BỘ CÔNG THƯƠNG	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 288/BCT-TTTN V/v xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu	*Hà Nội, ngày 18 tháng 01 năm 2023*

HỎA TỐC

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại Công văn số 4326/VPCP-KTTH ngày 01 tháng 12 năm 2022 của Văn phòng Chính phủ về đề nghị xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01 tháng 11 năm 2021 và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu (sau đây gọi là Nghị định), trong đó giao Bộ Công Thương xây dựng Nghị định theo trình tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, trình Chính phủ trong tháng 01 năm 2023, bảo đảm tiến độ, chất lượng, Bộ Công Thương xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ cụ thể như sau:

1. Về tình hình, tiến độ xây dựng Nghị định

- Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ tại Nghị quyết số 143/NQ-CP ngày 04 tháng 11 năm 2022 về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 10 năm 2022, Công điện số 1085/CĐ-TTg ngày 11 tháng 11 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc quản lý, điều hành mặt hàng xăng dầu, để có cơ sở đề xuất các nội dung cần xem xét sửa đổi, bổ sung Nghị định, trong quá trình lập đề nghị xây dựng Nghị định, Bộ Công Thương đã có Công văn số 7197/BCT-TTTN ngày 12 tháng 11 năm 2022 gửi các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban Quản lý vốn Nhà nước tại doanh nghiệp, Hiệp hội xăng dầu Việt Nam; Công văn số 7198/BCT-TTTN ngày 12 tháng 11 năm 2022 gửi Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và Công văn số 7254/BCT-TTTN ngày 15 tháng 11 năm 2022 gửi các thương nhân đầu mối, thương nhân phân phối kinh doanh xăng dầu đề nghị rà soát, đề xuất nội dung sửa đổi, bổ sung các quy định về kinh doanh xăng dầu. Trên cở sở tổng hợp ý kiến đề xuất của các cơ quan, đơn vị có liên quan, ngày 24 tháng 11 năm 2022, Bộ Công Thương đã có Tờ trình số 795/TTr-BCT-m báo cáo Thủ tướng Chính phủ về đề nghị xây dựng Nghị định.

- Trên cơ sở Tờ trình số 795/TTr-BCT-m, ngày 01 tháng 12 năm 2022, Văn phòng Chính phủ đã có Công văn số 4326/VPCP-KTTH thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái về đề nghị xây dựng Nghị định, trong đó giao Bộ Công Thương xây dựng Nghị định theo trình tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, trình Chính phủ trong tháng 01 năm 2023, bảo đảm tiến độ, chất lượng. Ngày 01 tháng 12 năm

2022, Bộ trưởng Bộ Công Thương đã ban hành Quyết định số 2610/QĐ-BCT về việc thành lập Ban soạn thảo, Tổ biên tập xây dựng Nghị định.

- Ngày 27 tháng 12 năm 2022, Bộ Công Thương đã tổ chức họp thành viên Ban soạn thảo, Tổ biên tập để thống nhất các nội dung xây dựng Nghị định và phân công nhiệm vụ các thành viên.

- Ngày 30 tháng 12 năm 2022, Bộ Công Thương đã có Công văn số 8524/BCT-TTTN gửi Bộ Tài chính về việc phối hợp xây dựng dự thảo Nghị định, trong đó đề nghị Bộ Tài chính theo chức năng, nhiệm vụ phối hợp thực hiện việc xây dựng dự thảo Nghị định đối với các nội dung cụ thể như: (i) Xây dựng nội dung quy định về công thức tính giá cơ sở mặt hàng xăng dầu, trong đó có hướng dẫn cụ thể phương pháp tính giá cơ sở cụ thể theo từng loại xăng dầu; các loại chi phí về thuế, chi phí vận chuyển, chi phí kinh doanh, lợi nhuận định mức,...trong công thức tính giá cơ sở; (ii) Xây dựng quy định về Quỹ bình ổn giá xăng dầu (BOG) gồm các nội dung như cơ chế trích lập, chi Qũy, nguyên tắc trích lập, cơ chế hình thành, sử dụng, hạnh toán, quyết toán,...Quỹ BOG; (iii) Các nội dung khác có liên quan đến chức năng, nhiệm vụ của Bộ Tài chính theo quy định.

- Ngày 06 tháng 01 năm 2023, Bộ Công Thương đã có Công văn số 62/BCT-TTTN gửi các Bộ, cơ quan ngang Bộ; Hiệp hội xăng dầu Việt Nam; Sở Công Thương các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; các thành viên Ban soạn thảo Nghị định đề nghị góp ý đối với nội dung dự thảo Nghị định. Trong đó đề nghị Hiệp hội xăng dầu Việt Nam tổ chức việc lấy ý kiến đối với các doanh nghiệp thành viên của Hiệp hội và Sở Công Thương các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức lấy ý kiến của các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu có đăng ký hoạt động kinh doanh trên địa bàn. Dự thảo Nghị định cũng đã được đăng trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử của Bộ Công Thương để lấy ý kiến rộng rãi của nhân dân.

Tuy nhiên, tính đến ngày 18 tháng 01 năm 2023, Bộ Công Thương mới nhận được ý kiến góp ý của một số Bộ, cơ quan ngang Bộ; 37/63 Sở Công Thương các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương. Đặc biệt, Bộ Tài chính là cơ quan hiện được giao quản lý và xây dựng nội dung dự thảo Nghị định đối với lĩnh vực về công thức giá và Quỹ bình ổn giá nhưng hiện vẫn chưa có ý kiến góp ý và gửi nội dung dự thảo Nghị định theo đề nghị của Bộ Công Thương tại Công văn số 8524/BCT-TTTN ngày 30 tháng 12 năm 2022.

- Ngày 16 tháng 01 năm 2023, Bộ Công Thương đã có Công văn số 232/BCT-TTTN gửi Bộ Tài chính để đôn đốc, đề nghị Bộ Tài chính có ý kiến hướng dẫn về Quỹ bình ổn xăng dầu, về công thức giá cơ sở mặt hàng xăng dầu và Công văn số 233/BCT-TTTN gửi các thành viên Ban soạn thảo Nghị định đôn đốc việc cho ý kiến về các nội dung của dự thảo Nghị định. Tiếp đó, ngày 18 tháng 01 năm 2023, Bộ Công Thương tiếp tục có Công văn số 287/BCT-TTTN gửi các Bộ, cơ quan ngang Bộ; Sở Công Thương các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; Hiệp hội xăng dầu Việt Nam để đôn đốc, đề nghị góp ý đối với nội dung dự thảo Nghị định.

2. Đề xuất, kiến nghị

- Ngày 18 tháng 01 năm 2023, Ban cán sự đảng Bộ Công Thương đã họp để thảo luận về chủ trương, định hướng sửa đổi Nghị định, theo đó Ban cán sự Đảng Bộ Công Thương thống nhất: Trước mắt, để kịp thời khắc phục một số bất cập, hạn chế trong quá trình triển khai thực hiện Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, Bộ Công Thương kính trình Thủ tướng Chính phủ cho ý kiến về phương án sửa đổi Nghị định theo đề xuất tại Tờ trình (*kính gửi kèm theo).* Về lâu dài, với xu thế phát triển của thị trường xăng dầu trong nước, ngày càng có nhiều thương nhân đầu mối, thương nhân phân phối tham gia thị trường xăng dầu, thị phần của các doanh nghiệp lớn trước đây (Petrolimex, PVoil…) giảm dần, tính cạnh tranh tăng lên, năng lực cung ứng cho thị trường được bảo đảm hơn có thể cân nhắc, sửa đổi một cách căn bản tư duy quản lý điều hành kinh doanh xăng dầu theo hướng quản lý chặt chẽ, thu gọn hệ thống phân phối xăng dầu (giảm về số lượng để quản lý hệ thống theo chiều dọc), thực hiện việc quản lý điều hành giá theo cơ chế thị trường, tăng tính chủ động của doanh nghiệp trong việc xác định giá bán lẻ xăng dầu trên thị trường.

- Để bảo đảm việc xây dựng Nghị định lấy đủ ý kiến của các đối tượng chịu tác động, phù hợp với tình hình thực tiễn, công khai, minh bạch, hiệu quả, hài hòa lợi ích Nhà nước, người dân và doanh nghiệp theo chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ Công Thương đề xuất Thủ tướng Chính phủ cho phép Bộ Công Thương tiếp tục hoàn thiện nội dung dự thảo Tờ trình, dự thảo Nghị định trên cơ sở tổng hợp thêm ý kiến góp ý của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Sở Công Thương các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các doanh nghiệp, hiệp hội, đặc biệt là ý kiến của Bộ Tài chính, liên quan đến việc hướng dẫn các nội dung về công thức giá cơ sở mặt hàng xăng dầu, việc quản lý Quỹ bình ổn mặt hàng xăng dầu. Đồng thời, Bộ Công Thương kính đề nghị Thủ tướng Chính phủ có ý kiến chỉ đạo các Bộ, ngành sớm có ý kiến góp ý đối với nội dung dự thảo Nghị định để Bộ Công Thương tổng hợp, báo cáo Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

Trên đây là báo cáo của Bộ Công Thương về việc xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01 tháng 11 năm 2021 và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu, Bộ Công Thương kính báo cáo Thủ tướng Chính phủ./.

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

Đỗ Thắng Hải

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tài chính;
- Bộ trưởng;
- Các Thứ trưởng;
- Lưu: VT, TTTN.

BỘ CÔNG THƯƠNG	**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: /TTr-BCT	*Hà Nội, ngày tháng năm 2023*

DỰ THẢO 2

TỜ TRÌNH

Về việc ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01 tháng 11 năm 2021 và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015, được sửa đổi bổ sung năm 2020, Công văn số 4326/VPCP-KTTH ngày 01 tháng 12 năm 2022 của Văn phòng Chính phủ thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái về đề nghị xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01 tháng 11 năm 2021 và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng, theo đó, Bộ Công Thương được giao xây dựng Nghị định ***theo trình tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật***, trình Chính phủ trong tháng 01 năm 2023, bảo đảm tiến độ, chất lượng, sau khi tiếp thu ý kiến góp ý của các Bộ, ngành, địa phương, các tổ chức, cá nhân và thẩm định của Bộ Tư pháp (tại Công văn số…), Bộ Công Thương xây dựng Dự thảo, trình Chính phủ ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP Chính phủ về kinh doanh xăng dầu (sau đây gọi là dự thảo Nghị định), cụ thể như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH

Ngày 01 tháng 11 năm 2021, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 95/2021/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu, trong đó đã khắc phục được những điểm tồn tại, hạn chế đã được chỉ ra trong quá trình thực hiện Nghị định số 83/2014/NĐ-CP. Tuy nhiên, từ cuối năm 2021 đến nay, đặc biệt là từ khi cuộc xung đột vũ trang giữa Nga và Ukraine xảy ra (bắt đầu từ tháng 2 năm 2022), thị trường xăng dầu thế giới có diễn biến phức tạp, nguồn cung khan hiếm, giá cả biến động với biên độ lớn và thường xuyên. Trước diễn biến phức tạp về nguồn cung và giá cả của mặt hàng xăng dầu trên thế giới, vừa qua tại thị trường trong nước có hiện tượng một số doanh nghiệp kinh doanh bán lẻ xăng dầu tại một số địa phương đóng cửa, tạm ngừng kinh doanh hoặc bán hàng với số lượng hạn chế đã gây ảnh hưởng nhất định đến tâm lý và đời sống sinh hoạt của người dân.

Ngoài những nguyên nhân khách quan, chủ quan đã được chỉ ra và báo cáo trước Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, cơ chế quản lý, điều hành mặt hàng xăng dầu; hoạt động của các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh xăng dầu theo quy định của Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã bộc lộ một số điểm hạn chế, bất cập cần nghiên cứu, rà soát, sửa đổi để theo kịp những diễn biến phức tạp, bất thường của thị trường xăng dầu thế giới, với mục tiêu cao nhất là bảo đảm an ninh năng lượng quốc gia, bảo đảm nguồn cung xăng dầu phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Do đó, việc rà soát, xem xét, sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP là cần thiết.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH

1. Mục đích

Xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP nhằm mục đích sau:

- Hoàn thiện cơ chế quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu, nhất là các quy định về thời gian điều hành giá xăng dầu; quỹ bình ổn giá xăng dầu; việc phân công quản lý nhà nước về kinh doanh xăng dầu; các điều kiện kinh doanh, quyền và nghĩa vụ của thương nhân đầu mối, thương nhân phân phối….bảo đảm khoa học, hợp lý, khả thi, hiệu quả, đáp ứng yêu cầu của tình hình thực tiễn và công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực này.

- Bảo đảm mục tiêu an ninh năng lượng quốc gia, bảo đảm nguồn cung xăng dầu phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; bảo đảm công khai, minh bạch, hiệu quả, hài hòa lợi ích Nhà nước, doanh nghiệp và người dân trong công tác quản lý, điều hành mặt hàng xăng dầu.

2. Quan điểm xây dựng văn bản

Việc xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 02/2003/NĐ-CP theo các quan điểm sau:

- Tuân thủ Hiến pháp, bảo đảm tính hợp lý, thống nhất, đồng bộ với các văn bản pháp luật hiện hành và các quy định pháp luật khác có liên quan.

- Bám sát chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ tại Nghị quyết số 143/NQ-CP ngày 04 tháng 11 năm 2022 về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 10 năm 2022, Công điện số 1085/CĐ-TTg ngày 11 tháng 11 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc quản lý, điều hành mặt hàng xăng dầu.

- Đáp ứng yêu cầu thực tiễn đặt ra, khắc phục những khó khăn, vướng mắc, bất cập, những quy định còn chưa rõ, còn thiếu thống nhất, chưa được điều chỉnh phát sinh từ thực tiễn thi hành Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP.

- Kế thừa các quy định của Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã được thực hiện tốt.

- Đưa mặt hàng xăng dầu từng bước vận hành theo cơ chế thị trường, có sự quản lý của Nhà nước mang tính vĩ mô. Tôn trọng các quy luật của kinh tế thị trường để giải quyết những mối quan hệ kinh tế giữa các chủ thể tham gia thị trường xăng dầu.

Bên cạnh những quan điểm chung nêu trên, Ban soạn thảo, Tổ biên tập xin báo cáo Thủ tướng Chính phủ về một số vấn đề liên quan đến việc sửa đổi Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP như sau:

(i) Nghị định số 95/2021/NĐ-CP của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP được ban hành ngày 01 tháng 11 năm 2021 và có hiệu lực từ ngày 02 tháng 01 năm 2022. Trong quá trình xây dựng Nghị định số 95/2021/NĐ-CP (trong hơn 02 năm), Bộ Công Thương đã phối hợp với Bộ Tài chính và các đơn vị liên quan rà soát, đánh giá rất kỹ về những nội dung bất cập cần sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP; Dự thảo Nghị định đã được đưa ra lấy ý kiến qua nhiều cuộc họp, hội thảo, hội nghị, lấy ý kiến các chuyên gia, nhà kinh tế, doanh nghiệp… Các nội dung sửa đổi, bổ sung của Dự thảo Nghị định đã được lãnh đạo Chính phủ nhiều lần chỉ đạo rà soát và đã được các thành viên Chính phủ, các chuyên gia, nhà kinh tế có ý kiến thống nhất.

(ii) Thời gian vừa qua, thị trường xăng dầu thế giới và trong nước có những biến động được đánh giá là rất bất thường, hiện tượng một số cửa hàng xăng dầu đóng cửa, tạm ngừng kinh doanh tại một số địa bàn và các khó khăn của doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu thời gian vừa qua chủ yếu không phải do quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP và Nghị định số 95/2021/NĐ-CP như Bộ Công Thương đã báo cáo, phân tích tại Công văn số 721/BCT-TTTN ngày 03 tháng 11 năm 2022 về điều hành thị trường xăng dầu gửi Thủ tướng Chính phủ.

(iii) Việc điều hành mặt hàng xăng dầu phải thực hiện cùng một lúc nhiều mục tiêu như giữ ổn định giá để kiểm soát lạm phát, bảm đảm an sinh xã hội; duy trì nguồn cung xăng dầu liên tục cho thị trường phục vụ sản xuất, đời sống của người dân, doanh nghiệp, bảo đảm an ninh năng lượng; phát triển thị trường xăng dầu lành mạnh, cân đối, có tính cạnh tranh; kiểm soát chặt chẽ đối tượng gia nhập thị trường… Tuy nhiên, tại một số thời điểm, khi tập trung thực hiện mục tiêu này sẽ làm ảnh hưởng đến việc bảo đảm mục tiêu khác ví dụ như việc kiểm soát, giữ ổn định giá bằng cách không điều chỉnh đủ và kịp thời các chi phí trong cơ cấu giá điều hành mặt hàng xăng dầu dẫn đến việc thua lỗ hoặc không bảo đảm khuyến khích doanh nghiệp tăng lượng nhập hàng để cung ứng cho thị trường, ảnh hưởng đến công tác bảo đảm nguồn cung xăng dầu cho thị trường; việc kiểm soát chặt chẽ điều kiện gia nhập thị trường xăng dầu sẽ mâu thuẫn với việc thúc đẩy cạnh tranh trên thị trường xăng dầu; việc xử lý mạnh tay đối với các hành vi vi phạm của doanh nghiệp dẫn đến hệ quả về việc gián đoạn nguồn cung…

Hiện nay, có thể nói, Nhà nước chưa bố trí đủ nguồn lực để thực hiện các mục tiêu nêu trên, trong khi đó, xăng dầu là lĩnh vực có đóng góp rất lớn cho nguồn thu cho ngân sách nhà nước từ các loại thuế, phí. Việc bình ổn giá

xăng dầu đang được thực hiện bằng công cụ Quỹ bình ổn giá. Đây là Quỹ nằm hoàn toàn ngoài cân đối ngân sách nhà nước, toàn bộ nguồn trích lập, chi sử dụng Quỹ bình ổn giá xăng dầu chỉ để điều tiết, hỗ trợ cho mục tiêu bình ổn giá xăng dầu trong nước. Quỹ bình ổn giá xăng dầu hoạt động không vì mục tiêu lợi nhuận, không phát sinh tổ chức bộ máy và cơ chế quản lý. Việc dự trữ xăng dầu để bảo đảm cung ứng cho thị trường bằng hình thức dự trữ lưu thông bắt buộc do các doanh nghiệp tự thực hiện và tự bỏ chi phí lưu kho, chi phí tài chính, chi phí quản lý… Nhà nước gần như không chi ngân sách cho các hoạt động bảo đảm nguồn cung, bình ổn thị trường xăng dầu. Ngoài ra, khi tính toán giảm các mức thu thuế để hỗ trợ giảm giá xăng dầu trong nước, các cơ quan chức năng luôn cân nhắc kỹ và chỉ thực hiện khi giá xăng dầu tăng rất cao (khi đó, mặc dù nhà nước cắt giảm mức thuế đánh vào mặt hàng xăng dầu nhưng do giá tăng nên về cơ bản lượng thu cho ngân sách nhà nước vẫn giữ được mức tương đương như giai đoạn giá bình thường) do đó, ngân sách nhà nước không chịu sức ép và gánh nặng khi điều chỉnh giảm thuế đối với mặt hàng xăng dầu.

Xăng dầu cũng như các mặt hàng thiết yếu khác, đang được kinh doanh theo cơ chế thị trường, có sự quản lý của Nhà nước, để duy trì hoạt động kinh doanh, cung ứng xăng dầu liên tục cho thị trường, các doanh nghiệp cũng cần có động lực là lợi nhuận. Vì vậy, về lâu dài, để bảo đảm sự can thiệp của Nhà nước vào thị trường xăng dầu, Nhà nước cần xem xét chỉ đạo việc tăng nguồn lực về dự trữ quốc gia đối với mặt hàng xăng dầu để bình ổn thị trường khi cần thiết, giảm dần việc đưa ra những yêu cầu mang tính hành chính mệnh lệnh, bắt buộc (nhưng không có sự hỗ trợ về nguồn lực) đối với hoạt động kinh doanh xăng dầu để thực hiện mục tiêu bảo đảm nguồn cung xăng dầu và an ninh năng lượng của quốc gia.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

- Ngày 12 tháng 11 năm 2022, Bộ Công Thương đã có Công văn số 7197/BCT-TTTN, Công văn số 7198/BCT-TTTN gửi các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, tiếp đó ngày 15 tháng 11 năm 2022, Bộ Công Thương đã có Công văn số 7254/BCT-TTTN gửi các thương nhân đầu mối, thương nhân phân phối kinh doanh xăng dầu đề nghị rà soát, đề xuất nội dung sửa đổi, bổ sung các quy định về kinh doanh xăng dầu.

- Trên cở sở tổng hợp ý kiến đề xuất của các cơ quan, đơn vị có liên quan, ngày 24 tháng 11 năm 2022, Bộ Công Thương đã có Tờ trình số 795/TTr-BCT-m báo cáo Thủ tướng Chính phủ về đề nghị xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP.

- Ngày 01 tháng 12 năm 2022, Văn phòng Chính phủ có Công văn số 4326/VPCP-KTTH thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái về đề nghị xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01 tháng 11 năm 2021 và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu (sau đây gọi là Nghị định), theo đó, Bộ Công Thương được giao xây dựng Nghị định ***theo trình***

tự, thủ tục rút gọn theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, trình Chính phủ trong tháng 01 năm 2023, bảo đảm tiến độ, chất lượng.

- Ngày 01 tháng 12 năm 2022, Bộ Công Thương ban hành Quyết định số 2610/QĐ-BCT về việc thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP.

- Ngày 27 tháng 12 năm 2022, Bộ Công Thương đã tổ chức họp thành viên Ban soạn thảo, Tổ biên tập để thống nhất các nội dung xây dựng Nghị định và phân công nhiệm vụ các thành viên.

- Ngày 06 tháng 01 năm 2023, Bộ Công Thương đã gửi Dự thảo Nghị định để xin ý kiến của các Bộ, ngành và tổ chức, cá nhân có liên quan, đồng thời đăng tải toàn văn Dự thảo 2 Nghị định và Tờ trình trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử của Bộ Công Thương.

- Đến nay, Bộ Công Thương đã nhận được….ý kiến của các Bộ, ngành, địa phương và không nhận được ý kiến góp ý của các cá nhân, tổ chức thông qua Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử của Bộ Công Thương.

- Trên cơ sở các ý kiến của các Bộ, ngành và tổ chức, cá nhân, Bộ Công Thương đã hoàn chỉnh dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung, dự thảo Tờ trình và gửi Bộ Tư pháp thẩm định (Công văn số /BCT-TTTN ngày…/…/2023).

- Ngày … tháng 01 năm 2023, Hội đồng thẩm định đã tiến hành họp tại Trụ sở của Bộ Tư pháp để thẩm định Dự thảo Nghị định.

- Trên cơ sở kết quả thẩm định của Hội đồng thẩm định, Bộ Công Thương đã chỉnh lý dự thảo Nghị định và hoàn thiện Hồ sơ trình Chính phủ xem xét, ban hành.

IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH

1. Về Bố cục của Dự thảo Nghị định có 02 Điều:

Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 95/2021/NĐ-CP ngày 01 tháng 11 năm 2021 của Chính phủ (*gồm 06 khoản*).

Điều 2. Điều khoản thi hành (*gồm 02 khoản*).

2. Về những nội dung cơ bản của dự thảo Nghị định

- Sửa đổi, bổ sung Điều 8 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã được sửa đổi bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Nghị định số 95/2021/NĐ-CP quy định về trường hợp phải thu hồi Giấy phép kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu (Giấy xác nhận đủ điều kiện làm thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu) và bổ sung trường hợp phải đình chỉ hoạt động kinh doanh xăng dầu như sau:

"6. Bộ Công Thương có thẩm quyền thu hồi Giấy xác nhận đủ điều kiện làm thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu. Giấy xác nhận đủ điều kiện làm thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu bị thu hồi trong các trường hợp:

thương nhân không hoạt động kinh doanh xăng dầu trong thời gian một (01) Quý trở lên; thương nhân không thực hiện đủ tổng nguồn tối thiểu được Bộ Công Thương giao trong hai (02) năm liên tiếp; thương nhân bị phá sản theo quy định của pháp luật; thương nhân không đáp ứng đủ điều kiện theo quy định tại Điều 7 Nghị định này bị cơ quan chức năng phát hiện và xử phạt vi phạm hành chính đến lần thứ 3; thương nhân không dự trữ xăng dầu theo đúng quy định tại Điều 31 Nghị định này bị cơ quan chức năng phát hiện và xử phạt vi phạm hành chính đến lần thứ 3; thương nhân vi phạm nhiều lần quy định về bảo đảm chất lượng xăng dầu lưu thông trên thị trường tại Nghị định này và các trường hợp khác theo quy định của pháp luật."

"7. Bộ Công Thương có thẩm quyền đình chỉ hoạt động kinh doanh xăng dầu của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu trong các trường hợp sau: thương nhân bị các cơ quan chức năng điều tra, xử lý về các hành vi vi phạm chất lượng, mua bán xăng dầu không có nguồn gốc xuất xứ."

- Bổ sung Điều 9 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã được sửa đổi bổ sung tại khoản 8 Điều 1 Nghị định số 95/2021/NĐ-CP quy định về quyền và nghĩa vụ của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu như sau:

"22. Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu có trách nhiệm cập nhật, báo cáo thông tin, số liệu tại hệ thống cơ sở dữ liệu về quản lý và điều hành hoạt động kinh doanh xăng dầu quốc gia theo hướng dẫn của Bộ Công Thương."

- Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 15 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã được sửa đổi bổ sung tại khoản 12 Điều 1 Nghị định số 95/2021/NĐ-CP quy định về quyền và nghĩa vụ của thương nhân phân phối xăng dầu như sau:

"1. Được mua xăng dầu từ 03 đầu mối kinh doanh xăng dầu theo Hợp đồng mua bán xăng dầu."

"17. Thương nhân đầu phân phối xăng dầu có trách nhiệm cập nhật, báo cáo thông tin, số liệu tại hệ thống cơ sở dữ liệu về quản lý và điều hành hoạt động kinh doanh xăng dầu quốc gia theo hướng dẫn của Bộ Công Thương."

- Sửa đổi, bổ sung Điều 21 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP về quyền và nghĩa vụ của đại lý bán lẻ xăng dầu

"1. Được bán lẻ xăng dầu tại cửa hàng bán lẻ xăng dầu của mình trên cơ sở giá bán lẻ của các thương nhân đầu mối hoặc thương nhân phân phối xăng dầu cung cấp hàng nhưng không cao hơn giá bán lẻ do Nhà nước công bố.

Được kinh doanh xăng dầu theo hình thức là bên đại lý cho thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối và được hưởng thù lao đại lý.

2. Được ký hợp đồng làm đại lý bán lẻ xăng dầu với không quá ba (03) thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu. Nếu thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối đó không kinh doanh nhiên liệu sinh học, đại lý được ký thêm hợp đồng làm đại lý cho một (01) thương nhân phân phối xăng dầu hoặc một (01) thương nhân đầu mối khác chỉ để kinh doanh nhiên liệu sinh học.

3. Đại lý phải nằm trong hệ thống phân phối của các thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối và chịu sự kiểm soát của các thương nhân đó.

4. Chịu trách nhiệm về chất lượng, số lượng, giá xăng dầu niêm yết, bán ra theo quy định.

5. Thực hiện chế độ ghi chép chứng từ phù hợp với hình thức kinh doanh là đại lý theo quy định của Bộ Tài chính.

6. Tuân thủ các quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy và bảo vệ môi trường trong quá trình hoạt động kinh doanh.

7. Ngoài việc treo biển hiệu của thương nhân theo quy định hiện hành, nếu sử dụng tên thương mại, biểu tượng (lô gô), nhãn hiệu, chỉ dẫn thương mại của thương nhân đầu mối hoặc thương nhân phân phối xăng dầu, phải thực hiện bằng hợp đồng phù hợp với Luật Sở hữu trí tuệ.

8. Phải đăng ký thời gian bán hàng của cửa hàng bán lẻ xăng dầu thuộc sở hữu của thương nhân với Sở Công Thương địa phương nơi cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu cho cửa hàng đó.

9. Phải đăng ký hệ thống phân phối với Sở Công Thương địa phương nơi thương nhân có hệ thống phân phối.

Phải gửi thông tin hệ thống phân phối của mình cho bên giao đại lý là thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu để đăng ký hệ thống phân phối với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền.

10. Phải xây dựng, áp dụng và duy trì có hiệu lực hệ thống quản lý chất lượng."

- Sửa đổi, bổ sung Điều 23 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP về quyền và nghĩa vụ của đại lý bán lẻ xăng dầu

"1. Được bán lẻ xăng dầu tại cửa hàng bán lẻ xăng dầu của mình theo giá bán lẻ do các thương nhân nhượng quyền là thương nhân đầu mối hoặc thương nhân phân phối xăng dầu quy định.

2. Chỉ được ký hợp đồng làm thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu cho ba (03) thương nhân đầu mối hoặc thương nhân phân phối xăng dầu để bán xăng dầu qua cửa hàng bán lẻ xăng dầu thuộc sở hữu hoặc thuê. Nếu thương nhân đầu mối hoặc thương nhân phân phối xăng dầu đó không kinh doanh nhiên liệu sinh học, thương nhân nhận quyền được ký thêm hợp đồng làm thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu cho một (01) thương nhân đầu mối hoặc một (01) thương nhân phân phối xăng dầu khác chỉ để kinh doanh nhiên liệu sinh học.

3. Thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu phải nằm trong hệ thống phân phối và chịu sự kiểm soát của thương nhân đầu mối hoặc thương nhân phân phối xăng dầu.

4. Chịu trách nhiệm về chất lượng, số lượng, giá xăng dầu niêm yết, bán ra theo quy định.

5. Thực hiện chế độ ghi chép chứng từ phù hợp với hình thức kinh doanh là bên nhận quyền theo quy định của Bộ Tài chính.

6. Tuân thủ các quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy và bảo vệ môi trường trong quá trình hoạt động kinh doanh.

7. Ngoài việc treo biển hiệu của thương nhân theo quy định hiện hành, phải sử dụng tên thương mại, biểu tượng (lô gô), nhãn hiệu, chỉ dẫn thương mại

của thương nhân nhượng quyền, thực hiện bằng hợp đồng phù hợp với Luật Thương mại về nhượng quyền thương mại, Luật Sở hữu trí tuệ và các quy định khác của pháp luật.

8. Phải đăng ký thời gian bán hàng của cửa hàng bán lẻ xăng dầu thuộc sở hữu của thương nhân với Sở Công Thương địa phương nơi cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu cho cửa hàng đó.

9. Phải đăng ký hệ thống phân phối với Sở Công Thương địa phương nơi thương nhân có hệ thống phân phối.

Phải gửi thông tin hệ thống phân phối của mình cho bên nhượng quyền là thương nhân đầu mối hoặc thương nhân phân phối xăng dầu để đăng ký hệ thống phân phối với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền."

- Sửa đổi, bổ sung Điều 33 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã được sửa đổi bổ sung tại khoản 24 Điều 1 Nghị định số 95/2021/NĐ-CP như sau:

"1. Hàng năm, căn cứ nhu cầu xăng dầu của nền kinh tế quốc dân và nguồn xăng dầu sản xuất trong nước, Bộ Công Thương xác định nhu cầu định hướng về tổng nguồn xăng dầu của năm tiếp theo. Nhu cầu xăng dầu phục vụ cho quốc phòng được xác định riêng.

2. Trên cơ sở nhu cầu định hướng về tổng nguồn xăng dầu thực tế tiêu thụ nội địa của năm trước liền kề và đăng ký của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu, Bộ Công Thương giao tổng nguồn xăng dầu tối thiểu phục vụ tiêu thụ nội địa cả năm theo cơ cấu chủng loại và cơ cấu nguồn xăng dầu từ sản xuất trong nước và nguồn nhập khẩu cho từng thương nhân có Giấy xác nhận đủ điều kiện làm thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu.

3. Trong trường hợp cần thiết, nhằm bảo đảm nguồn cung, Bộ Công Thương quy định cụ thể tiến độ nhập khẩu hoặc mua xăng dầu trong nước để thương nhân đầu mối thực hiện.

4. Căn cứ nhu cầu thị trường, thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu quyết định tổng khối lượng xăng dầu kinh doanh các loại để tiêu thụ tại thị trường trong nước nhưng không thấp hơn mức tối thiểu được giao.

5. Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan kiểm tra, giám sát việc bảo đảm tổng nguồn xăng dầu tối thiểu của các thương nhân, bảo đảm đáp ứng nhu cầu của nền kinh tế và tiêu dùng của xã hội. Trong trường hợp cần thiết, Bộ Công Thương điều chỉnh mức tổng nguồn tối thiểu và cơ cấu nguồn đã giao cho các thương nhân."

- Sửa đổi, bổ sung Điều 38 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP được sửa đổi, bổ sung tại khoản 27 Điều 1 Nghị định số 95/2021/NĐ-CP đối với nội dung khoản 3 Điều 38 về thời gian điều hành giá xăng dầu như sau:

"3. Thời gian điều hành giá xăng dầu

Thời gian điều hành giá xăng dầu vào ngày Thứ Năm hàng tuần.

Trường hợp giá các mặt hàng xăng dầu có biến động tăng hoặc giảm từ 7% trở lên trong thời gian giữa 02 kỳ điều hành, Liên Bộ Công Thương – Tài chính thực hiện việc điều hành giá xăng dầu."

- Sửa đổi, bổ sung Điều 38a đã được bổ sung tại khoản 28 Điều 1 Nghị định số 95/2021/NĐ-CP về công thức giá cơ sở mặt hàng xăng dầu như sau: (đề

nghị Bộ Tài chính sửa đổi nội dung này theo phương án đề xuất lựa chọn của Bộ Công Thương tại Dự thảo Tờ trình về chi phí kinh doanh xăng dầu).

- Bãi bỏ quy định tại Mục 4 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP và khoản 13 Điều 1 Nghị định số 95/2021/NĐ-CP quy định về tổng đại lý kinh doanh xăng dầu.

……

V. NHỮNG VẤN ĐỀ XIN Ý KIẾN CHÍNH PHỦ

1. Về công thức giá và phương thức điều hành giá xăng dầu

Hiện nay, giá xăng dầu đang được điều hành theo hướng Nhà nước quy định công thức giá cơ sở đầy đủ và giá cơ sở này sẽ làm căn cứ để cơ quan nhà nước điều hành giá bán lẻ xăng dầu trong nước (nhà nước công bố mức giá điều hành như mức giá trần để các doanh nghiệp tự xác định giá bán lẻ xăng dầu trong hệ thống của doanh nghiệp không cao hơn mức giá bán lẻ nhà nước công bố). Việc quy định mức giá cơ sở theo một công thức cố định với các chi phí được tính dựa trên mức chi phí bình quân do các doanh nghiệp báo cáo theo hướng dẫn của Bộ Tài chính sẽ không bao giờ phản ánh đúng mức chi phí của từng doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu. Các chi phí này biến động liên tục theo thị trường, trong khi việc rà soát, tính toán của cơ quan nhà nước theo định kỳ nên thường sẽ không phản ánh được thực tế chi phí phát sinh doanh nghiệp phải bỏ ra (trong giai đoạn chi phí tăng cao liên tục, doanh nghiệp sẽ bị thua lỗ). Trong trường hợp các chi phí được cập nhật theo biến động của thị trường, khi chi phí được xác định theo mức bình quân sẽ luôn có một số doanh nghiệp có mức chi phí cao hơn mức chi phí bình quân và do đó sẽ bị lỗ so với mức chi phí được tính trong giá cơ sở (là giá trần được bán ra của doanh nghiệp) nên sẽ ảnh hưởng đến khả năng duy trì hoạt động kinh doanh và bảo đảm mức chiết khấu trong hệ thống phân phối.

Thời gian vừa qua, thị trường xăng dầu có nhiều biến động, nguồn cung xăng dầu cho thị trường có một số bất ổn, một trong những nguyên nhân là do các chi phí kinh doanh xăng dầu chưa được tính đúng, tính đủ trong cơ cấu giá cơ sở xăng dầu do Nhà nước điều hành dẫn đến doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu bị thua lỗ, không có động lực duy trì hoạt động kinh doanh.

Để khắc phục tình trạng trên, Thường trực Tổ biên tập đề xuất Bộ Tài chính phối hợp rà soát sửa đổi, bổ sung quy định về công thức giá cơ sở mặt hàng xăng dầu theo các phương án:

(i) Phương án 1: Tiếp tục điều hành giá xăng dầu theo quy định hiện hành và sửa đổi công thức giá cơ sở hiện hành theo hướng rà soát, bổ sung một số chi phí thực tế phát sinh của doanh nghiệp nhưng chưa được tính trong giá cơ sở hiện hành (như rà soát nội dung quy định về premium trong nước...), đồng thời, rà soát các quy định về phương thức xác định các chi phí, tần suất xác định chi phí… để bảo đảm tính đúng, tính đủ, kịp thời các chi phí trong giá cơ sở do Nhà nước công bố.

- Ưu điểm: Nhà nước tiếp tục quản lý chặt chẽ đối với giá xăng dầu bán trên thị trường, giá xăng dầu trên thị trường cơ bản thống nhất giữa các địa bàn.

- Nhược điểm: Khi các yếu tố cấu thành giá xăng dầu như chi phí kinh doanh có biến động bất thường, mặc dù việc rà soát, tính toán đã được quy định theo hướng kịp thời hơn nhưng mức chi phí cuối cùng trong công thức giá cơ sở vẫn là mức bình quân nên sẽ không phản ánh đúng chi phí thực tế doanh nghiệp phải chi ra, nhiều doanh nghiệp sẽ bị thiệt hại, không bảo đảm duy trì được hoạt động kinh doanh, gây bất ổn nguồn cung cục bộ.

(ii) Phương án 2: Sửa đổi công thức giá và phương pháp công bố giá cơ sở mặt hàng xăng dầu theo hướng Nhà nước chỉ công bố các yếu tố cấu thành giá gồm giá thế giới (giá Platt's), các loại thuế thu vào ngân sách Nhà nước, lợi nhuận định mức, mức trích lập, chi sử dụng Quỹ bình ổn giá (có quy định nguyên tắc vận hành của công cụ Quỹ bình ổn giá cụ thể) để định hướng cho việc tính và quyết định giá bán lẻ xăng dầu cụ thể của các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu. Các doanh nghiệp căn cứ các chi phí thực tế của mình (gồm các chi phí kinh doanh, chi phí vận chuyển, premium...) để tự xác định và công bố giá bán lẻ của doanh nghiệp mình, thực hiện kê khai giá khi thay đổi giá và báo cáo về Bộ Công Thương, Bộ Tài chính để giám sát (như đối với các mặt hàng bình ổn giá khác theo quy định tại Luật Giá).

- Ưu điểm: Bảo đảm các chi phí trong giá xăng dầu theo thực tế phát sinh đối với từng doanh nghiệp, hài hòa lợi ích giữa các chủ thể tham gia thị trường, hạn chế sự can thiệp của Nhà nước vào giá bán xăng dầu, đưa giá xăng dầu dần theo thị trường quyết định, hạn chế việc đầu cơ găm hàng, khuyến khích các doanh nghiệp tạo nguồn cung ổn định cho thị trường. Khi các doanh nghiệp đầu mối được tự quyết định các chi phí trong kinh doanh xăng dầu, vấn đề chiết khấu cho các doanh nghiệp thuộc hệ thống phân phối sẽ được giải quyết. Các doanh nghiệp đầu mối sẽ cân đối và duy trì chiết khấu trong hệ thống ở mức phù hợp với thực tế cung cầu xăng dầu trên thị trường từng giai đoạn và giúp thúc đẩy tính cạnh tranh.

- Nhược điểm: Có nhiều mức giá xăng dầu trên thị trường, khi người dân chưa quen với việc này sẽ có phản ứng đối với giá xăng dầu của các doanh nghiệp có chi phí cao; đối với những địa bàn không có nhiều doanh nghiệp cung cấp xăng dầu cho thị trường (mức độ cạnh tranh kém), quy định này sẽ không khuyến khích doanh nghiệp tiết giảm chi phí kinh doanh để giảm giá bán, giá xăng dầu. Đối với các địa bàn vùng sâu, vùng xa, do phát sinh chi phí cao, mức độ cạnh tranh thấp nên người dân tại các địa bàn này có thể phải mua xăng dầu với giá cao hơn các địa bàn khác.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 1**, theo đó Tiếp tục điều hành giá xăng dầu theo quy định hiện hành và sửa đổi công thức giá cơ sở hiện hành theo hướng rà soát, bổ sung một số chi phí thực tế phát sinh của doanh nghiệp nhưng chưa được tính trong giá cơ sở hiện hành (như rà soát nội dung quy định về premium trong nước...), đồng thời, rà soát các quy định về phương thức xác định các chi phí, tần suất xác định chi phí. (Đề nghị Bộ Tài chính xem xét, thống nhất phương án

và viết nội dung sửa đổi Nghị định để gửi Bộ Công Thương tổng hợp như đã phân công trong Ban Soạn thảo, Tổ Biên tập).

Lý do lựa chọn: tiếp tục có sự quản lý chặt chẽ đối với giá xăng dầu bán trên thị trường nhưng có sự điều chỉnh chi phí linh hoạt hơn, rà soát tính đủ các chi phí phát sinh của doanh nghiệp; giá xăng dầu trên thị trường cơ bản thống nhất giữa các địa bàn.

2. Về thời gian điều hành/công bố giá

Trước đây, theo quy định của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, thời gian điều hành giá xăng dầu giữa 02 kỳ điều hành là 15 ngày (trước đó theo quy định của Nghị định số 84/2009/NĐ-CP thời gian giữa 02 kỳ điều hành là 10 ngày). Theo quy định tại Nghị định số 95/2021/NĐ-CP, thời gian điều hành giá xăng dầu giữa 02 kỳ điều hành đã được sửa đổi giảm từ 15 ngày (theo Nghị định số 83/2014/NĐ-CP) xuống 10 ngày (cụ thể điều hành vào các ngày 01, 11, 21 hàng tháng). Việc rút ngắn thời gian điều hành nêu trên đã được điều chỉnh trên cơ sở ý kiến của các doanh nghiệp, Hiệp hội kinh doanh xăng dầu (những đơn vị trực tiếp liên quan và có kinh nghiệm nhiều trong việc mua bán xăng dầu trên thị trường). Khoảng thời gian 10 ngày được các doanh nghiệp nhận định là phù hợp với phương thức tính giá mua bán và nhập hàng của các doanh nghiệp, phù hợp với chu kỳ lấy giá để tính chỉ số giá tiêu dùng (CPI) của Tổng cục Thống kê..., giữ mức ổn định tương đối để thực hiện kế hoạch kinh doanh của doanh nghiệp cũng như mục tiêu bình ổn thị trường.

Theo quy định tại Nghị định số 95/2021/NĐ-CP, kỳ điều hành giá xăng dầu sẽ vào các ngày 01, 11, 21 hàng tháng tức là 10 ngày điều hành/lần, trường hợp giá xăng dầu có diễn biến bất thường ảnh hưởng đến kinh tế, xã hội và người dân, Bộ Công Thương báo cáo Thủ tướng quyết định thời điểm điều hành giá cho phù hợp. Như vậy, quy định hiện hành đã cho phép linh hoạt về kỳ điều hành giá xăng dầu. Thời gian vừa qua, trước diễn biến tăng liên tục của giá xăng dầu thế giới tại một số thời điểm, Bộ Công Thương đã kiến nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép điều hành sớm giá xăng dầu để giá xăng dầu trong nước bám sát diễn biến giá xăng dầu thế giới và tạo điều kiện cho các doanh nghiệp nhập khẩu cung ứng xăng dầu cho thị trường. Tuy nhiên, sau khi tham khảo ý kiến của một số Bộ, ngành, và đánh giá việc điều hành sớm trong một số giai đoạn (trước và sau Tết Nguyên đán, dịp nghỉ lễ 2/9...) sẽ ảnh hưởng đến đời sống, tâm lý người dân, doanh nghiệp sử dụng xăng dầu làm đầu vào cho sản xuất, kinh doanh và tác động lớn đến CPI cả nước... nên Chính phủ đã chỉ đạo Bộ Công Thương thực hiện điều hành giá xăng dầu theo đúng thời gian quy định tại Nghị định số 95/2022/NĐ-CP. Bên cạnh đó, qua đánh giá các đề xuất của doanh nghiệp về việc điều chỉnh thời gian của chu kỳ điều hành giá cho thấy, chỉ khi giá tăng, các doanh nghiệp mới nêu mạnh vấn đề rút ngắn thời gian điều hành giá nhưng khi giá giảm, các doanh nghiệp lại có xu hướng đề xuất kéo dài thời gian điều hành giá (có một số ý kiến của doanh nghiệp bán lẻ xăng dầu đề nghị thời gian điều hành giá nên quay lại quy định như trước đây là 15 ngày). Quan điểm của Liên Bộ Công Thương – Tài chính,

chu kỳ điều hành giá 10 ngày hiện vẫn cơ bản phù hợp và không phải là nguyên nhân của việc thiếu hụt nguồn cung xăng dầu thời gian vừa qua. Tuy nhiên, trên cơ sở ý kiến của một số đơn vị và chỉ đạo của Lãnh đạo Chính phủ, Thường trực Tổ biên tập đề xuất 03 phương án quy định về điều hành giá xăng dầu như sau:

(i) Phương án 1: Giữ nguyên quy định hiện hành về thời gian điều hành/công bố giá xăng dầu (thời gian điều hành là vào các ngày 1, 11, 21 hàng tháng), đồng thời khi cần thiết trong những giai đoạn thị trường có biến động lớn, Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo Liên Bộ Công Thương – Tài chính về thời gian điều hành giá xăng dầu cho phù hợp với diễn biến thị trường từng giai đoạn (nội dung này thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ theo quy định hiện hành).

- Ưu điểm: Không làm ảnh hưởng đến kế hoạch kinh doanh của các doanh nghiệp và phù hợp với những nội dung đã phân tích ở trên về cơ sở của việc sửa đổi và quy định tại Nghị định số 95/2021/NĐ-CP; có sự ổn định tương đối của giá xăng dầu để không ảnh hưởng đến công tác điều hành kinh tế vĩ mô của Chính phủ (do xăng dầu thuộc danh mục mặt hàng bình ổn giá theo quy định tại Luật Giá nên rất cần có sự ổn định).

- Nhược điểm: Chưa phù hợp với đề xuất của một số đơn vị có ý kiến rút ngắn thời gian điều hành giá nên khi giá xăng dầu thế giới vào giai đoạn tăng, các đơn vị này lại tiếp tục có kiến nghị (đề xuất này không phải là ý kiến của đa số các doanh nghiệp); mặc dù đây không phải là nguyên nhân của việc thiếu nguồn cung xăng dầu cục bộ thời gian qua nhưng trong trường hợp các nguyên nhân trực tiếp của những khó khăn về nguồn cung xăng dầu (việc tính đủ chi phí, hỗ trợ doanh nghiệp có đủ nguồn lực tài chính...) chưa được giải quyết dứt điểm, các đơn vị liên quan lại tiếp tục nêu vấn đề sửa đổi việc điều hành giá.

(ii) Phương án 2: Sửa đổi theo hướng rút ngắn thời gian điều hành/công bố giá xăng dầu xuống mức 7 ngày, quy định vào 1 ngày cụ thể là Thứ Năm hàng tuần. Trong giai đoạn giữa 02 kỳ điều hành, nếu giá cơ sở có biến động tăng trên 5%, Liên Bộ Công Thương – Tài chính sẽ thực hiện điều hành giá.

- Ưu điểm: Giá xăng dầu trong nước sẽ biến động gần hơn với biến động của giá xăng dầu thế giới. Khi giá tăng sẽ được sự ủng hộ của các doanh nghiệp.

- Nhược điểm: Do thời gian để thực hiện việc nhập khẩu xăng dầu từ nước ngoài về Việt Nam (từ lúc đặt hàng đến lúc hàng về đến cảng Việt Nam) thường cần khoảng 10-15 ngày nên khi thị trường có sự bất ổn theo xu hướng bất lợi cho doanh nghiệp, các doanh nghiệp sẽ tiếp tục có ý kiến về thời gian điều hành/công bố giá quá ngắn, ảnh hưởng đến kế hoạch kinh doanh của doanh nghiệp, doanh nghiệp khó đoán định được giá trong nước khi nhập khẩu xăng dầu (đặc biệt khi vào chu kỳ giá đi xuống, ví dụ có thể xảy ra sau khi xung đột giữa Nga và Ukraine kết thúc).

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 2**, theo đó thời gian giữa 02 kỳ điều hành/công bố giá được giảm từ 10 ngày xuống 07 ngày và quy định vào ngày thứ

Năm hàng tuần. Trong giai đoạn giữa 02 kỳ điều hành, nếu giá cơ sở có biến động tăng trên 5%, Liên Bộ Công Thương – Tài chính sẽ thực hiện điều hành giá.

Lý do chọn: nhằm bảo đảm giá xăng dầu bám sát hơn với diễn biến giá xăng dầu trên thị trường thế giới, việc điều hành sẽ được thực hiện kể cả vào ngày nghỉ lễ nhằm tránh những việc giá có biến động lớn trong những dịp nghỉ lễ, ảnh hưởng đến quyền lợi của người tiêu dùng hoặc doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu.

3. Về nội dung quy định mức chiết khấu tối thiểu trong kinh doanh xăng dầu

Trên thực tế, mức chiết khấu là mức giảm giá của đơn vị bán xăng dầu cho đơn vị mua xăng dầu so với giá bán lẻ xăng dầu. Nhà nước chỉ quản lý và điều hành giá bán lẻ mặt hàng xăng dầu (để bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng và điều hành kinh tế vĩ mô), không điều chỉnh mức chiết khấu trong kinh doanh xăng dầu. Điều này là phù hợp với thực tế do giá bán lẻ xăng dầu đã được Nhà nước điều hành và quy định mức giá trần nên mức chiết khấu là yếu tố để phản ánh tính thị trường, đồng thời, là yếu tố được điều chỉnh linh hoạt giúp các doanh nghiệp điều hành hoạt động kinh doanh phù hợp với biến động cung cầu, giá cả xăng dầu trên thị trường thế giới và trong nước. Khi giá bán lẻ xăng dầu chưa được phản ánh đủ các chi phí phát sinh của doanh nghiệp từ đầu nguồn, các doanh nghiệp đầu mối cũng không thể cắt chiết khấu thỏa đáng cho các khách hàng mua buôn được. Nếu có quy định về mức chiết khấu cụ thể cho các đại lý sẽ cần bổ sung thêm một yếu tố chi phí trong phần chi phí kinh doanh được tính trong giá cơ sở, có thể làm tăng giá cơ sở mặt hàng xăng dầu. Bên cạnh đó, thị trường bán buôn xăng dầu trong nước hiện đã tương đối cạnh tranh với sự tham gia của ngày càng nhiều chủ thể kinh doanh xăng dầu, Nhà nước không nên can thiệp sâu vào những thỏa thuận dân sự, phù hợp với quy định của pháp luật giữa các doanh nghiệp, giúp lĩnh vực kinh doanh xăng dầu phát triển theo định hướng kinh tế thị trường. Tuy nhiên, do cũng có các ý kiến của một số đơn vị về vấn đề này, trên cơ sở các nội dung phân tích trên, Thường trực Tổ biên tập đề xuất:

(i) Phương án 1: Không quy định cụ thể mức chiết khấu trong kinh doanh xăng dầu để các doanh nghiệp chủ động đàm phán với nhau cho phù hợp và linh hoạt với biến động cung cầu của thị trường trong từng giai đoạn.

- Ưu điểm: Bảo đảm sự chủ động trong mối quan hệ kinh tế giữa các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu trên thị trường; không làm tăng giá cơ sở mặt hàng xăng dầu ảnh hưởng đến quyền lợi của người tiêu dùng.

- Nhược điểm: Khi kinh doanh gặp khó khăn, các đại lý sẽ tiếp tục kiến nghị về quyền lợi của họ (bất chấp việc các đơn vị cấp hàng đang bị lỗ).

(ii) Phương án 2: Quy định mức chiết khấu cố định hoặc tối thiểu trong kinh doanh xăng dầu.

- Ưu điểm: Bảo đảm lợi ích và được sự ủng hộ của các đại lý bán lẻ xăng dầu, là căn cứ để các đại lý bán lẻ xăng dầu yêu cầu các đơn vị cấp hàng duy trì chiết khấu cho khâu bán lẻ.

- Nhược điểm: Để hài hòa lợi ích của các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu, phải đưa mức chiết khấu cho từng khâu của hệ thống phân phối xăng dầu sẽ tạo ra sự cứng nhắc trong quan hệ mua bán xăng dầu giữa các doanh nghiệp. Bên cạnh đó, để bảo đảm giá cơ sở mặt hàng xăng dầu phản ánh đủ các chi phí phát sinh cần đưa mức chiết khấu cố định hoặc tối thiểu này vào chi phí kinh doanh trong cơ cấu giá cơ sở mặt hàng xăng dầu, việc này làm tăng giá xăng dầu, ảnh hưởng đến quyền lợi của người tiêu dùng xăng dầu. Khi hoạt động kinh doanh xăng dầu gặp khó khăn, không có sự chia sẻ giữa các khâu trong hệ thống phân phối xăng dầu, các khó khăn sẽ được dồn hết đến doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu và do đó ảnh hưởng đến tổng thể nguồn cung xăng dầu trong nước.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 1**, không quy định mức chiết khấu tối thiểu.

Lý do: để các doanh nghiệp tự quyết định và điều chỉnh linh hoạt nhằm bảo đảm hài hòa lợi ích trong từng giai đoạn, phù hợp với cung cầu xăng dầu trên thị trường trong từng thời điểm, có sự chia sẻ khó khăn giữa các đại lý với các đơn vị cấp xăng dầu. Trường hợp nhằm bảo đảm lợi ích của các cửa hàng bán lẻ, khi ký kết hợp đồng đại lý (nhượng quyền thương mại) các đại lý cần đưa ra điều khoản về mức chiết khấu tối thiểu với đơn vị cấp hàng.

4. Về nội dung cho phép các đại lý bán lẻ xăng dầu được lấy từ nhiều nguồn

Theo quy định tại Luật Thương mại, đại lý là đơn vị được bên giao đại lý giao hàng để bán theo giá của đơn vị giao đại lý và hưởng hoa hồng; bên giao đại lý phải chịu trách nhiệm về chất lượng, giá bán hàng hóa tại các đại lý. Mặt hàng xăng, dầu là hàng hóa ở thể lỏng, được chứa đựng chung tại bồn, bể, nên nếu cho phép đại lý bán lẻ xăng dầu lấy hàng từ nhiều nguồn, cơ quan quản lý nhà nước sẽ không kiểm soát và nắm được đầu mối chịu trách nhiệm về chất lượng, giá xăng dầu bán cho người tiêu dùng và không bảo đảm sự thống với quy định nêu trên của Luật Thương mại. Do đó, theo quy định hiện hành, đại lý bán lẻ xăng dầu chỉ được lấy từ một nguồn (nội dung này hiện được quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP và Nghị định số 95/2021/NĐ- CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP). Trong cùng một thời điểm, đại lý bán lẻ xăng dầu chỉ được lấy từ 01 nguồn để bảo đảm kiểm soát được nguồn gốc, chất lượng, giá bán xăng dầu đến người tiêu dùng. Đồng thời, trên thị trường có rất nhiều đơn vị cung ứng xăng dầu (các thương nhân đầu mối, thương nhân phân phối với việc cung ứng khá cạnh tranh) nên đại lý bán lẻ xăng dầu có thể lựa chọn, thay đổi đơn vị cung cấp có uy tín để hợp tác kinh doanh lâu dài. Trường hợp cho phép đại lý lấy từ nhiều nguồn, khi có tình trạng khó khăn về nguồn cung như thời gian vừa qua có thể xảy ra tình trạng không đơn vị nào chịu trách nhiệm về việc cung cấp xăng dầu cho các cửa hàng bán lẻ của đại

lý (tương tự như đối với các thương nhân phân phối hiện nay). Ngoài ra, khi các đại lý lấy từ nhiều nguồn với mức giá khác nhau, theo quy định, đại lý không có quyền quyết định giá bán nên sẽ không biết bán theo giá của đơn vị nào. Tuy nhiên, theo kiến nghị của một số đơn vị, Thường trực Tổ biên tập xin đưa ra các phương án sửa đổi và phân tích ưu nhược điểm như sau:

(i) Phương án 1: Giữ nguyên quy định hiện hành về quyền của đại lý bán lẻ xăng dầu.

- Ưu điểm: Phù hợp với quy định của Luật Thương mại, giúp kiểm soát được chất lượng, giá bán xăng dầu đến người tiêu dùng; khi nguồn cung xăng dầu gặp khó khăn, có đơn vị chịu trách nhiệm về việc cung cấp xăng dầu cho đại lý để cơ quan nhà nước có thẩm quyền chỉ đạo, xử lý.

- Nhược điểm: Trong cùng một thời điểm, đại lý không được lựa chọn nhiều nguồn cung cấp xăng dầu (các đại lý có thể lựa chọn đơn vị cung cấp xăng dầu khác khi đã thanh lý hợp đồng với đơn vị cung cấp cũ).

(ii) Phương án 2: Sửa đổi quy định về quyền của đại lý kinh doanh xăng dầu theo hướng cho phép đại lý kinh doanh xăng dầu được lấy từ nhiều nguồn (và có thể giới hạn từ 2-3 nguồn).

- Ưu điểm: Đa dạng nguồn cung cấp xăng dầu cho đại lý, tăng vị thế cho đại lý trong quá trình đàm phán mua hàng.

- Nhược điểm: Quy định không phù hợp với Luật Thương mại, khó kiểm soát được nguồn gốc, chất lượng, giá bán xăng dầu cho người tiêu dùng; khi nguồn cung xăng dầu gặp khó khăn, sẽ không có đơn vị đứng ra chịu trách nhiệm về nguồn cung cấp xăng dầu cho đại lý.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 2**, sửa đổi quy định về quyền của đại lý kinh doanh xăng dầu theo hướng cho phép đại lý kinh doanh xăng dầu được lấy từ nhiều nguồn.

Lý do: Nhằm dạng nguồn cung cấp xăng dầu cho đại lý, tăng vị thế cho đại lý trong quá trình đàm phán mua hàng.

5. Về quyền nghĩa vụ của thương nhân phân phối và tổng đại lý kinh doanh xăng dầu

Hiện cả nước chỉ có 38 doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu, trong đó 04 doanh nghiệp chỉ kinh doanh nhiên liệu hàng không tại các sân bay. Hệ thống bán lẻ xăng dầu hiện có khoảng gần 17.000 cửa hàng phân bố khắp các vùng miền trên cả nước. Việc hình thành loại hình thương nhân phân phối xăng dầu với các điều kiện theo quy định tại Nghị định 83/2014/NĐ-CP và Nghị định số 95/2021/NĐ-CP về phương tiện vận tải, kho chứa xăng dầu, phòng kiểm nghiệm xăng dầu, hệ thống cửa hàng trực thuộc và đại lý... với quyền về nguồn hàng linh hoạt hơn đại lý bán lẻ xăng dầu đã hỗ trợ cho 34 thương nhân đầu mối phân bổ nguồn hàng đến các vùng miền trên cả nước, góp phần cung ứng tốt hơn xăng dầu cho tiêu dùng ở mọi miền đất nước. Tuy nhiên, cũng do sự linh hoạt về

nguồn hàng nên các thương nhân phân phối đã không được các doanh nghiệp đầu mối có trách nhiệm trong việc duy trì, bảo đảm nguồn hàng cung cấp khi nguồn cung xăng dầu trên thị trường gặp khó khăn. Từ phân tích trên, Thường trực Tổ biên tập đề xuất phương án sửa đổi về quyền và nghĩa vụ của thương nhân phân phối theo hướng:

(i) Phương án 1: Giữ nguyên quy định như hiện hành về quyền của thương nhân phân phối xăng dầu.

- Ưu điểm: Bảo đảm sự linh hoạt cho thương nhân phân phối để có điều kiện phát triển, lớn mạnh dần, tăng khả năng cung ứng xăng dầu cho thị trường.

- Nhược điểm: Khi nguồn cung gặp khó khăn, các đơn vị cấp hàng sẽ không chịu trách nhiệm về việc cung ứng nguồn hàng cho thương nhân phân phối.

(ii) Phương án 2: Sửa đổi quyền của thương nhân phân phối không được mua hàng của thương nhân phân phối khác, chỉ được mua hàng từ đầu mối.

- Ưu điểm: Vẫn bảo đảm sự linh hoạt của thương nhân phân phối nhưng giảm được một đối tượng cung cấp hàng là đơn vị không chủ động được nguồn cung (từ nhập khẩu, hoặc mua từ các nhà máy) góp phần giảm thiểu rủi ro về đứt gãy nguồn cung liên tục cho thị trường.

- Nhược điểm: Thương nhân phân phối được lấy từ nhiều thương nhân đầu mối nên vẫn có những rủi ro về trách nhiệm cấp hàng cho thương nhân phân phối khi nguồn cung gặp khó khăn.

(iii) Phương án 3: Sửa đổi quy định về quyền của thương nhân phân phối theo hướng quy định thương nhân phân phối chỉ được lấy tối đa từ 03 thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu, không được lấy từ thương nhân phân phối xăng dầu khác và bổ sung nghĩa vụ đối với thương nhân phân phối xăng dầu về việc phải cập nhật thông tin dữ liệu vào phần mềm quản lý xăng dầu theo hướng dẫn của Bộ Công Thương.

- Ưu điểm: Tăng trách nhiệm của các đơn vị cấp hàng cho thương nhân phân phối khi nguồn hàng gặp khó khăn.

- Nhược điểm: Giảm sự linh hoạt của thương nhân phân phối trong việc tìm kiếm nguồn hàng, nhất là trong trường hợp địa bàn kinh doanh của thương nhân phân phối rộng.

Bộ Công Thương chọn **phương án 3**, theo đó thương nhân phân phối chỉ được mua hàng từ tối đa 03 thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu, không được lấy từ thương nhân phân phối xăng dầu khác.

Lý do lựa chọn: nhằm kiểm soát tốt hơn số lượng đơn vị cấp hàng cho hệ thống của thương nhân phân phối nhưng vẫn bảo đảm sự linh hoạt cho thương nhân phân phối, nhất là những thương nhân phân phối có địa bàn kinh doanh rộng khắp trên cả nước có thể lựa chọn lấy hàng của 03 đơn vị cung cấp hàng tại 03 miền đất nước.

Đối với tổng đại lý kinh doanh xăng dầu: xem xét loại bỏ bớt khâu trung gian trong hệ thống phân phối xăng dầu, theo đó, qua rà soát cho thấy, trong các chủ thể tham gia kinh doanh xăng dầu hiện nay, vai trò của tổng đại lý kinh doanh xăng dầu không nhiều và tạo ra thêm một nấc trung gian nên thời gian tới Bộ Công Thương đề xuất xem xét bỏ loại hình thương nhân là tổng đại lý kinh doanh xăng dầu trong hệ thống phân phối xăng dầu.

6. Về quyền và nghĩa vụ của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu

Theo quy định hiện hành, các quyền và nghĩa vụ của thương nhân đầu mối tại các Nghị định cơ bản đã đáp ứng yêu cầu tổ chức hoạt động kinh doanh bình thường của thương nhân đầu mối và công tác quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu. Tuy nhiên, giai đoạn vừa qua cho thấy, khi các doanh nghiệp gặp khó khăn (kinh doanh thua lỗ liên tục), một số thương nhân đầu mối đã kiến nghị về việc Nhà nước đưa ra yêu cầu về nghĩa vụ của thương nhân như việc duy trì nguồn cung liên tục cho thị trường hoặc duy trì dự trữ lưu thông bắt buộc, Nhà nước cần có cơ chế hỗ trợ để bảo đảm việc thực hiện được các nghĩa vụ nêu trên của doanh nghiệp theo hướng bố trí nguồn ngân sách nhà nước dự phòng để sử dụng trong các tình huống khẩn cấp nhằm cung cấp nguồn vốn không lãi suất cho các doanh nghiệp khi cần thiết phải bổ sung nguồn cung (cao hơn mức tổng nguồn đã được phân giao) và cung ứng cho thị trường theo chỉ đạo của cơ quan có thẩm quyền (Chính phủ hoặc Bộ Công Thương); xem xét có phương án hỗ trợ về chi phí tài chính, lưu kho cho việc dự trữ lưu thông bắt buộc của doanh nghiệp để bảo đảm quyền lợi của doanh nghiệp (khi dữ trữ của Nhà nước còn hạn chế). Từ phân tích trên, Thường trực Tổ biên tập đề xuất một số phương án như sau:

(i) Phương án 1: Giữ nguyên các quy định như hiện hành về quyền của thương nhân đầu mối và bổ sung nghĩa vụ đối với thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu về việc phải cập nhật thông tin dữ liệu vào phần mềm quản lý xăng dầu theo hướng dẫn của Bộ Công Thương.

- Ưu điểm: Không phát sinh chi phí của Nhà nước trong việc khuyến khích và hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu bảo đảm nguồn cung xăng dầu cho thị trường.

- Nhược điểm: Khi kinh doanh xăng dầu khó khăn, doanh nghiệp không được hỗ trợ để thực hiện các nghĩa vụ cung cấp hàng cho thị trường. Vì vậy, ảnh hưởng đến tổng thể nguồn cung xăng dầu trong nước.

(ii) Phương án 2: Bổ sung quy định về nghĩa vụ của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu phải bảo đảm nguồn cung xăng dầu liên tục cho thị trường (kể cả trường hợp vượt mức tổng nguồn đã được phân giao), đồng thời có quy định về biện pháp hỗ trợ tài chính (cấp vốn vay không lãi suất hoặc hỗ trợ lãi suất vay) để doanh nghiệp thực hiện nghĩa vụ này theo chỉ đạo của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền. Xem xét có phương án quy định về việc tính chi phí duy trì dự trữ lưu thông bắt buộc của doanh nghiệp vào chi phí tính giá cơ sở mặt hàng

xăng dầu hoặc Nhà nước có chính sách hỗ trợ từ ngân sách theo định mức (có thể tính theo mức chi phí dự trữ quốc gia) đối với khoản chi phí này.

- Ưu điểm: Tăng trách nhiệm của Nhà nước và doanh nghiệp trong việc bảo đảm nguồn cung xăng dầu cho thị trường.

- Nhược điểm: Nhà nước phải bố trí nguồn ngân sách để hỗ trợ doanh nghiệp bảo đảm nguồn cung xăng dầu cho thị trường.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 1**, theo đó tiếp tục quy định về quyền và nghĩa vụ của thương nhân đầu mối như hiện hành và bổ sung nghĩa vụ đối với thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu về việc phải cập nhật thông tin dữ liệu vào phần mềm quản lý xăng dầu theo hướng dẫn của Bộ Công Thương.

Lý do lựa chọn: các quyền và nghĩa vụ hiện tại theo quy định đã là tương đối đủ với thương nhân đầu mối trong bối cảnh ngân sách nhà nước còn hạn hẹp, phải chi cho nhiều mục tiêu khác, chỉ bổ sung nội dung về nghĩa vụ cập nhật thông tin trên phần mềm theo phương thức quản lý mới của Bộ Công Thương về ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý mặt hàng xăng dầu. Trường hợp cần có vai trò của Nhà nước trong việc bảo đảm nguồn cung xăng dầu và an ninh năng lượng, Nhà nước cần có định hướng tăng năng lực dự trữ quốc gia về xăng dầu.

7. Về ý kiến đề nghị giao một đầu mối quản lý đối với mặt hàng xăng dầu (Bộ Công Thương)

Theo chức năng nhiệm vụ được giao tại các Luật và Nghị định liên quan đến công tác quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu gồm:

- Quản lý nhà nước về xăng dầu trong lĩnh vực giá:

Theo quy định tại Luật Giá, Bộ Tài chính chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện chức năng quản lý nhà nước trong lĩnh vực giá (Điều 8 Luật Giá).

Theo quy định tại Nghị định số 87/2017/NĐ-CP ngày 26 tháng 7 năm 2017 về việc quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tài chính, Bộ Tài chính chủ trì thực hiện các nhiệm vụ và quyền hạn trong công tác quản lý nhà nước về lĩnh vực giá (Khoản 17 Điều 2). Theo đó, Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành quy định về cơ chế quản lý giá hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá; kiểm tra các yếu tố hình thành giá đối với hàng hóa, dịch vụ thuộc thẩm quyền theo quy định của pháp luật; xây dựng, trình cấp có thẩm quyền quyết định giá hàng hóa, dịch vụ thuộc danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá; quy định phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ để các bộ, ngành, địa phương, các tổ chức sản xuất, kinh doanh lập phương án giá và làm cơ sở thẩm định các phương án giá, kiểm tra các yếu tố hình thành giá; phối hợp với các bộ, ngành hướng dẫn phương pháp định giá đối với các hàng hóa, dịch vụ thuộc thẩm quyền quyết định của các bộ, ngành; xây dựng, trình cấp có thẩm quyền điều chỉnh danh mục hàng hóa, dịch vụ thực hiện bình ổn giá; danh mục mặt hàng được lập quỹ bình ổn giá và danh mục hàng

hóa, dịch vụ thực hiện kê khai giá; xây dựng, trình Chính phủ quyết định chủ trương và biện pháp bình ổn giá; hướng dẫn và tổ chức thực hiện các biện pháp bình ổn giá theo quy định của pháp luật; thống nhất quản lý, chỉ đạo, kiểm tra và chịu trách nhiệm đối với quản lý quỹ dự trữ nhà nước và các quỹ tài chính nhà nước ngoài ngân sách theo quy định của pháp luật…

- Quản lý nhà nước về xăng dầu trong lĩnh vực chất lượng, đo lường:

Theo quy định tại Luật quản lý chất lượng hàng hóa, Bộ Khoa học và công nghệ chủ trì thực hiện việc xây dựng, ban hành hoặc trình Chính phủ ban hành và tổ chức thực hiện chính sách, chiến lược, 2 kế hoạch và văn bản quy phạm pháp luật về chất lượng sản phẩm, hàng hóa; thực hiện quản lý nhà nước về chất lượng sản phẩm trong sản xuất theo phân công; tổ chức và chỉ đạo hoạt động quản lý nhà nước về chất lượng hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, lưu thông trên thị trường, trong quá trình sử dụng liên quan đến an toàn bức xạ, an toàn hạt nhân, thiết bị đo lường và hàng hóa khác trừ hàng hóa thuộc trách nhiệm của các Bộ quản lý ngành, lĩnh vực quy định tại khoản 2 Điều 70 của Luật này…

Theo quy định tại Nghị định số 95/2017/NĐ-CP ngày 16 tháng 8 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức của Bộ Khoa học và công nghệ, Bộ Khoa học và công nghệ quản lý nhà nước về lĩnh vực tiêu chuẩn, đo lường, chất lượng; Chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành có liên quan tổ chức quản lý nhà nước về chất lượng sản phẩm, hàng hóa trong sản xuất, hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, lưu thông trên thị trường và trong quá trình sử dụng theo quy định của pháp luật…

- Quản lý nhà nước về xăng dầu trong lĩnh vực phòng cháy chữa cháy

Theo quy định tại Luật Phòng cháy chữa cháy, Bộ Công an chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về phòng cháy và chữa cháy…

- Quản lý nhà nước về xăng dầu trong việc bảo đảm nguồn cung, lưu thông hàng hóa.

Theo quy định tại Nghị định số 98/2017/NĐ-CP ngày 18 tháng 8 năm 2017 của Chính phủ quy định chức năng nhiệm vụ, cơ cấu tổ chức của Bộ Công Thương, Bộ Công Thương có trách nhiệm tổ chức thực hiện cơ chế, chính sách về phát triển thương mại và bảo đảm cân đối cung cầu hàng hóa, các mặt hàng thiết yếu cho miền núi, hải đảo, vùng sâu, vùng xa, vùng biên giới và đồng bào dân tộc theo quy định của pháp luật; về phương thức giao dịch và loại hình kinh doanh thương mại theo quy định của pháp luật; chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành chỉ đạo, điều tiết lưu thông hàng hóa; chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính điều hành giá đối với một số mặt hàng theo quy định của pháp luật.

- Ngoài ra, liên quan đến lĩnh vực hải quan thuộc chức năng nhiệm vụ của Bộ Tài chính; lĩnh vực bảo vệ môi trường do Bộ Tài nguyên môi trường quản lý; vấn đề kiểm soát buôn lậu thuộc chức năng nhiệm vụ của Ban chỉ đạo quốc gia chống buôn lậu, gian lận thương mại và hàng giả (Ban chỉ đạo389)…

Như vậy, mặt hàng xăng dầu hiện chịu sự quản lý và điều chỉnh của nhiều văn bản quy phạm pháp luật và nhiều bộ, ngành khác nhau. Do đó, theo ý kiến của Bộ Công Thương, việc quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu cần có sự tham gia, phối hợp của các bộ, ngành chức năng theo từng lĩnh vực quản lý. Trên cơ sở nội dung phân tích nêu trên, Thường trực Tổ biên tập đề xuất phương án sửa đổi, bổ sung nội dung này như sau:

(i) Phương án 1: Giữ nguyên các quy định hiện hành về chức năng nhiệm vụ của các Bộ, ngành trong phân công công tác quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu. Tuy nhiên, làm rõ hơn thẩm quyền, trách nhiệm của các Bộ, ngành liên quan và bổ sung nội dung: "Thời gian điều chỉnh chi phí định mức rút xuống còn 01 Quý/lần. Nếu trong Quý có biến động tăng, giảm từ 5% trở lên thì cho phép điều chỉnh ngay".

- Ưu điểm: Việc phân công phối hợp đã được thực hiện từ nhiều năm và phù hợp với chuyên môn nghiệp vụ, chức năng, nhiệm vụ của từng Bộ, ngành; Trong công tác điều hành giá xăng dầu, Bộ Tài chính rà soát và hướng dẫn việc xác định các chi phí để công bố cho Bộ Công Thương tính toán giá cơ sở mặt hàng xăng dầu nhằm bảo đảm có sự giám sát, kiểm tra các chi phí một cách chính xác, khách quan, minh bạch, đúng chuyên môn nghiệp vụ.

- Nhược điểm: Khi có vấn đề phát sinh cần có sự phối hợp giữa các Bộ, ngành để cùng xử lý.

(ii) Phương án 2: Đối với nội dung điều hành giá xăng dầu và rà soát, hướng dẫn, tính toán các chi phí kinh doanh xăng dầu đưa về một đầu mối là Bộ Tài chính thực hiện theo đúng chuyên môn nghiệp vụ và chức năng nhiệm vụ được giao. Các Bộ, ngành khác theo chức năng nhiệm vụ được giao, thực hiện công tác quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu theo quy định.

- Ưu điểm: Bảo đảm việc phân công công tác quản lý nhà nước về xăng dầu thực hiện theo đúng chức năng nhiệm vụ của các Bộ, ngành. Bộ Tài chính có chuyên môn nghiệp vụ về lĩnh vực tài chính sẽ thực hiện chính xác công tác tính toán, hướng dẫn và công bố giá điều hành đối với mặt hàng xăng dầu.

- Nhược điểm: Việc điều hành giá xăng dầu tách xa việc điều hành cung cầu xăng dầu nên sẽ có những bất ổn khi lợi ích giữa các chủ thể trên thị trường xăng dầu không được hài hòa; không có sự độc lập khách quan trong việc xác định, phản ánh các chi phí kinh doanh xăng dầu để bảo đảm tính công khai, minh bạch, chính xác trong giá cơ sở mặt hàng xăng dầu.

iii) Phương án 3: Đối với nội dung điều hành giá xăng dầu và rà soát, hướng dẫn, tính toán các chi phí kinh doanh xăng dầu đưa về một đầu mối là Bộ Công Thương thực hiện. Các Bộ, ngành khác theo chức năng nhiệm vụ được giao, thực hiện công tác quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu theo quy định.

- Ưu điểm: Có thể thống nhất đầu mối quản lý về giá và cung cầu mặt hàng xăng dầu về 01 cơ quan.

- Nhược điểm: Không bảo đảm sự phù hợp, thống nhất trong việc phân công, thực hiện nhiệm vụ theo chuyên môn, nghiệp vụ giữa các Bộ, Ngành hiện nay; dẫn

tới sự chồng chéo trong việc thực hiện chức năng, nhiệm vụ giữa các Bộ, Ngành; đồng thời có thể làm phát sinh thêm tổ chức bộ máy, biên chế để thực hiện nhiệm vụ.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 1**, theo đó giữ nguyên các quy định hiện hành về chức năng nhiệm vụ của các Bộ, ngành trong phân công công tác quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu. Tuy nhiên, làm rõ hơn thẩm quyền, trách nhiệm của các Bộ, ngành liên quan và bổ sung nội dung: "Thời gian điều chỉnh chi phí định mức rút xuống còn 01 Quý/lần. Nếu trong Quý có biến động tăng, giảm từ 5% trở lên thì cho phép điều chỉnh ngay".

Lý do lựa chọn: phù hợp với chức năng nhiệm vụ của các Bộ đang được Chính phủ phân công, đồng thời nhằm bảo đảm có sự tính toán, giám sát, kiểm tra các chi phí một cách chính xác, khách quan, minh bạch, đúng chuyên môn nghiệp vụ từ Bộ Tài chính.

8. Về quản lý và sử dụng Quỹ Bình ổn giá xăng dầu

Quỹ Bình ổn giá xăng dầu là Quỹ tài chính không nằm trong cân đối ngân sách nhà nước, toàn bộ nguồn trích lập, chi sử dụng Quỹ bình ổn giá xăng dầu để tham gia điều tiết, hỗ trợ cho mục tiêu bình ổn giá xăng dầu trong nước. Quỹ bình ổn giá xăng dầu hoạt động không vì mục tiêu lợi nhuận, không phát sinh cơ chế quản lý tập trung và không phát sinh tổ chức bộ máy, không có cơ chế tài chính riêng.

Có một số ý kiến cho rằng nên bỏ Quỹ bình ổn giá xăng dầu vì không hiệu quả. Theo ý kiến của Bộ Công Thương, do Quỹ bình ổn giá xăng dầu là công cụ linh hoạt duy nhất để Nhà nước có thể điều hành mức tăng giảm giá xăng dầu trong từng kỳ điều hành giá. Nếu bỏ Quỹ bình ổn giá sẽ đồng nghĩa với việc bỏ điều hành giá xăng dầu. Thời gian qua, Quỹ BOG xăng dầu đã được Liên Bộ Công Thương – Tài chính sử dụng nhất quán cho mục tiêu bình ổn giá xăng dầu theo đúng quy định của pháp luật. Việc sử dụng Quỹ bình ổn giá xăng dầu đã phát huy tác dụng tích cực và hiệu quả trong việc tạo nên một "bước đệm" nhằm góp phần bình ổn giá (giữ ổn định hoặc giảm mức tăng) trong trường hợp cần thiết, linh hoạt trong việc bình ổn giá nhằm ổn định giá xăng dầu trong một thời kỳ hoặc không cho giá xăng dầu trong nước tăng quá mạnh, góp phần kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, duy trì tăng trưởng và ổn định an sinh xã hội.

Từ những nội dung phân tích nêu trên Thường trực Tổ biên tập đề xuất phương án quy định đối với Quỹ bình ổn giá xăng dầu như sau:

(i) Phương án 1: Giữ nguyên quy định về quản lý Quỹ bình ổn giá hiện hành.

- Ưu điểm: Nhà nước duy trì được một công cụ điều hành giá khá linh hoạt, không phát sinh chi ngân sách và bộ máy vận hành, bảo đảm can thiệp bình ổn giá xăng dầu một cách hiệu quả, góp phần kiểm soát lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô. Quỹ bình ổn giá được hình thành dựa trên mức ứng trước trong giá xăng dầu khi giá thấp để bù vào giá khi giá xăng dầu tăng cao nhằm hạn chế biên độ biến động của giá xăng dầu trong một giai đoạn nhất định, phù hợp với mục tiêu điều hành kinh tế vĩ mô chung của Chính phủ trong từng thời kỳ, hạn chế mức tác động tâm lý đến thị trường các mặt hàng khác.

- Nhược điểm: Do Quỹ bình ổn giá được hình thành dựa trên mức ứng trước trong giá xăng dầu khi giá thấp để bù vào giá khi giá xăng dầu tăng cao nên khi giá thế giới giảm, giá xăng dầu trong nước cũng được điều chỉnh giảm nhưng mức giảm không tương ứng (một phần giảm đã được trích vào Quỹ bình ổn giá) dẫn đến những thắc mắc từ phía người tiêu dùng. Trường hợp số dư Quỹ bình ổn âm, doanh nghiệp phải vay vốn để bù đắp, ngân hàng thương mại không có cơ chế tín dụng riêng hỗ trợ doanh nghiệp, gây thiệt hại cho doanh nghiệp.

(ii) Phương án 2: Tiếp tục giữ công cụ Quỹ bình ổn giá xăng dầu để điều hành giá xăng dầu, tuy nhiên có sửa đổi theo hướng quy định nguyên tắc sử dụng công cụ Quỹ bình ổn giá cụ thể (như đề xuất tại phương án 2, mục 1 nêu trên), theo đó, cơ quan nhà nước có thẩm quyền chỉ can thiệp điều hành giá thông qua việc điều chỉnh mức trích lập, chi Quỹ bình ổn giá khi giá xăng dầu công bố kỳ này so với kỳ công bố giá liền trước có biến động tăng từ 10% trở lên hoặc giảm từ 7% trở lên. Phương án này để vừa bảo đảm Nhà nước có thể điều hành khi cần thiết nhưng giảm dần sự can thiệp của Nhà nước vào giá xăng dầu.

- Ưu điểm: Nhà nước vẫn có công cụ để điều hành giá xăng dầu khi cần thiết nhằm thực hiện các mục tiêu kiểm soát lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, đồng thời có sự điều chỉnh theo hướng giảm dần sự can thiệp của Nhà nước vào giá xăng dầu trên thị trường, đưa mặt hàng xăng dầu dần vận hành theo thị trường.

- Nhược điểm: Các doanh nghiệp tiếp tục phải thực hiện việc trích lập và chi sử dụng Quỹ bình ổn giá xăng dầu theo chỉ đạo điều hành của Nhà nước; giá xăng dầu tiếp tục có sự can thiệp của Nhà nước nên sẽ có những ý kiến thắc mắc, thậm chí không đồng thuận nhất định khi Nhà nước thực hiện việc điều hành giá chưa phù hợp với lợi ích của một số doanh nghiệp hoặc người tiêu dùng (khi giá tăng không được tăng hết hoặc khi giá giảm không được giảm hết theo biến động của giá thế giới).

(ii) Phương án 3: Bỏ Quỹ bình ổn giá xăng dầu, Nhà nước chỉ quy định công thức tính giá chung, công bố một số khoản trong cơ cấu giá định hướng (gồm giá thế giới, các loại thuế, phí thu vào ngân sách Nhà nước), doanh nghiệp tự xác định chi phí thực tế của doanh nghiệp cùng với các yếu tố do Nhà nước công bố để tính giá bán xăng dầu của đơn vị mình ra thị trường và tự chịu trách nhiệm về tính chính xác của các mức chi phí phát sinh trước pháp luật (Nhà nước thực hiện hậu kiểm để giám sát việc xác định các mức chi phí nêu trên).

- Ưu điểm: Tạo sự linh hoạt hoàn toàn cho doanh nghiệp, giá bán xăng dầu phù hợp với các chi phí phát sinh của từng doanh nghiệp, giúp doanh nghiệp bảo đảm duy trì hoạt động kinh doanh và cung cấp xăng dầu ổn định hơn cho thị trường; tăng mức độ cạnh tranh cho các doanh nghiệp.

- Nhược điểm: Nhà nước không có công cụ để can thiệp và điều tiết để điều hành kinh tế vĩ mô chung (do xăng dầu là đầu vào quan trọng của đời sống kinh tế xã hội), đặc biệt khi giá xăng dầu tăng cao hoặc vào những giai đoạn nhạy cảm như lễ, Tết, thị trường có nhiều biến động và làm giá của các mặt hàng khác

nhau tăng theo (do tại Việt Nam có hiện tượng "lạm phát kỳ vọng", "lạm phát tâm lý") và khi giá xăng dầu giảm thì giá các mặt hàng khác lại không giảm theo tương ứng. Tại một số địa bàn có mức độ cạnh tranh thấp, không khuyến khích các doanh nghiệp tiết giảm chi phí để giảm giá bán cho người tiêu dùng hoặc doanh các doanh nghiệp có thể câu kết với nhau để cùng tăng giá bán, ảnh hưởng đến lợi ích của người tiêu dùng.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 2**, theo đó giữ nguyên quy định về quản lý Quỹ bình ổn giá hiện hành.

Lý do lựa chọn: Nhà nước duy trì được một công cụ điều hành giá khá linh hoạt, không phát sinh chi ngân sách và bộ máy vận hành, bảo đảm can thiệp bình ổn giá xăng dầu một cách hiệu quả, góp phần kiểm soát lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô.

9. Về phương thức phân giao tổng nguồn xăng dầu tối thiểu

Theo ý kiến của Hiệp hội Xăng dầu Việt Nam và một số doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu, việc phân giao tổng nguồn xăng dầu tối thiểu cần được thực hiện theo hướng phân giao cụ thể cả nguồn trong nước và nguồn nhập khẩu, đồng thời có quy định cụ thể về tiến độ thực hiện tổng nguồn. Theo quy định hiện hành, việc phân giao tổng nguồn xăng dầu tối thiểu được thực hiện theo hướng Nhà nước chỉ giao tổng nguồn xăng dầu phải thực hiện hàng năm của doanh nghiệp, không can thiệp vào cơ cấu nguồn và thời gian thực hiện cụ thể của doanh nghiệp, Nhà nước chỉ can thiệp khi cần thiết. Quy định nêu trên nhằm tăng tính tự chủ trong thực hiện kế hoạch kinh doanh của doanh nghiệp, Nhà nước chỉ can thiệp khi nguồn cung trên thị trường có biến động bất thường. Tuy nhiên, sau khủng hoảng nguồn cung thời gian vừa qua, mặc dù nguyên nhân không phải do quy định này (như Bộ Công Thương đã phân tích các nguyên nhân tại các báo cáo Thủ tướng Chính phủ), trên cơ sở kiến nghị của các đơn vị, Thường trực Tổ biên tập đề xuất phương án rà soát đối với nội dung này như sau:

(i) Phương án 1: Giữ nguyên quy định như hiện hành về phân giao tổng nguồn xăng dầu tối thiểu.

- Ưu điểm: Tăng tính tự chủ về thực hiện kế hoạch kinh doanh cho doanh nghiệp, giúp doanh nghiệp linh hoạt trong việc lựa chọn thời điểm nhập khẩu, mua xăng dầu trong nước để vừa bảo đảm cung ứng đủ xăng dầu trong hệ thống kinh doanh của mình vừa bảo đảm hiệu quả kinh doanh, duy trì hoạt động cung ứng xăng dầu lâu dài cho thị trường.

- Nhược điểm: Khi nguồn cung trong nước thuận lợi, các doanh nghiệp giảm trách nhiệm nhập khẩu và ngược lại. Nhà nước không có sự can thiệp, giám sát chặt chẽ việc thực hiện tổng nguồn được phân giao cho các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu.

(ii) Phương án 2: Sửa đổi, bổ sung quy định về phân giao tổng nguồn xăng dầu tối thiểu theo hướng quy định chi tiết nguồn trong nước và nguồn nhập khẩu, đồng thời xem xét quy định tiến độ thực hiện tổng nguồn xăng dầu tối thiểu.

- Ưu điểm: Bảo đảm việc thực hiện tổng nguồn xăng dầu cung ứng cho thị trường được kiểm soát chặt chẽ hơn, phân giao cụ thể nguồn mua và tiến độ để cung ứng xăng dầu cho thị trường nhằm bảo đảm duy trì nguồn cung xăng dầu cho thị trường.

- Nhược điểm: Nhà nước can thiệp quá sâu vào hoạt động của doanh nghiệp, giảm tính linh hoạt cho doanh nghiệp trong việc thực hiện hoạt động kinh doanh nhưng không có sự hỗ trợ về tài chính cho doanh nghiệp để thực hiện nghĩa vụ trên. Khi gặp khó khăn, kinh doanh thua lỗ, doanh nghiệp sẽ đẩy trách nhiệm cho việc Nhà nước do việc quy định cứng nhắc, can thiệp vào việc thực hiện kế hoạch kinh doanh của doanh nghiệp.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 2**, sửa đổi, bổ sung quy định về phân giao tổng nguồn xăng dầu tối thiểu theo hướng quy định chi tiết nguồn trong nước và nguồn nhập khẩu.

Lý do lựa chọn: Bảo đảm việc thực hiện tổng nguồn xăng dầu cung ứng cho thị trường được kiểm soát chặt chẽ hơn, phân giao cụ thể về nguồn mua để nâng cao trách nhiệm của các thương nhân trong việc tạo nguồn.

10. Về dự trữ lưu thông bắt buộc

Theo ý kiến của một số doanh nghiệp và Sở Công Thương, đề nghị xem xét quy định cụ thể về cách tính dự trữ lưu thông, giảm thời gian dự trữ lưu thông hoặc có chính sách hỗ trợ việc thực hiện nghĩa vụ dự trữ lưu thông bắt buộc. Theo quy định hiện hành, thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu phải thực hiện việc dự trữ lưu thông bắt buộc tương đương 20 ngày tiêu thụ bình quân của năm liền kề trước; thương nhân phân phối xăng dầu phải thực hiện việc lưu thông bắt buộc tương đương 05 ngày tiêu thụ bình quân của năm liền kề trước. Việc quy định này nhằm bảo đảm nguồn cung xăng dầu khi thị trường có biến động bất thường trong một khoảng thời gian nhất định để doanh nghiệp có thời gian bổ sung nguồn cung xăng dầu cho thời gian tiếp theo. Tuy nhiên, thời gian vừa qua, khi hoạt động kinh doanh xăng dầu gặp khó khăn, việc thực hiện nghĩa vụ nêu trên đã trở thành gánh nặng cho doanh nghiệp, doanh nghiệp phải bỏ thêm chi phí kinh doanh nhưng chi phí này chưa được tính cụ thể vào giá xăng dầu điều hành của nhà nước gây bất lợi cho doanh nghiệp. Bên cạnh đó, trong quá trình thanh tra, kiểm tra, một số đơn vị chức năng có thắc mắc về cách xác định lượng dự trữ lưu thông cụ thể của từng doanh nghiệp... Từ những vấn đề trên, Thường trực Tổ biên tập đề xuất rà soát nội dung này theo hướng.

(i) Phương án 1: Giữ nguyên quy định về dự trữ lưu thông bắt buộc, các quy định về thời gian dự trữ đã được quy định theo sản lượng tiêu thụ bình quân của năm liền kề trước.

- Ưu điểm: Không phát sinh trách nhiệm cần hỗ trợ cho doanh nghiệp trong việc thực hiện dự trữ lưu thông bắt buộc.

- Nhược điểm: Chưa rà soát ý kiến về phương pháp tính số lượng xăng dầu cần thực hiện dự trữ lưu thông bắt buộc theo quy định. Khi kinh doanh gặp khó

khăn, các doanh nghiệp tiếp tục có ý kiến về trách nhiệm quy trì dự trữ lưu thông bắt buộc.

(ii) Phương án 2: Sửa đổi quy định theo hướng rà soát lại phương pháp tính số ngày dự trữ lưu thông bắt buộc, có phương án hỗ trợ từ phía Nhà nước đối với các chi phí phát sinh để thực hiện nghĩa vụ dự trữ lưu thông bắt buộc (thông qua hỗ trợ từ ngân sách hoặc tính vào giá điều hành).

- Ưu điểm: Tăng tính trách nhiệm của thương nhân kinh doanh xăng dầu trong việc bảo đảm duy trì dự trữ lưu thông bắt buộc; quy định cụ thể phương pháp tính số ngày dự trữ để làm căn cứ cho việc thanh tra, kiểm tra việc thực thi pháp luật trong kinh doanh xăng dầu của doanh nghiệp.

- Nhược điểm: Phát sinh thêm trách nhiệm tài chính của Nhà nước đối với doanh nghiệp trong việc thực hiện dự trữ lưu thông bắt buộc.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 1**, theo đó tiếp tục quy định về dự trữ lưu thông bắt buộc 20 ngày tiêu thụ bình quân đối với thương nhân đầu mối kinh doanh, 5 ngày tiêu thụ bình quân đối với thương nhân phân phối, các doanh nghiệp tự dự trữ bằng nguồn lực của doanh nghiệp.

Lý do lựa chọn: tránh phát sinh chi phí từ ngân sách nhà nước, không tăng thêm trách nhiệm cho các thương nhân kinh doanh xăng dầu.

11. Rà soát các điều kiện về kinh doanh xăng dầu

Hiện nay, theo các ý kiến góp ý gửi về Bộ Công Thương đang có các luồng ý kiến rất khác nhau về vấn đề này. Một số ý kiến đề xuất nên giảm một số điều kiện về kinh doanh xăng dầu hiện hành. Một số ý kiến đề xuất nên tăng điều kiện, siết lại việc gia nhập thị trường xăng dầu của các thương nhân kinh doanh xăng dầu. Trên cơ sở các luồng ý kiến nêu trên, Thường trực Tổ biên tập đề xuất rà soát quy định về điều kiện theo hướng:

(i) Phương án 1: Rà soát giảm một số điều kiện đối với doanh nghiệp khi tham gia kinh doanh xăng dầu.

- Ưu điểm: Tăng thêm số lượng doanh nghiệp tham gia thị trường xăng dầu, giúp tăng tính cạnh tranh trên thị trường xăng dầu, làm cơ sở cho việc đưa dần mặt hàng xăng dầu vận hành theo cơ chế thị trường.

- Nhược điểm: Nhiều doanh nghiệp tham gia thị trường sẽ phát sinh thêm yêu cầu về nguồn nhân lực để bảo đảm việc thực hiện công tác quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu.

(ii) Phương án 2: Rà soát tăng điều kiện đối với doanh nghiệp khi tham gia kinh doanh xăng dầu.

- Ưu điểm: Nhằm hạn chế việc gia nhập thị trường xăng dầu đối với các doanh nghiệp khi chưa bảo đảm đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao của Nhà nước. Giảm số lượng doanh nghiệp tham gia thị trường xăng dầu để công tác quản lý nhà nước đối với mặt hàng xăng dầu được thuận lợi hơn.

- Nhược điểm: Việc tăng điều kiện về kinh doanh có thể gặp phải vướng mắc do đi ngược với chủ trương hỗ trợ, tạo điều kiện cho doanh nghiệp (thông qua việc cắt giảm điều kiện kinh doanh) của Chính phủ và một số lãnh đạo cấp cao. Tạo rào cản cho doanh nghiệp tư nhân phát triển, không phù hợp với tinh thần Nghị quyết 10-NQ/TW ngày 03 tháng 6 năm 2017 về việc phát triển kinh tế tư nhân trong đó coi kinh tế tư nhân là động lực quan trọng của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Hạn chế mức độ cạnh tranh trên thị trường xăng dầu trong nước; gặp phải phản ứng của một số Bộ, ngành chủ trì, giám sát về điều kiện kinh doanh như Bộ Kế hoạch và đầu tư, Bộ Tư pháp hoặc những đơn vị bảo vệ quyền lợi của doanh nghiệp như Phòng Thương mại Công nghiệp Việt Nam (VCCI) và đặc biệt là sự phản ứng của các doanh nghiệp tư nhân kinh doanh xăng dầu.

(iii) Phương án 3: Cơ bản giữ nguyên các quy định hiện hành về điều kiện kinh doanh xăng dầu, rà soát lại và quy định cụ thể hơn với những điều kiện có thể gây ra những cách hiểu khác nhau (có thể được hướng dẫn tại Thông tư hướng dẫn).

- Ưu điểm: Trước mắt, các điều kiện hiện hành vẫn tương đối phù hợp với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp và công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh xăng dầu. Không đi ngược với chủ trương hỗ trợ tạo điều kiện cho doanh nghiệp.

- Nhược điểm: Chưa đáp ứng được yêu cầu đặt ra khi thị trường có nhiều bất ổn, có những quan điểm muốn quản lý chặt chẽ hơn thị trường xăng dầu thông qua việc tăng điều kiện kinh doanh để giảm số lượng doanh nghiệp tham gia thị trường.

Bộ Công Thương lựa chọn **phương án 3**, theo đó tiếp tục quy định các điều kiện về kinh doanh xăng dầu như hiện hành, tuy nhiên cần siết chặt các điều kiện đối với thương nhân đầu mối và thương nhân phân phối, quy định cụ thể, rõ ràng, minh bạch hơn đối với các đối tượng khác.

Lý do lựa chọn: trước mắt các điều kiện hiện hành vẫn tương đối phù hợp, tuy nhiên, do một số điều kiện còn có cách hiểu khác nhau trong quá trình thực thi nên cần có giải thích cụ thể hơn.

12. Rà soát một số nội dung khác

Xem xét thêm các nội dung về trường hợp đình chỉ, thu hồi Giấy phép, Giấy chứng nhận kinh doanh xăng dầu cho phù hợp với thực tiễn phát sinh.

Theo quy định hiện hành, việc thu hồi Giấy phép kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu (Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu) được Bộ Công Thương thực hiện khi doanh nghiệp vi phạm một trong số các lỗi sau: "thương nhân không hoạt động kinh doanh xăng dầu trong thời gian một (01) quý trở lên; thương nhân không thực hiện đủ tổng nguồn tối thiểu được Bộ Công Thương giao trong hai (02) năm liên tiếp; thương nhân bị phá sản theo quy định của pháp luật; thương nhân không đáp ứng đủ điều kiện theo quy định

tại Điều 7 Nghị định này; thương nhân không dự trữ xăng dầu theo đúng quy định tại Điều 31 Nghị định này; thương nhân vi phạm nhiều lần quy định về bảo đảm chất lượng xăng dầu lưu thông trên thị trường tại Nghị định này và các trường hợp khác theo quy định của pháp luật"...

Đối với các lỗi như: thương nhân không đáp ứng đủ điều kiện về số lượng đại lý, cửa hàng trực thuộc theo quy định tại Nghị định và thương nhân không dự trữ xăng dầu theo đúng quy định tại Điều 31 của Nghị định, đây là những lỗi doanh nghiệp rất hay mắc phải trong quá trình kinh doanh. Do hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp luôn có biến động, phụ thuộc vào tình hình thị trường từng giai đoạn nên có những thời điểm có doanh nghiệp không có đủ 40 đại lý bán lẻ xăng dầu (hoặc 10 cửa hàng thuộc các đại lý đối với thương nhân phân phối), 10 cửa hàng trực thuộc (05 cửa hàng đối với thương nhân phân phối) trong hệ thống; tồn kho xăng dầu có những giai đoạn phải tăng mạnh lượng bán cho thị trường để duy trì việc cung ứng xăng dầu cho thị trường, trong khi hàng chưa về kịp (có thể do các yếu tố khách quan như thời tiết, dịch bệnh, hoặc chủ quan do đặt hàng chậm...) nên lượng hàng tồn kho không đủ 20 ngày dự trữ đối với thương nhân đầu mối (05 ngày đối với thương nhân phân phối) theo quy định. Các lỗi này nếu ở mức độ nhẹ, không thường xuyên và kéo dài về cơ bản không làm ảnh hưởng đến thị trường và gây hậu quả gì. Tuy nhiên, khi vi phạm các lỗi này doanh nghiệp sẽ bị thu hồi Giấy phép theo quy định, việc này có thể dẫn đến những hệ lụy rất lớn cho thị trường về việc đứt gãy nguồn cung ở một số khu vực mà doanh nghiệp đang kinh doanh. Do đó, cần rà soát nội dung này và sửa đổi theo hướng nếu doanh nghiệp có vi phạm (vi phạm hành chính): vi phạm lần 1 sẽ xử phạt vi phạm hành chính ở mức cao; khi vi phạm lần 2 (sau 03 tháng đối với thương nhân đầu mối và 30 ngày đối với các đối tượng còn lại kể từ khi công bố quyết định vi phạm lần 1) tiếp tục xử phạt vi phạm hành chính nặng hơn; khi vi phạm lần 3 thì thu hồi giấy phép hoạt động.

Đối với nội dung về đình chỉ hoạt động kinh doanh xăng dầu: Chỉ thực hiện khi doanh nghiệp vi phạm về buôn lậu, chất lượng hoặc đang bị cơ quan chức năng điều tra, xử lý.

.....

Trên đây là Tờ trình Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, Bộ Công Thương kính trình Chính phủ xem xét, quyết định.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Thứ trưởng Đỗ Thắng Hải;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: Tư pháp, Tài chính;
- Lưu: VT, TTTN.

BỘ TRƯỞNG

Nguyễn Hồng Diên