



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

ISWG-GHG 15/2/8
Ngày 12 tháng 5 năm 2023
CHỈ CÓ TIẾNG ANH
Phát hành công khai trước phiên họp:



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

Tránh tính trùng lặp theo cách tiếp cận Well-to-Wake

Do EDF đệ trình

TÓM TẮT

<i>Tóm tắt:</i>	Tài liệu này xem xét cách tránh tính trùng lặp lượng phát thải KNK trong khuôn khổ IMO. Tài liệu này dựa trên công việc tránh tính trùng lặp trong cách tiếp cận vòng đời của ICAO và hướng dẫn được cung cấp trong Điều 6.2 của Hiệp định Paris.
<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 23
<i>Tài liệu liên quan:</i>	MEPC 80/WP.6

Giới thiệu

1 Là một phần trong quá trình thảo luận về việc sửa đổi *Chiến lược ban đầu của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển*, MEPC đang xem xét liệu có nên áp dụng phương pháp tiếp cận Well-to-Wake (WtW) hay không, còn được gọi là phương pháp tiếp cận vòng đời.

2 Phương pháp tiếp cận WtW sẽ đảm bảo rằng lượng phát thải thượng nguồn từ quá trình sản xuất nhiên liệu được tính đến. Điều này bao gồm lượng phát thải từ toàn bộ chuỗi cung ứng bao gồm, ngoài những điều khác, khai thác hoặc sản xuất và phân phối nhiên liệu trước khi nhiên liệu cuối cùng được nạp

và đốt trên tàu. Việc áp dụng cách tiếp cận WtW sẽ thực sự công nhận nhiên liệu 'bền vững' vì lợi ích giảm phát thải của chúng, vì mức giảm phát thải đáng kể của nhiên liệu bền vững xảy ra ở thượng nguồn chứ không phải ở điểm đốt cháy.

3 Nếu IMO không tiến hành xem xét đầy đủ toàn bộ vòng đời của nhiên liệu mà vẫn áp dụng phương pháp tiếp cận Tank-to-Wake (TtW) không phát thải, thì có khả năng cao là lượng phát thải sẽ được đẩy từ tàu vào bờ thông qua việc sử dụng nhiên liệu hóa thạch để tạo ra thứ sẽ được dán nhãn nhiên liệu không carbon trên tàu. Việc thực hiện cách tiếp cận như vậy sẽ không khuyến khích việc chuyển đổi từ các nguồn phát thải KNK cao sang thấp hoặc bằng 0 để sản xuất nhiên liệu trong tương lai. Đổi lại, điều này sẽ dẫn đến việc không giảm tương ứng tổng lượng phát thải KNK và làm suy yếu hành động khí hậu toàn cầu.

4 Nếu lượng phát thải từ nhiên liệu được tính trên cơ sở toàn bộ vòng đời, nước chủ nhà của hoạt động giảm phát thải sẽ cần đảm bảo rằng nước chủ nhà không yêu cầu giảm phát thải hai lần đối với NDC, nhà khai thác tàu hoặc khách hàng cuối của họ. Nguy cơ tính trùng lặp đôi khi có thể xảy ra khi các đơn vị giảm phát thải được nhúng vào giá trị vòng đời của nhiên liệu theo cách tiếp cận ròng bằng 0 có bù trừ. Ví dụ: nhà sản xuất nhiên liệu có thể yêu cầu giảm phát thải đối với nghĩa vụ bù trừ quốc gia hoặc địa phương và nhà khai thác tàu sử dụng nhiên liệu có thể yêu cầu giảm phát thải tương tự đối với mục tiêu khử carbon của IMO.

5 Cần nhắc lại rằng việc tính trùng lặp sẽ mâu thuẫn với cả hành động quốc tế rộng lớn như các cam kết trong Hiệp định Paris và UNFCCC, cũng như công việc hiện tại của IMO về giảm phát thải KNK từ tàu biển.

6 Tuy nhiên, việc hạch toán toàn bộ quy trình có thể là một thách thức về mặt kỹ thuật. Về phần mình, Quỹ Bảo vệ Môi trường (EDF) đã xây dựng và cung cấp hướng dẫn rộng rãi về khả năng tránh tính trùng lặp lượng giảm phát thải theo Hiệp định Paris trong ICAO.

7 Rõ ràng là tính minh bạch, kết hợp với sự phát triển mới nhất của hướng dẫn về Điều 6.2 của Hiệp định Paris, có nghĩa là các bên liên quan có tất cả các công cụ cần thiết để tránh tính trùng lặp và nhất quán và phù hợp với Hiệp định Paris.

Dự thảo hướng dẫn và thực hành LCA của IMO

8 Tại thời điểm đệ trình tài liệu này, dự thảo hướng dẫn LCA của IMO dự đoán rằng lượng phát thải KNK từ hoạt động thăm dò, sản xuất, xử lý, tinh chế, vận chuyển và phân phối nhiên liệu mà họ sử dụng phải được tính vào lượng

kiểm kê KNK quốc gia. Từ kết quả, lượng kiểm kê KNK của IMO đối với vận tải biển quốc tế sẽ ước tính và báo cáo tất cả các lượng phát thải từ nhiên liệu được tàu sử dụng bất kể nguồn carbon.

9 Báo cáo về lượng phát thải cho đến khi kết có thể tiếp tục được IMO áp dụng cách tiếp cận WtW, vì lượng kiểm kê KNK của IMO sẽ chỉ áp dụng cho bất kỳ lượng phát thải nào từ tàu, theo báo cáo của Chính quyền hàng hải của Quốc gia tàu treo cờ. Tuy nhiên, ngay cả khi hai phần của chuỗi đầy đủ (Well-to-Tank và Tank-to-Wake) được xác định riêng biệt, IMO sẽ cần xem xét cả hai cùng nhau theo cách tiếp cận WtW đầy đủ.

10 Ngoài ra, nếu IMO áp dụng mục tiêu hạn chế lượng phát thải bao gồm các mức bù trừ (dù có loại trừ các mức bù trừ ngoài ngành hay không), thì IMO có thể sử dụng bộ quy tắc áp dụng cho Điều 6 của Hiệp định Paris được xây dựng vào năm 2021.

Khuôn khổ quốc tế về tính lượng phát thải

11 Theo UNFCCC, các Quốc gia được yêu cầu nộp bản kiểm kê lượng phát thải quốc gia bao gồm các nguồn phát thải do con người tạo ra và các đợt loại bỏ bằng cách hấp thụ tất cả các loại khí nhà kính không được Nghị định thư Montreal kiểm soát.¹ Những yêu cầu này tồn tại để khuyến khích các Quốc gia hành động hiệu quả và minh bạch khi họ làm việc để duy trì cam kết của họ và tăng cường hành động hợp tác. Theo nguyên tắc kế toán của nhà sản xuất được áp dụng trong bối cảnh của UNFCCC, tất cả các lượng phát thải KNK sẽ là trách nhiệm của nhà sản xuất và do đó là trách nhiệm của Quốc gia nơi xảy ra phát thải.

12 Để hỗ trợ các Quốc gia chuẩn bị bản kiểm kê lượng phát thải quốc gia, IPCC đã xây dựng một khuôn khổ cung cấp hướng dẫn chi tiết từng bước về phương pháp để các Quốc gia sử dụng khi ước tính lượng phát thải của mình. Những hướng dẫn này rõ ràng rằng lượng phát thải từ hoạt động tiếp nhiên liệu cho ngành hàng không và vận tải biển quốc tế có thể được tính toán như một phần của lượng kiểm kê quốc gia nhưng không nên được đưa vào tổng số quốc gia và thay vào đó nên được báo cáo riêng.

13 Hiệp định Paris nêu bật lợi ích của cách tiếp cận tổng hợp vì sự phát triển bền vững, với mục đích "tăng cường sự tham gia của khu vực công và tư nhân trong việc thực hiện các khoản đóng góp do quốc gia tự quyết định". Cụ thể hơn đối với việc tính trùng lặp, theo Điều 6.2, các quốc gia đồng ý áp dụng

¹ Điều 4 và 12.

điều chỉnh tương ứng đối với các kết quả giảm thiểu được chuyển giao quốc tế được sử dụng cho các mục đích giảm thiểu quốc tế khác.

Tiến độ của ICAO

14 Năm 2016, ICAO đã thống nhất Kế hoạch giảm thiểu và bù trừ carbon cho ngành hàng không quốc tế (CORSIA). Năm 2018, họ đã đồng ý áp dụng cách tiếp cận vòng đời đối với nhiên liệu hàng không bền vững (SAF). Điều này bao gồm xem xét:

- .1 việc sử dụng biện pháp hạch toán vòng đời đối với lượng phát thải KNK;
- .2 việc bao gồm thay đổi mục đích sử dụng đất gây ra (ILUC);
- .3 các biện pháp bảo vệ để ngăn chặn nạn phá rừng; và
- .4 ghi nhận các thông lệ giảm thiểu rủi ro thay đổi mục đích sử dụng đất (LUC)

15 Tất cả những điều này đều được xem xét trong phạm vi quyền hạn của ICAO, có tính đến việc loại trừ ngành hàng không và vận tải biển quốc tế khỏi các yêu cầu báo cáo quốc gia thông thường.

16 Trong CORSIA, ICAO lập bảng riêng biệt giữa hoạt động của người tiêu dùng (hãng hàng không) với hoạt động của nhà sản xuất và sau đó một tổng lượng phát thải được trừ vào tổng lượng phát thải kia. Mức giảm phát thải LCA đối với nhiên liệu thay thế xảy ra trong quá trình đốt thượng nguồn, độc lập với khi nhiên liệu được đốt trong máy bay. Điều này dẫn đến việc ICAO giải quyết lượng phát thải đốt cháy (TtW) nhưng ước tính lợi ích môi trường của nhiên liệu bằng cách sử dụng đánh giá vòng đời đầy đủ (WtW). Như vậy, không phân chia hạch toán là cách duy nhất để giảm bớt sự nhầm lẫn về việc ai sẽ yêu cầu cái gì và khi nào.²

Tránh tính trùng lặp

17 Trong hướng dẫn của mình, ICAO đã xác định ba kịch bản chính trong đó có thể xảy ra việc tính trùng lặp lượng giảm phát thải, mỗi kịch bản có thể áp dụng cho IMO, đặc biệt nếu họ thực hiện mục tiêu khử carbon đầy tham vọng. Đó là:

- .1 phát hành hai lần các đơn vị giảm thiểu hoặc loại bỏ phát thải;

² Để biết thêm thông tin về khung pháp lý xung quanh ngành hàng không bền vững, bao gồm cả việc tính hai lần, vui lòng xem ấn phẩm của Quỹ Bảo vệ Môi trường; Sổ tay nhiên liệu hàng không bền vững có tính toàn vẹn cao

- .2 sử dụng hai lần các đơn vị giảm thiểu hoặc loại bỏ phát thải; và
- .3 tuyên bố hai lần về cùng một lượng giảm thiểu hoặc loại bỏ phát thải bởi cả quốc gia nơi xảy ra việc giảm thiểu hoặc loại bỏ phát thải và một nhà điều hành sử dụng các đơn vị giảm thiểu hoặc loại bỏ phát thải.

18 ICAO tránh tính trùng lặp bằng cách thực hiện cái được gọi là 'phương pháp tiếp cận dầu nhiên liệu quốc tế'. Trong hệ thống này, ICAO tránh tính trùng lặp thông qua biện pháp hạch toán phù hợp và minh bạch bằng cách sử dụng thông tin do Hệ thống Chứng nhận Bền vững (SCS) thu thập trong Cơ quan đăng ký Trung tâm CORSIA, chẳng hạn như báo cáo KNK và giá trị LCA. Một hệ thống kế toán tương đương và SCS có thể được phát triển và phê duyệt bởi IMO và sẽ không có gánh nặng đáng kể khi xem xét công việc hiện tại của IMO (chẳng hạn như hướng dẫn LCA) và khả năng tiếp tục khuôn khổ thành công của ICAO nếu các Quốc gia Thành viên quyết định như vậy.³ Mặc dù có thể có thêm sự phức tạp do số lượng nhiên liệu ứng cử tăng lên trong hàng hải so với hàng không, nhưng không có rào cản nào không thể vượt qua đối với sự phát triển của hệ thống IMO.

Kết luận

19 Cách tiếp cận WtW là cơ hội quan trọng để IMO đảm bảo rằng lượng phát thải từ vận tải biển không chỉ đơn giản là bị đẩy ngược dòng, gây ra những tác động tiêu cực đáng kể đối với các cam kết khí hậu trong nước và quốc tế của các Quốc gia.

20 Một hệ thống kế toán không đầy đủ và thiếu minh bạch có thể góp phần dẫn đến nguy cơ các Quốc gia tính trùng lặp trong cả cách tiếp cận WtW và TtW. Tuy nhiên, vận tải biển quốc tế có cơ hội giống như hàng không quốc tế để tránh tính trùng lặp, bằng cách đăng ký lượng phát thải là "dầu nhiên liệu quốc tế" hoặc hạch toán thông qua theo dõi tiến trình phát thải để đạt được NDC theo điều 4 của Hiệp định Paris.

³ Có thể tìm thấy tiêu chí đầy đủ về tính bền vững của ICAO tại đây. Nếu IMO quyết định, những điều này có thể được áp dụng cho vận tải biển và cho bất kỳ tình huống nào liên quan đến nhiên liệu thả vào. Phần còn lại của các tài liệu liên quan có trên trang web của ICAO. ICAO cũng đã thiết kế các tiêu chí bền vững để giải quyết 12 lĩnh vực chủ đề nhằm giảm thiểu các tác động tiêu cực đến xã hội và môi trường mà đánh giá vòng đời không nắm bắt được. Cần có các biện pháp chính sách quốc gia quan trọng để đảm bảo rằng các nhà sản xuất nhiên liệu và các bên liên quan trong ngành nông nghiệp và lâm nghiệp có động lực thực hiện các biện pháp sử dụng đất bền vững để sản xuất SAF.

21 IMO sẽ cần thiết lập một khuôn khổ mạnh mẽ tương đương với ICAO, bao gồm chứng nhận SCS và vận hành một hệ thống kế toán và đăng ký minh bạch. ICAO đã cung cấp một mô hình trong đó việc hạch toán lượng phát thải nhiên liệu trên cơ sở vòng đời có thể được theo dõi và báo cáo chính xác. Những điều này sẽ không tạo ra gánh nặng quá mức đối với IMO khi tổ chức này tiến tới quá trình khử carbon của ngành vận tải biển.

22 Với chuyên môn sâu rộng trong lĩnh vực hàng không bền vững và tính trùng lặp, EDF sẵn sàng hỗ trợ IMO trong quá trình này khi cơ quan này quyết định.

Các hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

23 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin được cung cấp trong tài liệu này và có hành động phù hợp.
