

SECTION B. OUTCOME OF THE CONSULTATION PROCESS

B.1. Assessment of comments received

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
	From Public Surveys before 01 February 2026	
Methodology – Assumptions about market absorption capacity	To achieve growth, VF should thoroughly research the preferences of Vietnamese consumers.	VinFast is currently conducting a market survey. The survey opened on 1st Feb 2026 and will close on 28th Feb 2026. The project team will provide the results as soon as possible. - Assumptions applied to the project: + Switching from other motorcycles: 85% of customers + Conversion from cars: 5% of customers + Switching from walking or cycling: 5% of customers After R&D, VinFast electric vehicles have reduced costs after 3-5 years on the market, making them no longer prohibitively expensive or inaccessible.
	Optimize the selling price of electric motorcycles and electric cars to encourage more people to switch vehicles.	
	Software updates and improvements could be implemented. Currently, the key concern for customers is the vehicle's reliability.	
	Stricter requirements are needed to ensure quality products for consumers.	
	The price of VinFast electric motorcycles is still high, and battery charging time remains an issue for some users.	
Waste battery	Recycling batteries involves repurposing cells that are no longer sufficient to power the vehicle but are still effective for other purposes.	VinFast has implemented a robust collection and recycling program for batteries, accumulators, and tires in strict accordance with national regulations and its

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
managemen t	Solutions for disposing of batteries after they are no longer usable and the potential for future battery technology development.	official registered recycling plans. Compliance is maintained through annual recycling performance reports submitted to the Ministry of Agriculture and Environment. In addition, VinFast has established strategic partnerships with global industry leaders such as Li-Cycle (Canada) and BatX Energies (India) to facilitate the recovery of precious metals from end-of-life vehicle batteries. This collaboration aims to create a closed-loop, sustainable battery value chain. These initiatives directly support the circular economy by reducing reliance on primary mineral extraction, minimizing environmental footprints, and strategically enhancing long-term battery production capacity.
	VinFast needs to research and implement a process for collecting electric motorcycles with batteries for old, damaged vehicles that the community no longer needs for centralized disposal as soon as possible.	
	Need a method for handling the surplus of batteries that are replaced due to damage, expiration, etc., in order to protect the environment.	
	Research efforts are needed to publish new inventions related to recycling/new manufacturing of electric vehicle batteries, focusing on reducing pollution with recycled batteries and lowering replacement costs. This will reassure the public about the acceptance of electric vehicles and avoid the sentiment of replacing this product with another that will have a more severe environmental impact in the future.	
	I am concerned about whether recycling batteries will have a significant impact on the environment.	
	Implement systematic and transparent solutions for recycling or disposing of used batteries. This will build	

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
	consumer trust and motivate customers towards a greener future.	
Mechanism for converting gasoline-powered vehicles to electric vehicles.	I am concerned about ensuring a fair transition for people when switching from gasoline-powered motorcycles to electric motorcycles.	VinFast actively participates in consultations and provides feedback on government regulations and policies aimed at promoting and encouraging the use of environmentally friendly vehicles and green and clean energy. VinFast customers and V-Green charging station system users can indirectly benefit through promotional programs such as "trade in your ICE vehicle for an electric vehicle," or free charging until mid-2027 or longer.
	There should be a mechanism to share tangible benefits (cash incentives, free charging, additional transportation services, etc.) to users to stimulate demand for the product.	
	The use of electric vehicles should be encouraged in more practical ways to protect the environment, for example, by proposing reductions in service fees and taxes for electric vehicles.	
	The government should provide financial support to help people switch to electric vehicles.	
	VinGroup should have a policy of sharing benefits with electric vehicle users to encourage more people to switch to electric vehicles.	
	Continuous improvement and upgrading of products are needed to meet the increasingly high demands and tastes of the market. The professionalism and skills of service workshops should be regularly enhanced.	

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
Training	Currently, with the rapidly increasing number of electric vehicles sold on the market, there is still a shortage of highly skilled technicians for vehicle repair, resulting in lengthy repair and maintenance times. Therefore, more training is needed to supplement the workforce at service workshops.	VinFast has in-place plans for advanced skills training and professional development for employees. Central to this strategy is a robust academic partnership network, with VinFast collaborating with 30 universities and colleges to develop a specialized pipeline of electrical engineers and technical experts (public Memorandum of Understanding on 12 January 2026).
	From Public Surveys after 01 February 2026	
Financial benefits	I have a question instead, in the Project Design Information document Section 7-Target End-Users, it is mentioned that End-users will benefit directly from lower operating costs. Could you explain on how the mechanism would be? Thank you.	By avoiding the use of automotive fossil fuels, users reduce their susceptibility to fluctuating gasoline prices. The program promotes the use of clean energy in transportation, which is generally more cost-efficient per kilometer than traditional fuel. VinFast EV servicing and charging ecosystem ensures that maintenance is accessible and integrated into the local economy, which helps keep long-term repair costs stable.
	If Vingroup generates income from the project, they should also have a program to support electric vehicle users.	VinFast always actively participates in consultation activities and comments on State regulations and policies to promote and encourage the use of

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
		environmentally friendly means of transport, using green energy and clean energy. VinFast customers and V-Green charging station system users can indirectly benefit through promotional programs such as "trade in your ICE vehicle for an electric vehicle," or free charging until mid-2027 or longer.
	Distributing carbon credits to users.	Regarding carbon credit ownership, legal title to the generated emission reductions belongs strictly to the Project Developer (Vingroup/VinFast) as the implementing entity. While electric vehicle users generate the baseline displacement, carbon rights are contractually transferred to the developer through the user terms of service accepted by participating users. It establishes the assignment of the environmental attributes and associated carbon credit rights arising from the operation of eligible electric vehicles. End-users and V-Green charging network customers receive indirect financial allocation through corporate incentives, including internal combustion engine (ICE) trade-in credits and subsidized charging structures

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
		extending through at least mid-2027. In addition, users will directly benefit from lower operating costs, improved air quality, and modern transportation solutions.
	We would like to invite Vingroup to participate in our existing Southeast Asia electric vehicle charging station carbon credit program. The project has been successfully registered on Verra and is currently integrating other charging station owners into the program.	We've noted your request and will contact you back.
Mechanism for converting gasoline-powered vehicles to electric vehicles.	In addition, there needs to be enforcement action from government agencies to expedite the transition from gasoline-powered to electric vehicles.	Vinfast regularly participates in the consultation processes of the formulations of rules and regulations for promoting adoption of ecofriendly vehicles, using green and clean energy. In May 2025, Vingroup and MAE signed MoU on managing and improving urban air quality and promoting green growth. Regarding greenhouse gas emission reduction and carbon market development, the two sides will collaborate on researching international experiences in carbon market operation mechanisms, carbon credit creation methods, methodologies for integrating greenhouse gas emission

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
		inventories and air pollution emission inventories, and leveraging monitoring data and modern technologies to optimize environmental management.
Safety	The issue of safety in electric charging systems needs to be studied.	The technology used in electric vehicle batteries is specifically designed to ensure safety. Unlike gasoline, which ignites instantly upon contact with a spark or flame, lithium-ion batteries require time to reach the necessary temperature for ignition. Meanwhile, the battery system in electric vehicles is protected by a thick metal casing to minimize this risk. Furthermore, the battery pack in an electric vehicle is a collection of numerous individual modules to cut off power to its components, reducing the risk of fire and explosion. Beyond the hardware, electric vehicles are also ensured safety by software. The battery thermal management system (BTMS) will stop charging if the battery temperature reaches 55 °C.
	From Official Dispatches and Response Letters	
Methodology - Indirect emissions through the power grid	Request to fully identify indirect emissions through electricity consumption from the national power grid.	Gold Standard's credit generation method takes into account greenhouse gas emissions through electricity consumption from the national power grid. The grid emission factor has been taken into account

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
Methodology - Assumptions from specification s	Clarify the input assumptions (average travel distance, power consumption rate, applicable grid emission factor, and alternative scenarios for internal combustion engine vehicles, number of replacement vehicles, etc.).	- Average distance traveled: 11,933.34 km/year - Power consumption: According to technical specifications, tested and published through the energy label of each vehicle model. - Grid emission factor: 0.6592 tCO₂/MWh (national grid emission factor in 2023, published by the Department of Climate Change). - Alternative scenario: 1 electric motorcycle replaces 1 corresponding internal combustion engine motorcycle. - Number of replacements: + 2025: 500,000 vehicles + 2026: 1,000,000 vehicles + 2027: 1,500,000 vehicles + 2028: 2,000,000 vehicles + 2029: 2,000,000 vehicles
Methodology – Assumptions about market absorption capacity	Provide specific replacement ratios for gasoline (e.g., does one gasoline-powered motorcycle sold actually replace one internal combustion engine motorcycle, or is it merely a supplementary means of transportation) and provide survey data and assessments of user behavior to demonstrate that gasoline-powered	VinFast is currently conducting a survey and will have the results as soon as possible. - Assumptions applied to the project: + Switching from other motorcycles: 85% of customers + Conversion from cars: 5% of customers

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
	vehicles are actually being phased out or their usage frequency reduced.	+ Switching from walking or cycling: 5% of customers
Waste battery management	Add a plan for managing, recovering, and recycling batteries after their lifespan ends .	VinFast has implemented the collection and recycling of batteries, accumulators, and tires in accordance with regulations and registered recycling plans, and has reported the recycling results annually to the Ministry of Agriculture and Environment. In addition, VinFast has also strategically partnered with companies such as Li-Cycle (Canada) and BatX Energies (India) to recycle and recover precious metals from vehicle batteries after their lifespan. This collaboration aims to establish a closed and sustainable battery value chain, contributing to the circular economy, reducing dependence on mineral extraction, minimizing environmental impact, and enhancing battery production capacity.
	The management, collection, and disposal of discarded batteries must be carried out in accordance with legal regulations.	
	Concerns about the enormous amount of discarded batteries in the future are raised; Vingroup is required to calculate a comprehensive disposal solution to protect the environment.	
	Research into battery reuse solutions is needed to improve environmental protection efficiency.	
	In the future, along with the rollout of electric vehicles by Vingroup and other electric vehicle manufacturers, it may lead to a high increase in the number of electric vehicles; along with that, the amount of discarded batteries will be very large, posing a risk of negative impacts on the environment. Therefore, the Group	

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
	needs to calculate effective solutions to handle this issue, in order to contribute to environmental protection and meet the greenhouse gas emission reduction goals that the projects have set out.	
	Request for specific managing batteries and disposing of discarded batteries at the end of their lifespan.	
Carbon Credit Project development procedure	It is necessary to ensure compliance with regulations regarding the content, process, and procedures for project implementation, the contribution rate to the national NDC target, and reporting to the relevant ministry and the Ministry of Agriculture and Environment on the sale of international carbon credits. Since the project is currently in the consultation phase, Vingroup is requested to continue completing the documentation and fully comply with all legal requirements under the 2020 Environmental Protection Law.	Following Decree No. 112/2026 , the CME is subject to an annual report on carbon credit activities with Ministry of Agriculture and Environment to ensure all credit issuances align with the Environmental Protection Law 2020 and contribute directly to the National NDC target under the Paris Agreement.
	Vingroup is requested to cooperate closely with specialized agencies (Department of Industry and Trade, Department of Construction) and local authorities during the implementation process.	Vingroup acknowledges and agrees with the recommendation to closely coordinate with relevant authorities during project implementation. To facilitate engagement with local authorities at the provincial,

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
	When implementing the project locally, Vingroup needs to work with relevant departments (Construction, Industry and Trade, Finance, etc.) and local authorities at the ward and commune levels to reach consensus on related issues.	district, and commune levels, Vingroup has initiated communication with the Provincial People's Committees (PPCs) in the project areas. Through the PPCs, Vingroup will coordinate with relevant specialized agencies, including the Departments of Industry and Trade, Construction, Finance, and other competent authorities, as appropriate. During project implementation, Vingroup will continue to work closely with local authorities and relevant government agencies to ensure alignment on project-related matters, facilitate effective implementation, and address any issues arising during project operation.
Mechanism for converting gasoline-powered vehicles to electric vehicles.	Policies are needed to attract organizations and individuals to invest and encourage people to switch to electric vehicles. It is important to be aware of the traffic safety issues that may arise when people switch from traditional vehicles to electric vehicles.	VinFast always actively participates in consultation activities and comments on State regulations and policies to promote and encourage the use of environmentally friendly means of transport, using green energy and clean energy. In May 2025, Vingroup and MAE signed MoU on managing and improving urban air quality and promoting green growth. Regarding greenhouse gas emission reduction and carbon market development, the two sides will collaborate on researching

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
		international experiences in carbon market operation mechanisms, carbon credit creation methods, methodologies for integrating greenhouse gas emission inventories and air pollution emission inventories, and leveraging monitoring data and modern technologies to optimize environmental management.
	From Physical Consultation Meeting on 10 February 2026	
Category A - Online	Has Vingroup calculated the amount of carbon credits generated from this project? What is the potential for selling carbon credits from electric vehicles, in your opinion?	The forecasted credit calculation is approximately 1 million credits over the period 2025-2029. Carbon credits from EV projects are commercially viable. The generated carbon credits will be traded domestically according to the regulations of the carbon exchange or internationally. The domestic carbon trading mechanism is governed by Decree No. 29/2026/ND-CP and Circular No. 11/2026/TT-BNNMT. For the international market, the Ministry of Agriculture and Environment has submitted the draft decree on carbon credit trading to the Government for approval.
Category C - Online	We request clarification on the carbon rights of Vingroup and its stakeholders regarding the on-going project, as users of electric vehicles also contribute to reducing greenhouse gas emissions.	Regarding carbon credit ownership, legal title to the generated emission reductions belongs strictly to the Project Developer (Vingroup/VinFast) as the implementing entity. While electric vehicle users

Topic	Stakeholder comment	Explanation (Why? How?)
		generate the baseline displacement, carbon rights are contractually transferred to the developer via user terms of service. End-users and V-Green charging network customers receive indirect financial allocation through corporate incentives, including internal combustion engine (ICE) trade-in credits and subsidized charging structures extending through at least mid-2027. In addition, users will directly benefit from lower operating costs, improved air quality, and modern transportation solutions.
	Other Channels (Emails, phone calls, etc)	
	Vingroup only received comments through the online survey forms, and official letters from provincial governments.	

PHẦN B. KẾT QUẢ THAM VẤN

B.1. Phân tích ý kiến các bên liên quan

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
	Từ các tham vấn cộng đồng trước ngày 01/02/2026	
Phương pháp luận – Các giả định về khả năng hấp thụ của thị trường	Để đạt được chuyển biến tăng trưởng, VinFast cần nghiên cứu kỹ lưỡng thị hiếu và sở thích của người tiêu dùng Việt Nam.	VinFast hiện đang tiến hành khảo sát thị trường. Khảo sát bắt đầu từ ngày 01/02/2026 và kết thúc vào ngày 28/02/2026. Nhóm dự án sẽ cung cấp kết quả trong thời gian sớm nhất. - Các giả định được áp dụng cho dự án: ○ Chuyển đổi từ các loại xe máy khác: 85% khách hàng ○ Chuyển đổi từ ô tô: 5% khách hàng ○ Chuyển đổi từ đi bộ hoặc xe đạp: 5% khách hàng Sau quá trình nghiên cứu và phát triển, giá thành xe điện VinFast đã giảm sau 3–5 năm có mặt trên thị trường, giúp sản phẩm không còn quá đắt đỏ hay khó tiếp cận đối với người tiêu dùng.
	Tối ưu hóa giá bán xe máy điện và ô tô điện nhằm khuyến khích nhiều người dân chuyển đổi sang sử dụng xe điện hơn.	
	Cần triển khai các bản cập nhật và nâng cấp phần mềm. Hiện tại, mối quan tâm lớn nhất của khách hàng chính là độ tin cậy/sự ổn định của xe.	
	Cần áp dụng các tiêu chuẩn/yêu cầu nghiêm ngặt hơn để đảm bảo chất lượng sản phẩm tốt nhất cho người tiêu dùng.	
	Giá xe máy điện VinFast vẫn còn cao, đồng thời thời gian sạc pin vẫn là một trở ngại đối với một bộ phận người dùng.	
Quản lý pin thải	Tái chế pin bao gồm việc tái sử dụng các cell pin không còn đủ dung lượng để vận hành xe nhưng vẫn hoạt động hiệu quả cho các mục đích khác.	VinFast đã triển khai một chương trình thu gom và tái chế toàn diện đối với pin, ắc quy và lốp xe theo đúng các quy định quốc gia cũng như kế hoạch tái chế đã

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
	Các giải pháp xử lý pin sau khi không còn khả năng sử dụng và tiềm năng phát triển công nghệ pin trong tương lai.	đăng ký chính thức. Việc tuân thủ quy định được duy trì thông qua các báo cáo kết quả tái chế hàng năm nộp lên Bộ Nông nghiệp và Môi trường.
	VinFast cần sớm nghiên cứu và triển khai quy trình thu gom xe máy điện kèm pin đối với các xe cũ, hỏng mà người dân không còn nhu cầu sử dụng để xử lý tập trung.	Bên cạnh đó, VinFast đã thiết lập quan hệ đối tác chiến lược với các đơn vị hàng đầu thế giới trong ngành như Li-Cycle (Canada) và BatX Energies (Ấn Độ) nhằm thúc đẩy việc thu hồi các kim loại quý từ pin xe hết hạn sử dụng. Hợp tác này hướng tới mục tiêu xây dựng một chuỗi giá trị pin khép kín và bền vững.
	Cần có phương án xử lý lượng pin dư thừa được thay thế do hỏng hóc, hết hạn sử dụng... nhằm bảo vệ môi trường.	Những sáng kiến này trực tiếp hỗ trợ mô hình kinh tế tuần hoàn bằng cách giảm sự phụ thuộc vào việc khai thác khoáng sản nguyên sinh, giảm thiểu tác động đến môi trường, đồng thời nâng cao năng lực sản xuất pin dài hạn một cách chiến lược.
	Cần đẩy mạnh nghiên cứu để công bố các sáng chế mới liên quan đến việc tái chế/sản xuất mới pin xe điện, trong đó tập trung vào việc giảm thiểu ô nhiễm từ pin tái chế và giảm chi phí thay thế. Điều này sẽ giúp người dân yên tâm đón nhận xe điện, tránh tâm lý e ngại rằng việc thay thế dòng sản phẩm này bằng một sản phẩm khác sẽ gây ra tác động môi trường nghiêm trọng hơn trong tương lai.	
	Tôi lo ngại về việc liệu quá trình tái chế pin có gây ra tác động đáng kể đến môi trường hay không.	
	Triển khai các giải pháp bài bản và minh bạch trong việc tái chế hoặc xử lý pin đã qua sử dụng. Điều này sẽ	

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
	củng cố niềm tin của người tiêu dùng và khuyến khích khách hàng hướng tới một tương lai xanh hơn.	
Cơ chế chuyển đổi từ xe chạy xăng sang xe điện	Tôi lo ngại về việc đảm bảo một quá trình chuyển đổi công bằng cho người dân khi chuyển từ xe máy xăng sang xe máy điện.	VinFast tích cực tham gia tham vấn và đóng góp ý kiến cho các quy định, chính sách của Nhà nước nhằm thúc đẩy, khuyến khích việc sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường cũng như năng lượng xanh và sạch. Khách hàng của VinFast và người dùng hệ thống trạm sạc V-Green có thể gián tiếp hưởng lợi thông qua các chương trình ưu đãi như "Đổi xe xăng lấy xe điện" hoặc miễn phí sạc đến giữa năm 2027 (hoặc lâu hơn).
	Cần có cơ chế chia sẻ các lợi ích thiết thực (ưu đãi tiền mặt, sạc miễn phí, dịch vụ giao thông bổ sung, v.v.) cho người dùng nhằm kích cầu sản phẩm.	
	Việc sử dụng xe điện nên được khuyến khích theo những cách thực tế hơn để bảo vệ môi trường, ví dụ như đề xuất giảm thuế và phí dịch vụ đối với xe điện.	
	Chính phủ nên có chính sách hỗ trợ tài chính để giúp người dân chuyển đổi sang xe điện.	
	Tập đoàn Vingroup nên có chính sách chia sẻ lợi ích với người dùng xe điện để khuyến khích nhiều người chuyển đổi sang sử dụng xe điện hơn.	
	Cần liên tục cải tiến và nâng cấp sản phẩm để đáp ứng nhu cầu và thị hiếu ngày càng cao của thị trường. Bên cạnh đó, tay nghề và tính chuyên nghiệp của các xưởng dịch vụ cũng cần được nâng cao thường xuyên.	

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
Đào tạo	Hiện nay, cùng với lượng xe điện bán ra trên thị trường tăng nhanh chóng, tình trạng thiếu hụt kỹ thuật viên có tay nghề cao để sửa chữa xe vẫn đang diễn ra, dẫn đến thời gian sửa chữa và bảo dưỡng bị kéo dài. Do đó, cần đẩy mạnh công tác đào tạo để bổ sung lực lượng lao động cho các xưởng dịch vụ.	VinFast đã có sẵn các kế hoạch đào tạo kỹ năng nâng cao và phát triển chuyên môn cho nhân viên. Trọng tâm của chiến lược này là mạng lưới đối tác đào tạo học thuật vững chắc, trong đó VinFast hợp tác với 30 trường đại học và cao đẳng để phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao gồm các kỹ sư điện và chuyên gia kỹ thuật (biên bản ghi nhớ hợp tác MOU đã được công bố công khai vào ngày 12/01/2026).
Từ các tham vấn cộng đồng sau ngày 01/02/2026		
Lợi ích tài chính	Thay vào đó, tôi có một câu hỏi: Trong tài liệu Thông tin Thiết kế Dự án (Mục 7 - Người sử dụng cuối mục tiêu), có đề cập rằng người dùng cuối sẽ hưởng lợi trực tiếp từ chi phí vận hành thấp hơn. Công ty có thể giải thích rõ hơn về cơ chế hoạt động của điều này được không? Xin cảm ơn.	Bằng việc tránh sử dụng nhiên liệu hóa thạch cho xe cộ, người dùng sẽ giảm mức độ ảnh hưởng từ biến động của giá xăng dầu. Chương trình thúc đẩy việc sử dụng năng lượng sạch trong giao thông vận tải, vốn có chi phí trên mỗi kilômét nhìn chung tối ưu hơn so với nhiên liệu truyền thống. Hệ sinh thái sạc và dịch vụ của VinFast đảm bảo việc bảo trì luôn dễ dàng tiếp cận và được tích hợp vào nền kinh tế địa phương, giúp giữ cho chi phí sửa chữa dài hạn luôn ổn định.
	Nếu Vingroup tạo ra thu nhập từ dự án, họ cũng nên có chương trình hỗ trợ cho người sử dụng xe điện.	VinFast luôn tích cực tham gia các hoạt động tham vấn và đóng góp ý kiến cho các quy định, chính sách của Nhà nước nhằm thúc đẩy và khuyến khích việc sử dụng

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
		các phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, sử dụng năng lượng xanh và năng lượng sạch. Khách hàng của VinFast và người dùng hệ thống trạm sạc V-Green có thể gián tiếp hưởng lợi thông qua các chương trình ưu đãi như "Thu cũ đổi mới - Đổi xe xăng lấy xe điện" hoặc miễn phí sạc đến giữa năm 2027 (hoặc lâu hơn).
	Phân bổ/Phân phối tín chỉ carbon cho người dùng.	Về quyền sở hữu tín chỉ carbon, quyền sở hữu pháp lý đối với lượng giảm phát thải tạo ra thuộc về Chủ dự án (Vingroup/VinFast) với tư cách là đơn vị thực hiện. Mặc dù người sử dụng xe điện tạo ra sự dịch chuyển phát thải so với kịch bản cơ sở, quyền carbon đã được chuyển nhượng về mặt hợp đồng cho chủ dự án thông qua điều khoản dịch vụ người dùng. Người tiêu dùng cuối và khách hàng của mạng lưới trạm sạc V-Green nhận được sự phân bổ tài chính gián tiếp thông qua các chính sách ưu đãi của doanh nghiệp, bao gồm chính sách đổi xe động cơ đốt trong (ICE) lấy xe điện và cấu trúc trợ giá sạc kéo dài ít nhất đến giữa năm 2027. Ngoài ra, người dùng sẽ được hưởng lợi trực tiếp từ chi

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
		phí vận hành thấp hơn, chất lượng không khí được cải thiện và các giải pháp giao thông hiện đại.
	Chúng tôi trân trọng mời Vingroup tham gia vào chương trình tín chỉ carbon cho trạm sạc xe điện hiện có của chúng tôi tại khu vực Đông Nam Á. Dự án đã đăng ký thành công trên hệ thống Verra và hiện đang tích hợp các chủ sở hữu trạm sạc khác vào chương trình.	Chúng tôi đã ghi nhận yêu cầu của bạn và sẽ liên hệ lại sau.
Cơ chế chuyển đổi từ xe chạy xăng sang xe điện	Ngoài ra, cần có các biện pháp thực thi từ các cơ quan quản lý nhà nước để thúc đẩy nhanh quá trình chuyển đổi từ xe chạy xăng sang xe điện.	VinFast thường xuyên tham gia vào các quá trình tham vấn xây dựng quy định và chính sách nhằm thúc đẩy việc áp dụng các phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, sử dụng năng lượng xanh và sạch. Vào tháng 5 năm 2025, Vingroup và Bộ Nông nghiệp và Môi trường (MAE) đã ký kết Biên bản ghi nhớ (MoU) về việc quản lý, cải thiện chất lượng không khí đô thị và thúc đẩy tăng trưởng xanh. Liên quan đến việc giảm phát thải khí nhà kính và phát triển thị trường carbon, hai bên sẽ hợp tác nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế về cơ chế vận hành thị trường carbon, phương pháp tạo tín chỉ carbon, phương pháp luận tích hợp kiểm kê phát thải khí nhà kính và kiểm kê phát thải ô nhiễm không khí, đồng thời tận dụng dữ liệu quan trắc cùng các công

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
		nghệ hiện đại để tối ưu hóa công tác quản lý môi trường.
An toàn	Vấn đề an toàn trong hệ thống sạc điện cần phải được nghiên cứu kỹ lưỡng.	Công nghệ được sử dụng trong pin xe điện được thiết kế chuyên biệt nhằm đảm bảo an toàn tuyệt đối. Khác với xăng vốn bốc cháy ngay lập tức khi tiếp xúc với tia lửa hoặc ngọn lửa, pin lithium-ion cần có thời gian để đạt đến nhiệt độ kích cháy. Trong khi đó, hệ thống pin trên xe điện được bảo vệ bởi lớp vỏ kim loại dày nhằm giảm thiểu tối đa rủi ro này. Hơn nữa, bộ pin xe điện là một tập hợp gồm nhiều mô-đun riêng biệt có khả năng tự động ngắt điện kết nối tới các linh kiện, từ đó giảm nguy cơ cháy nổ. Bên cạnh phần cứng, xe điện còn được đảm bảo an toàn nhờ hệ thống phần mềm. Hệ thống quản lý nhiệt độ pin (BTMS) sẽ tự động dừng quá trình sạc nếu nhiệt độ của pin đạt ngưỡng 55 °C.
	Từ các Công văn và Văn bản phản hồi	
Phương pháp luận - Phát thải gián tiếp qua lưới	Yêu cầu xác định đầy đủ lượng phát thải gián tiếp từ việc tiêu thụ điện năng lấy từ lưới điện quốc gia.	Phương pháp tạo tín chỉ của Gold Standard có tính đến lượng phát thải khí nhà kính từ việc tiêu thụ điện lưới quốc gia. Hệ số phát thải lưới điện đã được tính toán.

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
điện quốc gia		
Phương pháp luận - Các giả định từ thông số kỹ thuật	Làm rõ các giả định đầu vào (quãng đường di chuyển trung bình, mức tiêu thụ điện năng, hệ số phát thải lưới điện áp dụng, các kịch bản thay thế đối với xe động cơ đốt trong, số lượng xe thay thế, v.v.).	- Quãng đường di chuyển trung bình: 11.933,34 km/năm - Mức tiêu thụ điện năng: Theo thông số kỹ thuật, được thử nghiệm và công bố thông qua nhãn năng lượng của từng dòng xe. - Hệ số phát thải lưới điện: 0,6592 tCO₂/MWh (hệ số phát thải lưới điện quốc gia năm 2023, do Cục Biến đổi khí hậu công bố). - Kịch bản thay thế: 1 xe máy điện thay thế 1 xe máy chạy động cơ đốt trong tương ứng. - Số lượng xe thay thế: + 2025: 500.000 xe + 2026: 1.000.000 xe + 2027: 1.500.000 xe + 2028: 2.000.000 xe + 2029: 2.000.000 xe
Phương pháp luận – Các giả định về khả năng	Cung cấp tỷ lệ thay thế cụ thể đối với xe xăng (ví dụ: việc bán ra một chiếc xe máy điện có thực sự thay thế một chiếc xe máy động cơ đốt trong hay chỉ đơn thuần là phương tiện giao thông bổ sung), đồng thời cung cấp dữ liệu khảo sát và đánh giá về hành vi người dùng để	VinFast hiện đang tiến hành khảo sát và sẽ cung cấp kết quả trong thời gian sớm nhất. - Các giả định áp dụng cho dự án: + Chuyển đổi từ các loại xe máy khác: 85% khách hàng

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
hấp thụ của thị trường	chứng minh rằng xe chạy xăng đang thực sự bị loại bỏ hoặc giảm tần suất sử dụng.	+ Chuyển đổi từ ô tô: 5% khách hàng + Chuyển đổi từ đi bộ hoặc xe đạp: 5% khách hàng
Quản lý pin thải	Bổ sung kế hoạch quản lý, thu hồi và tái chế pin sau khi hết vòng đời sử dụng.	VinFast đã triển khai việc thu gom và tái chế pin, ắc quy và lốp xe theo đúng các quy định hiện hành và kế hoạch tái chế đã đăng ký, đồng thời báo cáo kết quả tái chế hằng năm cho Bộ Nông nghiệp và Môi trường. Bên cạnh đó, VinFast cũng đã hợp tác chiến lược với các công ty như Li-Cycle (Canada) và BatX Energies (Ấn Độ) để tái chế và thu hồi các kim loại quý từ pin xe sau khi hết vòng đời sử dụng. Mỗi quan hệ hợp tác này hướng tới mục tiêu xây dựng một chuỗi giá trị pin khép kín và bền vững, góp phần thúc đẩy nền kinh tế tuần hoàn, giảm sự phụ thuộc vào khai thác khoáng sản, giảm thiểu tác động đến môi trường và nâng cao năng lực sản xuất pin.
	Việc quản lý, thu gom và xử lý pin thải bỏ phải được thực hiện tuân thủ theo đúng các quy định của pháp luật.	
	Quan ngại về lượng pin thải bỏ khổng lồ trong tương lai; Đề nghị Vingroup tính toán một giải pháp xử lý toàn diện để bảo vệ môi trường.	
	Cần nghiên cứu các giải pháp tái sử dụng pin nhằm nâng cao hiệu quả bảo vệ môi trường.	
	Trong tương lai, cùng với việc triển khai xe điện của Vingroup và các nhà sản xuất xe điện khác, số lượng xe điện có thể tăng lên rất nhanh; kéo theo đó, lượng pin thải bỏ sẽ rất lớn, tiềm ẩn nguy cơ tác động tiêu cực đến môi trường. Do đó, Tập đoàn cần tính toán các giải pháp hiệu quả để xử lý vấn đề này, nhằm góp phần bảo vệ môi trường và đạt được các mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính mà dự án đã đề ra.	

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
	Yêu cầu đưa ra phương án cụ thể về việc quản lý pin và xử lý pin thải bỏ khi hết vòng đời sử dụng.	
Quy trình phát triển dự án Tín chỉ carbon	Cần đảm bảo tuân thủ các quy định về nội dung, quy trình và thủ tục thực hiện dự án, tỷ lệ đóng góp vào mục tiêu Báo cáo đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC), cũng như việc báo cáo cho bộ quản lý ngành và Bộ Nông nghiệp và Môi trường về việc bán tín chỉ carbon quốc tế. Do dự án hiện đang trong giai đoạn lấy ý kiến tham vấn, đề nghị Vingroup tiếp tục hoàn thiện hồ sơ và tuân thủ đầy đủ các yêu cầu pháp lý theo Luật Bảo vệ Môi trường 2020.	Theo Nghị định số 112/2026 , Đơn vị Quản lý Carbon (CME) có trách nhiệm thực hiện báo cáo thường niên về các hoạt động tín chỉ carbon với Bộ Nông nghiệp và Môi trường, nhằm đảm bảo mọi đợt phát hành tín chỉ đều tuân thủ Luật Bảo vệ Môi trường 2020 và đóng góp trực tiếp vào mục tiêu NDC Quốc gia theo Thỏa thuận Paris.
	Đề nghị Vingroup phối hợp chặt chẽ với các cơ quan chuyên môn (Sở Công Thương, Sở Xây dựng) và chính quyền địa phương trong quá trình triển khai thực hiện.	Vingroup ghi nhận và nhất trí với đề nghị về việc phối hợp chặt chẽ với các cơ quan có thẩm quyền trong quá trình triển khai dự án. Để thuận tiện cho việc làm việc với chính quyền địa phương ở các cấp tỉnh, huyện và xã, Vingroup đã chủ động kết nối với Ủy ban Nhân dân (UBND) các tỉnh/thành phố trong khu vực dự án. Thông qua UBND cấp tỉnh, Vingroup sẽ phối hợp với các cơ quan chuyên môn liên quan, bao gồm Sở Công Thương, Sở Xây dựng, Sở Tài chính và các cơ quan có thẩm quyền khác theo đúng quy định.
	Khi triển khai dự án tại địa phương, Vingroup cần làm việc với các sở, ngành liên quan (Xây dựng, Công Thương, Tài chính, v.v.) và chính quyền địa phương cấp xã/phường để đạt được sự đồng thuận về các vấn đề có liên quan.	

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
		Trong quá trình triển khai dự án, Vingroup sẽ tiếp tục hợp tác chặt chẽ với chính quyền địa phương và các cơ quan nhà nước liên quan để đảm bảo sự đồng thuận về các vấn đề liên quan đến dự án, thúc đẩy việc thực thi hiệu quả, đồng thời kịp thời tháo gỡ các vấn đề phát sinh trong quá trình vận hành.
Cơ chế chuyển đổi từ xe chạy xăng sang xe điện	Cần có các chính sách nhằm thu hút các tổ chức, cá nhân đầu tư và khuyến khích người dân chuyển đổi sang sử dụng xe điện. Cần lưu ý đến các vấn đề về an toàn giao thông có thể phát sinh khi người dân chuyển đổi từ phương tiện truyền thống sang xe điện.	VinFast luôn tích cực tham gia các hoạt động tham vấn và đóng góp ý kiến cho các quy định, chính sách của Nhà nước nhằm thúc đẩy và khuyến khích việc sử dụng các phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, sử dụng năng lượng xanh và năng lượng sạch. Vào tháng 5 năm 2025, Vingroup và Bộ Nông nghiệp và Môi trường (MAE) đã ký kết Biên bản ghi nhớ (MoU) về việc quản lý, cải thiện chất lượng không khí đô thị và thúc đẩy tăng trưởng xanh. Liên quan đến việc giảm phát thải khí nhà kính và phát triển thị trường carbon, hai bên sẽ hợp tác nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế về cơ chế vận hành thị trường carbon, phương pháp tạo tín chỉ carbon, phương pháp luận tích hợp kiểm kê phát thải khí nhà kính và kiểm kê phát thải ô nhiễm không khí, đồng thời tận dụng dữ liệu quan trắc cùng các công

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
		nghệ hiện đại để tối ưu hóa công tác quản lý môi trường.
	Từ cuộc họp tham vấn trực tiếp vào ngày 10/02/2026	
Nhóm A – Trực tuyến	Vingroup đã tính toán lượng tín chỉ carbon được tạo ra từ dự án này chưa? Theo nhận định của công ty, tiềm năng bán tín chỉ carbon từ xe điện là như thế nào?	Dự báo lượng tín chỉ carbon tính toán được đạt khoảng 1 triệu tín chỉ trong giai đoạn 2025–2029. Tín chỉ carbon từ các dự án xe điện (EV) có tính khả thi về mặt thương mại. Lượng tín chỉ carbon tạo ra sẽ được giao dịch trong nước theo các quy định của sàn giao dịch carbon hoặc giao dịch quốc tế. Cơ chế giao dịch carbon trong nước được điều chỉnh bởi Nghị định số 29/2026/NĐ-CP và Thông tư số 11/2026/TT-BNNMT. Đối với thị trường quốc tế, Bộ Nông nghiệp và Môi trường đã trình Chính phủ phê duyệt dự thảo nghị định về giao dịch tín chỉ carbon.
Nhóm C – Trực tuyến	Chúng tôi đề nghị làm rõ về quyền carbon của Vingroup và các bên liên quan đối với dự án đang triển khai, vì người sử dụng xe điện cũng đóng góp vào việc giảm phát thải khí nhà kính.	Về quyền sở hữu tín chỉ carbon, quyền sở hữu pháp lý đối với lượng giảm phát thải tạo ra thuộc về Chủ dự án (Vingroup/VinFast) với tư cách là đơn vị thực hiện. Mặc dù người sử dụng xe điện tạo ra sự dịch chuyển phát thải so với kịch bản cơ sở, quyền carbon đã được chuyển nhượng về mặt hợp đồng cho chủ dự án thông qua điều khoản dịch vụ người dùng. Người tiêu dùng cuối và khách hàng của mạng lưới trạm sạc V-Green

Chủ đề	Ý kiến các bên liên quan	Giải thích (Tại sao? Bằng cách nào?)
		nhận được sự phân bổ tài chính gián tiếp thông qua các chính sách ưu đãi của doanh nghiệp, bao gồm chính sách đổi xe động cơ đốt trong (ICE) lấy xe điện và cấu trúc trợ giá sạc kéo dài ít nhất đến giữa năm 2027. Ngoài ra, người dùng sẽ được hưởng lợi trực tiếp từ chi phí vận hành thấp hơn, chất lượng không khí được cải thiện và các giải pháp giao thông hiện đại.
	Từ các kênh khác (Email, điện thoại, v.v...)	
	Vingroup chỉ nhận được ý kiến đóng góp thông qua các biểu mẫu khảo sát trực tuyến và văn bản chính thức từ chính quyền các tỉnh.	