

Cơ chế điều chỉnh biên giới Carbon: Vấn đề nổi bật trong chuyển đổi sang kinh tế xanh toàn cầu

Trần Thị Thu Thủy¹, Nghiêm Tuấn Hùng²

Ngày nhận bài: 27/02/2026 | Ngày gửi phản biện: 04/3/2026 | Ngày duyệt đăng: 26/3/2026

Tóm tắt: Bài nghiên cứu phân tích Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon (CBAM) của EU như một bước ngoặt trong quá trình thể chế hóa kinh tế xanh toàn cầu. CBAM buộc hàng nhập khẩu chịu chi phí carbon tương đương sản phẩm nội khối, qua đó hạn chế rò rỉ carbon và thúc đẩy MRV theo chuẩn EU. Với Việt Nam, CBAM vừa tạo sức ép cạnh tranh cho các ngành xuất khẩu chủ lực như thép, xi măng, nhôm và phân bón, vừa mở ra cơ hội đổi mới công nghệ, xây dựng thị trường carbon và nâng cấp chuỗi cung ứng xanh trước giai đoạn thu phí chính thức từ năm 2026.

Từ khóa: CBAM, MRV, rò rỉ carbon, thương mại xanh, Việt Nam.

The EU's Carbon Border Adjustment Mechanism: A Key Driver of Global Green Economic Transition

Abstract: The study analyzes the European Union's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) as a turning point in the institutionalization of the global green economy. CBAM requires imports to bear carbon costs comparable to those of goods produced within the EU, thereby reducing carbon leakage and promoting EU-standard MRV. For Vietnam, CBAM creates competitive pressure for major export sectors such as steel, cement, aluminum, and fertilizers, while also opening opportunities for technological innovation, carbon market development, and greener supply-chain upgrading before the official fee phase begins in 2026.

Keywords: CBAM, MRV, carbon leakage, green trade, Vietnam.

1. Giới thiệu

Sự nổi lên của các chính sách kinh tế xanh trong những năm gần đây phản ánh một bước chuyển mang tính cấu trúc trong phát triển toàn cầu – từ mô hình tăng trưởng dựa vào khai thác tài nguyên sang mô hình gắn liền với mục tiêu trung hòa carbon và phát triển bền vững. Trong bối cảnh này, Cơ chế điều chỉnh biên giới carbon (CBAM) của Liên minh châu Âu (EU) nổi lên như một sáng kiến có tác động sâu rộng nhất, đánh dấu sự chuyển dịch từ cam kết khí hậu tự nguyện sang ràng buộc pháp lý trong thương mại quốc tế.

Mục tiêu nghiên cứu là phân tích CBAM như biểu tượng thể chế hóa kinh tế xanh toàn cầu, đánh giá tác động hệ thống đối với Việt Nam, đồng thời đề xuất chiến lược ứng phó cụ thể. Đối tượng nghiên cứu tập trung vào cơ chế CBAM theo Quy định EU 2023/956. Phạm vi nghiên cứu giới hạn về thời gian bao gồm giai đoạn chuyển tiếp CBAM 2023-2025 cùng triển vọng năm 2026; về nội dung chỉ phân tích thể chế carbon, thương mại xanh, đổi mới công nghệ mà không đi sâu vào Hệ thống Giao dịch phát thải ETS của EU. Tổng thể, nghiên cứu cung cấp khung lý thuyết thực tiễn cho chiến lược kinh tế xanh quốc gia trước thời điểm thu phí chính thức áp dụng.

¹ Viện Nghiên cứu Châu Âu và Châu Mỹ; Email: thuytr.83@gmail.com

² Tiến sĩ, Viện Nghiên cứu Châu Âu và Châu Mỹ; Email: tuanhung3110@gmail.com

2. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu này áp dụng phương pháp nghiên cứu định tính kết hợp phân tích tài liệu thứ cấp và so sánh trường hợp điển hình, phù hợp với mục tiêu khám phá bản chất thể chế và tác động hệ thống của CBAM đối với kinh tế xanh toàn cầu, đặc biệt là Việt Nam. Phương pháp định tính được chọn vì CBAM là một chính sách mới nổi, đòi hỏi phân tích sâu về cơ chế vận hành, ý nghĩa chính sách và các chiều kích đa tầng thay vì các mô hình định lượng đơn giản chưa có dữ liệu đầy đủ từ giai đoạn thu phí chính thức (năm 2026). Thêm vào đó, phương pháp phân tích nội dung tập trung ba chiều: (1) Định giá carbon như công cụ kinh tế; (2) Tích hợp thương mại-khí hậu; (3) Thúc đẩy đổi mới công nghệ.

3. Kết quả và thảo luận

3.1. CBAM như một bước ngoặt trong thể chế hóa kinh tế xanh toàn cầu

CBAM của EU là một sáng kiến chính sách quy mô lớn, mà còn bởi nó biểu hiện cho sự dịch chuyển toàn cầu từ các cam kết khí hậu mang tính tự nguyện sang ràng buộc pháp lý trong thương mại quốc tế. CBAM vừa là công cụ kỹ thuật để định giá phát thải, vừa là dấu mốc thể chế của một trật tự kinh tế mới, nơi thương mại, tài chính và khí hậu được gắn kết thành một cơ chế vận hành thống nhất.

Năm 2025 là thời điểm bản lề trong quá trình EU triển khai CBAM. Sau giai đoạn chuyển tiếp (2023–2025), các nhà nhập khẩu vào EU đã bắt đầu phải báo cáo lượng phát thải nhúng trong hàng hóa, và đến năm 2026, họ sẽ chính thức phải mua chứng chỉ carbon tương ứng với lượng phát thải đó (European Union, 2023a). Theo Ủy ban châu Âu (European Commission, 2025b), CBAM nhằm “đảm bảo rằng các sản phẩm nhập khẩu chịu cùng chi phí carbon với hàng hóa sản xuất trong Liên minh châu Âu”, qua đó ngăn hiện tượng “rò rỉ carbon” – tức là việc doanh nghiệp di dời sản xuất sang các nước có tiêu chuẩn khí hậu thấp hơn. CBAM còn khởi đầu cho làn sóng chính sách tương tự ở các nền kinh tế phát triển khác. Thực tế, kể từ khi CBAM được thông qua, Mỹ, Canada, Nhật Bản, Hàn Quốc và Anh đều nghiên cứu mô hình điều chỉnh biên giới carbon của riêng mình. Vì vậy, phân tích CBAM giúp nhận diện rõ hơn hướng đi của chính sách khí hậu toàn cầu: từ khuyến khích sang cưỡng chế, từ nội địa sang xuyên biên giới.

CBAM được xác định như biểu tượng của thể chế hóa kinh tế xanh được biểu hiện ở những lý do sau:

Thứ nhất, CBAM là cơ chế đầu tiên trên thế giới gắn tiêu chuẩn phát thải với quy tắc thương mại quốc tế, bổ sung một nguyên tắc mới – “trách nhiệm carbon”. Khi phát thải trở thành chi phí, năng lực cạnh tranh là khả năng đổi mới công nghệ và sử dụng năng lượng sạch. OECD (2025) nhận định rằng, “dù CBAM của EU nhằm tạo sân chơi bình đẳng giữa nhà sản xuất châu Âu và nhà sản xuất nước ngoài chịu giá carbon thấp hơn, tác động của nó sẽ vượt xa các ngành ban đầu nhắm đến”.

Thứ hai, CBAM là biểu hiện cụ thể của sự chuyển dịch quyền lực trong quản trị khí hậu toàn cầu khi buộc các quốc gia xuất khẩu sang EU phải thích ứng hoặc đối mặt với chi phí bổ sung. Điều này đồng nghĩa với việc chính sách khí hậu của một khu vực đang trở thành chuẩn mực quốc tế, khiến CBAM có thể được coi như là một sự khởi đầu của một “trật tự thương mại xanh”.

Thứ ba, CBAM đóng vai trò thúc đẩy hội tụ chính sách giữa khí hậu và thương mại, khiến hai lĩnh vực vốn tách biệt trước đây trở nên gắn bó chặt chẽ. Các doanh nghiệp xuất khẩu sang EU không chỉ cần tuân thủ quy định về chất lượng hay an toàn sản phẩm, mà còn phải chứng minh mức phát thải trong chuỗi sản xuất. Đây là một thay đổi căn bản trong cách vận hành của thương mại quốc tế.

Thứ tư, CBAM không chỉ là chính sách nội bộ của EU mà đã có tác động mang tính hệ thống đối với các nền kinh tế đang phát triển. Báo cáo của ECB (2026) chỉ ra rằng, CBAM sẽ ảnh hưởng tới các

nước có xuất khẩu lớn các sản phẩm thâm dụng năng lượng, như thép, xi măng, nhôm, và phân bón, khiến họ phải đầu tư mạnh vào công nghệ sạch và hệ thống đo lường phát thải. Việc này không chỉ làm tăng chi phí trong ngắn hạn, mà còn đặt ra yêu cầu cấp bách về thể chế và quản trị carbon. Tác động lan tỏa của CBAM có thể được xem là phép thử đối với khả năng thích ứng của hệ thống thương mại toàn cầu. Một mặt, cơ chế này tạo ra thách thức lớn đối với các nước có năng lực công nghệ hạn chế; mặt khác, nó mở ra cơ hội để họ thúc đẩy công nghiệp xanh, tham gia vào các chuỗi giá trị phát thải thấp và thu hút đầu tư bền vững.

Tiếp theo, CBAM kết tinh ba trụ cột của kinh tế xanh đương đại: (1) định giá carbon như công cụ kinh tế, (2) tích hợp mục tiêu khí hậu vào chính sách thương mại, và (3) thúc đẩy đổi mới công nghệ phát thải thấp. Trong các chính sách toàn cầu hiện nay, hiếm có cơ chế nào vừa hội tụ cả ba yếu tố này, lại vừa có khả năng tạo ra tác động trực tiếp đến hành vi của doanh nghiệp, chính phủ và thị trường tài chính.

Ngoài ra, CBAM có ý nghĩa thực tiễn đặc biệt. Việt Nam hiện là một trong những nước xuất khẩu thép, xi măng, nhôm và phân bón lớn vào EU – các sản phẩm đều nằm trong phạm vi điều chỉnh của CBAM. Cần nhanh chóng hoàn thiện áp dụng công nghệ giảm phát thải và thiết lập hệ thống MRV (Measurement, Reporting and Verification) (Hồ Thanh Hương & Trần Thị Thu Huyền, 2025), nếu không, hàng hóa Việt Nam có thể mất lợi thế cạnh tranh tại thị trường châu Âu khi cơ chế thu phí chính thức áp dụng. Việc phân tích CBAM vì vậy không chỉ nhằm nhận diện một xu hướng toàn cầu, mà còn để hiểu rõ hơn các yêu cầu mới đối với Việt Nam trong quá trình chuyển đổi sang kinh tế xanh. CBAM tạo sức ép để quốc gia này phải đẩy nhanh xây dựng thị trường carbon, ban hành chính sách định giá phát thải và tăng cường năng lực kiểm kê khí nhà kính. Ở cấp doanh nghiệp, CBAM buộc các nhà xuất khẩu phải công khai dữ liệu phát thải và đầu tư vào công nghệ sạch. Dù đây là thách thức lớn, nhưng đồng thời cũng là cơ hội để Việt Nam nâng cao tiêu chuẩn sản xuất, cải thiện hình ảnh “quốc gia xanh” và thu hút dòng vốn đầu tư xanh từ EU.

Như vậy, CBAM không chỉ là chính sách môi trường của một khu vực mà là biểu tượng của thời kỳ hậu toàn cầu hóa, khi các chuẩn mực về khí hậu và thương mại bắt đầu hội tụ. CBAM trở thành một ví dụ điển hình về sự chuyển đổi mang tính cấu trúc của trật tự kinh tế quốc tế, nơi thương mại, khí hậu và công nghệ cùng hội tụ để hình thành mô hình phát triển bền vững.

3.2. Tác động của CBAM đối với các nền kinh tế đang phát triển

CBAM ra đời cùng Thỏa thuận Xanh châu Âu (European Green Deal) với mục tiêu giảm thiểu rò rỉ carbon, đảm bảo rằng các hàng hóa nhập khẩu vào EU phải chịu chi phí carbon tương đương với hàng hóa sản xuất trong khối. Trong Báo cáo hướng dẫn triển khai CBAM 2025, Ủy ban châu Âu nhấn mạnh rằng cơ chế này đảm bảo công bằng khí hậu và duy trì tham vọng giảm phát thải của EU trong thương mại toàn cầu (European Commission, 2023b). Tác động của CBAM vượt ra ngoài phạm vi châu Âu, định hình lại cấu trúc thương mại, dòng vốn và tiêu chuẩn công nghiệp tại nhiều nền kinh tế đang phát triển.

Trong giai đoạn chuyển tiếp, doanh nghiệp xuất khẩu chỉ cần khai báo lượng phát thải nhúng, nhưng từ năm 2026 nghĩa vụ tài chính sẽ áp dụng đầy đủ. EU đang cân nhắc một số điều chỉnh kỹ thuật – như hoãn thời hạn nộp chứng chỉ CBAM lần đầu hoặc áp dụng ngưỡng miễn trừ cho lô hàng rất nhỏ – song bản chất nghĩa vụ chi phí carbon vẫn không thay đổi.

Đối với các nền kinh tế đang phát triển có cơ cấu xuất khẩu dựa vào các ngành thâm dụng năng lượng (thép, xi măng, phân bón, nhôm, điện, hydro), việc tuân thủ CBAM đòi hỏi đầu tư đáng kể để thiết lập hệ thống đo lường và báo cáo phát thải, thuê đơn vị kiểm định độc lập, và mua chứng chỉ carbon tương ứng. Các ngành thép và nhôm sẽ chịu tác động đáng kể vì CBAM có thể chiếm 15-20% giá thành

thép và 35-40% giá nhôm tương ứng (Elder, Hopkinson, Zhou, Arino, & Matsushita, 2025), làm suy giảm lợi thế cạnh tranh trong ngắn hạn. Dù phạm vi trực tiếp của CBAM chỉ chiếm khoảng 3 % tổng kim ngạch nhập khẩu EU, tác động lan tỏa có thể lớn hơn nhiều vì nó thúc đẩy doanh nghiệp và chính phủ tái cấu trúc chuỗi cung ứng theo hướng giảm phát thải.

Áp lực từ CBAM đang tái định hình dòng đầu tư toàn cầu. World Bank (2025) ghi nhận, 80 cơ chế định giá carbon đang hoạt động hoặc trong giai đoạn triển khai; vùng phủ của chúng đã bao trùm 28 % phát thải toàn cầu. Các nhà đầu tư quốc tế vì thế có xu hướng chuyển sang địa điểm sản xuất có hạ tầng năng lượng sạch và chính sách carbon ổn định hơn. Nếu không sớm thiết lập khung định giá carbon nội địa, nhiều nước đang phát triển có nguy cơ rơi vào tình thế “đánh thuế kép”: hàng xuất khẩu bị CBAM đánh thuế ở EU, trong khi trong nước lại chưa thu được nguồn thu nào để bù đắp cho chuyển đổi xanh.

Thêm vào đó, CBAM có thể khiến các chuỗi cung ứng bị “phân vùng khí hậu”, khi doanh nghiệp đa quốc gia chuyển bớt khâu sản xuất thâm dụng năng lượng sang các nước đã có chính sách carbon tương đương với EU (ví dụ: Canada, Nhật Bản, Hàn Quốc). Với những nền kinh tế phụ thuộc xuất khẩu nguyên liệu sơ chế, điều này đặt ra nguy cơ mất thị phần và việc làm trong ngắn hạn nhưng cũng mở ra áp lực phải hiện đại hóa công nghiệp.

3.3. Tác động công nghệ: động lực đổi mới và chuẩn hóa đo lường

CBAM không chỉ là một loại thuế biên giới mà là đòn bẩy thúc đẩy chuẩn mực quản trị carbon toàn cầu. Các nhà xuất khẩu sang EU phải áp dụng hệ thống đo lường – báo cáo – thẩm tra (MRV) tương thích chuẩn châu Âu, công bố dữ liệu phát thải và truy xuất nguồn gốc năng lượng sử dụng. Nếu không cung cấp dữ liệu được xác minh kịp thời, EU sẽ áp dụng giá trị phát thải mặc định dựa trên trung bình quốc gia cộng hệ số biên lợi nhuận (10% năm 2026, tăng đến 30% năm 2028), thường cao hơn 15-35% so với phát thải thực tế (European Commission, 2023). Điều này thúc đẩy quá trình số hóa và chuẩn hóa dữ liệu môi trường ở nhiều nước đang phát triển.

Yêu cầu MRV từ CBAM đang toàn cầu hóa chuẩn mực minh bạch carbon – lần đầu tiên tạo ngôn ngữ chung cho báo cáo phát thải trong thương mại quốc tế, biến dữ liệu carbon được xác minh thành “tiền tệ thương mại”. Các chính phủ vì thế phải đầu tư vào hệ thống dữ liệu, nâng cao năng lực thống kê và thành lập cơ quan giám sát phát thải cấp quốc gia. Những nước đi trước trong xây dựng hệ thống MRV chuẩn hóa – như Hàn Quốc, Nam Phi, Chile – đang có lợi thế vì có thể chứng minh phát thải thấp và giảm nghĩa vụ CBAM.

Ở cấp độ doanh nghiệp, CBAM kích thích đầu tư vào công nghệ giảm phát thải và hiệu quả năng lượng. Nhiều tập đoàn thép và nhôm lớn ở Ấn Độ và Đông Nam Á đã bắt đầu chuyển sang sản xuất bằng năng lượng tái tạo hoặc hydro xanh để giảm “dấu chân carbon”. Zhao & Wang (2026) cho biết, nhiều nhà sản xuất châu Á đang tăng tốc đầu tư vào hệ thống đo lường phát thải chuẩn EU nhằm tránh nguy cơ bị áp giá mặc định cao khi CBAM chính thức thu phí từ 2026. Tuy nhiên, các doanh nghiệp vừa và nhỏ thường thiếu vốn đầu tư vào thiết bị xanh và không tiếp cận được nguồn tín dụng ưu đãi. Do đó, UNDP (2025) khuyến nghị thiết lập quỹ chuyển đổi công nghiệp xanh để hỗ trợ nước đang phát triển thích ứng CBAM thông qua giá carbon nội địa và MRV cải tiến, sử dụng doanh thu CBAM cho các nước phương Nam.

3.4. Tác động thể chế: hình thành khung quản lý carbon và chuẩn mực thương mại mới

CBAM đang thúc đẩy sự hội tụ thể chế giữa chính sách khí hậu và thương mại. Nhiều nước xuất khẩu chủ chốt vào EU đang xây dựng cơ chế định giá carbon trong nước để chứng minh mức độ tương đương và giảm nghĩa vụ CBAM (Cornago & Berg, 2024). Đây là bước chuyển từ cam kết tự nguyện sang ràng buộc pháp lý, khi các chuẩn phát thải trở thành tiêu chí thương mại quốc tế.

Mặc dù nhiều nước phát triển ủng hộ CBAM, một số nước đang phát triển đã bày tỏ quan ngại tại Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) rằng, cơ chế này có thể vi phạm nguyên tắc không phân biệt đối xử (WTO, 2025). Tuy nhiên, ODI (2025) đánh giá rằng, các tranh chấp này sẽ khó đảo ngược xu thế, vì CBAM đã trở thành một phần của trật tự thương mại xanh toàn cầu (Cornago & Berg, 2024). Đồng thời, EU đang đẩy mạnh ngoại giao định giá carbon với hơn 30 quốc gia để hợp tác phát triển thị trường carbon và thống nhất chuẩn MRV (European Commission, 2025a). Việc chuẩn hóa MRV và định giá carbon sẽ góp phần xây dựng “ngôn ngữ chung” cho kinh tế xanh, nâng tính minh bạch và độ tin cậy trong chuỗi cung ứng. Tuy nhiên, với các nước thiếu hạ tầng dữ liệu và thể chế, áp lực thực thi CBAM có thể tạo ra “rào cản xanh mới”, làm gia tăng khoảng cách giữa quốc gia giàu và nghèo.

Nhìn tổng thể, CBAM là một cơ chế hai chiều: thách thức về ngắn hạn nhưng mang tiềm năng chuyển đổi dài hạn. Trong ngắn hạn, các nước đang phát triển sẽ chịu chi phí tuân thủ lớn và rủi ro mất thị phần xuất khẩu; nhưng về dài hạn, CBAM tạo động lực thể chế hóa hệ thống quản lý carbon, thúc đẩy đổi mới công nghệ và tăng cường hợp tác khí hậu. Theo European Commission (2025b), Báo cáo Đánh giá Điều 30 (Article 30 Review) năm 2025 tổng kết kinh nghiệm giai đoạn chuyển tiếp và đề xuất mở rộng CBAM sang các ngành hàng khác sau 2026, cho thấy cơ chế này đang trở thành phần cốt lõi của trật tự thương mại toàn cầu.

Từ góc độ chính sách, CBAM không chỉ là một biện pháp môi trường mà là công cụ định hình mô hình phát triển mới, nơi năng lực quản trị carbon và công nghệ xanh trở thành yếu tố cạnh tranh cốt lõi. Nếu các nước đang phát triển chủ động thiết lập hệ thống MRV, giá carbon nội địa, và chính sách hỗ trợ doanh nghiệp xanh hóa sản xuất, họ có thể biến thách thức CBAM thành cơ hội thúc đẩy chuyển đổi bền vững. Ngược lại, nếu phản ứng chậm, những nước này có thể bị gạt khỏi chuỗi giá trị toàn cầu có tiêu chuẩn cao về môi trường – tương tự như việc mất vị thế trong cuộc cách mạng công nghiệp xanh hiện nay.

4. Kết luận

CBAM không chỉ là cơ chế điều chỉnh biên giới carbon của EU mà thực sự là biểu tượng thể chế hóa kinh tế xanh toàn cầu năm 2025, đánh dấu sự chuyển dịch cấu trúc từ thương mại tự do sang thương mại carbon-định giá. Cơ chế này tạo ra “cú sốc thể chế” ba chiều: định giá phát thải như công cụ kinh tế bắt buộc, tích hợp tiêu chuẩn khí hậu vào quy tắc WTO, và thúc đẩy đổi mới công nghệ xanh trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Đối với các nước đang phát triển như Việt Nam, CBAM tạo “bẫy kép”: mất lợi thế cạnh tranh ngắn hạn nhưng cũng là cơ hội để Việt Nam thiết lập thuế carbon quốc gia, hệ thống MRV chuẩn EU trước năm 2026, tham gia chuỗi giá trị phát thải thấp và thu hút FDI xanh từ châu Âu. Việt Nam cần chiến lược cấp quốc gia: (1) Ban hành Nghị định MRV; (2) Thí điểm thuế carbon các ngành xuất khẩu EU; (3) Đàm phán công nhận tương đương CBAM trong EVFTA. Thời điểm năm 2025 là “thời điểm không thể đảo ngược” – ứng phó hôm nay quyết định vị thế Việt Nam trong kinh tế xanh toàn cầu ngày mai.

Tài liệu trích dẫn

1. Cornago, E., & Berg, A. (2024, Dec 3). Learning from CBAM's transitional phase: Early impacts on trade. *Policy brief*. Retrieved from Centre for European Reform: <https://www.cer.eu/publications/archive/policy-brief/2024/learning-cbams-transitional-impacts-trade>
2. ECB. (2026). The EU's CBAM: implications for member states and trading partners. *Working Paper Series No. 3177*. Retrieved from https://www.ecb.europa.eu/pub/pdf/scpwps/ecb_wp3177~c5feb7f15a.en.pdf?9b88c39c3c1842b6deda7f1f1ab8443c

3. Elder, M., Hopkinson, S., Zhou, X., Arino, Y., & Matsushita, K. (2025, Feb). *Implications of the EU's Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) for ASEAN: An Argument for More Ambitious Carbon Pricing*. Retrieved from IGES Policy Brief: https://www.iges.or.jp/en/publication_documents/pub/policy/en/14054/ASEAN+CBAM+policy+brief-published.pdf
4. European Commission. (2023a). *Default values for determining embedded emissions during the CBAM transitional period*. Retrieved from Taxation and Customs Union: <https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2023-12/Default%20values%20transitional%20period.pdf>
5. European Commission. (2023b). *Guidance document on CBAM implementation for installations*. Retrieved from Taxation and Customs Union: <https://taxation-customs.ec.europa.eu/system/files/2023-12/Guidance%20document%20on%20CBAM%20implementation%20for%20installation%20operators%20outside%20the%20EU.pdf>
6. European Commission. (2025a). *Stronger EU climate diplomacy: Expanding carbon pricing worldwide*. Retrieved from https://climate.ec.europa.eu/document/download/c0c294d3-89ff-4770-aa5b-a2afcfcdfc7_en
7. European Commission. (2025b). *CBAM Article 30 Review Report: Transitional phase assessment*. Retrieved from Taxation and Customs Union: https://taxation-customs.ec.europa.eu/document/download/3903da9d-44fd-4508-8915-f27ef25fe033_en
8. European Parliament and Council of the European Union. (2023, May 16). *Regulation (EU) 2023/956 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 establishing a carbon border adjustment mechanism (Text with EEA relevance)*. Retrieved from Official Journal of the European Union: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/956/oj>
9. Hồ Thanh Hương & Trần Thị Thu Huyền. (2025). *Cơ chế định giá carbon của EU và hàm ý chính sách cho hệ thống ngân hàng - tài chính Việt Nam*. Retrieved from Tạp chí Ngân hàng: <https://tapchinganhang.gov.vn/co-che-dinh-gia-carbon-cua-eu-va-ham-y-chinh-sach-cho-he-thong-ngan-hang-tai-chinh-viet-nam-16669.html>
10. OECD. (2025, Mar 21). *EU Carbon Border Adjustment Mechanism: What is it, how does it work and what are the effects?* Retrieved from <https://www.oecd.org/en/blogs/2025/03/eu-carbon-border-adjustment-mechanism-what-is-it-how-does-it-work-and-what-are-the-effects.html>
11. Schimitz, K. (2025, Dec 4). *CBAM: Turning verified carbon data into a currency of trade*. Retrieved from AllocNow: <https://www.allocnow.com/post/cbam-carbon-data-trade>
12. UNDP. (2025). *Turning climate ambition into action: Insights from the UNDP's accelerator decarbonisation*. Retrieved from <https://www.undp.org/policy-centre/singapore/blog/turning-climate-ambition-action-insights-undps-accelerator-decarbonisation>
13. World Bank. (2025). *State and Trends of Carbon Pricing 2025*. Retrieved from <https://openknowledge.worldbank.org/bitstreams/152de0c2-e2be-49d6-aec1-3be8ebad4f74/download>
14. WTO. (2025, May 19). *Russia initiates WTO dispute regarding EU's carbon border adjustment and emissions trading*. Retrieved from https://www.wto.org/english/news_e/news25_e/ds639rfc_19may25_e.htm
15. Zhao, X., & Wang, X. (2026, Jan 13). *New EU Carbon Tax Puts Chinese Steelmakers to the Test*. Retrieved from Caixin Global: <https://www.caixinglobal.com/2026-01-13/new-eu-carbon-tax-puts-chinese-steelmakers-to-the-test-102403339.html>