國家共同努力邁向減碳與淨零目標之設計，從國際貿易規範來看，其是否為一種關稅？（參前述，本文作者認為其非關稅）或該等措施是否將構成數量限制？亦有許多討論<sup>37</sup>。歐洲議會在此等措施施行之前，也曾進行相關與WTO規範合致性之評估<sup>38</sup>，而認為該等措施乃符合WTO規範。

在收取形式上，因為其乃於進入歐盟邊境時收取或提出抵銷，形式上看起來是邊境措施（border measures），而GATT第1條第一

註34：EU Commission, Reducing emissions from aviation,

[https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-aviation\\_en](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport/reducing-emissions-aviation_en) (2024/1/23 last visited)

註35：NATALIE L. DOBSON, EXTRATERRITORIALITY AND CLIMATE CHANGE JURISDICTION: EXPLORING EU CLIMATE PROTECTION UNDER INTERNATIONAL LAW 180 (2021) (Ch.8, Exploring the Basis of ‘Climate Change Jurisdiction’ under Customary International Law).

註36：本段部分摘要自本人先前文章：許耀明（2022），〈歐盟碳邊境調整措施機制與產業因應：法律人新藍海〉，《月旦律評》，第2期，第7-13頁。

註37：較新之討論參見：Cecilia Bellora & Lionel Fontagné, EU in Search of a WTO-Compatible Carbon Border Adjustment Mechanism, CEPII Working Paper, May 2022, available at: [http://www.cepii.fr/PDF\\_PUB/wp/2022/wp2022-01.pdf](http://www.cepii.fr/PDF_PUB/wp/2022/wp2022-01.pdf) (最後瀏覽日：2024/1/23)。

註38：15.2.2021, EU Parliament Report-A9-0019/2021, *REPORT towards a WTO-compatible EU carbon border adjustment mechanism* (2020/2043 (INI)).

項，規範的是「對輸出或輸入，有關輸出或輸入，或因輸出或輸入所生之國際支付所課徵任何種類關稅或規費」，因此縱使歐盟聲稱其非關稅，至少也是一種費用<sup>39</sup>，因此需符合「最惠國待遇」原則。而歐盟將此等憑證之價格，與歐盟ETS價格連結，無疑乃將此等憑證作為出口國需與歐盟國家之生產者負擔一樣減排成本之工具，近似於國內稅捐或其他費用之性質，因此也需承擔符合「國民待遇」之義務。歐盟認為，在最惠國待遇與國民待遇原則上，歐盟並無違反之處。然而，此是否可能造成GATT第XI條第一項所稱「任一締約國對他締約國之任一產品之輸入或輸出，除課徵關稅、內地稅或其他規費外，不得利用配額或輸出許可證或其他措施來新設或維持數量上之限制」之數量限制？實非常可能。然而論者認為，歐盟極有可能引用GATT第XX條之一般例外條款，主張其乃該條第b款所稱「維護人類、動物或植物生命或健康之必要措施」。但學者也指出，歐盟這種單邊主義（unilateralism）之作法，有可

能無法通過GATT第XX條前言「不構成隱藏性之貿易限制」之要求<sup>40</sup>。在日後真有爭訟發生時，WTO爭端解決機制將如何看待？有待後續實際案例釐清<sup>41</sup>。

## 肆、結論

歐盟CBAM已經開始試行，國內相關可能受影響之產業，也已經開始著手因應。就我國相關之碳定價部分，在氣候變遷因應法施行之後，許多工商團體也聲明願意接受相關碳定價與成本，靜待相關部會早日確定費率與實施。於2023年12月15日，環境部也已經預告「溫室氣體減量額度交易拍賣及移轉管理辦法」草案<sup>42</sup>。2023年12月29日，環境部也公布「碳費收費辦法」草案<sup>43</sup>，具體碳定價之部分，則有待政府與相關工商團體議定，以及事後交易機制正式上場後之市場機制決定。然而，如果我國相關交易價格過低，則相關差額，對於出口到歐盟之業者而言，勢必仍須負擔購買CBAM憑證之成本。

註39：Carlos A. Alonso Gayon, The EU's CBAM, Complying with the CBDR Principle Could Also Mean Compliance with WTO Law, 32 MINN. J. INT'L L. 291 (2023).

註40：Sakuya (YOSHIDA) SATO, EU's Carbon Border Adjustment Mechanism: Will It Achieve Its Objective(s)? 56 (3) JOURNAL OF WORLD TRADE 383, 402-403 (2022).

註41：詳細論述可以參見：James Bacchus, Legal Issues with the European Carbon Border Adjustment Mechanism, CATO Institute, AUGUST 9, 2021, BRIEFING PAPER NO. 125, [HTTPS://WWW.CATO.ORG/BRIEFING-PAPER/LEGAL-ISSUES-EUROPEAN-CARBON-BORDER-ADJUSTMENT-MECHANISM](https://www.cato.org/briefing-paper/legal-issues-european-carbon-border-adjustment-mechanism)（最後瀏覽日：2024/1/23）。

註42：2023年12月15日，環境部新聞稿，環境部預告「溫室氣體減量額度交易拍賣及移轉管理辦法」草案，參見環境部網頁，<https://enews.moenv.gov.tw/Page/3B3C62C78849F32F/8e357759-4983-405c-a9a7-56ed79c85952>（最後瀏覽日：2024/1/23）。

註43：2023年12月29日，環境部新聞稿，完成碳費收費辦法草案 展開社會溝通，參見環境部網頁：<https://enews.moenv.gov.tw/Page/3B3C62C78849F32F/002aed50-1fa5-43b9-81e6-196dcde7e57e>（最後瀏覽日：2024/1/23）。