



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 3

ISWG-GHG 15/3/2
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 ĐÁNH GIÁ VÀ LỰA
CHỌN BIỆN PHÁP ĐỂ TIẾP TỤC XÂY DỰNG TRONG BỐI CẢNH
GIAI ĐOẠN II CỦA KẾ HOẠCH LÀM VIỆC XÂY DỰNG CÁC BIỆN
PHÁP TRUNG VÀ DÀI HẠN**

Xây dựng đề xuất kết hợp tiêu chuẩn nhiên liệu KNK và thuế

**Do Áo, Bỉ, Bulgaria, Croatia, Síp, Cộng hòa Séc, Đan Mạch, Estonia, Phần
Lan, Pháp, Đức, Hy Lạp, Hungary, Ireland, Ý, Latvia, Litva, Luxembourg,
Malta, Hà Lan (Vương quốc), Ba Lan, Bồ Đào Nha, Romania, Slovakia,
Slovenia, Tây Ban Nha, Thụy Điển và Ủy ban Châu Âu đệ trình**

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này làm rõ đề xuất được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 (Áo và cộng sự) về sự kết hợp của các biện pháp trung hạn dựa trên thị trường và kỹ thuật được minh họa bằng cách kết hợp Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK (GFS) và tiền thuế, sau các nhận xét và mối quan tâm nêu ra tại ISWG-GHG 13.
<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 15
<i>Tài liệu liên quan:</i>	ISWG-GHG 12/3/5, ISWG-GHG 12/3/9; ISWG-GHG 13/4/6, ISWG-GHG 13/4/7, ISWG-GHG 13/4/8, ISWG-GHG 13/4/9, ISWG-GHG 13/4/11 và ISWG-GHG 14/3

Giới thiệu

1 MEPC 79 tán thành kết luận của ISWG-GHG 13, rằng Nhóm 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 cơ khuyến khích cần thiết đồng thời đóng góp và đảm bảo một sân chơi bình đẳng cũng như quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng đồng thời nhấn mạnh các mối quan tâm nổi bật khác nhau”.

2 Trong số các biện pháp trung hạn ứng cử được đề xuất trong Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc, sự kết hợp giữa biện pháp kỹ thuật và biện pháp dựa trên thị trường (MBM) được minh họa bằng sự kết hợp giữa Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK (GFS) và tiền thuế đã được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 (Áo và cộng sự). Đề xuất đã được thảo luận tại ISWG-GHG 13, và một số phái đoàn đã bày tỏ sự ưu tiên sử dụng GFS làm phương tiện kỹ thuật để giảm phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế và nhiều phái đoàn bày tỏ sự ưu tiên đối với một khoản thuế như một biện pháp dựa trên thị trường.

3 Trong các cuộc thảo luận, một số phái đoàn đã đặt câu hỏi về quy mô của khoản tiền thuế, nguy cơ tính trùng lặp và cơ sở của khoản thuế. Tài liệu đệ trình này cố gắng trả lời một số câu hỏi được nêu ra trong phiên họp ISWG-GHG vừa qua.

Quy mô của khoản tiền thuế

4 Các bên đồng ủng hộ coi Biện pháp dựa trên thị trường (MBM), chẳng hạn như thuế, là một phần rất quan trọng trong nhóm các biện pháp nhằm đảm bảo đạt được các mục tiêu cắt giảm. Như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/8, có những lập luận chặt chẽ về lý do tại sao GFS nên được trao vai trò hàng đầu trong nhóm các biện pháp, nhằm đảm bảo toàn cầu đạt được các mục tiêu giảm cường độ KNK cụ thể. Kết hợp với GFS, vai trò của MBM sẽ là hỗ trợ và tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình chuyển đổi bằng cách cung cấp các biện pháp khuyến khích kinh tế cho việc sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0, thu hẹp khoảng cách giá giữa nhiên liệu này và nhiên liệu truyền thống cũng như triển khai các giải pháp cải thiện hiệu quả năng lượng. Vì lý do đó, như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/8, khi được kết hợp với GFS, “thuế không cần thu hẹp khoảng cách giá đầy đủ giữa nhiên liệu thông thường và nhiên liệu có lượng phát thải KNK bằng 0 và gần bằng 0”, vì điều này sẽ đúng trong trường hợp một khoản tiền thuế như biện pháp độc lập.

5 Quy mô của khoản tiền thuế phải bổ sung và hoạt động đồng bộ với lộ trình giảm phát thải cường độ KNK của GFS và, kết hợp với GFS, khiến việc sử dụng nhiên liệu hóa thạch không còn khả thi về mặt kinh tế. Quy mô của khoản tiền thuế có thể được điều chỉnh theo thời gian, tùy thuộc vào các đánh giá trong tương lai về mức độ thành công của nhóm biện pháp trong việc đạt được các mục tiêu giảm phát thải KNK. Các khía cạnh khác cũng có thể được tính đến khi xem xét quy mô của khoản tiền thuế, đặc biệt là để tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng. Đây là lý do tại sao, tại thời điểm

này, các bên đồng ủng hộ linh hoạt về quy mô của khoản tiền thuế. Phải đảm bảo rằng tiền thuế trung lập về mặt công nghệ, không làm biến dạng sự cạnh tranh và tương thích với các mục tiêu của Hiệp định Paris. Nói chung, chi phí và lợi ích phải tương xứng và gánh nặng hành chính nên được giữ ở mức tối thiểu.

Cân nhắc về quy mô doanh thu và việc sử dụng chúng

6 Một MBM chẳng hạn như thuế cũng sẽ, như một lợi ích bổ sung, tạo ra một dòng doanh thu có thể dự đoán được. Tùy thuộc vào quy mô của khoản tiền thuế, doanh thu được tạo ra sẽ thay đổi đáng kể. Ví dụ, tài liệu ISWG-GHG 13/4/11 (Quần đảo Marshall và cộng sự) nói về 80 tỷ USD được thu hàng năm, nếu quy mô của khoản tiền thuế ban đầu được ấn định ở mức 100 USD/tấn CO₂. Quy mô của khoản tiền thuế (hoặc các khoản phí tương tự tương ứng với lượng phát thải CO₂ hoặc KNK) được đề xuất trong các tài liệu đệ trình khác thường thấp hơn; ví dụ, tài liệu ISWG-GHG 13/4/6 (Nhật Bản) cho rằng mức đóng góp cần thiết có thể được giữ 'dưới mức' 100 USD/tấn CO₂. Nhưng ngay cả trong trường hợp như vậy, doanh thu hàng năm từ MBM sẽ rất lớn.

7 Mặc dù chủ yếu là vấn đề cho Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc xây dựng các biện pháp trung và dài hạn, nhưng cần xem xét làm thế nào những khoản doanh thu đó có thể đóng góp vào quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng của ngành vận tải biển, đặc biệt tập trung vào quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các quốc gia kém phát triển nhất (LDC). Như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/8, các bên đồng ủng hộ cho rằng những khoản doanh thu đó có thể được sử dụng cho các mục đích khác nhau, chẳng hạn như nghiên cứu và phát triển (R&D) và các dự án tạo ra quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng. Có thể khai thác các mối liên kết với các sáng kiến nhằm huy động các nguồn tài chính đổi mới, đặc biệt là đối với các quốc gia dễ bị tổn thương trước biến đổi khí hậu. Bây giờ sẽ là quá sớm để kết luận về việc phân phối doanh thu giữa các mục đích khác nhau, nhưng với mục đích minh họa thuần túy, các bên đồng ủng hộ lưu ý rằng các yếu tố tiềm năng sau đây của quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng đã được đề xuất làm ứng cử viên cho việc tài trợ trong nhiều tài liệu đệ trình gần đây đến IMO:

- .1 Nghiên cứu và Phát triển (R&D): Quỹ Nghiên cứu Hàng hải của IMO (IMRF), theo đề xuất ban đầu, sẽ được tài trợ thông qua khoản đóng góp từ các tàu với số tiền lên tới 0,624 USD/tấn CO₂;
- .2 giải quyết các Tác động Tiêu cực Không cân xứng (DNI), nếu có. Ước tính về các nhu cầu tài chính có thể có để giải quyết DNI, nếu có, không có sẵn ở giai đoạn này; đánh giá tác động toàn diện sẽ mang lại sự rõ ràng về điều này;
- .3 hỗ trợ quá trình chuyển đổi khí hậu ở LDC và SIDS;

- .4 cơ chế khen thưởng: Cơ chế khen thưởng cho việc sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/6 (Nhật Bản) có thể – theo Nhật Bản – hoạt động với khoản đóng góp từ các tàu "dưới mức" 100 USD cho mỗi tấn CO₂ ít nhất là trong giai đoạn khởi đầu. Hệ thống Phần thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế (IMSF&R), như được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/9 (Argentina và cộng sự), đã không nêu rõ mức đóng góp được đề xuất. Khi tinh chỉnh khái niệm tương tự trong các tài liệu ISWG-GHG 13/4/9 (ICS) và ISWG-GHG 14/3 (ICS), ICS đã sử dụng làm ví dụ về tổng chi phí có thể có của Hệ thống Tài trợ và Phần thưởng từ 5 tỷ USD đến 10 tỷ USD; và
- .5 hỗ trợ cho các dự án hiện có: Doanh thu từ MBM cũng có thể được phân bổ cho các dự án xanh hóa hiện tại và trong tương lai, chẳng hạn như chương trình GreenVoyage2050, Trung tâm Hợp tác Công nghệ Hàng hải (MTCC) và Quỹ Khí hậu Xanh (GCF).

Không có rủi ro thanh toán hai lần

8 Trong cuộc thảo luận tại ISWG-GHG 13, một số phái đoàn đã bày tỏ lo ngại rằng sự kết hợp của Hệ thống Phần thưởng Thặng dư tự nguyện (nay là Cơ chế Tuân thủ Linh hoạt – FCM), là một phần của GFS như được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 (Áo và cộng sự), và thuế có nghĩa là một số tàu nhất định sẽ thanh toán hai lần cho cùng một lượng phát thải, có khả năng ngụ ý tính trùng lặp hoặc thanh toán hai lần.

9 Về khía cạnh này, các bên đồng ủng hộ muốn làm rõ rằng:

- .1 việc sử dụng cơ chế linh hoạt là tự nguyện; các tàu tuân thủ Cường độ Nhiên liệu KNK (GFI) yêu cầu được quy định trong GFS sẽ không cần sử dụng nó và các tàu tham gia vào cơ chế linh hoạt sẽ tự nguyện làm như vậy vì họ chọn phương án tuân thủ đó;
- .2 việc sử dụng FCM không nhất thiết bao hàm các khoản thanh toán tài chính. Các Đơn vị Tuân thủ Linh hoạt (FCU) có thể được trao đổi miễn phí và/hoặc được sử dụng bởi cùng một tàu trong một năm khác; và
- .3 cơ chế tuân thủ linh hoạt của GFS và thuế bổ sung cho nhau vì chúng cùng nhau thu hẹp khoảng cách về giá. Nói cách khác, giá trị nội tại của một đơn vị tuân thủ linh hoạt là sự chênh lệch giữa

chi phí tuân thủ trực tiếp và tiền thuế. Do đó, tiền thuế càng cao, thì giá trị của FCU càng thấp.

10 Liên quan đến điểm cuối cùng ở trên, dường như rất khó có khả năng giá kết hợp của FCU và tiền thuế sẽ vượt quá chênh lệch chi phí giữa việc sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 và nhiên liệu thông thường (bao gồm đầu tư kỹ thuật cần thiết). Trong trường hợp chi phí kết hợp của chúng cao hơn mức chênh lệch giá đối với nhiên liệu đó, nhà khai thác tàu sẽ chọn phương án rẻ hơn là chuyển sang sử dụng nhiên liệu xanh. Như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 15/3/1 (Áo và cộng sự), mức độ sẵn có của các Đơn vị Khắc phục hậu quả KNK (GRU) sẽ cho phép loại bỏ rủi ro liên quan đến khả năng thiếu hụt FCU tạm thời.

11 Điều này có thể được minh họa bằng ví dụ sau. Nhà khai thác tàu có ba phương án song song để tuân thủ GFS mà họ có thể tự do lựa chọn:

- .1 sử dụng trung bình nhiên liệu tuân thủ GFI yêu cầu. Trong trường hợp như vậy, nhà khai thác sẽ chịu mức giá bổ sung của nhiên liệu xanh hơn (và chi phí đầu tư vật liệu vào tàu cần thiết để có thể sử dụng nhiên liệu tuân thủ) nhưng cũng sẽ thấy số tiền thuế được giảm hoặc loại bỏ nhờ lượng phát thải KNK thấp hơn hoặc không có;
- .2 mua các đơn vị tuân thủ linh hoạt. Trong trường hợp này, nhà khai thác sẽ trả một khoản thuế cao hơn (vì họ sẽ tiếp tục sử dụng nhiên liệu có nhiều KNK) và chịu thêm chi phí của các FCU, nhưng đổi lại sẽ có thể tiếp tục sử dụng nhiên liệu rẻ hơn hoặc nhiên liệu không yêu cầu bất kỳ trang bị thêm nào cho con tàu; và
- .3 mua các đơn vị khắc phục hậu quả (GRU). Phương án này sẽ mang lại những lợi ích tương tự như phương án 2, nhưng với chi phí cao hơn. Tuy nhiên, các GRU được thiết kế để tạo thành giải pháp cuối cùng cho các trường hợp không có đủ đơn vị tuân thủ linh hoạt; như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 15/3/1 (Áo và cộng sự), chúng cũng có vai trò bảo vệ nhà khai thác khỏi việc sử dụng sai mục đích các FCU có thể xảy ra. Theo cả hai nghĩa, việc sử dụng chúng phải là ngoại lệ, trong khi đại đa số các tàu bất cứ lúc nào cũng sẽ tuân thủ GFS bằng cách đốt nhiên liệu được đặc trưng bởi lượng phát thải KNK thấp hơn hoặc bằng cách sử dụng các đơn vị tuân thủ linh hoạt.

Cơ sở của tiền thuế – Lượng phát thải Well-to-Wake (WtW)

12 Các bên đồng ủng hộ đề xuất rằng cả GFS và thuế đều sử dụng phân tích vòng đời đầy đủ làm cơ sở để tính toán lượng phát thải. Cách tiếp cận này khuyến khích giảm phát thải KNK 6hon hải mà không chuyển chúng sang các lĩnh vực khác, điều này rất quan trọng vì lượng phát thải KNK từ bất kỳ nguồn nào đều có tác động như nhau đối với biến đổi khí hậu.

13 Xem xét tình huống mà cơ sở của hai phần quy định sẽ khác nhau, vẫn có thể giảm phát thải và MBM cũng sẽ tạo ra doanh thu. Tuy nhiên, việc sử dụng một cơ sở khác để tính toán lượng phát thải nhằm mục đích đánh thuế có thể hàm ý các động cơ khuyến khích thị trường trái ngược nhau và khuyến khích sử dụng nhiên liệu không tối ưu theo quan điểm bảo vệ khí hậu. Cách tiếp cận Tank-to-Wake (TtW) có thể dẫn đến các biện pháp khuyến khích sai lầm và ủng hộ nhiên liệu "xám" – mặc dù 'sạch' trong giai đoạn đốt cháy – tạo ra lượng phát thải đáng kể trong quá trình sản xuất; ngược lại, nó có thể trừng phạt các loại nhiên liệu phát ra KNK trong quá trình đốt cháy, nhưng thu được CO₂ từ khí quyển trong giai đoạn sản xuất và do đó có tác động trung lập tổng thể đối với khí hậu. Do đó, các bên đồng ủng hộ tin rằng đề xuất này sẽ hiệu quả nhất trong việc giảm lượng phát thải, nếu hai phần của quy định hoạt động song song trong việc xây dựng trên cùng một cơ sở.

14 Các bên đồng ủng hộ thừa nhận rằng các chương trình định giá carbon hiện tại ở một số quốc gia hoặc khu vực nhất định có thể đã bao gồm trong phạm vi của chúng các yếu tố của giai đoạn sản xuất một số loại nhiên liệu. Nếu lượng phát thải từ giai đoạn sản xuất cũng được hạch toán trong GFS và/hoặc tiền thuế, thì có khả năng một số trong số chúng sẽ được hạch toán hai lần và do đó có thể bị thanh toán hai lần. Điều này phù hợp với các loại nhiên liệu có lượng phát thải thấp hoặc bằng 0 trên cơ sở TtW, nhưng không phải trên cơ sở WtW, như 6hong6ac xám, và chỉ ở các quốc gia có chương trình định giá carbon quốc gia bao gồm các yếu tố sản xuất nhiên liệu cho tàu. Nhưng nó không 6hon quan đến nhiên liệu có lượng phát thải thấp hoặc bằng 0 trên cơ sở WtW, loại nhiên liệu cuối cùng sẽ đóng vai trò lớn nhất trong quá trình khử carbon của vận tải biển. Các bên đồng ủng hộ đề xuất rằng những trường hợp chuyển tiếp cụ thể này và cách tốt nhất để giải quyết chúng sẽ được thảo luận chi tiết trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc về xây dựng các biện pháp trung hạn.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

15 Nhóm được đề nghị xem xét 6hong tin và 6hong tin bổ sung về khả năng kết hợp giữa GFS và thuế như được nêu trong tài liệu này và thực hiện hành động khi thích hợp.
