

Nguồn: <https://baodautu.vn/de-xuat-tang-thue-vat-can-can-nhac-toan-dien-va-than-trong-d68386.html>

Đề xuất tăng thuế VAT: Cần cân nhắc toàn diện và thận trọng

Đỗ Thiên Anh Tuấn

Khác với thuế thu nhập cá nhân, chỉ những người đạt ngưỡng thu nhập nhất định mới phải chịu thuế, với thuế giá trị gia tăng thì mọi người dân Việt Nam đều phải chịu thuế. Do vậy, đề xuất tăng thuế suất thuế GTGT của Bộ Tài chính cần phải cân nhắc thận trọng.

Thuế GTGT được xem là một sắc thuế khá thành công của Việt Nam nhìn ở khía cạnh tạo nguồn thu cho ngân sách. Cách đây hơn một thập niên, thuế GTGT chỉ chiếm 26% tổng thu thuế, 21% tổng thu ngân sách nhà nước và các khoản viện trợ, tương đương 5,6% GDP, thì đến năm 2016, tổng số thuế GTGT đã chiếm 33% tổng thu thuế, 24% tổng thu ngân sách nhà nước và các khoản viện trợ, tương đương 5,8% GDP.

Tỷ trọng thu thuế GTGT này là rất cao so với các nước OECD, những nước mà Bộ [Tài chính](#) mang ra so sánh. Theo đó, tỷ trọng thuế GTGT của những nước này chiếm bình quân chỉ 20% tổng thu thuế, thấp nhất là Nhật Bản với 12% đến xấp xỉ trên dưới 20% như Thụy Điển, Tây Ban Nha, Anh, Ba Lan,... Duy nhất chỉ có Chile lên đến trên 40%.

Ba nền tảng cho một đề xuất cải cách thuế

Xây dựng một đề án cải cách thuế đòi hỏi cần phải có khuôn khổ đánh giá một cách toàn diện và thấu đáo nhiều vấn đề, trong đó cần tập trung vào 3 khía cạnh: hiệu quả [kinh tế](#), công bằng xã hội, và tính khả thi trong quản lý. Đáng tiếc là, đề án của Bộ Tài chính đã không có được một khuôn khổ đánh giá theo hướng như vậy.

Đầu tiên là hiệu quả kinh tế. Thuế [tiêu dùng](#) trước hết sẽ làm giảm thu nhập khả dụng của người dân (tác động thu nhập), do đó, làm giảm sức cầu của nền kinh tế. Trong bối cảnh tăng trưởng kinh tế năm nay khó đạt mục tiêu 6,7%, một kỳ vọng hợp lý vào lúc này là miễn, giảm thuế cho người dân, tức là thực thi một chính sách tài khóa nghịch chu kỳ.

Thế nhưng, Bộ Tài chính lại làm điều ngược lại, mặc dù đây mới chỉ là đề xuất và lộ trình có thể là từ năm 2019. Giá cả sẽ tăng và sẽ đẩy mức giá chung trong nền kinh tế lên một mức cao mới. Sức ép lạm phát sẽ làm giảm hiệu lực và không gian của chính sách tiền tệ, đặc biệt là dư địa giảm lãi suất. Tồn kho của nền kinh tế nhìn chung vẫn còn cao, tăng thuế GTGT sẽ tiếp tục dồn gánh nặng chi phí và cả sự phục hồi của [doanh nghiệp](#).

Một tác động khác của chính sách thuế là thay thế. Người tiêu dùng có xu hướng thay thế sản phẩm bị đánh thuế bằng một sản phẩm không bị đánh thuế hoặc thuế suất thấp hơn. Như nhiều doanh nghiệp cung cấp nước sinh hoạt phản ánh, giờ đây, người dân ở một số nơi có thể quay trở lại sử dụng nước ngầm, mặc dù không

phải tất cả mọi người dân đều làm được điều này. Sự điều chỉnh hành vi này để minh họa cho nhiều người dễ hiểu vì sao thuế làm phát sinh các mất mát phi hiệu quả cho nền kinh tế.

“Có lẽ, khi đề xuất cải cách thuế lần này, Bộ tài chính đã không chuẩn bị đủ và cẩn thận các lập luận và bằng chứng xác đáng, chưa đánh giá hết được các khía cạnh tái phân phối của chính sách thuế...”

Để một chính sách thuế có thể mang lại hiệu quả, đòi hỏi cần phải giảm được các chi phí kinh tế mà thuật ngữ gọi là tổn thất xã hội vô ích (deadweight loss). Khoản tổn thất này tỷ lệ với bình phương của thuế suất. Do đó, các cải cách thuế thường là mở rộng cơ sở thuế và giảm thuế suất. Việc tăng thuế suất lên sẽ làm tăng chi phí kinh tế. Các chi phí này phát sinh do sự thay đổi hành vi dưới tác động của thuế, kể cả việc tái phân bổ nguồn lực sản xuất của xã hội. Các chi phí này là một mất mát không đáng có trong nền kinh tế và rõ ràng, Bộ Tài chính đã chưa tính đến các mất mát này của xã hội.

Cải cách thuế theo hướng cải thiện hiệu quả kinh tế còn là nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong điều kiện hội nhập. Các yếu tố cạnh tranh của một quốc gia bao gồm chất lượng thể chế, quản trị nhà nước, chất lượng cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực, sự phát triển của cụm ngành, sự tinh thông của doanh nghiệp và đặc biệt là các chính sách tín dụng và thuế khóa của quốc gia.

Thông thường, các nước đang phát triển chưa thể có được các yếu tố cạnh tranh ngang bằng với các nước phát triển. Trong bối cảnh đó, một mức thuế suất thấp đủ hấp dẫn là cách để tăng sức hút với nhà [đầu tư](#) và tạo lợi thế cạnh tranh cho quốc gia (ở đây chúng ta chưa bàn đến tình trạng phân biệt đối xử thuế giữa nhà đầu tư nước ngoài và nhà đầu tư trong nước - cũng là một bất cập trong chính sách ưu đãi thuế của Việt Nam hiện nay). Bỏ qua sức hấp dẫn đối với nhà đầu tư nước ngoài, các doanh nghiệp Việt Nam sẽ cạnh tranh với các doanh nghiệp ở các nước như thế nào khi các yếu tố giúp doanh nghiệp Việt Nam có thể cạnh tranh còn thiếu vắng, nay phải gánh thêm gánh nặng thuế mới.

Khía cạnh thứ hai là tính công bằng. Thuế tiêu dùng nói chung, thuế GTGT nói riêng là thuế gián thu, thường là thuế có tính lũy thoái. Tỷ trọng thu nhập dành cho tiêu dùng của người thu nhập thấp thường cao hơn so với tỷ trọng thu nhập mà người giàu dành cho tiêu dùng. Vì vậy, một cách tương đối, người thu nhập thấp hơn sẽ phải chịu gánh nặng thuế cao hơn so với người giàu khi điều chỉnh tăng thuế. Để cải thiện tính công bằng, đặc biệt là công bằng dọc, các xu hướng cải cách thuế thường tăng tỷ trọng đóng góp của các khoản thuế trực thu và giảm tỷ trọng đóng góp của thuế gián thu chứ không phải ngược lại như nhận định trong đề án của Bộ Tài chính.

Là thuế tiêu dùng, về mặt danh nghĩa, người tiêu dùng chịu thuế nhưng thực chất gánh nặng thuế sẽ được phân bổ giữa cả người tiêu dùng lẫn người bán tùy vào độ co giãn của cầu theo giá của các loại hàng hóa. Hàng hóa càng kém co giãn thì người tiêu dùng càng chịu gánh nặng thuế nhiều hơn. Đặc tính này thường xuất hiện ở những hàng hóa thiết yếu như các nhu yếu phẩm, kể cả y tế, giáo dục. Đề xuất của Bộ Tài chính thu hẹp nhóm hàng hóa đang thuộc diện chịu thuế 5% lên 6% hoặc thậm chí lên 12% sẽ tác động mạnh đến thu nhập khả dụng và mức sống của nhóm bình dân và người nghèo, không những không cải thiện tính công bằng như lập luận của Bộ Tài chính mà còn làm tăng bất bình đẳng hơn nữa.

Khía cạnh cuối cùng là tính khả thi trong quản lý thuế. Một trong những trục trặc lớn của thuế GTGT hiện nay là năng lực quản lý thuế. Các hiện tượng trốn, tránh, né, núp thuế, lợi dụng kẽ hở khấu trừ thuế, mua bán hóa đơn GTGT, chiếm đoạt tiền thuế của nhà nước đang làm xói mòn nghiêm trọng cơ sở thuế. Thất thoát thuế tiềm năng này thuộc về trách nhiệm quản lý thuế của Bộ Tài chính. Nếu quản lý thuế hiệu quả hơn, Nhà nước có thể cải thiện không nhỏ nguồn thu thuế GTGT tiềm năng chứ chưa cần đến phải tăng thuế suất để bù vào sự thất thoát đó. Rõ ràng, người dân có thể hoàn nghi Bộ Tài chính đang đẩy khó khăn về cho người nộp thuế trong vấn đề này.

Các mục tiêu của Đề án chưa thực sự thuyết phục

Đề án của Bộ Tài chính đưa ra 3 mục tiêu chính cần đạt được gồm: bảo đảm nền tài chính quốc gia an toàn, bền vững; đồng nhất thuế suất để tạo bình đẳng giữa các ngành nghề, lĩnh vực; phù hợp với thông lệ quốc tế.

Thứ nhất, một nền tài chính quốc gia chỉ an toàn và bền vững khi nguồn thu được nuôi dưỡng tốt, khu vực doanh nghiệp hiệu quả và có khả năng cạnh tranh, người dân có đời sống và phúc lợi đảm bảo, chứ không phải thu càng nhiều về cho ngân sách thì nền tài chính quốc gia sẽ an toàn, bền vững.

Thứ hai, tình trạng ưu đãi thuế giữa một số thành phần, chẳng hạn như khu vực đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) so với khu vực trong nước, mới là thứ khiến chúng ta lo ngại về tính bình đẳng, chứ không phải là một mức thuế suất phân biệt, ưu đãi đối với một vài ngành nghề cần khuyến khích đầu tư hay mặt hàng khuyến dụng. Ngay cả hầu hết các nước OECD cũng có nhiều mức thuế suất phân biệt với những mục tiêu như vậy, chứ không nhất thiết phải thống nhất thuế suất.

Thứ ba, từ thông lệ quốc tế đã bị lạm dụng và ngộ nhận khi so sánh Việt Nam với các nước OECD. Thuế suất GTGT danh nghĩa ở các nước OECD cao hơn Việt Nam, nhưng lưu ý là, các nước này có ngưỡng kê khai và chịu thuế từ mức thấp 1.620 USD như Hà Lan cho đến hơn 100.244 USD ở Pháp, 94.940 USD ở Nhật Bản... Nếu điều chỉnh ngưỡng chịu thuế thì thuế suất hiệu dụng ở các nước này chưa hẳn cao hơn so với Việt Nam.

So sánh các nước OECD cũng phải thỏa đáng khi môi trường kinh doanh ở những nước này rất tốt, chi phí phi chính thức rất thấp, trong khi ở Việt Nam, ngoài gánh nặng thuế, còn là các khoản chi phí không chính thức, chi phí thời gian, chi phí tuân thủ thuế... Tham khảo cải cách thuế cũng cần chỉ ra những mô hình thành công và thất bại, chứ không thể gom chung vào một nhóm theo số đông và cố bám theo cho bằng được. Một số nước OECD cũng duy trì mức thuế suất thấp như Nhật Bản (8%), Canada (5%), Thụy Sĩ (8%), Hàn Quốc (10%), Australia (10%), nhưng không có nghĩa là hệ thống thuế GTGT ở những nước này thất bại.

Tạm kết lại, có lẽ, khi đề xuất cải cách thuế lần này, Bộ Tài chính đã không chuẩn bị đủ và cẩn thận các lập luận và bằng chứng xác đáng, chưa đánh giá hết được các khía cạnh tái phân phối của chính sách thuế, chưa xác định được mức độ tổn thất kinh tế, chưa đề xuất được mức thuế suất tối ưu dựa trên các căn cứ vững chắc, chưa đặt trong bài toán so sánh năng lực cạnh tranh và hội nhập quốc tế của Việt Nam, chưa gắn với đề án [tái cơ cấu](#) nền kinh tế, tái phân bổ nguồn lực theo hướng khuyến khích cải thiện hiệu quả, chưa đảm bảo cải thiện công bằng xã hội và chưa giải quyết được nhiều bất cập trong công tác quản lý thuế nói chung, thuế GTGT nói riêng.

