

LỰA CHỌN MÔ HÌNH ĐỊNH GIÁ PHÁT THẢI CARBON DIOXIDE: KINH NGHIỆM TỪ EU VÀ KHUYẾN NGHỊ CHÍNH SÁCH VỚI VIỆT NAM

PHẠM HÙNG TIẾN

Trường Đại học Đại Nam

Dai Nam University

Email: Tienph@dainam.edu.vn

Ngày nhận bài: 27/5/2026

Ngày sửa bài: 15/6/2026

Ngày duyệt đăng bài: 28/6/2026

Tóm tắt:

Định giá phát thải carbon đang trở thành một trong những công cụ chính sách quan trọng nhằm thực hiện mục tiêu giảm phát thải carbon dioxide và hướng tới phát triển kinh tế bền vững. Trên cơ sở phân tích, đối chiếu giữa mô hình: Hệ thống thương mại phát thải (ETS) và mô hình thuế carbon dioxide, bài viết đánh giá thực trạng định giá phát thải carbon tại Việt Nam, từ đó đưa ra các khuyến nghị về lộ trình hoàn thiện hệ thống đo lường MRV (đo lường, báo cáo và thẩm định), cơ chế phân bổ hạn ngạch và khả năng kết hợp lưỡng hợp giữa 2 mô hình. Việc xây dựng một mô hình kết hợp tối ưu sẽ góp phần nâng cao hiệu quả cắt giảm khí nhà kính và hỗ trợ hiện thực hóa cam kết đạt phát thải ròng bằng "0" (Net Zero) vào năm 2050.

Từ khóa: định giá carbon, hệ thống thương mại phát thải (ETS), thuế CO₂, phát thải khí nhà kính, Net Zero.

Selecting a carbon dioxide emissions pricing model: Experience from the European Union and policy recommendations for Vietnam

Abstract:

Carbon pricing is becoming an important policy instrument for reducing carbon dioxide emissions and promoting sustainable economic development. This study compares two principal models: emissions trading systems and carbon taxes. Drawing on European Union experience, the study evaluates their operating mechanisms, advantages, limitations, and suitability for Vietnam. It also examines the current status of carbon pricing in Vietnam and identifies requirements concerning measurement, reporting, and verification, emissions allowance allocation, market governance, and regulatory capacity. The study recommends a phased roadmap for strengthening the national MRV system, establishing transparent allowance-allocation mechanisms, and considering a hybrid approach combining emissions trading with carbon taxation. An appropriately designed combined model could improve greenhouse-gas reduction efficiency, limit adverse economic impacts, and support Vietnam's commitment to achieving net-zero emissions by 2050.

Keywords: carbon pricing, emissions trading system, CO₂ tax, greenhouse-gas emissions, net zero.

1. Đặt vấn đề

Để ứng phó với biến đổi khí hậu và thiệt hại môi trường, các cơ chế giảm thiểu khí *carbon dioxide* (CO₂) là vô cùng thiết yếu, bởi hơn 80% sản lượng năng lượng toàn cầu hiện nay vẫn dựa trên nhiên liệu hóa thạch. Bằng cách áp dụng nguyên tắc người gây ô nhiễm phải trả tiền vào việc bảo vệ khí hậu, CO₂ sẽ được định giá nhằm tạo động lực cho các bên phát thải giảm lượng khí thải của họ. Mức giá này bao gồm quyền được phát thải CO₂ - thứ mà trước khi có thuế hoặc chứng chỉ phát thải thì không hề có giá trị kinh tế (ai cũng có quyền phát thải CO₂ không giới hạn). Sự can thiệp của Nhà nước là cần thiết để thị trường vận hành hiệu quả và buộc những bên phát thải CO₂ phải trả một mức giá hợp lý.

2. So sánh 2 mô hình định giá phát thải Carbon dioxide

Trong các cuộc thảo luận về mô hình định giá phát thải khí nhà kính, người ta phân biệt giữa hệ thống thương mại khí thải ETS, và thuế CO₂ (hoặc phí CO₂). Cả 2 mô hình này đều hướng tới yếu tố giá, nhưng khác nhau cơ bản về phương thức tiếp cận.

2.1. Hệ thống thương mại khí thải

Hệ thống thương mại khí thải hoạt động dựa trên nguyên tắc “*Cap and Trade*” (Giới hạn và Giao dịch). Trong một ETS, tổng lượng *carbon dioxide* được phép phát thải sẽ được ấn định (“*Cap*”). Đồng thời, các bước giảm dần tổng lượng này theo thời gian cũng được quyết định dựa trên mục tiêu giảm thiểu mang tính chính trị. Dựa trên tổng lượng này, các hạn ngạch phát thải (giấy phép) sẽ được phân phối cho bên phát thải, và họ có thể mua bán, trao đổi các hạn ngạch này với nhau trên một thị trường (“*Trade*”). Trong hệ thống thương mại khí thải Châu Âu (EU-ETS), khoảng 11.000 cơ sở sản xuất năng lượng và công nghiệp được quản lý và bắt buộc phải mua chứng chỉ phát thải (eurostat, 2025). Một chứng chỉ cho phép phát thải một tấn CO₂ (= 1 Giấy phép của Liên minh Châu Âu - *European Union Allowance*). Số lượng chứng chỉ phát thải có hạn và giảm dần hàng năm theo một tỷ lệ cố định.

Sự khan hiếm của “giấy phép phát thải” tạo áp lực buộc các bên gây ra khí nhà kính phải giảm hơn nữa lượng phát thải. Giả sử, nếu một doanh nghiệp công nghiệp thải ra ít CO₂ hơn mức quy định, họ có thể bán số chứng chỉ còn dư cho các thành viên khác trên thị trường. Ngược lại, nếu số hạn ngạch không đủ, họ phải giảm phát thải hoặc mua thêm chứng chỉ. Các thành viên tham gia EU-ETS có nghĩa vụ trước ngày 30/4 hàng năm phải nộp đủ số chứng chỉ tương ứng với lượng phát thải mà họ gây ra trong năm dương lịch trước đó; nếu không sẽ phải đối mặt với các khoản tiền phạt nặng.

Mức giá cho mỗi tấn CO₂ tiết kiệm được quyết định bởi cung và cầu trên thị trường chứ không do chính trị áp đặt. Việc điều tiết giá diễn ra thông qua chi phí cắt giảm cận biên khác nhau của từng doanh nghiệp. Chi phí cắt giảm cận biên là chi phí phát sinh do việc cắt giảm thêm lượng khí thải gây ô nhiễm. Nếu việc giảm lượng khí thải chỉ có thể đạt được với mức độ rất khó khăn, chi phí cắt giảm cận biên sẽ cao. Ngược lại, nếu lượng khí thải có thể được cắt giảm tương đối dễ dàng, chi phí cắt giảm cận biên sẽ thấp. Trường hợp doanh nghiệp có chi phí cắt giảm cận biên thấp, họ sẽ chủ động giảm phát thải và bán các chứng chỉ còn thừa. Ngược lại, những doanh nghiệp có chi phí cắt giảm cận biên cao sẽ chọn cách mua chứng chỉ thay vì đầu tư vào các biện pháp giảm phát thải vốn rất tốn kém đối với họ.

Ưu điểm lớn của hệ thống thương mại khí thải so với thuế CO₂ là luôn biết rõ lượng phát thải tối đa có thể chấp nhận được là bao nhiêu. Điều này đặc biệt quan trọng xét theo tác động môi trường lâu dài của CO₂ (thời gian tồn tại lâu của khí nhà kính trong khí quyển). Ngoài ra, ETS kết hợp được cả ưu điểm của quy định pháp lý lẫn tính hiệu quả kinh tế cao nhờ tác động khuyến khích và sự biến động giá cả. Việc áp dụng thương mại khí thải là một mô hình thân thiện với thị trường, vì tạo ra các tín hiệu khan hiếm thực sự thông qua việc hình thành giá trên thị trường.

Về cơ bản, mức giá sàn trong EU-ETS đi ngược lại nguyên tắc hình thành giá tự do trên thị trường.

Giá sàn có thể dẫn đến sự gia tăng chung của giá chứng chỉ, từ đó gây ra tình trạng thặng dư các chứng chỉ không được đấu giá. Những chứng chỉ này hoặc phải bị hủy bỏ (làm giảm mức trần - *Cap*), hoặc phải đưa vào quỹ dự trữ (điều này chỉ trì hoãn việc phát thải sang tương lai). Hơn nữa, mức giá sàn cao cũng đe dọa gây ra kịch bản dịch chuyển các ngành công nghiệp thâm dụng năng lượng ra nước ngoài; nếu họ chuyển sản xuất ra quốc gia khác, điều này có xu hướng làm tăng tổng lượng phát thải CO₂ trên toàn thế giới. Giá sàn cũng sẽ là một sự can thiệp khác của Nhà nước bằng một công cụ mà mức độ áp đặt rất khó định lượng chính xác; khác với mức trần dựa trên khối lượng của EU-ETS, mức giá sàn không thể được xác định chỉ dựa trên các mục tiêu chính sách khí hậu của EU.

Khi bắt đầu một ETS, cần quyết định cách thức các bên phát thải nhận hạn ngạch thông qua phân bổ ban đầu miễn phí hoặc thông qua đấu giá. Trong hệ thống EU-ETS, các chứng chỉ phát thải đầu tiên được cấp phát miễn phí thông qua cơ chế gọi là “*Grandfathering*” (Phân bổ dựa trên lịch sử phát thải). Điều này có thể khiến các doanh nghiệp ít chú ý hơn đến việc giảm phát thải trong giai đoạn đầu vì họ đã có sẵn một lượng giấy phép đủ dùng được cấp miễn phí dựa trên lượng phát thải quá khứ của họ. Thực tế, ngành công nghiệp thâm dụng năng lượng nhận được nhiều giấy phép miễn phí hơn lượng phát thải thực tế, họ sẵn sàng bán các chứng chỉ thừa này để thu lợi nhuận. Trong giai đoạn giao dịch thứ hai của EU-ETS, các chứng chỉ phát thải chỉ có thể có được thông qua mua bán.

EU-ETS đôi khi bị chỉ trích vì giá chứng chỉ quá thấp và hệ thống bị coi là vô hiệu. Có nhiều cách giải thích cho sự phát triển giá này: tăng trưởng kinh tế của EU trong giai đoạn (2008-2025) thấp hơn dự kiến, dẫn đến sản lượng công nghiệp thấp hơn và mức tiêu thụ điện giảm, khiến nhu cầu chứng chỉ ít đi. Ngoài ra, lượng điện từ năng lượng tái tạo được sản xuất ra nhiều hơn dự kiến. Để ứng phó với mức giá chứng chỉ thấp, EU đã thực hiện nhiều cải cách (như quyết định “*Backloading*” - trì hoãn đấu giá), rút bớt các chứng chỉ thặng dư khỏi thị trường và chuyển chúng vào Quỹ dự trữ ổn định thị trường nhằm cân bằng chênh lệch cung cầu.

Nhằm ứng phó với lượng phát thải ngày càng tăng, đặc biệt là trong lĩnh vực giao thông, việc mở rộng hệ thống EU-ETS là rất cần thiết. Từ năm 2012, việc tham gia vào EU-ETS là bắt buộc đối với các công ty trong các lĩnh vực (European Commission, 2024):

Sản xuất điện và nhiệt.

Các ngành công nghiệp tiêu thụ nhiều năng lượng, bao gồm nhà máy lọc dầu, nhà máy thép và sản xuất sắt, nhôm, kim loại, xi măng, vôi, thủy tinh, gốm sứ, bột giấy, giấy, bìa cứng, axit và hóa chất hữu cơ số lượng lớn.

Ngành hàng không: mọi hãng hàng không thực hiện các chuyến bay xuyên biên giới trong phạm vi châu Âu đều phải mua chứng chỉ.

Vận tải biển: cụ thể là 50% lượng khí thải từ các chuyến đi bắt đầu hoặc kết thúc bên ngoài EU và 100% lượng khí thải từ các chuyến đi giữa hai cảng EU và khi tàu ở trong các cảng EU.

Từ năm 2024, các cơ sở đốt rác thải sinh hoạt vượt quá một ngưỡng nhất định cũng phải giám sát và báo cáo lượng khí thải phát ra trong hệ thống EU ETS.

EU-ETS hiện tại là một hệ thống hạ nguồn (*Downstream-System*). Nghĩa là nghĩa vụ mua chứng chỉ thuộc về người trực tiếp tiêu thụ nguồn năng lượng hoặc bên phát thải trực tiếp (ví dụ trong ngành năng lượng là các nhà máy điện). Tuy nhiên, để tích hợp ngành giao thông và tòa nhà, họ phải được đưa vào một hệ thống thượng nguồn (*Upstream-System*), vì trên thực tế không thể áp đặt việc mua chứng chỉ suôi âm đối với từng hộ dân cư riêng lẻ. Trong một hệ thống thượng nguồn, nghĩa vụ mua chứng chỉ nằm ở các nhà nhập khẩu hoặc nhà sản xuất năng lượng thô; những đơn vị này trong ngành giao thông sau đó sẽ chuyển chi phí qua các nhà máy lọc dầu và trạm xăng để tính vào giá bán cho người tiêu dùng cuối cùng.

Chi phí giao dịch cho việc mua bán và giám sát trong hệ thống thương nguồn thấp hơn đáng kể vì số lượng thành viên thị trường có nghĩa vụ mua chứng chỉ ít hơn rất nhiều. Khi các tín hiệu giá được chuyển giao cho người tiêu dùng, gánh nặng tài chính đối với họ có thể tăng lên. Vì vậy, khi định giá CO₂ thông qua việc mở rộng EU-ETS, tổng gánh nặng của người tiêu dùng phải được lưu ý và cần được giảm bớt bằng cách cắt giảm các nghĩa vụ tài chính khác (đặc biệt là gánh nặng thuế và phí). Khi cải cách EU-ETS theo hướng giải pháp này, tổng số lượng chứng chỉ mới cũng như việc phân bổ ban đầu cho các thành viên thị trường mới tham gia cũng cần phải được thảo luận.

2.2. Thuế CO₂

Thuế CO₂ là một khoản phụ thu giá do Nhà nước quy định đối với hành vi gây phát thải khí nhà kính độc hại, nhằm mục đích định hướng hành vi. Khác với hệ thống thương mại khí thải, thuế không đảm bảo chắc chắn việc đạt được một mục tiêu giảm phát thải cụ thể nào đó. Mức giá cho việc phát thải một đơn vị CO₂ được xác định bởi luật pháp và được chuyển sang cho bên gây phát thải thông qua thuế đánh vào dầu mỏ, khí đốt hoặc điện. Do đó, loại thuế này sẽ gây tăng chi phí đối với các doanh nghiệp cũng như người tiêu dùng phát thải CO₂ trực tiếp hoặc gián tiếp dưới bất kỳ hình thức nào. Trong lĩnh vực giao thông, đi xe buýt, tàu hỏa cũng như đi ô tô cá nhân đều sẽ đắt đỏ hơn.

Để xác định thuế CO₂ theo nguyên tắc người gây ô nhiễm phải trả tiền, cần xác định mức độ thiệt hại trên mỗi đơn vị CO₂ thải ra để ước tính các chi phí liên quan đến tác động của việc phát thải CO₂. Mức thuế phải được xác định chính xác, bởi nếu quá thấp, bên gây ô nhiễm sẽ chấp nhận trả tiền thuế để tiếp tục thải ra nhiều khí nhà kính; nếu quá cao, chi phí ước tính sẽ lớn hơn mức cần thiết để giảm thiểu phát thải, điều này lại gây tác động tiêu cực đến người tiêu dùng cuối cùng.

Tại Thụy Sĩ, thuế CO₂ áp dụng song song với hệ thống thương mại khí thải quốc gia, và đánh vào các loại nhiên liệu sưởi ấm hóa thạch như dầu sưởi, khí đốt tự nhiên, than đá và dầu hỏa, nhưng không đánh vào nhiên liệu vận tải có nguồn gốc hóa thạch, như xăng và dầu diesel (BAFU 2026). Khoản thuế được tính toán riêng cho từng nguồn năng lượng dựa trên hàm lượng carbon tương ứng và phát sinh khi mua nhiên liệu. Theo đó, mức thuế có sự khác biệt giữa dầu sưởi hay khí đốt tự nhiên. Ngoài ra, luật pháp quy định mức thuế/phí tối đa không vượt quá 120 Francs cho mỗi tấn CO₂. Mức này được Hội đồng Liên bang xác định linh hoạt, nhưng phải luôn đạt được các mục tiêu trung gian đề ra về giảm phát thải; nếu không mức thuế/phí sẽ tự động tăng lên.

Một mặt, thuế CO₂ có tác dụng định hướng hành vi của doanh nghiệp và hộ gia đình thông qua mức giá cao hơn, mặt khác thuế cũng có thể thúc đẩy việc cải tiến công nghệ một cách chủ động: bằng cách áp dụng công nghệ mới giảm phát thải CO₂, doanh nghiệp sẽ phải nộp ít thuế hơn. Xét về khía cạnh kinh tế, thuế CO₂ không tạo ra sự khan hiếm đối với “giấy phép phát thải”. Ai có khả năng chi trả tiền thuế thì vẫn sẽ tiếp tục phát thải. Dù cơ quan quản lý luôn kỳ vọng rằng những người có thu nhập cao sẽ chịu gánh nặng lớn hơn từ thuế/phí CO₂, nhưng thực tế các hộ gia đình giàu có thường đã đầu tư trước vào các công nghệ sưởi ấm hoặc xây dựng hiện đại. Nhóm tác giả Heckendorf and Nienhaus (2019) cũng chỉ ra rằng, thuế CO₂ có tác động tái phân phối thu nhập rất lớn, đặc biệt gây bất lợi cho khu vực nông thôn.

Tác dụng định hướng hành vi cũng gia tăng, khi Nhà nước tăng các loại thuế tiêu thụ hiện hành, đặc biệt là thuế năng lượng. Hàng hóa tiêu thụ khi đó sẽ chính là các loại nhiên liệu hóa thạch mà khi đốt cháy sẽ thải ra CO₂. Thuế năng lượng có thể được bổ sung thêm một cấu phần giá CO₂ tương ứng với lượng phát thải CO₂ của từng loại nhiên liệu. Thuế năng lượng bao gồm các nguyên liệu hóa thạch (xăng, diesel, dầu hỏa, dầu sưởi, than sưởi và khí sưởi) gây ra phát thải CO₂ trong lĩnh vực giao thông và tòa nhà. Mức giá cho việc phát thải một tấn CO₂ khi đó sẽ do cơ quan quản lý ấn định và điều chỉnh khi cần thiết.

Khi áp dụng thuế CO₂, cần định nghĩa rõ ràng cách thức người tiêu dùng được giảm bớt gánh nặng ở các khía cạnh khác; ví dụ như giảm thuế điện xuống mức tối thiểu của châu Âu hoặc/và xóa bỏ phụ phí (EEG, 2024). Tại Thụy Điển, phần lớn các loại thuế năng lượng khác sẽ bị bãi bỏ, đồng thời cơ sở tính thuế được mở rộng. Một khả năng khác là hoàn trả lại nguồn thu bổ sung này của Nhà nước cho người dân. Tại Thụy Sĩ, 2/3 nguồn thu từ phí CO₂ được hoàn trả lại cho người dân dưới hình thức hỗ trợ phí bảo hiểm y tế và thông qua các quỹ bù trừ của bang (BAFU, 2023).

3. Thực trạng áp dụng mô hình hệ thống thương mại phát thải (ETS) và thuế Carbon tại Việt Nam

3.1. Thực trạng triển khai Hệ thống thương mại phát thải (ETS)

Việt Nam đang từng bước xây dựng khung thể chế cho việc hình thành thị trường carbon và áp dụng cơ chế định giá phát thải khí nhà kính theo hướng tiếp cận thị trường. Cơ sở pháp lý quan trọng nhất là Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 và Luật số 146/2025/QH15; Nghị định số 06/2022/NĐ-CP về giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô-dôn; và Quyết định số 232/QĐ-TTg năm 2025 của Thủ tướng Chính phủ về lộ trình phát triển thị trường carbon trong nước. Theo Quyết định số 232/QĐ-TTg, Việt Nam triển khai giai đoạn thí điểm thị trường carbon từ năm 2025 đến năm 2028 và dự kiến vận hành chính thức từ năm 2029 (Climate Policy Database, 2025).

Để chuẩn bị cho việc vận hành hệ thống ETS, Chính phủ đã yêu cầu các cơ sở phát thải lớn thực hiện kiểm kê khí nhà kính định kỳ. Theo Quyết định số 13/2024/QĐ-TTg, có 2.166 cơ sở phát thải khí nhà kính - ước tính chiếm khoảng 30% tổng lượng phát thải khí nhà kính quốc gia, thuộc diện bắt buộc kiểm kê trong năm 2024, tăng 254 cơ sở so với danh mục năm 2022. Trong đó có 1.805 cơ sở thuộc lĩnh vực công nghiệp và thương mại, 75 cơ sở giao thông vận tải, 229 cơ sở xây dựng và 57 cơ sở thuộc lĩnh vực tài nguyên và môi trường (Vietnam Journals Online, 2024). Các cơ sở này được yêu cầu thực hiện kiểm kê phát thải và báo cáo theo hệ thống MRV. Bên cạnh đó, theo lộ trình ETS được Chính phủ công bố, giai đoạn đầu sẽ tập trung vào 3 ngành có cường độ phát thải cao, gồm nhiệt điện, xi măng và thép. Các ngành này được dự báo sẽ chiếm khoảng 50% tổng lượng phát thải CO₂ của Việt Nam trong phạm vi điều chỉnh của hệ thống giao dịch hạn ngạch phát thải. Tuy nhiên, phần lớn hạn ngạch phát thải trong giai đoạn đầu vẫn được phân bổ miễn phí nhằm giúp doanh nghiệp thích nghi với cơ chế mới trước khi áp dụng các quy định chặt chẽ hơn về phát thải (Reuters, 2025).

Hệ thống ETS tại Việt Nam vẫn đang trong giai đoạn hình thành và chưa vận hành đầy đủ theo mô hình của Liên minh châu Âu. Những thách thức chủ yếu bao gồm chất lượng dữ liệu phát thải chưa đồng đều giữa các ngành, năng lực kiểm kê khí nhà kính của doanh nghiệp còn hạn chế, thiếu hụt đội ngũ chuyên gia thẩm định độc lập và hạ tầng kỹ thuật phục vụ giao dịch carbon chưa hoàn thiện (VnEconomy, 2024). Điều này cho thấy, hệ thống ETS ở Việt Nam hiện mới dừng ở mức độ xây dựng nền tảng thể chế và kỹ thuật hơn là một thị trường carbon hoàn chỉnh.

3.2. Thực trạng áp dụng thuế carbon

Việt Nam hiện chưa áp dụng thuế carbon theo đúng nghĩa của các công cụ định giá carbon trực tiếp (NetZero, 2026). Cho đến nay, hệ thống thuế quốc gia chưa có sắc thuế riêng đánh trên mỗi tấn CO₂ phát thải hoặc trên hàm lượng carbon chứa trong nhiên liệu hóa thạch. Thay vào đó, Việt Nam đang sử dụng các công cụ tài chính môi trường mang tính chất gián tiếp, nổi bật là thuế bảo vệ môi trường đối với xăng dầu. Theo Nghị quyết số 42/2023/UBTVQH15, mức thuế bảo vệ môi trường đối với xăng (trừ Ethanol) trong giai đoạn 2024 - 2026 được áp dụng ở mức 2.000 đồng/lít, dầu diesel 1.000 đồng/lít, dầu hỏa 600 đồng/lít và nhiên liệu bay 1.000 đồng/lít. Sắc thuế này được xác định theo đơn vị sản phẩm tiêu thụ (lít hoặc kilogram nhiên liệu) thay vì lượng khí CO₂ thực tế phát thải ra môi trường. Do đó, mức thuế phải nộp không phản ánh đầy đủ chi phí ngoại tác carbon và không tạo tín hiệu giá carbon rõ ràng cho doanh

ngành cũng như người tiêu dùng.

Mục tiêu của thuế bảo vệ môi trường hiện nay vẫn thiên về điều tiết ngân sách và quản lý tiêu dùng nhiên liệu hơn là thực hiện định giá carbon. Điều này được thể hiện qua việc Chính phủ nhiều lần điều chỉnh giảm hoặc miễn thuế bảo vệ môi trường đối với xăng dầu nhằm ổn định kinh tế vĩ mô và hỗ trợ doanh nghiệp trước biến động giá năng lượng. Chẳng hạn, năm 2024 mức thuế được giảm khoảng 50% so với khung thuế tối đa; thậm chí trong một số giai đoạn năm 2026, thuế bảo vệ môi trường đối với xăng dầu đã được tạm thời đưa về mức 0 đồng/lít để ổn định thị trường nhiên liệu. Những diễn biến này cho thấy công cụ thuế môi trường hiện hành chưa thực sự đóng vai trò là một cơ chế định giá carbon ổn định và dài hạn như các mô hình thuế carbon đang được áp dụng tại EU.

4. Khuyến nghị chính sách cho Việt Nam

Kết quả nghiên cứu cho thấy, mặc dù Việt Nam đã có những tiến triển đáng kể trong việc xây dựng khung pháp lý và chuẩn bị các điều kiện cần thiết cho vận hành thị trường carbon, quá trình triển khai vẫn đang đối mặt với nhiều thách thức liên quan đến chất lượng dữ liệu phát thải, năng lực quản lý của doanh nghiệp và mức độ hoàn thiện của hạ tầng thị trường. Trên cơ sở đó, một số khuyến nghị chính sách được rút ra như sau.

Thứ nhất, cần tiếp tục hoàn thiện hệ thống đo lường, báo cáo và thẩm định phát thải khí nhà kính (MRV) nhằm bảo đảm tính minh bạch và độ tin cậy của dữ liệu phát thải. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy chất lượng dữ liệu là nền tảng quyết định hiệu quả vận hành của thị trường carbon. Do đó, việc chuẩn hóa quy trình kiểm kê phát thải, xây dựng cơ sở dữ liệu quốc gia và nâng cao năng lực của các tổ chức thẩm định độc lập cần được xem là những nhiệm vụ ưu tiên trong giai đoạn đầu triển khai hệ thống ETS.

Thứ hai, cơ chế phân bổ hạn ngạch phát thải cần được thiết kế theo lộ trình phù hợp nhằm cân bằng giữa mục tiêu giảm phát thải và khả năng thích ứng của doanh nghiệp. Trong ngắn hạn, việc phân bổ miễn phí hạn ngạch có thể góp phần giảm áp lực chi phí đối với các ngành phát thải cao. Tuy nhiên, về dài hạn, việc từng bước mở rộng tỷ lệ đấu giá hạn ngạch sẽ góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế của hệ thống ETS, đồng thời tạo nguồn lực tài chính cho các chương trình chuyển đổi năng lượng và phát triển công nghệ carbon thấp.

Thứ ba, cần xem xét khả năng kết hợp hệ thống ETS với các công cụ định giá carbon khác nhằm mở rộng phạm vi điều tiết phát thải trong nền kinh tế. Mặc dù hệ thống ETS được đánh giá là phù hợp đối với các cơ sở phát thải quy mô lớn, song việc áp dụng cơ chế này đối với các nguồn phát thải phân tán như giao thông vận tải, tiêu dùng hộ gia đình hoặc doanh nghiệp quy mô nhỏ còn gặp nhiều khó khăn. Trong bối cảnh đó, việc nghiên cứu áp dụng thuế carbon đối với một số nhóm đối tượng phát thải có thể góp phần nâng cao hiệu quả tổng thể của hệ thống định giá carbon quốc gia.

Thứ tư, cần tăng cường các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong quá trình chuyển đổi sang mô hình sản xuất carbon thấp. Các biện pháp hỗ trợ có thể bao gồm ưu đãi tín dụng xanh, hỗ trợ đổi mới công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực và tư vấn kỹ thuật về quản trị phát thải. Điều này đặc biệt cần thiết đối với các doanh nghiệp vừa và nhỏ, vốn thường gặp nhiều hạn chế về nguồn lực tài chính và năng lực kỹ thuật khi tham gia các cơ chế định giá carbon.

Thứ năm, việc phát triển thị trường carbon trong nước cần được đặt trong mối liên hệ với các xu hướng quản trị carbon toàn cầu. Trong bối cảnh các cơ chế điều chỉnh carbon xuyên biên giới đang được nhiều nền kinh tế áp dụng, việc từng bước tăng cường khả năng liên thông giữa thị trường carbon Việt Nam với các thị trường carbon khu vực và quốc tế có thể góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu, đồng thời mở rộng cơ hội tiếp cận các nguồn lực tài chính phục vụ mục tiêu giảm phát thải (Vietnam Briefing, 2025)■

5. Kết luận

Kết quả nghiên cứu cho thấy, Việt Nam hiện chưa áp dụng thuế/phí carbon theo nghĩa đầy đủ, mà mới sử dụng các công cụ thuế môi trường mang tính gián tiếp đối với nhiên liệu hóa thạch. Hiện tại, hệ thống thương mại phát thải (ETS) được xác định là mô hình định giá carbon trung tâm trong chiến lược giảm phát thải quốc gia. Giai đoạn thí điểm ETS từ năm 2025 đến năm 2028 tập trung vào các ngành nhiệt điện, thép và xi măng, với phạm vi bao phủ khoảng 50% lượng phát thải CO₂ quốc gia, được xem là bước chuyển đáng kể từ mô hình quản lý môi trường truyền thống sang cơ chế thị trường. Tuy nhiên, hiệu quả của ETS trong giai đoạn đầu vẫn phụ thuộc đáng kể vào chất lượng hệ thống MRV, năng lực quản trị carbon của doanh nghiệp, cơ chế phân bổ hạn ngạch và mức độ hoàn thiện của hạ tầng thị trường.

Tên cơ sở đó, nghiên cứu cho rằng, Việt Nam nên tiếp tục lấy ETS làm công cụ định giá carbon chủ đạo, đồng thời nghiên cứu áp dụng thuế carbon đối với các lĩnh vực khó tham gia thị trường phát thải. Mô hình kết hợp giữa ETS và thuế carbon không chỉ phù hợp với xu hướng quốc tế mà còn góp phần nâng cao hiệu quả giảm phát thải, tăng cường năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và hỗ trợ thực hiện mục tiêu phát thải ròng bằng không vào năm 2050■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

- Chính phủ. (2022). Nghị định 06/2022/NĐ-CP ngày 7/1/2022 về giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô-dôn.
- NetZero. (2026). Thuế carbon và khung pháp luật về thuế carbon ở Việt Nam - thực trạng và kiến nghị. <https://netzero.vn/thue-carbon-va-khung-phap-luat-ve-thue-carbon-o-viet-nam-thuc-trang-va-kien-nghi/>
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội. (2023). Nghị quyết 42/2023/UBTVQH15 ngày 18/12/2023 về mức thuế bảo vệ môi trường đối với xăng dầu. <https://english.luatvietnam.vn/thue/resolution-42-2023-ubtvqh15-environmental-protection-tax-rates-applicable-to-petrol-oil-and-grease-286412-d1.html>
- VnEconomy. (2024). Lựa chọn quy mô phù hợp để vận hành thí điểm thị trường carbon. <https://vneconomy.vn/lua-chon-quy-mo-phu-hop-de-van-hanh-thi-diem-thi-truong-carbon.htm>
- BAFU. (2023). Verknüpfung der Emissionshandelssysteme Schweiz-EU. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klimapolitik/emissionshandel/verknuepfung-der-emissionshandelssystemeschweiz-eu.html>
- BAFU. (2026). Erhebung der CO₂-Abgabe auf Brennstoffen. <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/klima/fachinformationen/klimapolitik/co2-abgabe/erhebung-der-co2-abgabe-auf-brennstoffen.html>
- Climate Policy Database. (2025). Quyết định 232/QĐ-TTg về lộ trình phát triển thị trường carbon trong nước. <https://www.climatepolicydatabase.org/policies/decision-232qd-ttg>
- Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG). (2024). <https://www.cleanenergywire.org/factsheets/qa-how-will-germany-support-expansion-renewables-future>
- European Commission. Scope of the EU Emissions Trading System (EU ETS). https://climate.ec.europa.eu/eu-action/carbon-markets/eu-emissions-trading-system-eu-ets/scope-eu-ets_en
- Eurostat. Energy statistics - An overview. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Energy_statistics_-_an_overview
- Heckendorf, K., & Nienhaus, L. (2019). Die Klimasteuer. <https://www.zeit.de/2019/24/co2-steuer-soziale-gerechtigkeit-kohlendioxid-emissionen-umweltschutz-klimaziele>
- Reuters. (2025). Vietnam launches first phase of emissions trading scheme. <https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/vietnam-launches-first-phase-emissions-trading-scheme-2025-06-11/>
- Vietnam Briefing. (2025). Vietnam's Carbon Market Development: Objectives and Implementation Plan Under Decision 232. <https://www.vietnam-briefing.com/news/vietnams-carbon-market-development-objectives-and-implementation-plan-under-decision-232.html>
- Vietnam Journals Online. (2024). No. 3 (2024): English Edition III-2024. <https://vjol.info.vn/veae/issue/view/8497>