

Số: 1444/BC-VNCPT

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 12 tháng 12 năm 2024

BÁO CÁO

Kết quả hội thảo khoa học “Tạo tín chỉ carbon trong lĩnh vực giao thông vận tải tại thành phố Hồ Chí Minh”

Kính gửi:

- Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh;
- Sở Tài Nguyên Môi trường;
- Sở Tài Chính.

Căn cứ Công văn số 11071/VP-TH của Văn phòng UBND Thành phố ngày 18 tháng 9 năm 2024, trong đó giao Viện Nghiên cứu phát triển Thành phố chủ trì, phối hợp các sở, ngành liên quan tổ chức các diễn đàn tạo tín chỉ carbon trong lĩnh vực giao thông vận tải như đề xuất của Hội đồng Tư vấn triển khai Nghị quyết 98/2023/QH15 tại Mục 5 Công văn số 01/HĐTV, Viện nghiên cứu phát triển tổ chức hội thảo khoa học “Tạo tín chỉ carbon trong giao thông vận tải tại thành phố Hồ Chí Minh”.

I. THÔNG TIN CHUNG VỀ HỘI THẢO

- Thời gian và địa điểm tổ chức: 13g30 đến 16g00, Thứ Sáu, ngày 12 tháng 12 năm 2024 tại Hội trường 28, Viện Nghiên cứu phát triển, số 28 Lê Quý Đôn, phường Võ Thị Sáu, Quận 3, TP.HCM.

- Chủ trì hội thảo: TS. Trương Minh Huy Vũ, Phó Viện trưởng Viện Nghiên cứu phát triển.

- Khách mời: Các chuyên gia của tổ chức quốc tế; Các nhà quản lý đại diện cho các sở, ngành, quận, huyện; Các nhà khoa học ở các viện nghiên cứu và trường đại học; Đại diện các cơ quan thông tấn báo chí.

II. NỘI DUNG HỘI THẢO

1. Nội dung các bài tham luận tập trung vào các vấn đề:

- Đánh giá về nguồn gây ô nhiễm không khí tại Thành phố Hồ Chí Minh;
- Khả năng phát triển hạ tầng giao thông xanh ở Thành phố Hồ Chí Minh;
- Khả năng chuyển đổi các phương tiện giao thông trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh;
- Giải pháp về tài chính, kỹ thuật về tạo tín chỉ carbon trong GTVT

2. Các tham luận trình bày tại hội thảo và các ý kiến thảo luận tập trung vào các nội dung trên như sau:

Tác giả TS Phạm Duy Hoàng trình bày tham luận “Chuyển đổi xanh trong lĩnh vực giao thông vận tải tại Thành phố Hồ Chí Minh” thông qua phân định hướng mô hình chuyển đổi xanh trong GTVT tại TP.HCM. Để thực hiện tốt được việc phát triển giao thông xanh cần phải gắn liền với nhu cầu thực tiễn thông qua 5 nhóm sau:

- Hạ tầng giao thông xanh
- Tổ chức và quản lý giao thông Logistics
- Giải pháp chính sách
- Giải pháp tài chính
- Giải pháp công nghệ

Ông Nguyễn Võ Trường An trình bày tham luận “Tạo tín chỉ carbon trong lĩnh vực giao thông vận tải” Tổng quan về phát thải khí nhà kính trong ngành Giao thông vận tải (GTVT), nội dung trình bày gồm: Kế hoạch giảm nhẹ phát thải khí nhà kính trong ngành GTVT; Các chính sách và quy định về giảm phát thải khí nhà kính tại Việt Nam, đặc biệt đối với lĩnh vực GTVT; Tín chỉ carbon trong lĩnh vực GTVT.

TS. Ursula Flosmann-Kraus trình bày tham luận “Cơ hội khử cacbon/ giảm khí carbon trong lĩnh vực giao thông vận tải theo thỏa thuận hợp tác Việt Nam - Thụy Sĩ, Điều 6 của Thỏa thuận Paris.

Trong phần thảo luận, thu hút được nhiều ý kiến góp ý thảo luận, bao gồm các ý kiến:

TS. Trần Du Lịch

Cần xây dựng 1 đề án lớn, tổng thể nhằm hướng đến giảm khí thải Carbon trong lĩnh vực giao thông, đặt mục tiêu 2026-2035, đồng bộ với lộ trình xây dựng hệ thống tàu điện.

Chuyển đổi xanh và chuyển đổi số tiến hành đồng thời là chuyển đổi kép.

- Đề án giảm khí thải tại TP.HCM cần làm đồng bộ, tập trung vào 8 nhóm giải pháp:

+ Phát triển hệ thống Metro, bus điện, các loại giao thông công cộng không sử dụng nhiên liệu hóa thạch, kết hợp với lộ trình hạn chế xe cá nhân.

+ Chính sách quốc gia khuyến khích sử dụng phương tiện xanh, xe điện, hybrid bằng các chính sách: trợ giá, phát triển hạ tầng trạm sạc.

+ Tối ưu hóa giao thông đô thị, giảm ùn tắc giao thông, tăng hiệu quả sử dụng nhiên liệu sử dụng.

+ Khuyến khích các loại nhiên liệu thay thế như nhiên liệu sinh học, khí nén,..bằng các hình thức ưu đãi cho doanh nghiệp.

- + Xây dựng hệ thống quản lý giao thông thông minh, tối ưu hóa hệ thống giao thông trong quản lý đô thị.
- + Khuyến khích đi xe đạp, đi bộ. Tổ chức vỉa hè, làn đường đi xe đạp.
- + Ban hành các chính sách quy định về các tiêu chí, tiêu chuẩn về khí thải trong sản xuất các phương tiện giao thông.
- + Giáo dục công đồng, đưa vào chương trình giáo dục.

Từ việc cắt giảm khí thải carbon hình thành nên tín chỉ carbon, dùng tín này hỗ trợ trong điều kiện các doanh nghiệp xuất khẩu các hoạt động đòi hỏi quota về carbon, đây là 1 công cụ mới hỗ trợ cho các doanh nghiệp chuyển đổi xanh, chuyển đổi số. Có thể chọn thí điểm Cần Giờ, rút kinh nghiệm và mở rộng.

PGS. TS. Vũ Anh Tuấn

Đồng ý với đề xuất của TS. Trần Du lịch về việc thúc đẩy Đề án Chuyển đổi xanh trong giao thông. Việc đo đạc, kiểm kê phát thải các phương tiện giao thông và hình thành tín chỉ Carbon cần nhiều thời gian và công sức. Tuy nhiên lợi ích thu về từ tín chỉ Carbon lại rất nhỏ. Ví dụ một ước tính sơ bộ là TpHCM có 2500 xe bus, nếu toàn bộ số lượng xe này được đổi sang xe điện và đăng ký được tín chỉ C thì có thể thu về 18 tỷ VN đồng/năm. Số tiền này chỉ bằng 1,5% tiền hỗ trợ của TpHCM cho hoạt động xe bus.

Tuy nhiên, việc chuyển đổi xe bus diesel sang xe bus điện có thể mang đến các lợi ích lớn khác như tạo công ăn việc làm, giảm phát thải bụi mịn, giảm phát thải CO₂.

Do vậy cần bài toán dài hạn hơn.

Mặt khác, nếu Việt Nam muốn chuyển sang xe xăng thì cần áp thuế C

Ông Trần Vĩnh Sa – Sở TNMT

I. Góp ý về phạm vi của các tài liệu Hội thảo

Theo khoản 10 Điều 5 Nghị quyết số 98, các nội dung về tín chỉ cacbon chỉ giới hạn trong phạm vi chương trình dự án sử dụng vốn ngân sách Thành phố. Nói cách khác, nội dung Nghị quyết 98 chưa xem xét đến các dự án khối tư nhân. Vì vậy các nội dung cần góp ý, tổng hợp nên chú trọng đến vấn đề này. Những nội dung góp ý, tư vấn về các dự án giao thông khối tư nhân vẫn có thể được tiếp thu nhưng nên ở dạng phụ lục, bổ sung để tránh làm loãng vấn đề chính là tìm các giải pháp thúc đẩy các dự án không công theo Nghị quyết số 98.

II. Một số vướng mắc cần tháo gỡ để thúc đẩy các dự án tín chỉ cacbon (chủ yếu khối công) nói chung

Qua quá trình xây dựng Đề án thí điểm cơ chế tài chính mua bán tín chỉ cacbon, Sở Tài chính và Sở TNMT đã tổng hợp được một số vướng mắc phải được tháo gỡ, tập trung vào 3 nhóm là vướng mắc về thủ tục đầu tư, thủ tục dự án; vướng mắc về kỹ thuật và vướng mắc về thủ tục tài chính, đấu thầu

1. Nhóm vướng mắc về thủ tục đầu tư, hình thức quản lý đầu tư các dự án đầu tư công có thành phần mua bán tín chỉ cacbon

1.1 Vấn đề trình tự, thủ tục đầu tư, nội dung và thành phần hồ sơ dự án đầu tư công cần nộp đến các cơ quan chức năng khi chủ đầu tư một dự án muốn bán tín chỉ cacbon.

Hiện nay có sự chưa rõ giữa hồ sơ dự án đầu tư ban đầu (ví dụ dự án điện mặt trời mái nhà, dự án chuyển đổi xe điện, dự án trồng lúa, dự án trồng rừng,...) với hồ sơ dự án bán tín chỉ cacbon.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư cần hướng dẫn rõ 1 dự án phải làm 2 loại hồ sơ dự án riêng (1 loại hồ sơ thông thường, đầu tư kỹ thuật của dự án, 1 loại hồ sơ chuyên về bán tín chỉ cacbon của dự án) và nộp 2 cơ quan quản lý riêng (một là cơ quan thẩm định, phê duyệt hồ sơ dự án thông thường, 1 là cơ quan quản lý về tín chỉ cacbon) hay chỉ nộp một hồ sơ dự án trong đó có các hợp phần về kỹ thuật và tín chỉ cacbon.

Trong trường hợp nếu nộp 1 loại hồ sơ gồm 2 thành phần, đề nghị hướng dẫn khi nộp cho cơ quan quản lý về tín chỉ cacbon (như Bộ Tài nguyên và Môi trường) có phải nộp các hồ sơ kỹ thuật khác của dự án hay không (ví dụ khi bán tín chỉ cacbon cho tuyến metro số 1, nếu nộp hồ sơ bán tín chỉ cacbon cho Bộ Tài nguyên và Môi trường hay Bộ Giao thông vận tải thì có phải nộp toàn bộ hồ sơ dự án metro hay chỉ nộp hồ sơ phần tín chỉ cacbon).

1.2 Các Bộ ngành cần hướng dẫn về thủ tục hoạt động đối với đơn vị thu gom tín chỉ cacbon nhỏ lẻ.

Hiện tại tuy rằng Ngân hàng Thế giới đã khuyến nghị giải pháp khắc phục vướng mắc này là đề nghị HFIC là đầu mối mua bán tín chỉ cacbon và UBND Thành phố đã có văn bản số ngày //2024 chấp thuận cử HFIC đảm nhận vai trò này, tuy nhiên Bộ Kế hoạch và Đầu tư cần hướng dẫn những yêu cầu, điều kiện về chức năng, ngành nghề, điều kiện kinh doanh, chứng nhận, chứng chỉ... của các cơ quan quản lý nhà nước đối với doanh nghiệp hoạt động thu gom tín chỉ cacbon nhỏ lẻ để bán (ra thị trường trong và ngoài nước).

2. Nhóm vướng mắc về kỹ thuật trong mua bán tín chỉ cacbon

Hầu hết các vướng mắc về kỹ thuật liên quan đến việc làm rõ nội dung đóng góp giảm phát thải trong Đóng góp do quốc gia tự quyết (NDC)

2.1 Bộ TNMT và các Bộ chuyên ngành cần hướng dẫn việc lượng giảm phát thải khí nhà kính đã được tính vào Đóng góp do quốc gia tự quyết (NDC) của các dự án có được bán ra thị trường quốc tế hay không, nếu việc bán này được bên mua cam kết không làm ảnh hưởng đến NDC Việt Nam (không thực hiện điều chỉnh tương ứng).

Tại Công văn số 13484/BGTVT-KHCN&MT ngày 24/11/2023, Bộ Giao thông vận tải cho biết toàn bộ lượng phát thải KNK của dự án Metro số 1 được tính vào NDC để phục vụ mục tiêu giảm 37,5 triệu tấn CO₂ trong giai đoạn 2021-2030 của Bộ GTVT. Như vậy trừ khi phần đóng góp vào NDC được phép bán, nếu không Thành phố sẽ không được bán phần giảm KNK trong dự án này.

Theo Công văn số 9956/BTNMT-BĐKH ngày 24/11/2023 của Bộ TNMT trao đổi với các Bộ Công Thương, GTVT, Xây dựng về tỷ lệ đóng góp vào NDC của 3 dự án thí điểm TPHCM đề xuất trong phần cacbon của Nghị quyết 98, Bộ TNMT dự kiến dự án đèn LED đóng góp 70,33%, dự án điện mặt trời mái nhà công đóng góp 100%, dự án metro số 1 theo Bộ GTVT đóng góp 100% như nêu trên. Như vậy trong tổng 110.000 tấn CO₂tđ của 3 dự án này, phần ngoài NDC (có thể bán) chỉ còn khoảng 10.000 tấn/năm của dự án đèn LED. Với ước tính giá 10 USD/tín chỉ (1 tấn CO₂) thì được khoảng 100.000 USD/năm (2,3 tỷ VNĐ/năm), chưa trừ các chi phí.

Đối với các dự án khác cũng cần phải kiểm tra kỹ phần phải đóng góp vào NDC. Trong trường hợp không được bán hoặc chỉ được bán một phần nhỏ sẽ ảnh hưởng lớn đến toàn bộ định hướng của Hội thảo nói riêng cũng như chủ trương bán tín chỉ cacbon cho ngành giao thông Thành phố nói chung.

Có quan điểm cho rằng có thể dùng tính chất đặc thù của Nghị quyết 98 để xin Thủ tướng cho Thành phố được bán phần đóng góp vào NDC (hoặc không đóng góp vào NDC để bán). Cách làm này tuy có thể đem lại một số lợi ích kinh tế nhỏ cho Thành phố nhưng do Việt Nam đã cam kết với quốc tế và những phần cam kết đã được tính toán trên các lĩnh vực, ngành cụ thể nên nếu Thành phố xin giữ lại phần đóng góp vào NDC này để phục vụ kinh tế Thành phố, Chính phủ sẽ phải tìm nguồn khác bù đắp cho phần Thành phố giữ lại để đảm bảo cho NDC Việt Nam, không loại trừ có thể Chính phủ phải đi mua tín chỉ cacbon của nước ngoài. Như vậy không có ý nghĩa.

2.2 Các Bộ chuyên ngành cần hướng dẫn rõ việc lượng giảm phát thải khí nhà kính của người dân và doanh nghiệp thông qua các hoạt động giảm phát thải khí nhà kính tư nhân (như lắp điện mặt trời mái nhà, chuyển đổi xe điện, tiết kiệm điện năng, trồng rừng, trồng lúa,...) với quy mô cá nhân (hộ gia đình, doanh nghiệp, nhà xưởng), nếu muốn bán ra thị trường quốc tế hay bán cho một doanh nghiệp thu gom để bán ra thị trường quốc tế thì có bị tính vào NDC hay không. Những thủ tục gì cá nhân, hộ gia đình hay doanh nghiệp cần thực hiện để được phép bán tín chỉ ra thị trường nước ngoài.

- Các Bộ chuyên ngành cần hướng dẫn thủ tục, quy trình, hồ sơ xin phép bán ra thị trường quốc tế đối với lượng giảm phát thải khí nhà kính được phép bán của các dự án.

3. Nhóm vướng mắc về cơ chế tài chính niêm yết và mua bán tín chỉ cacbon (chủ yếu đối với dự án đầu tư công)

3.1 Bộ Tài chính và các Bộ chuyên ngành (Công Thương, Giao thông vận tải, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường, Nông nghiệp) cần hướng dẫn về quy trình, phương thức, phương pháp xác định giá bán tín chỉ cacbon trong các dự án đầu tư công.

Bộ Tài chính và các Bộ chuyên ngành cần hướng dẫn rõ vấn đề định giá, ít nhất là định giá sàn khi bán đối với các tín chỉ cacbon trong các dự án đầu tư công. Đây là nội dung rất quan trọng để tránh việc thanh tra, kiểm tra hay điều tra sau này. Cụ thể đối với các dự án đầu tư công (ví dụ điện mặt trời mái nhà, metro hay trồng

rừng, trồng lúa,...), cần xác định giá sàn của tín chỉ cacbon phát sinh trong dự án như thế nào để tránh trường hợp khi giá bán một giá nào đó sẽ bị coi là bán giá thấp và sẽ bị đánh giá là làm thất thoát tài sản của nhà nước.

3.2 Bộ Tài chính và các Bộ chuyên ngành cần hướng dẫn về phương thức chọn sàn giao dịch quốc tế và đơn vị quốc tế xác nhận tín chỉ khi chủ đầu tư dự án đầu tư công muốn bán tín chỉ cacbon ra thị trường quốc tế.

Trong quá trình bán tín chỉ cacbon ra thị trường nước ngoài, qua các sàn giao dịch nước ngoài,... hiện nay Ngân hàng Thế giới đang khuyến cáo một số tổ chức xác nhận tín chỉ cacbon (Gold Standard, Verra,...), cũng như một số sàn giao dịch tín chỉ cacbon trong khu vực (sàn giao dịch Singapore, sàn giao dịch Hongkong).

Tuy nhiên theo ý kiến của một số Bộ ngành, việc lựa chọn theo khuyến cáo này là không phù hợp với Luật Đấu thầu (vi phạm quy định về chỉ định thầu).

Bộ Tài chính và các Bộ chuyên ngành cần hướng dẫn những thủ tục chủ đầu tư các dự án (đầu tư công) cần thực hiện để việc lựa chọn sàn giao dịch tín chỉ cacbon quốc tế phù hợp với các quy định của Việt Nam trong trường hợp chủ đầu tư dự án muốn đăng ký bán tín chỉ trên một sàn quốc tế (vì việc tổ chức đấu thầu, kể cả đấu thầu quốc tế, để các sàn quốc tế này tham gia nhằm niêm yết tín chỉ của một dự án nào đó của một chủ dự án Việt Nam sẽ ít có khả năng).

Tương tự Bộ Tài chính và các Bộ chuyên ngành cũng cần hướng dẫn những thủ tục chủ đầu tư các dự án đầu tư công cần thực hiện để việc lựa chọn các tổ chức xác nhận tín chỉ quốc tế trong trường hợp chủ đầu tư dự án muốn đăng ký xác nhận tín chỉ ở thị trường quốc tế để phù hợp với các quy định của Việt Nam (vì việc tổ chức đấu thầu, kể cả đấu thầu quốc tế, để các tổ chức xác nhận quốc tế này tham gia nhằm xác nhận tín chỉ của một dự án nào đó của Việt Nam sẽ ít có khả năng).

III. TỔNG HỢP KHUYẾN NGHỊ

Trên cơ sở tổng hợp các bài trình bày và ý kiến thảo luận, buổi tọa đàm rút ra được các khuyến nghị sau:

- Xây dựng đề án Phát triển hạ tầng năng lượng cho xe điện và phương tiện xanh mạng lưới trạm sạc điện tại các khu vực trọng điểm như khu công nghiệp, trung tâm thương mại và khu dân cư, đảm bảo người dùng xe điện dễ dàng tiếp cận
- Nghiên cứu đề xuất các cơ chế chính sách ưu đãi và lộ trình đối với các cá nhân, hộ gia đình, hợp tác xã, doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân thực hiện chuyển đổi phương tiện giao thông từ sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng năng lượng sạch. xe buýt, xe taxi, xe công nghệ, xe hợp đồng, xe khách và xe tải; xe máy, ô tô
- Áp dụng các biện pháp giảm phát thải khí nhà kính cho tuyến Metro số 1 như: lắp đặt hệ thống phanh tái tạo năng lượng, lắp đặt điện mặt trời mái nhà tại các nhà ga trong tuyến metro (11 ga trên cao). Chuẩn bị hồ sơ đăng ký tín chỉ Carbon cho các tuyến Metro sắp xây dựng (từ Tuyến số 2 đến tuyến số 7).
- Cần ban hành các tiêu chuẩn nghiêm ngặt hơn về phát thải cho các phương

tiện giao thông ở khu vực lựa chọn ưu tiên theo thẩm quyền của thành phố ví dụ như Huyện Cần Giờ.

- Nghiên cứu triển khai chương trình hợp tác song phương với Thụy Sĩ theo Hiệp ước Paris về hỗ trợ chuyển đổi xe buýt diesel sang xe buýt điện thông qua Quỹ Klik Thụy Sĩ.

Trên đây là báo cáo kết quả tổ chức Hội thảo khoa học **“Tạo tính chỉ carbon trong lĩnh vực giao thông vận tải tại thành phố Hồ Chí Minh”**, Viện Nghiên cứu phát triển kính báo cáo Ủy ban nhân dân Thành phố. *Trần Văn Thọ*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lãnh đạo Viện (để báo cáo);
- P.NCQL Đô thị;
- VPV (KH-TH, Tài vụ);
- HĐTV NQ98;
- Lưu: VT, P.QLKH, V.01.

Trần Văn Thọ



VIỆN TRƯỞNG

Trương Minh Huy Vũ