



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 14/3/3
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**

Doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế: cân nhắc về khung phân phối khả thi

Do Ngân hàng Thế giới đệ trình

TÓM TẮT

Tóm tắt: Việc sử dụng chiến lược doanh thu carbon từ một biện pháp dựa trên thị trường có thể đóng một vai trò quan trọng trong việc đảm bảo rằng chính sách đạt được kết quả khí hậu tối đa và hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng. Tài liệu này tập trung vào việc sử dụng nguồn thu từ carbon sẽ được quản lý tích cực và thảo luận: (1) liệu nguồn thu từ carbon có nên được chi riêng cho vận tải biển hay không và (2) nhóm quốc gia nào có thể tiếp cận nguồn thu từ carbon. Phân tích kết luận rằng khi xem xét kết quả khí hậu và công bằng, có một lập luận để chi tiêu doanh thu ngoài giao thông hàng hải và cho phép tất cả các nhóm quốc gia tiếp cận doanh thu carbon. Dựa trên phân tích trước đó, tài liệu này đưa ra (3) một khung phân phối khả thi được xây dựng xung quanh ba đòn bẩy: i) đòn bẩy nhận, ii) đòn bẩy sử dụng và iii) đòn bẩy điều khoản tài chính, có thể được điều chỉnh ở các mức độ khác nhau để giải quyết vấn đề khí hậu và công bằng cân nhắc. Áp dụng khuôn khổ này, có thể tưởng tượng ra ba phần chia doanh thu khác nhau – mỗi phần được một nhóm quốc gia được chọn và cho các mục đích cụ thể tiếp cận. Các quốc gia có thể tiếp cận doanh thu theo các điều khoản tài chính khác nhau.

Định hướng chiến lược, nếu có: 3

Kết quả đầu ra: 3.2

Hành động cần thực hiện: Đoạn 42

Tài liệu liên quan: ISWG-GHG 10/5; MEPC 77/INF.23; ISWG-GHG 12/3/16, ISWG-GHG 12/INF.4, ISWG-GHG 12/INF.5; MEPC 79/WP.1/Rev.1 và MEPC 79/WP.5

Giới thiệu

1 Tài liệu này giải thích thêm về các tài liệu ISWG-GHG 10/5 (Ngân hàng Thế giới) và ISWG-GHG 12/3/16 (Ngân hàng Thế giới) và trình bày những phát hiện sơ bộ của một phân tích đang diễn ra.

2 Nhiều tài liệu cuộc họp gần đây và các biện pháp can thiệp tại ISWG-GHG 13, MEPC 79 và các cuộc họp trước đó ủng hộ quan điểm rằng quá trình khử carbon trong vận tải biển quốc tế nên mang tính tham vọng, công bằng và công bằng. Trong bối cảnh này, tài liệu ISWG-GHG 12/3/16 đã phân tích vai trò chính mà doanh thu carbon, được tạo ra bởi một biện pháp tiềm năng dựa trên thị trường trong vận tải biển quốc tế, có thể đóng vai trò đạt được hai mục tiêu là a) tối đa hóa kết quả khí hậu – bao gồm toàn bộ khử carbon trong vận tải biển quốc tế chậm nhất vào năm 2050 và b) hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng.

3 Tài liệu này mở rộng phân tích này bằng cách tập trung vào hai câu hỏi sau:

.1 sử dụng nguồn thu từ carbon dành riêng cho chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải có khả năng đạt được kết quả tối đa về khí hậu và hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng không? Câu hỏi này được coi là phù hợp vì một số đề trình gần đây đề xuất sử dụng doanh thu carbon để tài trợ cho các hoạt động chỉ liên quan chặt chẽ đến vận tải biển; Và

.2 quốc gia nào được cho là đủ điều kiện nhận doanh thu carbon? Câu hỏi này được coi là có liên quan vì đây dường như là một trong những vấn đề chính cần được thống nhất liên quan đến việc phân bổ doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế.

4 Dựa trên câu trả lời cho những câu hỏi này và những cân nhắc bổ sung, tài liệu này sau đó đưa ra, để thảo luận ban đầu, một khuôn khổ phân bổ khả thi cho doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế.

5 Phân tích được trình bày ở đây tập trung vào việc sử dụng nguồn thu từ carbon sẽ được quản lý tích cực, tức là nguồn thu từ carbon được tiếp cận bởi người nhận thông qua đấu thầu. Mặc dù việc sử dụng quản lý thụ động – chẳng hạn như các kế hoạch giảm phí – có thể góp phần khử carbon trong vận tải biển quốc tế và cũng kết hợp các cân nhắc về tính công bằng, nhưng các kế hoạch như vậy không được thảo luận trong bản đề trình này.

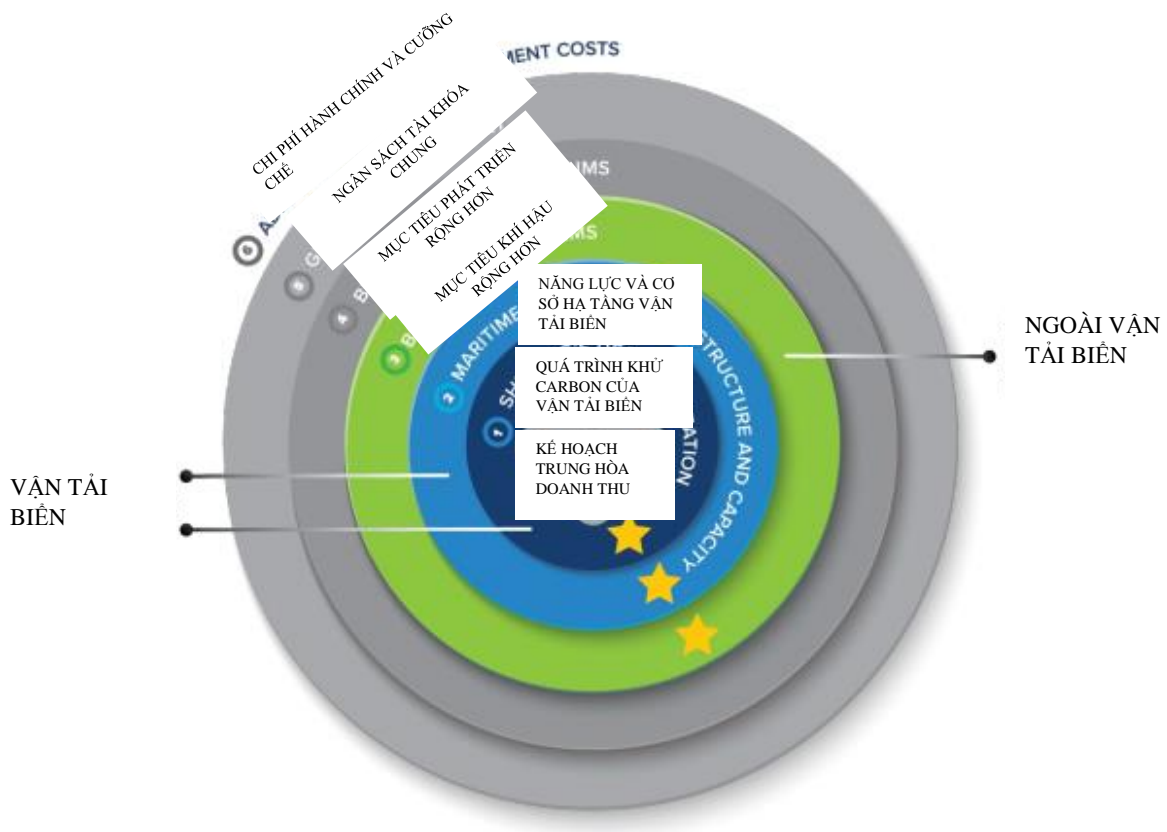
Sử dụng doanh thu carbon: Việc sử dụng doanh thu carbon dành riêng cho chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải có khả năng đạt được kết quả tối đa về khí hậu và hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng không?

Các phương án sử dụng doanh thu carbon phù hợp nhất với các nguyên tắc hướng dẫn của Chiến lược KNK ban đầu của IMO và các đặc điểm chính mong muốn khác

6 Phân tích trước đây của Ngân hàng Thế giới (ví dụ: tài liệu ISWG-GHG 12/3/16) đã xác định một số phương án sử dụng nguồn thu từ carbon phù hợp chặt chẽ với các nguyên tắc hướng dẫn của Chiến lược KNK ban đầu của IMO¹ và các đặc điểm chính mong muốn khác như mang lại khí hậu và phát triển tối đa kết quả. Các kết quả khí hậu có thể bao gồm cả kết quả giảm thiểu và thích ứng. Hình 1 cho thấy tất cả các phương án sử dụng doanh thu được

¹ Các nguyên tắc hướng dẫn được xem xét trong phân tích trước đây của Ngân hàng Thế giới bao gồm: sự cần thiết phải nhận thức được nguyên tắc về Trách nhiệm chung nhưng có sự khác biệt và Khả năng tương ứng (CBDR-RC); nhu cầu xem xét tác động của các biện pháp đối với các Quốc gia đặc biệt quan tâm đến nhu cầu của các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC, và liên quan, để giải quyết các tác động tiêu cực không tương xứng, khi thích hợp; nguyên tắc Tham vọng (Khí hậu) cao nhất có thể; và Nguyên tắc Người gây ô nhiễm phải trả tiền.

phân tích và sử dụng các ngôi sao để làm nổi bật ba phương án sử dụng phù hợp nhất với các nguyên tắc hướng dẫn và các tính năng chính mong muốn.



Hình 1: Các phương án sử dụng nguồn thu carbon chính (với hầu hết các phương án phù hợp được đánh dấu bằng ★)

7 Trong số ba phương án sử dụng được xác định là phù hợp nhất với các nguyên tắc hướng dẫn của Chiến lược GHG ban đầu của IMO và các đặc điểm chính mong muốn khác, hai phương án liên quan trực tiếp đến chi tiêu vận tải biển: "khử carbon của tàu biển" và "năng lực và cơ sở hạ tầng vận tải biển". Phương án sử dụng thứ ba liên quan đến "mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn" có thể vượt ra ngoài chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải. Bảng 1 cung cấp các ví dụ cho mỗi phương án sử dụng doanh thu này.

Bảng 1: Các phương án sử dụng doanh thu carbon phù hợp nhất (dựa trên tài liệu ISWG-GHG 12/3/16) và các hạng mục con tiềm năng với các ví dụ minh họa

Phạm vi	Phương án sử dụng phù hợp nhất	Ví dụ
Vận tải biển	Quá trình khử carbon của vận tải biển	Nâng cấp và đổi mới đội tàu ví dụ: động cơ không carbon, công nghệ tiết kiệm năng lượng
		Nhiên liệu không carbon² ví dụ: cơ sở hạ tầng sản xuất, lưu trữ và phân phối nhiên liệu; trợ cấp cho mỗi đơn vị nhiên liệu không carbon tiêu thụ

² Đây là những nhiên liệu hàng hải thay thế dẫn đến lượng phát thải khí nhà kính rất thấp và cuối cùng là bằng 0 trong toàn bộ vòng đời của chúng, tức là từ sản xuất đến phân phối và đốt cháy. Xem Ngân hàng Thế giới

		<p>Nghiên cứu và phát triển ví dụ: về động cơ, công nghệ động cơ đẩy thay thế, nhiên liệu và công nghệ tiết kiệm năng lượng</p>
	<p>Năng lực và cơ sở hạ tầng vận tải biển</p>	<p>Hạ tầng và dịch vụ vận tải biển ví dụ: nâng cấp, thích ứng và số hóa cảng; thuận lợi hóa thương mại và giao thông</p>
		<p>Nâng cao năng lực ví dụ: phát triển năng lực, chương trình đào tạo</p>
<p>Ngoài vận tải biển</p>	<p>Mục tiêu khí hậu rộng hơn</p>	<p>Giảm nhẹ biến đổi khí hậu ví dụ. sản xuất, lưu trữ và phân phối năng lượng tái tạo để sử dụng ngoài ngành vận tải biển; bồn chứa carbon</p>
		<p>Thích ứng với biến đổi khí hậu ví dụ. khả năng phục hồi và bảo vệ chống lại thời tiết khắc nghiệt, lũ lụt và nước biển dâng</p>

Đạt được kết quả khí hậu tối đa chỉ thông qua chi tiêu liên quan đến vận tải biển?

8 Cơ sở lý luận chính cho việc sử dụng doanh thu carbon để tài trợ cho quá trình khử carbon của ngành vận tải biển là nguồn tài chính này có thể hỗ trợ sản xuất, phân phối và triển khai công nghệ và nhiên liệu không carbon cũng như phát triển cơ sở hạ tầng liên quan. Chi tiêu chiến lược doanh thu carbon cho quá trình khử carbon của vận tải biển có thể giúp thu hẹp khoảng cách cạnh tranh giữa các loại nhiên liệu này và nhiên liệu dựa trên hóa thạch thông thường, giảm chi phí giảm thiểu biến đổi khí hậu và đẩy nhanh tốc độ giảm phát thải khí nhà kính trong ngành³.

9 Nếu mục đích của việc sử dụng doanh thu carbon là để đạt được kết quả khí hậu tối đa, thì lợi ích giảm thiểu biến đổi khí hậu tiềm năng của chi tiêu liên quan đến vận tải biển cần phải được cân bằng với lợi ích khí hậu bị bỏ qua khi sử dụng doanh thu carbon để tài trợ cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn. Như đã thảo luận trong tài liệu ISWG-GHG 12/INF.5 (Ngân hàng Thế giới), việc sử dụng một phần đáng kể doanh thu carbon cho quá trình khử carbon của ngành vận tải biển có thể giúp đạt được điểm bù phát⁴ trong sản xuất, phân phối và triển khai nhiên liệu hàng hải không carbon. Do đó, bên cạnh việc tối đa hóa hiệu quả sử dụng năng lượng, đây là lựa chọn chi tiêu chính để hỗ trợ quá trình chuyển đổi của vận tải

(2021). Tiềm năng của nhiên liệu không carbon ở các nước đang phát triển. Có tại:

<https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35435>

³ Phân tích gần đây của ngành cho thấy rằng cần phải mở rộng quy mô ngay lập tức năng lực sản xuất nhiên liệu (không carbon) để khử cacbon cho vận chuyển quốc tế. Do đó, đầu tư vào cơ sở hạ tầng sản xuất nhiên liệu quy mô lớn là rất quan trọng. Phát hiện như vậy cho thấy nhu cầu triển khai doanh thu carbon trong các lĩnh vực nhằm mục tiêu cụ thể đến quá trình khử cacbon của vận chuyển, chẳng hạn như sản xuất nhiên liệu không carbon (bao gồm cả năng lượng tái tạo), lưu trữ và phân phối. Xem Trung tâm vận chuyển không carbon Mærsk Mc-Kinney Møller (2022). Chiến lược khử cacbon hàng hải năm 2022. Có sẵn tại:

<https://cms.zerocarbonsshipping.com/media/uploads/publications/Maritime-Decarbonization-Strategy-2022.pdf>

⁴ Trong bối cảnh này, điểm bù phát trong việc triển khai công nghệ là điểm mà sự gia tăng nhẹ trong việc áp dụng công nghệ có thể kích hoạt việc áp dụng công nghệ này một cách đáng kể hơn.

biên quốc tế sang mức phát thải GHG tuyệt đối bằng không. Tuy nhiên, chỉ sử dụng doanh thu carbon cho chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải có thể không tạo ra lợi ích khí hậu cao nhất có thể vì không chắc rằng tất cả các cơ hội chi tiêu hiệu quả nhất về chi phí hiện có đều liên quan đến lĩnh vực vận tải biển. Các kết quả giảm thiểu và thích ứng với biến đổi khí hậu có thể sẽ được tối đa hóa nếu một phần doanh thu carbon được quản lý tích cực được sử dụng ngoài vận tải biển, tức là cho các hoạt động một phần, chủ yếu hoặc hoàn toàn không liên quan đến vận tải biển.

Hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng chỉ thông qua chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải?

10 Tài trợ cho việc nâng cấp và đổi mới đội tàu không có khả năng mang lại nhiều cơ hội chi tiêu ở các nước đang phát triển có đội tàu buôn nhỏ xét về quyền sở hữu hoặc cờ đăng ký, và năng lực đóng tàu thấp, bao gồm nhiều Quốc đảo nhỏ đang phát triển (SIDS) và các nước kém phát triển nhất (LDC). Về quyền sở hữu tại SIDS, LDC và các nước đang phát triển không giáp biển (LLDC), mỗi nước chiếm <1%⁵ đội tàu buôn toàn cầu tính theo quyền sở hữu⁶ tàu có trọng tải từ 1.000 tấn (GT) trở lên. Liên quan đến cờ đăng ký, SIDS và LDCs lần lượt chiếm 17,7%⁷ và 16,2% đội tàu buôn toàn cầu gồm các tàu từ 100 GT trở lên.⁸ Tuy nhiên, một hoặc hai quốc gia chiếm hơn 90% con số cho mỗi nhóm, với nhiều SIDS và LDC chiếm <0,1% số tàu đăng ký. Ngoài ra, SIDS và LDC có năng lực đóng tàu thấp với mỗi nhóm chiếm <0,1%⁹ số tàu buôn từ 100 GT trở lên được đóng vào năm 2021.¹⁰ Do đó, cơ hội nâng cấp và đổi mới tàu buôn quy mô lớn hơn ở các khu vực pháp lý này có thể là nhỏ, hoặc thậm chí có thể không tồn tại ở các quốc gia này.

11 Mặc dù nhiều quốc gia đang phát triển có tiềm năng đáng kể để cung cấp nhiên liệu cho hầm ngầm không carbon, nhưng một số quốc gia dường như không có đủ điều kiện để làm như vậy. Tài liệu MEPC 77/INF.23 (Ngân hàng Thế giới) đã kiểm tra tiềm năng sản xuất nhiên liệu hầm ngầm không carbon ở 218 quốc gia theo ba kịch bản liên quan đến sản xuất hydro và amoniac xanh lam/xanh lá cây.¹¹ Trong số những nước được phân loại là có tiềm năng cao để sản xuất một số loại nhiên liệu hầm không carbon, ít hơn năm quốc gia là SIDS

⁵ SIDS, LDC và LLDC lần lượt chiếm 0,14, 0,51 và 0,07 %. Hình SIDS đề cập đến danh mục 'SIDS (phân tích)' của UNCTADstat. Trong danh mục thay thế 'SIDS (UN-OHRLLS)' SIDS chiếm 9,37% quyền sở hữu. Tuy nhiên, trong danh mục này, Singapore (6,25%) và Bermuda (2,91%) chiếm đa số (UNCTADstat, 2022).

⁶ Quốc gia sở hữu hưởng lợi là quốc gia nơi đặt trụ sở của công ty chịu trách nhiệm thương mại chính đối với con tàu (UNCTADstat, 2022). Những con số này thể hiện tỷ lệ phần trăm của tổng số đội tàu được đo bằng tấn trọng lượng chết (UNCTADstat, 2022). Như đã thảo luận trong tài liệu ISWG-GHG10/5 (Ngân hàng Thế giới), quốc gia sở hữu hưởng lợi sẽ là thước đo không hoàn hảo để xác định quốc gia nào sẽ nhận doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế nếu doanh thu này được phân phối trực tiếp cho các công ty vận tải biển. Chẳng hạn, điều này là do cơ cấu sở hữu có thể bị phân tán giữa nhiều nhà đầu tư từ các quốc gia khác nhau. Tuy nhiên, nếu doanh thu carbon được phân phối cho chính phủ quốc gia để đầu tư nâng cấp hoặc đổi mới đội tàu, người nhận doanh thu có thể dễ dàng được xác định với chính phủ quốc gia. Đây là kịch bản được xem xét trong tài liệu này. Ở đây, quốc gia sở hữu hưởng lợi cung cấp một đại diện cho các khoản đầu tư tiềm năng mà một quốc gia có thể thực hiện trong đội tàu nội địa của mình.

⁷ Con số này đề cập đến danh mục 'SIDS (phân tích)'. Trong danh mục thay thế 'SIDS (UN-OHRLLS)', SIDS chiếm 24,7%. Trong danh mục thứ hai này, Quần đảo Marshall, Singapore và Bahamas chiếm 93,2% (UNCTADstat, 2022).

⁸ UNCTADstat (2022) 'Đội tàu buôn theo cờ đăng ký và theo loại tàu, hàng năm', UNCTADstat. Có tại:

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>

⁹ Năm 2021, LDC chiếm 0,06% số tàu được đóng. Con số 'SIDS (phân tích)' là 0% và con số 'SIDS (UN-OHRLLS)' là 0,01% (UNCTADstat 2022)

¹⁰ UNCTADstat (2022) 'Tàu được đóng theo quốc gia đóng, hàng năm', UNCTADstat. Có tại:

<https://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=89493>

¹¹ Hydro/amoniac màu xanh đề cập đến hydro/amoniac được sản xuất bằng cách sử dụng khí tự nhiên có thu hồi và lưu trữ carbon, hydro/amoniac màu xanh lá cây đề cập đến hydro/amoniac được sản xuất bằng các nguồn năng lượng tái tạo.

hoặc LDC. Tùy thuộc vào kịch bản, từ 0 đến 16 SIDS và LDC được phân loại là có "tiềm năng đầy hứa hẹn" và từ 21 đến 77 được phân loại là có "tiềm năng hạn chế hoặc không đủ dữ liệu". Mặc dù việc thiếu dữ liệu có thể ngăn cản việc xác định các cơ hội đầu tư tiềm năng ở một số quốc gia, nhưng phân tích tổng thể vẫn cho thấy rằng một số SIDS và LDC nhất định có thể không nhất thiết được tính là một trong những động lực đầu tiên để sản xuất nhiên liệu hầm ngầm không carbon. Do đó, có rủi ro là một số quốc gia có thể không đủ điều kiện để nhận doanh thu carbon nếu chúng chủ yếu được sử dụng để hỗ trợ sản xuất và phân phối nhiên liệu (và công nghệ) không carbon.

12 Một số quốc gia đang phát triển, bao gồm một số nước kém phát triển, dường như có rất ít cơ hội đầu tư vào việc tăng cường cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải, nếu có. Một trường hợp rõ ràng là các LLDC, vì chúng không có đường tiếp cận trực tiếp ra biển và đôi khi nằm cách xa bất kỳ bờ biển nào. Lưu ý rằng hơn một phần ba số LDC – tức là 17 trong số 46 – cũng là LLC. Việc hạn chế sử dụng nguồn thu từ carbon đối với chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải có thể hạn chế nghiêm trọng cơ hội sử dụng nguồn thu từ carbon ở các quốc gia này để hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng.

13 Về nguyên tắc, một cách hiểu rất rộng về những gì được coi là cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải có thể bao gồm cơ sở hạ tầng nội địa kết nối các LLDC với các cảng biển ở các nước láng giềng. Do đó, có một con đường tiềm năng để sử dụng doanh thu carbon từ cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải để mang lại lợi ích cho các LLDC. Tuy nhiên, các LLC có thể sẽ vẫn bị thiệt thòi trong một kịch bản như vậy so với các quốc gia ven biển. Ví dụ, một phần đáng kể của khoản đầu tư sẽ được sử dụng cho cơ sở hạ tầng ở các nước láng giềng. Hơn nữa, lợi ích thương mại thực tế của các khoản đầu tư này có thể phụ thuộc vào các nỗ lực hợp tác được thực hiện bởi quốc gia láng giềng. Mặc dù, cuối cùng, các LLDC nên đánh giá xem các khoản đầu tư tiềm năng như vậy có đáng quan tâm hay không, nhưng có lập luận rằng các LLDC có thể không nhất thiết phải có cùng mức độ kiểm soát đối với nguồn thu carbon theo phương án sử dụng này so với các quốc gia ven biển.

14 Cũng có thể có ít cơ hội cải tiến cơ sở hạ tầng cảng ngay cả trong một số quốc gia ven biển. Có sự khác biệt lớn giữa các quốc gia ven biển về số lượng cảng và công suất cảng. Trong khi một số quốc gia đang phát triển có nhiều cảng, trong đó có một số cảng có quy mô đáng kể, thì nhiều quốc gia khác – bao gồm một số SIDS và LDC – lại có ít hơn năm hoặc thậm chí chỉ một cảng¹² với nhiều cảng trong số này là cảng nhỏ. Mặc dù các cảng mới có thể được tài trợ ở các quốc gia này, nhưng nếu có trường hợp phải làm như vậy, cơ hội nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải hiện có có thể bị hạn chế ở các khu vực pháp lý này so với các quốc gia có cảng lớn hơn nhiều - và rộng hơn là liên quan đến giao thông hàng hải - cơ sở hạ tầng.

15 Do đó, thay vì dành riêng doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế cho các mục đích sử dụng liên quan đến vận tải biển, tài trợ cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn có thể mở ra các cơ hội đầu tư đáng kể ở các nước đang phát triển – bao gồm SIDS, LDC và LLDC.

16 Về giảm thiểu biến đổi khí hậu, do đóng góp thường thấp vào lượng phát thải khí nhà kính toàn cầu từ vận tải biển quốc tế, nhiều SIDS và LDCs có tiềm năng hạn chế để đóng góp quy mô lớn vào việc giảm lượng khí thải này. Tuy nhiên, nhiều quốc gia trong số này có cơ hội đầu tư tiềm năng đáng kể trong việc giảm thiểu biến đổi khí hậu rộng lớn hơn, chẳng hạn như trong giao thông vận tải (ngoài vận tải biển và cảng), năng lượng (ngoài việc sản xuất nhiên

¹² Giao thông tàu biển (2023) 'Cảng biển theo quốc gia', Giao thông tàu biển.

<https://www.marinevesseltraffic.com/2013/09/number-of-commercial-ports-by-country.html>

liệu nhiên liệu không carbon), nông nghiệp hoặc các giải pháp dựa trên thiên nhiên như carbon bền vững. Mở rộng các phương án sử dụng nguồn thu từ carbon có thể cho phép thực hiện các hành động giảm thiểu quy mô lớn ở các khu vực pháp lý này.

17 Liên quan đến thích ứng với biến đổi khí hậu, các cơ hội đầu tư khác nhau giữa các quốc gia và không có khả năng chỉ đề cập đến chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải. Mất đa dạng sinh học biển, ven biển và trên cạn cũng như các dịch vụ hệ sinh thái, phá hủy các khu định cư và cơ sở hạ tầng, và suy giảm kinh tế đã được xác định là những rủi ro chính đối với các đảo nhỏ nói riêng.¹³ Tăng cường cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải có thể giúp giảm thiểu một số rủi ro này, nhưng xem xét phạm vi can thiệp rộng hơn có thể mang lại nhiều lợi ích thích ứng cần thiết hơn ở nhiều quốc gia này.

Kết luận về phần này

18 Phân tích cho thấy rằng việc sử dụng nguồn thu từ carbon dành riêng cho chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải có khả năng hạn chế khả năng tiếp cận nguồn thu từ carbon của một số quốc gia do cơ hội chi tiêu hạn chế. Do đó, việc sử dụng một phần doanh thu carbon để tài trợ cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn ở các quốc gia này có thể giúp hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng. Khi mở rộng sử dụng doanh thu carbon cho một số quốc gia, tài trợ cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn cũng có thể giúp đạt được kết quả khí hậu tối đa.

Người nhận doanh thu carbon: Những quốc gia nào có thể đủ điều kiện để nhận doanh thu carbon?

19 Tài liệu ISWG-GHG 12/3/16 đã kết luận rằng việc tối đa hóa kết quả khí hậu và giải quyết các cân nhắc về công bằng sẽ dễ dàng đạt được hơn khi một phần lớn doanh thu carbon được phân phối cho các chính phủ. Phần này thảo luận về vấn đề nhóm chính phủ quốc gia nào có thể là người nhận doanh thu carbon tiềm năng từ vận tải biển quốc tế theo cách sử dụng doanh thu carbon đã thảo luận ở trên.

20 Mặc dù nội dung thảo luận sau đây tập trung vào các chính phủ, nhưng cũng có lập luận cho rằng một phần doanh thu carbon có thể được phân phối cho khu vực tư nhân nếu điều này giúp đạt được kết quả tối đa về khí hậu (tài liệu ISWG-GHG 12/3/16). Trong bối cảnh đó, khu vực tư nhân có thể tiếp cận nguồn thu từ carbon một cách trực tiếp (chẳng hạn như thông qua chương trình giảm phí hoặc quỹ tiếp cận trực tiếp) hoặc gián tiếp (tức là thông qua chính phủ).

Trường hợp đối với các nước đang phát triển với tư cách là người nhận chính

21 Thông thường, tài chính khí hậu công cộng quốc tế hướng tới các nước đang phát triển hoặc một số nước đang phát triển. Có nhiều lý do giải thích cho trường hợp này, bao gồm cả việc các nước đang phát triển có xu hướng tiếp xúc nhiều hơn với rủi ro khí hậu, có ít năng lực hơn để giải quyết những rủi ro này và trước đây đóng góp ít hơn vào biến đổi khí hậu. Trên cơ sở này, chính phủ của các nước đang phát triển có thể là người nhận chính các khoản thu carbon từ vận tải biển quốc tế.

22 Nhiều tài liệu được đệ trình lên các cuộc họp của ISWG-GHG và MEPC cho rằng doanh thu carbon tiềm năng từ vận tải biển quốc tế sẽ được phân bổ toàn bộ hoặc một phần¹⁴ bởi một

¹³ IPCC (2022) Biến đổi khí hậu 2022: Tác động, Thích ứng và Tính dễ bị tổn thương. Đóng góp của Nhóm công tác II cho Báo cáo đánh giá lần thứ sáu của Ban liên chính phủ về biến đổi khí hậu. Nhà xuất bản Đại học Cambridge

¹⁴ Phân phối một phần cũng có nghĩa là tận dụng lợi thế của việc sử dụng doanh thu thụ động, chẳng hạn như thông qua chương trình giảm giá.

quỹ mới. Nếu đây là trường hợp, sự phân phối thực tế của doanh thu carbon giữa các quốc gia riêng lẻ sẽ phụ thuộc vào các tiêu chí lựa chọn cụ thể được quỹ thông qua cho các đề xuất dự án/chương trình. Các tiêu chí lựa chọn hiện đang được các quỹ khí hậu lớn áp dụng nhằm mục đích cân bằng nhu cầu đạt được kết quả khí hậu tối đa với sự phân bổ tài chính khí hậu công bằng (xem tài liệu ISWG-GHG 12/INF.5). Ví dụ, việc phân bổ tài chính khí hậu thường tính đến tác động giảm nhẹ hoặc thích ứng với biến đổi khí hậu của các khoản đầu tư tiềm năng, hiệu quả chi phí của chúng và khả năng dễ bị tổn thương của người nhận đối với biến đổi khí hậu—các tiêu chí mà các nước đang phát triển thường có điểm cao.

Trường hợp đặc biệt đối với SIDS và LDC là người nhận chính được hỗ trợ

23 Kinh nghiệm từ tài chính khí hậu cho thấy rằng việc áp dụng các tiêu chí lựa chọn nhằm đạt được sự phân bổ tài chính khí hậu công bằng thường không đủ để đảm bảo tiếp cận công bằng với tài chính khí hậu. Điều này đặc biệt đúng đối với các quốc gia dễ bị ảnh hưởng bởi khí hậu nhất, chẳng hạn như SIDS và LDC. Nhiều khu vực pháp lý trong số này có nguồn nhân lực hạn chế và thiếu chuyên môn kỹ thuật. Điều này có thể hạn chế đáng kể khả năng phát triển và thực hiện các đề xuất dự án/chương trình có triển vọng tốt trong quá trình đấu thầu.¹⁵ Hơn nữa, một số nước đang phát triển, bao gồm nhiều SIDS và LDC, gặp khó khăn trong việc truy cập, tạo và phân tích dữ liệu khí hậu.¹⁶ Dữ liệu không đầy đủ có thể là rào cản lớn đối với việc tiếp cận tài chính khí hậu khi cần phải chứng minh "cơ sở hợp lý về khí hậu" của các hoạt động tiềm năng.

24 Để tạo sân chơi bình đẳng, thông lệ phổ biến giữa các quỹ khí hậu là bao gồm một sàn phân bổ cho các quốc gia được chọn – tức là đảm bảo một phần hoặc số tiền tài trợ tuyệt đối cho các quốc gia này. Điều này nhằm giảm sự cạnh tranh giữa các quốc gia gặp khó khăn này và các quốc gia khác không gặp phải các rào cản tương tự trong việc tiếp cận tài chính khí hậu.¹⁷ Do đó, một phần doanh thu carbon từ vận tải biển quốc tế có thể được dành cho các nhóm quốc gia gặp phải các rào cản lớn hơn trong việc tiếp cận tài chính khí hậu, một thách thức áp dụng cho hầu hết SIDS và LDC. Ngoài ra, để tránh chi tiêu tập trung ở một số khu vực pháp lý, một số quỹ khí hậu cũng áp dụng mức trần tài trợ cho từng quốc gia – tức là số tiền tài trợ tối đa mà mỗi quốc gia có thể nhận được (được biểu thị bằng tỷ lệ phần trăm hoặc số tiền tuyệt đối).

Trường hợp đối với các nước phát triển với tư cách là người nhận bổ sung

25 Trong bối cảnh khử carbon cho vận tải biển quốc tế, cũng có thể có trường hợp cho phép các nước phát triển tiếp cận một phần doanh thu carbon để hỗ trợ quá trình khử carbon nhanh

¹⁵ IEU (Đơn vị đánh giá độc lập) (2020) Đánh giá độc lập về mức độ phù hợp và hiệu quả của các khoản đầu tư của Quỹ khí hậu xanh ở các quốc đảo nhỏ đang phát triển. Đơn vị Đánh giá Độc lập, Quỹ Khí hậu Xanh; IEU (Đơn vị đánh giá độc lập) (2022) Đánh giá độc lập về mức độ phù hợp và hiệu quả của các khoản đầu tư của Quỹ khí hậu xanh ở các quốc gia kém phát triển nhất. Báo cáo đánh giá số 12. Songdo, Hàn Quốc: Đơn vị đánh giá độc lập, Quỹ Khí hậu xanh; OECD (2022) Tiếp cận các quỹ xanh của SIDS. DCD(2022)34. OECD; UN-OHRLLS (2022) Tiếp cận tài chính khí hậu: Thách thức và cơ hội cho các quốc đảo nhỏ đang phát triển. Liên Hiệp Quốc.

¹⁶ Gallagher, C. (2021) Các công nghệ quan sát trái đất để cải thiện khả năng tiếp cận tài chính khí hậu: Vai trò của dữ liệu và thông tin. Tài liệu thảo luận 27. London: Ban thư ký Khôi thịnh vượng chung; IEU (2020) Đánh giá độc lập về mức độ phù hợp và hiệu quả của các khoản đầu tư của Quỹ khí hậu xanh ở các quốc đảo nhỏ đang phát triển. Đơn vị Đánh giá Độc lập, Quỹ Khí hậu Xanh; IEU (2022) Đánh giá độc lập về mức độ phù hợp và hiệu quả của các khoản đầu tư của Quỹ khí hậu xanh ở các quốc gia kém phát triển nhất. Báo cáo đánh giá số 12. Songdo, Hàn Quốc: Đơn vị đánh giá độc lập, Quỹ Khí hậu xanh; UN-OHRLLS (2022) Tiếp cận tài chính khí hậu: Thách thức và cơ hội cho các quốc đảo nhỏ đang phát triển. Liên Hợp Quốc

¹⁷ Polycarp, Clifford, N. Bird, A. Doukas và M. Birjandi-Feriz. "Tổng hợp các bộ phận: làm cho các khoản phân bổ của Quỹ Khí hậu Xanh bổ sung cho tham vọng của nó." Viện Tài nguyên Thế giới (2013).

chóng của ngành. Chẳng hạn, doanh thu carbon có thể hỗ trợ sản xuất, phân phối và triển khai nhiên liệu hàm chứa carbon bằng không ở các quốc gia này. Điều này có khả năng thu hẹp khoảng cách cạnh tranh giữa các loại nhiên liệu này và nhiên liệu hàm dựa trên hóa thạch thông thường và đạt đến điểm bùng phát nhanh hơn so với việc nhiên liệu hàm không carbon chỉ được hỗ trợ ở các nước đang phát triển. Hơn nữa, do tính chất không thể chia cắt của thương mại đường biển giữa các nước phát triển và đang phát triển, sự sẵn có của nhiên liệu hàm chứa không carbon phải được đảm bảo trên toàn cầu để cho phép vận tải biển quốc tế khử carbon hoàn toàn và nhanh chóng.

26 Nếu một phần doanh thu carbon được cung cấp cho các nước phát triển để thúc đẩy quá trình loại bỏ carbon trong vận tải biển quốc tế, thì những lo ngại về công bằng có thể được giải quyết bằng cách áp dụng các điều khoản tài chính khác nhau cho các nước phát triển và đang phát triển.

Kết luận của phần này

27 Nhìn chung, có thể đưa ra một trường hợp mạnh mẽ cho các nước đang phát triển với tư cách là những người nhận chính nguồn thu carbon từ vận tải biển quốc tế. Với những hạn chế được báo cáo thường xuyên của nhiều SIDS và LDC để phát triển và thực hiện các đề xuất tài trợ cạnh tranh, nhóm quốc gia này sẽ được hưởng lợi từ một mức độ bảo vệ nhất định chống lại sự cạnh tranh với các quốc gia khác, ví dụ: dưới dạng một phần dành riêng cho doanh thu carbon. Việc coi các quốc gia phát triển là những người nhận bổ sung doanh thu carbon có thể có lợi để thúc đẩy quá trình khử carbon của vận tải biển quốc tế với tốc độ nhanh nhất có thể trong bối cảnh cấp bách phải loại bỏ dần lượng khí thải GHG.

Khung phân phối doanh thu carbon: Khung phân phối khả thi có thể trông như thế nào nhằm mục đích mang lại kết quả khí hậu tối đa và hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng?

28 Phần này được xây dựng dựa trên phân tích trên và đề xuất một khuôn khổ phân phối khả thi đối với nguồn thu carbon từ vận tải biển quốc tế nhằm đạt được kết quả tối đa về khí hậu và hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng. Khung phân biệt ba phần doanh thu carbon – phần A, phần B, phần C – và được xây dựng xung quanh ba đôn bẫy: i) đôn bẫy người nhận, ii) đôn bẫy sử dụng, và iii) đôn bẫy điều khoản tài trợ.¹⁸

Ba đôn bẫy: đôn bẫy người nhận, đôn bẫy sử dụng và đôn bẫy điều khoản tài chính

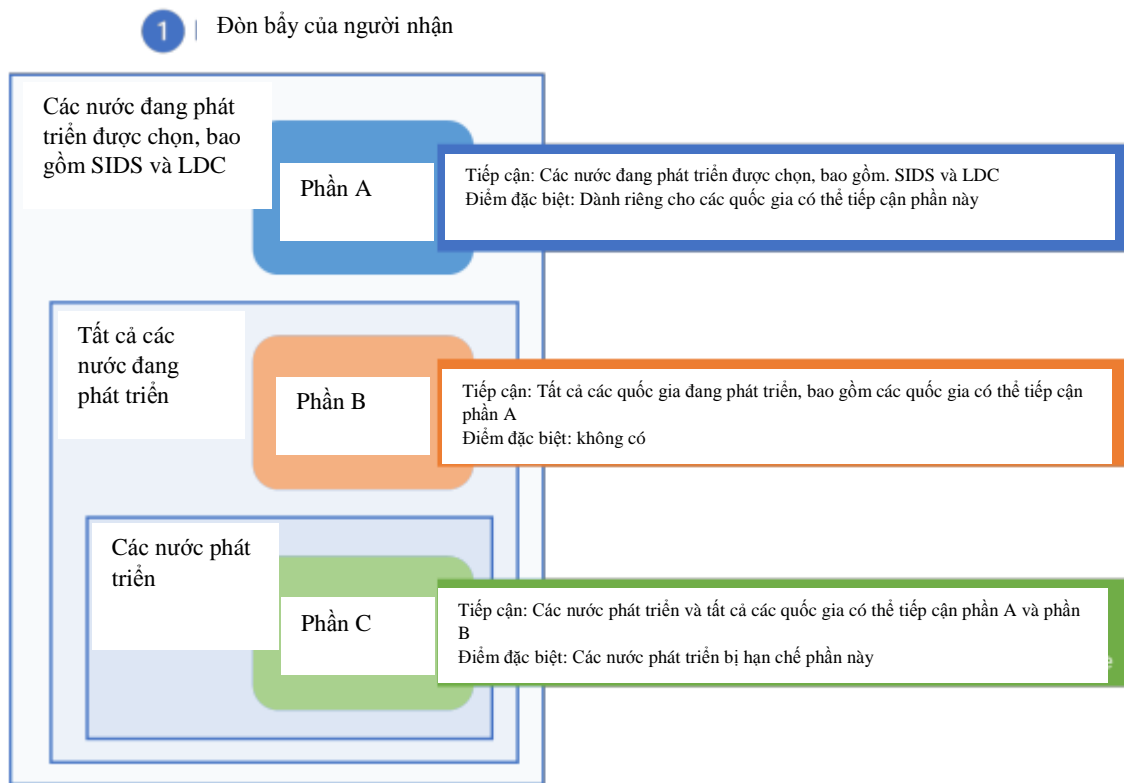
29 Đầu tiên, đôn bẫy nhận xác định nhóm quốc gia nào có thể tiếp cận từng phần doanh thu carbon. Điều này được minh họa trong Hình 2 bên dưới. Trong ví dụ này, việc áp dụng khung đề xuất ba cỗ phần tiềm năng mà các nhóm quốc gia khác nhau có thể tiếp cận:

.1 phần A: Chẳng hạn, phần này sẽ chỉ dành cho các quốc gia đang phát triển được chọn, bao gồm cả SIDS và LDC. Đây có thể là những người thường phải đối mặt với những thách thức lớn hơn trong việc tiếp cận tài chính khí hậu. Mục đích là để giảm sự cạnh tranh với các quốc gia khác được hưởng lợi từ nhiều năng lực kỹ thuật hơn, nhiều kinh nghiệm hơn;

.2 phần B: Chẳng hạn, phần này sẽ được tiếp cận đối với tất cả các nước đang phát triển, bao gồm cả những nước đã tiếp cận với Phần A; và

¹⁸ Không nên coi việc tập trung vào các đôn bẫy này là một lựa chọn toàn diện hoặc độc quyền. Để mang lại kết quả khí hậu tối đa và hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng, các đôn bẫy khác (ví dụ: tiêu chí lựa chọn các đề xuất dự án/chương trình) có thể được xem xét trong các cuộc thảo luận trong tương lai về khung phân phối khả thi.

.3 phần C: Chẳng hạn, phần này có thể được tiếp cận bởi tất cả các quốc gia phát triển và đang phát triển, kể cả những nước đã có quyền truy cập vào Phần A và Phần B.



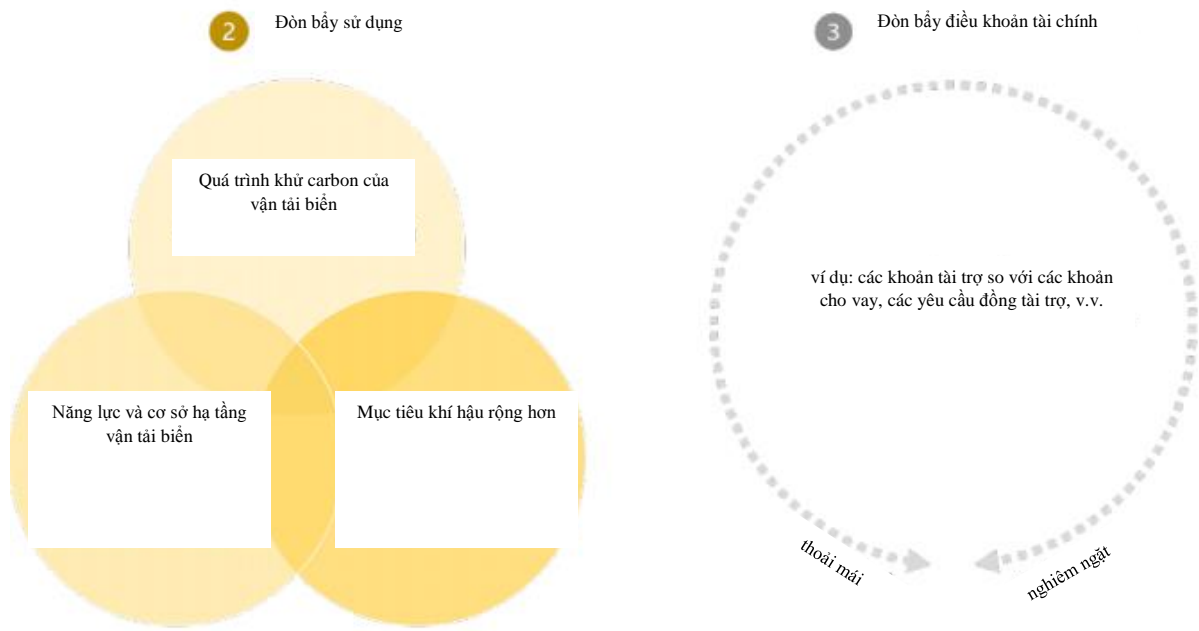
Hình 2: Đòn bẩy của người nhận minh họa cách các nhóm quốc gia được chỉ định có thể có quyền tiếp cận khác nhau vào các phần chia doanh thu

30 Theo khuôn khổ này, các quốc gia đang phát triển được lựa chọn (bao gồm cả SIDS và LDC) sẽ có thể đấu thầu cho cả ba phần (phần A, B và C) của nguồn thu carbon (nghĩa là 100% nguồn thu carbon được quản lý tích cực). Các quốc gia đang phát triển khác sẽ có thể đặt giá thầu cho ít hơn 100% doanh thu carbon được quản lý tích cực (100% trừ đi phần dành riêng cho các nước đang phát triển được chọn (bao gồm cả SIDS và LDC)), nhưng đối với phần lớn hơn (cổ phần B và C) hơn các nước phát triển. Các nước phát triển sẽ chỉ có thể đặt giá thầu cho cổ phần C.

31 Thứ hai, đòn bẩy sử dụng xác định cách chi tiêu doanh thu carbon trong mỗi cổ phần trong số ba phương án sử dụng doanh thu phù hợp nhất với các nguyên tắc hướng dẫn của Chiến lược KNK ban đầu của IMO và các tính năng chính mong muốn khác: tài trợ cho quá trình khử carbon của vận tải biển; nâng cao năng lực và cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải; và tài trợ cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn (xem Hình 3).

32 Thứ ba, "đòn bẩy điều khoản tài trợ" xác định những điều kiện tài chính nào (ví dụ: trợ cấp so với cho vay, yêu cầu đồng tài trợ, v.v.) có thể áp dụng cho từng nhóm quốc gia khi họ tiếp cận nguồn thu carbon từ vận tải biển quốc tế. Mức độ nghiêm ngặt của các điều kiện nhượng bộ này có thể khác nhau giữa các nhóm quốc gia – ví dụ, với các điều kiện thoải mái nhất đối với SIDS và LDC, và các điều kiện nghiêm ngặt hơn đối với các nước phát triển (xem Hình 3 bên dưới). Để tính đến các trường hợp khác nhau giữa các quốc gia liên quan đến các yếu tố như khả năng vay nợ và khả năng tiếp cận vốn tư nhân, các quốc gia đủ điều kiện đấu thầu vốn từ nhiều hơn một cổ phần có thể có khả năng được hưởng các điều khoản tài chính thoải mái hoặc nghiêm ngặt giống như khi đấu thầu vốn từ các cổ phần khác. Điều này có nghĩa là

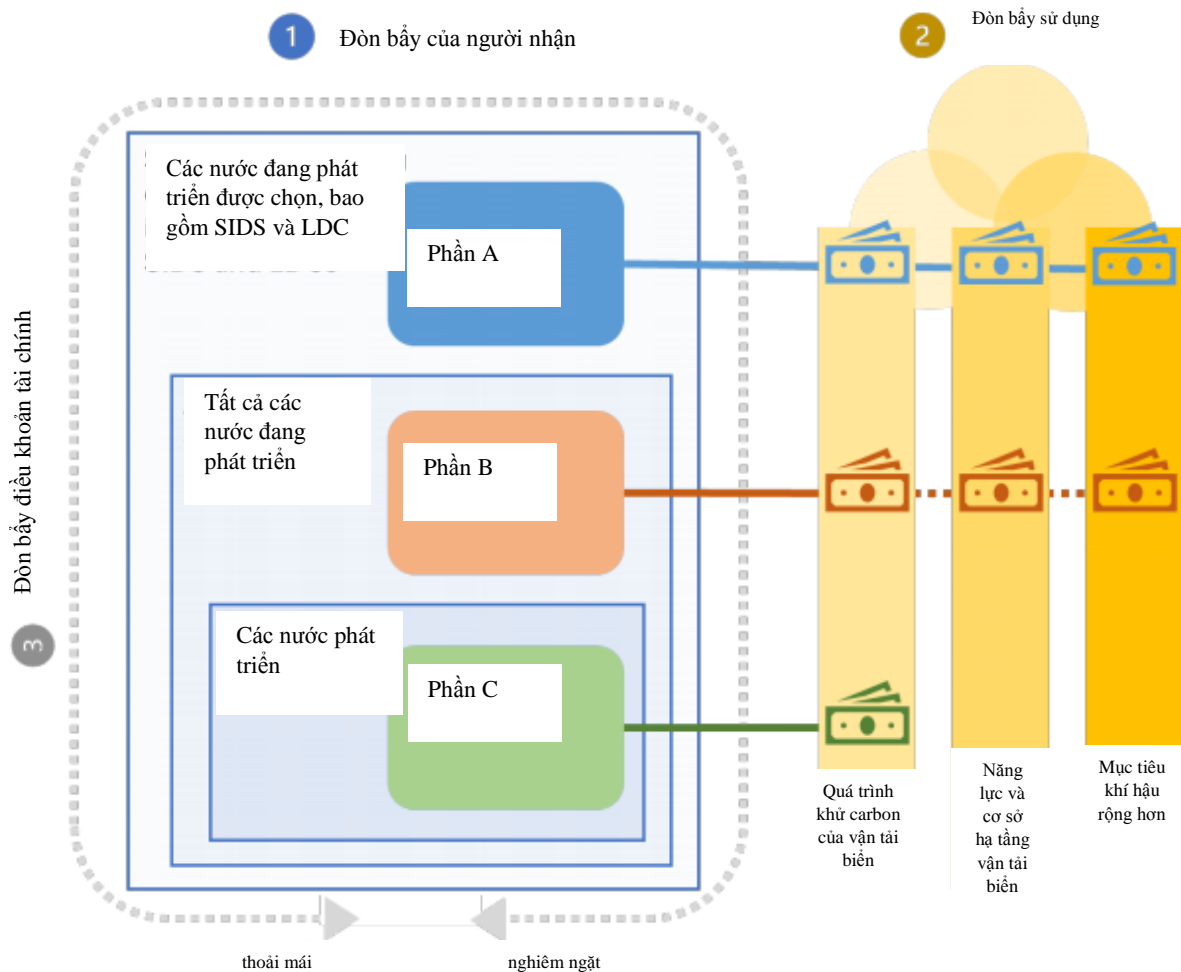
các điều khoản tài chính có thể được "đính kèm" với một quốc gia, có thể được xem xét định kỳ.



Hình 3: Đòn bẩy sử dụng và đòn bẩy điều khoản tài chính cho phép giải thích cho các hoàn cảnh khác nhau của các quốc gia

Một ứng dụng minh họa của khung phân phối khả thi

33 Hình 4 dưới đây minh họa cách áp dụng ba đòn bẩy được thảo luận ở trên để bắt đầu xây dựng khuôn khổ phân bổ doanh thu carbon nhằm đạt được kết quả tối đa về khí hậu và hỗ trợ quá trình chuyển đổi công bằng.



Hình 4: Khả năng áp dụng các đòn bẩy trong khuôn khổ phân phối

Phân A

34 Như đã đề cập ở trên, phần A có thể được dành cho các nước đang phát triển được lựa chọn, bao gồm SIDS và LDC, để giảm cạnh tranh với các nước khác. Doanh thu carbon từ phần này có thể được sử dụng cho: khử carbon cho vận tải biển; cơ sở hạ tầng và năng lực vận tải biển; và các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn. Có một lý do kếp để sử dụng doanh thu carbon trong phần này ngoài chỉ tiêu liên quan đến vận tải biển. Đầu tiên, như đã thảo luận ở trên, một số quốc gia đang phát triển được chọn (bao gồm SIDS và LDC) đủ điều kiện đầu thầu để nhận vốn từ phần A có ít cơ hội sử dụng doanh thu carbon chỉ cho chỉ tiêu liên quan đến giao thông hàng hải. Thứ hai, sự sắp xếp này cũng có thể giúp đạt được kết quả khí hậu tối đa vì khoảng cách tài chính giữa nhu cầu giảm thiểu và thích ứng với biến đổi khí hậu và các nguồn lực sẵn có ở các quốc gia này thường là đáng kể nhất.

35 Các quốc gia xin thu nhập carbon từ phần A, tức là chỉ các nước đang phát triển được chọn (bao gồm cả SIDS và LDC), có thể được tiếp cận các khoản thu nhập đó với các điều khoản tài chính ít nghiêm ngặt hơn so với các điều khoản áp dụng cho các nước đang phát triển và các nước phát triển khác. Ví dụ, những điều khoản thoải mái đó có thể đến dưới dạng trợ cấp và không có yêu cầu đồng tài trợ.

Phân B

36 Như đã đề cập ở trên, phần B có thể dành cho tất cả các nước đang phát triển. Về các lựa chọn sử dụng doanh thu carbon, doanh thu trong phần B có thể được sử dụng chủ yếu cho quá trình khử carbon của vận chuyển. Cơ sở lý luận chính cho điều này là để đảm bảo rằng các nước đang phát triển sẽ có đủ kinh phí để bắt đầu sản xuất, phân phối và triển khai nhiên liệu hàm chứa không carbon, đồng thời thu hẹp khoảng cách cạnh tranh với nhiên liệu dựa trên hóa thạch thông thường. Vì nhiều quốc gia đang phát triển có vị trí thuận lợi để sản xuất nhiên liệu hàm chứa không carbon ở quy mô lớn, nên việc tài trợ cho quá trình khử carbon của vận tải biển ở các quốc gia này có thể là chìa khóa để tiếp cận các điểm tới hạn.

37 Tuy nhiên, đối với các quốc gia thiếu cơ hội sử dụng nguồn thu từ carbon cho quá trình khử carbon trong ngành vận tải biển (so sánh phần 2), phần B có thể được dành cho các phương án sử dụng nguồn thu từ carbon khác. Về khía cạnh này, có thể hình dung ra hai cách sắp xếp thay thế:

.1 mở rộng dần dần: Theo thỏa thuận này, các quốc gia thiếu cơ hội chi tiêu cho quá trình khử carbon của vận tải biển sẽ có thể tiếp cận nguồn thu từ carbon cho năng lực và cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải. Nếu các quốc gia không thể chi tiêu cho năng lực và cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải, thì các quốc gia đó cũng có thể được phép tiếp cận và sử dụng quỹ phần B cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn. Có hai lý do tiềm năng để mở phương án tài trợ cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn chỉ khi không có cơ hội chi tiêu cho hai phương án đầu tiên. Đầu tiên, đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải có thể giúp tránh, khắc phục hoặc giảm thiểu các tác động tiêu cực không tương xứng liên quan đến chi phí vận chuyển. Thứ hai, sử dụng nguồn thu từ carbon cho chi tiêu liên quan đến giao thông hàng hải sẽ giữ nguồn thu gần với ngành hơn và do đó có thể là một lựa chọn chính sách hấp dẫn hơn đối với một số bên liên quan; Và

.2 mở rộng ngay lập tức: Theo thỏa thuận này, các quốc gia không thể chi tiêu cho quá trình khử carbon của vận tải biển sẽ có thể tiếp cận nguồn thu từ carbon cho năng lực và cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải cũng như các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn ngay lập tức. Cơ sở lý luận chính cho sự sắp xếp này là việc chi tiêu nguồn thu từ carbon cho các mục tiêu khí hậu rộng lớn hơn rất có khả năng mang lại kết quả khí hậu lớn hơn - cả về giảm thiểu và thích ứng - so với việc tăng cường năng lực và cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải đơn thuần.

38 Các điều khoản tài trợ cho các quỹ từ cổ phần B có thể khác nhau tùy theo nhóm quốc gia. Các quốc gia đang phát triển được chọn, bao gồm cả SIDS và LDCs, cũng có thể xin vốn từ cổ phần A, có thể được hưởng các điều khoản tài chính thoải mái tương tự khi tiếp cận các quỹ theo cổ phần này. Đổi lại, các điều khoản tài chính nghiêm ngặt hơn có thể áp dụng cho các nước đang phát triển khác.

Phần C

39 Phần C có thể được tiếp cận với tất cả các quốc gia, phát triển và đang phát triển như nhau – bao gồm cả những nước có quyền truy cập vào phần A và B. Phần này có thể tập trung hoàn toàn vào việc tài trợ cho quá trình khử carbon của ngành vận tải biển. Nó cũng sẽ được cung cấp cho các nước phát triển để đảm bảo có đủ tài chính để cho phép vận tải biển quốc tế khử carbon hoàn toàn nhanh nhất có thể.

40 Các điều khoản tài chính nghiêm ngặt hơn có thể áp dụng cho các nước phát triển so với các nước đang phát triển. Hơn nữa, đối với các nước đang phát triển được chọn (bao gồm cả SIDS và LDC), các điều khoản tài trợ tương tự có thể được áp dụng như thể họ đang đấu thầu vốn từ cổ phần A.

Kết luận

41 Tài liệu này đưa ra thảo luận ban đầu về một khuôn khổ phân bổ khả thi đối với nguồn thu carbon được quản lý tích cực từ vận tải biển quốc tế. Khung có thể được xây dựng xung quanh ba đòn bẩy: i) đòn bẩy người nhận, ii) đòn bẩy sử dụng và iii) đòn bẩy điều khoản tài trợ. Kết quả của việc áp dụng khuôn khổ này là doanh thu carbon có thể được chia thành ba phần. Mỗi phần có thể được truy cập bởi các nhóm quốc gia được chọn và cho các mục đích cụ thể. Các quốc gia có thể tiếp cận doanh thu theo các điều khoản tài chính khác nhau.

Hành động được yêu cầu của Nhóm công tác

42 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin và khuyến nghị được cung cấp trong tài liệu này và thực hiện hành động khi thích hợp.