

Số: 12093 /BGTVT-KHCN&MT
V/v thực hiện Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phát triển phương tiện giao thông xanh

Hà Nội, ngày 07 tháng 11 năm 2024

Kính gửi: Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà.

Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 7465/VPCP-CN ngày 11/10/2024 của Văn phòng Chính phủ về việc thực hiện Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) đã rà soát “Báo cáo đề xuất chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang xe ô tô điện”¹ của Bộ GTVT và “Báo cáo về chính sách phát triển phương tiện, hạ tầng giao thông xanh”² của Bộ Công Thương; ý kiến của các bộ, ngành, địa phương để cập nhật hoàn thiện “Báo cáo đề xuất chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang xe ô tô điện”. Bộ GTVT kính báo cáo Phó Thủ tướng Chính phủ các nội dung đã cập nhật, bổ sung vào Báo cáo nêu trên như sau:

1. Đã rà soát làm rõ hơn về một số nhiệm vụ phải hoàn thành, có lộ trình và kế hoạch cụ thể như: Chính sách hỗ trợ người sử dụng xe điện thông qua chính sách giá điện; chính sách phát triển trạm sạc điện; chính sách thúc đẩy việc chuyển đổi sang xe ô tô điện (quy định dấu hiệu nhận biết phương tiện giao thông sử dụng năng lượng xanh thân thiện với môi trường, tạo tiền đề cho việc thực hiện các chính sách hỗ trợ việc chuyển đổi năng lượng trong GTVT); chính sách liên quan đến phát triển trạm sạc hydro cho xe điện, v.v..;

2. Một số chính sách theo báo cáo của các bộ, ngành hiện đã có, đang áp dụng cần rà soát, đánh giá để đề xuất sửa đổi, bổ sung hoặc duy trì trong thời gian tới như các chính sách ưu đãi về thuế, phí; chính sách về ưu đãi đầu tư. Một số chính sách mới, cần có thời gian nghiên cứu, đánh giá để tham mưu đề xuất, phù hợp với điều kiện, khả năng của nhà nước như các chính sách về chuyển đổi sang ô tô điện trong mua sắm, đầu tư công; chính sách hỗ trợ trực tiếp người sử dụng trong việc chuyển đổi sang sử dụng ô tô điện, v.v..

3. Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã rà soát, làm rõ hơn một số chính sách tiềm năng, có thể đề xuất, triển khai thực hiện ngay trong thời gian tới nhằm hỗ trợ chuyển đổi sang ô tô điện, góp phần thực hiện các mục tiêu đề ra tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ. Nội dung Báo cáo đã làm rõ nhiệm vụ của các bộ, ngành, ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trong đề xuất, xây dựng, ban hành và thực thi các chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang xe ô tô sử dụng điện; kèm theo Báo cáo có Phụ lục các nhiệm vụ xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang xe ô tô điện, trong đó đã nêu rõ: Tên nhiệm vụ của từng bộ, ngành, địa

¹ Trình Thủ tướng Chính phủ kèm theo Công văn số 9992/BGTVT-KHCN&MT ngày 17/9/2024 của Bộ GTVT.

² Trình Thủ tướng Chính phủ kèm theo Công văn số 251/BC-BCT ngày 01/10/2024 của Bộ Công Thương.

phương; cơ quan chủ trì, cơ quan phối hợp; thời gian thực hiện; kết quả thực hiện nhiệm vụ để các cơ quan triển khai thực hiện.

Nội dung Báo cáo đã được Bộ GTVT cập nhật, làm rõ việc phân công thực hiện các chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang ô tô sử dụng điện, cụ thể là:

- Bộ GTVT chịu trách nhiệm về: chính sách chung để thúc đẩy chuyển đổi, tạo điều kiện thuận lợi để đưa ô tô điện vào lưu hành thay thế ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch; các chính sách thúc đẩy người dân và doanh nghiệp chuyển đổi sang sử dụng ô tô điện; các quy định, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về ô tô điện, linh kiện, phụ tùng dùng cho xe điện;

- Bộ Công Thương chịu trách nhiệm về: phát triển công nghiệp sản xuất ô tô điện, công nghiệp phụ trợ cho ô tô điện; phát triển hệ thống hạ tầng sạc điện; ưu đãi về giá bán điện tại các trụ sạc công cộng; quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm sạc điện/hydro; các chính sách bảo đảm cung ứng điện cho các trạm sạc;

- Bộ Tài chính chịu trách nhiệm về: các chính sách ưu đãi về thuế, phí; chính sách về mua sắm công chuyển đổi sang sử dụng ô tô điện; chính sách hỗ trợ về tài chính trực tiếp, gián tiếp để người sử dụng chuyển đổi sang ô tô điện;

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư chịu trách nhiệm về các chính sách khuyến khích, thu hút đầu tư: sản xuất ô tô điện, công nghệ phụ trợ sản xuất ô tô điện; chuyển đổi sang sử dụng ô tô điện phục vụ vận tải hàng hóa và hành khách; phát triển hạ tầng trạm sạc điện/hydro;

- Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm quy định về bố trí trạm sạc điện tại các công trình, tòa nhà, đô thị; giấy phép xây dựng trạm sạc điện;

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm ban hành các chính sách thúc đẩy chuyển đổi sang ô tô điện tại địa phương. Trước mắt, giai đoạn từ nay đến 2030 cần ban hành kế hoạch chuyển đổi sang sử dụng xe buýt điện; xe khách nội tỉnh theo lộ trình tại Quyết định số 876/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.

(Chi tiết như “Báo cáo đề xuất chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang xe ô tô điện” trình kèm theo).

Bộ GTVT kính trình Phó Thủ tướng Chính phủ xem xét, cho ý kiến chỉ đạo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Thứ trưởng Bộ GTVT;
- Các Bộ: Công thương, Tài chính, KHĐT, TNMT, XD, KHCN;
- Viện CL&PT GTVT;
- Lưu: VT, KHCN&MT *(H.L.T)*

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Lê Anh Tuấn

BÁO CÁO**ĐỀ XUẤT CHÍNH SÁCH HỖ TRỢ CHUYỂN ĐỔI SANG XE Ô TÔ ĐIỆN**

(Kèm theo Công văn số 12093/BGTVT-KHCN&MT ngày 07/11/2024 của Bộ GTVT)

I. BỐI CẢNH, SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG BÁO CÁO**1. Bối cảnh**

Biến đổi khí hậu là thách thức nghiêm trọng toàn cầu, vấn đề ứng phó biến đổi khí hậu, giảm phát thải các-bon, phát triển bền vững là xu thế không thể đảo ngược với quyết tâm cao và mục tiêu lớn của cộng đồng quốc tế. Việt Nam là một trong các quốc gia đang phát triển, chịu ảnh hưởng nặng nề bởi tác động của biến đổi khí hậu.

Tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26), Việt Nam đã cam kết “sẽ xây dựng và triển khai các biện pháp giảm phát thải khí nhà kính mạnh mẽ bằng nguồn lực của mình, cùng với sự hợp tác và hỗ trợ của cộng đồng quốc tế, nhất là các nước phát triển, cả về tài chính và chuyển giao công nghệ, trong đó có thực hiện các cơ chế theo Thỏa thuận Paris, để đạt mức phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050”. Việc thực hiện cam kết của Việt Nam tại COP26 là một trong những nội dung cụ thể hóa Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng; Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 và phù hợp với chương trình tái cơ cấu nền kinh tế đất nước, phù hợp với xu thế của thế giới về phát triển kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, kinh tế số.

Triển khai cam kết của Việt Nam tại COP26 đối với lĩnh vực giao thông vận tải (GTVT), ngày 22/7/2022, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành GTVT với mục tiêu “Phát triển hệ thống GTVT xanh hướng tới mục tiêu phát thải ròng khí nhà kính về “0” vào năm 2050”. Nội dung Quyết định đã đưa ra lộ trình chuyển đổi phương tiện sử dụng điện, năng lượng xanh; nhiệm vụ, giải pháp để triển khai, thực hiện.

Việc triển khai thực hiện kịp thời cam kết này sẽ mang lại lợi ích lớn và lâu dài cho đất nước. Cam kết mạnh mẽ tại COP26 là cơ hội để Chính phủ Việt Nam thực hiện tái cấu trúc nền kinh tế theo hướng các-bon thấp, là động lực thúc đẩy chuyển đổi toàn diện nền kinh tế Việt Nam nói chung và ngành GTVT nói riêng sang phương thức phát triển xanh, không phát thải khí nhà kính. Đây sẽ là cơ hội cho ngành GTVT tiếp cận công nghệ tiên tiến, hiện đại, chuyển đổi từ sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang các loại năng lượng xanh, giảm phát thải khí nhà kính.

2. Sự cần thiết

2.1. Triển khai cam kết của Việt Nam tại Hội nghị COP26

Triển khai cam kết đưa mức phát thải ròng về “0” vào năm 2050 của Việt Nam tại Hội nghị COP26, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành GTVT; trong đó, đề ra lộ trình chuyển đổi sang xe ô tô chạy bằng điện, năng lượng xanh tại Việt Nam như sau:

- Giai đoạn 2022 - 2030:

+ Thúc đẩy sản xuất, lắp ráp (SXMLR), nhập khẩu (NK) và chuyển đổi sử dụng các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện; phát triển hạ tầng sạc điện đáp ứng nhu cầu của người dân, doanh nghiệp.

+ Từ năm 2025: 100% xe buýt thay thế, đầu tư mới sử dụng điện, năng lượng xanh.

- Giai đoạn 2031 - 2050:

+ Từ năm 2030: 100% xe taxi thay thế, đầu tư mới sử dụng điện, năng lượng xanh.

+ Đến năm 2050: 100% phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy thi công tham gia giao thông chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh; hoàn thiện hạ tầng sạc điện, cung cấp năng lượng xanh trên phạm vi toàn quốc đáp ứng nhu cầu của người dân, doanh nghiệp.

2.2. Thực hiện Luật Bảo vệ môi trường, Nghị định số 06/2022/NĐ-CP, Nghị định số 08/2022/NĐ-CP và Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC)

Việc khuyến khích phát triển các loại phương tiện giao thông cơ giới sử dụng điện phù hợp với chính sách ưu đãi, hỗ trợ về bảo vệ môi trường quy định tại Điều 141 Luật Bảo vệ môi trường năm và Điều 131 Nghị định 08/2022/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.

Khoản 1 Điều 7 Nghị định 06/2022/NĐ-CP quy định mục tiêu giảm nhẹ phát thải khí nhà kính được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong NDC, bao gồm mục tiêu giảm nhẹ phát thải khí nhà kính cho các lĩnh vực năng lượng (bao gồm năng lượng trong GTVT), nông nghiệp, sử dụng đất và lâm nghiệp, quản lý chất thải, các quá trình công nghiệp phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. NDC cập nhật năm 2022 của Việt Nam đã cam kết:

- Đóng góp không điều kiện với mục tiêu giảm 15,8% tổng lượng phát thải khí nhà kính vào năm 2030 so với Kịch bản phát triển thông thường (BAU), tương đương với 146,3 triệu tấn CO₂tđ;

- Đóng góp có điều kiện với mục tiêu giảm 43,5% tổng lượng phát thải khí nhà kính vào năm 2030 so với BAU, tương đương với 403,7 triệu tấn CO₂tđ.

Để đạt được mục tiêu giảm phát thải khí nhà kính nêu trên, NDC 2022 đã xác định việc thực hiện 02 giải pháp về chuyển đổi sang xe ô tô điện tại Việt Nam là:

- E24 Sử dụng ô tô điện, với giả thiết đến năm 2030 sử dụng ô tô điện đạt tỷ lệ sử dụng 30%;

- E26 Sử dụng xe buýt điện, với giả thiết đến năm 2025 bắt đầu sử dụng xe buýt điện và ước đạt tỷ lệ sử dụng 30% vào năm 2030.

Theo kết quả tính toán trong NDC 2022, việc thực hiện biện pháp E24 và E26 sẽ đóng góp không điều kiện lượng giảm phát thải khí nhà kính vào năm 2030 là 1,08 triệu tấn CO₂tđ; đóng góp có điều kiện lượng giảm phát thải khí nhà kính vào năm 2030 là 5,43 triệu tấn CO₂tđ.

II. CƠ SỞ XÂY DỰNG BẢO CÁO

1. Căn cứ pháp lý và thực tiễn

a) Căn cứ pháp lý

- Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Theo đó, Mục 3 Phần III (Nhiệm vụ và giải pháp chủ yếu) đã nêu *“Có chính sách khuyến khích các hộ tiêu thụ sử dụng năng lượng sạch, tái tạo, nhất là trong công nghiệp và giao thông; thúc đẩy phát triển các phương tiện giao thông sử dụng điện năng phù hợp với xu thế chung trên thế giới.”*

- Khoản 7 Điều 65, Điều 91 và Điều 141 Luật Bảo vệ môi trường:

+ Điều 65 quy định về việc bảo vệ môi trường trong hoạt động GTVT quy định *“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.”*;

+ Điều 91 quy định về giảm nhẹ phát thải khí nhà kính *“Xây dựng và triển khai cơ chế, phương thức hợp tác về giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.”*;

+ Điều 141 quy định về ưu đãi, hỗ trợ về bảo vệ môi trường. Trong đó quy định những hoạt động được ưu đãi bao gồm: *“Dịch vụ vận tải công cộng sử dụng năng lượng điện”*; *“Hoạt động nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ, chuyển giao công nghệ về bảo vệ môi trường”*; *“Sản xuất, cung cấp công nghệ, thiết bị, sản phẩm và dịch vụ phục vụ các yêu cầu về bảo vệ môi trường”*.

- Điều 75, Điều 131 Nghị định 08/2022/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Bảo vệ môi trường quy định việc khuyến khích phát triển phương tiện dùng các nguồn năng lượng xanh và tiến đến hạn chế phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch: *“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.”.

- Nghị định 06/2022/NĐ-CP quy định giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô-dôn quy định “*Mục tiêu giảm nhẹ phát thải khí nhà kính được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong Đóng góp do quốc gia tự quyết định (NDC)*”. NDC bao gồm các biện pháp giảm phát thải cho ngành GTVT trong đó có chuyển đổi sang sử dụng xe điện.

- Nghị quyết số 06/NQ-CP ngày 21/01/2021 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về chủ động ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng cường quản lý tài nguyên và bảo vệ môi trường theo Kết luận số 56-KL/TW ngày 23/8/2019 của Bộ Chính trị. Nghị quyết đưa ra các nhiệm vụ về ứng phó với biến đổi khí hậu, phòng chống và giảm nhẹ thiên tai, trong đó có nhiệm vụ “*Sử dụng tiết kiệm, hiệu quả năng lượng trong các lĩnh vực công nghiệp, xây dựng, GTVT.*”.

- Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1658/QĐ-TTg ngày 01/10/2021. Đối với ngành GTVT, Chiến lược Tăng trưởng xanh tập trung vào việc “*Xây dựng và hoàn thiện thể chế, chính sách phát triển kết cấu hạ tầng giao thông xanh*”, “*khuyến khích các loại phương tiện sử dụng năng lượng sạch, tiết kiệm, hiệu quả và công nghệ thân thiện với môi trường*”, “*Ưu tiên các nguồn lực để đầu tư, hoàn thiện và khai thác kết cấu hạ tầng giao thông xanh*”, “*Nghiên cứu xây dựng và tổ chức triển khai chương trình, đề án quốc gia phát triển phương tiện GTVT, hệ thống GTVT công cộng thân thiện với môi trường trong đó có phương tiện giao thông điện, phát triển các trung tâm logistics xanh, cảng xanh, ứng dụng công nghệ mới, năng lượng mới thay thế nhiên liệu truyền thống đối với phương tiện, thiết bị GTVT.*”.

- Chiến lược quốc gia về biến đổi khí hậu giai đoạn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 896/QĐ-TTg ngày 26/7/2022 quy định “*Xây dựng và triển khai lộ trình chuyển đổi sang sử dụng nhiên liệu sạch cho các phương tiện giao thông; tăng dần tỷ lệ phương tiện giao thông điện, hydro.*”.

- Đề án về những nhiệm vụ, giải pháp triển khai kết quả Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 888/QĐ-TTg ngày 25/7/2022. Một trong những mục tiêu cụ thể của đề án là “*Đến năm 2030, khuyến khích sử dụng điện, năng lượng xanh trong GTVT.*”.

- Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành GTVT được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022. Quyết định 876/QĐ-TTg quy

định chi tiết về lộ trình và mục tiêu chuyển đổi sang sử dụng xe ô tô điện: “*Giai đoạn 2022-2030: Thúc đẩy sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và chuyển đổi sử dụng các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện*”; “*Đến năm 2040: Từng bước hạn chế tiến tới dừng sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu xe ô tô, xe mô tô, xe gắn máy sử dụng nhiên liệu hóa thạch để sử dụng trong nước*”; “*Đến năm 2050: 100% phương tiện giao thông cơ giới đường bộ, xe máy thi công tham gia giao thông chuyển đổi sang sử dụng điện, năng lượng xanh*”; “*Hoàn thiện hạ tầng sạc điện, cung cấp năng lượng xanh trên phạm vi toàn quốc đáp ứng nhu cầu của người dân, doanh nghiệp.*”.

- Chi đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tại Thông báo số 199/TB-VPCP ngày 31/5/2023 của Văn phòng Chính phủ. Văn bản chỉ đạo tập trung vào việc ban hành chính sách ưu đãi giá điện tại các trụ sạc xe điện: “*Đặc biệt lưu ý đối với việc khuyến khích chuyển đổi phương tiện giao thông chạy bằng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện giao thông chạy bằng điện và các loại năng lượng sạch khác.*”; “*Tập trung vào việc nghiên cứu, đánh giá tổng thể từ vấn đề nhập khẩu, sản xuất ô tô điện, vấn đề hạ tầng chuyển đổi cho đến các chính sách đối với người sử dụng phương tiện ... để đề xuất các chính sách hỗ trợ nhằm (i) Khuyến khích người sản xuất, người tiêu dùng (bao gồm tổ chức và cá nhân) trong việc chuyển đổi sang sử dụng ô tô điện và các phương tiện giao thông thân thiện với môi trường trong nước; (ii) Thúc đẩy xã hội hóa trong đầu tư xây dựng các kết cấu hạ tầng cho phương tiện giao thông thân thiện với môi trường (các trạm sạc, trụ sạc xe điện,...).*”; “*Ban hành các quy hoạch, tiêu chí, quy chuẩn, tiêu chuẩn để triển khai thực hiện việc đầu tư các hạ tầng công cộng phục vụ xe điện và các phương tiện giao thông thân thiện với môi trường khác*”.

b) Cơ sở thực tiễn

Kết quả kiểm kê khí nhà kính trong GTVT cho thấy, phát thải trong lĩnh vực đường bộ chiếm khoảng 80% tổng phát thải khí nhà kính trong toàn Ngành. Do vậy, việc chuyển đổi phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, năng lượng xanh là biện pháp quan trọng nhất nhằm hướng tới mục tiêu phát thải ròng bằng “0” trong GTVT và cần sớm có các cơ chế, chính sách ưu đãi, thu hút đầu tư phát triển.

Vào thời điểm hiện tại, Việt Nam không có doanh nghiệp nào đang sản xuất động cơ đốt trong sử dụng nhiên liệu hóa thạch dùng cho ô tô, nên việc chuyển đổi sang ô tô điện không có tác động lớn đối với nền công nghiệp sản xuất ô tô trong nước. Do vậy, việc sớm có các cơ chế, chính sách ưu đãi, thu hút phát triển, chuyển đổi sử dụng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện, trong đó tập trung vào xe ô tô điện nhằm đi tắt, đón đầu là hoàn toàn phù hợp với xu thế phát triển mạnh mẽ của xe ô tô điện trên thế giới.

Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tại Thông báo số 199/TB-VPCP ngày 31/5/2023 của Văn phòng Chính phủ; căn cứ bối cảnh thực tế, nội dung Báo cáo sẽ tập trung nghiên cứu, rà soát và đề xuất các chính sách hỗ trợ chuyển đổi xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang các loại xe ô tô

sử dụng điện bao gồm xe ô tô thuần điện (BEV) và xe ô tô điện sử dụng pin nhiên liệu (FCEV) và ô tô điện năng lượng mặt trời.

2. Hiện trạng phát triển xe ô tô điện

2.1. Các loại xe ô tô điện và hiện trạng phát triển tại Việt Nam

a) Các loại xe ô tô điện trên thế giới

Theo thống kê, tổng mức đầu tư của các nước để hỗ trợ ngành sản xuất xe điện thông qua các hoạt động trực tiếp như mua bán và cắt giảm thuế là 14 tỷ đô la Mỹ (năm 2020). Sản lượng xe ô tô điện cung cấp ra thị trường tăng dần theo từng năm. Theo số liệu thống kê của Cơ quan Năng lượng quốc tế (IEA), số lượng xe ô tô điện, bao gồm xe sử dụng hoàn toàn động cơ điện và xe chạy song song cả pin điện và xăng/dầu, đã vượt 10 triệu xe trong năm 2022, tăng 55% so với năm 2021. Tính tới cuối năm 2022, có khoảng hơn 26 triệu xe điện đang lưu thông trên toàn cầu, tăng 60% so với năm 2021. Theo đó IEA cho rằng, lượng xe điện bán ra có thể đạt 14 triệu xe năm 2023. Đáng chú ý, đà tăng trưởng bùng nổ này đồng nghĩa với việc thị trường xe điện chiếm thị phần khoảng 14% năm 2022, so với mức chỉ khoảng 4% năm 2020. Dự kiến, con số này sẽ tăng lên hơn 18% năm 2023. Hiện nay, xe ô tô điện được chia thành những loại chính như sau:

- Xe ô tô điện chạy pin (Battery electric vehicles - BEV)

Xe ô tô điện chạy pin là loại xe điện chạy hoàn toàn bằng pin, cấu trúc của xe không bao gồm động cơ xăng hay ống phun xăng. Nguồn điện của loại xe này được lưu trữ trong pin sạc và được sạc từ nguồn bên ngoài, từ phanh tái tạo ngay bên trong xe. Một số kiểu loại xe điển hình của BEV như: Volkswagen e-Golf, Tesla Model 3, BMW i3, Chevy Bolt, Chevy Spark, Nissan LEAF, Ford Focus Electric, Hyundai Ioniq, Karma Revera, Kia Soul, Mitsubishi i-MiEV, Tesla X, Toyota Rav4.

- Xe ô tô điện sử dụng pin nhiên liệu (Fuel cell electric vehicles - FCEV)

Xe ô tô điện sử dụng pin nhiên liệu là dòng xe điện dùng pin nhiên liệu để vận hành, xe sử dụng phản ứng hóa học giữa Hydro hóa lỏng (Hydrogen, H₂) kết hợp Oxy từ không khí tạo ra năng lượng điện cho hoạt động của xe. Một số kiểu loại xe điển hình của FCEV như: Toyota Mirai, Hyundai Tucson FCEV, Riversimple Rasa, Honda Clarity Fuel Cell, Hyundai Nexa.

- Xe ô tô năng lượng mặt trời (Solar electric vehicles - SEV)

Xe ô tô năng lượng mặt trời là xe điện sử dụng các tế bào quang điện, giống như loại được sử dụng trong các tấm pin mặt trời được lắp trên nóc xe, trực tiếp chuyển đổi năng lượng từ ánh sáng mặt trời thành điện năng và nạp cho bộ ắc quy để xe có thể hoạt động được liên tục.

b) Hiện trạng phát triển xe ô tô điện tại Việt Nam

Thời điểm hiện tại, trong nước có 02 doanh nghiệp SXLR xe ô tô điện gồm Vinfast (thuộc tập đoàn Vingroup) và Công ty cổ phần ô tô TMT. Bên cạnh đó, Công ty cổ phần Tập đoàn Thành Công và Công ty cổ phần ô tô Trường Hải cũng

đã giới thiệu một số mẫu xe ô tô điện của Hyundai, KIA tới khách hàng để tìm hiểu thị trường và tiến tới SXLR trong nước thời gian tới.

Đầu năm 2021, Vinfast đã công bố sự ra mắt toàn cầu của chiếc xe ô tô điện đầu tiên của Việt Nam mang tên VFe34. Gần đây nhất, ngày 24/05/2023, Công ty cổ phần ô tô TMT đã xuất xưởng chiếc xe ô tô điện mini đầu tiên tại Nhà máy TMT Motors Hưng Yên.

Số lượng xe ô tô điện SXLR&NK mới tại nước ta gia tăng nhanh chóng trong những năm gần đây. Năm 2021, chỉ có 172 xe ô tô điện SXLR&NK được kiểm tra, cấp giấy chứng nhận; đến ngày 05/08/2024 đã có 37.179 xe ô tô điện SXLR&NK được kiểm tra, cấp giấy chứng nhận. Tuy nhiên, các loại xe ô tô điện tại Việt Nam hiện nay chủ yếu là xe ô tô con và xe ô tô buýt thành phố.

Bảng 1. Kết quả kiểm tra, chứng nhận xe ô tô điện SXLR&NK tại Việt Nam từ năm 2018 đến hết ngày 05/08/2024

Năm	2018	2019	2020	2021	2022	2023	8/2024	Tổng
Xe ô tô điện nhập khẩu	03	08	08	38	113	212	534	916
Xe ô tô điện SXLR	0	0	0	134	3.005	27.328	36.645	67.112
Cộng	03	08	08	172	3.118	27.540	37.179	68.028

2.2. Hiện trạng hệ thống trạm sạc điện tại Việt Nam

Với sự phát triển nhanh của xe ô tô điện trong những năm gần đây, hàng loạt các doanh nghiệp cũng đã bày tỏ mối quan tâm đối với thị trường các thiết bị và dịch vụ cho phương tiện điện, đặc biệt là trạm sạc điện cho xe ô tô điện.

Hệ thống trạm sạc điện có độ bao phủ cao nhất hiện nay là hệ thống của Vinfast. Các trạm sạc điện VinFast được đặt tại các bãi đỗ xe, bến xe, tòa nhà chung cư, văn phòng, trung tâm thương mại, trạm dừng nghỉ, trạm xăng dầu dọc cao tốc, quốc lộ. VinFast phát triển hệ thống trạm sạc với hơn 150.000 cổng sạc cho xe máy điện và xe ô tô điện, trải dài rộng khắp 63 tỉnh thành tại Việt Nam.

Một doanh nghiệp khác cũng cung cấp giải pháp sạc cho xe điện hiện nay tại Việt Nam là Công ty EVIDA với sản phẩm sạc xe điện thông minh EBOOST. EBOOST đang cung cấp thiết kế, lắp đặt và vận hành hệ thống trạm sạc xe điện với hơn 850 điểm sạc điện phủ khắp toàn quốc. EBOOST là giải pháp có nền tảng công nghệ và số hóa hoàn toàn. Hệ thống hiện đại tích hợp công nghệ IoT với ứng dụng EBOOST hoạt động ổn định, phù hợp với xu hướng di động 4.0 hiện nay.

Tập đoàn Điện lực Việt Nam (EVN) cũng đã nhập cuộc với sản phẩm được phát triển bởi Trung tâm sản xuất điện tử điện lực miền Trung (thuộc EVN). Trước khi trở thành sản phẩm thương mại, EVN đã thử nghiệm và lắp đặt vận hành trạm sạc ô tô điện tại một số địa điểm gồm: Trụ sở Tổng công ty Điện lực miền Trung,

các cửa hàng xăng dầu PVOIL trên địa bàn thành phố Đà Nẵng... Hiện EVN đã hoàn thành và bàn giao 6 trạm sạc đến khách hàng, dự kiến lắp đặt tại Hà Nội. Đây là trạm sạc nhanh cho xe ô tô điện đầu tiên mang thương hiệu Việt Nam đến từ một nhà sản xuất không làm ô tô.

Một số thương hiệu như Porsche, Audi hay Mercedes-Benz cũng đã thiết lập hệ thống trạm sạc cho khách hàng, tuy nhiên số lượng vẫn còn hạn chế, hầu hết chỉ lắp đặt tại showroom hoặc nhà máy của hãng. Các thương hiệu như Audi hay Mercedes-Benz đều có kế hoạch mở rộng hệ thống trạm sạc, đặc biệt là ở các thành phố lớn. Đại diện Audi Việt Nam cho biết sắp tới dự kiến mở rộng thêm khoảng 15 điểm sạc tại TP. Hồ Chí Minh.

Ngoài ra, hàng loạt các doanh nghiệp hàng đầu thế giới trong lĩnh vực hệ thống trạm sạc cho xe điện cũng đã bày tỏ ý định mở rộng thị trường kinh doanh trạm sạc điện tại Việt Nam như Siemens, Charge+, ABB.

Tuy số lượng trạm sạc điện đang gia tăng đáng kể theo từng năm, nhưng cần tiếp tục bổ sung các giải pháp để nâng cao chất lượng cơ sở hạ tầng hiện có của Việt Nam.

2.3. Hiện trạng về giá xe ô tô điện, giá sạc điện

a) Về giá xe ô tô điện

Hiện nay, tính đến tháng 5/2024, Vinfast cung cấp ra thị trường 07 loại xe ô tô con chạy điện với nhiều phiên bản. Cụ thể: các phiên bản bán xe có kèm pin có giá dao động từ 322 triệu (VF 3) đến 2.358 triệu (VF 9 Plus); các phiên bản bán xe không kèm pin có giá dao động từ 240 triệu (VF 3) đến 1.830 triệu (VF 9 Plus).

Công ty cổ phần Ô tô TMT (TMT Motor) cũng là một đơn vị bán xe ô tô điện tại thị trường Việt Nam. Năm 2023, TMT Motors đã ra mắt và tổ chức lái thử xe điện mini Wuling HongGuang MiniEV sản xuất lắp ráp tại Hưng Yên với 4 phiên bản, giá bán từ 239 triệu đồng.

Ngoài ra, thị trường Việt Nam cũng có một số mẫu xe ô tô điện nhập khẩu với mức giá tham khảo như sau: Hyundai Ioniq 5 với giá khoảng 1,3 tỷ đồng chưa bao gồm pin, Mercedes EQ (giá dao động từ 2,2 đến 5 tỷ đồng), Audi e-tron (giá dao động từ 2,9 đến 5,2 tỷ đồng), BMW-i (giá dao động từ 3,5 đến 6,4 tỷ đồng).

b) Về giá sạc điện

Từ ngày 19/03/2024, VinFast áp dụng mức phí mới đối với sạc điện xe ô tô, xe máy thống nhất trên toàn quốc là 3.858 đồng/kWh (đã bao gồm VAT), không phát sinh thêm chi phí nào khác

Đơn giá sạc điện tại trạm sạc công cộng của EBOOST là 8.900 VND/kWh, chưa bao gồm phí kích hoạt 4.900 VND/lần sạc đối với xe máy và 19.900 VND/lần sạc đối với xe ô tô.

c) Về giá thuê pin xe ô tô điện

Hiện tại, bảng giá thuê pin theo tháng của xe điện VinFast được phân chia theo số km xe chạy và tùy thuộc vào các mẫu xe điện khác nhau của hãng. Giá thuê pin thấp nhất là của xe VF3 từ 900.000 đồng/tháng và cao nhất là của xe VF9 với giá 8,4 triệu đồng/tháng.

Các hãng xe điện khác hiện chưa có chính sách cho thuê pin xe ô tô điện.

3. Chính sách khuyến khích phát triển xe ô tô điện ở Việt Nam và một số quốc gia trên thế giới

Về cơ bản, có 3 nhóm chính sách chủ yếu mà các quốc gia đang áp dụng để phát triển xe ô tô điện, đó là: (1) Ưu đãi cho nhà sản xuất; (2) Hỗ trợ người mua xe ô tô điện; và (3) Hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ cho xe ô tô điện.

3.1. Việt Nam

a) Chính sách ưu đãi, hỗ trợ cho SXLR xe ô tô điện

Nghị định số 57/2020/NĐ-CP ngày 25/5/2020 của Chính phủ quy định trường hợp doanh nghiệp đáp ứng điều kiện về sản lượng tối thiểu và các điều kiện khác quy định tại Nghị định thì được áp dụng mức thuế suất 0% đối với toàn bộ linh kiện nhập khẩu đã sử dụng để SXLR ô tô trong nước (trong đó có xe ô tô điện mà doanh nghiệp đã đăng ký tham gia Chương trình ưu đãi thuế); tại Nghị định số 101/2021/NĐ-CP ngày 15/11/2021, Chính phủ đã gia hạn Chương trình ưu đãi thuế này đến năm 2027.

Ngoài ra, Nghị định số 57/2020/NĐ-CP cũng quy định các doanh nghiệp sản xuất, gia công các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ô tô đáp ứng các điều kiện tại Nghị định sẽ được áp dụng thuế suất thuế nhập khẩu ưu đãi 0% đối với nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được nhập khẩu để sản xuất, gia công các sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển cho ngành SXLR ô tô, thực hiện từ năm 2020 đến năm 2024.

Gần đây, tại Nghị định số 26/2023/NĐ-CP ngày 31/5/2023 của Chính phủ về Biểu thuế xuất khẩu, Biểu thuế nhập khẩu ưu đãi tiếp tục duy trì các chính sách đối với ngành công nghiệp ô tô nêu trên, đồng thời, có một số điều chỉnh cho phù hợp với các yêu cầu mới và thực tiễn SXLR ô tô trong nước.

b) Chính sách khuyến khích sử dụng xe ô tô điện

Chính sách khuyến khích sử dụng ô tô điện hóa của Việt Nam hiện mới chỉ tập trung vào dòng xe ô tô điện chạy pin (BEV) thông qua các ưu đãi về thuế tiêu thụ đặc biệt và lệ phí trước bạ.

- Về thuế Tiêu thụ đặc biệt (TTĐB):

Luật Thuế TTĐB hiện hành đã có các quy định ưu đãi về thuế suất với xe ô tô thân thiện môi trường, trong đó có ô tô điện (được áp dụng thuế suất thấp hơn so với ô tô chạy bằng nhiên liệu hóa thạch), cụ thể:

+ Đối với xe ô tô chạy bằng xăng, dầu: Thuế suất thuế TTĐB áp dụng đối với xe ô tô chở người từ 9 chỗ trở xuống từ mức 35% đến mức 150% tùy theo

dung tích xi lanh; xe ô tô chở người từ 10 đến dưới 15 chỗ là 15%; từ 16 đến dưới 24 chỗ là 10%; loại vừa chở người vừa chở hàng là 15% - 25%.

+ Đối với 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 (xe lai điện): Áp dụng thuế suất thuế TTĐB bằng 70% mức thuế suất áp dụng cho xe chạy xăng, dầu có cùng dung tích xi lanh.

+ Xe ô tô chạy bằng điện (trong đó có xe ô tô sử dụng pin nhiên liệu, xe ô tô điện chạy pin, xe ô tô điện chạy bằng năng lượng mặt trời...) loại chở người từ 9 chỗ ngồi trở xuống là 15%, loại chở người từ 10 đến dưới 16 chỗ là 10%, loại chở người từ 16 đến dưới 24 chỗ là 5%, xe vừa chở người, vừa chở hàng là 10%.

Ngày 11/01/2022, Quốc hội đã thông qua Luật sửa đổi, bổ sung một số Luật, trong đó có Luật thuế TTĐB. Theo đó đã giảm đáng kể mức thuế suất thuế TTĐB đối với ô tô chạy pin so với xe chạy xăng, dầu, cụ thể: từ 01/3/2022 đến 28/02/2027, thuế suất thuế TTĐB đối với xe điện chạy pin tùy theo số chỗ ngồi là 1%, 2%, 3% và từ 01/3/2027 trở đi là 4%, 7%, 11% (trong khi mức đó mức thuế suất thuế TTĐB đối với xe sử dụng xăng, dầu là từ 15%-150%).

- Về lệ phí trước bạ:

Ngày 15/01/2022, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 10/2022/NĐ-CP quy định về lệ phí trước bạ (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/3/2022), trong đó đã quy định ưu đãi lệ phí trước bạ trong 5 năm đối với xe ô tô điện chạy pin (miễn lệ phí trước bạ trong 3 năm đầu, giảm 50% lệ phí trước bạ trong 2 năm tiếp theo).

- Về các chính sách ưu đãi đối với sản xuất pin lithium, pin nhiên liệu sử dụng cho xe điện

Theo Quyết định số 38/2020/QĐ-TTg ngày 30/12/2020 của Thủ tướng Chính phủ thì pin nhiên liệu, pin lithium hiệu năng cao, dung lượng lớn, tuổi thọ lớn, an toàn và thân thiện môi trường thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên phát triển nên thuộc Danh mục ngành nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư theo pháp luật đầu tư. Theo đó, dự án sản xuất pin nhiên liệu, pin lithium sẽ được hưởng mức ưu đãi cao nhất về thuế thu nhập doanh nghiệp cũng như các ưu đãi về đất đai, về thuế nhập khẩu theo quy định của pháp luật.

Như vậy, hiện nay, Việt Nam đã có các chính sách ưu đãi, hỗ trợ sản xuất, lắp ráp ô tô điện, một số chính sách hỗ trợ tương đương hoặc thậm chí cao hơn một số nước trong khu vực. Các chính sách để khuyến khích sử dụng ô tô điện của Việt Nam đang tập trung vào dòng xe điện chạy pin thông qua các ưu đãi về thuế dành cho cả doanh nghiệp sản xuất xe điện (thuế nhập khẩu, thuế thu nhập doanh nghiệp ...) cũng như trong việc hỗ trợ cho người sử dụng xe điện được sử dụng xe điện với chi phí thấp hơn (thuế TTĐB, lệ phí trước bạ).

3.2. Na Uy

Na Uy đã bắt đầu thực hiện chuyển đổi sang xe điện từ những năm 1970. Trong những năm qua, Na Uy đã trở thành quốc gia tiên phong trên toàn cầu trong

lĩnh vực động cơ điện với số lượng ngày càng tăng, tính đến hết tháng 6/2019 có khoảng 342.367 xe bao gồm 237.710 xe khách, xe tải điện và 104.657 xe hybrid điện. Cho đến năm 2019 thị phần ô tô điện đã vượt qua 50% tổng số lượng xe ô tô. Những chính sách ưu đãi cơ bản của chính phủ như giảm thuế và trợ cấp cũng như chính sách miễn phí gửi xe hàng năm đã khuyến khích người tiêu dùng xe điện. Ngoài ra, chính phủ cũng đưa ra chính sách miễn thuế đường hàng năm, phí đỗ xe công cộng, được sử dụng làn đường dành cho xe buýt.

Tại Oslo, có hơn 50% số ô tô mới bán ra trong năm 2017 là xe điện hoàn toàn hoặc xe hybrid điện. Doanh số bán xe điện tại thành phố này tiếp tục có mức tăng mạnh mẽ. Trong năm 2019 có khoảng 12.000 xe điện được đăng ký tại Oslo nhưng mới chỉ có khoảng 19 trạm sạc điện được lắp đặt. Tại Oslo đã có chính sách và biện pháp nhằm tăng cường sự tham gia của tư nhân trong việc xây dựng các trạm sạc xe điện. Quy định này buộc các cơ sở xây dựng mới phải có ít nhất 50% bãi đậu xe được trang bị trạm sạc điện cho ô tô. Công suất lưới điện cũng phải được thiết kế để sạc cho tất cả các phương tiện khác trong tòa nhà ở mức 3,6kW mà không cần sạc nhanh để tránh tình trạng thiếu điện cục bộ.

3.3. Hoa Kỳ

Chính sách phát triển hệ sinh thái xe điện

Một trong những nỗ lực sớm nhất của Hoa Kỳ nhằm khuyến khích sử dụng xe điện là Đạo luật Chính sách năng lượng năm 1992, khuyến khích sử dụng năng lượng thay thế (bao gồm điện) thông qua phương pháp tiếp cận bắt buộc và tự nguyện. Từ đó, Hoa Kỳ đã thông qua một số luật hỗ trợ sự phát triển của xe điện và trạm sạc. Năm 2008, chính phủ liên bang đã thông qua Đạo luật Cải thiện và Mở rộng lĩnh vực năng lượng năm 2008, áp dụng chính sách miễn giảm thuế cho việc lắp đặt các trạm sạc xe điện. Năm 2016, theo Đạo luật Cải thiện giao thông của Hoa Kỳ, Chính phủ liên bang Hoa Kỳ đã quy định các khu vực Hành lang nhiên liệu thay thế, là những đoạn đường cao tốc có trạm sạc xe điện công cộng, cũng như cơ sở hạ tầng cung cấp nhiên liệu cho các phương tiện sử dụng hydro, propan, khí thiên nhiên nén (CNG) và khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG)¹.

Luật Cơ sở hạ tầng lưỡng đảng (BIL) năm 2021 đã thiết lập Chương trình NEVI Formula để xây dựng mạng lưới cơ sở hạ tầng sạc xe điện toàn quốc gia với trọng tâm là khả năng tiếp cận, độ tin cậy và thu thập dữ liệu. Trong khuôn khổ chương trình, các bang sẽ phải lập kế hoạch đáp ứng một số tiêu chí nhất định để nhận được tài trợ, chẳng hạn như đảm bảo rằng các trạm sạc được phát triển một cách công bằng, phục vụ khu vực nông thôn và thành thị, đồng thời tạo cơ hội cho các doanh nghiệp nhỏ. Vào tháng 2 năm 2023, chính phủ liên bang Hoa Kỳ đã đưa ra các tiêu chuẩn và yêu cầu toàn diện cấp quốc gia về sạc xe điện đối với bộ sạc xe điện do liên bang tài trợ trong sáu lĩnh vực sau:

- Lắp đặt, vận hành và bảo trì cơ sở hạ tầng xe điện bởi các kỹ thuật viên có trình độ;

¹ <https://www.transportation.gov/rural/ev/toolkit/ev-infrastructure-funding-and-financing/overview>

- Khả năng tương thích của cơ sở hạ tầng sạc;
- Thiết bị điều khiển giao thông và biển báo tại chỗ;
- Yêu cầu dữ liệu liên quan đến các dự án sạc xe điện;
- Kết nối mạng của cơ sở hạ tầng sạc; và
- Thông tin về các vị trí cơ sở hạ tầng sạc công cộng có sẵn, giá cả, tính khả dụng theo thời gian thực và khả năng truy cập thông qua các ứng dụng bản đồ.

Đạo luật Giảm lạm phát (IRA), được thông qua vào tháng 8 năm 2022, bao gồm nhiều chương trình tài trợ và ưu đãi thuế khác nhau để đáp ứng mục tiêu xây dựng nền kinh tế năng lượng sạch. Một phần của Đạo luật tập trung vào việc đẩy nhanh việc áp dụng EV, với nguồn tài trợ riêng là 369 tỷ USD được phân bổ cho các khoản đầu tư khí hậu.

Tín dụng thuế cho phương tiện sạch đưa ra một loạt điều kiện mới để các mẫu xe điện đủ điều kiện nhận ưu đãi. Từ năm 2023 trở đi, các điều kiện này quy định rằng quá trình lắp ráp cuối cùng phải diễn ra ở Bắc Mỹ và các phương tiện đó phải có pin 7 kWh trở lên (không bao gồm xe điện hybrid cắm điện tầm thấp [PHEV]), có tổng trọng lượng dưới 6,35 tấn và có giá bán lẻ đề xuất dưới 80.000 USD đối với xe tải, SUV và xe bán tải hoặc 55.000 USD đối với các loại xe khác.

Tiêu chuẩn kỹ thuật về thiết bị sạc xe điện

Cơ quan Bảo vệ Môi trường (EPA) Hoa Kỳ điều hành Chương trình ENERGY STAR xây dựng các thông số kỹ thuật hiệu quả năng lượng cho thiết bị sạc Cấp 1, 2 và DCFC. Cơ quan này cũng triển khai các chương trình để giảm lượng phát thải GTVT và hỗ trợ các bang và các công ty điện lực mua bộ sạc được chứng nhận ENERGY STAR. Cơ quan Quản lý Doanh nghiệp nhỏ có các chương trình giúp các công ty khởi nghiệp và doanh nghiệp nhỏ nghiên cứu công nghệ và cơ sở hạ tầng xe điện. Cục Phát triển Kinh tế thuộc Bộ Thương mại thúc đẩy các giải pháp đổi mới và nâng cao khả năng cạnh tranh, với các chương trình tài trợ thúc đẩy thị trường xe điện để đóng góp cho tăng trưởng kinh tế. Bộ Lao động giám sát các chương trình phát triển lực lượng lao động trong lĩnh vực xe điện.

Chính sách phát triển trạm sạc xe điện

Hoa Kỳ có một số chương trình hỗ trợ phát triển cơ sở hạ tầng sạc phù hợp với mục tiêu xây dựng mạng lưới 500.000 trạm sạc trên toàn quốc vào năm 2030. Các cơ chế triển khai hỗ trợ gồm Chương trình NEVI Formula, các khoản trợ cấp, chương trình tài trợ cho vay, và ưu đãi thuế.

Chương trình BIL phân bổ 7,5 tỷ đô la Mỹ cho giai đoạn đến năm 2026 để phát triển mạng lưới sạc quốc gia. Trong số 7,5 tỷ đô la, 5 tỷ đô la sẽ được giải ngân thông qua Chương trình NEVI Formula cho các bang, thành phố, quận và đơn vị vận chuyển. Chương trình NEVI Formula có các yêu cầu cụ thể đối với khả năng tiếp cận thiết bị cấp điện cho xe điện (EVSE), độ tin cậy và thu thập dữ liệu², nhưng cho phép đơn vị nhận tài trợ đủ điều kiện tham gia tùy chọn cách sử

² <https://afdc.energy.gov/laws/12744>

dụng khoản tài trợ theo hướng dẫn của chương trình. Các đơn vị nhận được tài trợ theo NEVI Formula có thể phân bổ khoản tài trợ cho các đơn vị ban đầu không nhận được tài trợ (ví dụ: các công ty thiết bị cấp điện cho xe điện (EVSE) tư nhân) để xây dựng, bảo trì và vận hành các trạm sạc công cộng.

Chương trình BIL cũng cung cấp 2,5 tỷ đô la Mỹ cho Chương trình Tài trợ cơ sở hạ tầng sạc và nhiên liệu do Bộ GTVT Hoa Kỳ điều hành để xây dựng cơ sở hạ tầng sạc ở các khu vực cộng đồng, chẳng hạn như đường công cộng, trường học, công viên và bãi đậu xe, cũng như dọc theo các hành lang giao thông chính³. Có hai loại tài trợ chính: trợ cấp sạc và cấp nhiên liệu cho cộng đồng (Chương trình cộng đồng) và Trợ cấp hành lang nhiên liệu thay thế (Chương trình hành lang). Cục Quản lý đường cao tốc liên bang (FHWA) mở đăng ký cho công chúng thông qua trang web về chương trình tài trợ của Chính phủ Hoa Kỳ và lựa chọn các dự án thông qua quy trình cạnh tranh⁴.

Hoa Kỳ cũng cung cấp các ưu đãi về thuế cho cơ sở hạ tầng sạc, bao gồm miễn thuế, loại trừ, giảm trừ để giảm thu nhập chịu thuế của một đơn vị và khấu trừ thuế, thuế suất ưu đãi và áp dụng quy định cho phép chậm nộp thuế (chính phủ có thể trả tiền mặt cho người nộp thuế). Nhiều ưu đãi thuế này đến từ Đạo luật Giảm lạm phát và BIL được thông qua gần đây. Cơ quan Thuế Hoa Kỳ quản lý các chương trình ưu đãi thuế⁵. Tháng 8 năm 2022, Đạo luật giảm lạm phát (IRA) đã áp dụng mức khấu trừ thuế 30% cho đến năm 2032 cho những khách hàng sinh hoạt và thương mại mua và lắp đặt thiết bị sạc. Đối với các cá nhân, mức giảm thuế lên tới 1.000 đô la Mỹ. Đối với khách hàng thương mại, mức giảm thuế lên tới 100.000 đô la Mỹ cho mỗi trạm sạc. Các mức hỗ trợ này nhằm mục đích phát triển mạng lưới trạm sạc quốc gia cũng như các ưu đãi dành cho khách hàng sinh hoạt và thương mại cá nhân đã giúp mở rộng đáng kể hệ thống trạm sạc trên khắp Hoa Kỳ.

Cuối cùng, thông qua các chương trình tài trợ vốn vay, quỹ liên bang được sử dụng để cung cấp hỗ trợ tín dụng nhằm mục tiêu đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án. Hiện tại, Cục Xây dựng Hoa Kỳ (thuộc Văn phòng Bộ trưởng GTVT) và Văn phòng Chương trình Cho vay của Bộ Năng lượng Hoa Kỳ cung cấp các chương trình tài trợ vốn vay. Hỗ trợ tín dụng bao gồm các khoản vay có bảo đảm (trực tiếp), bảo lãnh khoản vay và hạn mức tín dụng. Giải pháp này có thể khuyến khích đồng đầu tư tư nhân và ngoài liên bang cho các dự án.

3.4. Trung Quốc

Chính sách hỗ trợ nhà sản xuất

Trung Quốc hiện là quốc gia dẫn đầu thị trường xe điện toàn cầu, chiếm 44% tổng lượng xe điện thế giới, đăng ký hơn 4 triệu xe ô tô điện, 300 triệu xe hai bánh điện (hơn 50% thị trường toàn cầu) và hơn 420.000 xe buýt điện (99 % thị trường

³ https://www.fhwa.dot.gov/environment/alternative_fuel_corridors/

⁴ https://www.fhwa.dot.gov/environment/cfi/cfi_webinar_2023-2-21.pdf

⁵ <https://www.transportation.gov/rural/ev/toolkit/ev-infrastructure-funding-and-financing/overview>

toàn cầu) vào năm 2020⁶⁷⁸⁹. Không giống như các khu vực khác, xe điện chạy hoàn toàn bằng pin (BEV) phổ biến hơn ở Trung Quốc so với xe điện kết hợp plug-in (PHEV) và chiếm 80% tổng doanh số. Trung Quốc đã tập trung vào BEV như một phần trong chiến lược ngành của họ nhằm tăng tốc cả sản xuất xe và pin, điều này đã dẫn đến việc cung cấp các khoản trợ cấp gắn với phạm vi phương tiện và năng lực sản xuất.

Từ năm 2009 - 2022, chính phủ Trung Quốc đã phân bổ tới hơn 200 tỉ nhân dân tệ (tương đương 29 tỉ USD) vào các khoản trợ cấp và giảm thuế cho xe điện, hỗ trợ các công ty xe điện duy trì hoạt động trong những năm đầu, triển khai chính sách ưu đãi nhằm khuyến khích người dân mua xe điện. Ngoài việc giảm thuế và hỗ trợ thì nước này còn dành ra một nguồn ngân sách đáng kể cho nghiên cứu và phát triển.

Một trong những chính sách đặc biệt của Trung Quốc đó là chính sách ưu đãi và các khoản trợ cấp của chính phủ Trung Quốc không bị giới hạn ở các công ty nội địa mà áp dụng cho cả các hãng xe nước ngoài. Theo đánh giá của các chuyên gia, sự phát triển của ngành công nghiệp xe điện Trung Quốc thực sự gắn bó sâu sắc với hãng Tesla (Mỹ) khi đưa ra các ưu đãi tích cực để mời Tesla xây dựng các cơ sở sản xuất tại nước này. Gigafactory (nhà máy siêu lớn) của Tesla ở Thượng Hải được xây dựng cực kỳ nhanh chóng vào năm 2019 nhờ các chính sách thuận lợi của địa phương và hiện đã trở thành trung tâm sản xuất hiệu quả nhất của Tesla khi chiếm hơn một nửa số xe Tesla được giao vào năm 2022. Ngày nay, Trung Quốc là một phần không thể thiếu trong chuỗi cung ứng của Tesla.

Trung Quốc yêu cầu mỗi nhà sản xuất/nhập khẩu xe (cung cấp ít nhất 30.000 xe/năm) phải sản xuất/nhập khẩu tối thiểu một tỷ lệ xe điện nhất định. Con số này năm 2018 là 10%, tăng lên mức 12% năm 2019, 15% vào năm 2021 và nâng mục tiêu vào năm 2025 là 20%.

Khoản trợ cấp của Chính phủ cũng được phân tầng theo dung lượng pin. Xe ô tô thuần điện có phạm vi chạy trên 400km sẽ được trợ giá 3.600 USD, từ 250 - 400km được nhận 2.600 USD, dưới 250km không được trợ giá. Xe PHEV với ngưỡng pin đạt 80km được trợ giá 1.500 USD¹⁰.

Chính sách hỗ trợ người tiêu dùng

Vào năm 2022, Bộ Tài chính, Cục Thuế Nhà nước cùng Bộ Công nghiệp và Công nghệ Thông tin Trung Quốc đã ra công bố sẽ miễn thuế 5% cho người mua tất cả các loại ô tô chạy bằng điện, xe hybrid có sạc ngoài và xe pin nhiên liệu¹¹.

⁶ <https://www.woodmac.com/news/opinion/china-is-driving-e-bus-demand--will-the-us-and-eu-get-on-board/>

⁷ <https://www.pewresearch.org/short-reads/2021/06/07/todays-electric-vehicle-market-slow-growth-in-u-s-faster-in-china-europe/>

⁸ <https://www.bloomberg.com/news/newsletters/2021-04-05/hyperdrive-daily-e-bikes-rule-china-s-urban-streets>

⁹ <https://www.prnewswire.com/news-releases/china-electric-two-wheeler-markets-report-2021-2025-sales-demand-impacted-by-personal-commuting-logistics-and-deliveries-and-shared-mobility-application-301368386.html>

¹⁰ <https://markettimes.vn/buoc-dot-pha-trong-chinh-sach-giup-trung-quoc-chiem-linh-thi-truong-xe-dien-5323.html>

¹¹ <https://vneconomy.vn/automotive/trung-quoc-gia-han-mien-thue-mua-xe-dien-5-den-cuoi-nam-2023-de-thuc-day-nganh.htm>

Chính phủ cũng giảm 50% phí đăng ký xe điện. Các chính sách này đã giúp người dân Trung Quốc tiết kiệm 5,7 tỷ USD trong 7 tháng đầu năm 2022.

Ngoài ra, Trung Quốc đã tăng chi ngân sách cho xe điện, chiếm 50% tổng giá trị phương tiện mua mới của Chính phủ trong giai đoạn 2016 - 2021. Bên cạnh đó, gần như tất cả các nhà máy sản xuất xe bắt buộc phải có năng lực sản xuất xe điện.

Chính phủ Trung Quốc đã tích cực cung cấp các ưu đãi đáng kể cho người mua và cung cấp trợ cấp cho các nhà sản xuất ô tô trong hơn một thập kỷ, nhằm thúc đẩy lĩnh vực ô tô sạch. Những nỗ lực này đã thu hút một số lượng đáng kể các công ty vào thị trường ô tô Trung Quốc. Ở một giai đoạn, người tiêu dùng có thể nhận được ưu đãi lên tới 8.317 USD khi mua xe điện cho đến tháng 1 năm 2023.

Chính sách ưu đãi cho hạ tầng phát triển trạm sạc

Chính phủ trung ương đã ban hành Hướng dẫn về việc đẩy nhanh xây dựng cơ sở hạ tầng sạc xe điện vào năm 2015, yêu cầu tất cả các công trình xây dựng dân cư và 10% chỗ đậu xe trong các tòa nhà công cộng phải được trang bị sạc EV. Hướng dẫn cũng kêu gọi có ít nhất một trạm sạc công cộng cho mỗi 2.000 xe điện. Điều này được tiếp nối bởi Hướng dẫn phát triển cơ sở hạ tầng sạc xe điện (2015-2020), chia Trung Quốc thành ba khu vực và đặt ra các mục tiêu triển khai cơ sở hạ tầng sạc dựa trên mức độ tiến bộ trong việc sử dụng EV. Điều này cũng đã chỉ định tỷ lệ bộ sạc công cộng và xe điện cũng như bán kính phục vụ. Hướng dẫn cũng kêu gọi thiết lập một mạng lưới đường cao tốc hỗ trợ sạc điện xe điện phủ khắp các tỉnh ven biển miền Đông Trung Quốc. Hướng dẫn cũng nhằm mục đích xây dựng các trạm sạc và hoán đổi pin mới tại các trạm giao thông công cộng và các khu vực dừng nghỉ trên đường cao tốc.

Chính phủ trung ương đã phân bổ trợ cấp theo Kế hoạch 5 năm lần thứ 13 (2016-2021) cho việc lắp đặt sạc, yêu cầu số lượng trụ sạc tối thiểu tại các trạm sạc, lắp đặt tại các tòa nhà chính phủ, đấu thầu rộng rãi cho bất kỳ nhà sản xuất sạc nào và ưu tiên trong việc cấp phép các quy trình và đảm bảo đất, năng lượng và lao động để tạo điều kiện thuận lợi cho việc lắp đặt. Chính quyền các tỉnh và thành phố cũng cung cấp các khoản trợ cấp khác nhau dựa trên đầu tư ban đầu hoặc dựa trên hiệu suất đầu ra năng lượng.

Trong kế hoạch 5 năm (2021 - 2025), Trung Quốc đã đặt ra mục tiêu xây dựng hơn 700.000 trạm sạc (trong đó có 60.000 trạm sạc công cộng có thu phí). Hơn 120.000 trạm sạc điện tại Trung Quốc vào năm 2020 là do Chính phủ tài trợ và đặt ra các yêu cầu kỹ thuật.

3.5. Thái Lan

a) Năm 2016, Chính phủ Thái Lan đã đưa ra lộ trình chung để phát triển xe điện và phê duyệt kế hoạch ưu đãi thuế đối với sản xuất xe điện. Đến năm 2036, Thái Lan đặt mục tiêu tăng số lượng ô tô điện lên 1,2 triệu chiếc và có 690 trạm sạc hoạt động trên cả nước.

Theo kế hoạch đã công bố, các dự án đầu tư sản xuất xe BEV 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 điện có thể được miễn thuế thêm một năm cho mỗi linh kiện chính nhưng tối đa là 10 năm. Xe buýt chạy điện được miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị nhập khẩu và miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 3 năm.

Bên cạnh đó, Chính phủ Thái Lan cũng đã công bố thay đổi thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt để khuyến khích phát triển xe điện. Thuế suất thuế tiêu thụ đặc biệt đối với BEV là 2%, giảm xuống từ 10% trước đây.

Để thúc đẩy phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành SXLR ô tô điện, Chính phủ Thái Lan đã quy định 10 linh kiện được hưởng ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp trong 8 năm, bao gồm: pin, hệ thống sạc thông minh, bộ chuyển đổi DC/DC, động cơ điện, phần mềm quản lý pin, bộ biến tần, bộ sạc điện di động và bộ ngắt mạch điện.

b) Ngày 04 tháng 11 năm 2020, Ủy ban Đầu tư Thái Lan (BOI) đã ban hành các ưu đãi thuế cho ngành sản xuất xe điện của nước này, thay thế gói chính sách ưu đãi đã hết hạn vào năm 2018. Gói chính sách ưu đãi này được áp dụng đối với toàn bộ các loại xe điện từ xe du lịch, xe buýt, xe tải, xe máy, xe ba bánh và tàu thủy. Các chương trình ưu đãi dành cho các loại xe điện có thể được tóm tắt như sau:

- Đối với xe 4 bánh: Các dự án sản xuất BEV đủ điều kiện với tổng mức đầu tư tối thiểu 5 tỷ baht (khoảng 163.783.000 USD) sẽ được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 8 năm và có thể được gia hạn trong trường hợp đầu tư cho nghiên cứu và phát triển (R&D). Đối với các dự án đầu tư sản xuất BEV có tổng mức đầu tư dưới 5 tỷ baht, thời hạn miễn thuế thu nhập doanh nghiệp là 3 năm. Tuy nhiên, các dự án sản xuất BEV có thể xin gia hạn thời gian miễn thuế nếu đáp ứng một trong các điều kiện sau: (i) Sản xuất tối thiểu 10.000 xe trong vòng 3 năm; (ii) Sản xuất thêm linh kiện cho xe điện; (iii) Đầu tư cho R&D; hoặc (iv) Dự án bắt đầu sản xuất vào năm 2022.

- Đối với xe buýt, xe tải: Các dự án phát triển các loại xe điện này đủ điều kiện để được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp 3 năm, có thể được gia hạn trong một số điều kiện nhất định.

- Hỗ trợ chuỗi cung ứng: BOI cũng chấp thuận bổ sung thêm 04 loại linh kiện xe điện trong danh sách các linh kiện chính, bao gồm dây điện, hộp số giảm tốc, hệ thống làm mát pin và hệ thống phanh tái tạo năng lượng. Các doanh nghiệp sản xuất 04 loại linh kiện trên có thể được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp lên đến 8 năm. Ngoài ra, để thúc đẩy sản xuất pin xe điện trong nước, BOI cũng phê duyệt các ưu đãi bổ sung cho việc sản xuất mô-đun pin và tế bào pin cho thị trường nội địa bằng cách giảm 90% thuế nhập khẩu trong 02 năm đối với các nguyên liệu thô hoặc thiết yếu dùng để sản xuất pin mà không có sẵn trong nước.

c) Ngày 15 tháng 02 năm 2022, Chính phủ Thái Lan đã thông qua gói chính sách trợ giá và giảm thuế cho xe điện trong giai đoạn 2022-2025 do Ủy ban chính sách xe điện quốc gia Thái Lan đề xuất. Đây là một phần trong nỗ lực của Thái

Lan nhằm thúc đẩy đầu tư cho lĩnh vực xe điện, đưa đất nước vươn lên trở thành trung tâm sản xuất xe năng lượng sạch ở Đông Nam Á. Các biện pháp do Ủy ban chính sách xe điện quốc gia Thái Lan đề xuất bao gồm cả các biện pháp thuế và phi thuế để thu hút người tiêu dùng mua xe điện và tăng cường đầu tư vào sản xuất xe điện và các ngành liên quan. Cụ thể:

- Miễn thuế nhập khẩu đối với xe điện chạy pin (BEV) dưới 10 chỗ ngồi có giá dưới 2 triệu baht nếu mức thuế ban đầu dưới 40% và giảm 40% thuế nhập khẩu nếu mức thuế ban đầu trên 40% cho đến năm 2023. Thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe BEV cũng sẽ giảm từ 8% xuống 2% cho đến năm 2025.

Ngoài ra, người mua xe BEV với pin từ 10 đến 30 kw/h cũng sẽ được trợ giá 70.000 baht cho mỗi xe, trong khi BEV có pin trên 30 kw/h sẽ được trợ giá 150.000 baht cho mỗi xe.

- Miễn thuế nhập khẩu đối với xe BEV có pin trên 30 kw/h và có giá từ 2 triệu đến 7 triệu baht nếu mức thuế nhập khẩu ban đầu dưới 20% và giảm 20% nếu mức thuế ban đầu trên 20% cho đến năm 2023. Thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe BEV loại này cũng sẽ được giảm từ 8% xuống 2% cho đến năm 2025.

- Người mua xe bán tải BEV có giá dưới 2 triệu baht sẽ được trợ giá 150.000 baht cho mỗi xe. Điều này chỉ áp dụng cho các xe CKD được sản xuất trong nước với pin trên 30 kw/h.

- Thuế tiêu thụ đặc biệt đối với xe máy BEV có giá dưới 150.000 baht sẽ được giảm xuống 1% và mỗi chiếc xe sẽ được trợ giá 18.000 baht, áp dụng cho cả xe máy nhập khẩu và sản xuất trong nước.

- Để thúc đẩy đầu tư mới vào ngành công nghiệp xe điện, các nhà sản xuất hoặc lắp ráp xe BEV tại Thái Lan nằm trong các khu miễn thuế có thể sử dụng giá của các tế bào pin nhập khẩu từ nước ngoài để tính giá thành sản xuất trong nước ở mức tối đa 15% giá xe. Biện pháp này có hiệu lực đến năm 2025.

- Miễn thuế nhập khẩu đối với một số linh kiện xe BEV cho các nhà sản xuất hoặc lắp ráp trong nước cho đến năm 2025. Các linh kiện này bao gồm pin, mô tơ, máy nén, hệ thống quản lý pin, bộ điều khiển truyền động, bộ sạc trên bo mạch, bộ biến tần PCU, bộ chuyển đổi DC/DC và hộp số giảm tốc.

Để đủ điều kiện được giảm thuế nhập khẩu, các nhà sản xuất phải sản xuất một chiếc xe điện tại Thái Lan cho mỗi chiếc xe nhập khẩu cho đến năm 2024. Thời hạn có thể kéo dài đến năm 2025 nhưng tỷ lệ sẽ được tăng lên thành 1,5 xe điện sản xuất trong nước cho mỗi chiếc xe điện nhập khẩu. Nếu giá bán lẻ của mỗi chiếc xe điện nhập khẩu dưới 2 triệu baht, các nhà sản xuất có thể sản xuất bất kỳ mẫu xe điện nào để bù đắp. Tuy nhiên, họ phải bù đắp cho việc nhập khẩu các mẫu xe đắt tiền hơn bằng cách sản xuất các mẫu xe tương tự ở Thái Lan.

Với sự trợ giúp của các biện pháp này, Thái Lan đặt mục tiêu sản xuất xe không phát thải (BEV, FCEV) chiếm 30% tổng sản lượng ô tô sản xuất vào năm 2030. Theo đó, mục tiêu sản xuất sẽ bao gồm 725.000 xe du lịch/xe bán tải và

34.000 xe buýt/xe tải không phát thải cho cả thị trường nội địa và xuất khẩu.

3.6. Tây Ban Nha

Trong năm 2019, Tây Ban Nha có 41.460 chiếc xe điện đăng ký (bao gồm cả BEV và PHEV), trong đó có 24.180 chiếc xe BEV. Về trạm sạc điện: Năm 2012 chỉ có khoảng 400 trạm sạc; năm 2019 đã có khoảng 8.820 trạm sạc với 7.576 trạm sạc thông thường (5,22kW) và 1.244 trạm sạc nhanh (22kW).

Tây Ban Nha đã triển khai một số chính sách áp đặt đối với việc sử dụng xe điện. Cụ thể: việc sử dụng xe điện ở Tây Ban Nha sẽ được ưu đãi về thuế và các trợ cấp trực tiếp vào giá thành xe hoặc khuyến khích bằng các phiếu mua hàng; đã hỗ trợ tài chính cho việc mua xe điện dưới hình thức miễn giảm đến 25% giá bán xe trước thuế với mức hỗ trợ tối đa là 6.000 Euro cho mỗi đầu xe; dự kiến sẽ xây dựng thêm gấp ba lần các điểm sạc công cộng so với hiện tại tại các bãi đậu xe công cộng, tầng hầm các tòa nhà chung cư, các trụ sở cơ quan.

Hiện nay, Barcelona đang đưa taxi điện vào hệ thống giao thông công cộng và đang thử nghiệm phương thức cho thuê xe ô tô điện. Hiện tại, thành phố Barcelona có khoảng 300 điểm sạc công cộng miễn phí và khoảng 180 điểm sạc tại các bãi đậu xe công cộng.

III. ĐỀ XUẤT CHÍNH SÁCH HỖ TRỢ CHUYỂN ĐỔI SANG XE Ô TÔ ĐIỆN TẠI VIỆT NAM

1. Quan điểm

- Chuyển đổi phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện là nhiệm vụ cơ bản và quan trọng trong quá trình thực hiện ứng phó với biến đổi khí hậu, tăng trưởng xanh, cũng như cam kết phát thải ròng bằng “0” của Việt Nam tại Hội nghị COP26 trong GTVT; đồng thời cũng là cơ hội để ngành GTVT có sự phát triển đồng bộ theo hướng hiện đại hóa và bền vững, đón đầu xu thế và trình độ phát triển tiên tiến trên thế giới.

- Việc thực hiện chuyển đổi phương tiện giao thông cơ giới đường bộ cần có lộ trình hợp lý, phù hợp với khả năng huy động nguồn lực, đảm bảo tính khả thi, hiệu quả và bền vững trong thực hiện thông qua các cơ chế, chính sách cụ thể.

- Huy động tối đa mọi nguồn lực để thực hiện chuyển đổi phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện. Khẩn trương bổ sung, sửa đổi thể chế, chính sách để tạo môi trường thuận lợi cho tiếp nhận các dòng vốn đầu tư, công nghệ tiên tiến; tạo động lực để huy động sự tham gia của toàn xã hội cũng như thu hút đầu tư nước ngoài vào quá trình thực hiện chuyển đổi năng lượng xanh của ngành GTVT.

- Chuyển đổi phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện cần có sự hợp tác và hỗ trợ của cộng đồng quốc tế, nhất là các nước phát triển, cả về tài chính và chuyển giao công nghệ, trong đó có thực hiện các cơ chế theo Thỏa thuận Paris, để đạt mức phát thải ròng bằng “0” vào năm 2050. Do đó, cần tăng cường hợp tác quốc tế để triển khai thực hiện mục tiêu chuyển đổi phương tiện giao

thông cơ giới đường bộ sử dụng điện dựa trên cách tiếp cận toàn cầu với sự phối hợp của tất cả các quốc gia, tranh thủ tối đa sự ủng hộ và hỗ trợ quốc tế.

2. Mục tiêu

Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ, thu hút đầu tư phát triển ô tô điện nhằm chuyển đổi sử dụng ô tô điện theo lộ trình đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành GTVT.

3. Đề xuất khung chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang xe ô tô điện tại Việt Nam

Hiện nay, Chính phủ Việt Nam đã có các chính sách ưu đãi, hỗ trợ, thu hút đầu tư chuyển đổi sử dụng ô tô điện, tuy nhiên việc chuyển đổi chưa bắt kịp với xu hướng phát triển xe điện trên thế giới và còn chậm một số quốc gia trong khu vực. Để thúc đẩy thu hút đầu tư, sản xuất, tiến tới nắm bắt công nghệ mới, chuyển đổi sử dụng ô tô điện trong nước, tiến tới xuất khẩu, Bộ GTVT đề xuất các cơ chế, chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang xe ô tô điện tại Việt Nam dưới đây.

Các loại xe ô tô điện được hưởng hỗ trợ, ưu đãi phát triển theo các đề xuất trong Báo cáo này bao gồm: xe ô tô điện chạy pin (BEV), xe ô tô điện sử dụng pin nhiên liệu (FCEV) và xe ô tô điện năng lượng mặt trời (sau đây gọi chung là xe ô tô điện).

3.1. Khung chính sách ưu đãi khuyến khích SXLR, nhập khẩu

a) Đối với xe SXLR

- Về quy định pháp luật:

+ Rà soát, bổ sung các nội dung về chính sách ưu tiên phát triển xe ô tô điện (đặc biệt là phương tiện giao thông công cộng điện) trong các Luật liên quan làm cơ sở triển khai, thực hiện.

+ Xây dựng, ban hành các quy định nâng cao mức tiêu chuẩn khí thải, giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu để hạn chế phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch, khuyến khích phát triển phương tiện không phát thải.

+ Rà soát cập nhật, sửa đổi, bổ sung các quy định về xử lý pin ô tô điện thải bỏ.

- Về tài chính, đầu tư:

+ Bổ sung ngành nghề SXLR xe ô tô điện, sản xuất pin ô tô điện vào ngành nghề thuộc lĩnh vực ưu đãi đầu tư đặc biệt.

+ Ưu đãi đầu tư đối với các dự án đầu tư mở rộng, chuyển đổi SXLR xe ô tô điện, pin xe điện (miễn, giảm tiền thuê đất, thuế, phí ...), đầu tư trung tâm nghiên cứu và phát triển công nghệ xe ô tô điện tại Việt Nam.

+ Miễn, giảm thuế đối với việc nhập khẩu trang thiết bị, dây chuyền SXLR để SXLR xe ô tô điện, pin xe điện.

+ Miễn, giảm thuế đối với việc nhập khẩu tổng thành, linh kiện để SXLR ô tô điện, pin xe điện.

+ Cơ chế ưu đãi tiếp cận tài chính, tín dụng ... cho các doanh nghiệp SXLR xe ô tô điện, pin xe điện, bảo dưỡng sửa chữa ô tô điện.

+ Chính sách ưu đãi đối với các dự án nghiên cứu, đầu tư tái chế, xử lý phương tiện, pin xe sử dụng điện.

- Về kỹ thuật, công nghệ, tăng cường năng lực:

+ Ưu tiên tiếp cận, chuyển giao công nghệ SXLR xe ô tô điện; sản xuất pin, động cơ xe ô tô điện.

+ Ưu tiên nguồn lực đầu tư nghiên cứu, tăng cường năng lực phát triển công nghệ SXLR xe ô tô điện; sản xuất pin, động cơ xe ô tô điện.

b) Đối với xe nhập khẩu

Ưu đãi thuế nhập khẩu xe ô tô điện so với xe ô tô sử dụng nhiên liệu hóa thạch truyền thống.

3.2. Khung chính sách khuyến khích, hỗ trợ người sử dụng

a) Về tài chính

- Miễn, giảm lệ phí trước bạ đối với xe ô tô điện.

- Miễn, giảm lệ phí đăng ký biển số đối với xe ô tô điện.

- Thúc đẩy tiếp cận tín dụng, trợ giá trực tiếp cho người mua xe ô tô điện.

- Ưu đãi vốn vay đối với các doanh nghiệp vận tải chuyển đổi sử dụng ô tô điện; trợ giá cao hơn đối với xe buýt điện.

- Hỗ trợ giá bán điện cho các trạm/trụ sạc; cơ chế kinh doanh điện và dịch vụ sạc điện để thu hút xã hội hóa đầu tư kinh doanh trạm sạc điện cho xe ô tô

- Xây dựng, ban hành các quy định khuyến khích mua sắm, sử dụng xe ô tô điện bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước.

- Nghiên cứu xây dựng, đề xuất cơ chế, chính sách hỗ trợ tài chính trực tiếp, gián tiếp cho doanh nghiệp vận tải chuyển đổi sang phương tiện giao thông sử dụng điện (xe buýt điện, xe khách điện và xe tải điện) phù hợp với nguồn lực ngân sách nhà nước.

- Nghiên cứu xây dựng, đề xuất việc ban hành chính sách hỗ trợ tài chính trực tiếp cho người dân chuyển đổi phương tiện cá nhân sang phương tiện công cộng, phương tiện sử dụng điện phù hợp với nguồn lực ngân sách nhà nước.

b) Về khai thác, vận hành

- Ưu tiên phát triển xe ô tô điện tham gia kinh doanh vận tải. Ưu tiên cho xe ô tô điện khi tham gia giao thông trong khu vực đô thị, vùng lõi đô thị; ưu tiên bố trí chỗ đỗ xe, miễn giảm phí đỗ xe đối với ô tô điện trong giờ cao điểm.

- Thiết lập các khu vực không phát thải tại vùng lõi đô thị trong đó chỉ các phương tiện không phát thải được hoạt động.

- Truyền thông, tuyên truyền, giáo dục để nâng cao nhận thức xã hội về tác dụng tích cực của việc phát triển và sử dụng xe ô tô điện.

c) Chính sách khác

- Nghiên cứu, đề xuất hướng dẫn doanh nghiệp vận tải dùng tín chỉ các-bon từ các dự án chuyển đổi từ phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện sử dụng điện vào phương án tài chính của dự án.

- Ban hành quy định dùng tín chỉ các-bon từ các dự án chuyển đổi từ phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện sử dụng điện vào phương án tài chính của dự án.

3.3. Khung chính sách phát triển hạ tầng trạm sạc điện/hydro

a) Về quy định pháp luật

- Ban hành các QCVN về trạm sạc điện/hydro, chuẩn kết nối trạm sạc phù hợp với xu hướng phát triển công nghệ sạc quốc tế.

- Quy định hệ thống trạm sạc điện/hydro trong hạ tầng kỹ thuật đô thị, khu dân cư; quy định về bố trí trạm sạc điện/hydro công cộng đối với các cơ sở hạ tầng đầu tư mới, cơ sở hạ tầng cải tạo (bến xe, đề-pô xe buýt, trạm dừng nghỉ, khu đô thị, điểm đỗ, trung tâm thương mại, khách sạn, văn phòng, chung cư, khu đô thị, nhà hàng, điểm trông giữ xe công cộng, trụ sở cơ quan hành chính ...); cho phép xây dựng trạm sạc điện/hydro công cộng trên các công trình có mục đích sử dụng đất như hiện tại mà không cần chuyển đổi mục đích sử dụng đất để xây dựng trạm sạc. Nghiên cứu việc miễn giấy phép xây dựng và điều chỉnh chủ trương đầu tư khi lắp đặt trạm sạc điện/hydro.

- rà soát, bổ sung, nâng cấp hạ tầng cung cấp điện; ưu tiên cấp điện cho hạ tầng trạm sạc điện công cộng.

- Nghiên cứu, ban hành các quy định về khai thác, chia sẻ trạm sạc điện/hydro cho phương tiện giao thông cơ giới đường bộ.

b) Về tài chính

- Ưu đãi đầu tư, hỗ trợ lãi suất vốn vay sản xuất/nhập khẩu trang thiết bị, linh kiện để sản xuất trụ sạc điện, xây dựng hạ tầng trạm sạc, đặc biệt là trụ sạc nhanh.

- Miễn thuế nhập khẩu máy móc linh kiện để lắp đặt trạm sạc điện/hydro.

- Ưu đãi tiền thuê đất, tiếp cận quỹ đất để xây dựng trạm sạc điện/hydro.

- Miễn, giảm thuế cho các tổ chức, cá nhân đầu tư trạm sạc điện/hydro.

- Ưu đãi giá bán điện, ưu tiên cung cấp nguồn điện để phục vụ cho hệ thống trạm sạc điện công cộng.

c) Về kỹ thuật, công nghệ

- Hỗ trợ nguồn kinh phí phục vụ công tác nghiên cứu công nghệ, chuyển giao công nghệ, tăng cường năng lực trong việc nghiên cứu, phát triển trạm sạc nhanh, sạc không dây,...

- Xem xét bổ sung biện pháp chính sách nhằm thúc đẩy nghiên cứu các trạm sạc sử dụng năng lượng tái tạo một phần hoặc toàn bộ nhằm giảm phát thải hoàn toàn cho quá trình phát triển và sử dụng xe điện.

3.4. Các chính sách khác

- Ưu đãi sản xuất, cung ứng điện sạch; phát triển hệ thống trạm sạc điện bảo đảm cung cấp điện cho phát triển xe ô tô điện.

- Hỗ trợ đầu tư sản xuất hydro xanh quy mô lớn tại các địa phương có tiềm năng phát triển năng lượng tái tạo; ban hành các quy định liên quan đến phân phối hydro nhằm thúc đẩy phát triển ô tô sử dụng pin nhiên liệu (FCEV).

- Cập nhật, sửa đổi, bổ sung các quy định về xử lý, tái chế pin ô tô điện thải bỏ; Ưu đãi đầu tư đối với các dự án nghiên cứu, tái chế, xử lý phương tiện, pin xe sử dụng điện.

4. Một số đề xuất chính sách của các địa phương

Trong quá trình tổng hợp, lấy ý kiến xây dựng dự thảo báo cáo, Bộ GTVT đã nhận được một số đề xuất từ phía UBND và Sở GTVT các tỉnh, thành phố. Cụ thể như sau:

4.1. Chính sách ưu đãi khuyến khích SXLR

- Nghiên cứu, phát triển, ứng dụng và chuyển giao công nghệ, thiết bị, phương tiện sử dụng điện, kết cấu hạ tầng xanh, cung ứng điện phù hợp với định hướng, quy hoạch của các tỉnh, thành phố.

- Nghiên cứu mức hỗ trợ đảm bảo hài hòa lợi ích của các bên có liên quan trên cơ sở tuân thủ đầy đủ các cam kết quốc tế mà Việt Nam là thành viên nhằm tránh tranh chấp, khiếu kiện, nhất là giữa khu vực sản xuất lắp ráp trong nước với xe nhập khẩu.

- Nghiên cứu bổ sung chính sách khuyến khích ưu đãi cho các doanh nghiệp tham gia xử lý pin xe điện; tái chế pin xe điện cũng như quy định trách nhiệm đối với các đơn vị sản xuất lắp ráp ô tô điện trong việc thu hồi tái chế pin để giảm thiểu ô nhiễm môi trường

- Miễn thuế nhập khẩu đối với nguyên liệu, vật tư nhập khẩu cho hoạt động sản xuất, lắp ráp phương tiện thân thiện với môi trường; Ưu đãi giá bán điện phục vụ sản xuất lắp ráp.

- Nghiên cứu bổ sung chính sách về đào tạo lao động, đào tạo nghề, thu hút lao động trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp xe ô tô điện tại Việt Nam.

- Có chính sách ưu tiên, khuyến khích phát triển đối với ngành sản xuất nguyên liệu phục vụ sản xuất pin lithium, pin xe điện và ngành tái chế pin xe điện, nâng cao vòng đời sử dụng của pin xe điện.

4.2. Chính sách khuyến khích, hỗ trợ người sử dụng

- Cần tiếp tục có thêm những chính sách nhằm khuyến khích, thu hút đầu tư chuyển đổi sang sử dụng điện đối với phương tiện giao thông đường bộ (như giảm mức thu lệ phí trước bạ, miễn, giảm phí đỗ xe,...)

- Xây dựng, ban hành khung định mức kinh tế - kỹ thuật áp dụng cho xe buýt điện để các tỉnh, thành phố trên cả nước có cơ sở chung áp dụng; có chính sách miễn giảm phí kiểm định xe cơ phí và phí, lệ phí khi tham gia giao thông đối với phương tiện VTHKCC sử dụng điện.

- Ban hành các cơ chế tài chính mạnh mẽ như: hỗ trợ lãi suất vay ngân hàng; lệ phí trước bạ lần đầu 0% đối với người tiêu dùng sử dụng, chuyển đổi sang phương tiện điện thân thiện môi trường;

- Ưu đãi về phí sử dụng đất và thuế sử dụng đất phục vụ kinh doanh vận tải có sử dụng phương tiện điện thân thiện với môi trường.

4.3. Chính sách phát triển hạ tầng trạm sạc điện/hydro

- Tăng cường đẩy mạnh công tác triển khai các Quy hoạch và xây dựng hệ thống trạm sạc điện/hydro cho phương tiện giao thông trên địa bàn các tỉnh, thành phố nhằm phục vụ nhu cầu sạc phương tiện cho nhân dân.

- Đề nghị giao nhiệm vụ cụ thể cho cơ quan ở Trung ương chủ trì trong việc hướng dẫn địa phương “Ban hành quy hoạch để xây dựng hệ thống cung cấp điện trên mạng lưới đường bộ trên địa bàn tỉnh; hạ tầng các trạm sạc điện cho phương tiện giao thông điện tại các bến xe, công trình công cộng... bảo đảm hài hòa, đồng bộ với quy hoạch phòng cháy, chữa cháy”.

- Xây dựng quy chuẩn hệ thống trạm sạc điện trên mạng quốc lộ chính yếu, mở rộng ra mạng lưới đường bộ toàn quốc; điều kiện kinh doanh hạ tầng trạm sạc điện cho phương tiện giao thông cơ giới đường bộ tại các cảng biển, cảng thủy nội địa, cảng hàng không, bến xe và nhà ga.

- Xây dựng quy định về cơ cấu biểu giá bán lẻ điện và chính sách ưu đãi hỗ trợ giá điện đối với trạm sạc điện phục vụ phương tiện giao thông xanh.

- Ban hành quy hoạch tổng thể phát triển mạng lưới hạ tầng trạm sạc xe điện công cộng trên toàn quốc.

5. Một số đề xuất chính sách cụ thể của doanh nghiệp

Trong quá trình tổng hợp, lấy ý kiến xây dựng dự thảo Báo cáo, Bộ GTVT nhận được kiến nghị của một số doanh nghiệp¹² đề xuất cụ thể về cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ chuyển đổi sử dụng ô tô điện tại Việt Nam, một số đề xuất cụ thể của doanh nghiệp như sau:

5.1. Chính sách ưu đãi khuyến khích sản SXLR

¹² Các công ty cổ phần: Sản xuất và Kinh doanh VinFast, Ô tô Trường Hải, Tập đoàn Thành Công, Ô tô TMT.

- Bổ sung ngành nghề SXLR xe ô tô điện, SXLR pin phục vụ cho xe ô tô điện vào ngành nghề thuộc lĩnh vực ưu đãi đầu tư đặc biệt.

- Ưu đãi đầu tư đối với các dự án đầu tư mở rộng chuyển đổi SXLR xe ô tô điện, pin xe điện (miễn, giảm tiền thuê đất, thuế, phí,...), tái chế pin xe điện, đầu tư trung tâm nghiên cứu và phát triển công nghệ xe ô tô điện tại Việt Nam.

- Miễn, giảm thuế đối với việc nhập khẩu trang thiết bị, dây chuyền SXLR để SXLR xe ô tô điện, pin xe điện.

- Miễn, giảm thuế đối với việc nhập khẩu tổng thành, linh kiện để SXLR ô tô điện, pin xe điện.

- Cơ chế ưu đãi tiếp cận tài chính, tín dụng,... cho các doanh nghiệp SXLR xe ô tô điện, pin xe điện, bảo dưỡng sửa chữa ô tô điện.

- Chính sách ưu đãi đối với các dự án nghiên cứu, đầu tư tái chế, xử lý phương tiện, pin xe sử dụng điện.

- Thúc đẩy triển khai thị trường tín chỉ carbon.

5.2. Chính sách khuyến khích, hỗ trợ người sử dụng

- Tiếp tục ưu đãi áp dụng mức thuế tiêu thụ đặc biệt cho xe ô tô điện loại chở người từ 9 chỗ trở xuống là 3% sau ngày 28/02/2027 đối với xe ô tô điện SXLR trong nước.

- Miễn thuế VAT trong 5 năm đầu, giảm 50% cho 5 năm tiếp theo.

- Miễn, giảm lệ phí trước bạ:

+ Miễn lệ phí trước bạ đối với xe ô tô điện trong 5 năm đầu kể từ ngày 01/3/2022.

+ Trong vòng 2 năm tiếp theo (kể từ 01/3/2027): lệ phí trước bạ lần đầu bằng 50% mức thu đối với xe ô tô chạy xăng, dầu có cùng số chỗ ngồi.

- Miễn lệ phí cấp biển 3 năm đầu, giảm 50% lệ phí cấp biển cho xe ô tô điện cho 2 năm tiếp theo.

- Trợ cấp cho người dân một khoản tiền hỗ trợ khi mua xe ô tô điện để chuyển dịch hành vi tiêu dùng từ xe ô tô chạy xăng, dầu sang xe ô tô điện: khoảng 1000 USD/xe.

- Thu phí khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng nhiên liệu hóa thạch.

5.3. Chính sách phát triển hạ tầng trạm sạc điện/hydro

- Miễn thuế nhập khẩu linh kiện, thiết bị để lắp đặt trạm sạc điện/hydro.

- Miễn thuế đất trong 5 năm đầu, giảm 50% trong 5 năm tiếp theo.

- Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp trong 5 năm đầu và giảm 50% cho 5 năm tiếp theo.

- Ưu đãi giá bán điện bằng giá điện phục vụ sản xuất.
- Có giải pháp phát triển nguồn cung điện, đặc biệt là nguồn điện sạch từ năng lượng tái tạo
- Ban hành tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về trạm sạc (sạc tại nhà, sạc nhanh,...)

Qua rà soát đề xuất của doanh nghiệp, Bộ GTVT thấy rằng các đề xuất này liên quan đến nhiều lĩnh vực, thuộc phạm vi quản lý nhà nước của các Bộ: Tài nguyên và Môi trường, Tài chính, Công Thương, Kế hoạch và Đầu tư; UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, ... và sẽ được các Bộ nghiên cứu, rà soát báo cáo cụ thể sau khi được Thủ tướng Chính phủ giao nhiệm vụ.

6. Nhiệm vụ xây dựng cơ chế, chính sách

Nhiệm vụ xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ chuyển đổi sang xe ô tô điện tại Việt Nam tại Phụ lục kèm theo.

IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN

1. Bộ Công Thương

a) Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoặc đề xuất cơ quan có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách ưu đãi sản xuất, cung ứng điện sạch, hydro xanh; phát triển hệ thống trạm sạc điện/hydro bảo đảm cung cấp cho phát triển xe ô tô điện.

b) Rà soát, nghiên cứu, bổ sung, nâng cấp hạ tầng cung cấp điện; ưu tiên cấp điện cho hạ tầng trạm sạc điện để tạo điều kiện phát triển xe ô tô điện.

c) Xây dựng, ban hành hoặc trình cơ quan có thẩm quyền ban hành các quy định liên quan đến giá bán điện, ưu đãi giá điện đối với trạm sạc điện công cộng; nghiên cứu đề xuất cơ chế kinh doanh điện, dịch vụ sạc điện và chia sẻ trạm sạc điện/hydro để thu hút xã hội hóa đầu tư kinh doanh trạm sạc điện/hydro cho xe ô tô.

d) Xây dựng, ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm sạc điện/hydro, an toàn trạm sạc điện/hydro.

đ) Nghiên cứu, bổ sung biện pháp/chính sách nhằm thúc đẩy nghiên cứu, phát triển các trạm sạc điện/hydro sử dụng một phần hoặc toàn bộ năng lượng tái tạo nhằm giảm phát thải hoàn toàn cho quá trình phát triển và sử dụng ô tô điện.

e) Xây dựng, đề xuất các chính sách khai thác, chế biến, nhập khẩu nguyên liệu phục vụ cho sản xuất pin phương tiện giao thông điện.

g) Xây dựng, đề xuất chính sách hỗ trợ đầu tư sản xuất hydro xanh quy mô lớn tại các địa phương có tiềm năng phát triển năng lượng tái tạo; ban hành các quy định liên quan đến phân phối hydro nhằm thúc đẩy phát triển ô tô sử dụng pin nhiên liệu (FCEV).

2. Bộ Tài chính

a) Rà soát, đánh giá việc thực hiện các chính sách ưu đãi thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, lệ phí trước bạ, lệ phí đăng ký biển số ... đối với xe ô tô điện đã ban hành; nghiên cứu đề xuất điều chỉnh, bổ sung chính sách ưu đãi phù hợp với yêu cầu chuyển đổi phát triển xe ô tô điện cho các giai đoạn tiếp theo.

b) Nghiên cứu xây dựng, đề xuất cơ chế, chính sách hỗ trợ tài chính trực tiếp, gián tiếp cho đơn vị kinh doanh vận tải chuyển đổi sang phương tiện giao thông sử dụng điện (xe buýt điện, xe khách điện và xe tải điện) phù hợp với nguồn lực ngân sách nhà nước.

c) Nghiên cứu xây dựng, đề xuất việc ban hành chính sách hỗ trợ tài chính trực tiếp cho người dân chuyển đổi phương tiện cá nhân sang phương tiện sử dụng điện phù hợp với nguồn lực ngân sách nhà nước.

d) Xây dựng, ban hành các quy định khuyến khích mua sắm, sử dụng xe ô tô điện bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước.

3. Bộ Kế hoạch và Đầu tư

a) Nghiên cứu, đề xuất các chính sách ưu đãi, hỗ trợ nhằm thu hút các dự án đầu tư: SXLR xe ô tô điện; sản xuất pin, động cơ và các linh kiện cho xe ô tô điện; trạm sạc điện/hydro; phát triển công nghiệp phụ trợ cho ngành công nghiệp SXLR ô tô điện; chính sách ưu đãi đầu tư đối với các dự án nghiên cứu, tái chế, xử lý phương tiện, pin xe sử dụng điện.

b) Rà soát, sửa đổi, bổ sung theo thẩm quyền các cơ chế, chính sách để thu hút đầu tư chuyển đổi phương tiện giao thông sử dụng điện trong hoạt động vận tải hành khách công cộng, đặc biệt là vận tải khách bằng xe buýt.

c) Chủ trì, phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương báo cáo Chính phủ xác định nguồn vốn đầu tư công để hỗ trợ chuyển đổi phương tiện giao thông công cộng sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, FCEV.

d) Nghiên cứu, đề xuất bổ sung ngành nghề SXLR xe ô tô điện, sản xuất pin ô tô điện vào ngành nghề thuộc lĩnh vực ưu đãi đầu tư đặc biệt.

đ) Rà soát, đề xuất bổ sung ưu đãi đầu tư đối với các dự án đầu tư trung tâm nghiên cứu và phát triển công nghệ xe ô tô điện tại Việt Nam, dự án đầu tư mở rộng chuyển đổi SXLR xe ô tô điện, pin xe điện.

4. Bộ Khoa học và Công nghệ

a) Xây dựng, công bố các tiêu chuẩn quốc gia đối với xe ô tô điện, linh kiện, phụ tùng xe ô tô điện, thiết bị sạc điện, chuẩn kết nối sạc điện, thiết bị nạp hydro và hydro sử dụng cho ô tô điện, FCEV.

b) Nghiên cứu, rà soát, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về đo lường bảo đảm thực hiện biện pháp kiểm soát đo lường đối với Trạm/Thiết bị sạc điện/hydro cho ô tô điện.

c) Nghiên cứu bổ sung, cập nhật các công nghệ liên quan đến SXLR xe ô tô điện, trạm sạc xe điện vào danh mục công nghệ khuyến khích chuyển giao; nghiên cứu, rà soát, bổ sung các chính sách hỗ trợ chuyển giao công nghệ, đổi mới công nghệ SXLR ô tô, trạm sạc điện/hydro cho ô tô điện.

d) Đẩy mạnh triển khai các chương trình nghiên cứu khoa học ứng dụng và phát triển công nghệ có liên quan để các doanh nghiệp tham gia sản xuất, lắp ráp xe ô tô điện, linh kiện/thiết bị/tổng thành cho xe ô tô điện, trạm sạc điện/ nạp hydro có thể hưởng lợi, nghiên cứu, phát triển sản phẩm.

5. Bộ Xây dựng

a) Nghiên cứu, đề xuất chính sách ưu tiên phát triển hạ tầng giao thông đô thị cho xe ô tô điện, lồng ghép trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật của ngành xây dựng (Luật Quản lý và phát triển đô thị, Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn, ...).

b) Nghiên cứu xây dựng, ban hành bổ sung vào quy chuẩn xây dựng, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia quy định về việc xây dựng trạm sạc điện/hydro; nghiên cứu xây dựng đơn giá, định mức cho việc xây dựng trạm sạc điện/hydro.

c) Nghiên cứu điều kiện miễn giấy phép xây dựng khi lắp đặt trạm sạc điện/hydro.

6. Bộ Giao thông vận tải

a) Nghiên cứu, xây dựng, ban hành các văn bản quy phạm pháp luật triển khai Luật Trật tự, an toàn giao thông, Luật Đường bộ tạo hành lang pháp lý đầy đủ, thuận lợi để phát triển phương tiện giao thông đường bộ sử dụng điện.

b) Rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe, trạm dừng nghỉ đường bộ nhằm phát triển trạm sạc điện/hydro công cộng tại các bến xe, trạm dừng nghỉ đường bộ.

c) Xây dựng, ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về giới hạn mức tiêu thụ nhiên liệu để hạn chế phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch, khuyến khích phát triển xe ô tô điện; Quy định dấu hiệu nhận biết phương tiện sử dụng năng lượng xanh trong đó có ô tô điện, tạo tiền đề cho việc thực hiện các chính sách khuyến khích thúc đẩy chuyển đổi năng lượng xanh trong GTVT, trong đó có ô tô điện.

d) Nghiên cứu, đề xuất chính sách khuyến khích việc chuyển đổi phương tiện sang sử dụng điện đối với các tuyến vận tải hành khách bằng xe buýt liên tỉnh và các tuyến vận tải hành khách cố định.

đ) Ban hành khung định mức kinh tế - kỹ thuật áp dụng cho xe buýt liên tỉnh sử dụng điện.

e) Nghiên cứu, đề xuất chính sách hỗ trợ để khuyến khích đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa chuyển đổi sang sử dụng xe tải điện.

g) Nghiên cứu rà soát niên hạn sử dụng đối với ô tô chở người và chở hàng sử dụng điện; đề xuất quy định theo hướng tạo thuận lợi hơn cho ô tô sử dụng điện nếu đảm bảo các yêu cầu về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

h) Đề xuất các chính sách đầu tư phát triển các cơ sở hoạt động trong lĩnh vực kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật đối với xe ô tô điện đáp ứng nhu cầu, định hướng phát triển ô tô điện trong nước, phù hợp, hài hòa với các Hiệp định, thỏa thuận thừa nhận lẫn nhau giữa các nước trong khu vực và trên thế giới.

7. Bộ Tài nguyên và Môi trường

a) Chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan xây dựng, trình Thủ tướng Chính phủ lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành trong đó thắt chặt mức tiêu chuẩn khí thải đối với các phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành.

b) Nghiên cứu, hướng dẫn dùng tín chỉ các-bon từ các dự án chuyển đổi từ phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện sử dụng điện vào phương án tài chính của dự án.

c) Nghiên cứu, đề xuất cập nhật, sửa đổi, bổ sung các quy định về xử lý, tái chế pin ô tô điện thải bỏ; đề xuất quy định lộ trình loại bỏ phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường phù hợp với quy định tại Điều 65 Luật Bảo vệ môi trường.

d) Nghiên cứu, đề xuất việc đầu tư phát triển hạ tầng cho ô tô điện vào nhóm hạ tầng quan trọng, thiết yếu được hưởng ưu đãi đặc biệt trong chính sách về đất đai để phát triển.

8. Bộ Thông tin và Truyền thông

a) Tuyên truyền, phổ biến trên các kênh thông tin đại chúng về lợi ích của việc sử dụng xe ô tô điện nhằm từng bước thay đổi thói quen, tâm lý của người tiêu dùng, thúc đẩy việc chuyển đổi sang xe ô tô điện.

b) Phát triển hạ tầng công nghệ và các giải pháp để ứng phó với các cuộc tấn công mạng nhằm vào xe điện.

9. Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Lao động thương binh và xã hội

a) Nghiên cứu, hoàn thiện chương trình đào tạo nghề, đào tạo đại học, sau đại học về các lĩnh vực có liên quan đến phát triển xe điện.

b) Chỉ đạo các trường đại học, cao đẳng và các cơ sở đào tạo có tiềm năng chủ động liên kết, hợp tác mở ra các chương trình đào tạo, đặc biệt là đào tạo chuyên gia về các lĩnh vực ô tô điện và các lĩnh vực quan trọng của ô tô điện với các trường đại học, viện nghiên cứu, các doanh nghiệp lớn trong và ngoài nước.

10. Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp

a) Chỉ đạo Tập đoàn Điện lực Việt Nam, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam phối hợp với Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực

thuộc Trung ương lựa chọn, đề xuất các địa điểm tiềm năng phù hợp phát triển trạm sạc điện/hydro.

b) Chỉ đạo Tập đoàn Điện lực Việt Nam bảo đảm việc phát triển lưới điện phân phối liên quan đến trạm sạc điện (tập trung vào các trạm sạc nhanh cấp 3 công suất >50kW); sẵn sàng năng lực cấp điện đáp ứng sự phát triển của xe ô tô điện.

11. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

a) Xây dựng, ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với xe buýt nội tỉnh sử dụng điện theo thẩm quyền; chính sách trợ giá cao hơn đối với xe buýt điện phù hợp với chi phí tăng thêm do việc chuyển đổi phương tiện sang sử dụng điện.

b) Xây dựng kế hoạch chuyển đổi phương tiện giao thông công cộng trên địa bàn quản lý sang xe ô tô điện phù hợp với Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ và tổ chức huy động nguồn lực triển khai thực hiện. Căn cứ điều kiện, khả năng của địa phương có chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận tải công cộng trên địa bàn thực hiện việc chuyển đổi phương tiện.

c) Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành, doanh nghiệp liên quan nghiên cứu đề xuất việc phát triển mạng lưới trạm sạc điện tại địa phương; lựa chọn, đề xuất các địa điểm tiềm năng để đầu tư trạm sạc điện/hydro trên địa bàn quản lý.

d) Nghiên cứu, ban hành chính sách hỗ trợ để thúc đẩy đầu tư SXLR xe ô tô điện; phụ tùng, pin ô tô điện; phát triển mạng lưới trạm sạc điện/hydro tại địa phương.

đ) Nghiên cứu, tổ chức phân vùng hạn chế phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch để phát triển phương tiện giao thông sử dụng điện¹³.

e) Tuyên truyền, thông tin về chính sách, cơ chế của Nhà nước về chuyển đổi sang xe ô tô điện tới các tổ chức, cá nhân trên địa bàn quản lý.

g) Nghiên cứu, tích hợp vị trí các trạm sạc xe điện và hạ tầng cấp điện tương ứng trong quy hoạch tỉnh và quy hoạch hạ tầng kỹ thuật đô thị./.

¹³ Theo Điều 24 Luật Bảo vệ môi trường và khoản 2 Điều 10 Nghị định số 08/2022/NĐ-CP

Phụ lục
NHIỆM VỤ XÂY DỰNG KHUNG CHÍNH SÁCH HỖ TRỢ CHUYỂN ĐỔI SANG XE Ô TÔ ĐIỆN TẠI VIỆT NAM

TT	Tên nhiệm vụ	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì thực hiện	Cơ quan phối hợp thực hiện	Kết quả nhiệm vụ
I	Chính sách ưu đãi khuyến khích SXLR, nhập khẩu ô tô điện				
1	Nghiên cứu, xây dựng, ban hành các văn bản quy phạm pháp luật triển khai Luật Trật tự, an toàn giao thông, Luật Đường bộ tạo hành lang pháp lý đầy đủ, thuận lợi để phát triển ô tô điện.	2024	Bộ GTVT	Các Bộ: Công an, CT, KHCN, XD	Các Thông tư được ban hành
2	Nghiên cứu, đề xuất chính sách ưu tiên phát triển hạ tầng giao thông đô thị cho xe ô tô điện, lồng ghép trong xây dựng văn bản quy phạm pháp luật của ngành xây dựng	2024-2025	Bộ XD	Các Bộ: GTVT, CT, KHCN, KHĐT; UBND các tỉnh/thành phố	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
3	Nghiên cứu, đề xuất các chính sách ưu đãi, hỗ trợ nhằm thu hút các dự án đầu tư: SXLR xe ô tô điện; sản xuất pin, động cơ và các linh kiện cho xe ô tô điện; phát triển công nghiệp phụ trợ cho ngành công nghiệp SXLR ô tô điện.	2024-2025	Bộ KHĐT	Các Bộ: CT, GTVT, TC, KHCN, XD, TNMT, NG; UBND các tỉnh/thành phố	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
4	Nghiên cứu, đề xuất các chính sách khai thác, chế biến, nhập khẩu nguyên liệu phục vụ cho sản xuất pin phương tiện giao thông điện.	2024-2025	Bộ CT	Các Bộ: KHĐT, GTVT, TC, KHCN, TNMT	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
5	Xây dựng chính sách hỗ trợ đầu tư sản xuất hydro xanh quy mô lớn tại các địa phương có tiềm năng phát triển năng lượng tái tạo; ban hành các quy định liên quan đến phân phối hydro nhằm thúc đẩy phát triển ô tô sử dụng pin nhiên liệu (FCEV)	2024-2030	Bộ CT	Các Bộ: KHĐT, TC, KHCN, TNMT; UBND các tỉnh/TP	Các VBQPPL được ban hành
6	Rà soát, đánh giá việc thực hiện các chính sách ưu đãi thu đối với xe ô tô điện, linh kiện, phụ tùng chỉ sử dụng riêng cho ô tô điện đã ban hành; nghiên cứu đề xuất điều chỉnh, bổ sung chính sách ưu đãi phù hợp với yêu cầu chuyển đổi phát triển xe ô tô điện cho các giai đoạn tiếp theo	2025-2026	Bộ TC	Các Bộ: CT, GTVT, KHĐT, KHCN, TNMT, NG	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ

TT	Tên nhiệm vụ	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì thực hiện	Cơ quan phối hợp thực hiện	Kết quả nhiệm vụ
7	Nghiên cứu, đề xuất bổ sung ngành nghề SXLR xe ô tô điện, sản xuất pin ô tô điện vào ngành nghề thuộc lĩnh vực ưu đãi đầu tư đặc biệt.	2025	Bộ KHĐT	Các Bộ: CT, GTVT, TC, KHCN, XD, NG	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
8	Rà soát, đề xuất bổ sung ưu đãi đầu tư đối với các dự án đầu tư trung tâm nghiên cứu và phát triển công nghệ xe ô tô điện tại Việt Nam, dự án đầu tư mở rộng chuyển đổi SXLR xe ô tô điện, pin xe điện.	2025	Bộ KHĐT	Các Bộ: CT, GTVT, TC, KHCN, XD, TNMT, NG	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
9	Xây dựng, công bố các tiêu chuẩn quốc gia đối với xe ô tô điện, linh kiện, phụ tùng xe ô tô điện, thiết bị sạc điện, chuẩn kết nối sạc điện, thiết bị nạp hydro và hydro sử dụng cho ô tô điện, FCEV.	2025	Bộ KHCN	Các Bộ: CT, GTVT, XD	Các TCVN được công bố
10	Nghiên cứu, rà soát, sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật về đo lường bảo đảm thực hiện biện pháp kiểm soát đo lường đối với Trạm/Thiết bị sạc điện/hydro cho ô tô điện.	2025	Bộ KHCN	Các Bộ: CT, GTVT, XD	Các thông tư được ban hành
11	Nghiên cứu, đề xuất bổ sung, cập nhật các công nghệ liên quan đến SXLR xe ô tô điện, trạm sạc xe điện vào danh mục công nghệ khuyến khích chuyển giao; nghiên cứu, rà soát, bổ sung các chính sách hỗ trợ chuyển giao công nghệ, đổi mới công nghệ SXLR ô tô, trạm sạc điện/hydro cho ô tô điện.	2025	Bộ KHCN	Các Bộ: CT, GTVT, XD, KHĐT, NG	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
12	Đẩy mạnh triển khai các chương trình nghiên cứu khoa học ứng dụng và phát triển công nghệ có liên quan để các doanh nghiệp tham gia sản xuất, lắp ráp xe ô tô điện, linh kiện/thiết bị/tổng thành cho xe ô tô điện, trạm sạc điện/nạp hydro có thể hưởng lợi, nghiên cứu, phát triển sản phẩm.	2024-2025	Bộ KHCN	Các Bộ: CT, GTVT, XD, KHĐT, NG	Các chương trình nghiên cứu khoa học ứng dụng và phát triển công nghệ
13	Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành mới theo thẩm quyền các quy định, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xe ô tô điện, phụ tùng cho xe ô tô điện.	2024-2025	Bộ GTVT	Các Bộ: CT, KHCN, TNMT	Các QCVN về xe ô tô điện, phụ tùng cho xe ô tô điện được ban hành

TT	Tên nhiệm vụ	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì thực hiện	Cơ quan phối hợp thực hiện	Kết quả nhiệm vụ
14	Nghiên cứu, ban hành chính sách hỗ trợ để thúc đẩy đầu tư SXLR xe ô tô điện; phụ tùng, pin ô tô điện; phát triển mạng lưới trạm sạc điện/hydro phù hợp với điều kiện địa phương.	2024-2026	UBND các tỉnh/TP trực thuộc TƯ	Các Bộ: CT, GTVT, KHĐT, TC, KHCN, XD, TNMT, NG	Quyết định của UBND
II	Chính sách khuyến khích, hỗ trợ người sử dụng				
1	Xây dựng, ban hành các quy định liên quan đến giá bán điện ưu đãi đối với trạm sạc điện công cộng;	2024-2025	Bộ CT	Các Bộ: KHĐT, TC; UBND các tỉnh/TP	Quy định về giá bán điện ưu đãi đối với trạm sạc điện
2	Nghiên cứu, đề xuất cơ chế kinh doanh điện, dịch vụ sạc điện và chia sẻ trạm sạc điện để thu hút xã hội hóa đầu tư kinh doanh trạm sạc điện cho xe ô tô.	2024-2025	Bộ CT	Các Bộ: KHĐT, TC, GTVT; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
3	Rà soát, đánh giá việc thực hiện các chính sách ưu đãi thuế, phí (thuế tiêu thụ đặc biệt, lệ phí trước bạ, lệ phí đăng ký biển số ...) đối với xe ô tô điện đã ban hành; nghiên cứu đề xuất điều chỉnh, bổ sung chính sách ưu đãi phù hợp với yêu cầu chuyển đổi phát triển xe ô tô điện cho các giai đoạn tiếp theo	2025-2026	Bộ TC	Các Bộ: CT, GTVT, KHĐT, KHCN, TNMT	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
4	Nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách hỗ trợ tài chính trực tiếp, gián tiếp cho đơn vị kinh doanh vận tải chuyển đổi sang phương tiện giao thông sử dụng điện (xe buýt điện, xe khách điện và xe tải điện) phù hợp với nguồn lực ngân sách nhà nước.	2025	Bộ TC	Các Bộ: CT, GTVT, KHĐT, KHCN, XD, TNMT; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
5	Nghiên cứu, đề xuất ban hành chính sách hỗ trợ tài chính trực tiếp cho người dân chuyển đổi phương tiện cá nhân sang phương tiện sử dụng điện phù hợp với nguồn lực ngân sách nhà nước.	2025	Bộ TC	Các Bộ: CT, GTVT, KHĐT, KHCN; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
6	Xây dựng, đề xuất khuyến khích mua sắm, sử dụng xe ô tô điện bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước.	2025	Bộ TC	Các Bộ; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ

TT	Tên nhiệm vụ	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì thực hiện	Cơ quan phối hợp thực hiện	Kết quả nhiệm vụ
7	Rà soát, sửa đổi, bổ sung theo thẩm quyền các cơ chế, chính sách để thu hút đầu tư chuyển đổi phương tiện giao thông sử dụng điện trong hoạt động vận tải hành khách công cộng, đặc biệt là vận tải khách bằng xe buýt.	2024-2025	Bộ KHĐT	Các Bộ: CT, GTVT, TC, KHCN, XD, TNMT, NG	Các các cơ chế, chính sách được ban hành
8	Chủ trì, phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương báo cáo Chính phủ xác định nguồn vốn đầu tư công để hỗ trợ chuyển đổi phương tiện giao thông công cộng sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, FCEV	2025	Bộ KHĐT	Các Bộ: CT, GTVT, TC, KHCN, XD, TNMT, NG; UBND các tỉnh, TP	Báo cáo Chính phủ
9	Xây dựng, ban hành quy định dấu hiệu nhận biết phương tiện sử dụng năng lượng xanh trong đó có ô tô điện, tạo tiền đề cho việc thực hiện các chính sách khuyến khích thúc đẩy chuyển đổi năng lượng xanh trong GTVT, trong đó có ô tô điện.	2024	Bộ GTVT	Các Bộ: CA, CT, KHCN	Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT
10	Nghiên cứu, đề xuất chính sách khuyến khích việc chuyển đổi phương tiện sang sử dụng điện đối với các tuyến vận tải hành khách bằng xe buýt liên tỉnh và các tuyến vận tải hành khách cố định.	2025	Bộ GTVT	Các Bộ: CT, KHĐT, TC, KHCN, XD; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
11	Ban hành khung định mức kinh tế - kỹ thuật áp dụng cho xe buýt liên tỉnh sử dụng điện.	2025	Bộ GTVT	Các Bộ: CT, TC, KHCN; UBND các tỉnh/TP	Thông tư của Bộ GTVT
12	Nghiên cứu, đề xuất chính sách hỗ trợ để khuyến khích đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa chuyển đổi sang sử dụng xe tải điện.	2025-2026	Bộ GTVT	Các Bộ: CT, KHĐT, TC, KHCN; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
13	Nghiên cứu rà soát niên hạn sử dụng đối với ô tô chở người và chở hàng sử dụng điện; đề xuất quy định theo hướng tạo thuận lợi hơn cho ô tô sử dụng điện nếu đảm bảo các yêu cầu về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.	2025-2026	Bộ GTVT	Các Bộ: CT, TC, KHCN, TNMT; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
14	Nghiên cứu, hướng dẫn dùng tín chỉ các-bon từ các dự án chuyển đổi từ phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang phương tiện sử dụng điện vào phương án tài chính của dự án.	2025	Bộ TNMT	Các Bộ: CT, TC, GTVT; UBND các tỉnh/TP	Hướng dẫn của Bộ TNMT

TT	Tên nhiệm vụ	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì thực hiện	Cơ quan phối hợp thực hiện	Kết quả nhiệm vụ
15	Xây dựng, ban hành định mức kinh tế - kỹ thuật đối với xe buýt nội tỉnh sử dụng điện theo thẩm quyền; chính sách trợ giá cao hơn đối với xe buýt điện phù hợp với chi phí tăng thêm do việc chuyển đổi phương tiện sang sử dụng điện.	2025-2026	UBND các tỉnh/TP trực thuộc TƯ	Các Bộ: GTVT, TC, KHCN, XD, TNMT	Quyết định của UBND
16	Xây dựng kế hoạch chuyển đổi phương tiện giao thông công cộng trên địa bàn quản lý sang xe ô tô điện phù hợp với Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ và tổ chức huy động nguồn lực triển khai thực hiện. Căn cứ điều kiện, khả năng của địa phương có chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận tải công cộng trên địa bàn thực hiện việc chuyển đổi phương tiện.	2025	UBND các tỉnh/TP trực thuộc TƯ	Các Bộ: CT, GTVT, KHĐT, TC, KHCN	Kế hoạch của UBND
17	Nghiên cứu, tổ chức phân vùng hạn chế phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch để phát triển phương tiện giao thông sử dụng điện	2024-2030	UBND các tỉnh/TP trực thuộc TƯ	Các Bộ: GTVT, KHCN, XD, TNMT	Các văn bản được ban hành
III	Chính sách phát triển hạ tầng trạm sạc điện				
1	Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoặc đề xuất cơ quan có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách ưu đãi phát triển hệ thống trạm sạc điện/hydro bảo đảm cho phát triển xe ô tô điện.	2025	Bộ CT	Các Bộ: KHĐT, TC, GTVT, TNMT, XD; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
2	Rà soát, nghiên cứu, bổ sung, nâng cấp hạ tầng cung cấp điện; ưu tiên cấp điện cho hạ tầng trạm sạc điện để tạo điều kiện phát triển xe ô tô điện.	2025	Bộ CT	Các Bộ: KHĐT, TC, GTVT, TNMT, XD; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
3	Xây dựng, ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm sạc điện, an toàn trạm sạc điện/hydro	2024-2025	Bộ CT	Các Bộ: Công an, GTVT, TNMT, XD; UBND các tỉnh/TP	Các QCVN được ban hành

TT	Tên nhiệm vụ	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì thực hiện	Cơ quan phối hợp thực hiện	Kết quả nhiệm vụ
4	Nghiên cứu, bổ sung biện pháp/chính sách nhằm thúc đẩy nghiên cứu, phát triển các trạm sạc điện sử dụng một phần hoặc toàn bộ năng lượng tái tạo nhằm giảm phát thải hoàn toàn cho quá trình phát triển và sử dụng ô tô điện.	2025	Bộ CT	Các Bộ: KHĐT, TC, GTVT, TNMT, XD; UBND các tỉnh/TP	Các chính sách được ban hành
5	Nghiên cứu, đề xuất các chính sách ưu đãi, hỗ trợ nhằm thu hút các dự án đầu tư trạm sạc điện/hydro.	2025	Bộ KHĐT	Các Bộ: CT, GTVT, TC, KHCN, XD, TNMT, NG, UBND các tỉnh/ TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
6	Nghiên cứu xây dựng, ban hành bổ sung vào quy chuẩn xây dựng, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia quy định về việc xây dựng trạm sạc điện/hydro; nghiên cứu xây dựng đơn giá, định mức cho việc xây dựng trạm sạc điện/hydro.	2025	Bộ XD	Các Bộ: CT, TC, GTVT, KHCN, TNMT; UBND các tỉnh/TP	Các quy chuẩn, thông tư được ban hành
7	Nghiên cứu điều kiện miễn giấy phép xây dựng khi lắp đặt trạm sạc điện/hydro	2025	Bộ XD	Các Bộ: CT, TC, GTVT, KHĐT, KHCN, TNMT; UBND các tỉnh/TP	Thông tư được ban hành
8	Rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe, trạm dừng nghỉ đường bộ nhằm phát triển trạm sạc điện/hydro công cộng tại các bến xe, trạm dừng nghỉ đường bộ.	2024-2025	Bộ GTVT	Các Bộ: CT, KHCN, XD, TNMT; UBND các tỉnh/TP	QCVN được ban hành
9	Nghiên cứu, đề xuất việc đầu tư phát triển hạ tầng cho ô tô điện vào nhóm hạ tầng quan trọng, thiết yếu được hưởng ưu đãi đặc biệt trong chính sách về đất đai để phát triển.	2025	Bộ TNMT	Các Bộ: CT, TC, XD, KHĐT, GTVT; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
10	Chỉ đạo Tập đoàn Điện lực Việt Nam, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam phối hợp với UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương lựa chọn, đề xuất các địa điểm tiềm năng phù hợp phát triển trạm sạc điện/hydro.	2024	Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp	Các Bộ: CT, GTVT, XD, TNMT; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo đề xuất

TT	Tên nhiệm vụ	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì thực hiện	Cơ quan phối hợp thực hiện	Kết quả nhiệm vụ
11	Chỉ đạo Tập đoàn Điện lực Việt Nam đề xuất bảo đảm việc phát triển lưới điện phân phối liên quan đến trạm sạc điện (tập trung vào các trạm sạc nhanh cấp 3 công suất >50kW); sẵn sàng năng lực cấp điện đáp ứng sự phát triển của xe ô tô điện.	2025	Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp	Các Bộ: CT, GTVT, XD, TNMT; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo đề xuất
12	Đề xuất việc phát triển mạng lưới trạm sạc điện tại địa phương; lựa chọn, đề xuất các địa điểm tiềm năng để đầu tư trạm sạc điện/hydro trên địa bàn quản lý.	2025	UBND các tỉnh/TP trực thuộc TƯ	Các Bộ: CT, GTVT, KHĐT, KHCN, XD, TNMT	Báo cáo đề xuất
13	Nghiên cứu, tích hợp vị trí các trạm sạc xe điện và hạ tầng cấp điện tương ứng trong quy hoạch tỉnh và quy hoạch hạ tầng kỹ thuật đô thị	2025	UBND các tỉnh/TP trực thuộc TƯ	Các Bộ: CT, GTVT, KHĐT, TC, KHCN, XD, TNMT	Các quy hoạch được cập nhật
IV	Các chính sách hỗ trợ khác				
1	Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoặc đề xuất cơ quan có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách ưu đãi sản xuất, cung ứng điện sạch/hydro xanh bảo đảm cho phát triển xe điện.	2025	Bộ CT	Các Bộ: KHĐT, TC, GTVT, TNMT, XD; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
2	Xây dựng, ban hành quy định về mức tiêu thụ nhiên liệu để hạn chế phương tiện sử dụng nhiên liệu hóa thạch, khuyến khích phát triển xe ô tô điện.	2025-2026	Bộ GTVT	Các Bộ: CT, KHCN, TNMT	Thông tư được ban hành
3	Đề xuất các chính sách đầu tư phát triển các cơ sở hoạt động trong lĩnh vực kiểm tra, thử nghiệm, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật đối với xe ô tô điện đáp ứng nhu cầu, định hướng phát triển ô tô điện trong nước, phù hợp, hài hòa với các Hiệp định, thỏa thuận thừa nhận lẫn nhau giữa các nước trong khu vực và trên thế giới.	2025	Bộ GTVT	Các Bộ: CT, KHĐT, TC, KHCN, XD, TNMT	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ
4	Nghiên cứu, đề xuất các chính sách ưu đãi, hỗ trợ nhằm thu hút các dự án đầu tư nghiên cứu, tái chế, xử lý phương tiện, pin xe sử dụng điện.	2025	Bộ KHĐT	Các Bộ: CT, GTVT, TC, KHCN, XD, TNMT, NG, UBND các tỉnh/TP	Báo cáo Thủ tướng Chính phủ

TT	Tên nhiệm vụ	Thời gian thực hiện	Cơ quan chủ trì thực hiện	Cơ quan phối hợp thực hiện	Kết quả nhiệm vụ
5	Đề xuất lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ đang lưu hành.	2024	Bộ TNMT	Các Bộ: CT, TC, GTVT; UBND các tỉnh/TP	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ
6	Đề xuất quy định lộ trình loại bỏ phương tiện giao thông sử dụng nhiên liệu hóa thạch, phương tiện giao thông gây ô nhiễm môi trường phù hợp với quy định tại Điều 65 Luật Bảo vệ môi trường.	2024-2025	Bộ TNMT	Các Bộ: CT, TC, GTVT; UBND các tỉnh/TP	Nghị định của Chính phủ
7	Nghiên cứu, cập nhật, sửa đổi, bổ sung các quy định về xử lý, tái chế pin ô tô điện thải bỏ.	2025-2026	Bộ TNMT	Các Bộ: CT, TC, XD, GTVT; UBND các tỉnh/TP	Thông tư của Bộ trưởng Bộ TNMT
8	Đề xuất phát triển hạ tầng công nghệ và các giải pháp để ứng phó với các cuộc tấn công mạng nhằm vào xe điện.	2025	Bộ TTTT	Các Bộ: CT, GTVT, KHCN,; UBND các tỉnh/TP	Báo cáo đề xuất
9	Tuyên truyền, phổ biến trên các kênh thông tin đại chúng về lợi ích của việc sử dụng xe ô tô điện nhằm từng bước thay đổi thói quen, tâm lý của người tiêu dùng, thúc đẩy việc chuyển đổi sang xe ô tô điện.	2024-2025	Bộ TTTT/UBND các tỉnh/TP	Các Bộ: GTVT, TNMT	Kết quả tuyên truyền
10	Nghiên cứu, hoàn thiện chương trình đào tạo nghề, đào tạo đại học, sau đại học về các lĩnh vực có liên quan đến phát triển xe điện.	2025-2026	Bộ GDĐT, Bộ LĐTBXH	Các Bộ: GTVT, KHCN, TNMT	Các chương trình đào tạo được cập nhật

Ghi chú:

Bộ Kế hoạch và Đầu tư: Bộ KHĐT; Bộ Khoa học và Công nghệ: Bộ KHCN; Bộ Công Thương: Bộ CT; Bộ Tài nguyên và Môi trường: Bộ TNMT; Bộ Tài chính: Bộ TC; Bộ Giáo dục và Đào tạo: Bộ GDĐT, Bộ Lao động thương binh và xã hội: Bộ LĐTBXH; Bộ Thông tin và Truyền thông: Bộ TTTT; Bộ Ngoại giao: Bộ NG.