**THAM LUẬN CỦA HỘI ĐỒNG KINH DOANH HOA KỲ - ASEAN**

1. **Khuyến nghị chung:**
   1. Khoản 1, Điều 6 của dự thảo quy định: Đối với hàng hóa sản xuất trong nước, hàng hóa nhập khẩu là giá do tổ chức, cá nhân sản xuất, tổ chức, cá nhân nhập khẩu bán ra. ***Trường hợp giá bán của tổ chức, cá nhân sản xuất, tổ chức, cá nhân nhập khẩu bán ra không theo giá giao dịch thông thường trên thị trường thì cơ quan thuế thực hiện ấn định thuế theo quy định của pháp luật về quản lý thuế.***
      1. Dự thảo hiện đang không đưa ra định nghĩa “giá giao dịch thông thường trên thị trường” và cũng không có cơ chế ấn định giá thị trường này. Đồng thời, Điều 11 của Luật Cạnh tranh số 23/2018/QH14 cũng quy định rõ hạn chế của cạnh tranh, trong đó không cho phép doanh nghiệp can thiệp vào giá thị trường.
      2. **Khuyến nghị:** kính đề nghị ban soạn thảo loại bỏ điều khoản này hoặc bổ sung định nghĩa rõ ràng cách cơ quan thuế sẽ thực hiện ấn định giá thị trường.
   2. Nền kinh tế đang đối mặt với thách thức, khó khăn, doanh nghiệp tiếp tục gánh nặng duy trì hoạt động kinh doanh, cần thời gian phục hồi sau đại dịch và tích lũy nguồn lực để phát triển trong tương lai. Do đó, chính sách thuế cần tránh chồng chéo, tạo nhiều sức ép tài chính từ nhiều nghĩa vụ khác nhau cùng một lúc, đồng thời cần tiếp tục có chính sách phù hợp để đảm bảo quyền lợi của nhà đầu tư nước ngoài tại Việt Nam, không gây gián đoạn hoạt động kinh doanh làm giảm thiểu rủi ro ảnh hưởng đến niềm tin và quyết định đầu tư của các nhà đầu tư lâu năm tại Việt Nam. Chính sách thuế cũng cần phù hợp với thực tiễn để không ảnh hưởng đến doanh thu thuế của nhà nước.
2. **Khuyến nghị của ngành nước giải khát có đường**
   1. Dự thảo luật bổ sung nước giải khát có đường vào đối tượng chịu thuế TTĐB tại điểm l, khoản 1, Điều 2.
   2. Thứ nhất, đối với mục đích chống béo phì (theo Thuyết minh của dự thảo, Điều 1.1.7), kinh nghiệm quốc tế cho thấy hiện chỉ có khoảng 50 quốc gia áp dụng thuế tiêu thụ đặc biệt đối với đồ uống có đường nhưng nghiên cứu ở nhiều quốc gia đã áp dụng cho thấy rằng việc áp dụng thuế TTĐB không phải là công cụ duy nhất và không hiệu quả.
   3. Thứ hai, việc áp dụng thuế TTĐB lên nước giải khát có đường là không khả thi trong việc đạt được mục tiêu giảm thừa cân béo phì do có nhiều nguyên nhân gây ra thừa cân béo phì mà nước giải khát có đường không phải là nguyên nhân chính và duy nhất. Những số liệu cụ thể về mối liên hệ giữa tiêu thụ nước giải khát có đường với thừa cân béo phì không nhất thiết cho thấy tỷ lệ tiêu thụ nước giải khát cao sẽ làm tăng tỷ lệ thừa cân béo phì.
   4. Thứ ba, việc áp dụng thuế TTĐB có thể làm giảm hiệu quả trong việc phục hồi của doanh nghiệp sau đại dịch và mục tiêu tăng trưởng của Việt Nam. Các thay đổi chính sách thuế rõ ràng không cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh mà còn gây ảnh hưởng tiêu cực, tạo sức ép nghĩa vụ tài chính cho các doanh nghiệp khi cùng lúc phải thực hiện trách nhiệm từ các chính sách khác nhau.
   5. Cuối cùng, Dự thảo Luật Thuế GTGT sửa đổi dự kiến tăng thuế GTGT của đường từ 5% lên 10%; như vậy nếu áp thêm thuế TTĐB thì nước giải khát có đường sẽ bị tăng thêm 2 thuế cùng một lúc, đây sẽ là gánh nặng rất lớn cho các doanh nghiệp ngành này trong tình hình kinh tế khó khăn hiện nay.
   6. **Khuyến nghị:** kính đề nghị ban soạn thảo không bổ sung nước giải khát có đường vào đối tượng chịu thuế TTĐB
3. **Khuyến nghị của ngành rượu**
   1. Dự thảo luật chỉnh sửa thuế suất áp dụng lên rượu tại khoản 2, Điều 8.
   2. Việc tăng mạnh thuế TTĐB sẽ làm trầm trọng thêm mức độ buôn bán bất hợp pháp vốn đã cao, vì sự gia tăng buôn bán bất hợp pháp sẽ dẫn đến kết quả sức khỏe tồi tệ hơn do người tiêu dùng tìm kiếm các lựa chọn thay thế rẻ hơn có thể gây hại cho sức khỏe hơn, trong khi thuế cao hơn khuyến khích buôn lậu và làm giả. Phân khúc rượu không được quản lý tại Việt Nam hiện đã ở mức gần 60%, cao thứ hai ở Đông Nam Á. Buôn bán rượu trái phép tiếp tục gây ra rủi ro vật chất cho xã hội Việt Nam, với 382 người trở thành nạn nhân của rượu không an toàn trong 10 năm qua. Trong bối cảnh đó, việc tăng thuế TTĐB cao được đề xuất có nguy cơ thúc đẩy mức tiêu thụ bất hợp pháp và thậm chí còn cao hơn.
   3. Hơn nữa, giải quyết tác hại của rượu đòi hỏi một cách tiếp cận đa hướng ngoài thuế để đạt được tác động thực sự, bao gồm cả thông qua các biện pháp can thiệp có mục tiêu.
   4. Ngoài ra, đề xuất thuế TTĐB sẽ làm mất đi lợi ích của FTA EU-Việt Nam.
   5. Các phương án đề xuất chưa phù hợp với thực tế địa phương và sẽ không đạt được các mục tiêu về chính sách và doanh thu thuế. Chúng tôi không khuyến nghị áp dụng mức tăng thuế TTĐB dựa trên lộ trình đề xuất này (Phương án 1 hoặc 2).
   6. **Khuyến nghị:** kính đề nghị ban soạn thảo trì hoãn việc tăng thuế TTĐB để hỗ trợ ngành rượu và các ngành liên quan có thể phục hồi trong tình trạng khó khăn kinh tế liên tục. Đồng thời, chúng tôi khuyến nghị Bộ Tài chính và các cơ quan liên quan nghiên cứu các giải pháp để giải quyết tình trạng rượu lậu và không được quản lý, dựa trên một đánh giá toàn diện về việc tiêu thụ rượu ở Việt Nam
      1. Song song với đó, chúng tôi khuyến nghị Bộ Tài chính tiến hành đánh giá độc lập xem liệu mô hình giá trị quảng cáo hiện tại có phù hợp với mục đích thực tế địa phương và các mục tiêu chính sách hay không.
4. **Khuyến nghị của ngành xe tải**
   1. Dự thảo luật chỉnh sửa thuế suất áp dụng lên Xe ô tô pick-up chở hàng cabin kép tại điểm d, khoản 4, Điều 8.
   2. Thuế TTĐB của Việt Nam đối với xe bán tải cabin đôi (15%, 20% và 25%) ở mức cao so với các thị trường khác như Thái Lan, Indonesia, Philippines, Australia. Những khu chợ này có đặc điểm địa lý, núi, bãi biển, thung lũng tương tự nhau, nơi người dân sống rải rác ở nhiều địa điểm khác nhau cũng như có cùng trình độ phát triển ngoại trừ Úc có trình độ phát triển cao hơn. Thị trường ô tô ở các nước như Campuchia, Brunei và Singapore (có đặc điểm địa lý khác nhau) còn nhỏ nên nhu cầu về xe bán tải cũng vậy. Vì vậy, so sánh cơ cấu thuế TTĐB của Việt Nam với Campuchia, Brunei và Singapore không phản ánh sự khác biệt đáng kể.
   3. Thuế suất thuế TTĐB cao sẽ tác động tiêu cực đến lợi thế cạnh tranh của thị trường ô tô Việt Nam so với các nước trong số đó. Hơn nữa, việc tăng thuế TTĐB sẽ không giúp tăng thu ngân sách nhà nước nói chung. Phân tích số liệu 100 xe bán tải cabin đôi cho thấy, việc tăng thuế TTĐB thêm 9% sẽ giảm khoảng 1,08 tỷ đồng thuế TTĐB và VAT (chưa bao gồm thuế TNDN) do lượng giảm chứ không phải tăng đơn thuần 41 triệu đồng/xe. Tệ hơn nữa, nếu giá tính thuế thay đổi như Dự thảo luật, giá sẽ tăng thêm 1%/xe.
   4. Từ góc độ người tiêu dùng, với mục đích, kiểu dáng thiết kế phù hợp cho cả việc đi lại và chở hàng, xe bán tải cabin đôi có thể đáp ứng được nhu cầu của người dân Việt Nam bình dân, kinh doanh vận tải, vận chuyển hàng hóa của các gia đình hộ gia đình. Trong bối cảnh kinh tế phát triển đầy thách thức và phức tạp, mức sống ở mức trung bình, giá xe bán tải cabin đôi cần được duy trì ở mức hợp lý, phù hợp túi tiền, tốt hơn cho người dân bình dân.
   5. Thuế suất thuế TTĐB tăng đồng nghĩa với lượng hàng bán ra sẽ giảm, dẫn đến việc siết chặt hoạt động sản xuất, nhân viên tại Nhà máy và hệ thống đại lý, làm giảm mức đóng góp của doanh nghiệp vào ngân sách nhà nước.
   6. **Khuyến nghị:** Kính đề nghị ban soạn thảo giữ nguyên thuế suất hiện hành dành cho xe ô tô pick-up chở hàng cabin kép.