



CBAM 調整期下的冷靜判讀： 台灣扣件產業的應對重點與策略



為何 CBAM 進入調整期：行政效率與中小企業承受度是修訂核心

歐洲議會和理事會在 2025 年 10 月 8 日修訂自 2023 年 10 月啟動的 EU2023/956 條例，以簡化和加強碳邊境調節機制 (Carbon Border Adjustment Mechanism，簡稱 CBAM)，歐盟委員會修訂後的 EU2025/2083 條例是透過季度申報資料與利害關係人交流，確認在 2026 年過渡期結束前完成制度簡化與強化，以確保後續實施順利。

根據過渡期蒐集到的進口分布與隱含排放資料，歐盟執委會判斷進口端的排放高度集中在少數進口商身上，其分析發現，CBAM 涵蓋的 97% 碳排放僅來自 20% 公司，就行政作業負擔角度來看，免除剩餘 80% 公司的稅務責任才是明智的。因此，修訂方向引入以年度累計淨重為基

礎的最低限度豁免，初始設定為 50 噸，並累計適用於鋼鐵、鋁、化肥與水泥等產業貨物；電力與氫能因貿易模式與排放特性不同，不納入該最低限度豁免機制。

只要進口商於同一日曆年內進口上述貨物的累計淨重不超過 50 噸，該年度即可免於履行 CBAM 相關義務；一旦超過門檻，則須就該年度進口的全部相關貨物承擔完整義務，並不得透過拆單規避。歐盟亦明確指出，該門檻設計的目標是讓至少 99% 的隱含排放仍納入 CBAM 適用範圍，使豁免僅落在不超過 1% 的排放量，同時大幅降低多數進口商 (約 18.2 萬家進口商，大部分為中小企業) 的行政負擔。



在金屬扣件的排放計算上，歐盟文件提出與產業高度相關的系統邊界調整。對於目前納入 CBAM 的部分鋼鐵產品而言，其隱含排放主要取決於投入原料或前驅物的隱含排放，而後段加工的排放通常相對較低，且不少精加工環節由委外的獨立設施（意指不在金屬扣件工廠內）完成，此類獨立設施不在歐盟排放交易系統（EU's Emissions Trading System, EU ETS）管轄範圍內。歐盟規劃將這類不在 EU ETS 範圍內的精加工製程排放排除於 CBAM 排放計算的系統邊界之外，並以與 EU ETS 管轄範圍一致作為簡化依據。

對以鋼材為材料核心的扣件產業而言，此項調整意味著未來排放計算與合規溝通將更集中在原料端的嵌入排放與其可追溯性，而非將大量 CBAM 成本投向低占比的後段加工；不過，隨著歐盟 2025 年 12 月中旬發布之方法學討論文件進一步強調產

品製程中能源使用的揭露要求，若後製程涉及液化石油氣或液化天然氣等燃料，其所產生的排放仍需納入整體隱含排放的計算，相關細節則有待後續官方模板與申報流程正式公告。配套上，歐盟亦強化預設值與核查安排，隱含排放若採預設值申報則不需核查，僅實際值需要經認可核查機構核實，同時調整年度申報與繳交證書的時程，讓授權申報人有更多時間蒐集資料、完成核查並配置憑證。EU 2023/956 條例並提到，進口商可以使用 CBAM 證書來抵銷超過基準值（經 CBAM 係數調整，2026 年為 97.5%）的隱含排放量，證書的定價將與 EU ETS 的平均拍賣價格保持一致，2025 年的平均價格約為 73 歐元 / 噸二氧化碳，企業可在 2027 年 9 月之前購買 CBAM 證書並提交給歐盟以符合規定。

整體而言，簡化措施一方面降低小量進口與下游加工端的行政不便，另一方面把合規壓力更明確地導向鋼鐵原料端的排放資料與跨供應鏈的一致性，對台灣金屬扣件業者而言，建立可用於原料溯源與嵌入排放計算的資料結構，將比追逐所有細碎製程數據更具優先性與成本效益。



CBAM 修改後的觀點：簡化不等於鬆綁，重點在公平的基準值

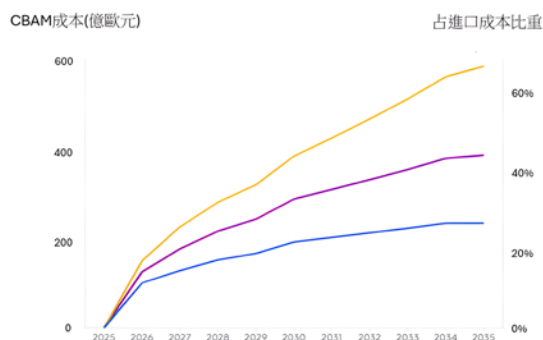
歐盟委員會雖已發布 CBAM 的暫定基準值，歐盟進口商和製造商可開始量化 CBAM 將帶來的成本，但最終基準值仍需等到 2026 年第一季才能公佈，且暫定基準值和各國預設值都較複雜，廠商在未來幾個月仍將面臨相當大的挑戰和風險。歐洲工業扣件協會理事長曾在專訪中指出，目前 CBAM 的修訂方向雖然有簡化報告程序的趨勢，但協會仍認為即使製程排放佔比看似可忽略，原料端的碳排才是未來客戶與供應鏈要求透明度的核心，但報告義務簡化並不意味著碳管理可以放鬆，甚至可能帶來標準不一的風險，例如 CBAM 在執行上降低行政要求，但未改善碳定價或排放判定的一致性，更可能造成競爭環境的扭曲，使缺乏完善碳資料揭露的進口產品仍能進入市場，對既有供應商形成壓力。

此外，歐盟以抓大放小思維調整 CBAM 設計，短期確實能替豁免範圍內的企業大幅減輕申報與合規行政負擔，讓中小企業與開發中國家供應鏈有更多時間建立排放資料與減排能力，避免因碳成本與合規成本過高而被迫退出市場，但這種縮小範圍的訊號也可能外溢影響其他正在研擬碳邊境政策的國家。由於英國 CBAM 在設計上高度參考歐盟原則，美國 CCA 法案也常被視為回應歐盟 CBAM 的政策工具，後續各國是否仍會維持強硬的邊境碳政策值得追蹤；同時，對原本就質疑 CBAM 的中國、印度、巴西等新興經濟體而言，若歐盟先行收斂適用範圍，反而可能被用來強化其對 CBAM 屬貿易保護主義的論述，降低合作意願。這種兩難也反映在企業執行現實上，過去已有企業坦言難以滿足 CBAM 的資料要求，調查顯示多數德國企業無法完整提供排放數據，顯示制度再怎麼設計，落地仍取決於資料可得性與核算能力。這樣的發展啟發台灣扣件產業，建立可信且連貫的產品碳足跡資料庫與原料排放計算機制才是進入歐盟市場的關鍵。



歐盟的潛在危機：成本累積下的經濟失衡焦慮

▼ 圖 1 歐盟 CBAM 對進口商品的成本影響情境分析



資料來源：Fast markets carbon/ 本文作者整理 (2025/12/18)

註：紫線代表基準情境，未來碳價仍依現行預期；藍線代表低碳價情境，未來碳價偏低；黃線假設未來碳價高升

【圖 1】顯示在不同碳價情境下，CBAM 對歐盟進口商品所造成的成本影響。左軸是 CBAM 成本，右軸是 CBAM 成本占進口貨品成本的比例，儘管 2026 年僅取消了 2.5% 的免費配額，但 CBAM 成本在第一年的年度成長幅度最大，這代表所有超過基準值的隱含排放量從一開始就需繳納 CBAM 費用，隨著免費配額在 2034 年降至零，以及 EU ETS 價格持續攀升，成本將逐年增加。根據研究機構的最終預測，到 2035 年，來自 CBAM 涵蓋產業的進口產品中，超過 90% 的產品將繳納超過產品價值 10% 的稅款。



在低碳價情境中，碳價維持相對溫和，CBAM 成本占進口貨值的比重雖然仍隨時間上升，但整體壓力相對可控，對供應鏈的影響更偏向漸進調整，企業仍有空間透過效率改善與成本分攤來吸收衝擊。然而在高碳價情境下，隨著 EU ETS 價格顯著攀升，CBAM 成本不僅快速放大，甚至可能在中長期成為進口貨值中不可忽視的一部分，對高碳原料與相關製品形成結構性不利條件，迫使市場重新評估供應來源與交易可行性。其實不管是哪種情境，皆可看出 **CBAM 所帶來的成本壓力將隨年度逐年增加，雖不至於立即改變貿易結構，卻會持續壓縮產品利潤空間，降低進口競爭力，若歐盟境內供應鏈不足以自產自足，可預見產品供需失衡後造成通膨的現象。**

這三種情境共同亦指向同一個關鍵訊息，即 CBAM 的真正影響不在於啟動當下，而在於碳價走勢與時間累積效應，一旦進入高碳價軌道，碳成本將不再只是合規議題，而是直接左右進口競爭力與供應鏈選擇的核心變數。總部位於巴黎且為全球航空、汽車與包裝產業關鍵供應商的鋁業大廠 Constellium，其執行長 Jean-Marc Germain 於 2025 年底罕見直言，CBAM 應該徹底取消，否則將對歐洲產業造成如同凌遲般的長期傷害，甚至導致產能外移與結構性衰退。

這番話的分量，在於說話者並非高碳，也非出口歐盟的弱勢企業，而是高度在地化、理論上應受 CBAM 保護的歐洲本土製造商。Constellium 本身主要使用歐

洲鋁原料與在地加工，理論上並不直接承擔 CBAM 碳稅。然而，市場對於 CBAM 在 2026 年正式上路的預期心理，在 2025 年底時推升歐洲鋁價至近一年的高點。未來所有鋁材價格都將同步上漲，無一倖免，而這種成本並非一次性衝擊，而是持續侵蝕客戶利潤的慢性消耗。

“Constellium 進一步指出 CBAM 的幾個關鍵缺陷，對全球製造業同樣具有參考價值，首先是海外供應商可透過出口鋁廢料規避碳稅，將低碳產品送往歐洲，同時在其他市場繼續生產高碳產品其實對全球總碳排沒有實質幫助，卻推高歐盟使用鋁的成本，這也是為何 Constellium 執行長直言，CBAM 表面上是氣候政策，實際上卻可能削弱歐洲自身競爭力。”

扣件產業與鋁業面臨的問題本質高度相似，扣件高度依賴鋼材、線材、熱處理與表面處理；客戶多位於歐洲汽車、機械、建築供應鏈。依 Constellium 所言，CBAM 成本不會只有發生在進口端，而是沿供應鏈層層放大、逐步轉嫁，換言之，即使扣件不在 CBAM 第一波名單中，也已身處 CBAM 的價格傳導路徑上，值得台灣業者警戒。



台灣扣件業此刻的應對重點：面對國內外減碳風潮須建立減碳自證能力

在制度設計上，歐盟 CBAM 並非完全忽略出口國既有的碳定價機制，而是允許進口商在特定條件下，就產品在原產國已實際支付的碳價格申請抵扣。依 CBAM 規定，若出口國已對該產品所含排放課徵碳費或碳稅，且該碳價格可被證明已實際支付、具備明確計算基礎，進口商即可在申報時，按規定減少需交回的 CBAM 證書數量。換言之，**CBAM 的核心並非「重複課稅」，而是補足與 EU ETS 之間的碳價差距。**

台灣現行碳費制度雖尚未與 EU ETS 直接連動，但其性質屬於明顯的碳定價機制，理論上具備成為 CBAM 抵扣依據的潛在條件。雖目前並未設置單獨名為「碳稅」的制度，但已依據《氣候變遷因應法》規劃實施碳費制度，碳費制度自 2024 年起陸續完成三項配套子法，包括碳費徵收辦法、溫室氣體減量指定目標與自主減量計畫管理辦法等，象徵台灣正式進入碳定價時代。

碳費制度規定自 2025 年 1 月 1 日起正式開始徵收，對象為年度排放量達一定門檻的企業，將依據前一年度的排放量申報在 2026 年 5 月前完成繳交。徵收費率由中央主管機關核定，初期一般費率訂為每公噸溫室氣體排放 300 元新台幣，並搭配自主減量計畫等優惠費率機制。企業的溫室氣體排放範圍涵蓋直接排放（範疇一）及使用電力等間接排放（範疇二），主要對象包括製造業與能源業等高排放單位。

在台灣碳費制度的設計下，是否納入徵收對象並非以產業別或企業名稱為依據，而是取決於單一廠址或企業的年度溫室氣體排放量是否達到法定門檻。就扣件產業而言，具備規模化產能、集中熱處理或高用電製程的大型廠商，較有可能成為第一波實質面對碳費制度的對象；相對之下，中小型扣件廠多半仍處於間接影響或準備階段。



台灣碳費制度一覽

面向	細節
開徵日期	2025 年 1 月 1 日
繳費期限	2026 年 5 月（依 2025 年排放量）
標準費率	每公噸溫室氣體新台幣 300
涵蓋範圍	範疇一（直接）+ 範疇二（電力）
對象判定	單一廠址 / 企業達排放門檻
扣件產業影響	大型熱處理 / 高用電廠商首當其衝

未來是否能實際抵扣，關鍵並不在於制度名稱，而在於以下三個實務要件：

- （一）碳費是否確實針對產品所含排放課徵
- （二）是否能清楚對應到特定產品或製程的排放量
- （三）相關資料是否具備可供歐盟認可的查核與佐證能力。

在這樣的架構下，台灣扣件業即使短期內未直接面對 CBAM 課徵，仍有必要及早建立與碳費制度相容的排放資料與產品碳足跡結構，因為這些資料不僅關係到國內碳費負擔，未來亦將成為與歐洲客戶溝通 CBAM 抵扣與碳成本分攤的重要基礎。



長期視角下的 CBAM: 從合規議題走向競爭條件的重塑

從長期視角來看，CBAM 並非一次性制度，而是一套將隨歐盟產業與能源政策動態調整的工具。依目前政策討論方向，歐盟預計於 2028 年還會再度檢視並修正 CBAM 架構，評估是否進一步擴大適用範圍，涵蓋更多下游製品，例如汽車零組件與家電產品，這兩者亦是我國扣件產業的重點下游應用客戶。

值得注意的是，歐盟一方面討論擴大碳關稅適用範圍，另一方面卻在產業壓力下放寬燃油車相關政策，歐盟執委會在 2025 年 12 月 16 日提案，2035 年新車的平均碳排量較 2021 年減少 90% 即可，銷售仍須以電動車為主，但允許少量的油電混合車、氫能車或油車。此舉顯示其在能源轉型與產業競爭力之間正進行現實層面的再平衡。這種政策張力亦意味著未來 CBAM 的演進未必呈現單一路徑的持續加大力度，更可能會在減碳目標、產業承受度與地緣政治競爭之間反覆調整。當政策不斷修正、產業邊界持續外推，真正具備韌性的企業，將不是單純追逐法規變化者，而是能在不確定環境中，持續管理碳風險並重新定位自身競爭條件的供應者。 ■

著作權所有：惠達雜誌 / 撰文：紀翔瀛

全球最大 扣件行銷首選

www.fastener-world.com

**FASTENER
WORLD**

匯達搜尋/配對 一指搞定
🔍

FOR BUYERS

FOR SUPPLIERS

