

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 15/3/9
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**

**Đề xuất cải thiện các biện pháp kết hợp cho phép giải quyết các mối lo ngại
được nêu ra trong MEPC 79**

Do Hàn Quốc đệ trình

TÓM TẮT

Tóm tắt:

Tài liệu này giải thích quan điểm của Hàn Quốc về các biện pháp kết hợp giữa các biện pháp trung hạn ứng cử và phân tích ba yếu tố cần cân nhắc (1. tính khả thi, 2. hiệu quả, 3. tác động đối với các quốc gia). Phân tích được cung cấp dưới dạng phụ lục. Ngoài ra, tài liệu này ghi nhận những mối lo ngại của một số phái đoàn trong các cuộc thảo luận trước đó và đề xuất các phương pháp cải tiến để giải quyết các mối lo ngại.

Định hướng chiến lược, nếu có:

3

Kết quả đầu ra:

3.2

Hành động cần thực hiện:

Đoạn 20

Tài liệu liên quan:

MEPC 76/15; MEPC 78/WP.6; MEPC 79/WP.5; ISWG-GHG 14/3/2; ISWG-GHG 13/4/7 và ISWG-GHG 13/4/3

Giới thiệu

1 MEPC 76 đã thông qua Kế hoạch làm việc xây dựng các biện pháp trung và dài hạn và MEPC 78 đã hoàn thiện việc xem xét các đề xuất khác nhau cho các biện pháp trung hạn theo Giai đoạn I của Kế hoạch làm việc.

2 Theo đoạn 105.5 của MEPC 78/WP.6, Nhóm đã đồng ý tiếp tục công việc của mình bằng cách đánh giá, cụ thể là (1) tính khả thi, (2) hiệu quả trong việc đạt được các mức tham vọng dài hạn và (3) các tác động tiềm ẩn đối với các Quốc gia của một "nhóm các biện pháp trung hạn ứng cử" như vậy.

3 Theo đoạn 197.5.2 của MEPC 79/WP.5, 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 đồng thời nhấn mạnh các mối quan tâm nổi bật khác nhau cần được giải quyết trước khi kết thúc Giai đoạn II của Kế hoạch làm việc.

4 Hàn Quốc trình bày ý kiến về các biện pháp kết hợp và cách giải quyết những vấn đề trùng lặp mà một số phái đoàn nêu lên. Quan điểm về các biện pháp kết hợp dựa trên sự kết hợp giữa GFS (biện pháp kỹ thuật) và thuế KNK (biện pháp kinh tế), mà Hàn Quốc đánh giá là biện pháp trung hạn phù hợp nhất.

Quan điểm về việc kết hợp các biện pháp

5 Hàn Quốc giải thích ý kiến của mình về các biện pháp kết hợp (GFS + thuế KNK) và các vấn đề trùng lặp. Ngoài ra, Hàn Quốc đã đệ trình ý kiến về (1) tính khả thi, (2) hiệu quả trong việc đạt được các mức tham vọng dài hạn và (3) tác động tiềm ẩn đối với các Quốc gia trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/3 (Hàn Quốc), nhưng phân tích chi tiết được tiến hành bổ sung và cung cấp trong phụ lục bằng cách tham khảo hình 2 của tài liệu ISWG-GHG 14/3/2 (Angola và cộng sự).

Các biện pháp kinh tế được ưu tiên xây dựng

6 Các biện pháp kinh tế được đề xuất cho đến nay chủ yếu có thể được chia thành hai: phương pháp tiếp cận thuế/giảm phí bao gồm thuế KNK, IMSF&R (tài liệu ISWG-GHG 14/3 của ICS), ZESIS áp dụng mức đóng góp cố định cho mỗi lần phát thải; và cách tiếp cận giao dịch (ECTS).

7 Hàn Quốc thích cách tiếp cận thuế/giảm phí trong số hai cách tiếp cận. Cách tiếp cận thuế/giảm phí là khả thi trong khuôn khổ hiện tại dựa trên DCS của IMO và không yêu cầu các cơ quan bổ sung để giao dịch ký quỹ phát thải. Đặc biệt, so với phương pháp giao dịch, nó mang lại sự chắc chắn về giá phát thải KNK. Thật vậy, sự không chắc chắn có thể được giảm thiểu khi các công ty vận tải biển hoặc các bên liên quan thiết lập các khoản đầu tư dài hạn vào việc giảm phát thải KNK, do đó, nó có lợi thế về hiệu quả.

8 Hàn Quốc cũng nhắc lại rằng trong ISWG-GHG 13, nhiều phái đoàn đã ủng hộ "thuế", "giảm phí" và "đóng góp theo mức giá cố định". Vì vậy, Hàn Quốc cũng ủng hộ cách tiếp cận thuế/giảm phí như một ưu tiên cho các biện pháp kinh tế.

Các biện pháp kỹ thuật được ưu tiên xây dựng

9 Hàn Quốc tin rằng GFS (Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK) là biện pháp hiệu quả nhất để giảm lượng phát thải KNK trong vòng đời từ vận tải biển quốc tế trong số các biện pháp kỹ thuật khác nhau được đề xuất cho đến nay. Trong ngắn hạn, mong muốn giảm dần mức GFI (Cường độ Nhiên liệu KNK) thông qua các quy định của GFS cho đến khi có thể sử dụng phổ biến nhiên liệu trung hòa carbon trong vòng đời với mức giá hợp lý ở mọi nơi trên thế giới. Tuy nhiên, nếu nhiều tàu không đáp ứng GFS, điều này có thể làm gián đoạn thương mại hàng hải quốc tế do hoạt động của chúng bị hạn chế. Do đó, cần phải xem xét một cơ chế linh hoạt, là một phương pháp có thể đảm bảo hoạt động ngay cả đối với các tàu không tuân thủ.

10 Tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 (Áo và cộng sự) đề xuất SRS (Hệ thống Phần thưởng Thặng dư) như một cơ chế linh hoạt cho GFS. SRS có thể khuyến khích lợi nhuận bằng cách cấp SRU (Đơn vị phần thưởng thặng dư) cho các tàu đã vượt quá GFS và bán SRU cho các tàu không tuân thủ. Đồng thời, nó tạo cơ hội cho các tàu không tuân thủ để hoạt động. Nói cách khác, SRS là một cơ chế linh hoạt giúp ngăn chặn sự nhầm lẫn trong thương mại hàng hải quốc tế do đưa ra các quy định mới bằng cách khuyến khích các tàu tuân thủ GFS và cho phép các tàu không tuân thủ hoạt động.

11 Tuy nhiên, SRS có khuôn khổ tương tự như hệ thống mua bán phát thải. Do đó, sự phức tạp của việc thực hiện quy định có thể tăng lên do việc thành lập các cơ quan hoạt động bổ sung bao gồm cả các sàn giao dịch. Ngoài ra, do giá SRU được xác định theo nguyên tắc cung - cầu trên thị trường nên rất khó đoán định giá. Và GRU (Đơn vị Khắc phục hậu quả của GFS, đơn vị phát thải có giá do Ủy ban xác định) phải được sử dụng nếu cầu SRU vượt quá cung. Do đó, nó có thể gây ra gánh nặng kinh tế/hành chính ngày càng tăng cho các công ty vận tải biển và Chính quyền hàng hải.

12 Do đó, Hàn Quốc tin rằng việc đưa ra một cơ chế linh hoạt sử dụng GRU như được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 là "Hành động khắc phục hậu quả" nên được xem xét. Các tàu không tuân thủ cần mua GRU để tiếp tục hoạt động. Các tài nguyên thu được sẽ được sử dụng làm ưu đãi cho các tàu sử dụng nhiên liệu không phát thải. Do đó, Hàn Quốc cho rằng họ có thể giảm thiểu sự phức tạp và gánh nặng kinh tế/hành chính.

Sự kết hợp giữa biện pháp kỹ thuật và biện pháp kinh tế

13 Hàn Quốc tin rằng mục đích của các biện pháp trung hạn là đạt được các mục tiêu giảm KNK của IMO một cách hiệu quả đồng thời đảm bảo rằng không

ai bị bỏ lại phía sau. Vì vậy, nếu chỉ thực hiện một biện pháp đơn lẻ giữa các biện pháp kỹ thuật tập trung vào mục tiêu giảm phát thải và các biện pháp kinh tế là phương tiện để thực hiện quá trình chuyển đổi công bằng thì khó đạt được mục đích của các biện pháp trung hạn. Lý do cho điều này là như sau.

- .1 GFS, được coi là một biện pháp kỹ thuật, là một biện pháp dựa trên mục tiêu giúp giảm cường độ KNK trong vòng đời bằng cách bắt buộc chuyển đổi nhiên liệu không phát thải. GFS không chỉ cung cấp các tín hiệu rõ ràng về mặt định lượng để đạt được các mục tiêu giảm KNK của IMO bằng cách sử dụng một công cụ gọi là tỷ lệ giảm, mà còn có lợi thế là có thể triển khai bằng cách sử dụng dữ liệu được thu thập từ BDN và DCS của IMO trong khuôn khổ pháp lý hiện có của IMO. Tuy nhiên, do GFS dựa trên nguyên tắc NMFT của IMO, việc đạt được mục đích của Chiến lược ban đầu và các biện pháp trung hạn là khó khăn do bất lợi là không giải quyết được các cách giảm thiểu tác động tiêu cực không cân xứng đối với SIDS với khả năng tiếp cận hạn chế đối với nhiên liệu thay thế, LDC với công nghệ và vốn yếu kém và các nước đang phát triển.
- .2 Thuế KNK (hoặc giảm phí), được coi là một biện pháp kinh tế, gây quỹ ở cấp IMO bằng cách trả một số tiền nhất định cho lượng phát thải KNK. Quỹ huy động được từ thuế KNK có thể được sử dụng để bù đắp cho việc giảm thiểu các tác động tiêu cực không cân xứng bằng cách bổ sung khả năng cải thiện các biện pháp kỹ thuật. Tuy nhiên, biện pháp kinh tế nhằm bổ sung cho biện pháp kỹ thuật và chỉ riêng biện pháp kinh tế không thể giám sát lộ trình giảm KNK của IMO hoặc đảm bảo khả năng đạt được các mục tiêu. Vì vậy, rất khó để đạt được mục đích của các biện pháp trung hạn.

14 Nói cách khác, sự kết hợp giữa các biện pháp kỹ thuật và các biện pháp kinh tế có thể góp phần đạt được mục tiêu giảm nhẹ KNK và mục đích của các biện pháp trung hạn bằng cách bổ sung những thiếu sót của từng biện pháp và phát huy tối đa ưu điểm.

Ý kiến về các vấn đề trùng lặp của các biện pháp trung hạn

15 Tại các phiên họp ISWG-GHG và MEPC vừa qua, nhiều phái đoàn đã ủng hộ việc kết hợp các yếu tố kỹ thuật và kinh tế trong thảo luận về các biện pháp trung hạn. Tuy nhiên, đã có những lo ngại về sự trùng lặp với cách tiếp cận

thuế/giảm phí trong các biện pháp kinh tế vì GFS của các biện pháp kỹ thuật đòi hỏi một cơ chế linh hoạt để đảm bảo hoạt động của các tàu không tuân thủ.

16 Tuy nhiên, các biện pháp kinh tế và kỹ thuật không ảnh hưởng lẫn nhau nếu số tiền huy động được từ việc mua GRU của các tàu không tuân thủ được sử dụng để khuyến khích các tàu tuân thủ GFS hoặc sử dụng nhiên liệu không phát thải và số tiền huy động được bằng cách tiếp cận thuế/giảm phí được sử dụng cho các mục đích khác. Nói cách khác, Hàn Quốc tin rằng những lo ngại về trùng lặp có thể được giải quyết vì các mục tiêu huy động vốn thông qua cơ chế linh hoạt của các biện pháp kỹ thuật và các biện pháp kinh tế được tách biệt rõ ràng.

17 Ví dụ, các quỹ huy động thông qua cơ chế linh hoạt của các biện pháp kỹ thuật được sử dụng để bù đắp chênh lệch giá mua nhiên liệu thay thế cho những người đi tiên phong. Và các quỹ huy động được từ các biện pháp kinh tế có thể được phân bổ cho SIDS, LDC và các nước đang phát triển để giảm thiểu các tác động tiêu cực không cân xứng hoặc được sử dụng cho một dự án quốc tế nhằm thương mại hóa tàu/nhiên liệu không phát thải.

Kết luận

18 Hàn Quốc xem xét sự cần thiết phải đưa ra các biện pháp kết hợp bao gồm các biện pháp kỹ thuật và biện pháp kinh tế, để đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng và bình đẳng trong khi thực hiện Chiến lược KNK của IMO và đạt được các mục tiêu. Xem xét tính khả thi, hiệu quả và tác động đối với các quốc gia, Hàn Quốc ủng hộ việc kết hợp GFS như một biện pháp kỹ thuật và đánh thuế KNK như một biện pháp kinh tế.

19 Hàn Quốc đã trình bày một cách cải thiện đơn giản trong đoạn 15 đến 17 có thể giải quyết những lo ngại về cơ chế linh hoạt của các biện pháp kỹ thuật và nguy cơ trùng lặp quỹ trong các biện pháp kinh tế, đã được nêu ra trong ISWG-GHG và MEPC. Các đánh giá tác động ban đầu bổ sung không được xem xét vì các đánh giá tác động ban đầu đầy đủ đã được tiến hành cho từng đề xuất.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

20 Nhóm được đề nghị xem xét các đề xuất được nêu trong tài liệu này và có hành động phù hợp.

PHỤ LỤC

PHÂN TÍCH CHI TIẾT CÁC BIỆN PHÁP KẾT HỢP

<p>Các tham số sử dụng trong phân tích so sánh</p> <p>1. Tính khả thi</p>	1.1. Liệu phạm vi có nằm trong nhiệm vụ của IMO hay không	
	<p>1.1.1. Các giai đoạn phát thải KNK (WtT/TtW/WtW) được đề cập và khả năng chuyển phát thải từ thượng nguồn sang tàu</p>	<p>Đề xuất này kết hợp GFS như một biện pháp kỹ thuật và đánh thuế KNK để tăng doanh thu như một biện pháp kinh tế theo hình 1 của tài liệu ISWG-GHG 14/3/2 (Angola và cộng sự) và dựa trên cách tiếp cận WtW.</p> <p>Xét rằng sẽ mất một khoảng thời gian đáng kể để cung cấp cho ngành vận tải biển nhiên liệu thượng nguồn không có carbon ở mức giá và khối lượng phù hợp, việc giảm phát thải KNK từ ngành vận tải biển vào thời điểm này chắc chắn sẽ dẫn đến việc chuyển phát thải sang các ngành khác (sản xuất năng lượng) thay vì giải quyết vấn đề toàn cầu.</p> <p>Do đó, trong quá trình chuyển đổi, có thể ngành vận tải biển cần phải sử dụng các nguồn năng lượng không phát thải thượng nguồn, điều này được coi là chính đáng miễn là các lượng phát thải thượng nguồn này có khả năng khử carbon hoàn toàn và đang trên đường khử carbon cùng với ngành vận tải biển*.</p> <p>Nói cách khác, cần phải xem xét thêm về giai đoạn chuyển đổi, nhưng khi bắt đầu triển khai, việc áp dụng khái niệm vòng đời cho ngành vận tải biển có tính đến lượng phát thải thượng nguồn là phù hợp, mặc dù nó nằm ngoài nhiệm vụ của IMO.</p>

* Tiến sĩ Tristan Smith (Viện Năng lượng UCL), Định nghĩa về các nguồn năng lượng không carbon, Diễn đàn Hàng hải Toàn cầu, https://www.globalmaritimeforum.org/content/2019/09/Gettingto-Zero-Coalition_Zero-carbon-energy-sources.pdf

	<p>1.1.2. Các cách tiếp cận tuân thủ được chấp nhận, ví dụ: bù trừ trong ngành/ngoài ngành, CCUS</p>	<p>Sự kết hợp các biện pháp được đề xuất dựa trên GFS và tiền thuế, đồng thời đề xuất sử dụng Cơ chế linh hoạt dựa trên GRU để tuân thủ GFS.</p> <p>Về bù trừ, GFS là biện pháp làm giảm dần cường độ KNK của nhiên liệu tàu và yêu cầu tàu sử dụng nhiên liệu có cường độ KNK thấp hoặc bằng 0, và thuế KNK là biện pháp áp đặt thuế dựa trên lượng phát thải. Do đó, không phù hợp để xem xét việc tuân thủ bù trừ với cả hai biện pháp.</p>
<p>1.2. Liệu các mục tiêu đặt ra trong yếu tố có khả năng đạt được hay không</p>		
	<p>1.2.1. Mức độ sẵn có của nhiên liệu/năng lượng thay thế và sự sẵn sàng về công nghệ, bao gồm các khuyến khích cho R&D</p>	<p>GFS nhằm mục đích giảm dần cường độ KNK của nhiên liệu và có thể đảm bảo rằng các mục tiêu giảm KNK của IMO sẽ đạt được bằng cách thúc đẩy quá trình chuyển đổi sang nhiên liệu thay thế.</p> <p>Hiện tại, nhiên liệu thay thế có sẵn cho tàu còn hạn chế, nhưng như được nêu trong ISWG-GHG 14/2/11(IMarEST), việc chuyển sang sử dụng nhiên liệu thay thế trong lĩnh vực vận tải biển sẽ mang đến cho các nhà sản xuất nhiên liệu một tín hiệu rõ ràng rằng sẽ có nhu cầu về sản xuất nhiên liệu thay thế.</p> <p>Điều này sẽ thúc đẩy việc chuẩn bị nhiên liệu thay thế/năng lượng và công nghệ và thúc đẩy hơn nữa việc áp dụng nhiên liệu thay thế cho tàu bằng cách đầu tư doanh thu từ tiền thuế vào các dự án R&D liên quan.</p>

	<p>1.2.2. Sự phức tạp trong hoạt động và gánh nặng hành chính cho cả công ty và chính quyền hàng hải</p>	<p>Các tài liệu ISWG-GHG 10/5/2 (ICS và INTERCARGO) và ISWG-GHG 13/4/7 (Áo và cộng sự) đã cung cấp các quy trình thực hiện chi tiết cho từng biện pháp và cả hai tài liệu đều đề xuất thực hiện thông qua sửa đổi Phụ lục VI Công ước MARPOL hiện có.</p> <p>Ngoài ra, xem xét rằng một quy định về hàm lượng lưu huỳnh tương tự và hệ thống DCS của IMO đã được vận hành, gánh nặng hành chính của các công ty và chính quyền hàng hải sau khi áp dụng hệ thống mới dự kiến sẽ được giảm thiểu.</p>
1.3. Tính tương thích và nhất quán với các chế độ/quy định hiện hành		
	<p>1.3.1. Tính nhất quán với UNFCCC và Hiệp định Paris, bao gồm các nguyên tắc và phương pháp liên quan</p>	<p>Các biện pháp trung hạn nhằm đạt được mức độ tham vọng của chiến lược giảm KNK của IMO và vì chiến lược của IMO bao gồm UNFCCC và Hiệp định Paris nên chiến lược này nhất quán với hệ thống hiện có.</p>
	<p>1.3.2. Phối hợp/chồng chéo với các chế độ quốc tế khác (ví dụ: CORSIA) và các sáng kiến khu vực/quốc gia</p>	<p>Các biện pháp được đề xuất chỉ dành cho vận tải biển quốc tế và CORSIA là kế hoạch giảm KNK của ICAO, do đó không cần xem xét phối hợp/chồng chéo với IMO.</p> <p>Tuy nhiên, mỗi GFS và quy định về thuế có thể trùng lặp với các sáng kiến khu vực/quốc gia. Trong những trường hợp như vậy, sẽ cần có sự nhượng bộ và hợp tác từ các khu vực và quốc gia có liên quan để đáp ứng các biện pháp trung hạn của IMO, vì IMO không thể tham gia vào các quy định được thực hiện trong khu vực hoặc quốc gia.</p>

	<p>1.3.3. Khả năng tương thích với các quy định khác của IMO, ví dụ: các biện pháp ngắn hạn và các biện pháp về môi trường/an toàn</p>	<p>Vì GFS nhằm mục đích thúc đẩy dần dần việc sử dụng nhiên liệu thay thế cho tàu, cùng với các biện pháp ngắn hạn để cải thiện hiệu quả năng lượng của tàu, nên quá trình khử carbon trong vận tải biển có thể được thúc đẩy hơn nữa. Ngoài ra, xét đến việc giải thích thống nhất về lượng phát thải NOx đã được phát triển liên quan đến việc áp dụng nhiên liệu sinh học cho tàu và các hướng dẫn tạm thời liên quan đến amoniac đang được phát triển, nó hoàn toàn tương thích với các quy định khác của IMO.</p>
<p>2. Hiệu quả</p>	<p>2.1. Mức giảm phát thải KNK dự kiến</p>	
	<p>2.1.1. Các loại KNK được đề cập và mức độ giảm thiểu với khung thời gian liên quan</p>	<p>GFS là một biện pháp dựa trên mục tiêu để giảm phát thải KNK và có thể đạt được mục tiêu giảm KNK của IMO bằng cách áp dụng tốc độ giảm cường độ KNK của nhiên liệu có xét đến mức độ tham vọng của chiến lược năm 2023 của IMO.</p> <p>Tuy nhiên, tỷ lệ cắt giảm sẽ được thảo luận chi tiết trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc. Ở giai đoạn hiện tại, Hàn Quốc có thể tham khảo bảng 1 của tài liệu ISWG-GHG 12/3/3 (Áo và cộng sự), đây là ví dụ minh họa về lộ trình cường độ KNK.</p>

	<p>2.1.2. Các kết quả không mong muốn có thể xảy ra có thể làm tăng lượng phát thải KNK</p>	<p>Mức giảm KNK phụ thuộc vào việc tàu tuân thủ các quy định của GFS và nếu nhiều tàu xem xét việc tuân thủ thông qua một cơ chế linh hoạt, thì có khả năng lượng phát thải KNK sẽ tăng lên.</p> <p>Tuy nhiên, nếu giá KNK của GRU và tiền thuế được ấn định ở mức giá đủ cao để giảm thiểu số lượng tàu đang hoạt động bằng cách sử dụng cơ chế linh hoạt mà không có các hoạt động giảm thiểu khí nhà kính, thì có thể ngăn chặn được sự gia tăng phát thải ngoài ý muốn.</p>
<p>2.2. Các phương pháp và lý do để khuyến khích những người đi tiên phong</p>		
	<p>2.2.1. Liệu và làm thế nào khoảng cách giá giữa các giải pháp thông thường và thay thế sẽ được thu hẹp</p>	<p>Việc thu hẹp khoảng cách giá giữa nhiên liệu thông thường và nhiên liệu thay thế sẽ đòi hỏi phải tăng nguồn cung cấp nhiên liệu thay thế và quy định rõ ràng với đủ ưu đãi cho nhu cầu sẽ đảm bảo cung cấp đủ.</p> <p>Các đề xuất là các biện pháp nhằm giảm phát thải KNK bằng cách thúc đẩy việc đưa nhiên liệu thay thế vào tàu và đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng.</p> <p>Về vấn đề này, việc đưa ra các biện pháp đề xuất có thể cung cấp một tín hiệu rõ ràng cho các nhà cung cấp nhiên liệu về nhu cầu nhiên liệu thay thế. Ngoài ra, bằng cách đầu tư vào các dự án liên quan, khoảng cách giá giữa nhiên liệu thay thế và nhiên liệu thông thường có thể giảm trong thời gian ngắn hơn.</p>

	<p>2.2.2. Liệu các ưu đãi có nguy cơ làm suy yếu sân chơi bình đẳng hay mở rộng khoảng cách công nghệ hay không</p>	<p>Các ưu đãi cho tàu không phát thải chủ yếu được cung cấp cho các Quốc gia Thành viên cụ thể có lợi thế về công nghệ, điều này có nguy cơ làm gia tăng khoảng cách công nghệ và gây ra sự bất bình đẳng.</p> <p>Tuy nhiên, khoảng cách về công nghệ có thể được giảm bớt bằng cách phân bổ nguồn thu hợp lý như đầu tư phát triển công nghệ và cần cân nhắc điều này khi bàn về giải ngân nguồn thu trong Giai đoạn III.</p>
<p>2.3. Khả năng tương thích và phối hợp giữa các yếu tố khác nhau trong nhóm</p>		
	<p>2.3.1. Liệu các yếu tố có hỗ trợ cho nhau mà không chồng chéo hoặc dư thừa hay không</p>	<p>GFS với tư cách là một yếu tố kỹ thuật nhằm đạt được mục tiêu giảm KNK trong vận tải biển và tiền thuế với tư cách là một yếu tố kinh tế là để đảm bảo quá trình chuyển đổi công bằng. Do đó, việc kết hợp hai yếu tố này sẽ bổ sung cho nhau để đạt được mức độ tham vọng của chiến lược KNK năm 2023 của IMO.</p>

	<p>2.3.2. Liệu có thể tránh được việc hạch toán/thanh toán/thường/phạt trùng lặp hay không</p>	<p>Trong cuộc họp của nhóm công tác và ủy ban vừa qua, một số phái đoàn đã bày tỏ lo ngại về việc đánh thuế hai lần giữa cơ chế linh hoạt của GFS và cách tiếp cận thuế của các biện pháp kinh tế. Tuy nhiên, chi phí dựa trên cơ chế linh hoạt là chi phí tuân thủ quy định của các tàu không tuân thủ và thuế là trách nhiệm phát thải KNK trong quá trình hoạt động của tàu, vì vậy sẽ không phù hợp khi coi đây là đánh thuế hai lần. Ngoài ra, bằng cách tách biệt rõ ràng mục đích sử dụng của hai quỹ (tạo động lực cho những người đi tiên phong thông qua cơ chế linh hoạt và hỗ trợ các nước đang phát triển bao gồm LDC và SIDS và đầu tư vào các dự án liên quan thông qua tiền thuế), việc bồi thường và đánh thuế hai lần cũng có thể được giải quyết.</p>
<p>2.4. Quy trình xây dựng và triển khai</p>		
	<p>2.4.1. Khung pháp lý khả thi, ví dụ. sửa đổi đối với MARPOL hoặc một văn kiện mới</p>	<p>Các tài liệu ISWG-GHG 10/5/2 (ICS và INTERCARGO) và ISWG-GHG 13/4/7 (Áo và cộng sự) đã cung cấp các quy trình thực hiện chi tiết cho từng biện pháp và cả hai tài liệu đều đề xuất thực hiện thông qua sửa đổi Phụ lục VI Công ước MARPOL hiện có.</p> <p>Ngoài ra, có thể cần phải xây dựng các hướng dẫn bổ sung để thực hiện, nhưng những hướng dẫn này cũng đã được xác định trong hai tài liệu trên.</p>

	<p>2.4.2. Khung thời gian dự kiến cho việc phát triển và thực hiện</p>	<p>Việc thực hiện các biện pháp trung hạn vào năm 2027 do một số quốc gia thành viên đề xuất là khả thi, với điều kiện là khuôn khổ cho các biện pháp được đề xuất đã được đề xuất cụ thể, như đã đề cập trong phần 2.4.1. bên trên.</p> <p>Tuy nhiên, với lịch trình đánh giá tác động toàn diện có xem xét dữ liệu từ Nghiên cứu KNK lần thứ năm của IMO trước khi áp dụng các biện pháp, lịch trình thực hiện song song hai nhiệm vụ cần được xem xét.</p> <p>Để biết chi tiết liên quan đến lịch trình, vui lòng tham khảo tài liệu ISWG-GHG 15/2/6 (Hàn Quốc) về "Đề xuất thêm về dự thảo Chiến lược KNK năm 2023 của IMO – tham vọng đến năm 2050 và các hành động tiếp theo".</p>
	<p>2.4.3. Cơ chế trách nhiệm giải trình và điều chỉnh</p>	<p>Biện pháp được đề xuất tuân theo khuôn khổ IMO bằng cách được phản ánh trong Phụ lục VI Công ước MARPOL, vì vậy trách nhiệm giải trình tương tự như các quy định khác được áp dụng.</p> <p>Ngoài ra, giống như các khuôn khổ IMO hiện có, tỷ lệ giảm và mức thuế có thể được điều chỉnh thông qua các đánh giá liên tục và thường xuyên. Tuy nhiên, theo nguyên tắc tiệm tiến trong Hiệp định Paris, tốc độ giảm và mức thuế cần được xem xét lại theo hướng tăng càng nhiều càng tốt.</p>
<p>3. Tác động tiềm</p>	<p>3.1 Những tác động tiêu cực nào sẽ có khả năng gây ra</p>	

ấn	3.1.1. Chi phí liên quan và ảnh hưởng có thể có đối với chi phí nhiên liệu và giá cước vận tải, cũng như tỷ lệ chuyển giao cho những người tham gia khác nhau trong chuỗi cung ứng (nhà sản xuất, nhà xuất khẩu, người gửi hàng, nhà nhập khẩu hoặc người mua cuối cùng)	<p>Mặc dù giá nhiên liệu thay thế dự kiến sẽ cao do nguồn cung cấp hạn chế khi bắt đầu biện pháp, nhưng điều này có thể được bù đắp bằng cách khuyến khích những người đi tiên phong và thông báo cho các nhà cung cấp nhiên liệu về nhu cầu nhiên liệu thay thế trong vận tải biển, giá nhiên liệu thay thế sẽ giảm trong dài hạn.</p> <p>Tuy nhiên, có thể có những tác động tiềm ẩn đối với chi phí vận tải biển và tỷ lệ chuyển giao cho những người tham gia khác trong chuỗi cung ứng, vì vậy các biện pháp ngăn chặn hoặc giảm thiểu những tác động này cần được xem xét trong phân bổ doanh thu.</p>
	3.1.2. Những biến dạng tiềm ẩn trong các tuyến thương mại và khả năng cạnh tranh giữa các khu vực/quốc gia khác nhau	<p>Do sự ra đời của các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế, có khả năng xảy ra sự biến dạng tiềm ẩn của các tuyến thương mại khu vực/quốc tế và khả năng cạnh tranh, chẳng hạn như thay đổi các tuyến thương mại.</p> <p>Tuy nhiên, như đã nêu trong đoạn 15 của tài liệu ISWG-GHG 14/2/11 (IMarEST), việc chuyển đổi sang nhiên liệu thay thế có thể là cơ hội cho nhiều nước đang phát triển có tiềm năng năng lượng tái tạo. Do đó, những biến dạng tiềm ẩn này có thể được giải quyết thông qua phân phối lợi nhuận hợp lý khi xem xét dự án cần đầu tư và hiệu quả mong đợi.</p>

	<p>3.1.3. Rủi ro hạch toán/thanh toán trùng lặp do chồng chéo với các sáng kiến khu vực/quốc gia khác</p>	<p>Do Nghị viện Châu Âu và Hội đồng EU gần đây đã đồng ý kết hợp ngành vận tải biển vào ETS của EU nên có nguy cơ trùng lặp với các biện pháp giảm KNK của IMO. Tuy nhiên, báo cáo "Định giá carbon trong vận tải biển" có trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/10 (OECD) nêu rõ rằng "trong trường hợp các biện pháp dựa trên thị trường toàn cầu ở cấp IMO được đưa ra tương đương với biện pháp của EU, trong đề xuất của Hội đồng EU, EU sẽ xem xét giảm phạm vi áp dụng biện pháp của EU một cách tương ứng để tránh tạo ra gánh nặng kép."</p> <p>Do đó, vấn đề chồng chéo với các sáng kiến khu vực/quốc gia có thể được giải quyết nếu hành động của IMO tương đương với hành động của EU.</p>
	<p>3.1.4. Tác động đến GDP, thương mại, lượng phát thải, lạm phát và các yếu tố khác</p>	<p>Theo tài liệu ISWG-GHG 12/3/4 (Áo và cộng sự), cung cấp đánh giá tác động ban đầu của GFS, "tác động của một biện pháp đối với thương mại nhỏ hơn ít nhất một bậc so với tác động đối với chi phí vận chuyển và các tác động đối với nền kinh tế ít nhất là hai bậc."</p> <p>Nó cũng mô tả rằng các tác động do chính sách giảm KNK tổng quát tạo ra (chẳng hạn như GFS hoặc các chính sách khác) thường thấp hơn 1/10% đối với hầu hết các quốc gia và khu vực, mặc dù chúng thay đổi giữa các loại hình kinh tế khác nhau.</p>
<p>3.2. Làm thế nào để tránh/giảm thiểu các tác động tiêu cực, có tính đến nguyên tắc CBDR-RC</p>		

	<p>3.2.1. Các yếu tố trong nhóm có thể được điều chỉnh như thế nào để tránh/giảm thiểu tác động tiêu cực</p>	<p>Các tác động tiêu cực có thể xảy ra thông qua GFS có thể được bù đắp bằng cách đầu tư doanh thu từ tiền thuế vào các tác động tiêu cực đến chi phí vận chuyển và tăng trưởng kinh tế, v.v.</p> <p>Để có được một kế hoạch phân phối doanh thu phù hợp, cần xem xét tiến hành hoặc hỗ trợ các nghiên cứu liên quan tại Ban thư ký.</p>
--	--	--