

HIỆP HỘI CÁC NHÀ SẢN XUẤT Ô TÔ VIỆT NAM
(VAMA)

Đề xuất ưu đãi Thuế Tiêu thụ đặc biệt cho xe ô tô Hybrid và xe pick-up chở hàng cabin kép

Hà Nội, 18/3/2025

Đề xuất của VAMA

1

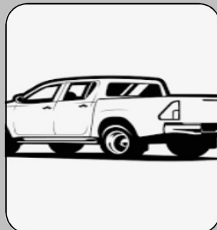


Ưu đãi thuế TTĐB đối với:

a) Xe điện Hybrid không có hệ thống nạp điện ngoài (HEV): 70% mức thuế suất cho xe xăng, dầu cùng loại (hiện tại là 100%)

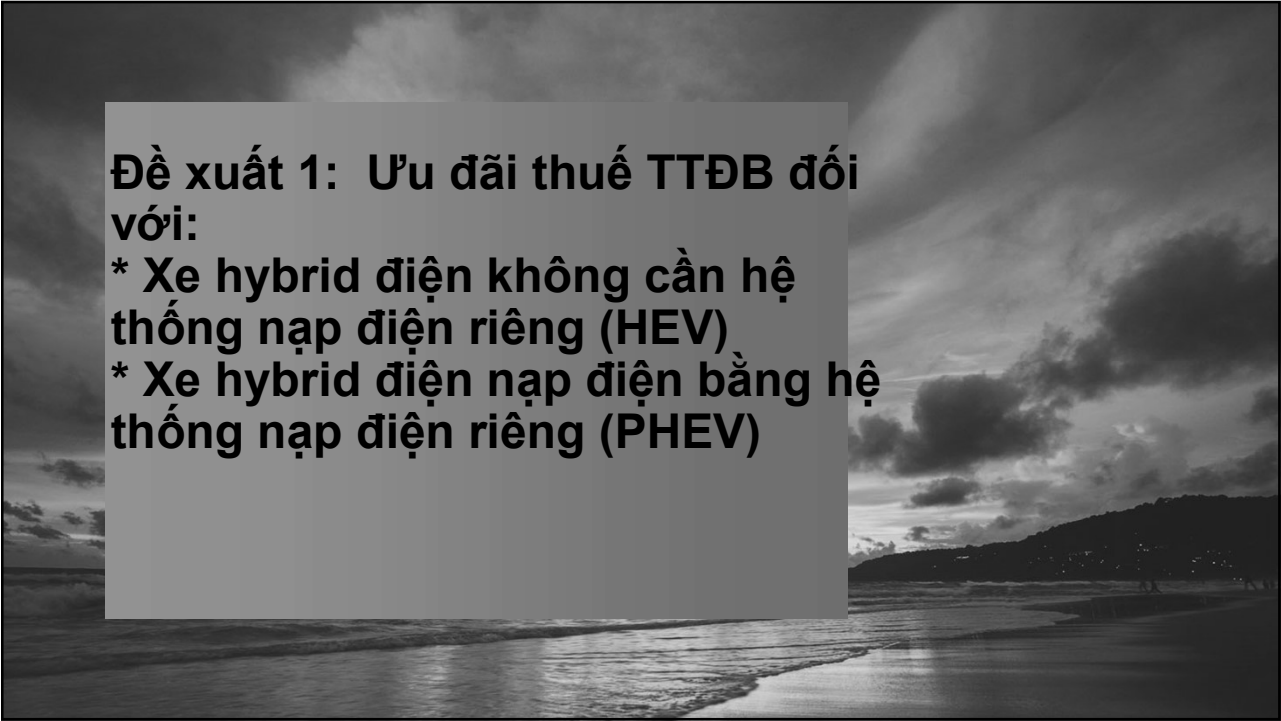
b) Xe điện Hybrid nạp điện ngoài (PHEV): 50% mức thuế suất cho xe xăng, dầu cùng loại (hiện tại 70%)

2



Giữ nguyên mức thuế suất thuế TTĐB như hiện hành đối với dòng xe pick-up chở hàng cabin kép

Cần nhắc thực hiện ổn định chính sách & nghiên cứu lộ trình thích hợp



Đề xuất 1: Ưu đãi thuế TTĐB đối với:

- * Xe hybrid điện không cần hệ thống nạp điện riêng (HEV)**
- * Xe hybrid điện nạp điện bằng hệ thống nạp điện riêng (PHEV)**

Vấn đề còn tồn tại của Luật Thuế TTĐB đối với xe Hybrid			
STT	Chính sách	Nội dung	Vấn đề
1	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 đổi)	Dự thảo Luật Thuế TTĐB sửa đổi vào tháng 3/2025 vẫn chưa phản ánh những đề xuất của VAMA.
2	Luật thuế TTĐB hiện hành	Không phân biệt xe ô tô chạy bằng xăng kết hợp năng lượng điện (Hybrid) có hay không có hệ thống nạp điện ngoài	Hiện tại: + Chỉ có xe Hybrid có hệ thống nạp điện ngoài được hưởng ưu đãi về thuế TTĐB + Xe Hybrid không có hệ thống nạp điện ngoài thì chưa được hưởng ưu đãi về thuế TTĐB.
3	Dự thảo của Bộ Tài chính về Luật thuế Tiêu thụ đặc biệt ("TTĐB") sửa đổi, 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.	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.
4	Thông tư số 53/2024/TT-BGTVT ngày 15/11/2024	Các dòng xe thân thiện với môi trường đã được phân loại rất rõ, bao gồm các loại xe điện hóa: xe Hybrid điện tự sạc (HEV), xe Hybrid nạp điện ngoài (PHEV), xe thuần điện (BEV) và xe điện dùng pin nhiên liệu thuần túy (FCEV).	Xe hybrid điện tự sạc (HEV) đã được định nghĩa là dòng xe thân thiện môi trường.

Các dòng xe thân thiện với môi trường (các dòng xe điện hóa)

Nguồn năng lượng	Hybrid		Điện	Hydro
	Xăng/dầu			
Loại xe	HEV (Xe Hybrid không cần nạp điện ngoài)	PHEV (Xe Hybrid nạp điện ngoài)	BEV (Xe điện hoàn toàn)	FCEV (Xe sử dụng nhiên liệu hydro)
Minh họa	 Toyota Corolla Cross	 Mitsubishi Outlander PHEV	 Vinfast e34	 Toyota Mirai
Thành phần cốt lõi	Mô-tơ điện / Ắc-quy/ Bộ điều khiển nguồn			
	Động cơ đốt trong			Pin nhiên liệu Bình Hydro
	Bộ sạc ngoài			

5

Khó khăn khi chuyển đổi sang xe thuần điện (BEV)

- ❖ Sản xuất điện của VN còn phụ thuộc nhiên liệu hóa thạch
- ❖ Áp lực chi phí đầu tư vào hạ tầng trạm sạc
- ❖ Cần thời gian thay đổi thói quen người dùng
- ❖ Thiếu điện nghiêm trọng vào mùa hè

2,2 tỷ \$

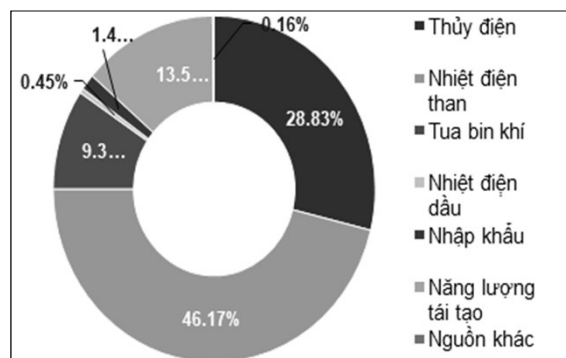
Phát triển hạ tầng trạm sạc trên tất cả các tuyến cao tốc VN

17%

Nhu cầu điện tại miền bắc mùa hè 2024 tăng kỷ lục

2 triệu

Số lượng người dân tộc thiểu số không có điện để sử dụng



Nguồn: Một số số liệu tổng quan về nguồn điện toàn quốc năm 2023 (EVN)

Nguồn: theo nghiên cứu của KPMG

Lợi ích và thực tế sử dụng của xe Hybrid



Lợi ích về nhiên liệu/xả thải

Tính linh hoạt

Chính sách ưu đãi

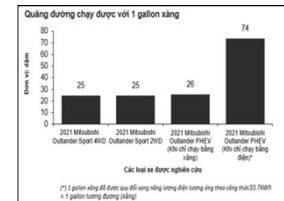
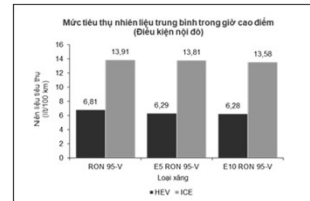
Thực tế sử dụng

HEV (Xe Hybrid tự sạc)	Giảm nhiên liệu/ xả thải ~ 30% - 40% so với xe động cơ đốt trong (ICE) cùng loại	Không phụ thuộc hạ tầng trạm sạc	Không được hưởng ưu đãi về thuế TTĐB	- Cả HEV và PHEV đều có tỷ lệ sử dụng chưa cao - Giá bán lẻ cao hơn từ 10 ~ 20% so với xe xăng/ dầu cùng loại
PHEV (Xe Hybrid có hệ thống sạc điện riêng)	Tiết kiệm ~50% nhiên liệu so với xe ICE cùng loại	Linh hoạt chuyển đổi giữa chế độ HEV và BEV	Ưu đãi thuế suất (70% thuế suất của xe xăng/ dầu cùng loại)	

HEV và PHEV là các phương tiện thân thiện với môi trường, hỗ trợ khắc phục các khó khăn trong quá trình điện khí hóa.

Việc thiếu chính sách hỗ trợ cùng mức giá bán cao hơn xe xăng thông thường khiến tỷ lệ sử dụng xe HEV và PHEV chưa cao.

- Xe HEV/PHEV là giải pháp phù hợp trong ngắn hạn, hỗ trợ cho quá trình chuyển đổi sang xe điện hóa
- Cần có mức ưu đãi thuế TTĐB tốt hơn cho xe HEV/ PHEV để giảm giá bán lẻ, thúc đẩy việc chuyển đổi từ xe xăng/ dầu sang các dòng xe này



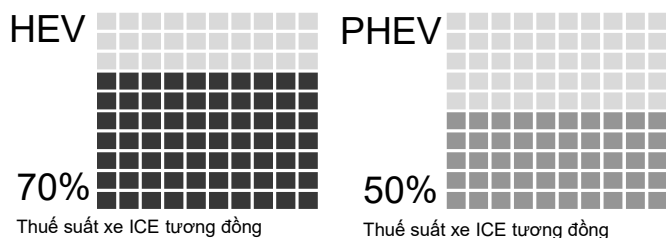
Kinh nghiệm quốc tế

	Ưu đãi chính cho xe Hybrid	Tác động của chính sách ưu đãi
Thái Lan	Thuế suất thuế TTĐB ưu đãi thấp hơn từ 17% đến 27% so với xe ICE	- Tổng lượng tiêu thụ xe điện hóa tăng 86.58% năm 2022 - Tỷ lệ tăng trưởng xe PHEV dự đoán ở mức 2.66% cho giai đoạn 2024-2028 Thị phần xe HEV tăng từ 2 % đến 15% giai đoạn 2018-2023
Indonesia	Thuế suất thuế TTĐB ưu đãi thấp hơn từ 8% đến 40% so với xe ICE	- Doanh số bán xe tiết kiệm năng lượng được cải thiện với mức tăng xấp xỉ 22%/ năm. - Xe HEV chiếm 75% tỷ lệ xe điện hóa bán trong năm 2023
Trung Quốc	- Trợ cấp, miễn thuế mua hàng - Hệ thống tín dụng kép	- Trung Quốc là thị trường xe điện lớn nhất thế giới (30,09 triệu chiếc) Doanh thu bán xe điện hóa tăng 38% trong năm 2023
Hoa Kỳ	- Khấu trừ/ Tín dụng Thuế Tài sản Xe Nhiên liệu sạch - Tín dụng thuế xe hybrid	- Doanh thu xe điện hóa tăng 55% trong năm 2022. PHEV chiếm 1,9% lượng xe bán mới, BEV chiếm 7% và HEV chiếm 7,4% - Lượng xe ICE chiếm tỷ lệ thấp kỷ lục là 84%.
Nhật Bản	Giảm thuế tài trọng & thuế mua xe cho xe thân thiện môi trường (bao gồm HEV & PHEV)	Trong năm 2022, HEV chiếm 40% lượng xe bán ra, vượt qua số lượng xe ICE - Số lượng xe PHEV bán ra tăng gấp đôi trong năm 2022 (37.000 chiếc)

- Nhiều quốc gia có chính sách ưu đãi cho dòng xe hybrid, tạo ra sự tăng trưởng tiêu dùng của dòng xe này
- Xu hướng chung trong việc chấp nhận giảm thu ngân sách để đạt mục tiêu môi trường

Nguồn: theo nghiên cứu của KPMG

Đề xuất mức thuế suất thuế TTĐB cho xe HEV và PHEV



Giá bán lẻ (triệu đồng)			
Corolla Cross - HEV (trước ưu đãi)	955	Kia Sorento - PHEV (trước ưu đãi)	1399
Corolla Cross - ICE	860	Kia Sorento - ICE	1134
Corolla Cross - HEV (sau ưu đãi)*	876	Kia Sorento - PHEV (sau ưu đãi)*	1323

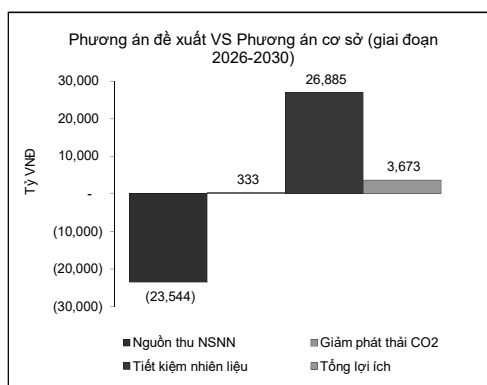
Cơ sở của đề xuất

- Xe HEV giảm nhiên liệu/ xả thải ~ 30% - 40% so với xe động cơ đốt trong (ICE) cùng loại

- Xe PHEV tiết kiệm ~50% nhiên liệu so với xe ICE cùng loại

=> Giảm giá bán lẻ xe HEV và PHEV về tiệm cận giá xe động cơ đốt trong (ICE), thúc đẩy người tiêu dùng chuyển đổi xe ICE sang xe HEV hoặc PHEV.

Tác động về kinh tế và môi trường - Tính toán định lượng



Chỉ tiêu	Chú dẫn	Phương án ưu đãi so với Phương án cơ sở (Tỷ VNĐ)
Giảm thu ngân sách nhà nước trong giai đoạn 2026-2030	(1)	(23.544)
Giảm phát thải CO2 trong toàn bộ vòng đời xe	(2)	333
Tiết kiệm nhiên liệu trong toàn bộ vòng đời xe	(3)	26.885
Tổng định lượng lợi ích	(4)=(1)+(2)+(3)	3.673
Giảm tổng dầu thô nhập khẩu của Phương án ưu đãi so với Phương án cơ sở		28.891

Nguồn: theo nghiên cứu của KPMG

Đánh giá tác động về khía cạnh Kinh tế

Tình trạng hiện tại

Việt Nam cần đầu tư **368 tỷ USD** trong giai đoạn 2022-2040 để đạt mục tiêu Net Zero (World Bank).



Giao thông vận tải đường bộ chiếm **68%** tổng lượng tiêu thụ nhiên liệu toàn ngành.



Việt Nam thiệt hại khoảng **1,4 tỷ USD trong năm 2023** do thiếu điện, tương đương **0,3% GDP** (World Bank).



Việt Nam vẫn phụ thuộc nhiều vào dầu thô nhập khẩu để sản xuất xăng dầu.



Các tác động của đề xuất ưu đãi



Giảm nguồn thu ngân sách trong ngắn hạn **chỉ chiếm 0,35% tổng thu thuế** theo số liệu 2023.



Giảm lượng nhiên liệu tiêu thụ (**hơn 1 triệu lít nhiên liệu, tương đương gần 27 nghìn tỉ đồng**), tiết kiệm nguồn lực cho người tiêu dùng và xã hội.



Giảm áp lực về nguồn điện trong ngắn hạn. Góp phần đảm bảo an ninh năng lượng và duy trì môi trường đầu tư ổn định. Có thêm thời gian đầu tư hạ tầng trạm sạc.



Giảm nhu cầu nhập khẩu dầu thô (**hơn 14 triệu thùng dầu, tương đương gần 29 nghìn tỉ đồng**) và giảm áp lực lên cán cân thương mại của Việt Nam.

Nguồn: theo nghiên cứu của KPMG

Tác động về Kinh tế, Môi trường, Ngành/ Xã hội – Định tính

❖ Phù hợp với xu hướng đầu tư hướng tới Net Zero.

❖ Giảm nhiên liệu, tiết kiệm chi phí vận hành cho người tiêu dùng

❖ Giảm áp lực lên cán cân thương mại, do giảm nhu cầu nhập khẩu dầu thô

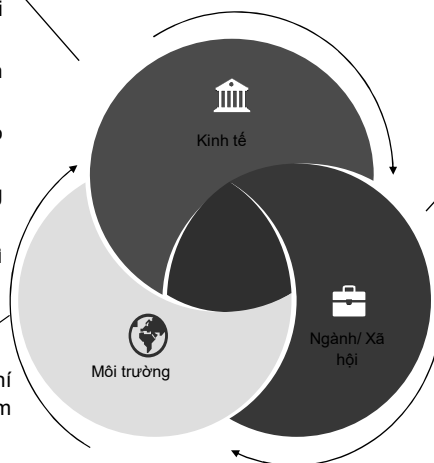
❖ Giảm áp lực đầu tư cho cơ sở hạ tầng trạm sạc trong ngắn hạn

❖ Đảm bảo an ninh năng lượng và duy trì môi trường đầu tư ổn định

❖ Góp phần đạt được mục tiêu giảm khí carbon trong lĩnh vực giao thông và cam kết quốc tế về Net Zero

❖ Giảm ô nhiễm không khí và tác động đến sức khỏe con người

❖ Giảm tác động tiêu cực của biến đổi khí hậu



❖ Thúc đẩy tăng trưởng ngành, việc làm và an sinh xã hội

❖ Khuyến khích đầu tư vào hạ tầng trạm sạc, có lợi cho việc chuyển đổi sang xe thuần điện (BEV) trong dài hạn

❖ Giảm thiểu tác động từ những quy định về tiêu thụ nhiên liệu từ năm 2027

❖ Giúp thay đổi thói quen của người tiêu dùng để dần chuyển sang sử dụng xe thuần điện trong dài hạn

Đề xuất 2:

Giữ nguyên mức thuế suất thuế TTĐB như hiện hành đối với dòng xe pick-up chở hàng cabin kép

Những luận điểm chính cho dòng xe pick-up chở hàng ca bin kép

Ý kiến của các cơ quan quản lý

- Được sử dụng nhiều trong thành phố cho mục đích cá nhân.
- Kích thước lớn, động cơ dầu diesel, có thể làm tình trạng giao thông và ô nhiễm không khí thêm trầm trọng.
- Hiện tại được hưởng thuế suất TTĐB ưu đãi so với xe con.

Xe pick-up chở hàng cabin kép nên chịu mức thuế suất thuế TTĐB cao hơn để đảm bảo sự công bằng giữa các loại phương tiện.

Ý kiến của VAMA

Lý do nên ưu đãi thuế:

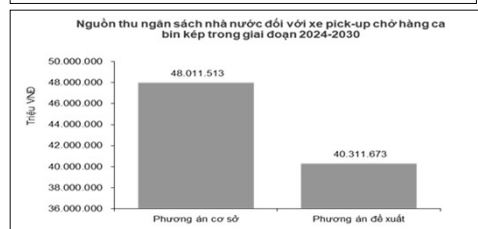
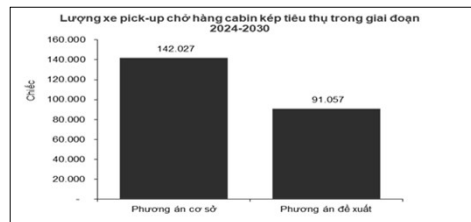
- Ảnh hưởng không đáng kể đối với giao thông tại thành phố (vì **70% được sử dụng tại các tỉnh**).
- Chủ yếu được sử dụng cho vận chuyển hàng hóa, kinh doanh và các hoạt động công ích.
- Thái Lan, Indonesia và Malaysia áp dụng mức thuế TTĐB thấp hơn cho xe này (dựa trên lượng khí thải CO2) cùng các ưu đãi khác
- Việc áp dụng mức thuế TTĐB cao hơn có thể dẫn đến những tác động không mong muốn từ góc độ của Chính phủ, Ngành và Người tiêu dùng

VAMA đề xuất giữ nguyên thuế suất thuế TTĐB đối với dòng xe pick-up chở hàng cabin kép

Đánh giá tác động của việc tăng thuế suất TTĐB

Mô hình định lượng

(khi thuế suất bằng 60% thuế suất xe con)



Lượng xe tiêu thụ giảm 36% -> nguồn thu ngân sách nhà nước giảm 16%

Các tác động khác

Từ quan điểm của Chính phủ



- ❖ Khó có thể tác động đáng kể đến các mục tiêu của Chính phủ, bao gồm đảm bảo công bằng chính sách, điều tiết giao thông và bảo vệ môi trường.

Từ góc độ Ngành



- ❖ Ảnh hưởng đến kế hoạch và các mục tiêu đầu tư dài hạn của các công ty sản xuất và lắp ráp xe trong nước
- ❖ Giảm cơ hội việc làm và các lợi ích kinh tế - xã hội

Từ góc độ Người tiêu dùng



- ❖ Giảm mức độ sở hữu và sử dụng xe của người tiêu dùng, doanh nghiệp và các cơ quan Chính phủ.
- ❖ Làm tăng chi phí đầu tư và vận hành của doanh nghiệp, đặc biệt ở các khu vực khó khăn, gián tiếp ảnh hưởng đến số thu thuế TNDN.

Xin cảm ơn!