

PHỤ LỤC II

Bản đánh giá tác động 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 (Kèm theo Tờ trình số /TTr-BTC ngày / /2026 của Bộ Tài chính)

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

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, phí và lệ phí. Cụ thể, 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.

Tuy nhiên, 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, 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.

Do vậy, 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.”

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

- 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 nhất là trong bối cảnh diễn biến tình hình thị trường xăng dầu trong nước và thế giới còn nhiều biến động, khó đoán định (mức thu thuế TTĐB giảm là để góp phần giảm chi phí trực tiếp cho người sử dụng).

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

Bộ Tài chính 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%.”

Về đánh giá tác động cụ thể của chính sách:

1. Tác động đối với hệ thống pháp luật

Qua rà soát, các nội dung quy định về gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin tại dự án Nghị quyết đã được nghiên cứu đảm bảo thể chế hóa đúng đắn quan điểm, chủ trương chủ trương, định hướng của Đảng, các Nghị quyết của Chính phủ về phát triển kinh tế - xã hội tại Nghị quyết số 01/NQ-CP ngày 08/01/2026 của Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2026, Nghị quyết số 93/NQ-CP ngày 06/4/2026 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, 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 và 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. Đồng thời, quy định về gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin tại dự án Nghị quyết là đảm bảo tính hợp hiến, phù hợp, thống nhất với Luật Thuế TTĐB liên quan đến thuế suất của hàng hoá thuộc đối tượng chịu thuế TTĐB.

(Nội dung chi tiết tại Báo cáo rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan đến 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 trình kèm)

2. Tác động về kinh tế - xã hội

a. Về thu ngân sách nhà nước (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

thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin đến hết năm 2030 là khoảng 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.

Tuy nhiên, Kế hoạch tài chính quốc gia 5 năm giai đoạn 2026 - 2030 chưa tính đến số giảm thu do thực hiện kéo dài chính sách ưu đãi thuế TTĐB và lệ phí trước bạ (LPTB). Do đó, cần tiếp tục nghiên cứu để kịp thời đề xuất giải pháp bù đắp nguồn thu NSNN, theo chủ trương gia hạn thuế TTĐB, LPTB đã được Chính phủ giao tại Nghị quyết số 93/NQ-CP.

b. 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 tạo điều kiện thuận lợi hơn để người dân tiếp cận phương tiện phát thải thấp trong bối cảnh thị trường xe điện trong nước đang trong giai đoạn phát triển, 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, đồng thời, thúc đẩy chuyển đổi xanh, cải thiện chất lượng không khí, bảo vệ môi trường, qua đó, nâng cao sức khỏe người dân 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.

- Đối với doanh nghiệp:

Về phía doanh nghiệp, chi phí đầu tư sản xuất ban đầu của xe điện nhìn chung vẫn cao hơn đầu tư sản xuất, lắp ráp xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch nên cần chính sách ưu đãi, thu hút đầu tư lâu dài. Việc áp dụng chính sách gia hạn thuế suất thuế TTĐB đối với xe có gắn động cơ dưới 24 chỗ chạy bằng pin sẽ:

+ Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp sản xuất ô tô 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, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh so với xe chạy nhiên liệu hóa thạch.

+ 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.

+ 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.

(Đề nghị Bộ Công Thương, Bộ Xây dựng có ý kiến về nội dung này, cụ thể:

Bộ Công Thương (đánh giá tác động về chiến lược phát triển tổng thể ngành công nghiệp ô tô; quy mô sản xuất, tiêu dùng ô tô và các phân nhóm, phân khúc phương tiện (biến động số lượng tăng, giảm các nhóm xe xăng, xe điện, xe hybrid); khuyến khích phát triển xe thân thiện với môi trường; tỷ lệ nội địa hóa; tính đồng bộ với chính sách phát triển công nghiệp hỗ trợ; ảnh hưởng và tác động đến môi trường; chuyển đổi xanh trong lĩnh vực giao thông, chủ trương hạn chế xe sử dụng nhiên liệu hóa thạch; dự báo tác động đến sản lượng tiêu dùng xăng, dầu cho phương tiện giao thông...);

Bộ Xây dựng (cung cấp thông tin, dữ liệu, đánh giá về phân nhóm phương tiện; tiêu chuẩn, kỹ thuật phương tiện; chính sách khuyến khích giảm phát thải khí thải gây ô nhiễm; chính sách và lộ trình hạn chế phương tiện vào nội đô, vùng phát thải thấp; chuyển đổi phương tiện xanh, thiết bị, hạ tầng giao thông xanh...))

c. Tác động về môi trường

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.

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 có ý kiến về nội dung này, cụ thể: đánh giá về quy chuẩn, tiêu chuẩn xả khí thải; giảm phát thải, tác động đến mục tiêu Net Zero vào năm 2050; khả năng cắt giảm khí nhà kính (CO₂, NO_x, bụi mịn) so với xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch, qua đó đánh giá tác động về chi phí do công tác bảo vệ môi trường khi các phương tiện giao thông chuyển từ sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng nhiên liệu xanh (như pin, điện...); về quản lý chất thải, thu gom, vận chuyển và xử lý pin thải bỏ...)

3. Tác động về giới

Dự thảo Nghị quyết không có tác động về giới.

4. Tác động của thủ tục hành chính

Dự thảo Nghị quyết không phát sinh thủ tục hành chính.