

## Nghịch lý thuế phí và ranh giới định danh: Chủ xe bán tải đối mặt với tình trạng "thiệt đơn thiệt kép"

07:50 22/03/2026

Trong những ngày qua, cộng đồng người dùng xe bán tải đang xôn xao trước các quy định mới về phân loại phương tiện và hạn chế lưu thông tại Hà Nội.



Ảnh minh họa

Theo hướng dẫn mới dựa trên Thông tư 53/2024/TT-BGTVT, các dòng xe bán tải phổ biến như Ford Ranger, Toyota Hilux hay Mitsubishi Triton đang được xếp vào nhóm ô tô tải pickup cabin kép. Điều này đồng nghĩa với việc, từ ngày 15/1/2026, các dòng xe này phải tuân thủ khung giờ cấm xe tải tại nội đô Hà Nội vào các khung giờ 6h-9h và 16h-19h30 hằng ngày.

Sự thay đổi này triệt tiêu lợi thế lớn nhất của xe bán tải là tính đa năng. Đối với các hộ kinh doanh và doanh nghiệp nhỏ, chiếc xe này vừa là phương tiện vận chuyển hàng hóa thiết yếu vào phố, vừa là xe gia đình đưa đón con cái. Việc áp

dụng cứng nhắc định danh "xe tải" khiến người dùng rơi vào thế kẹt, buộc phải cân nhắc thuê thêm xe tải hoặc đổi sang ô tô con, gây lãng phí nguồn lực kinh tế và mất đi tính tiện lợi vốn có.

Nhìn vào các chỉ số về nghĩa vụ tài chính, xe bán tải đang chịu mức chi trả cao hơn hẳn so với ô tô tải truyền thống nhưng lại nhận về những hạn chế lưu thông tương đương.

Về lệ phí trước bạ, trong khi ô tô tải chỉ phải đóng mức cố định 2% thì xe bán tải đang chịu mức từ 6% đến 9%. Riêng tại khu vực Hà Nội, con số này là 7,2%, tức là cao gấp hơn 3 lần so với xe tải thông thường. Đối với ô tô con, mức phí này dao động từ 10% đến 12%.

Về thuế tiêu thụ đặc biệt, bắt đầu từ ngày 1/1, xe bán tải chính thức bị áp thuế từ 15% đến 150% tùy theo dung tích động cơ. Ngược lại, ô tô tải hoàn toàn không phải chịu loại thuế này, còn ô tô con thường xuyên phải gánh mức thuế rất cao.

Đặc biệt, về thời hạn sử dụng, xe bán tải bị áp niên hạn 25 năm giống hệt ô tô tải, trong khi ô tô con không bị giới hạn về niên hạn. Về khả năng lưu thông, cả xe bán tải và ô tô tải đều bị cấm vào nội đô trong giờ cao điểm, trái ngược hoàn toàn với quyền tự do di chuyển của ô tô con.

Thực tế cho thấy, việc coi xe bán tải hoàn toàn là xe tải để hạn chế lưu thông nhưng lại thu thuế phí như một loại xe đặc thù cao cấp đang tạo ra sự bất công bằng. Nếu các cơ quan chức năng đã định danh đây là ô tô tải để quản lý giao thông, thì thiết nghĩ nên áp dụng mức thuế phí ưu đãi tương ứng như ô tô tải để hỗ trợ người dân và doanh nghiệp.

Ngược lại, nếu vẫn giữ mức thuế phí cao, các cơ quan hữu quan cần cân nhắc xây dựng quy định hạn chế lưu thông đối với xe bán tải dựa trên tải trọng chở hàng thực tế như trước đây. Việc phân loại cần dựa trên các yếu tố kỹ thuật và lợi ích kinh tế tổng thể, tránh việc tận thu nhưng lại hạn chế quyền lợi, gây khó khăn cho hoạt động sản xuất kinh doanh và đời sống của người dân.

**Tâm An**