

Hà Nội, ngày 10 tháng 10 năm 2024

## THÔNG TIN BÁO CHÍ

### Về việc tham gia Kế hoạch giảm và bù đắp Carbon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSA) của Hàng không Việt Nam và một số chính sách liên quan tới phát triển bền vững của EU

#### I. VỀ CORSA VÀ TÍNH CẦN THIẾT, CẤP THIẾT VÀ BẮT BUỘC ĐỐI VỚI VIỆC THAM GIA CORSA

1. Tại Hội nghị COP26, Thủ tướng Chính phủ Việt Nam Phạm Minh Chính đã khẳng định rõ: *Tất cả các quốc gia cần cam kết mạnh mẽ hơn nữa về giảm phát thải khí nhà kính trên nguyên tắc trách nhiệm chung nhưng có khác biệt, phù hợp điều kiện, hoàn cảnh và năng lực của từng quốc gia. Đối với Việt Nam, mặc dù là nước đang phát triển mới chỉ bắt đầu tiến trình công nghiệp hóa trong hơn ba thập kỷ qua, Việt Nam là một nước có lợi thế về năng lượng tái tạo, sẽ xây dựng và triển khai các biện pháp giảm phát thải khí nhà kính mạnh mẽ bằng nguồn lực của mình, cùng với sự hợp tác và hỗ trợ của cộng đồng quốc tế, nhất là các nước phát triển, cả về tài chính và chuyển giao công nghệ, trong đó có thực hiện các cơ chế theo Thỏa thuận Paris, để đạt mức phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050.*

Như vậy việc cam kết giảm phát thải ròng đã được triển khai cao nhất ở cấp lãnh đạo Chính phủ và Việt Nam có nghĩa vụ triển khai các nhiệm vụ cụ thể để thực hiện cam kết này.

2. Để triển khai thỏa thuận Paris, Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế ICAO đã ban hành Kế hoạch giảm và bù đắp carbon trong các chuyến bay quốc tế (Corsia) với mục đích góp phần đạt phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050 của lĩnh vực hàng không dân dụng. Tháng 6/2018, ICAO đã thông qua và ban hành Annex 16 Volume 4 về Chương trình giảm và bù đắp carbon đối với các chuyến bay quốc tế (CORSA). Theo CORSIA các quốc gia sẽ phải thực hiện Giám sát - Báo cáo - Thẩm tra (MRV) phát thải CO<sub>2</sub> từ các chuyến bay quốc tế hàng năm kể từ năm 2019. ICAO lấy năm 2019, 2020 là các năm tính đường cơ sở phát thải (sau đó do ảnh hưởng bởi đại dịch COVID-19 đường cơ sở được sử dụng bằng 85% phát thải của năm 2019), việc thực hiện bù đắp carbon theo CORSIA được tính từ năm 2021-2035 và được chia thành 2 giai đoạn chính: (1) Giai đoạn tự nguyện tham gia: Từ năm 2021-2026, trong đó giai đoạn 2021- 2023 là giai đoạn thí điểm, giai đoạn 2024-2026 là giai đoạn 1. (2) Giai đoạn bắt buộc tham gia (giai đoạn 2): Từ năm 2027-2035.

Theo thông tin trên website chính thức của ICAO, tới thời điểm 01/01/2024 đã có 126 quốc gia tham gia Corsia tự giai đoạn tự nguyện. Các quốc gia tham gia tự nguyện và có các yêu cầu hỗ trợ sẽ được ưu tiên theo chương trình hỗ trợ, xây dựng năng lực và đào tạo (ACT-CORSIA). Việc tham gia giai đoạn tự nguyện CORSIA giúp các quốc gia có thể tranh thủ sự hỗ trợ của ICAO và quốc gia thành

viên xây dựng năng lực thực hiện, và chuẩn bị cho việc phải thực hiện nghĩa vụ bù đắp carbon sau này.

**3. Về phía Bộ Giao thông vận tải Việt Nam và Cục Hàng không Việt Nam,** trong những năm vừa qua đã tích cực triển khai thực hiện các nhiệm vụ, yêu cầu theo CORSIA: Xây dựng và ban hành Thông tư số 22/2020/TT-BGTVT ngày 28/9/2020 Quy định quản lý nhiên liệu tiêu thụ và phát thải khí CO<sub>2</sub> từ tàu bay trong hoạt động hàng không dân dụng; Thực hiện MRV phát CO<sub>2</sub> đối với các chuyến bay quốc tế, báo cáo ICAO dữ liệu phát thải các năm 2019, 2020, 2021, 2022, 2023.

Các hãng hàng không Việt Nam là đối tượng chịu tác động trực tiếp từ việc thực hiện CORSIA bao gồm cả ở giai đoạn tự nguyện và bắt buộc. Việc tham gia Corsia từ giai đoạn tự nguyện sẽ khiến các hãng hàng không Việt Nam đứng trước nhiều thách thức, khó khăn.

Theo tính toán sơ bộ, với chi phí mua tín chỉ carbon để bù đắp cho lượng khí thải phát ra khi tham gia giai đoạn tự nguyện từ 1/1/2024 tới hết năm 2026 thấp nhất sẽ là hơn 13 triệu đô la Mỹ (với giá tín chỉ là 6USD) và cao nhất là hơn 92 triệu đô la Mỹ (với giá tín chỉ là 40 USD). Nếu tham gia giai đoạn tự nguyện từ 1/1/2025, thì trong năm 2025 Hãng hàng không quốc gia Việt Nam chi phí hết thấp nhất từ 4,6 triệu đô la tới cao nhất là 31 triệu đô la cho việc mua tín chỉ carbon (tương ứng với mức giá từ 6 USD cho tới 40 USD cho 1 tín chỉ). Trong năm 2026, các con số tương ứng sẽ là 5,6 triệu đô la và 37,5 triệu đô la.

Các con số như trên đã cho thấy những khó khăn, thách thức rất lớn về tài chính đối với các Hãng hàng không Việt Nam nếu như tham gia giai đoạn tự nguyện của Corsia sớm hơn dù chỉ 1 năm.

Việc tham gia CORSIA khá tốn kém đối với các hãng hàng không nên ICAO cũng đã chia ra các giai đoạn tự nguyện và bắt buộc để các hãng hàng không dần thích ứng với việc tham gia và một trong số đó, có nội dung rất quan trọng là gánh nặng về tài chính đối với các hãng hàng không.

Bên cạnh đó, việc tham gia Corsia tương đương với việc Nhà nước Việt Nam tham gia một hiệp định quốc tế, do đó đây không chỉ là trách nhiệm của các Hãng hàng không Việt Nam mà cần có sự chung sức, đồng lòng, hỗ trợ của các Bộ, ban ngành, cơ quan, đơn vị có liên quan trong và ngoài Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam để bảo đảm cho việc Việt Nam sẽ tham gia đúng với cam kết và trách nhiệm của một quốc gia có uy tín với bạn bè quốc tế, góp phần bảo đảm toàn vẹn chủ quyền của Việt Nam, an ninh, an toàn hàng không và lợi ích chính đáng của các Hãng hàng không Việt Nam.

Việc tham gia Corsia trong giai đoạn tự nguyện cũng cần đặt trong bối cảnh thực tiễn để có sự linh hoạt điều chỉnh phù hợp với chính sách đối ngoại chung của Đảng và Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

Tới thời điểm hiện tại, Hàng không Việt Nam đã thống nhất và dự kiến tham gia CORSIA giai đoạn tự nguyện từ ngày 01 tháng 01 năm 2026.

## **II. MỘT SỐ HÀNH ĐỘNG CỤ THỂ CỦA NHÀ NƯỚC VIỆT NAM**

**1. Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam đã ban hành Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020.**

2. Thủ tướng Chính phủ Việt Nam đã ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22 tháng 7 năm 2022 phê duyệt chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí metan và khí carbon của ngành giao thông vận tải trong đó với Ngành Hàng không dân dụng Việt Nam:

- Giai đoạn 2022 - 2030: (1) Thực hiện đồng thời toàn bộ các biện pháp tiềm năng của ngành hàng không để giảm phát thải CO<sub>2</sub>. Từ 2027 nghiên cứu sử dụng nhiên liệu thay thế để bổ sung một phần trong nhiên liệu hàng không. (2) Đến năm 2030, hoàn thiện hệ thống cơ sở dữ liệu về sử dụng năng lượng và tiêu thụ nhiên liệu của các doanh nghiệp hàng không.

- Giai đoạn 2031 - 2050: (1) Từ năm 2035: Sử dụng tối thiểu 10% nhiên liệu bền vững cho một số chuyến bay ngắn; 100% phương tiện chở khách và phương tiện khác trong sân bay đầu tư mới sử dụng điện, năng lượng xanh. (2) Từ năm 2040: Tất cả các phương tiện hoạt động trong khu bay sử dụng điện, năng lượng xanh (trừ các phương tiện đặc thù chưa sử dụng năng lượng điện). (3) Từ năm 2050: Chuyển đổi sử dụng 100% năng lượng xanh, nhiên liệu hàng không bền vững cho tàu bay để giảm tối đa lượng phát thải khí nhà kính. Tùy thuộc điều kiện công nghệ, lượng phát thải còn lại được thực hiện bằng cách bù đắp cac-bon để đạt phát thải ròng bằng “0”.

2. Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Kế hoạch hành động (kèm theo Quyết định 1679/QĐ-BGTVT ngày 22/12/2023 của Bộ trưởng Bộ GTVT) thực hiện Chương trình hành động của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí cac-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải, một số nội dung cụ thể liên quan tới ngành hàng không dân dụng như sau:

**Tới năm 2030:**

(1) Rà soát, đề xuất sửa đổi Luật Hàng không dân dụng Việt Nam, bổ sung nội dung: chuyển đổi phương tiện, trang thiết bị sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, nhiên liệu bền vững trong hoạt động hàng không dân dụng Việt Nam.

(2) Sửa đổi, bổ sung Thông tư quy định quản lý nhiên liệu tiêu thụ và phát thải CO<sub>2</sub> từ tàu bay trong hoạt động hàng không dân dụng, nội dung sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả đối với tàu bay

(3) Xây dựng quy định về sử dụng hiệu quả năng lượng cho tàu bay hoạt động tuyến nội địa.

(4) Xây dựng tiêu chuẩn/quy chuẩn đối với hệ thống năng lượng mặt trời tại cảng hàng không, sân bay đảm bảo an toàn hàng không.

(5) Xây dựng, quy định tiêu chí cho Cảng hàng không xanh.

(6) Xây dựng cơ chế, chính sách khuyến khích các phương tiện hoạt động trong khu bay sử dụng điện, năng lượng xanh.

(7) Xây dựng đề xuất mạng lưới hạ tầng sạc điện, cung cấp năng lượng xanh tại các cảng hàng không phù hợp quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc

(8) Thí điểm chuyển đổi một số Cảng hàng không hiện hữu sang Cảng hàng không xanh.

### **III. VỀ NHIÊN LIỆU HÀNG KHÔNG BỀN VỮNG VÀ CHÍNH SÁCH CỦA LIÊN MINH CHÂU ÂU VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG**

1. ICAO đã ban hành Hướng dẫn về nhiên liệu hàng không bền vững (Sustainable Aviation Fuel Guide) để thông báo cho các quốc gia thành viên ICAO về cách nhiên liệu hàng không bền vững có thể được triển khai để giảm phát thải CO<sub>2</sub> từ các hoạt động hàng không quốc tế. Hướng dẫn mô tả các lộ trình sản xuất nhiên liệu, hạn chế sử dụng, lợi ích về môi trường và các lợi ích khác, và quan điểm chính sách về việc sử dụng và phát triển SAF. Đồng thời ICAO cũng ban hành Khung toàn cầu về hàng không và nhiên liệu thay thế (Global Framework for Aviation and Alternative Fuels - GFAAF) là cơ sở dữ liệu trực tuyến để chia sẻ thông tin liên quan đến nhiên liệu hàng không bền vững.

Nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) theo các phân tích kỹ thuật do ICAO thực hiện được đánh giá là có tiềm năng lớn nhất trong việc giảm lượng khí thải CO<sub>2</sub> từ các hoạt động hàng không để đáp ứng cam kết của ngành hàng không phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050 của Hàng không thế giới và hàng không Việt Nam do các giải pháp khác như máy bay động cơ điện hiện tại chưa khả thi do mật độ năng lượng của loại pin tốt nhất hiện nay chỉ là 700wh/kg, trong khi đó Jet A1 là 12000 wh/kg; mua tín chỉ carbon về bản chất vẫn là thải carbon ra môi trường.

Hàng không thế giới có một mục tiêu đầy tham vọng, theo ước tính hiện tại, yêu cầu phải giảm 1,8 gigaton carbon vào năm 2050 - 65% lượng giảm đó dự kiến sẽ đến từ việc sử dụng SAF, với 19% không thể loại bỏ được sẽ được bù đắp bằng giao dịch carbon hoặc thu giữ carbon. Các công nghệ mới khác (bao gồm cả máy bay điện) dự kiến chỉ chiếm 13% tổng lượng giảm vào năm 2050.

Do đó, nhiên liệu hàng không bền vững là chủ đề mà các hãng hàng không có thể mong đợi sẽ dành nhiều sự chú ý. Một số dự án sản xuất SAF đã công bố có thể cho phép tiêu thụ 8 tỷ lít mỗi năm trên toàn thế giới vào năm 2025, mặc dù khoản đầu tư cần thiết để đạt 449 tỷ lít vào năm 2050 là rất lớn. Bên cạnh đó, giá thành của SAF rất cao, gấp từ 2 cho tới 6 lần nhiên liệu truyền thống JET A1 với nguồn cung hạn chế, hiện nay mới đáp ứng 0,1% nhu cầu của các hãng hàng không toàn cầu.

2. Đối với chính sách Refuel EU, theo quan điểm của EU, chính sách này được ban hành nhằm thúc đẩy việc sử dụng nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) ngày càng tăng như một công cụ mạnh mẽ nhất để giảm lượng khí thải CO<sub>2</sub> của hàng không. Biện pháp này là một phần của gói Fit for 55 của EU nhằm đạt được mục tiêu giảm phát thải 55% vào năm 2030.

Quy định này đặt ra yêu cầu đối với các nhà cung cấp nhiên liệu hàng không nhằm tăng dần tỷ lệ SAF pha trộn vào nhiên liệu hàng không thông thường được cung cấp tại các sân bay EU (2% tỷ lệ SAF tại các sân bay EU từ năm 2025; 70% Tỷ lệ SAF tại tất cả các sân bay EU từ năm 2050; 1,2% tỷ lệ nhiên liệu hàng không tổng hợp tại tất cả các sân bay EU từ năm 2030; 35% tỷ lệ nhiên liệu hàng không tổng hợp tại tất cả các sân bay EU từ năm 2050). Bên cạnh đó, nhiên liệu hàng không bền vững SAF theo tiêu chuẩn của Refuel EU cũng không có sự thống nhất với nhiên liệu hàng không bền vững SAF theo tiêu chuẩn của ICAO.

Những quy định này dự kiến sẽ có tác động rất lớn đến đến chi phí khai thác/giá vé và tính cạnh tranh của các hãng hàng không khai thác các chuyến bay trực tiếp giữa các khu vực EU và ASEAN (trong đó có Việt Nam) bên cạnh việc chi phí khi tham gia CORSIA.

Trên cơ sở đó, Singapore (quốc gia chủ trì hợp tác với EU trong ASEAN) đã đề xuất và triển khai một cuộc họp trực tuyến giữa các Trưởng nhóm Vận tải hàng không ASEAN (ATWG) của các nước ASEAN để trao đổi thông tin và thảo luận giữa các nước ASEAN về nội dung này vào ngày 10/9/2024.

Tại cuộc họp, đại diện của các Trưởng nhóm Vận tải hàng không ASEAN đã bàn và thống nhất một số nội dung, báo cáo lại các cấp có thẩm quyền của quốc gia xin ý kiến chỉ đạo thống nhất và gửi lại cho đại diện của Singapore, trên cơ sở đó, Singapore sẽ đại diện cho ASEAN trao đổi với EU tại Hội nghị lần thứ 2 Ủy ban chung ASEAN-EU được tổ chức tại Brussels (Bi) từ ngày 10- 11/10/2024.

**3. Chủ động nghiên cứu, nắm tình hình về chính sách liên quan tới phát triển bền vững trên thế giới nói chung và của EU nói riêng,** Cục HKVN đã nhiều lần trao đổi, họp bàn với các cơ quan, đơn vị liên quan về những khó khăn của các hãng hàng không Việt Nam khi tham gia giai đoạn tự nguyện của Corsia từ 01/01/2026 cũng như việc EU ban hành các chính sách mới về phát triển bền vững (trong đó, đặc biệt là chính sách Refuel EU) để thống nhất đề xuất, kiến nghị các giải pháp cụ thể với Nhà nước và các Bộ, Ngành liên quan.

Ngày 13/9/2024, Cục HKVN đã ban hành văn bản đề nghị các đơn vị, doanh nghiệp quan tâm đóng góp ý kiến cho Hội nghị ASEAN – EU về nội dung nêu trên. Ngày 4/10/2024, Cục HKVN đã tổ chức cuộc họp với các hãng hàng không Việt Nam, các cơ quan, đơn vị trong ngành để thống nhất phương án đề xuất, kiến nghị, trên cơ sở đó báo cáo Bộ GTVT để Bộ GTVT báo cáo Thủ tướng Chính phủ và Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà.

Ngày 5/10/2024, Thủ tướng Chính phủ ban hành văn bản số 7250/VPCP-CN về việc chính sách phát triển nhiên liệu hàng không bền vững truyền đạt ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà chỉ đạo các Bộ GTVT, Công thương báo cáo Thủ tướng Chính phủ về chính sách phát triển nhiên liệu hàng không bền vững (SAF) trong tháng 11/2024.

Ngày 09/10/2024, Cục HKVN đã báo cáo Bộ GTVT về việc tham gia Corsia của Hãng hàng không Việt Nam và khi EU áp dụng các chính sách mới về nhiên liệu bền vững. Báo cáo đã đề xuất nhiều chính sách cụ thể về việc tham gia CORSIA của Hãng hàng không Việt Nam nói chung và về nhiên liệu hàng không bền vững nói riêng.

Cục HKVN trân trọng cảm ơn các cơ quan báo chí, truyền thông đã luôn quan tâm, hỗ trợ, giúp đỡ đối với hoạt động của Ngành hàng không dân dụng Việt Nam trong những năm vừa qua và sẽ tiếp tục thông tin tới các Quý cơ quan trong những nội dung thông tin báo chí tiếp theo./.