

Số: /TTr-BTC

Hà Nội, ngày tháng năm 2026

**TỜ TRÌNH****Về dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (VBQPPL), Bộ Tài chính kính trình Chính phủ về dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB) đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin (sau đây gọi là dự án Nghị quyết) như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT****1. Cơ sở chính trị, pháp lý**

- Tại Báo cáo tổng kết một số vấn đề lý luận và thực tiễn về công cuộc đổi mới theo định hướng xã hội chủ nghĩa trong 40 năm qua ở Việt Nam, Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIV đã đề ra mục tiêu: “*Cơ cấu lại nền kinh tế, xác lập mô hình tăng trưởng mới, đẩy mạnh chuyển đổi xanh, chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng, công nghiệp hóa, hiện đại hóa, phát triển đất nước nhanh, toàn diện, bền vững; đồng thời định hướng nhiệm vụ giải pháp: “Tập trung phát triển, hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng chiến lược đồng bộ, nhất là hạ tầng giao thông, hạ tầng số, hạ tầng xanh. Thúc đẩy mạnh mẽ và làm mới các động lực tăng trưởng truyền thống, đồng thời tạo thuận lợi, khai thác hiệu quả các động lực tăng trưởng mới từ chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, kinh tế tuần hoàn, các ngành, lĩnh vực mới nổi; thúc đẩy liên kết phát triển vùng, khai thác tốt tiềm năng, lợi thế của từng vùng cho phát triển kinh tế nhanh và bền vững.”*

- Nghị quyết số 70/NQ-TW ngày 20/8/2025 của Bộ Chính trị về bảo đảm an ninh năng lượng quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ: “*Xây dựng kịch bản, lộ trình thực hiện cụ thể bảo đảm năng lượng đáp ứng yêu cầu tăng trưởng kinh tế đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Đa dạng hóa nguồn cung năng lượng, bao gồm cả nguồn cung trong nước và nhập khẩu”*.

- Kết luận số 18-2026/KL-TW ngày 02/4/2026 của Ban chấp hành Trung ương về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội, tài chính quốc gia và vay, trả nợ công, đầu tư công trung hạn 5 năm 2026 - 2030 gắn với thực hiện mục tiêu phân đầu tăng trưởng "2 con số" đã đề ra nhiệm vụ: “*Hoàn thiện đồng bộ pháp luật, cơ chế, chính sách, quy hoạch về quản lý tổng hợp, sử dụng tài nguyên, bảo vệ môi trường, bảo tồn thiên nhiên và đa dạng sinh học... Xử lý cơ bản ô*

*niêm không khí, tắc nghẽn giao thông, ngập úng tại một số thành phố lớn như: Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh,... Cải thiện tình trạng ô nhiễm môi trường ở các đô thị, cụm công nghiệp, làng nghề, lưu vực sông và khu vực nông thôn.”*

- Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 08/01/2026 của Chính phủ đã đưa ra nhiệm vụ giải pháp: *“Tiếp tục ưu tiên thúc đẩy tăng trưởng gắn với giữ vững ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát và bảo đảm các cân đối lớn, nợ công, bội chi ngân sách nhà nước trong giới hạn quy định; ứng phó kịp thời, hiệu quả với các biến động kinh tế, thương mại thế giới; Phối hợp chặt chẽ, hiệu quả, linh hoạt giữa chính sách tài khóa, chính sách tiền tệ và các chính sách vĩ mô khác, kỹ trị dựa trên nguyên tắc thị trường, tránh lạm dụng biện pháp hành chính, trong đó chính sách tài khóa mở rộng hợp lý, có trọng tâm, trọng điểm; Kịp thời có giải pháp quản lý, điều tiết sản xuất, ổn định cung cầu các mặt hàng, nhất là hàng hóa thiết yếu, bảo đảm vững chắc an ninh lương thực, an ninh năng lượng, cung ứng đủ điện, xăng dầu trong mọi tình huống”*.

- Tại Nghị quyết số 93/NQ-CP ngày 06/4/2026 của Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc liên quan đến chính sách thuế, lệ phí trước bạ, tín dụng đối với phát triển xe điện và các dự án nhiệt điện khí LNG giao Bộ Tài chính: *“b) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan khẩn trương hoàn thiện hồ sơ dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe ô tô điện chạy pin đến hết năm 2030, trình Chính phủ để trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XVI theo trình tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.”*

- Thực hiện Nghị quyết số 93/NQ-CP, Văn phòng Chính phủ có công văn số 3065/VPCP-KTTH ngày 06/4/2026 thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó TTgCP Hồ Đức Phớc giao: *“Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương đánh giá tác động, hoàn thiện tham mưu Chính phủ ban hành chính sách thực thi Nghị quyết số 93/NQ-CP đúng quy định pháp luật.”*

- Tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng đề ra mục tiêu: *“... thực hiện mạnh mẽ việc chuyển đổi toàn bộ phương tiện, trang thiết bị, hạ tầng giao thông vận tải sang sử dụng điện, năng lượng xanh...”* và giao Bộ Tài chính: *“Chủ trì xây dựng, rà soát, hoàn thiện chính sách ưu đãi hỗ trợ sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu phương tiện, trang thiết bị giao thông vận tải sử dụng điện, năng lượng xanh; chính sách ưu đãi hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh vận tải đầu tư, chuyển đổi đoàn phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh, hạ tầng giao thông xanh”*.

- Tại Quyết định số 43/2025/QĐ-TTg ngày 28/11/2025 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe ô tô tham gia giao thông đường Bộ giao Bộ Tài chính *“Chủ trì, đề xuất chính sách về thuế, phí, hỗ trợ tài chính để khuyến khích người sử dụng thay thế, chuyển đổi sang phương tiện thân thiện hơn đối với môi trường.”*

- Tại Chỉ thị số 09/CT-TTg ngày 19/3/2026 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường thực hiện tiết kiệm năng lượng, thúc đẩy chuyển dịch năng lượng và phát triển phương tiện giao thông điện giao Bộ Tài chính: *“Nghiên cứu, ban hành cơ chế khuyến khích sản xuất và sử dụng phương tiện giao thông điện theo thẩm quyền, hoàn thành trong tháng 6 năm 2026.”*

- Tại Thông báo số 132/TB-VPCP ngày 18/3/2026 thông báo kết luận của Thường trực Chính phủ tại cuộc họp về các đề xuất của các Công ty trong hệ sinh thái Vingroup giao Bộ Tài chính: *“Tổng hợp, đề xuất Chính phủ báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định việc gia hạn thời gian áp dụng thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe điện đến hết năm 2030; đưa nội dung này vào hồ sơ dự thảo Nghị quyết thực hiện tăng trưởng hai con số (theo Nghị quyết, kết luận của Bộ Chính trị) trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XVI.”*

## **2. Cơ sở thực tiễn**

**2.1. Đánh giá việc thực hiện thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin thời gian qua (Phụ lục 1. Báo cáo Tổng kết tình hình thực hiện quy định về thuế suất thuế TTĐB đối với xe điện trong thời gian 2022-2025 kèm theo)**

Đề sớm cụ thể hoá được chủ trương đường lối của Đảng và Nhà nước, tận dụng cơ hội hình thành chuỗi cung ứng vững chắc cho các doanh nghiệp tại Việt Nam sản xuất xe ô tô điện trong nước và xuất khẩu, góp phần giảm phát thải khí nhà kính trong ngành giao thông, tăng hiệu quả sử dụng năng lượng, khuyến khích phát triển nguồn năng lượng mới và năng lượng tái tạo, tại Luật số 03/2022/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đầu tư, Luật Nhà ở, Luật Đấu thầu, Luật Điện lực, Luật Doanh nghiệp, Luật thuế TTĐB và Luật Thi hành án dân sự đã sửa đổi thuế suất thuế TTĐB đối với xe ô tô điện chạy pin theo lộ trình: từ ngày 01/3/2022 là 3%, 2%, 1% và từ ngày 01/3/2027 là 11%, 7%, 4% tùy theo số chỗ ngồi.

Mức thuế suất thuế TTĐB ưu đãi hiện hành ở mức thấp đối với xe ô tô điện (1%-3%) so với xe sử dụng nhiên liệu hóa thạch (10%-150%) đang đóng vai trò quan trọng giúp người tiêu dùng dễ mua sản phẩm xe điện do ưu đãi về thuế, góp phần giảm giá thành, và về phía doanh nghiệp do số lượng xe bán được nhiều hơn sẽ góp phần tạo động lực đầu tư, mở rộng sản xuất, kinh doanh.

Thực hiện quy định nêu trên, trong thời gian từ 01/3/2022 đến hết năm 2025, tổng số lượng xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin nhập khẩu và sản xuất trong nước đã tăng từ 7.663 (năm 2022) chiếc lên 179.316 chiếc (năm 2022) và số thu ngân sách nhà nước đối với nhóm xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin tăng từ 213,38 tỷ đồng lên 2.371,97 tỷ đồng vào 2022 và 2025. (Nguồn: Tổng hợp số liệu của Cục Thuế và Cục Hải quan, Bộ Tài chính)

Kể từ ngày áp dụng chính sách trên từ năm 2022 đến nay, việc chuyển đổi xe xanh đã giảm lượng khí thải. Do vậy việc tiếp tục khuyến khích người tiêu dùng chuyển đổi xanh là rất cần thiết trong giai đoạn sắp tới theo định hướng cam kết của Việt Nam tại Hội nghị COP26 cũng như định hướng, chủ trương của Đảng, Nhà nước.

***(Đề nghị Bộ Xây dựng, Bộ Công Thương, Bộ Nông nghiệp và Môi trường có ý kiến về nội dung này và tại các Phụ lục kèm theo)***

## ***2.2. Về thực trạng ô nhiễm môi trường không khí***

Trong những năm gần đây, ô nhiễm không khí đã trở thành vấn đề nóng và nhận được sự quan tâm lớn của cộng đồng. Ở Việt Nam, đặc biệt là 02 khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc (xung quanh Thành phố Hà Nội) và phía Nam (xung quanh Thành phố Hồ Chí Minh), ô nhiễm không khí tiếp tục gia tăng với tốc độ đáng báo động và ngày càng ảnh hưởng đến chất lượng cuộc sống của con người. Chất lượng môi trường không khí quốc gia nói chung và tại các đô thị lớn nói riêng chịu tác động do phát sinh bụi, khí thải từ các hoạt động phát triển kinh tế - xã hội, phương tiện giao thông vận tải,... Trong đó, khí thải từ các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ chiếm tỷ trọng lớn trong tổng lượng phát thải gây ô nhiễm môi trường không khí tại các đô thị. Việc gia tăng nhanh chóng số lượng xe ô tô sử dụng nhiên liệu gốc hóa thạch trong những năm gần đây là tác nhân lớn gây ra ô nhiễm không khí ngày càng trầm trọng.

Để cải thiện chất lượng không khí do phương tiện giao thông gây ra, Chính phủ đã triển khai đồng bộ nhiều giải pháp, trong đó giải pháp chuyển đổi từ xe ô tô chạy xăng, dầu sang xe ô tô điện chạy pin để giảm phát thải từ các phương tiện giao thông, góp phần bảo vệ môi trường là một xu hướng đang diễn ra trên phạm vi toàn cầu.

Để khuyến khích việc chuyển đổi phương tiện giao thông thân thiện với môi trường, Quốc hội đã ban hành nhiều chính sách hỗ trợ, giảm thiểu ô nhiễm môi trường, trong đó bao gồm Luật số 03/2022/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đầu tư công, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Đầu tư, Luật Nhà ở, Luật Đấu thầu, Luật Điện lực, Luật Doanh nghiệp, Luật thuế TTĐB và Luật Thi hành án dân sự đã sửa đổi thuế suất thuế TTĐB đối với xe ô tô điện chạy pin theo lộ trình: từ ngày 01/3/2022 là 3%, 2%, 1% và từ ngày 01/3/2027 là 11%, 7%, 4% tùy theo số chỗ ngồi. Kể từ Luật số 03/2022/QH15 được ban hành, đã có nhiều kết quả tích cực đối với kinh tế - xã hội và môi trường.

***(Đề nghị Bộ Công Thương, Bộ Xây dựng, Bộ Nông nghiệp và Môi trường có ý kiến về nội dung này và tại các Phụ lục kèm theo)***

## ***2.3. Xu hướng phát triển dòng xe ô tô điện chạy pin hiện nay***

***Các quốc gia trên thế giới:*** hiện đang có xu hướng hạn chế hoặc loại bỏ dần các phương tiện chạy bằng nhiên liệu hóa thạch, đồng thời khuyến khích các phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch.

Singapore đặt mục tiêu loại bỏ hoàn toàn các phương tiện chạy bằng nhiên liệu hóa thạch vào năm 2040, đồng thời hỗ trợ tài chính mạnh mẽ để thúc đẩy xe điện. Chính phủ nước này cung cấp hỗ trợ mức phí đăng ký lên tới 20.000 đô la Singapore cho xe điện và dự kiến xây dựng 28.000 trạm sạc vào năm 2030. Trung Quốc không chỉ yêu cầu 50% số ô tô mua mới của chính quyền trung ương phải là xe năng lượng mới mà còn đặt mục tiêu điện hóa toàn bộ đội xe taxi tại các đô thị lớn như Bắc Kinh và Thâm Quyển trong giai đoạn 2021-2025. Quốc gia này cũng áp dụng chính sách miễn thuế mua xe (10% giá xe) và miễn thuế TTĐB đối với xe ô tô điện chạy pin đến năm 2027. Ngoài ra, chính phủ Trung Quốc còn hỗ trợ trực tiếp cho người mua xe điện với mức trợ cấp lên tới 12.000 USD, đồng thời yêu cầu các nhà sản xuất ô tô phải đáp ứng tỷ lệ xe năng lượng mới nhất định trong tổng doanh số bán hàng.

Tại Liên minh Châu Âu (EU), nhiều quốc gia đã áp dụng chính sách miễn hoặc giảm thuế giá trị gia tăng cho xe điện, giúp giảm đáng kể giá thành. Na Uy, quốc gia đi đầu trong việc thúc đẩy xe điện, không chỉ miễn thuế giá trị gia tăng mà còn miễn phí đăng ký, thuế đường bộ, phí cầu đường, bãi đỗ xe công cộng và cho phép xe điện sử dụng làn đường ưu tiên. Đức áp dụng trợ cấp lên tới 9.000 EUR cho xe điện chạy pin, trong khi Pháp hỗ trợ lên tới 7.000 EUR và cung cấp ưu đãi bổ sung cho người dùng đổi từ xe xăng, dầu sang xe điện.

Bên cạnh trợ cấp mua xe điện, nhiều quốc gia cũng đầu tư vào việc phát triển cơ sở hạ tầng sạc điện. Chính phủ Anh đã cam kết lắp đặt hàng nghìn trạm sạc công cộng trên toàn quốc, đồng thời hỗ trợ tài chính cho các hộ gia đình lắp đặt trạm sạc tại nhà. Tại Trung Quốc, chính phủ đã xây dựng một mạng lưới trạm sạc rộng khắp, bao gồm cả các trạm sạc nhanh, để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của người dùng xe điện.

Việc khuyến khích phát triển, sử dụng xe ô tô điện chạy bằng pin phù hợp với chủ trương, định hướng của Đảng và Nhà nước về tăng trưởng xanh, chuyển đổi năng lượng, giảm phát thải khí nhà kính, bảo vệ môi trường và thực hiện cam kết phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050 của Việt Nam tại COP26; đồng thời phù hợp với định hướng tại Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020, Nghị quyết số 70-NQ/TW ngày 20/8/2025, Luật Bảo vệ môi trường, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, Nghị định số 08/2022/NĐ-CP và các quyết định của Thủ tướng Chính phủ về tăng trưởng xanh, ứng phó với biến đổi khí hậu và chuyển đổi năng lượng xanh.

**Tại Việt Nam**, nhu cầu sử dụng phương tiện giao thông cá nhân của người dân rất cao. Số lượng phương tiện giao thông tăng nhanh dẫn tới hệ lụy lượng khí thải gây ô nhiễm môi trường lớn. Vì vậy, việc phát triển xe ô tô điện chạy pin sẽ phù hợp, nhất là tại các thành phố lớn, dân cư đông đúc trong bối cảnh hiện nay.

Việc khuyến khích phát triển, sử dụng xe ô tô điện chạy bằng pin phù hợp với chủ trương, định hướng của Đảng và Nhà nước về tăng trưởng xanh, chuyển đổi năng lượng, giảm phát thải khí nhà kính, bảo vệ môi trường và thực

hiện cam kết phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050 của Việt Nam tại COP26; đồng thời phù hợp với định hướng tại Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020, Nghị quyết số 70-NQ/TW ngày 20/8/2025, Luật Bảo vệ môi trường, Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ năm 2024, Nghị định số 08/2022/NĐ-CP và các quyết định của Thủ tướng Chính phủ về tăng trưởng xanh, ứng phó với biến đổi khí hậu và chuyển đổi năng lượng xanh.

**(Đề nghị Bộ Xây dựng, Bộ Công Thương, có ý kiến về nội dung này và tại các Phụ lục kèm theo)**

## **II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT**

### **1. Mục đích ban hành Nghị quyết**

- Góp phần thúc đẩy chuyển đổi xanh, cải thiện chất lượng không khí, bảo vệ môi trường, hướng tới mục tiêu phát triển bền vững.
- Góp phần khuyến khích người tiêu dùng, doanh nghiệp (sản xuất, sử dụng) có cơ hội được tiếp cận sử dụng loại phương tiện giao thông xanh, bền vững, bảo vệ môi trường và từng bước thay thế nhiên liệu hóa thạch, qua đó góp phần giảm sự phụ thuộc vào nhiên liệu hoá thạch.

### **2. Quan điểm xây dựng Nghị quyết**

- Thực hiện theo đúng chỉ đạo của Đảng, Chính phủ.
- Đảm bảo minh bạch, dễ thực hiện nhằm tạo thuận lợi cho người nộp thuế TTĐB và cơ quan quản lý.

## **III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ ÁN NGHỊ QUYẾT**

- Thông báo số 132/TB-VPCP ngày 18/3/2026 của Văn phòng Chính phủ thông báo kết luận của Thường trực Chính phủ tại cuộc họp về các đề xuất của các Công ty trong hệ sinh thái Vingroup giao Bộ Tài chính: *“Tổng hợp, đề xuất Chính phủ báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định việc gia hạn thời gian áp dụng thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe điện đến hết năm 2030; đưa nội dung này vào hồ sơ dự thảo Nghị quyết thực hiện tăng trưởng hai con số (theo Nghị quyết, kết luận của Bộ Chính trị) trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XVI.”*

- Nghị quyết số 93/NQ-CP ngày 06/4/2026 của Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc liên quan đến chính sách thuế, lệ phí trước bạ, tín dụng đối với phát triển xe điện và các dự án nhiệt điện khí LNG giao Bộ Tài chính: *“b) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan khẩn trương hoàn thiện hồ sơ dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe ô tô điện chạy pin đến hết năm 2030, trình Chính phủ để trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XVI theo trình tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.”*

- Đồng thời, Văn phòng Chính phủ có công văn số 3065/VPCP-KTTH

ngày 06/4/2026 thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó TTgCP Hồ Đức Phớc giao: “*Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương đánh giá tác động, hoàn thiện tham mưu Chính phủ ban hành chính sách thực thi Nghị quyết số 93/NQ-CP đúng quy định pháp luật.*”.

Thực hiện Nghị quyết số 93/NQ-CP ngày 06/4/2026 của Chính phủ, Thông báo số 132/TB-VPCP và công văn số 3065/VPCP-KTTH của Văn phòng Chính phủ, Bộ Tài chính đã tiến hành các bước như sau:

- Bộ Tài chính đã có công văn số 4050/BTC-CST ngày 01/4/2026 gửi một số Bộ, ngành có liên quan, bao gồm Bộ Xây dựng, Bộ Công Thương, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam (VAMA) và Công ty Cổ phần sản xuất và kinh doanh Vinfast, đề nghị cung cấp số liệu về Tổng kết thực hiện giảm thuế TTĐB đối với xe điện giai đoạn 2022-2025, Kế hoạch sản xuất, nhập khẩu xe điện và đánh giá tác động liên quan đến việc gia hạn thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB) đối với xe điện giai đoạn 2027-2030. Đến 07/4/2026, Bộ Xây dựng, Bộ Công Thương, và Công ty Cổ phần sản xuất và Kinh doanh Vinfast đã có công văn gửi Bộ Tài chính tham gia ý kiến.

- Tổng hợp nội dung báo cáo, tham gia ý kiến của các Bộ, ngành, đơn vị nêu trên, Bộ Tài chính đã xây dựng hồ sơ dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB) đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin đến hết năm 2030 (sau đây gọi tắt là dự án Nghị quyết), kèm theo (i) Báo cáo Tổng kết thực hiện quy định giảm thuế suất thuế TTĐB đối với xe điện giai đoạn 2022-2025; (ii) Báo cáo Đánh giá tác động của việc gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe điện giai đoạn 2027-2030 và đề nghị áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn đối với Dự án Nghị quyết này để trình Quốc hội xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 1, Quốc hội khóa XVI.

## **IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT**

### **1. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng**

#### **1.1. Phạm vi điều chỉnh**

Nghị quyết này điều chỉnh đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin quy định tại điểm g Mục 4 Biểu thuế TTĐB thuộc Điều 8 Luật Thuế TTĐB số 66/2025/QH15

#### **1.2. Đối tượng áp dụng**

- Các tổ chức, cá nhân sản xuất, nhập khẩu xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin quy định tại điểm g Mục 4 Biểu thuế TTĐB thuộc Điều 8 Luật Thuế TTĐB số 66/2025/QH15.

- Cơ quan quản lý thuế, cơ quan nhà nước, tổ chức, cá nhân khác có liên quan.

### **2. Bố cục**

Bố cục dự thảo Nghị quyết gồm 2 Điều:

- Điều 1: Gia hạn thời gian áp dụng thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin tại điểm g Mục 4 Biểu thuế TTĐB thuộc Điều 8 Luật Thuế TTĐB số 66/2025/QH15 từ ngày 01/3/2027 đến hết ngày 31/12/2030

- Điều 2: Quy định về hiệu lực thi hành.

### **3. Nội dung cơ bản của dự thảo Nghị quyết**

#### **3.1. Về gia hạn thời gian áp dụng thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin**

Tại Điều 1 dự thảo Nghị quyết quy định:

Gia hạn thời gian áp dụng thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin tại điểm g Mục 4 Biểu thuế tiêu thụ đặc biệt thuộc Điều 8 Luật Thuế tiêu thụ đặc biệt số 66/2025/QH15 như sau:

*“1. Đối với xe ô tô chở người và xe chở người bốn bánh có gắn động cơ từ 9 chỗ trở xuống, xe ô tô pick-up chở người áp dụng thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt 3% đến hết ngày 31/12/2030, từ 01/01/2031 áp dụng mức thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt 11%.*

*2. Đối với xe ô tô chở người và xe chở người bốn bánh có gắn động cơ từ 10 đến dưới 16 chỗ áp dụng thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt 2% đến hết ngày 31/12/2030, từ 01/01/2031 áp dụng mức thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt 7%.*

*3. Đối với xe ô tô chở người và xe chở người bốn bánh có gắn động cơ từ 16 đến dưới 24 chỗ áp dụng thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt 1% đến hết ngày 31/12/2030, từ 01/01/2031 áp dụng mức thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt 4%.*

*4. Đối với xe ô tô pick-up chở hàng cabin kép, xe ô tô tải VAN có từ hai hàng ghế trở lên, có thiết kế vách ngăn cố định giữa khoang chở người và khoang chở hàng áp dụng thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt 2% đến hết ngày 31/12/2030, từ 01/01/2031 áp dụng mức thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt 7%.”*

*Lý do, cơ sở đề xuất:*

Trên cơ sở chính trị, pháp lý, cơ sở thực tiễn tại Mục I Tờ trình này và thực hiện Nghị quyết số 93/NQ-CP ngày 06/4/2026 của Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc liên quan đến chính sách thuế, lệ phí trước bạ, tín dụng đối với phát triển xe điện và các dự án nhiệt điện khí LNG giao Bộ Tài chính: *“b) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan khẩn trương hoàn thiện hồ sơ dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe ô tô điện chạy pin đến hết năm 2030, trình Chính phủ để trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XVI theo trình tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.”*

Trên cơ sở các phân tích nêu trên về mức thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin hiện hành đang được áp dụng ưu đãi hơn nhiều so với xe hybrid hoặc xe chạy bằng nhiên liệu hóa thạch cùng loại. Thuế TTĐB đang đóng vai trò đẩy mạnh tiêu dùng xe điện, tạo động lực thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp xe điện. Trong bối cảnh các cam kết của Việt Nam tại Hội nghị COP26 đang được triển khai mạnh mẽ, việc gia hạn ưu đãi thuế TTĐB đến hết năm 2030 sẽ góp phần đảm bảo tính nhất quán của chính sách với các mục tiêu về bảo vệ môi trường, phát triển bền vững và giảm ô nhiễm đô thị, giảm phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch trong bối cảnh biến động mạnh về giá, hỗ trợ ổn định thị trường, thúc đẩy chuyển dịch từ phương tiện sử dụng nhiên liệu truyền thống sang phương tiện sử dụng các nguồn năng lượng mới, phù hợp với nhu cầu cấp bách trong bối cảnh địa chính trị quốc tế có nhiều biến động, nguồn cung nhiên liệu hóa thạch bị thiếu hụt và giá cao.

Do đó, tiếp tục phát triển xe ô tô điện có gắn động cơ chạy bằng pin được xác định là một trong những giải pháp quan trọng nhằm giảm phát thải khí nhà kính, giảm ô nhiễm môi trường đô thị và từng bước thay thế phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch theo các mục tiêu, cam kết quốc tế của Việt Nam. Trong đó, quy định gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin là cần thiết và cấp thiết trong bối cảnh hiện nay.

### **3.2. Về hiệu lực thi hành**

Tại Điều 2 dự thảo Nghị quyết quy định:

Nghị quyết này có hiệu lực thi hành kể từ ngày      tháng      năm 2026.

*Lý do, cơ sở đề xuất:*

Tại khoản 1 Điều 53 Luật Ban hành VBQPPL quy định:

*“Điều 53. Thời điểm có hiệu lực của VBQPPL*

*1. Thời điểm có hiệu lực toàn bộ hoặc một phần văn bản quy phạm pháp luật được quy định tại văn bản đó nhưng không sớm hơn 45 ngày kể từ ngày thông qua hoặc ký ban hành đối với văn bản quy phạm pháp luật của cơ quan nhà nước ở trung ương; không sớm hơn 10 ngày kể từ ngày thông qua hoặc ký ban hành đối với văn bản quy phạm pháp luật của chính quyền địa phương.”*

Căn cứ quy định tại Luật Ban hành VBQPPL, việc quy định thời gian như tại dự thảo là phù hợp và có cơ sở.

**3.3. Đánh giá tác động của dự thảo Nghị quyết (Phụ lục 2. Báo cáo đánh giá tác động chi tiết kèm theo)**

#### **a) Tác động đến thu NSNN và tăng trưởng kinh tế**

**- Về biến động tăng, giảm số lượng xe hybrid, xe chạy bằng xăng, dầu, xe điện chạy bằng pin và xe điện:** Việc tiếp tục duy trì mức thuế suất ưu đãi nêu trên đến hết năm 2030 sẽ duy trì chênh lệch đáng kể về chi phí đầu vào giữa xe điện chạy bằng pin và xe sử dụng xăng, dầu sau thời điểm 01/3/2027. Thực tiễn triển khai chính sách từ 2022-2025 cho thấy người tiêu dùng có phản

ứng tích cực đối với các chính sách làm giảm chi phí sở hữu ban đầu, qua đó dẫn đến số lượng ô tô điện chạy bằng pin được tiêu dùng nội địa tăng đáng kể trong thời gian qua. Theo tính toán của Bộ Công Thương, nếu tiếp tục gia hạn áp dụng mức thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt ưu đãi ở mức 1% - 2% - 3% đến hết năm 2030, số lượng xe điện chạy bằng pin sẽ tiếp tục tăng mạnh, đặc biệt ở phân khúc xe chở người từ 09 chỗ trở xuống. Đối với xe hybrid, xu hướng tăng trưởng dự kiến tiếp tục được duy trì do nhóm phương tiện này vẫn được hưởng mức ưu đãi thuế tương đối so với xe sử dụng xăng thuần túy. Tuy nhiên, do mức ưu đãi thuế đối với xe điện chạy bằng pin cao hơn đáng kể, dự kiến tốc độ tăng của xe hybrid sẽ thấp hơn so với xe điện chạy bằng pin và có thể giảm tỷ trọng tương đối trong cơ cấu xe bán mới. Tương ứng, xe sử dụng xăng, dầu được dự báo sẽ giảm thị phần tương đối so với kịch bản không gia hạn chính sách.

**- Về tác động đến tăng trưởng kinh tế, việc làm và nhiên liệu:**

Về mặt kinh tế, việc tiếp tục duy trì mức thuế suất ưu đãi đối với ô tô điện chạy bằng pin sẽ tạo tác động tích cực đối với sự phát triển của thị trường xe điện, qua đó hỗ trợ các hoạt động sản xuất, lắp ráp, phân phối, dịch vụ bảo dưỡng, tài chính tiêu dùng và phát triển hạ tầng sạc.

Chính sách tiếp tục gia hạn ưu đãi đối với xe điện chạy pin có thể góp phần phát triển thị trường, thúc đẩy ngành công nghiệp ô tô điện và các ngành công nghiệp hỗ trợ, tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động và đóng góp vào tăng trưởng kinh tế. Do đó, có thể nhận định phương án gia hạn mức thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt ưu đãi cũng sẽ tạo ra tác động tích cực, kịp thời đối với ngành xe điện và chuỗi cung ứng liên quan. Tuy nhiên, mức độ lan tỏa vào giá trị gia tăng trong nước hiện còn phụ thuộc lớn vào năng lực nội địa hóa. Hiện nay, tỷ lệ nội địa hóa đối với xe cá nhân đến 09 chỗ ngồi mới đạt bình quân khoảng 7% - 10%; đồng thời, ngành công nghiệp ô tô vẫn đang phụ thuộc đáng kể vào nguồn linh kiện nhập khẩu, với khoảng 80% linh kiện phục vụ sản xuất phải nhập khẩu. Điều này cho thấy tác động tích cực đối với tăng trưởng và việc làm là có, song để đạt hiệu quả cao hơn, cần đồng thời triển khai các chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ, nâng cao tỷ lệ nội địa hóa và mở rộng mạng lưới doanh nghiệp cung ứng trong nước.

**- Về nhiên liệu,** chính sách này sẽ góp phần thúc đẩy chuyển dịch nhu cầu từ xăng, dầu sang điện năng. Theo Bộ Công Thương, trong trường hợp đến năm 2030 có khoảng 1 - 1,6 triệu ô tô điện tham gia giao thông, hệ thống điện quốc gia về cơ bản có khả năng đáp ứng và không phát sinh rủi ro lớn về cân đối điện năng. Tỷ trọng điện năng bổ sung ở mức khoảng 0,68% - 1,1% được đánh giá là nằm trong ngưỡng có thể kiểm soát trong trung hạn. Tuy nhiên, thách thức chủ yếu không nằm ở tổng nhu cầu điện năng, mà ở sự phân bố phụ tải theo không gian và theo thời điểm. Xe điện và trạm sạc là các phụ tải kết nối trực tiếp với lưới điện trung áp và hạ áp. Do đó, tại các khu dân cư tập trung, chung cư cao tầng, khu đô thị mới và các điểm sạc công cộng có công suất lớn, nguy cơ quá tải cục bộ đối với máy biến áp phân phối, cáp hạ áp và

đường dây trung áp có thể phát sinh nếu hoạt động sạc diễn ra đồng thời trong khung giờ cao điểm. Do vậy, rủi ro chính trong giai đoạn đẩy mạnh điện hóa không phải là thiếu điện năng của toàn hệ thống, mà là sự gia tăng công suất cực đại và nguy cơ quá tải cục bộ đối với lưới điện phân phối.

### **b) Tác động đến thu NSNN**

Văn kiện Đại hội Đảng khóa XIV đặt mục tiêu tỷ lệ huy động NSNN giai đoạn 2026-2030 đạt 18% GDP. Trên cơ sở đó, Kế hoạch tài chính 05 năm quốc gia 05 năm 2026-2030 đã dự kiến tốc độ tăng thu nội địa từ sản xuất kinh doanh (trong đó có thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe có động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin nêu trên) ở mức rất cao.

Theo ước tính, số giảm thu NSNN trong trường hợp gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin đến hết năm 2030 là 10.000 tỷ đồng/năm, bao gồm giảm thu thuế TTĐB khâu nội địa khoảng 8.800 tỷ đồng/năm và khoảng 100 – 200 tỷ đồng/năm tại khâu nhập khẩu, giảm thu thuế GTGT khoảng 900-1000 tỷ đồng/năm. Số liệu đánh giá tác động này chưa tính đến tác động giảm thu thuế TTĐB, GTGT, lệ phí trước bạ đối với cả xe chạy bằng xăng khi số lượng người dùng xe điện, xe hybrid tăng lên và số lượng xe ô tô chạy bằng xăng giảm đi.

Việc gia hạn thuế suất thuế TTĐB ưu đãi đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin có thể giúp giảm thiểu chi phí tuân thủ các cam kết quốc tế mà Việt Nam đã tham gia, đặc biệt là các cam kết liên quan đến phát thải khí nhà kính và tín chỉ các-bon. Trong trường hợp không tuân thủ, quốc gia sẽ phải đối mặt với các nghĩa vụ tài chính bổ sung, điển hình là việc mua tín chỉ các-bon khi tổng lượng phát thải vượt quá ngưỡng đã được xác định.

Việc gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin không chỉ góp phần cải thiện chất lượng môi trường mà còn giúp giảm thiểu đáng kể chi phí phải chi cho công tác bảo vệ, khắc phục môi trường. Theo đó, về mặt tổng thể hiệu quả đối với nền kinh tế, chính sách này giúp giảm chi ngân sách trong lĩnh vực bảo vệ môi trường, bù đắp phần giảm thu NSNN do giảm thu thuế TTĐB và có tác động tích cực về lâu dài với tổng thể nền kinh tế, xã hội nói chung.

***(Đề nghị Bộ Nông nghiệp và Môi trường cung cấp thông tin về công tác, chi phí bảo vệ môi trường; Bộ Xây dựng có ý kiến đối với các cam kết về cắt giảm khí thải đối với phương tiện giao thông vận tải)***

### **c) Tác động đến người dân và doanh nghiệp**

*- Đối với người dân:*

Việc áp dụng chính sách gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin góp phần giảm thuế, hạ giá thành sản phẩm và giúp người dân chủ động có kế hoạch tiêu dùng, đặt mua xe điện ... góp phần thúc đẩy chuyển đổi xanh, cải thiện chất lượng không khí, bảo vệ môi trường, qua đó, nâng cao sức khỏe người dân, đời sống người dân nói

chung.

- *Đối với doanh nghiệp:*

Việc áp dụng chính sách tạo điều kiện cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô điện, phục vụ mục tiêu chuyển đổi xanh, tăng cường sử dụng các phương tiện thân thiện với môi trường, giúp các nhà sản xuất và nhập khẩu tối ưu hóa giá thành. Việc gia hạn lộ trình thuế suất thấp (như mức 1% - 3% hiện nay) giúp doanh nghiệp chủ động trong lập kế hoạch đầu tư dài hạn, mở rộng hạ tầng trạm sạc và thúc đẩy chuyển dịch cơ cấu sản xuất theo hướng bền vững, phù hợp với cam kết Net Zero của Chính phủ.

#### **d) Tác động đến môi trường**

Từ góc độ quản lý chuyên ngành về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông cơ giới, việc tiếp tục áp dụng chính sách ưu đãi thuế đối với xe ô tô điện chạy bằng pin có thể mang lại một số tác động tích cực sau:

- Góp phần thúc đẩy quá trình chuyển dịch sang phương tiện sử dụng năng lượng sạch, giảm phát thải từ hoạt động giao thông vận tải, cải thiện chất lượng môi trường không khí, nhất là tại các đô thị lớn; đồng thời góp phần giảm ô nhiễm tiếng ồn giao thông.

- Tạo điều kiện thuận lợi hơn để người dân, doanh nghiệp tiếp cận phương tiện phát thải thấp trong bối cảnh thị trường xe điện trong nước đang trong giai đoạn phát triển, chi phí đầu tư ban đầu của xe điện nhìn chung vẫn cao hơn xe sử dụng nhiên liệu hóa thạch.

- Góp phần hỗ trợ định hướng đầu tư sản xuất, lắp ráp xe điện trong nước, phát triển công nghiệp hỗ trợ và từng bước hình thành hệ sinh thái kỹ thuật liên quan, phù hợp với xu thế chuyển đổi công nghệ của ngành công nghiệp ô tô.

Theo nguồn số liệu được tổng hợp, tổng lượng phát thải được cắt giảm kể từ khi áp dụng chính sách về thuế suất thuế TTĐB ưu đãi đối với xe ô tô điện tại Luật số 03/2022/QH15 được áp dụng từ 2022 như sau:

Năm	Số lượng xe điện bán ra thị trường	Phát thải của xe xăng (tCO <sub>2</sub> )	Phát thải của xe điện (tCO <sub>2</sub> )	Tổng lượng phát thải được cắt giảm (tCO <sub>2</sub> )
2022	6.983	15.083	9.148	<b>5.936</b>
2023	32.299	69.766	42.312	<b>27.454</b>
2024	87.871	189.801	115.111	<b>74.690</b>
2025	174.696	377.343	228.852	<b>148.492</b>
<b>Total</b>	<b>301.849</b>	<b>651.994</b>	<b>395.422</b>	<b>256.572</b>

Như vậy, kể từ năm 2022, bắt đầu thực hiện thuế suất thuế TTĐB ưu đãi đối với xe điện chạy pin tại thị trường Việt Nam đã mang lại những giảm thiểu đáng kể về lượng khí thải nhà kính. Dựa trên dữ liệu hiệu suất xe điện và các

giả định của các cơ quan chức năng, mỗi xe điện giảm khoảng 0,85 tấn CO<sub>2</sub> mỗi năm so với xe sử dụng động cơ đốt trong. Với tổng số trên 300.000 xe điện được tiêu thụ tại thị trường Việt Nam trong giai đoạn 2022–2025, tổng lượng khí thải được giảm ước tính khoảng: ~256.000 tấn CO<sub>2</sub> mỗi năm. Việc giảm thiểu lượng CO<sub>2</sub> này hỗ trợ quá trình cắt giảm carbon trong lĩnh vực giao thông vận tải của Việt Nam và góp phần thực hiện cam kết không phát thải ròng được công bố tại COP26.

***(Đề nghị Bộ Nông nghiệp và Môi trường; Bộ Xây dựng có ý kiến đối với nội dung phân tích và số liệu nêu trên)***

### ***3.4. Nội dung phân cấp, phân quyền***

Dự thảo Nghị quyết không có nội dung phân cấp, phân quyền

**4. Về việc tuân thủ các nội dung quy định tại khoản 2 Điều 6 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành VBQPPL**

#### ***4.1. Về các nội dung sửa đổi, hoàn thiện:***

Gia hạn thời gian áp dụng thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin tại điểm g Mục 4 Biểu thuế TTĐB thuộc Điều 8 Luật Thuế TTĐB số 66/2025/QH15 từ ngày 01/3/2027 đến hết ngày 31/12/2030 như tại khoản 3.1 Mục IV Tờ trình này.

***4.2. Nội dung bổ sung:*** Không có.

***4.3. Nội dung lược bỏ:*** Không có.

***4.4. Về tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên***

Qua rà soát về các Điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên, các nội dung được đề xuất tại dự án Nghị quyết đều đảm bảo phù hợp với các cam kết quốc tế của Việt Nam và không trái với các cam kết tại các Điều ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia và là thành viên.

*(Chi tiết tại Phụ lục rà soát chủ trương, đường lối của Đảng, VBQPPL, Điều ước quốc tế có liên quan trình kèm)*

***4.5. Về nội dung cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính; việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số***

Dự thảo Nghị quyết không làm phát sinh thủ tục hành chính, không có nội dung liên quan đến ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số.

#### ***4.6. Về bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh***

Mục tiêu của Dự thảo Nghị quyết đề bảo đảm an ninh năng lượng quốc gia, qua đó, góp phần đảm bảo yêu cầu về quốc phòng, an ninh.

#### ***4.7. Việc bảo đảm bình đẳng giới***

Dự thảo Nghị quyết không có nội dung đề cập trực tiếp đến yêu cầu bảo đảm bình đẳng giới.

#### **4.8. Việc thực hiện chính sách dân tộc**

Dự thảo Nghị quyết không có nội dung đề cập trực tiếp đến việc thực hiện chính sách dân tộc.

### **V. NHỮNG NỘI DUNG BỔ SUNG MỚI SO VỚI HỒ SƠ CHÍNH SÁCH GỬI THẨM ĐỊNH (NẾU CÓ)**

#### **VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH NGHỊ QUYẾT VÀ THỜI GIAN TRÌNH BAN HÀNH**

##### **1. Dự kiến nguồn lực để thi hành Nghị quyết như sau:**

Việc triển khai thực hiện Nghị quyết do người nộp thuế và cơ quan quản lý thuế (cơ quan thuế và cơ quan hải quan) thực hiện, không phát sinh thêm chi phí cho người nộp thuế. Cơ quan quản lý thuế thì thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ nên đã được NSNN đảm bảo kinh phí hoạt động. Vì vậy, dự kiến nguồn lực để thi hành Nghị quyết gồm:

- Từ nguồn ngân sách trung ương và ngân sách địa phương.
- Từ các nguồn lực hợp pháp khác.

##### **2. Điều kiện bảo đảm cho việc thi hành Nghị quyết**

Điều kiện bảo đảm cho việc thi hành Nghị quyết bao gồm các nội dung được xác định như sau:

- Tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết: Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện phổ biến, giáo dục Nghị quyết và các quy định liên quan; Bộ Tài chính xây dựng nội dung thông tin, tuyên truyền phổ biến những yêu cầu, nội dung và các quy định của Nghị quyết kịp thời đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp hiểu biết, nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện.

- Bảo đảm nguồn lực thực hiện: Bộ Tài chính có hướng dẫn cụ thể để cơ quan thuế và cơ quan hải quan tổ chức triển khai thực hiện Nghị quyết.

##### **3. Về thời gian trình:**

Tại Nghị quyết số 93/NQ-CP ngày 06/4/2026 của Chính phủ về các nhiệm vụ, giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc liên quan đến chính sách thuế, lệ phí trước bạ, tín dụng đối với phát triển xe điện và các dự án nhiệt điện khí LNG giao Bộ Tài chính: *“b) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan khẩn trương hoàn thiện hồ sơ dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe ô tô điện chạy pin đến hết năm 2030, trình Chính phủ để trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XVI theo trình tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.”*

Điều 50 Luật Ban hành Văn bản quy phạm pháp luật (VBQPPL) số 64/2025/QH15 về việc xây dựng, ban hành VBQPPL quy định:

*“1. Việc xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật được thực hiện theo trình tự, thủ tục rút gọn thuộc trường hợp sau đây:*

*a) Trường hợp khẩn cấp theo quy định của pháp luật về tình trạng khẩn cấp; khi có yêu cầu đột xuất, cấp bách vì lý do quốc phòng, an ninh, lợi ích quốc gia, phòng, chống thiên tai, dịch bệnh, cháy, nổ;*

*b) Trường hợp cấp bách để giải quyết vấn đề phát sinh trong thực tiễn;*

*c) Trường hợp cần tạm ngưng hiệu lực toàn bộ hoặc một phần của văn bản quy phạm pháp luật để kịp thời bảo vệ lợi ích của Nhà nước, quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân;*

*d) Trường hợp cần sửa đổi ngay cho phù hợp với văn bản quy phạm pháp luật mới được ban hành; trường hợp cần ban hành ngay văn bản quy phạm pháp luật để thực hiện điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên;*

*đ) Trường hợp cần điều chỉnh thời hạn áp dụng toàn bộ hoặc một phần của văn bản quy phạm pháp luật trong một thời hạn nhất định để giải quyết những vấn đề cấp bách phát sinh trong thực tiễn;*

...

*2. Thẩm quyền quyết định việc xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo trình tự, thủ tục rút gọn:*

*a) Ủy ban Thường vụ Quốc hội tự mình hoặc theo đề nghị của cơ quan trình quyết định việc áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn trong xây dựng, ban hành luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội;”*

Để kịp thời thực hiện kết luận của Thường trực Chính phủ tại Nghị quyết số 93/NQ-CP ngày 06/4/2026 và căn cứ quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 50 Luật Ban hành VBQPPL nêu trên, Bộ Tài chính kính trình cho phép áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn trong xây dựng, ban hành dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin áp dụng đối với “trường hợp cần điều chỉnh thời hạn áp dụng một phần của văn bản quy phạm pháp luật trong một thời hạn nhất định để giải quyết những vấn đề cấp bách phát sinh trong thực tiễn” để trình Quốc hội xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XVI.

Lý do đề xuất:

- Về vấn đề cấp bách phát sinh trong thực tiễn

Hiện nay, tình hình địa chính trị tại khu vực Trung Đông đang diễn biến hết sức phức tạp, đẩy thị trường năng lượng toàn cầu vào trạng thái bất ổn nghiêm trọng. Giá xăng dầu thế giới đã tăng cao kỷ lục, xác lập những cột mốc chưa từng có trong tiền lệ. Mặc dù Chính phủ đã quyết liệt triển khai đồng bộ các giải pháp điều tiết và bình ổn (như Quỹ bình ổn giá, giảm một số loại thuế, phí,...), nhưng tình trạng nguồn cung nhiên liệu hóa thạch vẫn trở nên đắt đỏ

và ngày càng khan hiếm. Theo Bộ Công Thương, nguồn cung xăng dầu trong nước hiện đủ đảm bảo cho sản xuất và tiêu dùng đến hết tháng 4/2026.

Dự báo căng thẳng địa chính trị và nguồn cung nhiên liệu hóa thạch còn tiềm ẩn nhiều khả năng bất ổn, khó đoán, kéo dài nên nền kinh tế đang đứng trước áp lực an ninh năng lượng rất lớn và cần thiết phải chủ động có kế hoạch giảm sử dụng, phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch, tích cực kịp thời chuyển đổi sang các phương tiện thân thiện môi trường, không sử dụng nhiên liệu hóa thạch để cắt giảm tối đa chi phí nhiên liệu.

Bên cạnh đó, những năm gần đây ô nhiễm không khí đã trở thành vấn đề nóng và nhận được sự quan tâm lớn của cộng đồng. Ở Việt Nam, ô nhiễm không khí tiếp tục gia tăng với tốc độ đáng báo động và ngày càng ảnh hưởng đến chất lượng cuộc sống của con người. Chất lượng môi trường không khí quốc gia nói chung và tại các đô thị lớn nói riêng chịu tác động do phát sinh bụi, khí thải từ các hoạt động phát triển kinh tế - xã hội, phương tiện giao thông vận tải,... Trong đó, khí thải từ các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ chiếm tỷ trọng lớn trong tổng lượng phát thải gây ô nhiễm môi trường không khí tại các đô thị. Việc gia tăng nhanh chóng số lượng xe ô tô sử dụng nhiên liệu gốc hóa thạch trong những năm gần đây là tác nhân lớn gây ra ô nhiễm không khí ngày càng trầm trọng.

Để cải thiện chất lượng không khí do phương tiện giao thông gây ra, Chính phủ đã triển khai đồng bộ nhiều giải pháp, trong đó giải pháp chuyển đổi từ xe ô tô chạy xăng, dầu sang xe ô tô điện chạy pin để giảm phát thải từ các phương tiện giao thông, góp phần bảo vệ môi trường là một xu hướng đang diễn ra trên phạm vi toàn cầu, trong đó có các giải pháp về thuế.

Trước bối cảnh cấp thiết nêu trên, việc tiếp tục gia hạn ưu đãi thuế TTĐB cho xe điện là giải pháp chính sách cần được triển khai kịp thời để chủ động tạo nguồn cung phương tiện chuyển đổi xanh cũng như giảm phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch. Do đó, việc áp dụng trình tự rút gọn để giải quyết vấn đề *cấp bách phát sinh trong thực tiễn* nêu trên sẽ giúp chính sách nhanh chóng đi vào cuộc sống, kịp thời hỗ trợ doanh nghiệp duy trì sản xuất, chủ động có kế hoạch sản xuất, nhập khẩu cũng như khuyến khích người dân chủ động, có kế hoạch tiêu dùng, góp phần chuyển đổi hành vi tiêu dùng phương tiện thân thiện môi trường, hưởng lợi từ môi trường xanh, sạch hơn, từ đó giảm thiểu sự phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch và đảm bảo sự ổn định kinh tế - xã hội trước các biến động tiêu cực, khó lường từ bất ổn địa chính trị và thị trường quốc tế, góp phần tích cực vào sự phát triển kinh tế theo định hướng, chủ trương của Đảng, Nhà nước.

- Về nội dung quy định điều chỉnh thời hạn áp dụng một phần của văn bản quy phạm pháp luật

Mức thuế suất thuế TTĐB ưu đãi hiện hành ở mức thấp đối với xe ô tô điện (1%-3%) so với xe sử dụng nhiên liệu hóa thạch (10%-150%) đang đóng vai trò quan trọng giúp người tiêu dùng dễ mua sản phẩm xe điện do ưu đãi về thuế TTĐB, góp phần giảm giá thành và về phía doanh nghiệp do số lượng xe

bán được nhiều hơn sẽ góp phần tạo động lực đầu tư, mở rộng sản xuất, kinh doanh. Việc áp dụng chính sách này đã hỗ trợ ổn định thị trường, tạo sức mua và thúc đẩy quá trình chuyển dịch của ngành công nghiệp ô tô từ phương tiện sử dụng nhiên liệu truyền thống sang phương tiện sử dụng các nguồn năng lượng mới.

Trước tình hình cấp bách nêu trên và việc gia hạn ưu đãi thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin trong một thời hạn nhất định từ 01/3/2027-31/12/2030 để ổn định, phát triển thị trường xe điện trong giai đoạn này là cần thiết và có cơ sở, Bộ Tài chính trình Chính phủ trình Quốc hội cho phép áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn trong xây dựng, ban hành dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin đến hết năm 2030 để trình Quốc hội xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ nhất, Quốc hội khóa XVI.

Từ nội dung báo cáo nêu trên, căn cứ Luật Ban hành VBQPPL, Bộ Tài chính trình Chính phủ phê duyệt hồ sơ dự án Nghị quyết để trình Quốc hội và giao Bộ trưởng Bộ Tài chính thay mặt Chính phủ thừa ủy quyền Thủ tướng Chính phủ ký Tờ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội về dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin đến hết 2030 và phối hợp với các cơ quan của Quốc hội trong quá trình thẩm tra dự án Nghị quyết áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn trong xây dựng, ban hành VBQPPL.

Trên đây là Tờ trình dự án Nghị quyết của Quốc hội về gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin đến hết 2030. Bộ Tài chính xin kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

*(Xin trình kèm: 1. Dự thảo Nghị quyết; 2. Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp; 3. Báo cáo thẩm định về dự án Nghị quyết của Bộ Tư pháp; 4. Bản tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý về dự án Nghị quyết).*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Phó Thủ tướng (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ (để phối hợp);
- Bộ Tư pháp (để biết);
- Lưu: VT, CST (GTGT).

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Cao Anh Tuấn**