



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 2

ISWG-GHG 14/2/6
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 XÂY DỰNG DỰ THẢO CHIẾN
LƯỢC IMO SỬA ĐỔI VỀ GIẢM PHÁT THẢI KNK TỪ TÀU BIỂN**

**Xem xét các vấn đề khác nhau liên quan đến giải ngân doanh thu liên quan đến Chiến
lược sửa đổi**

Đệ trình bởi Fiji, Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này đưa ra các vấn đề khác nhau cần được xem xét trong việc xác định việc sử dụng các khoản thu được từ việc thực hiện Chiến lược IMO sửa đổi về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu. Các nhà đồng tài trợ cung cấp thông tin rõ ràng về các câu hỏi cơ bản quan trọng vẫn còn tồn đọng cho các cuộc thảo luận được lên kế hoạch cho ISWG-GHG 14 và 15 và hỗ trợ các phái đoàn sửa đổi Chiến lược ban đầu để thông qua tại MEPC 80.
<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 41
<i>Tài liệu liên quan:</i>	MEPC 75/7/4; MEPC 76/7/12; MEPC 78/7/5; ISWG-GHG 13/4/5, ISWG-GHG 13/4/9, ISWG-GHG 13/4/11; ISWG-GHG 14/1; MEPC 79/INF.29 và ISWG-GHG 12/INF.5

Giới thiệu

1 Các nhà đồng tài trợ nhắc lại yêu cầu của họ trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/11 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) về không gian dành riêng tại ISWG-GHG 14 để thảo luận chi tiết về giải ngân doanh thu. Nhiều phái đoàn đã lên tiếng ủng hộ việc này. Các nhà đồng tài trợ hiểu rằng Chủ tịch ban đầu đồng ý với yêu cầu này và chuyển cuộc thảo luận cụ thể này sang ISWG-GHG 14 trong mục chương trình nghị sự.

2 Các nhà đồng tài trợ lưu ý rằng việc giải ngân các khoản thu có khả năng là vấn đề gây tranh cãi nhất cần được giải quyết để thông qua Chiến lược IMO sửa đổi về giảm phát thải khí nhà kính từ tàu (Chiến lược sửa đổi) tại MEPC 80 và nhắc lại quyết định của MEPC 65 để từ

bỏ các cuộc đàm phán trước đó về vấn đề này vào năm 2013. Việc vận tải biển quốc tế hiện có cam kết trở thành ngành chuyên đổi hàng đầu hay không phụ thuộc phần lớn vào sự trưởng thành của chúng ta trong việc giải quyết vấn đề này ngay bây giờ.

3 Giải ngân doanh thu không nằm trong nhiều điểm thảo luận trong các vòng đàm phán gần đây. Tuy nhiên, bất chấp tính trung tâm tuyệt đối của nó đối với các khía cạnh khác nhau của Chiến lược sửa đổi bao gồm mức độ tham vọng (LoA), các nguyên tắc, quá trình chuyển đổi công bằng, thiết kế và tính nghiêm ngặt của các biện pháp dựa trên thị trường' (MBM), vẫn chưa có cuộc tranh luận chuyên biệt nào diễn ra. Các đề xuất có đề cập đến việc sử dụng doanh thu không cung cấp sự đồng thuận về bản chất của doanh thu, phạm vi, mục đích sử dụng hoặc quản lý của chúng. Tuy nhiên, có những điểm hội tụ quan trọng. Một bản tóm tắt các đề trình có liên quan gần đây được trình bày trong phần phụ lục của tài liệu này.

4 Cách thức quản lý và giải ngân nguồn thu cần phải được giải quyết một cách rõ ràng và khẩn trương thỏa đáng để cho phép lựa chọn đúng nhóm biện pháp và các mốc thời gian liên quan được xác định trong Chiến lược sửa đổi tại MEPC 80. Việc không làm như vậy sẽ làm chậm quá trình thực hiện MBM và do đó tác động đến việc đạt được tham vọng ngày càng tăng, cản trở đáng kể việc thông qua Chiến lược sửa đổi tương xứng 1,5°C và có khả năng dẫn đến cả sự gia tăng bất bình đẳng giữa các quốc gia và tăng chi phí cho các hành động trong tương lai đối với các quốc gia, ngành công nghiệp và cuối cùng là người tiêu dùng.

5 Có những điểm tương đồng rõ rệt với các cuộc đàm phán về điểm này hơn một thập kỷ trước. Tại MEPC 59, Ủy ban đã nhận ra rằng các biện pháp vận hành và kỹ thuật sẽ không đủ và được đa số đồng ý rằng một MBM là cần thiết trong một 'gói biện pháp toàn diện'. Một danh sách các ứng cử viên đã được trình bày và mọi người đã nhất trí rằng "phần lớn quỹ do MBM tạo ra sẽ được sử dụng cho mục đích biến đổi khí hậu ở các nước đang phát triển thông qua các cơ chế tài trợ hiện có hoặc mới".¹ Nhóm chuyên gia được thành lập để đàm phán về quy mô và tính chất bồi thường cho các Quốc gia bị ảnh hưởng tiêu cực một cách không cân xứng và các nguyên tắc tổng thể theo đó nguồn thu sẽ được tạo ra và quản lý đã được tranh luận công khai để đi đến thống nhất chung.

6 Một thập kỷ trôi qua, cuộc thảo luận đã chín muồi, được thúc đẩy bởi tính cấp bách của tình trạng khẩn cấp khí hậu ngày càng trầm trọng, và nhu cầu về tham vọng lớn hơn cũng như sự rõ ràng và chắc chắn hơn đối với phản ứng theo quy định. Thỏa thuận chung hiện nay rằng trách nhiệm đối với lượng phát thải của ngành không nên được trao đổi ngoài ngành đánh dấu một sự thay đổi lớn trong thiết kế cơ bản của MBM và các khoản thu liên quan của nó, cũng như việc áp dụng quan điểm Tinh tảo (WtW). Sự phát triển của ứng phó khí hậu toàn cầu dưới sự chắc chắn khoa học ngày càng tăng về tính cấp bách và quy mô hành động cần thiết cũng như sự rõ ràng và định nghĩa rõ ràng hơn của luật pháp quốc tế xung quanh các nguyên tắc điều chỉnh phản ứng đó, xác định rõ hơn các cuộc đàm phán hiện tại của chúng ta về việc sử dụng doanh thu. Có sự chấp nhận chung rằng khái niệm chuyển đổi công bằng là cần thiết bên cạnh việc sử dụng các mục tiêu giảm khí nhà kính trong việc thiết lập LoA.

7 Tài liệu MEPC 76/7/12 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) đã đề xuất một MBM (thuế) sẽ được tích lũy, như một sản phẩm phụ của một biện pháp được thực hiện thành công giúp đẩy nhanh đáng kể việc loại bỏ dần phát thải khí nhà kính, nguồn thu có được định giá từ 60 tỷ đô la đến 80 tỷ đô la mỗi năm. Các đề xuất khác đã được đưa ra sẽ tạo ra doanh thu thấp hơn nhưng vẫn đáng kể. Chi tiết hơn đã được đề xuất cho phương pháp thu tiền theo MARPOL, tuy nhiên việc giải ngân các khoản thu và các vấn đề liên quan của người quản lý

¹ Tài liệu MEPC 60/INF.9 (Ban thư ký)

quỹ cho đến nay vẫn chưa được nêu chi tiết. Các nhà đồng tài trợ đưa ra ở đây một số lĩnh vực chính cần giải quyết liên quan đến giải ngân nguồn thu và xác định cơ sở cơ bản để thảo luận.

Doanh thu có khả năng có thể được tạo ra theo Chiến lược đã sửa đổi

8 Doanh thu có thể đến từ nhiều nguồn theo Chiến lược được Sửa đổi, bao gồm:

.1 triển khai MBM tạo doanh thu, về cơ bản là một biến thể của kế hoạch mua bán phát thải (ETS) hoặc thuế (ví dụ: Chương trình khuyến khích tàu không phát thải khí như đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/5 (Nhật Bản), thuế GHG như được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/11, và Phần thưởng và Tài trợ Bền vững Hàng hải Quốc tế như được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/9 (ICS). ngoại cảnh;

.2 hình phạt tài chính từ việc thực thi quy định chỉ huy và kiểm soát, chẳng hạn như tiêu chuẩn nhiên liệu toàn cầu, ví dụ: như được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 (Austria et al); Và

.3 đóng góp tự nguyện từ các Quốc gia Thành viên (nhưng cũng có thể đến từ ngành công nghiệp).

9 Yếu tố tạo ra doanh thu lớn nhất là mức giá cao đối với phát thải khí nhà kính² và do đó MBM có tầm quan trọng lớn nhất. Ngày càng có nhiều sự đồng thuận rằng một hình thức thu thuế là phù hợp nhất, đơn giản nhất và dễ thực hiện nhất. Sự khác biệt trong các đề xuất về thuế hiện nay liên quan đến phạm vi, mức độ nghiêm ngặt và mục tiêu (bao gồm cả các mục tiêu liên quan đến việc sử dụng nguồn thu).

10 Cơ sở Lý luận chính cho MBM phải là cung cấp tín hiệu cho thị trường rằng chênh lệch giá giữa nhiên liệu hóa thạch và các công nghệ thay thế bao gồm nhiên liệu không phát thải có thể mở rộng (SZEF)³ đang dần được giải quyết. Doanh thu là sản phẩm phụ của một MBM thành công, không phải là động lực. Do đó, giá đầu vào ban đầu và cơ chế bán cóc tiếp theo để cuối cùng đạt được chênh lệch giá chính xác cần phải được xác định trước, vì điều này sẽ thiết lập lượng doanh thu sau đó có sẵn để giải ngân cho các mục đích khác nhau.

² Ngân hàng Thế giới trích dẫn Chiến lược Chuyển đổi Ngành của Trung tâm Mærsk Mc-Kinney Møller về Vận chuyển Không Carbon (2021) https://cms.zerocarbonshipping.com/media/uploads/documents/MMMCZCS_Industry-Transition-Strategy_Oct_2021.pdf cho thấy rằng một thuế carbon phẳng \$250/t CO₂eq có thể tăng 3,7 nghìn tỷ đô la vào năm 2050. Baresic, D. và cộng sự (2022) Thu hẹp khoảng cách: Tổng quan về các lựa chọn chính sách để thu hẹp khoảng cách về năng lực cạnh tranh và tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi nhiên liệu không phát thải công bằng trong vận tải biển xem xét áp dụng giá carbon cho một kịch bản trong đó mức tối thiểu các mục tiêu giảm thiểu biến đổi khí hậu của Chiến lược ban đầu sẽ được đáp ứng có thể tăng tổng cộng từ 1,3 nghìn tỷ đô la lên 2,6 nghìn tỷ đô la. <https://Discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10145377/1/Baresic%20et%20al.%20%282022%29%20Closing%20the%20Gap.pdf>

³ Phân tích của Ngân hàng Thế giới cho rằng: "dựa trên mô hình kinh tế-kỹ thuật được thực hiện cho Liên minh Hướng tới con số 0, ước tính rằng để loại bỏ hoàn toàn vận tải biển quốc tế vào năm 2050, giá carbon trung bình sẽ cần vào khoảng 191 USD/tấn CO₂ và đạt mức tối đa khoảng 358 USD/tấn CO₂. Tuy nhiên, giá carbon có thể thấp hơn nếu doanh thu do các biện pháp dựa trên thị trường tạo ra được tái chế để hỗ trợ thêm cho quá trình khử cacbon trong vận chuyển, ví dụ như bằng cách trợ cấp cho việc triển khai các công nghệ và nhiên liệu không phát thải. Nếu 100% doanh thu được tái chế để hỗ trợ quá trình khử cacbon trong vận chuyển, về lý thuyết, điều này có thể làm giảm mức giá carbon tới một nửa, tức là, ở mức trung bình 96 USD/tấn CO₂ và tối đa là 179 USD/tấn CO₂ (nhưng điều này có nghĩa là không có doanh thu nào được để lại cho mục đích khác, chẳng hạn như tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi công bằng). Tùy thuộc vào mức độ tái chế doanh thu, lượng doanh thu trung bình thu được sẽ nằm trong khoảng từ 41 tỷ USD đến 81 tỷ USD mỗi năm, tổng cộng từ 1 nghìn tỷ USD đến 2 nghìn tỷ USD". Dominiononi, G. và cộng sự (2022) Doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế: Tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi năng lượng hiệu quả và công bằng – Tóm tắt dành cho các nhà hoạch định chính sách <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/37241>

11 Tài liệu MEPC 76/7/12 trước đây đã đề xuất mức giá ban đầu là \$100/tCO₂e với việc xem xét bắt buộc theo lịch trình và các chốt tăng giá như một tín hiệu thị trường đầy đủ vào thời điểm này, nếu được thực hiện vào năm 2025. Nếu số liệu nhập này bị lỗi, thì đó là ở phía thấp. Nếu một ngày thực hiện muộn hơn để bắt đầu thu kết quả thuế, thì giá đầu vào cao hơn sẽ được yêu cầu. Trong bất kỳ trường hợp nào, ngày thực hiện sớm được ưu tiên hơn so với mức giá cao hơn khi tham gia muộn hơn, do tính cấp bách do tình trạng khẩn cấp về khí hậu đòi hỏi, đồng thời chi phí và rủi ro thấp hơn được chứng minh là có liên quan đến hành động sớm.

12 Có thỏa thuận pháp lý và tiền lệ mà Tổ chức có thể cung cấp cho việc tạo và thu doanh thu theo MARPOL. Đã có tiền lệ là Tổ chức có thể chỉ đạo việc quản lý và giải ngân các khoản thu đó cho bên thứ ba.⁴

Bốn câu hỏi chính vẫn chưa được trả lời

Bản chất của doanh thu được tạo ra là gì?

13 Đối với tiền thuế, đây là khoản phí đối với người mua dầu nhiên liệu. Sau đó, người mua sẽ hấp thụ khoản phí hoặc chuyển nó xuống chuỗi giá trị nơi mọi chi phí còn lại cuối cùng sẽ do người tiêu dùng chịu. Bất kỳ MBM tạo doanh thu nào cũng phải được ứng trước phù hợp theo Nguyên tắc Người gây ô nhiễm phải trả tiền. Thuế chuyển một phần chi phí ô nhiễm từ cộng đồng, môi trường và các thế hệ tương lai (khi chi phí đó được đưa ra bên ngoài) cho người gây ô nhiễm và nội bộ hóa nó để khuyến khích người gây ô nhiễm ngừng phát thải và khắc phục thiệt hại gây ra cho môi trường (bao gồm cả con người và cộng đồng).

14 Căng thẳng ở đây nằm giữa việc sử dụng nguồn thu trong tương lai để đáp ứng nghĩa vụ kép đối với người gây ô nhiễm nhằm chấm dứt ô nhiễm (nghĩa là góp phần khử carbon cho ngành thông qua việc sử dụng nguồn thu một cách thụ động như trong cơ chế giảm phí hoặc sử dụng tích cực để trợ cấp cho nghiên cứu, phát triển cần thiết và triển khai (RD&D) các công nghệ thay thế bao gồm SZEF) và để khắc phục hoặc bồi thường cho các nạn nhân của ô nhiễm, đặc biệt là các thế hệ tương lai dễ bị tổn thương do khí hậu. Nghĩa vụ thứ hai bao gồm việc thừa nhận rằng ô nhiễm GHG do vận chuyển sẽ không chấm dứt ngay lập tức và có thể sẽ tiếp tục góp phần gây ra tình trạng khẩn cấp về khí hậu trong ít nhất một thế hệ nữa. Cân bằng sự căng thẳng này dự kiến sẽ là vấn đề gây tranh cãi nhất trước Nhóm và nói lên sự cần thiết phải làm rõ hơn các nguyên tắc chi phối các quyết định về giải ngân nguồn thu trong Chiến lược sửa đổi. Giải quyết căng thẳng này là nghĩa vụ của tất cả mọi người theo nguyên tắc Tham vọng cao nhất có thể.

15 Mức thuế được đề xuất là một MBM áp dụng cho tất cả các hành trình quốc tế⁵ mà không được miễn trừ. Các khoản miễn trừ là một hình thức sử dụng doanh thu thụ động, doanh thu chưa thực hiện không có sẵn cho các mục đích sử dụng khác. Các nhà đồng tài trợ đồng ý với logic của Ngân hàng Thế giới rằng miễn trừ không có lợi và doanh thu có thể được sử dụng một cách chiến lược tốt hơn để hỗ trợ các quốc gia đó, hầu hết là các quốc gia kém phát triển, gặp khó khăn lớn hơn trong việc đối phó với quá trình chuyển đổi năng lượng của vận tải biển và các chi phí liên quan⁶.

⁴ O'Leary, A. & Brown, J. (2018) Cơ sở pháp lý cho các biện pháp khí hậu của IMO, Trung tâm Luật biến đổi khí hậu Sabin, Trường Luật Columbia & Quỹ Bảo vệ Môi trường. (MEPC 76/INF.22)

⁵ Áp dụng cho tất cả các tàu không phân biệt trọng tải, kể cả tàu dưới 5.000 GT.

⁶ 6 Dominiononi, G. và cộng sự (2022) Doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế: Tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi năng lượng hiệu quả và công bằng – Tóm tắt dành cho các nhà hoạch định chính sách <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/37241>

16 Các ngoại ứng môi trường của ngành vận tải biển hiện đang được trả phần lớn bởi các thể hệ tương lai và dễ bị tổn thương nhất bởi khí hậu. Một MBM sẽ nội hóa một phần ngoại ứng này thành chi phí hoạt động hiện tại. Doanh thu được tạo ra về cơ bản là tiền mới. Nó không phải là doanh thu có được hoặc tích lũy trực tiếp từ các Quốc gia Thành viên. Các quỹ được tạo ra bởi một khoản thuế là các quỹ quốc tế trong đó doanh thu không phải là 'tài sản' của các Quốc gia Thành viên, họ không trả tiền thuế, cũng không thu hoặc quản lý nó. Điều này đặt ngành này vào một vị trí độc nhất, mang lại tiềm năng thực sự để tiến tới quá trình chuyển đổi khử carbon một cách công bằng và tham vọng hơn bất kỳ ngành phát thải nào khác với ít rào cản hoặc chi phí giao dịch đối với các khoản đóng góp hơn so với các ngành khác. Bản chất quốc tế của lĩnh vực này, trong trường hợp này, là một thế mạnh và một cơ hội.

17 Các quốc gia nhỏ hơn, kém phát triển và dễ bị tổn thương nhất về khí hậu dự kiến sẽ là những người hưởng lợi chính từ doanh thu. Câu hỏi chính đối với hầu hết các Quốc gia như vậy là liệu phần doanh thu nhận được thông qua cơ chế giải ngân có bù đắp hay không, chi phí của biện pháp đối với lợi ích phát triển trong tương lai của họ có tương xứng với phần trách nhiệm của họ trong việc khử carbon cho lĩnh vực này hay không. Điều này liên quan đến việc xem xét rủi ro đối với từng Quốc gia và mức độ tin cậy của họ đối với cộng đồng toàn cầu chung rằng các chi phí và lợi ích có thể được xem xét và điều chỉnh theo thời gian. Rủi ro là lớn nhất đối với những người dễ bị tổn thương nhất và những người đã bị thiệt thòi một cách không tương xứng bởi thị trường hiện tại, bao gồm các nước kém phát triển nhất và nhiều nền kinh tế đảo nhỏ. Những điều này cũng có khả năng tạo thành số ít các Quốc gia mà MBM tạo ra tác động không tương xứng. Đối với nhiều SIDS và LDC, cũng có những mối đe dọa đối với sự phát triển của họ thông qua xuất khẩu, cũng như những tác động tiếp theo đối với giá hàng hóa nhập khẩu (thường là cao nhất trên thế giới, do kết nối kém), cả hai đều cộng hưởng và cộng hưởng bởi tính dễ bị tổn thương của họ. Đến những tác động xấu hơn của khí hậu. SIDS và LDC có trách nhiệm lịch sử ít nhất đối với bất kỳ tác động khí hậu nào và lợi ích ít nhất được thực hiện liên quan đến trách nhiệm đó.

18 Trong phần lớn trường hợp, mức thuế được đề xuất trong tài liệu MEPC 76/7/12 không phải là gánh nặng đối với các Quốc gia Thành viên, ngoài lợi thế cạnh tranh tương đối có được nhờ những biến động biên trong chi phí thương mại giữa các Quốc gia phát sinh do chi phí vận tải tăng lên. Đối với đa số, những biến động như vậy do tăng chi phí vận tải, trong hầu hết các trường hợp, nằm trong những biến động 'bình thường' phát sinh từ các yếu tố thị trường khác như chi phí nhiên liệu và hạn chế của chuỗi cung ứng. Bỏ vấn đề này sang một bên, doanh thu không được tạo ra trực tiếp từ các Quốc gia và không có chi phí giao dịch nào đối với các Quốc gia trong việc quản lý tiền thuế.

19 Để đo lường bất kỳ rủi ro nào đối với nền kinh tế cá nhân của một MBM là chi phí Tổ chức không hành động hoặc hành động với tham vọng không thỏa đáng. Tài liệu MEPC 79/INF.29 (Vương quốc Anh) thông báo rằng khoa học mới nhất đánh giá chi phí tập thể như vậy ở mức 100 tỷ đô la mỗi năm kể từ năm 2022. Chi phí đó sẽ không được gánh chịu đồng đều giữa các Quốc gia hoặc các bên tham gia trong ngành. Ngày càng có nhiều báo cáo về khoản đầu tư lớn của những chủ thể có khả năng chi trả tốt nhất, cả Bang và ngành, để đảm bảo lợi thế của họ với tư cách là người dẫn đầu thị trường trong ngành công nghiệp khử carbon trong tương lai. Khoản đầu tư như vậy, đặc biệt là trợ cấp cho R&D của các công nghệ/nhiên liệu trong tương lai và các ưu đãi thương mại vận tải biển xanh, đang diễn ra với quy mô ngày càng tăng mà không cần viện đến trợ cấp từ doanh thu được tạo ra thông qua IMO. Tuy nhiên, khoản đầu tư này chủ yếu ủng hộ các nền kinh tế lớn, mới nổi và phát triển cũng như các ngành công nghiệp lâu đời. Trong trường hợp Tổ chức không thành công, tại MEPC 80, trong việc đưa ra một Chiến lược sửa đổi đầy đủ, kết quả rất có thể sẽ là sự chấp và

mới nổi của các ETS khu vực và quốc gia, một lần nữa lại ủng hộ các nền kinh tế lớn, mới nổi và phát triển. Do đó, việc không áp dụng một MBM mang lại hiệu quả thỏa đáng cho sự công bằng có thể sẽ dẫn đến giảm một số lượng khí thải vận chuyển toàn cầu nhưng phải trả giá bằng việc gia tăng sự bất bình đẳng giữa các Quốc gia và với chi phí ngày càng tăng do những thể hệ tương lai và dễ bị tổn thương nhất gánh chịu.

Ai là người nhận cuối cùng của doanh thu?

20 Người nhận tiềm năng có thể là các Quốc gia Thành viên hoặc các bên tham gia trong ngành, sau khi đã xem xét chi phí quản lý quỹ và thu nợ. Kết luận phân tích được trình bày trong tài liệu ISWG-GHG 12/INF.5 (Ngân hàng Thế giới) rằng “trong hầu hết các trường hợp, các chính phủ có chủ quyền có vẻ phù hợp hơn với tư cách là người nhận doanh thu carbon so với khu vực tư nhân” là thuyết phục, lưu ý rằng “ trong việc theo đuổi mục tiêu đạt được các kết quả tối đa về khí hậu và/hoặc phát triển, việc chuyển một phần doanh thu carbon cho khu vực tư nhân rộng lớn hơn, bao gồm cả lĩnh vực vận tải biển, cũng có vẻ hợp lý, nhờ vào sự bổ sung giữa tài chính theo định hướng khu vực công và khu vực tư nhân”.⁷

Các quốc gia thành viên với tư cách là người nhận

21 Quốc gia Thành viên nào sẽ nhận được phần doanh thu nào cho những mục đích nào không được thống nhất.

22 Người ta thường cho rằng một phần doanh thu nên được dành riêng để giải quyết bất kỳ tác động tiêu cực không tương xứng (DNI) nào của các biện pháp đối với các Quốc gia như là một ưu tiên sử dụng nguồn thu. Tuy nhiên, không có thỏa thuận về:

.1 định nghĩa về DNI, đặc biệt là phạm vi của các quốc gia. UNCTAD mặc định phân tích điểm này khi xem xét các tác động toàn diện phát sinh từ một nhóm các biện pháp đã được thống nhất; Và

.2 cơ chế khắc phục hoặc đền bù cho các Quốc gia được xác định là DNI, với các đề xuất từ các khoản thanh toán đền bù trực tiếp đến các hình thức hỗ trợ kỹ thuật và dự án xây dựng năng lực khác nhau.

23 Việc sử dụng liên tục hai danh mục lớn, quốc gia 'phát triển' và 'đang phát triển' trong bối cảnh IMO, che giấu thực tế rằng một số quốc gia 'đang phát triển' hiện là nguồn phát thải chính, động lực và người đóng góp vào tình trạng khẩn cấp khí hậu ngày càng trầm trọng và một số quốc gia có thể là người hưởng lợi chính từ quá trình chuyển đổi của ngành vận tải biển do vai trò của họ trong việc đóng tàu, sở hữu, vận hành, cấp vốn và chuỗi hậu cần rộng lớn hơn ảnh hưởng đến thương mại toàn cầu. Việc duy trì sự phân chia như vậy là phản trực giác đối với việc áp dụng Tham vọng cao nhất có thể và hiện phản tác dụng đối với cách tiếp cận dựa trên bằng chứng để ra quyết định với mức độ trách nhiệm tập thể hiện có trước Tổ chức để đáp ứng chương trình nghị sự 1,5°C.

Các tác nhân trong ngành với tư cách là người nhận trực tiếp

24 Nếu lời khuyên của Ngân hàng Thế giới được chấp nhận, rằng việc chuyển một phần doanh thu carbon trực tiếp cho khu vực tư nhân là hợp lý, thì câu hỏi đặt ra là nên phân bổ phần nào và cho mục đích gì. Về bản chất, ngành công nghiệp có thể nhận doanh thu dưới dạng thụ động (ví dụ: chủ yếu được phân bổ trên cơ sở số liệu như nhiên liệu hoặc cường độ GHG của tàu), hoặc trợ cấp trực tiếp hoặc gián tiếp.

⁷ đã dẫn

25 Phân bổ thụ động bao gồm cơ chế giảm phí được đề xuất trong tài liệu MEPC 78/7/5 (Nhật Bản). Một hệ thống khen thưởng như vậy được coi là cần thiết để khuyến khích những người đi đầu áp dụng SZEف và Tàu không phát thải (ZEV) bằng cách đóng chênh lệch giá cao hơn so với mức giá thuế ban đầu áp dụng cho tất cả các tàu. Đối với phần doanh thu được đồng ý phân bổ cho giảm thiểu trong ngành, cơ chế giảm phí có mục tiêu dường như hiệu quả và hợp lý. Phân tích sẵn có cho thấy nó có thể mang lại lợi ích đặc biệt cho các nền kinh tế thương mại lớn hơn, cả mới nổi và tiên tiến, và đặc biệt là như vậy nếu các quốc gia đang phát triển chứng minh được các nhà cung cấp nhiên liệu hàng hải trong tương lai với chi phí thấp. Tuy nhiên, các nền kinh tế nhỏ hơn, vùng sâu vùng xa và kém phát triển nhất dường như không được hưởng lợi, trừ khi áp dụng sự khác biệt hóa quốc gia, ví dụ: ủng hộ giải ngân phí cho những người tham gia ở các nước đang phát triển, có rủi ro là việc sử dụng nguồn thu một cách thụ động sẽ giúp ngành khử carbon, nhưng lại làm gia tăng sự bất bình đẳng.

26 Thỏa thuận từ tất cả các Quốc gia Thành viên nhằm khuyến khích một bộ phận nhỏ trong ngành chuyển đổi trước bằng cách sử dụng doanh thu thu được từ toàn bộ đội tàu, sẽ yêu cầu những Quốc gia không được hưởng lợi trực tiếp tin tưởng rằng các nhu cầu chuyển đổi và ứng phó khí hậu rộng lớn hơn của họ sẽ không bị bỏ qua hoặc bị hạ thấp. Vì lý do này, tài liệu MEPC 76/7/12 cho rằng, trong khi một phần doanh thu cần được sử dụng để khuyến khích trực tiếp quá trình chuyển đổi thành công của ngành, nguyên tắc Công bằng quy định phần lớn doanh thu được dành để đáp ứng nhu cầu của thế giới đang phát triển, với nhu cầu của những người dễ bị ảnh hưởng bởi khí hậu nhất được ưu tiên.

27 Phân bổ trực tiếp hoặc gián tiếp để trợ cấp cho R&D của ngành thông qua Ủy ban Nghiên cứu Hàng hải Quốc tế đã được đề xuất trong tài liệu MEPC 75/7/4 (ICS et al.). Việc tài trợ như vậy là một vấn đề nan giải do tính chất quốc tế của ngành vận tải biển quốc tế và tính chất không minh bạch của khu vực tư nhân rộng lớn hơn có liên quan, bao gồm năng lượng và các dịch vụ hỗ trợ. Có những tín hiệu mạnh mẽ rằng ngành công nghiệp tiên bộ và một số quốc gia đã đầu tư mạnh vào R&D cần thiết để củng cố quá trình chuyển đổi, độc lập và đi trước bất kỳ chương trình trợ cấp nào của IMO. Nhu cầu thực sự đối với một quá trình chuyển đổi công bằng là triển khai các kết quả tích cực của R&D như vậy để nó có sẵn cho tất cả các nền kinh tế. Đây vẫn là điểm yếu của cả ICS và các đề xuất của Nhật Bản vốn chỉ đề cập đến các biện pháp giảm thiểu và các mệnh lệnh của ngành. Cho đến khi đảm bảo được cung cấp thông qua việc phân bổ doanh thu đầy đủ một cách có trách nhiệm và công bằng rằng quá trình chuyển đổi có thể thực sự mang tính toàn cầu, thì khó có thể đạt được một thỏa thuận dựa trên sự đồng thuận.

Ai nên quản lý số tiền thu được?

28 Câu hỏi quan trọng này vẫn phải được Nhóm hoặc Ủy ban chính thức xem xét. Một số đề trình cho đến nay đã giả định hoặc ngụ ý rằng chính Tổ chức sẽ đóng vai trò trung tâm trong việc trực tiếp kiểm soát việc quản lý doanh thu hoặc thiết lập các điều khoản tham chiếu cho người quản lý quỹ bên ngoài hoặc trực tiếp quản lý quỹ dành cho chương trình hợp tác kỹ thuật. Các đề trình khác đã đề xuất một hội đồng độc lập hoặc sử dụng một người quản lý quỹ hiện có.

29 IMO là cơ quan quản lý toàn cầu của Liên hợp quốc đối với ngành vận tải biển quốc tế. Tổ chức không phải là một cơ quan phát triển và Tổ chức cho đến nay chỉ có một lịch sử ngắn trong việc huy động và quản lý một danh mục nhỏ các quỹ tài trợ tự nguyện cho mục đích này mà không có xác minh độc lập rằng hệ thống quản lý quỹ này có hiệu lực hay hiệu quả. Năng lực hỗ trợ kỹ thuật hiện tại của IMO có quy mô nhỏ so với năng lực cần thiết cho quá trình chuyển đổi công bằng. Cho đến nay, không có sự thẩm định nào về xung đột lợi ích mà Tổ

chức có thể có khả năng gặp phải khi đảm nhận vai trò kép của cơ quan quản lý toàn cầu độc lập và người quản lý quỹ phát triển quốc tế. Những hạn chế về năng lực và rào cản mà Tổ chức cần phải vượt qua về mặt này vẫn chưa được xem xét hoặc tranh luận.

30 ICS và những người đệ trình khác đã đề xuất rằng vai trò của người quản lý quỹ được giao cho một hội đồng được IMO phê duyệt được Tổ chức trao quyền rõ ràng cho mục đích này, về bản chất là một cơ quan gần như độc lập hoạt động dưới sự ủy quyền và giám sát của IMO. Đề xuất như vậy cũng đặt ra các vấn đề liên quan về tính phù hợp, hiệu quả và hiệu quả của một cấu trúc như vậy trong việc quản lý bất kỳ khoản thu nào không liên quan trực tiếp đến giải ngân trong ngành. Lời khuyên của Ngân hàng Thế giới về vấn đề này được lưu ý rõ ràng: "trường hợp chỉ sử dụng toàn bộ doanh thu carbon để khử carbon cho riêng ngành vận tải biển có vẻ không mạnh. Doanh thu carbon có khả năng tăng lên có khả năng vượt quá nhu cầu của ngành để đáp ứng khí hậu tối thiểu các mục tiêu của Chiến lược KNK ban đầu của IMO và cũng có thể là các khoản đầu tư cần thiết để khử carbon hoàn toàn cho lĩnh vực này."⁸

31 Khả năng thứ ba là sử dụng một nhà quản lý quỹ độc lập hiện có. Tài liệu ISWG-GHG 13/12/13 (Na Uy) đã gợi ý rằng tất cả các khoản thu tích lũy có thể được chuyển sang phương thức GCF hiện có. UNDP GEF hiện có đưa ra một lựa chọn khác. Một sửa đổi có thể là thành lập một quỹ chuyên dụng trong cơ sở hạ tầng hiện có như vậy, chẳng hạn như Quỹ Khí hậu Xanh với các mục tiêu của nó phù hợp trực tiếp với quá trình chuyển đổi ngành của vận tải biển quốc tế hoặc rộng hơn để bao gồm các khía cạnh ngoài ngành khác của ngành hàng hải (ví dụ: cảng, vận chuyển nội địa, cung cấp năng lượng trong các Quốc gia) hoặc rộng hơn là bao gồm các khía cạnh khác của nền kinh tế Xanh hoặc Đại dương. Một quỹ như vậy sẽ phù hợp với bằng chứng ngày càng tăng rằng đầu tư vào biển hoặc đại dương vượt trội so với đầu tư vào các biện pháp và hoạt động ứng phó với khí hậu trên cạn⁹.

32 Một lựa chọn nữa là thành lập một nhà quản lý quỹ chuyên trách mới và hoàn toàn độc lập. Với quy mô doanh thu đang được xem xét, có khả năng đo lường bằng hàng nghìn tỷ đô la và thời gian triển khai dự kiến của chúng, ít nhất là 28 năm tới, việc đầu tư vào việc thiết lập kiến trúc tốt nhất ngay từ đầu không phải là phi lý và có thể tránh được những cạm bẫy của các phương án khác.

33 Một phương án cuối cùng nữa có thể được cân nhắc là đưa doanh thu tích lũy từ việc thực hiện Chiến lược sửa đổi vào một quỹ toàn cầu mới như quỹ tổn thất và thiệt hại (L&DF) do UNFCCC thành lập tại COP27. Tuy nhiên, các nhà đồng tài trợ lưu ý rằng việc thành lập Quỹ vẫn còn ở giai đoạn rất sớm, và dù Quỹ cuối cùng có hình thức nào đi chăng nữa, nó không có khả năng phù hợp với tư cách là người quản lý quỹ chính hoặc duy nhất đối với doanh thu tích lũy từ việc thực hiện Chiến lược sửa đổi.

Tiền nên được chi vào việc gì?

34 Trong các cuộc đàm phán của IMO cho đến nay, điều này đã được tiếp cận theo hai cách; hỏi liệu nên đầu tư kinh phí vào hay ra ngoài ngành và hỏi liệu kinh phí có nên được phân bổ cho việc giảm thiểu hoặc khắc phục ô nhiễm đang xảy ra hay không. Trong cả hai trường hợp, cả hai phương án đều hợp lý và có sẵn. Không có sự đồng thuận rõ ràng cho một trong hai cách tiếp cận.

⁸ Dominioni, G. và cộng sự (2022) Doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế: Tạo điều kiện cho quá trình chuyển đổi năng lượng hiệu quả và công bằng – Tóm tắt dành cho các nhà hoạch định chính sách <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/37241>

⁹ SDG 14, Cuộc sống dưới nước, nhận được ít hơn 1% tài chính khí hậu, ít nhất trong tất cả các mục tiêu phát triển bền vững.

35 Ví dụ, Tài liệu MEPC 78/7/5 cho rằng tất cả các khoản thu phải được chi tiêu trong ngành và hầu như chỉ dành cho giảm nhẹ. Đề xuất này sẽ là "bình đẳng" mặc dù không "công bằng" vì nó sẽ kéo dài (và có khả năng làm trầm trọng thêm) những bất bình đẳng hiện có. Quần đảo Marshall và Solomon đã nhất quán tuyên bố rằng, theo Nguyên tắc Người gây ô nhiễm phải trả tiền, cả hai đều hợp pháp và cần thiết và phần lớn các quỹ nên được cung cấp ngoài lĩnh vực cho các nhu cầu ưu tiên của các Quốc gia dễ bị tổn thương nhất về khí hậu không gây ra hoặc đóng góp đáng kể đối với tình trạng khẩn cấp khí hậu ngày càng trầm trọng, sẽ bị ảnh hưởng ngay lập tức và rộng rãi nhất và ít được cung cấp các nguồn lực nhất để ứng phó thỏa đáng. Những người khác tiếp tục giữ quan điểm rằng ngành công nghiệp chỉ nên chịu trách nhiệm về sự thay đổi trực tiếp trong phạm vi nhiệm vụ của mình. Vị trí này bỏ qua các ngoại tác xã hội và môi trường không được trả tiền trong quá khứ, hiện tại và tương lai của ngành vận tải biển và đóng góp liên tục cho tình trạng khẩn cấp toàn cầu vượt ra ngoài phạm vi chỉ của các con tàu hoặc thậm chí là các đại dương. Mặc dù ngành vận tải biển không – và không nên – được kỳ vọng sẽ giải quyết tất cả các vấn đề của thế giới, nhưng quá trình chuyển đổi năng lượng là một cơ hội để khắc phục những tác động bất bình đẳng của lượng khí thải trong lịch sử mà chủ yếu ảnh hưởng đến những người ít gây ra khủng hoảng khí hậu nhất.¹⁰

36 Nếu lĩnh vực này được sử dụng để phân định ranh giới đầu tư doanh thu, thì điều cần thiết là phải xác định lĩnh vực này. Nhiệm vụ của IMO là vận tải biển quốc tế nghiêm ngặt, nghĩa là các tàu được đăng ký và quản lý theo IMO. Nó không bao gồm vận chuyển nội địa hoặc cơ sở hạ tầng bờ biển quốc gia liên quan đến vận tải biển quốc tế. Những vấn đề này thuộc phạm vi điều chỉnh của Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC), là trách nhiệm của các quốc gia thành viên và được giải quyết tại IPCC và UNFCCC theo lĩnh vực giao thông, tòa nhà và cơ sở hạ tầng. Trước đây, IMO đã tranh luận rằng nhiệm vụ của tổ chức này không bao gồm bốn triệu tàu cá được cho là hoạt động trong vùng biển quốc tế, vì khí thải từ ngành này được tính theo nông nghiệp trong kế toán của IPCC. Nó không bao gồm các quyền và điều kiện của thuyền viên quốc tế vì những vấn đề này được giải quyết phù hợp theo nhiệm vụ của Tổ chức Lao động Quốc tế. Mặc dù tất cả các lĩnh vực này đều liên quan đến nhiệm vụ vận tải biển quốc tế của Tổ chức, nhưng chúng không thuộc phạm vi điều chỉnh rõ ràng của nó và do đó, việc giải ngân các khoản thu KNK từ vận tải biển quốc tế để giải quyết các lĩnh vực này phải được coi là các khoản thanh toán ngoài lĩnh vực.

37 Nếu doanh thu được phân bổ cho những vấn đề này trên cơ sở chúng nằm trong ngành, thì câu hỏi về ranh giới đất liền của ngành vận tải biển quốc tế bắt đầu và dừng ở đâu phải được trả lời. Ví dụ, nếu bao gồm các cảng quốc tế, thì điều này có bao gồm đầu đường ray nối cảng với nhà kho, đê biển bảo vệ trường học hoặc bệnh viện hỗ trợ công nhân cảng và gia đình họ cũng như cộng đồng rộng lớn hơn, v.v. Điều này đặt ra nhiều câu hỏi liên quan đến phân tích của Ngân hàng Thế giới năm 2021 được trình bày trong tài liệu ISWG-GHG 12/INF.5 coi các cảng và thậm chí sản xuất năng lượng ven biển cũng như nhiều yêu cầu năng lượng quốc gia khác là nội ngành. Ở đây không có ý nói rằng đây không phải là những mục tiêu hợp pháp để đầu tư vào doanh thu khí nhà kính của ngành vận tải biển, mà nói rằng chúng không thuộc lĩnh vực này.

¹⁰ De Beukelaer, C. (2022) Hội nghị chuyên đề lần thứ hai của IMO về nhiên liệu thay thế ít carbon và không carbon. Phần 3 – Làm thế nào để đáp ứng quá trình chuyển đổi 'công bằng và hợp lý' sang vận chuyển carbon thấp. <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/Symposium-on-alternative-low--and-zero-carbon-fuels.aspx>, giới thiệu Shaw, A và De Beukelaer, C (2022) : 'Tại sao chúng ta nên nói về quá trình chuyển đổi 'công bằng và hợp lý' đối với vận tải biển?' Điều số 93, Bản tin tạo thuận lợi cho thương mại và vận tải UNCTAD số 96.

38 Có một số khuyến nghị trong các đề xuất hiện tại về giải ngân nguồn thu trong ngành, bao gồm:

- .1 bù đắp, đền bù hoặc khắc phục bằng cách khác đối với các Quốc gia chịu DNI phát sinh từ việc thực hiện các biện pháp bắt buộc của IMO;
- .2 cơ chế giảm phí trong đó một phần hoặc phần lớn doanh thu được tái chế một cách thụ động để thưởng cho việc vận tải biển quốc tế hiệu quả hơn;
- .3 trợ cấp cho R&D đổi mới công nghiệp quốc tế; Và
- .4 trợ cấp cho R&D đổi mới công nghiệp quốc tế và triển khai đổi mới thành công trên toàn cầu.

39 Nếu doanh thu được sử dụng riêng cho đầu tư trong ngành, thì một Quốc gia như Quần đảo Solomon không có lợi ích thương mại hoặc đầu tư vào bất kỳ hoạt động vận tải biển quốc tế nào sẽ không thể nhận được bất kỳ khoản thu nào. Họ không có khả năng là người nhận bất kỳ SZEF/ZEV nào trong tương lai gần và, với quy mô, vị trí địa lý và kinh tế của họ, có thể sẽ yêu cầu chi phí đầu tư bình quân đầu người cao hơn để có được boongke cần thiết và cơ sở hạ tầng khác để tiếp nhận những con tàu như vậy trong bất kỳ trường hợp nào. Về. Họ đã phải đối mặt với một số chi phí vận chuyển bình quân đầu người cao nhất trên thế giới, có khả năng sẽ phải đối mặt với tác động tiêu cực lớn nhất từ bất kỳ nhóm biện pháp nào và là một trong những Quốc gia dễ bị tổn thương nhất trước tác động của biến đổi khí hậu. Tuy nhiên, bảo hiểm duy nhất với điều kiện là cộng đồng của họ sẽ không bị bỏ lại phía sau trong một đề xuất như đề xuất của Nhật Bản hoặc ICS, là khả năng đăng ký các dự án được hội đồng quốc tế phê duyệt với doanh thu có thể là 2 tỷ đô la mỗi năm hoặc ít hơn để giải ngân.

40 Nếu xem xét đầu tư doanh thu ngoài ngành, thì điều này có thể liên quan đến một số hạng mục bao gồm:

.1 ngoài lĩnh vực nhưng liên quan đến hàng hải, ví dụ:

- .1 đảm bảo quá trình chuyển tiếp công bằng cho thuyền viên quốc tế;
- .2 đảm bảo quá trình chuyển tiếp công bằng cho thuyền viên nội địa;
- .3 cơ sở hạ tầng hàng hải quốc gia, bao gồm cảng quốc tế, thiết bị hỗ trợ hàng hải, chuỗi hậu cần, bảo dưỡng, phá dỡ, tái chế;
- .4 cơ sở hạ tầng năng lượng quốc gia, v.d. để cung cấp khả năng ủ lạnh cho các cảng hoặc sản xuất SZEF; Và
- .5 khử carbon hàng hải nội địa quốc gia, có khả năng bao gồm vận chuyển, cơ sở hạ tầng liên quan, số hóa, ngành thứ cấp như cơ sở bảo trì tàu, tài chính, sản xuất SZEF và tăng cường thể chế của các cơ quan chính phủ có liên quan, v.v.

.2 đầu tư liên quan đến khí hậu, bao gồm:

- .1 các ưu tiên quốc gia về thích ứng với biến đổi khí hậu và các cam kết NDC; Và
- .2 SDGs và chương trình liên quan.
- .3 liên quan đến hàng hải, v.d. Quỹ kinh tế xanh; Và
- .4 bồi thường/tổn thất và thiệt hại.

Các hành động được yêu cầu của Nhóm công tác

41 Nhóm được đề nghị xem xét các thông tin và đề xuất được nêu trong tài liệu này và đặc biệt, để:

.1 thiết lập một mục chương trình nghị sự thường trực về giải ngân nguồn thu, đề nghị nội tài liệu đệ trình về khung của các chủ đề này cũng như cách chúng có thể được tích hợp trong thiết kế các biện pháp trung hạn;

.2 yêu cầu IMO và UNCTAD chuẩn bị để đảm bảo rằng các phương pháp được sử dụng để thực hiện Đánh giá tác động toàn diện đối với các biện pháp trung hạn sẽ có khả năng đại diện cho các mục đích sử dụng doanh thu này; và

.3 đề nghị các Quốc gia Thành viên và các tổ chức quốc tế quan tâm nội tài liệu đệ trình trong tương lai, đề xuất các phương án cho các tổ chức/cơ cấu và đánh giá tính phù hợp của chúng đối với việc quản lý/giải ngân các khoản thu được huy động.

PHỤ LỤC

TÓM TẮT CÁC TÀI LIỆU ĐỀ TRÌNH ĐƯỢC LỰA CHỌN GẦN ĐÂY LIÊN QUAN ĐẾN GIẢI NGÂN DOANH THU

Bên đề trình	Tài liệu	Tiêu đề	Nguồn doanh thu	Giải ngân các khoản doanh thu	Quản lý doanh thu	Cân nhắc đối với SIDS và LDC
Áo và cộng sự	ISWG-GHG 13/4/7	Tiếp tục phát triển đề xuất về Tiêu chuẩn nhiên liệu khí nhà kính	Tiêu chuẩn nhiên liệu KNK	Doanh thu thu được từ việc thanh toán cho các Đơn vị khắc phục GFS có thể được IMO sử dụng để hỗ trợ các dự án hoặc sáng kiến tăng cường quá trình chuyển đổi khí hậu của vận tải biển, đặc biệt là ở SIDS và LDC	Không được chỉ định nhưng ngầm gợi ý IMO	"Tăng cường quá trình chuyển đổi khí hậu của vận tải biển, đặc biệt là ở SIDS và LDC"
Argentina, Brazil, Trung Quốc, Nam Phi và Các tiểu vương quốc Ả Rập thống nhất	ISWG-GHG 12/3/9	Đề xuất thành lập cơ chế tài trợ và khen thưởng bền vững hàng hải quốc tế (IMSF&R) như một biện pháp trung hạn tích hợp	Đóng góp tài trợ từ các tàu có lượng khí thải CO ₂ vượt quá mức chuẩn (mức chuẩn này dựa trên ranh giới xếp hạng "C" của tàu trong Nguyên tắc xếp hạng CII)	<ul style="list-style-type: none"> - Thưởng cho các tàu có lượng khí thải carbon dưới mức tiêu chuẩn (40%) - hỗ trợ xây dựng năng lực và giảm thiểu tác động tiêu cực ở các nước đang phát triển (30%) - tài trợ cho các chương trình RD&D và chuyển giao công nghệ (20%) - chi phí hành chính của IMSF&R (10%) 	Ủy ban IMSF&R	Cân nhắc được dành cho "các quốc gia đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC" khi nói đến việc hạn chế DNI, xây dựng năng lực, RD&D

Nhật Bản	ISWG-GHG 12/3/17	Đề xuất về các Biện pháp dựa trên thị trường (MBM) để khuyến khích giảm phát thải khí nhà kính và thực hiện quá trình chuyển đổi công bằng với tổng quan về các biện pháp trung và dài hạn	Thuế carbon	<ul style="list-style-type: none"> - sử dụng doanh thu làm giảm giá cho nhiên liệu không phát thải (chỉ trong lĩnh vực) - phần lớn hơn được sử dụng để khuyến khích những người di chuyển đầu tiên - đủ doanh thu để phân bổ cho Chương trình Hợp tác Kỹ thuật Tích hợp (ITCP) - việc sử dụng doanh thu từ tín chỉ carbon để bù đắp lượng khí thải cũng cần được xem xét 	ITCP	Hỗ trợ các nỗ lực giảm GHG hàng hải ở các Quốc gia dễ bị tổn thương, đặc biệt là SIDS và LDC để thực hiện quá trình chuyển đổi công bằng
Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon	MEPC 76/7/12	Đề xuất cho IMO thiết lập một loại thuế khí nhà kính bắt buộc phổ quát	Thuế khí nhà kính	<ul style="list-style-type: none"> - giải quyết các tác động ngoại lai về môi trường và xã hội do sử dụng đốt nhiên liệu hóa thạch - RD&D (tối đa 33%) - nỗ lực giảm thiểu và thích ứng với biến đổi khí hậu ở các quốc gia dễ bị tổn thương (ít nhất 51%) - chi phí hành chính (16%) 	gợi ý, ví dụ: - GCF: giảm thiểu và thích ứng khí hậu - IMO/IMRF: RD&D	Phần lớn doanh thu nên được sử dụng cho các nhu cầu ưu tiên dễ bị tổn thương nhất về khí hậu, bao gồm SIDS và LDC
Na Uy	ISWG-GHG 12/3/13	Đề xuất về Hệ thống mua bán hạn chế phát thải (ECTS)	Bán Đơn vị Phát thải Tàu (SEU)	<p>được dùng để:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bảo vệ nguyên tắc 'chuyển đổi công bằng' - giải quyết DNI tiềm năng - tăng tốc độ hấp thụ nhiên liệu carbon thấp và bằng không - đảm bảo quá trình chuyển đổi toàn cầu và công bằng 	có lợi để đánh giá xem có thể sử dụng các cấu trúc và quỹ hiện có hay không, chẳng hạn như GCF	Doanh thu nên được sử dụng trong phạm vi từ kích thích R&D và đẩy nhanh việc giới thiệu nhiên liệu ít và không có carbon đến phát triển cơ sở hạ tầng và sản xuất nhiên liệu thay thế không carbon, ở các nước đang phát triển, đặc biệt là ở LDC và SIDS

ICS	ISWG-GHG 12/3/7	Sử dụng nguồn vốn huy động được từ thuế đánh vào khí thải CO2	Thuế carbon	<ul style="list-style-type: none"> - thu hẹp khoảng cách giá btw nhiên liệu thông thường và nhiên liệu carbon thấp và không carbon - hỗ trợ triển khai, ngoài những điều khác, cơ sở hạ tầng tiếp nhiên liệu mới có thể được yêu cầu cũng như các dự án giảm khí nhà kính hàng hải khác, đặc biệt là ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC - hỗ trợ tài chính cho các hành động khẩn cấp về khí hậu, đặc biệt là các nước đang phát triển dễ bị tổn thương <p>Lưu ý: họ cũng để lại quyết định về tỷ lệ cho các quốc gia thành viên IMO, nhưng gợi ý rằng tỷ lệ này nên được liên kết với tỷ lệ vận chuyển, là 2 - 3%</p>	<ul style="list-style-type: none"> - "Quỹ khí hậu IMO" (ISWG-GHG 10/5/2) - thể hiện mối quan tâm về việc sử dụng GCF như một cơ chế để thu thập và phân phối tiền - tin rằng quản lý quỹ nên được giữ trong sự bảo trợ của IMO và các văn kiện của IMO 	<p>Đồng ý rằng điều quan trọng đối với Quỹ Khí hậu của IMO là cung cấp thêm hỗ trợ ngoài ngành cho các hành động khẩn cấp về khí hậu của các nước đang phát triển dễ bị tổn thương do khí hậu, đặc biệt là các nước kém phát triển và SIDS</p>
-----	--------------------	---	-------------	--	---	--

Ngân hàng thế giới	ISWG-GHG 12/3/16	Doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế: tạo điều kiện chuyển đổi năng lượng hiệu quả và công bằng		<p>Mục đích sử dụng doanh thu</p> <ul style="list-style-type: none"> - tài trợ giảm thiểu khí hậu trong ngành - tăng cường năng lực và cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải - tài trợ cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn - tài trợ cho các mục tiêu phát triển rộng lớn hơn - tài trợ cho ngân sách tài khóa chung - bao gồm chi phí hành chính và thực thi <p>Người nhận doanh thu</p> <ul style="list-style-type: none"> - chính phủ 	<p>Đề cập đến nhu cầu rút ra bài học kinh nghiệm từ các quỹ tài chính khí hậu hiện có để "đảm bảo rằng doanh thu được phân phối một cách hiệu quả mà không quốc gia nào - đặc biệt là SIDS và LDC - bị bỏ lại phía sau."</p>
--------------------	---------------------	---	--	---	--