



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 15/3/7
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 ĐỀ TIẾP TỤC XÂY DỰNG TRONG BỐI CẢNH
GIAI ĐOẠN II CỦA KẾ HOẠCH LÀM VIỆC XÂY DỰNG CÁC BIỆN
PHÁP TRUNG VÀ DÀI HẠN**

**Thông tin thêm về một nhóm các biện pháp kết hợp cơ chế IMSF&R (Quỹ
và Phần thưởng) (biện pháp kinh tế) và Tiêu chuẩn Nhiên liệu (KNK) Toàn
cầu (biện pháp kỹ thuật)**

Do ICS đệ trình

TÓM TẮT

Tóm tắt:

Để đưa ra quyết định về các biện pháp trung hạn cần ưu tiên xây dựng và hoàn thiện hơn nữa theo Phần III của Kế hoạch làm việc, tài liệu này cung cấp thêm thông tin về nhóm biện pháp đề xuất do ICS đưa ra trong tài liệu ISWG-GHG 14/3 và ISWG-GHG 15/3/6, là các chương mới và riêng biệt của Phụ lục VI Công ước MARPOL, kết hợp cả cơ chế IMSF&R (Quỹ và Phần thưởng) (biện pháp kinh tế) và Tiêu chuẩn Nhiên liệu (KNK) Toàn cầu (biện pháp kỹ thuật). Tài liệu này nhắc lại nhu cầu thiết yếu và cấp bách đối với việc áp dụng cả hai nhóm biện pháp và để hỗ trợ đánh giá tác động toàn diện, xem xét các tác động kinh tế tiềm ẩn đối với các Quốc gia của cả hai biện pháp được thông qua đồng thời và thực hiện song song.

Định hướng chiến lược, nếu có:

3

Kết quả đầu ra:

3.2

Hành động cần thực hiện:

Đoạn 24

Tài liệu liên quan: Nghị quyết MEPC.304(72); MEPC 80/WP.6; MEPC 79/15, MEPC 79/WP.5; ISWG-GHG 15/3/6; ISWG-GHG 13/4/7; ISWG-GHG 12/3/10, ISWG-GHG 12/3/8, ISWG 12/3/3; ISWG-GHG 10/5/3 và ISWG-GHG 10/5/6

Bối cảnh

1 Tài liệu ISWG-GHG 14/3 (ICS) có thêm thông tin về đề xuất IMSF&R sửa đổi để thực hiện cơ chế IMSF&R (Quỹ và Phần thưởng) và thành lập Quỹ Phát triển bền vững Hàng hải IMO (IMSF) như một biện pháp kinh tế để khuyến khích sản xuất và sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0. Đề xuất IMSF&R sửa đổi này kết hợp các yếu tố của đề xuất ban đầu được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/9 (Argentina và cộng sự) đồng thời cũng tính đến các đề xuất tương tự có trong tài liệu MEPC 78/7/5 và ISWG-GHG 12/17/3 (cả hai đều của Nhật Bản) về hệ thống "giảm phí" và tài liệu MEPC 76/7/12 (Quần đảo Marshall và Quần đảo Solomon) cũng đề xuất một hệ thống đóng góp tỷ lệ cố định (dựa trên tiền thuế) sử dụng cơ chế đóng góp tương tự như cơ chế được đề xuất cho cái mà sau đó được gọi là IMRF như đã nêu trong tài liệu MEPC 76/7/7 (Đan Mạch và cộng sự).

2 Ngoài ra, để bổ sung cho biện pháp kinh tế này, tài liệu ISWG-GHG 15/3/6 (ICS) đưa ra đề xuất đơn giản hóa về Tiêu chuẩn Nhiên liệu (KNK) Toàn cầu (GFS) như một biện pháp kỹ thuật, để đáp lại đề xuất đối với GFS được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 13/4/7 (Áo và cộng sự) và tài liệu ISWG-GHG 13/4/8 (Áo và cộng sự) cho thấy rằng các bên đồng ủng hộ có thể chấp nhận hệ thống đóng góp (dựa trên tiền thuế) theo mức giá cố định vào quỹ IMO với điều kiện là quỹ này được bổ sung bởi một GFS.

3 Theo ý kiến của ICS, tại ISWG-GHG 14, đã có sự hội tụ ngày càng tăng đối với một nhóm các biện pháp bao gồm cơ chế đóng góp (dựa trên tiền thuế) theo mức giá cố định kết hợp với một hình thức tiêu chuẩn cường độ KNK đối với nhiên liệu hàng hải. ICS nhớ lại rằng nhiều phái đoàn đã nhấn mạnh:

- .1 tính cấp bách trong việc xây dựng các biện pháp trung hạn phù hợp với các mốc thời gian trong Kế hoạch làm việc để đảm bảo rằng Nhóm có thể thực hiện các cam kết giảm phát thải được xác định trong Chiến lược năm 2023, điều này sẽ mang lại cho ngành vận tải biển và ngành năng lượng một tín hiệu rõ ràng có thể cung cấp sự chắc chắn cần thiết;

- .2 việc xây dựng thêm các biện pháp sẽ cần phải tính đến các tác động có thể xảy ra đối với các Quốc gia, bao gồm cả những tác động do chi phí vận chuyển có thể tăng lên;
- .3 làm thế nào một yếu tố kỹ thuật, đáng chú ý là cường độ KNK giảm dần, có thể được bổ sung bằng một biện pháp kinh tế để khuyến khích hơn nữa việc sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 để giảm chênh lệch chi phí và hỗ trợ các Quốc gia đang phát triển trong quá trình chuyển đổi; và
- .4 nhu cầu tăng cường hiểu biết về cách các biện pháp kinh tế và kỹ thuật được đề xuất có thể hoạt động cùng nhau.

4 Để giúp cung cấp thông tin cho quyết định của các Quốc gia Thành viên về các biện pháp ưu tiên xây dựng và hoàn thiện hơn nữa trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc, các phụ lục của tài liệu ISWG-GHG 14/3 và ISWG-GHG 15/3/6 đề xuất dự thảo văn bản quy định khả thi để thực hiện song song và đồng thời một nhóm các biện pháp để áp dụng vào năm 2025, thông qua hai chương riêng biệt mới của Phụ lục VI Công ước MARPOL.

5 Để hỗ trợ đánh giá tác động toàn diện đối với các Quốc gia của nhóm biện pháp này, vốn sẽ được yêu cầu trước khi được Ủy ban thông qua, tài liệu này cũng khám phá các tác động kết hợp tiềm ẩn của cả các biện pháp IMSF&R (Quỹ và Phần thưởng) và GFS trong một nhóm biện pháp, công nhận rằng điều này sẽ phụ thuộc vào các chi tiết của thiết kế cuối cùng của cả hai biện pháp này có thể được Ủy ban quyết định trong Giai đoạn III.

Thảo luận

Tại sao cần có cả cơ chế IMSF&R (Quỹ và Phần thưởng) sử dụng hệ thống đóng góp (dựa trên tiền thuế) theo mức giá cố định và GFS

6 Như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 15/3/6, trong khi mục tiêu của GFS là giúp tăng cường sản xuất và sử dụng tất cả các loại nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0, bao gồm metanol, amoniac, hydro và nhiên liệu tổng hợp (cộng với việc sử dụng các công nghệ như thu hồi carbon) mà một số tàu có thể bắt đầu sử dụng trước năm 2030, cần nhấn mạnh rằng việc sản xuất và cung cấp đáng kể các loại nhiên liệu này chỉ có khả năng xảy ra sau năm 2030 và sẽ chỉ khả thi nếu GFS được bổ sung bởi một biện pháp kinh tế, chẳng hạn như cơ chế Quỹ và Phần thưởng (giảm phí) như được nêu trong các tài liệu ISWG-GHG 14/3 (ICS) và ISWG-GHG 14/3/1 (Nhật Bản).

7 ICS nhấn mạnh rằng mặc dù một tiêu chuẩn nhiên liệu có thể giúp giảm đáng kể cường độ KNK của nhiên liệu hàng hải bằng cách tăng cường sử dụng

nhiên liệu sinh học bền vững hoặc hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững trong số các loại nhiên liệu thay thế khác vào năm 2030, nhưng một biện pháp như vậy sẽ không đạt được quá trình khử carbon hoàn toàn trong vận tải biển vào giữa thế kỷ, có thể được yêu cầu theo Chiến lược KNK năm 2023 sắp tới của IMO. Quá trình khử carbon hoàn toàn sẽ yêu cầu mức độ sẵn có và sử dụng rộng rãi trên toàn cầu của các loại nhiên liệu thay thế đó như được đề cập trong đoạn 6 của tài liệu này, bên cạnh nhiên liệu sinh học bền vững và hỗn hợp.

8 Như đã đề cập ở trên, quá trình khử carbon hoàn toàn đòi hỏi phải đẩy nhanh việc sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 trong những năm 2030, điều này sẽ chỉ đạt được nếu một tiêu chuẩn nhiên liệu kỹ thuật cũng được hỗ trợ bằng việc áp dụng một biện pháp kinh tế riêng biệt để cung cấp các ưu đãi cần thiết cho việc sản xuất và sử dụng các loại nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0, chẳng hạn như cơ chế Quỹ và Phần thưởng (giảm phí).

9 Nếu tiêu chuẩn nhiên liệu được thực hiện mà không có biện pháp kinh tế, và cường độ nhiên liệu KNK yêu cầu sẽ tiếp tục giảm sau năm 2030, trừ khi đạt được điểm "cắt cánh" vào năm 2030 đối với việc sản xuất nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 như metanol, hydro, amoniac và nhiên liệu tổng hợp (cũng như các hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững đậm đặc hơn) theo cơ chế phần thưởng (giảm phí), không có khả năng có đủ số lượng nhiên liệu như vậy để làm cho việc giảm cường độ nhiên liệu KNK yêu cầu trở nên hợp lý, đặc biệt là với sự cạnh tranh mà ngành vận tải biển sẽ phải đối mặt để sử dụng các nguồn nhiên liệu và năng lượng mới này từ các ngành công nghiệp khác.

10 Nếu không có một biện pháp kinh tế riêng biệt nào được áp dụng đồng thời với tiêu chuẩn nhiên liệu để thưởng cho những người đầu tiên sử dụng các loại nhiên liệu mới có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 khác ngoài nhiên liệu sinh học bền vững, thì điểm "cắt cánh" như vậy rất khó đạt được vào năm 2030, điều này có nghĩa là bất kỳ mục tiêu ròng bằng 0 nào vào giữa thế kỷ này sẽ khó có thể đạt được.

Tác động đối với các Quốc gia của một nhóm các biện pháp bao gồm Cơ chế Quỹ và Phần thưởng và GFS

11 Khi tiến hành đánh giá tác động toàn diện của nhóm biện pháp, có ý kiến cho rằng điều này chỉ nên tập trung vào các tác động kinh tế đối với các Quốc gia trong giai đoạn đầu thực hiện, tức là cho đến năm 2030. Điều này là do sẽ khó ước tính một cách có ý nghĩa chi phí của nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 so với nhiên liệu thông thường sau năm 2030, điều này sẽ phụ thuộc vào các yếu tố như mức độ sẵn có của các loại nhiên liệu mới này, sự cải

thiện về Mức độ Sẵn sàng về Công nghệ và sự phát triển kinh tế/chính trị mà có thể không lường trước được. Hơn nữa, các quy định dự thảo được nêu trong các tài liệu ISWG-GHG 14/3 và ISWG-GHG 15/3/6 đều mang lại cho các Quốc gia Thành viên sự thoải mái khi xem xét các điều khoản sẽ yêu cầu phân tích chi tiết hơn nữa để được thực hiện trước năm 2030 về các vấn đề như chi phí và mức độ sẵn có của nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 sẽ liên quan đến việc đánh giá tác động của cả hai biện pháp này sau năm 2030.

12 Đánh giá tác động ban đầu đối với các Quốc gia của hệ thống đóng góp (dựa trên tiền thuế) theo mức giá cố định, sẽ tài trợ cho cơ chế Quỹ và Phần thưởng (giảm phí) như được đề xuất trong tài liệu ISWG-GHG 14/3, được trình bày trong phụ lục của tài liệu ISWG-GHG 12/3/8 (ICS). Tài liệu này bao gồm một đánh giá chi tiết ban đầu, được chuẩn bị với sự hỗ trợ của Clarksons Research, về các tác động đối với các Quốc gia của một loạt các mức đóng góp khác nhau của tàu trên mỗi tấn CO₂ thải ra cho quỹ IMO. Đánh giá tác động ban đầu này, phân tích sự biến động của giá dầu nhiên liệu hàng hải trong mười năm qua đối với giá cước vận tải và giá hàng hóa được giao cho nhiều tuyến thương mại và loại hàng hóa, tập trung vào các nước đang phát triển cách xa thị trường của họ về mặt địa lý, gợi ý rằng mức đóng góp ban đầu của tàu đặt ở mức 50 USD trở lên cho mỗi tấn CO₂ (hoặc CO₂e) thải ra (tức là vượt quá 150 USD cho mỗi tấn dầu nhiên liệu) sẽ không có tác động tiêu cực không cân xứng đối với nền kinh tế của các Quốc gia.

13 Một đánh giá toàn diện về tác động kinh tế của một nhóm các biện pháp, chẳng hạn như được nêu trong các phụ lục của tài liệu ISWG-GHG 14/3 và ISWG-GHG 15/3/6, cũng cần phải tính đến việc thông qua Tiêu chuẩn Nhiên liệu Toàn cầu (GFS). Tuy nhiên, trong khi chờ đợi, như được giải thích bên dưới, ICS gợi ý rằng tác động kết hợp của việc thực hiện cả cơ chế Quỹ và Phần thưởng (giảm phí) và GFS trong một nhóm các biện pháp trung hạn, tùy thuộc vào thiết kế của nhóm các biện pháp, có thể thấp hơn đáng kể so với mức 60 USD/tấn dầu nhiên liệu, theo phân tích của Clarksons Research sẽ không có tác động thương mại tiêu cực một cách không cân xứng.

14 ICS không xem xét lượng đóng góp của các tàu vào quỹ IMO nên là bao nhiêu. Tuy nhiên, như đã giải thích trong tài liệu ISWG-GHG 14/3, tùy thuộc vào cách thiết kế cơ chế Quỹ và Phần thưởng, có thể lượng đóng góp khoảng 12,5 USD/tấn CO₂ (hoặc CO₂e) được thải ra, tức là khoảng 40 USD/tấn nhiên liệu tiêu thụ, hoặc thấp hơn, thực sự có thể đủ để đạt được các mục tiêu của biện pháp kinh tế, tức là cung cấp ưu đãi cho những người tiên phong sẽ tăng sản xuất và sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 để đạt được

điểm "cắt cánh" vào năm 2030 để mức độ sẵn có của các nhiên liệu thay thế này vào những năm 2030 sẽ đủ để đạt được mục tiêu phát thải ròng bằng 0 vào giữa thế kỷ, đồng thời cung cấp kinh phí để trợ giúp các nỗ lực giảm KNK hàng hải của các nước đang phát triển.

15 Nếu GFS yêu cầu các tàu áp dụng, vào năm 2030, sử dụng nhiên liệu có cường độ KNK thấp hơn khoảng 5% so với mức đó vào năm 2019, thì điều này có thể đạt được bởi nhiều tàu (mặc dù không phải tất cả) thông qua việc sử dụng 20% hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững hiện đắt hơn từ 10% đến 20%* so với dầu nhiên liệu thông thường được hầu hết các tàu hiện nay sử dụng. Dựa trên chi phí dầu nhiên liệu thông thường trung bình trong 5 năm trước đó (khoảng 400 USD/tấn), điều này có khả năng làm tăng chi phí dầu nhiên liệu cho hầu hết các tàu vào năm 2030 từ 40 USD đến 80 USD/tấn nhiên liệu. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng, theo đề xuất của ICS nêu trong tài liệu ISWG-GHG 15/3/6, tác động đầy đủ sẽ không xảy ra cho đến năm 2030, khi việc tuân thủ tiêu chuẩn cường độ KNK là yêu cầu đầu tiên. Hơn nữa, sự tăng trưởng sản xuất nhiên liệu sinh học hàng hải bền vững (và các loại nhiên liệu thay thế khác) sẽ được khuyến khích bằng việc áp dụng quy định GFS kết hợp với cơ chế Quỹ và Phần thưởng (giảm phí) cung cấp phần thưởng cho lượng phát thải được ngăn chặn bằng cách sử dụng hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững (trong số các loại nhiên liệu thay thế khác) có thể làm giảm hơn nữa chi phí của các hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững này vào năm 2030.

16 Khi kết hợp với tác động của một biện pháp kinh tế chẳng hạn như cơ chế Quỹ và Phần thưởng (giảm phí), nếu khoản đóng góp cho quỹ IMO được ấn định ở mức khoảng 40 USD/tấn nhiên liệu hoặc thấp hơn thì tác động tổng hợp của cả biện pháp kỹ thuật và kinh tế thoát nhìn có thể đòi hỏi tổng chi phí bổ sung từ 80 USD đến 120 USD cho mỗi tấn nhiên liệu. Mặc dù phân tích của Clarksons Research cho rằng chi phí nhiên liệu bổ sung vượt quá 150 USD/tấn nhiên liệu hàng hải sẽ không có bất kỳ tác động tiêu cực không cân xứng nào đối với các Quốc gia, nhưng chi phí nhiên liệu bổ sung như vậy vẫn có thể được một số Quốc gia Thành viên coi là không thể chấp nhận được về mặt chính trị. Tuy nhiên, điều này bỏ qua các tác động tiềm ẩn của cơ chế khen thưởng đối với chi phí của nhiên liệu thay thế đủ điều kiện mà việc sử dụng chúng sẽ được GFS bắt buộc và khoản đóng góp của các tàu vào quỹ IMO cho việc tiêu thụ nhiên liệu sinh học, chẳng hạn, dựa trên hướng dẫn LCA, có thể thấp hơn so với mức tiêu thụ dầu nhiên liệu thông thường.

* <https://shhipandbunker.com/news/emea/372215-b30-biofuel-blend-at-23-premium-to-rotterdam-vlsfo-report>

17 Với điều kiện là các hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững (với các loại nhiên liệu thay thế khác) đủ điều kiện nhận phần thưởng theo biện pháp IMSF&R (Quỹ và Phần thưởng), nếu tỷ lệ phần thưởng được đặt ở mức, chẳng hạn như 100 USD cho mỗi tấn CO₂ (hoặc CO₂e) được ngăn chặn (như trình bày trong ví dụ minh họa được đưa ra trong đoạn 25 của tài liệu ISWG-GHG 14/3) mà một lượng đóng góp cho quỹ IMO khoảng 40 USD (hoặc ít hơn) cho mỗi tấn nhiên liệu là đủ để tài trợ, thì một con tàu sử dụng, ví dụ, một hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững để tuân thủ tiêu chuẩn nhiên liệu có thể nhận được phần thưởng có thể giảm đáng kể chi phí nhiên liệu bổ sung và do đó là tác động kinh tế đối với các Quốc gia.

18 Ví dụ, nếu và tuân theo các hệ số chuyển đổi CO₂/KNK được thống nhất cho nhiên liệu sinh học bền vững như một phần của Hướng dẫn LCA, hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững 20% được xác định để ngăn chặn 10% lượng phát thải có thể gây ra khi sử dụng nhiên liệu thông thường, mức thưởng 100 USD cho mỗi tấn CO₂ (hoặc CO₂e) được ngăn chặn có thể tương đương với mức thưởng khoảng 30 USD cho mỗi tấn hỗn hợp nhiên liệu sinh học 20% được sử dụng.

19 Tùy thuộc vào chi phí của hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững vào năm 2030, chi phí nhiên liệu bổ sung thực tế đối với những tàu sử dụng những nhiên liệu này để tuân thủ tiêu chuẩn nhiên liệu – sau khi tính đến khoản thưởng tiềm năng là 30 USD cho mỗi tấn hỗn hợp nhiên liệu sinh học bền vững 20% từ quỹ IMO – do đó có thể chỉ từ 20 USD đến 50 USD cho mỗi tấn dầu nhiên liệu. Do đó, tổng chi phí bổ sung của nhóm biện pháp có thể chỉ trong khoảng từ 60 USD (40 USD + 20 USD) đến 90 USD (50 USD + 40 USD) cho mỗi tấn dầu nhiên liệu, hoặc ít hơn nếu mức đóng góp (dựa trên tiền thuế) theo mức giá cố định vào quỹ IMO được đặt ở mức dưới 40 USD/tấn dầu nhiên liệu (tức là dưới khoảng 12,5 USD/tấn CO₂ (hoặc CO₂e) thải ra).

20 Cần lưu ý rằng một lượng đóng góp cho quỹ IMO tương đương với ít hơn 40 USD/tấn nhiên liệu vẫn có thể đủ để đạt được các mục tiêu của biện pháp kinh tế nếu tỷ lệ tổng số tiền thu được hàng năm được phân bổ để sử dụng bởi các nước đang phát triển trong những năm đầu thực hiện thấp hơn so với đề xuất dự kiến của ICS trong tài liệu ISWG-GHG 14/3. Điều này là do cho đến khi đạt được điểm "cắt cánh" cho việc sản xuất và sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0, thì nguồn tài trợ đáng kể để hỗ trợ sản xuất nhiên liệu mới và triển khai cơ sở hạ tầng tiếp nhiên liệu ở cảng của các nước đang phát triển có thể không được yêu cầu cho đến sau năm 2030.

Kết luận

21 Tùy thuộc vào đánh giá tác động toàn diện và tùy thuộc vào cách thiết kế nhóm biện pháp, tác động kinh tế kết hợp đối với các Quốc gia vào năm 2030 khi thực hiện cả cơ chế IMSF&R (Quỹ và Phần thưởng) (biện pháp kinh tế) và Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK Toàn cầu đơn giản hơn (biện pháp kỹ thuật) – mà cùng nhau, chứ không phải riêng lẻ, có thể đạt được mục tiêu đẩy nhanh việc sản xuất và sử dụng nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 để đạt được "điểm cắt cánh" vào năm 2030 trên lộ trình tiến tới mức ròng bằng 0 vào giữa thế kỷ - có khả năng thấp hơn đáng kể so với mức 60 USD mỗi tấn nhiên liệu, mà theo phân tích của Clarksons Research sẽ không có tác động tiêu cực không cân xứng đối với các Quốc gia.

Đề xuất

22 Theo quan điểm trên, ICS đề xuất rằng Nhóm khuyến nghị với MEPC 80 rằng nhóm các biện pháp giảm phát thải KNK từ vận tải biển quốc tế sẽ được xây dựng và hoàn thiện trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc nhằm phê duyệt tại MEPC 81 và thông qua tại MEPC 82 nên bao gồm:

- .1 một biện pháp kinh tế (chẳng hạn như biện pháp được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 14/3) cần đơn giản nhất có thể để thực hiện và dựa trên hệ thống đóng góp (dựa trên tiền thuế) theo mức giá cố định mà sẽ cung cấp, thông qua quỹ IMO, phần thưởng (giảm phí) cho các tàu sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện, cũng như hỗ trợ nỗ lực giảm KNK ở các nước đang phát triển, đặc biệt là SIDS và LDC; và
- .2 một biện pháp kỹ thuật (chẳng hạn như biện pháp được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 15/3/6) phải đơn giản nhất có thể để thực hiện và bao gồm Tiêu chuẩn Nhiên liệu KNK về cường độ KNK tối đa của nhiên liệu được sử dụng trên tàu.

23 ICS đề xuất thêm rằng Nhóm khuyến nghị với MEPC 80:

- .1 khoản đóng góp của tàu cho quỹ IMO nên được đặt ở mức định lượng để tránh các tác động tiêu cực không cân xứng đối với các Quốc gia và khoảng cách chi phí giữa nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0 và nhiên liệu thông thường nên được thu hẹp bằng cách cung cấp phần thưởng cho số lượng tàu tương đối nhỏ sẽ sử dụng nhiên liệu thay thế đủ điều kiện trong những năm đầu tiên triển khai biện pháp này (đến năm 2030) để lượng đóng góp ban đầu sẽ nhỏ hơn nhiều so với chênh lệch giá trong khi vẫn đạt được mục tiêu thu hẹp khoảng cách về giá, gửi tín

hiệu rõ ràng tới các nhà sản xuất năng lượng, nhà cung cấp nhiên liệu và chủ tàu mà sẽ đẩy nhanh việc sản xuất nhiên liệu có lượng phát thải KNK thấp và bằng 0;

- .2 xem xét thêm biện pháp IMSF&R (Quỹ và Phần thưởng) đã tinh chỉnh như được nêu trong tài liệu ISWG-GHG 14/3 và các yếu tố cốt lõi được xác định như được nêu trong đoạn 35 của tài liệu đó, nhằm đồng ý khuyến nghị rằng các yếu tố cốt lõi này các yếu tố cần được tiếp tục phát triển và hoàn thiện trong Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc cùng với khung pháp lý cần thiết, để biện pháp có thể được phê duyệt tại MEPC 81;
- .3 quyết định về loại nhiên liệu thay thế nào có thể đủ điều kiện nhận phần thưởng cho lượng phát thải CO₂ (CO₂e) được ngăn chặn nên được hoãn lại cho đến Giai đoạn III của Kế hoạch làm việc và quyết định cuối cùng về việc xử lý lượng phát thải thượng nguồn và liệu việc tính toán khoản đóng góp/phần thưởng ban đầu có nên chỉ dựa trên lượng phát thải Tank-to-Wake hay không nên được hoãn lại cho đến Giai đoạn III khi các hướng dẫn LCA sẽ được phát triển thêm;
- .4 lưu ý các biến số, theo biện pháp IMSF&R đã tinh chỉnh, có thể được sử dụng để xác định lượng đóng góp theo mức giá cố định của các tàu vào quỹ IMO như được tóm tắt trong đoạn 38 của tài liệu ISWG-GHG 14/3; và
- .5 với quan điểm là có thể bắt đầu càng sớm càng tốt một đánh giá toàn diện về tính khả thi, hiệu quả và tác động kết hợp của các đề xuất đối với các Quốc gia, lưu ý để xem xét thêm trong Giai đoạn III gói dự thảo sửa đổi có thể có đối với Phụ lục VI Công ước MARPOL (cộng với các hướng dẫn dự thảo liên quan) để thực hiện cả cơ chế IMSF&R và GFS như được nêu trong các phụ lục của tài liệu ISWG-GHG 14/3 và ISWG-GHG 15/3/6, cộng với đánh giá tác động ban đầu có trong tài liệu ISWG-GHG 12/3/8 và thông tin bổ sung về các tác động kết hợp của nhóm biện pháp có trong tài liệu này.

Hành động được yêu cầu của Nhóm Công tác

24 Nhóm được đề nghị xem xét thông tin nêu trong tài liệu này, đặc biệt là các đề xuất nêu trong đoạn 22 và 23, và thực hiện hành động khi thích hợp.
