**HỘI THẢO**

THAM VẤN HOÀN THIỆN DỰ THẢO LUẬT TIÊU THỤ ĐẶC BIỆT

**THAM LUẬN**

***Hiệp hội Các nhà sản xuất Ô tô Việt Nam***

Lời đầu tiên, chúng tôi xin chân thành cảm ơn tới Quý cơ quan đã lắng nghe, tiếp nhận các ý kiến và hỗ trợ kịp thời VAMA trong thời gian qua.

Qua theo dõi kỳ họp thứ 8, Quốc hội khóa XV vào tháng 10-11/2024, VAMA hoan nghênh sự quan tâm sát sao của quý Ủy ban và các Đại biểu Quốc hội đã có ý kiến thảo luận về thuế Tiêu thụ đặc biệt đối với dòng xe hybrid điện và xe Pick up chở hàng cabin kép tại Dự thảo Luật thuế tiêu thụ đặc biệt (“TTĐB”) sửa đổi.

Căn cứ Công văn số 9042/VPCP-KTTH của Văn phòng Chính phủ ngày 09/12/2024, Thủ tướng Chính phủ có ý kiến: Bộ Tài Chính nghiên cứu, xem xét, tổng hợp kiến nghị của VAMA trong công văn số 062803/2024/VAMA ngày 28/6/2024 trong quá trình xây dựng dự án Luật thuế Tiêu thụ đặc biệt (sửa đối). Tuy nhiên, trong dự thảo Luật Thuế TTĐB sửa đối vào tháng 3/2025 vẫn chưa phản ánh những đề xuất của VAMA.

Nhằm đưa ra giải pháp hài hòa lợi ích giữa đảm bảo thu ngân sách, mục tiêu phát triển ngành công nghiệp ô tô và lợi ích của người tiêu dùng, cũng như bảo vệ môi trường. Nhân dịp hội thảo ngày hôm nay, VAMA xin tiếp tục kiến nghị như sau:

**(i) Đề xuất 1: Ưu đãi thuế TTĐB đối với xe hybrid điện**

 **\*** Ưu đãi cho xe hybrid điện không cần hệ thống nạp điện riêng (HEV) **bằng 70%** mức thuế suất áp dụng cho xe chạy bằng xăng, dầu cùng loại *(hiện tại là 100%).*

 \* Ưu đãi cho xe hybrid điện nạp điện bằng hệ thống sạc điện riêng (PHEV) **bằng 50%** mức thuế suất áp dụng cho xe chạy bằng xăng, dầu cùng loại *(hiện tại là 70%).*

**(ii) Đề xuất 2:Giữ nguyên mức thuế suất thuế TTĐB như hiện hành đối với dòng xe pick-up chở hàng cabin kép.**

Trong trường hợp bảo đảm yêu cầu thu ngân sách, VAMA cũng đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc thực hiện ổn định chính sách, đi đôi với nghiên cứu **một lộ trình thích hợp, giữ nguyên mức hiện tại cho năm đầu tiên kể từ khi Luật được thông qua và chia đều phần tăng trong ít nhất 3 năm tiếp theo để phù hợp đối với mặt hàng xe pickup chở hàng cabin kép,** tránh tăng sốc làm ảnh hưởng đến sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp và việc làm của công nhân trong ngành ô tô, cũng như thực hiện cam kết các ưu đãi đầu tư của Chính phủ.

**Lí do đề xuất như trên, cụ thể như sau:**

1. **Đối với Đề xuất ưu đãi cho xe HEV:**
2. **Vấn đề:**

 Theo Luật thuế TTĐB không phân biệt xe ô tô chạy bằng xăng kết hợp năng lượng điện (hay còn gọi là xe Hybrid) có hay không có hệ thống nạp điện ngoài. Tuy nhiên, quá trình thực hiện có vướng mắc rất lớn, đó là: chỉ có xe Hybrid có hệ thống nạp điện ngoài được hưởng ưu đãi về thuế TTĐB, **trong khi xe Hybrid không có hệ thống nạp điện ngoài** **thì chưa được hưởng ưu đãi về thuế TTĐB.**

 - Trong Dự thảo của Bộ Tài chính về Luật thuế Tiêu thụ đặc biệt (“TTĐB”) sửa đổi, tại Điều 8 quy định thuế suất thuế TTĐB đối với một số hàng hóa dịch vụ trong đó có sửa đổi bổ sung mô tả và mức thuế suất đối với một số mặt hàng thân thiện với môi trường. Tuy nhiên, chưa có quy định bổ sung liên quan tới việc khuyến khích sử dụng các dòng xe thân thiện với môi trường như dòng xe điện Hybrid.

 - Các dòng xe được gọi là thân thiện với môi trường cũng đã được phân loại rất rõ trong Thông tư số: 53/2024/TT-BGTVT của Bộ giao thông Vận tải ngày 15/11/2024, bao gồm các loại xe điện hóa:

*“Xe hybrid điện (HEV - Hybrid electric vehicle) là xe cơ giới được dẫn động bằng hệ thống truyền động hybrid điện (bao gồm cả xe sử dụng nhiên liệu tiêu thụ chỉ để nạp điện cho thiết bị tích trữ điện năng), gồm có:*

*a) Xe hybrid điện nhẹ (MHEV - Mild hybrid electric vehicle) là xe hybrid điện; động cơ (mô-tơ) điện có chức năng hỗ trợ động cơ đốt trong khởi động, hỗ trợ tăng tốc, phanh tái tạo và cung cấp năng lượng cho hệ thống phụ trợ. Xe không có khả năng nạp điện được từ nguồn điện bên ngoài;*

*b) Xe hybrid điện hoàn toàn (FHEV- Full hybrid electric vehicle hoặc SHEV*

*- Strong hybrid electric vehicle) là xe hybrid điện có khả năng di chuyển hoàn toàn chỉ bằng năng lượng điện trong những điều kiện nhất định (như bắt đầu di chuyển từ trạng thái đứng yên, di chuyển ở tốc độ thấp...). Xe không có khả năng nạp điện được từ nguồn điện bên ngoài;*

*c) Xe hybrid nạp điện ngoài (PHEV - Plug-in hybrid electric vehicle) là xe hybrid điện có khả năng nạp điện được từ nguồn điện bên ngoài.”*

 *(khoản 2, Điều 9. Phân loại xe theo năng lượng*)

Với vấn đề ô nhiễm môi trường, các giải pháp công nghệ mới như BEV và xe Hybrid có thể giúp giảm thiểu tác động xấu đến môi trường và đạt mục tiêu phát triển bền vững.

 Mặc dù BEV là một giải pháp tối ưu trong việc giảm khí thải, nhưng BEV hiện có một số vấn đề như: thiếu hạ tầng trạm sạc (đặc biệt là trang bị sạc tại nhà) và tình trạng thiếu điện vào mùa hè do nhu cầu sử dụng điện tăng cao.

Với công nghệ kết hợp giữa động cơ đốt trong và động cơ điện, xe Hybrid đang trở thành một giải pháp trung gian khả thi, phù hợp với quá trình chuyển đổi xanh. Xe Hybrid hoạt động dựa trên cơ chế tối ưu hóa sử dụng năng lượng, giúp giảm thiểu đáng kể mức tiêu thụ nhiên liệu và phát thải trong suốt quá trình sử dụng (HEV và PHEV tiết kiệm nhiên liệu lần lượt là ~ 30% (\*) và ~50% so với xe động cơ đốt trong cùng loại, từ đó giảm lượng phát thải KNK tương đương).

Ví dụ cụ thể tại Việt Nam với mẫu xe Toyota Corolla Cross:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **Xe xăng thông thường (ICE)** | **Xe Hybrid điện tự sạc (HEV)** | Mức tiết kiệm nhiên liệu (tương đương mức giảm phát thải CO2) giữa xe HEV so với xe xăng thông thường ICE |
| Đường hỗn hợp (l/100km) | **7,55** | **3,67** | **51%** |
| Đường đô thị (l/100km) | **9,9** | **3,01** | **70%** |

 *Nguồn: Giấy chứng nhận mức tiêu thụ nhiên liệu do Cục Đăng kiểm VN cấp. Chu trình thử nghiệm theo* **QCVN 109 : 2021/BGTVT**

Như vậy, xe HEV có khả năng tiết kiệm nhiên liệu rất đáng kể, đặc biệt trong đường đô thị. Ngoài ra, xe HEV không gặp phải những vấn đề cơ sở hạ tầng như trạm sạc, không ảnh hưởng đến thói quen sử dụng của người dân và chi phí đầu tư cao như xe thuần điện. Do đó VAMA xin tiếp tục kiến nghị có ưu đãi cho dòng xe Hybrid.

1. **Đánh giá tác động:**

Đánh giá tác động về môi trường, kinh tế - xã hội và ngân sách nhà nước khi áp dụng mức giảm 30% và 50% thuế suất thuế TTĐB so với xe ô tô cùng loại cho xe HEV và PHEV, theo phân tích của KPMG Việt Nam phối hợp với VAMA cho thấy, các tác động của chính sách ưu đãi trên gồm có:

**- Về giảm phát thải**: Do các dòng xe Hybrid có sự kết hợp giữa động cơ xăng và động cơ điện, giúp giảm 30-50% mức tiêu hao nhiên liệu so với xe động cơ đốt trong thông thường, mức giảm tương đương với việc giảm phát thải ra môi trường (cao nhất có thể giảm tới 61% lượng khí thải CO2 ở điều kiện nội đô) *(Theo nghiên cứu của Đại học Bách Khoa Hà Nội năm 2023)*, góp phần quan trọng trong việc giảm thiểu ô nhiễm không khí và giảm phát thải khí nhà kính, đặc biệt tại các đô thị lớn. Theo đó, các xe Hybrid được sản xuất trong giai đoạn 2026-2030 có thể góp phần giảm hơn 2,6 triệu tấn lượng phát thải khí CO2, giúp tiết kiệm ngân sách để bù đắp lượng phát thải tương đương với 333 tỷ đồng tín chỉ cac-bon.

**- Về kinh tế xã hội:** Việc ưu đãi thuế TTĐB cho xe HEV và PHEV mang lại lợi ích như đảm bảo an ninh năng lượng, duy trì môi trường đầu tư ổn định và thúc đẩy các doanh nghiệp trong ngành ô tô cải tiến công nghệ, dây chuyền sản xuất, mở rộng liên kết chuỗi cung ứng góp phần tạo ra nhiều việc làm mới, cải thiện chất lượng cuộc sống cũng như cơ sở hạ tầng.

- **Về ngân sách nhà nước:** Giai đoạn 2026-2030, thu ngân sách Nhà nước giảm trong ngắn hạn khoảng 5.000 tỷ đồng/năm, chỉ chiếm 2,5% tổng số thu thuế TTĐB/năm (tương đương 0,35% tổng thu thuế hàng năm). Tuy nhiên, mức giảm thu ngân sách Nhà nước này sẽ được bù đắp từ tiết kiệm 26.000 tỷ đồng chi phí nhiên liệu, và tiết kiệm 28.000 tỷ đồng chi phí dầu thô nhập khẩu trong suốt vòng đời của một xe ô tô. Qua đó, giảm áp lực lên cán cân thương mại của Việt Nam.

**2. Đối với đề xuất liên quan tới thuế suất cho xe pickup chở hàng cabin kép:**

**VAMA đề nghị duy trì chính sách ổn định với dòng xe Pick-up chở hàng cabin kép; ủng hộ những phát biểu đề xuất của Quốc hội đó là đề nghị cân nhắc thực hiện ổn định chính sách, đi đôi với nghiên cứu một lộ trình thích hợp, giữ nguyên mức hiện tại cho năm đầu tiên kể từ khi Luật được thông qua và chia đều phần tăng trong ít nhất 3 năm tiếp theo để phù hợp đối với mặt hàng xe pickup chở hàng cabin kép.**

1. **Vấn đề:**

Xe pickup chở hàng là dòng xe đa dụng, chạy được trên nhiều địa hình với công năng chính là chở hàng, phù hợp cho kinh tế hộ gia đình, quy mô nhỏ, tiết kiệm chi phí kinh doanh và vận chuyển hàng hóa đơn giản trong thành phố dễ dàng, an toàn, tiếp cận những nơi mà xe tải khó có thể tới; tiết kiệm chi phí, giảm thiểu số lượng những xe chở hàng tự chế 3 bánh, 4 bánh không đúng tiêu chuẩn kỹ thuật và an toàn. Xe pick-up chở hàng cabin kép ở mức giá trung bình, không phải là hàng xa xỉ; chủ yếu được sử dụng ngoài khu vực đô thị, với công năng chính là vận tải hàng hóa, phục vụ kinh doanh vừa và nhỏ và hoạt động công vụ của các cơ quan chức năng.

Với đặc điểm kỹ thuật và công năng như trên, xe pickup chở hàng cabin kép là dòng xe phù hợp với nhóm sản phẩm ưu tiên theo *Quyết định 1168/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 16/7/2014 phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035*, đó là “Chú trọng phát triển dòng xe tải nhỏ đa dụng phục vụ cho sản xuất nông nghiệp, nông thôn và các loại xe khách tầm trung và tầm ngắn chạy liên tỉnh, huyện, nội đô... phù hợp”.

*Thị phần xe ô tô pickup chở hàng cabin kép ở Việt Nam khiêm tốn*. Theo thống kê của VAMA trong 5 năm, thị phần của xe pickup chở hàng cabin kép thấp, chỉ chiếm khoảng 5% tổng số xe ô tô tiêu thụ. Lượng xe pick-up bán ra dao động từ 3,7% đến 5,4%. Kết quả thể hiện xu hướng ổn định; không tăng đột biến về nhu cầu sử dụng loại xe này[[1]](#footnote-1).

Theo thống kê của VAMA trong 5 năm, thị phần của xe pickup chở hàng cabin kép khiêm tốn, chỉ chiếm khoảng 5% tổng số xe ô tô tiêu thụ. Theo báo cáo của VAMA và KPMG về mua xe pick-up chở hàng cabin kép: Khách hàng cá nhân: 64%, chủ yếu bao gồm các cá nhân kinh doanh tự do, nhân viên công ty, kỹ sư, nông dân, v.v. có nhu cầu mua xe để phục vụ mục đích vận tải, kinh doanh thương mại với quy mô vừa và nhỏ; 36% xe được các cơ quan, doanh nghiệp mua; như Bộ Công An, Bộ Quốc phòng, Bộ Y tế, Bộ NN&PTNN và Tập đoàn viễn thông quân đội Viettel, … dùng xe này để thực hiện nhiệm vụ quốc gia và các hoạt động chuyên ngành.

Khách hàng chủ yếu ở nhiều tỉnh miền núi và địa phương, chiếm trên 70%, gần 30% từ 2 thành phố lớn. Do đó, mục tiêu của chính sách tăng thuế TTĐB để điều tiết hạn chế sử dụng xe này tại các thành phố lớn là không phù hợp vì sẽ không công bằng cho 70% người tiêu dùng không sử dụng xe tại các thành phố lớn. Do đó, mục tiêu của chính sách tăng thuế TTĐB để điều tiết hạn chế sử dụng xe này tại các thành phố lớn là không phù hợp vì sẽ không công bằng cho 70% người tiêu dùng không sử dụng xe tại các thành phố lớn.

**Kinh nghiệm các nước trong khu vực**: Khi nhìn sang các nước trong khu vực, các quốc gia có điều kiện tương đồng với Việt Nam (về địa hình, trình độ phát triển, và đặc điểm kinh tế) như Malaysia, Philippines, Indonesia, và Thái Lan đều ưu đãi thuế cho xe pick-up chở hàng cabin kép. Nếu so mức thuế suất thì mức hiện nay của Việt Nam là tương đối cao.

Đánh giá tác động toàn diện: Về kinh tế, xã hội, ngành công nghiệp ô tô nếu **áp dụng mức tăng thuế suất thuế TTĐB với dòng xe pick-up chở hàng cabin kép như hiện nay:**

Xe pick-up chở hàng cabin kép hiện nay vẫn được xem là một trong những nguồn lực quan trọng giúp phát triển kinh tế và nhận được nhiều ưu đãi, bao gồm các ưu đãi về thuế TTĐB. Ngoài ra, theo các phân tích và tính toán định lượng, việc tăng thuế suất thuế TTĐB cao hơn cho xe pick-up chở hàng cabin kép sẽ mang lại nhiều tác động bất lợi, bao gồm giảm thu ngân sách nhà nước (ước tính 7,700 tỷ đồng trong giai đoạn 2024-2030), biến động trên thị trường ô tô (giảm 36% lượng tiêu thụ), tổn thất cho các doanh nghiệp đã và đang đầu tư vào dây chuyền sản xuất, tăng chi phí và hạn chế khả năng mua mới phương tiện của nhiều đối tượng người tiêu dùng. Bên cạnh đó, những mục tiêu của Chính phủ trong việc đảm bảo công bằng chính sách giữa các dòng xe, bảo vệ môi trường và điều tiết giao thông đô thị cũng khó đạt hiệu quả cao.

**Do đó, Ý nghĩa của đề xuất của VAMA nhằm ưu tiên ổn định chính sách thuế, phí hiện tại, tránh tăng sốc làm ảnh hưởng đến sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp và việc làm của người lao động, củng cố niềm tin của nhà đầu tư và thực hiện cam kết các ưu đãi đầu tư của Chính phủ.**

1. [↑](#footnote-ref-1)