

CUỘC HỌP CHUYÊN TRÁCH CỦA
NHÓM CÔNG TÁC VỀ GIẢM PHÁT
THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN
Phiên họp thứ 15
Chương trình nghị sự mục 2

ISWG-GHG 15/2/4
Ngày 12 tháng 5 năm 2023
CHỈ CÓ TIẾNG ANH
Phát hành công khai trước phiên họp:

**TIẾP TỤC XEM XÉT VÀ HOÀN THIỆN VIỆC XÂY DỰNG DỰ THẢO
CHIẾN LƯỢC SỬA ĐỔI CỦA IMO VỀ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ
TÀU BIỂN**

*Sửa đổi Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển
Do Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon đệ trình*

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này cung cấp nội dung cho Mục 4.5 của Chiến lược sửa đổi về giảm phát thải từ tàu biển và giải thích cho đề xuất này.
<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 13
<i>Tài liệu liên quan:</i>	MEPC 79/WP.10, MEPC 79/7/3, MEPC 79/INF.29; ISWG-GHG 8/3/3; ISWG-GHG 13/3/3; ISWG-GHG 14/3, ISWG-GHG 14/3/3 và ISWG-GHG 15/2/5

Giới thiệu

1 MEPC 80 phải đưa ra một số quyết định quan trọng ảnh hưởng đến ngành vận tải biển, các Quốc gia Thành viên và các nỗ lực toàn cầu của chúng tôi để đạt được các mục tiêu của Hiệp định Paris, bao gồm cả những mục tiêu liên quan đến công bằng.

2 Thực tế là nhiều quốc gia khác nhau đang ở trong những hoàn cảnh khác nhau và sẽ bị ảnh hưởng theo những cách khác nhau do quá trình khử carbon

của ngành vận tải biển có thể cản trở sự rõ ràng của việc ra quyết định mà tình huống nguy cấp này đòi hỏi.* Một mối lo ngại thường được nêu ra là sự gia tăng chi phí vận chuyển, đây có thể là hậu quả của hành động giảm thiểu phát thải KNK từ vận tải biển. Nhưng chi phí vận chuyển tăng lên cũng sẽ là hậu quả có thể xảy ra của sự chấp vá mới nổi đối với quy định khu vực sẽ chỉ tăng lên trong trường hợp IMO không hành động kịp thời. Và chi phí vận chuyển tăng lên sẽ là hậu quả (cùng với nhiều tác động tiêu cực khác đối với các Quốc gia), của việc không hoạt động trong tình trạng khẩn cấp khí hậu ngày càng trầm trọng.

3 Trái ngược với tính tất yếu của việc tăng chi phí vận chuyển ở một mức độ nhất định, cách chính sách giảm thiểu KNK của IMO đảm bảo cơ hội chuyển đổi công bằng cho tất cả các Quốc gia Thành viên vẫn chưa được biết. Có bằng chứng rõ ràng rằng chính sách KNK của IMO có thể tránh được sự gia tăng bất bình đẳng đã tồn tại, miễn là chính sách được thiết kế và thực hiện cho phép phân biệt thông qua việc sử dụng nguồn doanh thu (ISWG-GHG 14/3/3 (Ngân hàng Thế giới)). Các nguyên tắc quốc tế mà IMO bị ràng buộc yêu cầu họ phải làm như vậy trong bất kỳ vấn đề nào.

4 Nhìn chung, các sửa đổi được đề xuất cho Chiến lược ban đầu có ngôn ngữ liên quan đến công bằng, mặc dù có nhiều cải tiến có thể làm rõ hơn điều này và các bên đồng ủng hộ đã cung cấp trong tài liệu ISWG-GHG 15/2/5 văn bản về vấn đề này để đưa vào các mục về Tầm nhìn và Mức độ Tham vọng. Tuy nhiên, bởi vì chúng là các biện pháp chính sách thực hiện Chiến lược cung cấp khả năng thực thi pháp lý của quá trình chuyển đổi, ngôn ngữ dành riêng cho các biện pháp có tầm quan trọng tối đa đối với bất kỳ quốc gia nào trong việc đánh giá rủi ro liên quan đến tác động và tính công bằng.

5 Ngôn ngữ này càng quan trọng hơn vì tại MEPC 80, các quốc gia sẽ được yêu cầu đưa ra quyết định về các động lực của quá trình chuyển đổi, chẳng hạn như Mức độ Tham vọng, mà không có chi tiết cụ thể về các biện pháp trung hạn để từ đó đảm bảo rằng quá trình chuyển đổi phù hợp với mục tiêu 1.5°C sẽ được áp dụng một cách công bằng, bao gồm các trường hợp khác nhau tạo ra rủi ro khác nhau cho các quốc gia khác nhau.

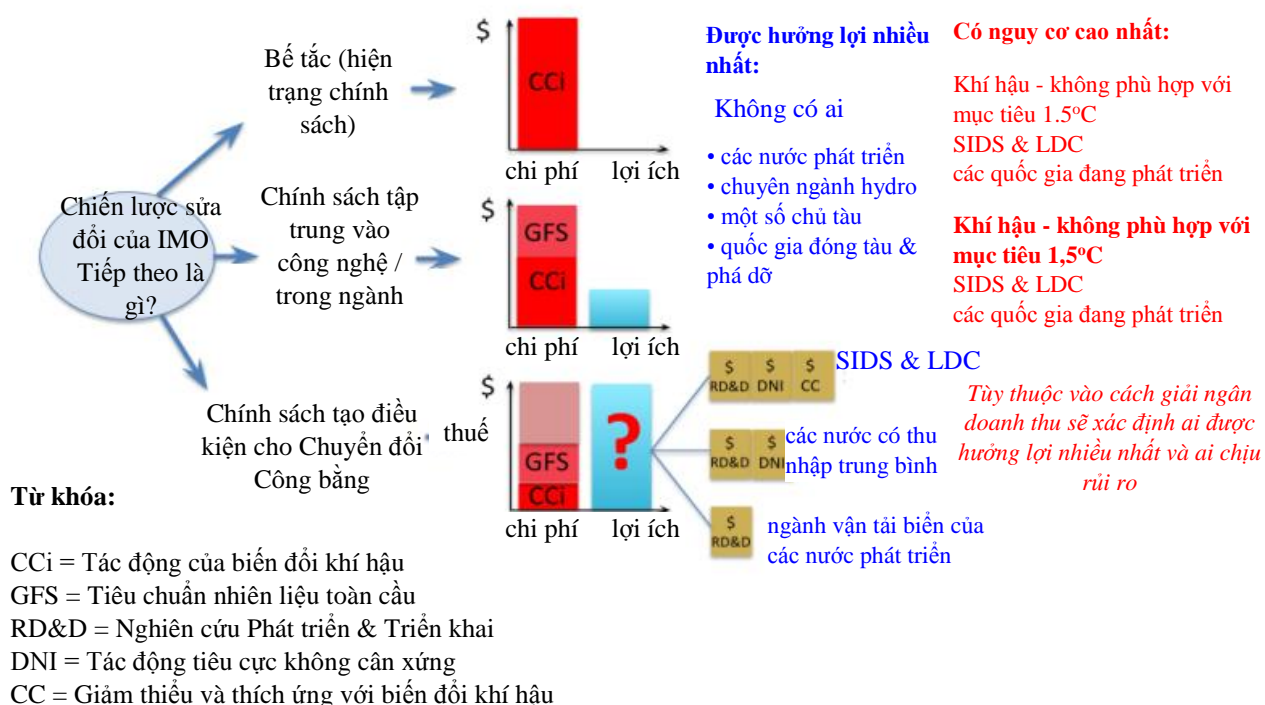
Ba kết quả có thể xảy ra và các hậu quả tương ứng

6 Hình dưới đây phác thảo ba tình huống có thể xảy ra đối với các kết quả MEPC 80 liên quan đến việc sửa đổi Chiến lược ban đầu. Việc trì hoãn sửa đổi Chiến lược ban đầu để đưa vào các biện pháp trung và dài hạn cụ thể không phải

* Các bên đồng ủng hộ nhắc lại chỉ dẫn của Chủ tịch ISWG-GHG rằng thuật ngữ 'khử carbon' khi được sử dụng trong bối cảnh này trong các cuộc thảo luận về KNK của IMO không loại trừ cách hiểu bao gồm việc loại bỏ tất cả KNK khỏi vận tải biển quốc tế, đó là nghĩa được sử dụng bởi các bên đồng ủng hộ.

là một lựa chọn và không ai được hưởng lợi khi các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, phải đối mặt với những rủi ro lớn nhất. Việc áp dụng Chiến lược sửa đổi chỉ tập trung vào công nghệ và khuyến khích những nước đi tiên phong sẽ chỉ mang lại lợi ích cho một số nước. Việc áp dụng Chiến lược được Sửa đổi kết hợp ngôn ngữ cho phép quá trình chuyển đổi công bằng sẽ mang lại lợi ích nhiều nhất cho tất cả chúng ta. Các bên đồng ủng hộ lưu ý rằng do vẫn chưa có cuộc thảo luận mạnh mẽ nào về giải ngân nguồn doanh thu, sơ đồ mô tả ở mức độ cao về cách phân bổ nguồn doanh thu và tùy thuộc vào quyết định cuối cùng ai được hưởng lợi và ai chịu rủi ro lớn nhất vẫn chưa được xác định.

Hình 1: Các kịch bản kết quả cho Chiến lược sửa đổi của IMO và các tác động tiềm ẩn tại MEPC 80



Văn bản tóm tắt trước đây về các biện pháp trung hạn

7 Trước cuộc tranh luận tương đối ngắn về chủ đề này tại ISWG-GHG 14, cuộc thảo luận chi tiết cuối cùng về các biện pháp là tại ISWG-GHG 13. Kết quả của Nhóm tại thời điểm đó đã sử dụng thuật ngữ "chuyển đổi công bằng", như được ghi trong báo cáo (MEPC 79/WP.5):

"160.2 lưu ý sự hỗ trợ ngày càng tăng đối với khả năng kết hợp yếu tố kỹ thuật và yếu tố kinh tế trong một nhóm các biện pháp, có thể thúc đẩy hiệu quả quá trình chuyển đổi năng lượng của vận tải biển và cung cấp cho đội tàu thế giới động lực cần thiết đồng thời đóng góp và đảm bảo một sân chơi bình đẳng và

một quá trình chuyển đổi công bằng/hợp lý đồng thời nhấn mạnh các mối quan tâm nổi bật khác nhau cần được giải quyết trước khi kết thúc Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc; và

- 160.3 cũng nhấn mạnh rằng các tác động đối với các Quốc gia của một biện pháp/sự kết hợp các biện pháp cần được đánh giá và tính đến khi thích hợp trước khi áp dụng (các) biện pháp, đặc biệt chú ý đến nhu cầu của các nước đang phát triển, đặc biệt là các Quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các nước kém phát triển nhất (LDC); và các tác động tiêu cực không cân xứng đó cần được đánh giá và giải quyết, khi thích hợp, theo quy trình Sửa đổi để đánh giá tác động đối với các Quốc gia của các biện pháp ứng cử."

Các cuộc thảo luận gần đây hơn về các biện pháp trung hạn và đánh giá tác động toàn diện

8 Trong quá trình xây dựng danh sách rút gọn các biện pháp chính sách, phần lớn nội dung thảo luận tiếp tục tập trung vào lợi thế tương đối hoặc so sánh của các biện pháp với nhau và thảo luận về tác động tương ứng của chúng.

9 Mặc dù các bên đồng ủng hộ của tài liệu này đã đề xuất một biện pháp cụ thể (thuế GHG toàn cầu), người ta nhận ra rằng giải pháp cho IMO là lựa chọn sự kết hợp phù hợp. Phương pháp phân tích so sánh đánh đổi các biện pháp với nhau có nguy cơ làm mất đi sự tập trung vào những gì mà các biện pháp cần được thiết kế để đạt được và sự liên kết của chúng với các mục tiêu của Hiệp định Paris. Nó cũng có nguy cơ tạo ra sự chia rẽ giữa những bên đề xuất các biện pháp khác nhau sẽ đạt được kết quả tương tự. Điều này chống lại động lực được xây dựng hướng tới cách tiếp cận hợp tác để lựa chọn một nhóm các biện pháp được chứng kiến tại ISWG-GHG 13.

10 Hơn nữa, rõ ràng là có một số đặc điểm của một số biện pháp có thể được đơn giản hóa hoặc hợp nhất một cách hiệu quả để giải quyết một số mối quan ngại đặt ra khi các biện pháp được xem xét riêng lẻ. Cụ thể, như đã được chỉ ra trong các cuộc tranh luận cho đến nay, các cơ chế thực thi và linh hoạt bổ sung cho Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK (GFS) làm tăng thêm sự phức tạp và làm suy yếu tính toàn vẹn của môi trường. Một GFS bị cô lập không thể cung cấp quá trình chuyển đổi công bằng. Bản thân một khoản thuế thiếu khả năng áp đặt các biện pháp kiểm soát nếu thị trường không phản ứng thích hợp. Tuy nhiên, một nhóm bao gồm tiền thuế tích hợp và GFS, có thể tạo ra một gói đơn giản hóa. Giờ đây, sẽ hợp lý khi đề cập đến một nhóm tích hợp thay vì khái niệm về một nhóm các biện pháp độc lập.

11 Một rủi ro chính cũng tồn tại là sự chia rẽ dẫn đến việc không thể tiến hành Đánh giá Tác động Toàn diện (CIA) và do đó dẫn đến bế tắc. Việc trì hoãn ra mắt CIA chỉ làm trì hoãn thời điểm mà tại đó có thể cung cấp sự rõ ràng hơn cho quá trình hoàn thiện các chi tiết của nhóm biện pháp, đặc biệt là cách chúng sẽ giúp tránh và giải quyết DNI cũng như đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng.

Đề xuất về một con đường phía trước

12 Liên quan đến các yếu tố kỹ thuật, cho đến nay đã có sự ủng hộ mạnh mẽ nhất đối với khái niệm tiêu chuẩn nhiên liệu. Liên quan đến các yếu tố kinh tế, không có sự hỗ trợ nào ngoại trừ từ các bên đồng ủng hộ Chương trình mua bán phát thải, và có sự hỗ trợ cho một số đề xuất về cơ bản giống nhau – trong đó họ sử dụng một khoản thuế để tăng doanh thu và sau đó phân bổ doanh thu đó cho một số mục đích khác nhau. Sự hội tụ này có nghĩa là mức độ cụ thể cao hơn giờ đây có thể được thể hiện khi dẫn chiếu đến các biện pháp trong Chiến lược sửa đổi, trong khi vẫn bao gồm các cơ chế doanh thu khác nhau (các quỹ và cơ chế giảm phí) và các mục đích (đảm bảo bao gồm nhu cầu của các hoàn cảnh khác nhau cho các quốc gia khác nhau). Tích hợp văn bản tóm tắt tại ISWG-GHG 13, văn bản về các biện pháp được đề xuất tại ISWG-GHG 14, và có tính đến các vấn đề do các Quốc gia Thành viên khác nhau nêu ra, văn bản sau đây được đề xuất cho đoạn 4.5:

4.5 [Theo *Kế hoạch làm việc về xây dựng các biện pháp trung và dài hạn theo Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển* và các mốc thời gian được nêu trong Chiến lược này, một nhóm tích hợp các biện pháp ứng cử: a Thuế KNK, cùng với các cơ chế giải ngân doanh thu (giảm phí, quỹ, v.v.) với Tiêu chuẩn nhiên liệu KNK (GFS) cần được xây dựng và hoàn thiện.

Điều này sẽ thúc đẩy hiệu quả quá trình chuyển đổi năng lượng của ngành vận tải biển và cung cấp cho đội tàu thế giới động lực cần thiết để đạt được lộ trình giảm KNK phù hợp với mục tiêu 1,5°C, đồng thời đóng góp và đảm bảo một sân chơi bình đẳng và quá trình chuyển đổi công bằng về thủ tục, bình đẳng liên quan đến giảm thiểu hàng hải, bình đẳng trong việc ứng phó với các tác động của khí hậu, chỉ dành cho người đi biển và giải quyết vấn đề DNI.]

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

13 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin và đề xuất có trong tài liệu này và thực hiện hành động phù hợp.