

PHỤ LỤC I

Bản tổng kết thi hành pháp luật thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-BTC ngày / /2026 của Bộ Tài chính)

I. BỐI CẢNH THỰC HIỆN TỔNG KẾT/ĐÁNH GIÁ

1. Bối cảnh trong nước và quốc tế

- Thực trạng ô nhiễm môi trường không khí tại Việt Nam

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, trong đó có các giải pháp về thuế.

(Đề nghị Bộ Nông nghiệp và Môi trường cung cấp thông tin về nội dung này)

- 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.

(Đề nghị Bộ Công Thương, Bộ Xây dựng cung cấp thông tin về nội dung này)

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 Công Thương, Bộ Xây dựng, Bộ Nông nghiệp và Môi trường cung cấp thông tin về nội dung này)

2. Quá trình thực hiện tổng kết/đánh giá thực trạng

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 tiếp cận, 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.

(Đề nghị Bộ Công Thương, Bộ Xây dựng, Bộ Nông nghiệp và Môi trường cung cấp thông tin về nội dung này)

II. KẾT QUẢ THỰC HIỆN/THỰC TRẠNG QUAN HỆ XÃ HỘI

1. Việc tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật

Đề 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. 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.

2. Kết quả thi hành

a) Về kinh tế - xã hội

(Đề nghị Cục Thống kê cung cấp thông tin)

b) Về môi trường

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.

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.

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 ₂)	Phát thải của xe điện (tCO ₂)	Tổng lượng phát thải được cắt giảm (tCO ₂)
2022	6.983	15.083	9.148	5.936

Năm	Số lượng xe điện bán ra thị trường	Phát thải của xe xăng (tCO ₂)	Phát thải của xe điện (tCO ₂)	Tổng lượng phát thải được cắt giảm (tCO ₂)
2023	32.299	69.766	42.312	27.454
2024	87.871	189.801	115.111	74.690
2025	174.696	377.343	228.852	148.492
Tổng	301.849	651.994	395.422	256.572

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 CO₂ 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 CO₂ mỗi năm. Việc giảm thiểu lượng CO₂ 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 cung cấp thông tin về công tác, chi phí bảo vệ môi trường và số liệu, báo cáo phân tích nêu trên; Bộ Xây dựng có ý kiến đối với các cam kết về cắt giảm khí thải đối với phương tiện giao thông vận tải và số liệu, báo cáo phân tích nêu trên)

III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Bộ Tài chính đề xuất, trình Chính phủ nội dung chính sách tại Điều 1 dự thảo Nghị quyết như sau:

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%.”./.