

Số: **5941/BTC-CST**

Hà Nội, ngày 04 tháng 6 năm 2021

V/v: chính sách ưu đãi thuế
đối với xe ô tô điện chạy pin

Kính gửi:

- Các Bộ: Công Thương, Tư pháp, TN&MT, GTVT;
- Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam.

Bộ Tài chính nhận được Thông báo số 135/TB-VPCP ngày 29/5/2021 của Văn phòng Chính phủ về việc Thông báo kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại cuộc họp về kiến nghị của Tập đoàn Vingroup về chính sách khuyến khích sản xuất và kích thích người tiêu dùng sử dụng xe ô tô điện thân thiện với môi trường. Tại điểm 1 và điểm 2 Thông báo số 135/TB-VPCP có nêu:

“2. Các cơ quan tham dự cuộc họp đều nhất trí cao sự cần thiết phải có giải pháp mạnh mẽ, quyết liệt hơn nữa để hỗ trợ phát triển sản xuất ô tô điện tại Việt Nam, phù hợp với Nghị quyết 23-NQ/CP ngày 22/5/2018 của Bộ Chính trị về định hướng xây dựng chính sách phát triển công nghiệp quốc gia đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2045 và Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035. Yêu cầu các Bộ, ngành, cơ quan tiếp tục nghiên cứu, sớm tham mưu cho Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ các giải pháp, chính sách đồng bộ để khuyến khích sản xuất, sử dụng xe điện.

*3. Về kiến nghị trước mắt áp dụng thí điểm chính sách ưu đãi về thuế tiêu thụ đặc biệt (TTĐB) và lệ phí trước bạ (LPTB) trong 5 năm theo đề xuất của Vingroup: Giao Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Tư pháp, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Giao thông vận tải và VCCI, tiếp thu đầy đủ các ý kiến tại cuộc họp, tổng hợp, hoàn thiện lại nội dung đánh giá về đề xuất của Tập đoàn Vingroup, trong đó cần làm rõ sự cần thiết, đánh giá và hướng xử lý cụ thể phù hợp với thẩm quyền và quy định của pháp luật (các văn bản pháp luật cần ban hành hay sửa đổi, bổ sung, tiến độ thực hiện, thời hạn trình các cấp có thẩm quyền...), báo cáo Thủ tướng Chính phủ **trước ngày 10/6/2021**”.*

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Lê Minh Khái tại Thông báo số 135/TB-VPCP, trên cơ sở ý kiến tham gia của các Bộ, Bộ Tài chính xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ như sau:

I. Sự cần thiết ban hành chính sách ưu đãi đối với dòng xe ô tô điện

1. Xu hướng phát triển dòng xe ô tô điện hiện nay

Ô nhiễm môi trường, biến đổi khí hậu đang là vấn đề lo ngại của toàn cầu do nhiều yếu tố tác động, đặc biệt phải kể đến tác hại của ô nhiễm môi trường do

phương tiện giao thông gây ra. Chất lượng môi trường không khí 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, giao thông vận tải... Trong đó, khí thải từ các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, đặc biệt là xe ô tô, xe gắn máy chiếm tỉ lệ lớn nhất đồng thời cũng chiếm tỷ trọng lớn trong tổng lượng phát thải gây ô nhiễm môi trường không khí đô thị. Bên cạnh đó, việc gia tăng nhanh chóng 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, đặc biệt tại 02 thành phố lớn là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh được ghi nhận có nhiều ngày trong năm ô nhiễm ở mức báo động và nằm trong danh sách các thành phố ô nhiễm không khí.

Hiện nay, nhu cầu sử dụng phương tiện giao thông cá nhân của người dân Việt Nam rất cao. 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 ô tô chạy xăng sang ô tô điện 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. Nhiều quốc gia trên thế giới đã phát triển các dòng xe ô tô thân thiện với môi trường, trong đó có xe ô tô điện nhằm hạn chế tối đa khí thải trong giao thông, góp phần bảo vệ môi trường. Xe ô tô điện sử dụng những vật liệu có lợi cho môi trường và có nhiều tiện ích như tiết kiệm chi phí, không phát thải khi sử dụng ngoài môi trường, giảm tiếng ồn, có tác dụng trong việc cải thiện chất lượng không khí.

Tốc độ tăng trưởng của xe ô tô điện đang tăng rất nhanh. Năm 2019, thị trường xe ô tô điện ghi nhận mức tiêu thụ lên đến 3,2 triệu xe, nâng tổng lượng tiêu thụ xe ô tô điện lên hơn 10 triệu xe. Mặc dù, hàng năm xe ô tô điện chỉ chiếm 2,6% của tổng lượng xe ô tô bán ra trên toàn cầu nhưng mức tăng trưởng được ghi nhận tăng tới 50%. Theo báo cáo của InsideEVs.com, tại thị trường Mỹ, doanh số xe ô tô điện năm 2019 tăng 21% so với năm 2018, tương ứng số lượng xe ô tô điện bán ra đạt trên 200.000 chiếc. Trong đó, Tesla Model 3 là chiếc xe ô tô điện duy nhất tạo nên cơn sốt ở Mỹ trong năm 2019 khi "đè bẹp" các đối thủ, với số lượng bán ra lên đến 160.000 chiếc. Tại Châu Âu, tính đến hết tháng 6 năm 2020, lượng xe ô tô điện bán ra xấp xỉ 195.000 chiếc, tăng 42% so với cùng kỳ năm 2019. Na Uy là nước dẫn đầu với số xe ô tô điện bán ra là 36.500 xe, chiếm tới 37% số lượng xe đăng ký mới của nước này. Iceland - quốc gia láng giềng xếp thứ hai với 19%, Thụy Điển đứng thứ ba với 8%.

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 có kế hoạch loại bỏ dần các phương tiện chạy bằng nhiên liệu hóa thạch vào năm 2040; đồng thời khuyến khích các phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch như hỗ trợ mức phí đăng ký lên tới 20.000 đô la Singapore; đồng thời sẽ tăng đầu tư xây dựng các trạm sạc điện lên 28.000 trạm vào năm 2030... Hãng tư vấn Wood MacKenzie dự báo, đến năm 2035, cứ 9 xe ô tô bán ra sẽ có 1 xe ô tô điện, nâng tổng số xe ô tô điện lên con số 125 triệu xe. Tổ chức Bloomberg New Energy Finance cũng đưa ra dự báo đến năm 2022 hoặc sớm hơn, xe ô tô điện sẽ rẻ bằng xe chạy xăng, khi ấy thị trường

và doanh số xe ô tô điện sẽ càng tăng mạnh hơn nữa. Dự báo đến năm 2050, xe ô tô điện sẽ chiếm 80% tổng phương tiện trên thế giới.

Ở Việt Nam, xe ô tô điện chạy bằng pin chiếm tỷ lệ rất nhỏ và hiện chỉ có Công ty sản xuất và kinh doanh Vinfast (Vinfast) thuộc tập đoàn Vingroup đầu tư sản xuất xe ô tô điện. Theo báo cáo của Vinfast, tháng 4 năm 2021 Công ty đã cho ra mắt chiếc xe ô tô điện chạy pin đầu tiên. Công suất sản xuất, lắp ráp xe ô tô điện chạy pin của Vinfast hiện là 250.000 xe/năm (có thể dễ dàng nâng lên thành 500.000 - 1 triệu xe/năm). Hiện tại Vinfast đang tập trung vào dòng xe ô tô điện chạy pin từ 9 chỗ ngồi trở xuống và xe buýt điện nhiều hơn 24 chỗ (hiện xe bus điện đã đưa vào sử dụng số lượng đảm bảo việc áp dụng thí điểm phương tiện chuyên chở hành khách công cộng bằng xe bus điện tại Hà Nội và Hồ Chí Minh). Các dòng xe khác sẽ tiếp tục phát triển sau một vài năm.

Trở ngại lớn nhất với Việt Nam hiện nay là cơ sở hạ tầng về trạm sạc còn thiếu, nguồn năng lượng cung cấp điện chủ yếu sử dụng từ nguồn nhiên liệu có độ phát thải CO₂ cao, chiếm gần một nửa tổng sản lượng điện huy động, trong khi nguồn điện tạo ra từ năng lượng tái tạo chiếm tỷ lệ nhỏ khoảng 4,3% và đây lại được coi là nguồn điện không ổn định.

Theo khảo sát của Công ty Frost & Sullivan (Mỹ), có 33% người tiêu dùng Việt Nam được hỏi đều trả lời rằng họ nghĩ đến mua xe ô tô điện chạy pin ngay từ lần đầu ra mắt. Vì vậy, Việt Nam hứa hẹn là một thị trường tiềm năng cho ngành công nghiệp xe ô tô điện chạy pin. Một trong những thế mạnh ở thị trường Việt Nam là có dân số trẻ, cùng với tốc độ kết nối Internet mạnh mẽ, cụ thể lượng người sử dụng Internet qua điện thoại thông minh rất cao.

2. Chính sách ưu đãi hiện hành đối với xe ô tô điện

Trong những năm gần đây, Nhà nước có nhiều chính sách ưu đãi để khuyến khích việc sản xuất và tiêu dùng xe ô tô điện, thúc đẩy việc sử dụng các chủng loại xe tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường, trong đó có chính sách thuế TTĐB và LPTB, cụ thể:

- Về chính sách thuế TTĐB:

Tại Luật số 106/2016/QH13 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật thuế giá trị gia tăng, Luật thuế TTĐB và Luật Quản lý thuế (sau đây gọi là Luật số 106/2016/QH13), có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2016 đã quy định giảm thuế suất thuế TTĐB đối với xe ô tô dưới 9 chỗ có dung tích xi lanh từ 2.000 cm³ trở xuống, giảm thuế suất thuế TTĐB đối với ô tô điện và tăng thuế suất thuế TTĐB ở mức cao đối với các dòng xe có dung tích xi lanh trên 3.000 cm³, cụ thể như sau:

+ Giảm thuế suất thuế TTĐB đối với dòng xe ô tô có dung tích xi lanh dưới 2.000 cm³ và chia thành các nhóm nhỏ: (1) Loại có dung tích xi lanh từ 1.500 cm³ trở xuống: Từ ngày 01/01/2018 áp dụng thuế suất 35% (giảm 10% so với quy định tại Luật số 70/2014/QH13); (2) Loại trên 1.500 cm³ đến 2.000 cm³: Từ ngày 01/01/2018 áp dụng thuế suất 40% (giảm 5% so với quy định tại Luật số 70/2014/QH13).

+ Giảm thuế suất thuế TTĐB đối với xe ô tô điện: (1) Loại chở người từ 9 chỗ trở xuống áp dụng thuế suất 15% (giảm 10% so với quy định tại Luật số 70/2014/QH13); (2) Loại chở người từ 10 đến dưới 16 chỗ: áp dụng thuế suất 10% (giảm 5% so với quy định tại Luật số 70/2014/QH13); (3) Loại chở người từ 16 đến dưới 24 chỗ: áp dụng thuế suất 5% (giảm 5% so với quy định tại Luật số 70/2014/QH13).

+ Tăng mức thuế suất thuế TTĐB đối với xe có dung tích xi lanh lớn để khuyến khích sử dụng xe ô tô tiết kiệm nhiên liệu nhằm bảo vệ môi trường. Trong đó, mức thuế suất thuế TTĐB lên đến 150% được áp dụng đối với xe ô tô chở người từ 9 chỗ ngồi trở xuống có dung tích xi lanh trên 6.000 cm³.

Đồng thời, tại Luật thuế TTĐB số 27/2008/QH12 cũng đã quy định áp dụng mức thuế suất thuế TTĐB thấp hơn đối với xe ô tô thân thiện với môi trường, cụ thể:

+ Xe ô tô chạy bằng xăng kết hợp năng lượng điện, năng lượng sinh học, trong đó tỷ trọng xăng sử dụng không quá 70% số năng lượng sử dụng: Mức thuế suất thuế TTĐB bằng 70% mức thuế suất áp dụng cho xe có dung tích cùng loại.

+ Xe ô tô chạy bằng năng lượng sinh học: Mức thuế suất thuế TTĐB bằng 50% mức thuế suất áp dụng cho có dung tích cùng loại.

- Về chính sách LPTB:

Theo quy định hiện hành, mức thu LPTB đối với ô tô, rơ moóc hoặc sơ mi rơ moóc được kéo bởi ô tô, các loại xe tương tự là 2%. Riêng:

+ Ô tô từ 9 chỗ ngồi trở xuống nộp LPTB lần đầu là 10% (Hội đồng nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quyết định điều chỉnh tăng nhưng tối đa không quá 50% mức quy định chung). Mức thu lần thứ 2 trở đi là 2%.

+ Ô tô vừa chở người, vừa chở hàng (ô tô pick-up chở hàng) có khối lượng chuyên chở nhỏ hơn 1.500 kg và có từ 5 chỗ ngồi trở xuống, ô tô tải VAN có khối lượng chuyên chở nhỏ hơn 1.500 kg nộp LPTB lần đầu với mức thu bằng 60% mức thu LPTB lần đầu đối với ô tô từ 9 chỗ ngồi trở xuống. Mức thu lần thứ 2 trở đi là 2%.

Chính sách thu LPTB mới chỉ có ưu đãi đối với xe buýt sử dụng năng lượng sạch nhằm góp phần khuyến khích phát triển phương tiện vận tải hành khách công cộng thân thiện với môi trường, hạn chế việc sử dụng phương tiện giao thông cá nhân cũng như phương tiện xe buýt không đáp ứng tiêu chuẩn khí thải, gây ô nhiễm môi trường. Cụ thể: tại Nghị định số 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 của Chính phủ về LPTB có quy định miễn LPTB đối với phương tiện vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt sử dụng năng lượng sạch.

3. Kinh nghiệm quốc tế

Bên cạnh các dòng xe vừa chạy xăng kết hợp với năng lượng điện gồm xe hybrid (HEV: Hybrid Electric Vehicle), xe hybrid sạc ngoài (PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle) và xe ô tô điện sử dụng nhiên liệu Hydro (FCEV: Fuel-cell Electric Vehicle), hiện đang có loại xe ô tô điện chạy pin (BEV: Battery -

powered Electric Vehicle). Hai loại xe hybrid và xe hybrid sạc ngoài di chuyển chủ yếu bằng động cơ đốt trong, song song tận dụng các lợi ích từ cụm truyền động điện gồm một mô tơ điện với pin; trong khi đó xe ô tô điện chạy pin với cấu tạo tối giản, chạy quãng ngắn, có thể tiếp cận nguồn điện ở mọi nơi, có lợi thế lớn trong đô thị; xe ô tô điện sử dụng nhiên liệu Hydro dù có ưu thế so với xe ô tô điện chạy pin, khi thời gian sạc ngắn, tuy nhiên việc sản sinh ra nước khiến xe điện sử dụng nhiên liệu hydro chỉ đặc biệt phù hợp với những quốc đảo, khu vực khô cằn, không phù hợp với các đô thị lớn. Ba loại xe HEV, PHEV, FCEV đều sử dụng xăng, khí nên gây ảnh hưởng đến môi trường hơn xe ô tô điện chạy pin (BEV).

Biến đổi khí hậu và ô nhiễm môi trường từ khí thải phương tiện giao thông đang là một vấn đề cấp bách và nhận được rất nhiều sự quan tâm từ tất cả các quốc gia trên toàn thế giới. Nhiều quốc gia đang có xu hướng hạn chế/loại bỏ dần các phương tiện chạy bằng nhiên liệu hóa thạch, đồng thời khuyến khích các phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch thông qua các chính sách ưu đãi, hỗ trợ về thuế, tài chính để ưu tiên phát triển sản xuất, sử dụng xe ô tô điện chạy pin.

Với 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, các quốc gia trên thế giới đã có các chính sách ưu đãi, hỗ trợ về thuế, tài chính để ưu tiên phát triển sản xuất, sử dụng xe ô tô điện. Cụ thể như sau:

- **Ukraine:** Không đánh thuế TTĐB đối với xe ô tô điện chạy pin.

- **Hàn Quốc:** Miễn thuế TTĐB, miễn thuế phương tiện với các loại xe ô tô điện chạy pin và xe ô tô điện sử dụng nhiên liệu hydro.

Ngoài ra, Hàn Quốc đã ban hành chương trình khuyến khích xe ô tô điện chạy pin từ năm 2011 với rất nhiều các khoản trợ cấp và ưu đãi thuế với các vùng trên cả nước. Chính phủ nước này cũng đã đưa ra hỗ trợ giá 13.000 USD đối với các phương tiện chạy điện hoàn toàn, tuy nhiên thì khoản trợ cấp này đã giảm dần từ 2014 đến 2020. Về các ưu đãi về thuế, năm 2015, Hàn Quốc đã có khung ưu đãi đối với xe ô tô điện chạy pin như: Giảm tối đa 2.000 USD thuế tiêu dùng cá nhân (thuế đóng một lần); Giảm tối đa 1.400 USD thuế mua xe.

- **Trung Quốc:** Miễn thuế tiêu dùng khi mua xe ô tô điện chạy pin, giảm 50% lệ phí đăng ký đối với xe ô tô điện chạy pin.

- **Indonesia:** Giảm hoặc miễn thuế hàng hóa xa xỉ cho xe ô tô điện chạy pin. Từ 2021, tăng thuế suất TTĐB xe PHEV lên 5%. Đối với các dòng xe hybrid khác (full hybrid và mild hybrid), tăng lên từ mức 2% - 12% lên 6% - 12%. Thuế suất 0% đối với các dòng xe ô tô điện chạy pin. Có lộ trình tăng thuế suất lên 8% với xe PHEV, 10% - 14% với xe hybrid khác.

Ngoài ra, Indonesia còn có các ưu đãi tín dụng dành cho các tổ chức/cá nhân đủ điều kiện bao gồm: Miễn thuế nhập khẩu đối với xe ô tô điện chạy pin ở dạng rời rạc hoàn toàn (CKD) hoặc rời rạc không hoàn toàn (IKD) và đối với các cụm linh kiện chính của xe ô tô điện chạy pin với số lượng nhất định trong một khoảng thời gian nhất định; Giảm hoặc miễn thuế bán hàng đối với hàng xa xỉ;

Giảm hoặc miễn thuế do chính quyền vùng hoặc chính quyền trung ương ban hành, bao gồm việc giảm hoặc miễn thuế xe cơ giới và chuyển quyền sở hữu xe cơ giới; Miễn thuế nhập khẩu máy móc, vật tư và thiết bị sử dụng để sản xuất xe ô tô điện chạy pin; Ưu đãi cho sản xuất thiết bị trạm sạc xe ô tô điện chạy pin; Ưu đãi về phí đỗ xe do chính quyền khu vực ban hành.

- **Thái Lan:** Từ 2016 giảm thuế suất thuế TTĐB với xe ô tô điện chạy pin theo mức độ phát thải CO₂ dưới 100g/km thì giảm thuế suất từ 10% xuống 5%; dưới 150g/km thì thuế suất giảm từ 20% xuống 10%; dưới 200g/km thuế suất 12,5%.

Bên cạnh đó, các dự án đầu tư sản xuất xe ô tô điện chạy pin được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp từ 5-8 năm. Các nhà sản xuất sản xuất nhiều hơn một linh kiện chính của xe ô tô điện chạy pin có thể được miễn thuế thêm một năm cho mỗi linh kiện chính nhưng tối đa là 10 năm. Các nhà sản xuất xe hybrid sạc ngoài được hưởng ưu đãi ít hơn: miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 3 năm và miễn thuế nhập khẩu máy móc, thiết bị. Nhà sản xuất các linh kiện chính, như đối với xe ô tô điện chạy pin, sẽ được giảm thuế thu nhập doanh nghiệp thêm 1 năm đối với mỗi linh kiện, tối đa không quá 6 năm. Các dự án đầu tư sản xuất xe ô tô điện chạy pin được miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị liên quan.

- **Malaysia:** Áp dụng một mức 10% thuế TTĐB cho toàn bộ các dòng xe ô tô điện chạy pin (xe xăng và dầu chịu thuế TTĐB thuế suất 60-105%), thay thế quy định thuế suất TTĐB theo mức phát thải CO₂ để tránh phức tạp trong khâu quản lý.

Tháng 4 năm 2021, Chính phủ Malaysia đã có đề xuất thực hiện chính sách mới áp dụng mức thuế suất 0% thuế nhập khẩu và thuế TTĐB đối với xe ô tô điện chạy pin nhập khẩu nguyên chiếc. Tuy nhiên, số lượng xe ô tô điện chạy pin được hưởng ưu đãi này bị giới hạn ở mức 10.000 chiếc xe nhập nguyên chiếc và chỉ có hiệu lực đến hết năm 2022. Theo công thông tin của Bộ Thương mại quốc tế và Công nghiệp Malaysia, từ 2023-2025, xe ô tô điện chạy pin nhập khẩu nguyên chiếc sẽ được miễn 50% thuế nhập khẩu và thuế TTĐB.

- **Singapore:** đang áp dụng một mức thuế suất thuế TTĐB là 20% đối với tất cả các loại xe (bao gồm cả xe ô tô điện chạy pin và xe chạy xăng), hiện đang xem xét cân nhắc việc hỗ trợ thuế cho các dòng xe ô tô điện chạy pin.

- **Nhật Bản:** Áp dụng các chính sách thuế ưu đãi với xe ô tô điện chạy pin và xe có lượng phát thải thấp, cụ thể:

+ Thuế mua xe (Automobile Acquisition Tax): Khi một chiếc xe có lượng phát thải thấp được mua, thuế mua xe được giảm 2.7% (đối với xe hybrid được giảm 2.2%).

+ Thuế thu nhập cá nhân, thuế thu nhập doanh nghiệp: Khi một chiếc xe có lượng phát thải thấp được mua, chủ sở hữu xe có thể được chọn tăng mức khấu hao thêm 30% trong năm đầu hoặc giảm 7% thuế thu nhập cá nhân hoặc thuế thu nhập doanh nghiệp (khoản sau không được áp dụng đối với doanh nghiệp có vốn lưu động hơn 100.000 USD).

- **Mỹ:** Ở cấp Bang, áp dụng chính sách ưu đãi (miễn/giảm thuế TTĐB,

khấu trừ thuế, hoàn tiền, giảm phí đăng ký, giảm phí đỗ xe, hỗ trợ việc lắp đặt các trạm sạc điện...) nhằm khuyến khích việc mua và sử dụng xe hybrid và xe ô tô điện chạy pin.

- **Phân Lan:** đánh thuế 3% khi đăng ký xe ô tô điện chạy pin (so với mức thuế 18% đối với xe chạy bằng xăng).

- **Na Uy:** Sử dụng xe ô tô điện chạy pin tại Na Uy cũng sẽ được miễn nhiều loại phí khi di chuyển trên đường, như phí phát thải, phí bảo trì đường, được chạy vào đường xe bus, miễn phí chỗ đỗ ở bãi xe công cộng.

Theo tài liệu Bộ Công Thương cung cấp, các ưu đãi thuế TTĐB về thuế suất của các nước ASEAN đều dành cho xe ô tô thân thiện với môi trường và có lượng khí thải thấp như: Thái Lan, In-đô-nê-xi-a, ... chính sách ưu đãi thuế suất thuế TTĐB được áp dụng trong khoảng thời gian nhất định (05 năm) cho xe thân thiện môi trường, để khuyến khích việc phát triển công nghệ, nâng cao khả năng đáp ứng tiêu chuẩn khí thải, hạn chế ô nhiễm môi trường.

4. Quan điểm, định hướng của Nhà nước trong việc phát triển xe ô tô điện ở Việt Nam

Tại Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 22/3/2018 của Bộ Chính trị về định hướng xây dựng chính sách phát triển công nghiệp quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu rõ định hướng xây dựng chính sách phát triển công nghiệp quốc gia đến năm 2030 là ưu tiên phát triển một số ngành, lĩnh vực trong đó có ngành công nghiệp ô tô, thực hiện chính sách miễn, giảm thuế ở mức hợp lý và có thời hạn phù hợp đối với các ngành công nghiệp ưu tiên phát triển.

Tại khoản 7 Điều 65 Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 có quy định như sau: “7. Chính phủ ban hành chính sách ưu đãi, hỗ trợ, khuyến khích phát triển phương tiện giao thông công cộng, phương tiện giao thông sử dụng năng lượng tái tạo, mức tiêu hao nhiên liệu thấp, phát thải thấp hoặc không phát thải; lộ trình chuyển đổi, loại bỏ phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường.”

Tại Quyết định số 1168/QĐ-TTg ngày 16/7/2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chiến lược phát triển ngành công nghiệp ô tô Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035 đã đưa ra định hướng: “Khuyến khích sản xuất dòng xe thân thiện môi trường (xe tiết kiệm nhiên liệu, xe hybrid, xe sử dụng nhiên liệu sinh học, xe chạy điện...), đáp ứng các yêu cầu về tiêu chuẩn khí thải theo lộ trình đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.”

Tại Thông báo số 135/TB-VPCP Phó Thủ tướng Chính phủ giao: “Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Tư pháp, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Giao thông vận tải và VCCI, tiếp thu đầy đủ các ý kiến tại cuộc họp, tổng hợp, hoàn thiện lại nội dung đánh giá về đề xuất của Tập đoàn Vingroup, trong đó cần làm rõ sự cần thiết, đánh giá và hướng xử lý cụ thể phù hợp với thẩm quyền và quy định của pháp luật (các văn bản pháp luật cần ban hành hay sửa đổi, bổ sung, tiến độ thực hiện, thời hạn trình các cấp có thẩm quyền...), báo cáo Thủ tướng Chính phủ trước ngày 10/6/2021”.

II. Đề xuất, kiến nghị

Xe ô tô điện đang trở thành sự lựa chọn có nhiều ưu thế để thay cho xe sử dụng động cơ đốt trong. Ở nhiều nước trên thế giới, dòng xe ô tô điện chạy pin được coi là giải pháp tối ưu để giảm thiểu tình trạng ô nhiễm không khí từ phát thải phương tiện giao thông và có lợi thế lớn trong đô thị.

Để khuyến khích sản xuất và kích thích người tiêu dùng sử dụng xe ô tô điện chạy pin, góp phần giảm lượng khí thải phát tán ra môi trường của phương tiện giao thông, góp phần bảo vệ môi trường sinh thái; căn cứ ưu điểm vượt trội của loại xe ô tô điện chạy pin, không sử dụng nhiên liệu xăng, khí để hạn chế tối đa ô nhiễm môi trường, Bộ Tài chính dự kiến báo cáo Thủ tướng Chính phủ như sau:

1. Về thẩm quyền, văn bản quy phạm pháp luật cần sửa đổi, thời gian, tiến độ thực hiện

a) Về thuế tiêu thụ đặc biệt:

- Thẩm quyền và văn bản quy phạm pháp luật cần sửa đổi: Nội dung liên quan đến thuế suất thuế TTĐB thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Vì vậy phải trình Quốc hội sửa đổi Luật thuế TTĐB.

- Thời gian, tiến độ thực hiện: Tại Nghị quyết số 48/NQ-CP ngày 6/5/2021 về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 4/2021, Chính phủ đã giao Bộ Tài chính chủ trì phối hợp với Bộ Công thương và các Bộ, ngành đánh giá tổng thể việc thực hiện chính sách thuế TTĐB đối với mặt hàng ô tô trong thời gian qua để nghiên cứu sửa đổi Luật thuế TTĐB cho phù hợp.

b) Về lệ phí trước bạ:

- Thẩm quyền và văn bản quy phạm pháp luật cần sửa đổi: Tại Luật phí và lệ phí năm 2015 (khoản 3 Điều 18) quy định: "*Chính phủ quy định mức thu, miễn, giảm, thu, nộp, quản lý, sử dụng, hướng dẫn thực hiện thống nhất các khoản phí, lệ phí thuộc thẩm quyền, trong đó có khoản thu LPTB*". Thực hiện Luật phí và lệ phí năm 2015, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 140/2016/NĐ-CP ngày 10/10/2016 về LPTB (có hiệu lực từ ngày 01/01/2017), được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 20/2019/NĐ-CP ngày 21/02/2019 của Chính phủ (có hiệu lực thi hành từ ngày 10/4/2019). Như vậy nội dung liên quan đến mức thu LPTB thuộc thẩm quyền của Chính phủ nên cần thiết phải sửa đổi, bổ sung Nghị định số 140/2016/NĐ-CP về LPTB.

- Thời gian, tiến độ thực hiện: Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại cuộc họp ngày 19/5/2021 về kiến nghị của Tập đoàn Vingroup, đồng thời trong thời gian qua, Bộ Tài chính nhận được kiến nghị của một số hiệp hội về việc điều chỉnh mức thu LPTB để tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp trước bối cảnh đại dịch Covid-19, cũng như một số vướng mắc của địa phương về đối tượng chịu LPTB, giá tính LPTB, miễn LPTB,... Do đó, Bộ Tài chính đang tổng kết, đánh giá tổng thể tình hình thực hiện chính sách thu LPTB để trình Chính phủ nội dung sửa đổi Nghị định số 140/2016/NĐ-CP về LPTB cho phù hợp và dự kiến sẽ trình Chính phủ trong quý IV/2021 (tháng

10/2021). Trường hợp phải ban hành sớm hơn thì Bộ Tài chính sẽ trình Chính phủ theo trình tự, thủ tục rút gọn.

2. Về nội dung đề xuất chính sách ưu đãi đối với xe ô tô điện chạy pin

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Lê Minh Khái tại Thông báo số 135/TB-VPCP, **Bộ Tài chính đề nghị Quý Cơ quan có ý kiến đề xuất nội dung cụ thể về ưu đãi thuế TTĐB, LPTB và các chính sách ưu đãi khác có liên quan đối với xe điện chạy pin.** Trên cơ sở đề xuất của các Bộ, Bộ Tài chính sẽ tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ **trước ngày 10/6/2021.**

Ý kiến tham gia gửi về Bộ Tài chính (Vụ Chính sách thuế) trước ngày **08/6/2021.** Mọi chi tiết xin liên hệ Bùi Minh Tuấn, số điện thoại: 024.22202828, máy lẻ 5068 hoặc 0989.680.999.

Trân trọng cảm ơn sự phối hợp công tác của Quý cơ quan./

Nơi nhận:

- Như trên;
- Vụ PC; Cục TCDN; TCT; TCHQ; Viện CL&CSTC (để tham gia ý kiến);
- Lưu: VT, Vụ CST (4).



**KT. BỘ TRƯỞNG
THỦ TRƯỞNG**

Vũ Thị Mai