



CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN
Phiên họp thứ 14
Chương trình nghị sự mục 3

ISWG-GHG 14/3/1
Ngày 3 tháng 2 năm 2023
CHỈ CÓ TIẾNG ANH
Phát hành công khai trước phiên họp:

**TIẾP TỤC XEM XÉT VÀ HOÀN THIỆN VIỆC ĐÁNH GIÁ VÀ LỰA CHỌN BIỆN
PHÁP ĐỂ TIẾP TỤC PHÁT TRIỂN TRONG BỐI CẢNH GIAI ĐOẠN II CỦA KẾ
HOẠCH LÀM VIỆC XÂY DỰNG CÁC BIỆN PHÁP TRUNG VÀ DÀI HẠN**

Đề xuất thêm về Chương trình khuyến khích vận tải biển không phát thải (ZESIS)

Do Nhật Bản đệ trình

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này giải thích thêm về đề xuất về Chương trình khuyến khích vận chuyển không phát thải (ZESIS) bằng cách xác định các vấn đề chính liên quan đến thiết kế của nó cần được xem xét thêm và đề xuất các hướng cơ bản để giải quyết các vấn đề này. Nó cũng đề xuất các yếu tố cần thiết để một biện pháp dựa trên thị trường được chọn làm biện pháp được phát triển hơn nữa như một ưu tiên trong Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc.
<i>Định hướng chiến lược, nếu có:</i>	3
<i>Kết quả đầu ra:</i>	3.2
<i>Hành động cần thực hiện:</i>	Đoạn 26
<i>Tài liệu liên quan:</i>	MEPC 79/WP.5, MEPC 79/WP.1/Rev.1; nghị quyết MEPC.304(72) và MEPC.328(76)

Giới thiệu

1 ISWG-GHG 13 đã xem xét các đề xuất về các biện pháp trung hạn, bao gồm cả đề xuất tinh chỉnh về Chương trình khuyến khích vận chuyển không phát thải (ZESIS) dựa trên cơ chế giảm phí do Nhật Bản đề trình. Trong cuộc thảo luận, nhiều phái đoàn đã ủng hộ cách tiếp cận "levy", "thưởng", "feebate" hoặc "đóng góp theo tỷ lệ cố định" như một biện pháp kinh tế để điều chỉnh phát thải khí nhà kính từ vận tải biển và Nhóm ghi nhận sự ủng hộ ngày càng tăng đối với khả năng kết hợp yếu tố kỹ thuật và yếu tố kinh tế trong một rõ biện pháp (MEPC 79/WP.5, đoạn 131 và 160.2). MEPC 79 ghi nhận tiến độ mà Nhóm đã đạt được trong việc xem xét các biện pháp trung hạn và nhất trí tái khẳng định cam kết tiếp tục công việc xác định các biện pháp giảm khí nhà kính ứng cử viên sẽ được ưu tiên phát triển như một phần của nhóm các biện pháp bao gồm cả hai các yếu tố kinh tế và kỹ thuật của MEPC 80 phù hợp với Kế hoạch làm việc để phát triển các biện pháp trung và dài hạn như là phần tiếp theo của Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu (MEPC 79/WP.1/Rev. 1, đoạn 7.21.2 và 7.32).

2 Đề xuất này nhằm mục đích chỉ ra các yếu tố cần thiết mà một biện pháp dựa trên thị trường cần phải có để được chọn làm biện pháp được ưu tiên phát triển hơn nữa trong Giai đoạn II và giải thích chi tiết về ZESIS bằng cách xác định các vấn đề chính liên quan đến thiết kế của nó cần có thêm xem xét, đề xuất phương hướng cơ bản giải quyết các vấn đề này để hoàn thiện trong Giai đoạn III của Kế hoạch công tác.

Các yếu tố cần thiết để một biện pháp dựa trên thị trường được lựa chọn trong Giai đoạn II

3 Theo Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc, dự kiến các biện pháp được ưu tiên phát triển hơn nữa sẽ được đánh giá và lựa chọn vào mùa xuân năm 2023. Cũng có tuyên bố rằng quyết định của Ủy ban về các biện pháp ưu tiên phát triển có thể được đưa ra trong kết hợp với việc sửa đổi Chiến lược ban đầu. Để đạt được tiến bộ, tài liệu này đề xuất rằng cần xác định rằng một biện pháp dựa trên thị trường được lựa chọn để phát triển thêm trong Giai đoạn II cần có các yếu tố sau:

.1 đảm bảo rằng các ưu đãi được cung cấp cho những người đi đầu sử dụng nhiên liệu không phát thải và tàu trong giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi;

.2 thúc đẩy giảm khí nhà kính (GHG), không chỉ carbon dioxide;

.3 đối xử bình đẳng với tất cả các tàu thuộc phạm vi của biện pháp, không phân biệt cờ, tuyến đường, v.v., với mục đích khuyến khích sử dụng nhiên liệu và công nghệ để giảm phát thải khí nhà kính;

.4 giảm thiểu tác động của các khoản đóng góp bắt buộc đối với thương mại và các Quốc gia;

.5 hỗ trợ các nước đang phát triển giải quyết vấn đề biến đổi khí hậu, về mặt đóng góp vào quá trình chuyển đổi công bằng và giải quyết các tác động tiêu cực không tương xứng đối với các Quốc gia, khi phù hợp; và

.6 tăng doanh thu bằng cách đóng góp bắt buộc lên ít nhất một khoản đủ để đáp ứng mục đích của chương trình, số tiền này sẽ được quản lý một cách minh bạch và mạnh mẽ để sử dụng hợp lý.

4 Các đề xuất về biện pháp kinh tế có nhiều điểm chung và ngay cả khi có sự khác biệt hiện tại, cần xây dựng sự đồng thuận về nhiều điểm trong quá trình xây dựng biện pháp trong Giai đoạn III. Do đó, trong Giai đoạn II, việc xác định các yếu tố cụ thể mà biện pháp dựa trên thị

trường cần phải có là phù hợp, sau đó chuyển sang Giai đoạn III để thảo luận dựa trên các yếu tố này.

5 Sáu yếu tố trên được dựa trên đánh giá của người đề xuất về tất cả các đề xuất đã được đệ trình và các cuộc thảo luận của Nhóm cho đến nay. Những yếu tố này được liệt kê bằng cách tái cấu trúc các vấn đề đã được đặc biệt nhấn mạnh trong các lập luận khác nhau liên quan đến các biện pháp kinh tế.

Các vấn đề chính cần xem xét thêm về ZESIS để hoàn thiện

6 Các yếu tố nêu trên có thể được đảm bảo bằng cách thiết kế cơ chế giảm phí một cách phù hợp. Mặc dù việc xem xét các chi tiết sẽ được hoàn thiện trong Giai đoạn III theo kế hoạch Công việc, nhưng tài liệu này, với dự đoán về công việc đó, nhằm mục đích xác định bảy vấn đề chính liên quan đến thiết kế của ZESIS và xây dựng các hướng cơ bản về cách giải quyết các vấn đề này.

7 Để hoàn thiện việc xem xét cơ chế trong Giai đoạn III, cần xem xét cách thức quy định chi tiết về cơ chế này trong các văn bản pháp luật bao gồm các hướng dẫn cần thiết. Vì việc bắt đầu xem xét như vậy sớm hơn sẽ cho phép áp dụng kế hoạch sớm hơn, nên tài liệu này đề xuất liệu và cách thức từng yếu tố thiết kế của ZESIS nên được quy định trong Phụ lục VI MARPOL hay nên được quyết định bởi Quỹ vận chuyển không khí thải (quỹ ZES) được thành lập theo ZESIS, bằng cách tham khảo Công ước HNS 2010, công cụ mới nhất được IMO thông qua có chứa các yếu tố tài chính và Quỹ Khí hậu Xanh (GCF) làm ví dụ có liên quan.

Phạm vi áp dụng

8 Ngưỡng kích thước cho ứng dụng (ví dụ: 400 GT hoặc 5.000 GT) và liệu có nên áp dụng phương pháp tiếp cận theo giai đoạn để mở rộng phạm vi dần dần hay không nên được xác định dựa trên các khía cạnh sau:

.1 phạm vi phát thải khí nhà kính (tỷ lệ phát thải khí nhà kính dự kiến sẽ được đề cập trong chương trình nên được kiểm tra);

.2 sự sẵn có của công nghệ hoặc nhiên liệu (cần tính đến sự sẵn có và tốc độ triển khai các công nghệ hoặc nhiên liệu không phát thải áp dụng có thể khác nhau tùy thuộc vào kích thước của tàu); và

.3 tác động đối với thương mại và các quốc gia (các ngưỡng kích thước khác nhau có thể tạo ra các tác động khác nhau đối với thương mại và các quốc gia, chẳng hạn như các quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) có thể phụ thuộc nhiều hơn vào các tàu cỡ nhỏ).

9 Công ước HNS xác định phạm vi áp dụng của nó trong điều 3 và áp đặt nghĩa vụ đối với những người nhận hàng hóa đóng góp (vật liệu rời dạng rắn có nguy cơ hóa học, dầu, LPG và LNG) phải đóng góp theo điều 18 và 19. Nếu Công ước HNS là được sử dụng làm tài liệu tham khảo, phạm vi áp dụng cho ZESIS và các yêu cầu bắt buộc đối với tàu để đóng góp hàng năm dựa trên lượng khí thải GHG của chúng phải được quy định trong Phụ lục VI của MARPOL.

10 Chính quyền hoặc các Tổ chức được công nhận sẽ cấp Tuyên bố Tuân thủ (SoC) cho tàu đã đóng góp hàng năm. Một con tàu bắt buộc phải mang SoC trên tàu và sẽ được kiểm tra xem nó có mang SoC hợp lệ hay không trong quá trình kiểm soát của quốc gia có cảng. Những yêu cầu này cũng nên được quy định trong Phụ lục VI của MARPOL.

Phạm vi khen thưởng

11 Phạm vi phần thưởng hoặc nhiên liệu đủ điều kiện nên được quyết định để khuyến khích sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải GHG thấp hoặc bằng không. Cơ chế khen thưởng cũng nên thúc đẩy việc triển khai các tàu sử dụng các loại nhiên liệu đó và phát triển cơ sở hạ tầng cung cấp các loại nhiên liệu đó. Một phương pháp chi tiết để xác định nhiên liệu đủ điều kiện cần được xem xét, dựa trên mức tham vọng trong Chiến lược GHG sửa đổi của IMO và các hướng dẫn về cường độ GHG trong vòng đời của nhiên liệu hàng hải (hướng dẫn LCA) bao gồm các giá trị mặc định về phát thải khí nhà kính WtW có trong đó.

12 Công ước HNS xác định phạm vi bồi thường mà Quỹ HNS chi trả cho những người bị thiệt hại liên quan đến việc vận chuyển các chất nguy hiểm và độc hại bằng đường biển. Nếu ví dụ này được sử dụng làm tài liệu tham khảo, thì phạm vi phần thưởng hoặc định nghĩa về nhiên liệu đủ điều kiện theo ZESIS phải được quy định trong Phụ lục VI MARPOL.

Tỷ lệ khen thưởng

13 Để xác định tỷ lệ phần thưởng, cần tính đến các khía cạnh sau:

.1 phương pháp xác định tỷ lệ phần thưởng phải dựa trên các ý tưởng và sự kiện rõ ràng (chẳng hạn như dữ liệu có sẵn công khai);

.2 tỷ lệ phần thưởng nên được đặt ở mức có thể cung cấp đủ ưu đãi cho các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế; và

.3 tỷ lệ phần thưởng phải được xác định để có sự cân bằng phù hợp giữa tính linh hoạt trong việc điều chỉnh tỷ lệ phù hợp với giá cả dao động của tàu và nhiên liệu, và khả năng dự đoán cho những người đi đầu tiên thấy trước các khoản đầu tư của họ sẽ được đền đáp, ví dụ, bằng cách cố định tỷ lệ trong thời gian dài hơn điều kiện.

14 Khái niệm cơ bản về cách ấn định số tiền bồi thường mà Quỹ HNS phải trả được nêu rõ trong điều 14, đoạn 5 đến 7, của Công ước HNS. Điều 26(e) cũng quy định rằng Hội đồng sẽ thông qua ngân sách hàng năm, bao gồm cả các khoản thanh toán được thực hiện bởi Quỹ HNS trong năm liên quan. Nếu Công ước HNS được sử dụng làm tài liệu tham khảo, thì phương pháp xác định số tiền thưởng theo ZESIS phải được xác định trong MARPOL Phụ lục VI, trong khi tỷ lệ thực tế và số tiền thưởng phải được xác định bởi Hội đồng hoặc Hội đồng quản trị của ZES Quỹ hàng năm.

Tỷ lệ đóng góp

15 Doanh thu thu được từ cơ chế giảm phí nên được sử dụng để thưởng cho các tàu sử dụng nhiên liệu đủ điều kiện và để hỗ trợ các nước đang phát triển, và tỷ lệ đóng góp phải được xác định một cách phù hợp để tránh tình trạng thừa hoặc thiếu nguồn thu. Do đó, đề xuất rằng tỷ lệ đóng góp được xác định theo quyết định về ngân sách hàng năm cần thiết để trang trải cả việc thanh toán phần thưởng dựa trên mức tiêu thụ thực tế của nhiên liệu đủ điều kiện và tài trợ cho các dự án hỗ trợ các nước đang phát triển. Tuy nhiên, cách tiếp cận này có thể gây ra những lo ngại sau và có thể cần xem xét thêm về phương pháp chi tiết để thiết lập tỷ lệ:

.1 tỷ lệ đóng góp được xác định theo khái niệm trên có thể tăng ở mức đáng kể ngoài dự kiến do nhu cầu, điều này có thể gây ra tác động tiêu cực đến thương mại bằng cách tăng giá cước vận tải; và

.2 cách khác, tỷ lệ có thể được cố định trong một khoảng thời gian dài hơn hoặc có thể đặt mức trần, nhưng có thể nảy sinh lo ngại rằng khi đó có thể không đảm bảo đủ doanh thu để thưởng.

16 Công ước HNS quy định tại điều 17 về thủ tục quyết định tổng số tiền đóng góp hàng năm và việc tính toán khoản đóng góp hàng năm cho mỗi người chịu trách nhiệm sẽ do Quỹ HNS thực hiện. Nếu Quỹ HNS được sử dụng làm tài liệu tham khảo, thì phương pháp xác định tỷ lệ đóng góp phải được quy định trong Phụ lục VI của MARPOL, trong khi tỷ lệ thực tế và số tiền đóng góp của mỗi tàu sẽ do Quỹ ZES xác định.

Phạm vi hỗ trợ cho các nước đang phát triển

17 Theo tài liệu đệ trình tại ISWG-GHG 13 đưa ra đề xuất sử dụng nguồn thu để hỗ trợ các nước đang phát triển (cụ thể là tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 (Austria et al.), ISWG-GHG 13/4/4 (Argentina et al. al.) và ISWG-GHG 13/4/11 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon)), dường như có một sự hiểu biết chung rằng hỗ trợ cho các nước đang phát triển chủ yếu nên nhằm vào các sáng kiến góp phần khử cacbon cho ngành vận tải biển. Mặt khác, liệu các nỗ lực về khí hậu bên ngoài lĩnh vực vận tải biển có nên được hỗ trợ hay không và nếu có thì nên cho phép dòng chảy tài nguyên ra khỏi ngành ở mức độ nào sẽ cần được xem xét thêm dựa trên kết quả của một đánh giá tác động toàn diện, từ quan điểm rằng phạm vi cần thiết nên được xác định để đạt được một quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng và để giải quyết các tác động tiêu cực không tương xứng đối với các quốc gia.

18 Xem xét các đề xuất được đưa ra cho đến nay, phạm vi hỗ trợ về cơ bản sẽ bao gồm các nội dung sau:

.1 các sáng kiến hỗ trợ tăng cường vận tải biển không phát thải ở các nước đang phát triển (xây dựng năng lực, phát triển cơ sở hạ tầng để sản xuất và cung cấp nhiên liệu không phát thải, nghiên cứu và phát triển, v.v.); và

.2 các dự án hoặc sáng kiến khác ở các nước đang phát triển để giải quyết các tác động tiêu cực không tương xứng.

19 Trong GCF, các cửa sổ tài trợ ban đầu được quy định trong Công cụ quản lý dựa trên quyết định của Hội nghị các bên và Hội đồng quản trị của GCF có quyền xem xét các cửa sổ tài trợ khi thích hợp. Nếu ví dụ này được tuân theo, thì phạm vi hỗ trợ cho các nước đang phát triển sẽ được xác định ban đầu bởi Ủy ban và nội dung của nó sẽ được Quỹ ZES xem xét khi phù hợp.

Quy trình sàng lọc và tiêu chí lựa chọn dự án hỗ trợ các nước đang phát triển

20 Đầu tiên và quan trọng nhất, phải xây dựng quy trình và tiêu chí sàng lọc minh bạch, mạnh mẽ, đáng tin cậy và khả thi. Nếu không, cơ chế lựa chọn dự án để tài trợ sẽ không hoạt động hiệu quả. Do đó, quy trình và tiêu chí sàng lọc nên được phát triển có tham khảo các mô hình hiện có như GCF hoặc Ngân hàng Thế giới, những tổ chức có thành tích và chuyên môn trong việc hỗ trợ các nước đang phát triển.

21 Trong trường hợp của GCF, quy trình sàng lọc và tiêu chí lựa chọn dự án để hỗ trợ các nước đang phát triển do chính quỹ xác định và do đó, Quỹ ZES sẽ phù hợp để xác định quy trình và tiêu chí cần thiết theo cách tương tự.

Vai trò của Cơ quan quản lý, Quỹ ZES, IMO và các tổ chức khác

22 Vai trò của Cơ quan quản lý, Quỹ ZES, IMO và các tổ chức khác cần được xác định rõ ràng. Ý tưởng cơ bản nên như sau:

.1 đóng góp bắt buộc: Phương pháp xác định tỷ lệ đóng góp sẽ được phát triển tại IMO. Dựa trên phương pháp, Quỹ ZES sẽ tính toán và xác định số tiền đóng góp cho mỗi tàu dựa trên lượng khí thải GHG hàng năm và các thông tin liên quan khác được báo cáo thông qua DCS, xuất hóa đơn và xác nhận xem khoản thanh toán có được thực hiện hay không. Chính quyền sẽ xác minh dữ liệu DCS bao gồm phát thải khí nhà kính từ tàu. Nó cũng sẽ cấp SoC cho tàu khi xác nhận rằng các khoản đóng góp đã được thực hiện;

.2 cơ chế khen thưởng: Phương pháp xác định tỷ lệ khen thưởng sẽ được quyết định tại IMO. Dựa trên phương pháp luận, Quỹ ZES sẽ tính toán và xác định số tiền thưởng cho các tàu dựa trên dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu đủ điều kiện được báo cáo thông qua DCS và cung cấp phần thưởng cho các tàu sử dụng nhiên liệu đủ điều kiện. Chính quyền sẽ xác minh dữ liệu DCS bao gồm dữ liệu tiêu thụ nhiên liệu đủ điều kiện; và

.3 lựa chọn và thực hiện các dự án để hỗ trợ các nước đang phát triển: Sau khi các nước đang phát triển nộp đơn xin tài trợ cho các dự án, Quỹ ZES sẽ lựa chọn các dự án dựa trên các tiêu chí được xác định trước do Quỹ xây dựng và cấp vốn cho các dự án được chọn. Việc lựa chọn và thực hiện các dự án có thể được thuê ngoài cho các tổ chức khác có chuyên môn trong việc hỗ trợ các nước đang phát triển; IMO và Chính quyền không bắt buộc phải đảm nhận bất kỳ vai trò nào trong khía cạnh này.

23 Để xem xét thêm các vai trò khác nhau của từng thực thể, cần xem xét các khía cạnh sau:

.1 cơ chế ngăn ngừa gian lận;

.2 ngăn ngừa sai sót và chậm trễ trong việc gửi dữ liệu DCS, là cơ sở để tính toán số tiền đóng góp và phần thưởng;

.3 phản hồi trong trường hợp có tranh chấp; và

.4 phạm vi nhiệm vụ được thuê ngoài, trong trường hợp sử dụng các tổ chức bên ngoài để lựa chọn và thực hiện các dự án hỗ trợ các nước đang phát triển.

Phần kết luận

24 Tài liệu này đã trình bày các yếu tố cần thiết cho một biện pháp dựa trên thị trường. Căn kết luận rằng biện pháp được lựa chọn trong Giai đoạn II phải có tất cả các yếu tố sau, dựa trên các cuộc thảo luận được thực hiện cho đến nay tại IMO:

.1 để đảm bảo rằng các ưu đãi được cung cấp cho những người đi đầu sử dụng nhiên liệu không phát thải và tàu trong giai đoạn đầu của quá trình chuyển đổi;

.2 thúc đẩy giảm khí nhà kính, không chỉ carbon dioxide;

.3 đối xử bình đẳng với tất cả các tàu và các tuyến thương mại và dựa trên mục tiêu nhằm khuyến khích sử dụng nhiên liệu và công nghệ để giảm phát thải khí nhà kính;

.4 để giảm thiểu tác động của các khoản đóng góp bắt buộc đối với thương mại và các Quốc gia;

.5 để hỗ trợ các nước đang phát triển giải quyết vấn đề biến đổi khí hậu, về mặt đóng góp vào quá trình chuyển đổi công bằng và giải quyết các tác động tiêu cực không tương xứng đối với các Quốc gia, khi phù hợp; và

.6 để tăng doanh thu bằng cách đóng góp bắt buộc ít nhất và đủ số tiền để đáp ứng mục đích của chương trình sẽ được quản lý một cách minh bạch và mạnh mẽ để sử dụng hợp lý.

25 Những yếu tố này có thể được đảm bảo bằng cách thiết kế kế hoạch giảm phí một cách phù hợp, việc xem xét kế hoạch này sẽ được hoàn thiện trong Giai đoạn III của Kế hoạch hoạt động. Có bảy vấn đề chính sau đây có liên quan đến yếu tố thiết kế của ZESIS ở khía cạnh này và tài liệu này đã trình bày những ý tưởng cơ bản về cách giải quyết những vấn đề này:

.1 phạm vi áp dụng;

.2 phạm vi khen thưởng;

.3 tỷ lệ phần thưởng;

.4 tỷ lệ đóng góp;

.5 phạm vi hỗ trợ cho các nước đang phát triển;

.6 quy trình sàng lọc và tiêu chí lựa chọn dự án hỗ trợ các nước đang phát triển; và

.7 vai trò của Cơ quan quản lý, Quỹ ZES, IMO và các tổ chức khác.

Các hành động được yêu cầu cho Nhóm làm việc

26 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin được cung cấp trong tài liệu này, xem xét thêm các chi tiết của cơ chế giảm phí, nhằm xác định nó là một biện pháp ứng cử cần được ưu tiên phát triển hơn nữa và thực hiện hành động khi thích hợp.