**HỘI THẢO**

GÓP Ý DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH VỀ KINH DOANH XĂNG DẦU

**THAM LUẬN**

**GÓP Ý VỀ DỰ THẢO VỀ NGHỊ ĐỊNH KINH DOANH XĂNG DẦU**

***PGS,TS Ngô Trí Long***

*Chuyên gia Kinh tế*

Trên cơ sở kế thừa các nội dung hợp nhất của các Nghị định về kinh doanh xăng dầu hiện hành, Nghị định mới về kinh doanh xăng dầu có nhiều điểm thay đổi so với NĐ/ 83-CP, với các nội dung: (i)Về hệ thống kinh doanh xăng dầu; (ii)Về điều kiện kinh doanh; (iii) Quỹ bình ổn giá xăng dầu; (iv) Công thức và cơ chế định giá xăng dầu; (v) Các vấn đề khác.

Nghị định gồm 04 chương, với 38 điều, ngoài phụ lục và các mẫu. Dự thảo đã kế thừa những ưu điểm của Nghị định hiện hành; Sửa đổi, bổ sung, thay thế các điều khoản cho phù hợp với tinh hình thực tiễn và yêu cầu quản lý kinh doanh hiện nay. Về cơ bản những quy định khá rõ ràng, khắc phục những tồn tại bất cập trong quản lý kinh doanh xăng dầu.

Dự thảo có những điểm mới so với NĐ/83:

1. Giao quyền quyết định cho DN; Nâng mức dự trữ Thương nhân đầu mối lên 30 ngày
2. Nâng các quy định liên quan đến điều kiện : Ví dụ 3 năm là Thương nhân phân phối mới chuyển sang Thương nhân nhượng quyền
3. Tiêu chí xác định hạn mức tối thiểu của Thương nhân đầu mối 100.000m3/tấn, tiêu chí đồng sở hữu cửa hàng
4. Xác định thêm 1 loại kênh phân phối bán lẻ : Mua bán trực tiếp
5. Các Thương nhân đầu mối không mua bán xăng, dầu lẫn nhau
6. Số hóa, kết nối dữ liệu kinh doanh xăng dầu giưa cơ quan quản lý Nhà nước với DN

Những nội dung trong các quy định cần xem xét lại và làm rõ :

*Một là*, Điều 3 **Giải thích từ ngữ** , tại khoản 9 điểm đ. Đối với loại hình Thương nhân bán lẻ xăng dầu : “*Mua xăng từ thương nhân đầu mối kinh danh xăng dầu, thương nhân phân phối xăng dầu để bán lẻ tại hệ thống cửa hàng bán lẻ xăng dầu của thương nhân”.* Đề nghị làm rõ hướng dẫn cụ thể loại hình này. Tên gọi là gì ?

Câu hỏi đặt ra : Đối tượng này có được mua xăng dầu từ nhiều nguồn hay không? Quản lý Thương hiệu thế nào? Nhà cung cấp có chịu trách nhiệm về chất lượng, số lượng xăng dầu như cac shangf hoa skhac skhoong, khi có hữu sự ?

*Hai là,* Điều 7. **Điều kiện đối với thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu**.

Khoản 4. *Có phương tiện vận tải xăng dầu nội địa thuộc sở hữu của DN hoặc thuê sử dụng của thương nhân kinh doanh xăng dầu từ 05 năm trở lên* .

Điều khoản này cần làm rõ năng lực của các phương tiện vận tải ( loại hình, số lượng, dung tích vận tải ,..)

Khoản 6. *Có kết nối với Bộ Công Thương về kho chứa xăng dầu, tình hình…..; hoàn thành trong thời gian 24 tháng…”*

Đề nghị xem xét điều chỉnh rút xuống 12 tháng là phù hợp với chương trình chuyển đổi số quốc gia

*Ba là,*  Điều 25: **Đối tượng thực hiện dự trữ xăng dầu**

Đối tượng được thực hiện ***dự trữ lưu thông xăng dầu*** là thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu, thương nhân sản xuất xăng dầu

Theo tôi, cần bổ sung thêm Thương nhân phân phói xăng dầu cũng là đối tượng phải tham gia dự trữ. Bởi, thương nhân phân phối được phép ký với nhiều Thương nhân đầu mối và có dung tích kho tối thiểu 2000m3. Do vậy, cần phải có nguồn hàng dự trữ tối thiểu để đảm bảo ổn định nguồn cung cho hệ thống phân phối của mình trong mọi tình huống.Hơn nữa trong bối cảnh chúng ta chưa có kho dự trữ lớn xăng dầu quốc gia, đồng thời chia sẽ bớt cho dự trữ của thương nhân đầu mối

*Bốn là,* Điều 26. **Dự trữ lưu thông hàng hóa.**

Bổ sung khoản 2 thương nhân phân phối xăng dầu duy trì dự trữ lưu thông tối thiểu 05 ngày, vì cũng là đối tượng thực hiện dự trữ xăng dầu.

*-* Về ngày dự trữ lưu thông đối với Thương nhân đầu mối đề nghị duy trì mức tối thiểu 20 ngày. Tại sao lại giảm số ngày dự trữ tối thiểu là 20 ngày; Bởi, Hiện Việt Nam có Nhà máy Lọc dầu (NMLD) Dung Quất, Liên hợp Lọc hóa dầu Nghi Sơn (NSRP), cùng các nhà máy chế biến condensate (khí ngưng tụ) đã đi vào vận hành với tổng công suất 14 triệu tấn xăng dầu/năm. Hai nhà máy trong nước đáp ứng khoảng 70 % nhu cầu nội địa) ; Logistic từ hai NMLD về các kho xăng dầu của TNĐM khoảng 4 ngày*.*Hàng năm Bộ Công Thương đã sử dụng công cụ kiểm soát bổ sung đối với các Thương nhân đầu mối thông qua chỉ tiêu mức phân giao tổng nguồn xăng dầu tối thiểu, đây biện pháp rất linh hoạt nhằm ổn định thị trường và sát với nhu cầu tiêu thụ của xã hội.Việc qui định tồn kho nằm trên lãnh thổ Việt Nam bản chất đã tăng số ngày dự trữ so với hiện hành vì hiện nay việc xác định ngày tồn kho đang thực hiện theo Chế độ kế toán (bao gồm hàng đi đường từ cảng xếp nước ngoài trước khi về đến lãnh thổ Việt Nam)

Đối với Thương nhân đầu mối, nếu dự trữ 30 ngày tăng 10 ngày so với hiện hành cần bổ sung chi phí khoảng 100 đ/l (hao hụt 0.22 % và chi phí vốn tương ứng khoảng 0.21 %). Như vậy, toàn thị trường sẽ mất thêm chi phí khoảng gần 1000 tỷ đồng.Tồn kho 30 ngày sẽ tạo ra sự rủi ro, trong trường hợp giá xăng dầu thế giới giảm mạnh.

Quyết định 343/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch thực hiện Quy hoạch hạ tầng dự trữ, cung ứng xăng dầu, khí đốt quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được ban hành, có hiệu lực từ 25/4/2024. Kế hoạch này có tầm quan trọng đặc biệt trong bối cảnh tình hình cung ứng xăng dầu, khí đốt có nhiều biến động. Kế hoạch này nhằm nâng cao nhận thức, trách nhiệm triển khai thực hiện Quyết định 861/QĐ-TTg ngày 18/7/2023 (Quyết định 861) phê duyệt Quy hoạch hạ tầng dự trữ, cung ứng xăng dầu, khí đốt quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Quy hoạch hạ tầng dự trữ, cung ứng xăng dầu, khí đốt quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đặt mục tiêu đảm bảo sức chứa dự trữ dầu thô và sản phẩm xăng dầu cả nước đạt 75 - 80 ngày nhập ròng, tiến tới đạt 90 ngày nhập ròng, đáp ứng tiêu chí của Tổ chức Năng lượng quốc tế; đảm bảo sức chứa dự trữ khí đốt tối thiểu đáp ứng 15 ngày tiêu thụ.

*Năm là,* Điều 31**. Quỹ Bình ổn giá xăng dầu**

Từ năm 2007, Chính phủ quyết định điều hành giá bán lẻ xăng dầu trên cơ sở giá thị trường. Ðến đầu năm 2008, Thủ tướng giao Bộ Tài chính xây dựng đề án thành lập quỹ bình ổn giá xăng dầu (quỹ BOG). Như tên gọi, quỹ BOG được kỳ vọng sẽ góp phần bình ổn mặt bằng giá xăng dầu, từ đó góp phần kiểm soát lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, duy trì ổn định tăng trưởng và an sinh xã hội

Ðể hướng dẫn thực hiện việc trích lập quỹ, Bộ Tài chính ban hành Thông tư số 234/2009/TT-BCT hướng dẫn cơ chế hình thành, quản lý và sử dụng quỹ bình ổn giá xăng dầu theo quy định tại Nghị định số 84/2009/NÐ-CP ngày 15-10-2009 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu. Theo đó, từ ngày 15-12-2009, khi mua xăng dầu, người tiêu dùng phải góp thêm 300 đồng/lít (kg) vào quỹ. Mức trích lập chỉ được Bộ Tài chính điều chỉnh trong trường hợp cần thiết khi có biến động của thị trường. Thông tư 234 quy định việc trích lập, sử dụng, hạch toán, quyết toán quỹ do doanh nghiệp đầu mối thực hiện.

Trích lập Quỹ Bình ổn giá và chỉ sử dụng Quỹ Bình ổn giá cho mục đích ổn định thị trường, bình ổn giá xăng dầu trong nước theo quy định của pháp luật. Quỹ Bình ổn giá được thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu hạch toán riêng bằng một tài khoản mở tại ngân hàng nơi thương nhân đầu mối có giao dịch. Thương nhân đầu mối là chủ tài khoản, thực hiện các thủ tục liên quan để mở tài khoản, trích lập, thực hiện các nghiệp vụ thu, chi từ Tài khoản Quỹ Bình ổn giá; đồng thời, có trách nhiệm công bố thông tin theo quy định tại Khoản 3 Điều 39 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP.

Liên Bộ Công Thương - Tài chính sẽ điều chỉnh mức trích lập, thời điểm trích lập Quỹ Bình ổn giá cho phù hợp với biến động của thị trường và có thông báo bằng văn bản để các Thương nhân đầu mối thực hiện. Các thương nhân đầu mối đã thực hiện việc trích lập Quỹ bình ổn giá theo quy định thì được sử dụng một lần duy nhất Quỹ bình ổn giá để thực hiện mục tiêu bình ổn giá xăng, dầu theo quy định của liên Bộ Công Thương - Tài chính. Không sử dụng Quỹ bình ổn giá để cấp vốn kinh doanh hoặc sử dụng khác mục đích của Quỹ Bình ổn giá cho các thương nhân đầu mối kinh doanh xăng, dầu.

Việc sử dụng Quỹ bình ổn giá hỗ trợ không hoàn lại một phần hoặc hỗ trợ toàn bộ phần chênh lệch giá phát sinh của giá cơ sở cao hơn giá bán lẻ hiện hành từ 3%  trở lên khi các thương nhân đầu mối phải thực hiện nhiệm vụ bình ổn giá theo chỉ đạo của liên Bộ Công Thương - Tài chính.

**Có nên tồn tại** **Quỹ bình ổn giá xăng dầu ?**

Trong thời gian qua và cho tới nay công luận có nhiều ý kiến trái chiều về sự cần thiết của Quỹ Bình ổn giá xăng dầu.

Đối với cơ quan Nhà nước vẫn nên cho rằng cần tồn tại. Còn phía DN kinh doanh xăng dầu, người tiêu dùng vfa nhiều chuyên gia kinh tế cho rằng không nên tồn tại. Mỗi phía có những ý kiến lập luận riêng của mình

Tại : “*Kết quả thanh tra ngày 4/1/2024 của Thanh tra Chính phủ cho thấy, Bộ Công thương chưa có ý kiến kịp thời để sửa đổi, bổ sung về phương pháp xác định mức trích, chi quỹ tính cho một đơn vị sản lượng, khi bình ổn giá theo Thông tư liên tịch số 39/2014/TT/BCT-BTC quy định về phương pháp tính giá cơ sở; cơ chế hình thành, quản lý, sử dụng quỹ và điều hành giá xăng dầu theo quy định tại Nghị định 83/2014/NĐ-CP và Thông tư số 103/2021/TT-BCT, dẫn đến từ năm 2017 đến năm 2021, liên bộ Công thương-Tài chính quyết định mức trích, chi Quỹ bình ổn giá xăng dầu thiếu cơ sở pháp luật”.*

Tuy nhiên thực tế cho thấy, có những lúc quỹ hoạt động thiếu minh bạch đã tạo kẽ hở để một số doanh nghiệp chiếm dụng vốn, sinh ra nhiều tiêu cực trong quản lý tài chính, gây bất ổn thị trường,

[Quỹ Bình ổn giá xăng dầu](https://laodong.vn/kinh-doanh/quy-binh-on-xang-dau-thu-17792-ti-nhung-chi-chua-toi-6-ti-dong-1241166.ldo) nằm trong tay doanh nghiệp, có những trường hợp “tự tung tự tác”, muốn làm gì thì làm. Thậm chí, kẹt tiền thì rút quỹ ra xài, những vụ án liên quan đến sai phạm trong sử dụng quỹ như tình trạng Thương nhân đầu mối lợi dụng như Xuyên Việt Oil, Hải Linh, Hải Hà, Thiên Minh Đức…trong thời gian vừa qua cho thấy rõ điều đó.

Đứng về phía doanh nghiệp xăng dầu, quỹ bình ổn giá không phát huy hiệu quả phòng ngừa rủi ro về giá trong hoạt động kinh doanh xăng dầu đối với doanh nghiệp. Tuy nhiên, trong quá trình điều hành, sử dụng, quản lý quỹ BOG xăng dầu cơ quan chức năng có những lúc có hiện tượng để cho quỹ âm ảnh hưởng tới hiệu quả hoạt động kinh doanh xăng dầu của doanh nghiệp. Do vậy, để phòng ngừa rủi ro về giá trong kinh doanh xăng dầu, doanh nghiệp không thể trông chờ, có tâm lý ý lại vào quỹ bình ổn giá xăng dầu, mà phải sử dụng các phương thức công cụ khác, thuế, đặc biệt là công cụ hedging

Do vậy, về lâu dài Nhà nước cần nghiên cứu xóa bỏ quỹ này để thị trường xăng dầu trong nước vận hành theo cơ chế thị trường và tiệm cận dần với giá xăng dầu trên thị trường thế giới.

*Từ những vấn đề nêu trên, theo quan điểm chúng tôi : Đề nghị bỏ Quỹ bình ổn giá xăng dầu vì các lý do sau:*

***1. Về pháp lý:*** việc bỏ Quỹ bình ổn giá đối với xăng dầu không vi phạm quy định tại Luật Giá năm 2012[[1]](#footnote-1), cũng như Luật Giá năm 2023[[2]](#footnote-2) (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2024). Tại Luật Giá chỉ quy định về quỹ bình ổn giá nói chung, không đề cập trực tiếp đến Quỹ bình ổn giá đối với xăng dầu. Theo quy định hiện hành, Chính phủ sẽ quyết định việc lập quỹ bình ổn giá đối với hàng hóa, dịch vụ thuộc Danh mục hàng hóa, dịch vụ bình ổn giá (được quy định cụ thể tại các nghị định về kinh doanh xăng dầu).

***2. Về thực tiễn thực hiện bình ổn giá qua Quỹ bình ổn giá xăng dầu:***

Việc bỏ Quỹ BOG xăng dầu vào thời điểm này là có cơ sở thực tiễn vì các lý do sau:

- Nếu thực hiện chu kỳ điều hành giá 7 ngày/lần như hiện nay thì mức độ biến động giá giữa các 2 lần điều chỉnh giá cơ bản không còn lớn. Chu kỳ điều hành giá được điều chỉnh xuống 7 ngày đã làm giảm được mức biến động, việc điều hành giá chủ động, linh hoạt hơn theo giá thế giới. Qua theo dõi cho thấy tâm lý của người tiêu dùng đã thích ứng được với việc điều chỉnh tăng giá xăng dầu trong nước theo biến động giá thế giới.Diễn biến giá xăng dầu trong nước đã bám sát diễn biến giá thế giới, do đó những tác động của việc điều chỉnh giá bán xăng dầu lên tình hình kinh tế xã hội không lớn qua mỗi lần điều chỉnh giá bán.

- Giảm thiểu các rủi ro, bất cập trong việc quản lý Quỹ BOG như thời gian qua.

- Xét trên khía cạnh quản lý Nhà nước thì nếu bỏ công cụ Quỹ, chu kỳ điều hành giá dược điều chỉnh xuống 7 ngày đã làm giảm được mức biến động, việc điều hành giá chủ động, linh hoạt hơn theo giá thế giới. Qua theo dõi cho thấy tâm lý của người tiêu dùng đã thích ứng được với việc điều chỉnh tăng giá xăng dầu trong nước theo biến động giá thế giới.

- Thực tiễn khi cần bình ổn giá, theo quy định tại Luật Giá năm 2023 để bình ổn giá hàng hóa, dịch vụ thì ngoài công cụ Quỹ, còn có các biện pháp là *(1) Điều hòa cung cầu; (2) Các biện pháp về tài chính, tiền tệ phù hợp với quy định của pháp luật; (3) Định giá cụ thể, giá tối đa, giá tối thiểu hoặc khung giá phù hợp với tính chất của từng hàng hóa, dịch vụ; (4) Áp dụng biện pháp hỗ trợ về giá phù hợp với quy định pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.*

Trong năm 2022, khi thị trường xăng dầu có nhiều bất ổn, giá xăng dầu thế giới có biến động tăng đột biến thì Bộ Công Thương đã phải triển khai các giải pháp để bảo đảm được nguồn cung, ổn định cung – cầu trong nước; nhất là việc Bộ Tài chính đã kịp thời trình Chính phủ trình Ủy ban thường vụ Quốc hội cho điều chỉnh giảm thuế bảo vệ môi trường vào tháng 4/2022 và tiếp tục giảm kịch sàn trong khung thuế BVMT thực hiện từ ngày 11/7/2022 để góp phần bình ổn giá xăng dầu. Thuế MFN nhập khẩu xăng cũng được điều chỉnh giảm từ 20% xuống 10% thực hiện từ ngày 8/8/2022 để góp phần đa dạng hóa nguồn cung nhập khẩu...

- Trong nhiều kỳ điều hành vừa qua, cơ quan điều hành gần như không thực hiện trích, chi Quỹ, tuy nhiên thị trường vẫn ổn định. Đồng thời thực tế “số tiền” không đổi, trích rồi lại chi nên việc tác động đến CPI không nhiều (chỉ tác động tăng/giảm tại thời điểm; hoặc tác động tâm lý).

**-** Đánh giá từ thị trường kinh doanh xăng dầu trong nước cho thấy, hiện còn hơn 30 doanh nghiệp đầu mối, gần 400 doanh nghiệp phân phối và nhất là với sự tham gia của 2 nhà máy lọc dầu trong nước nên có thể thấy nguồn cung bước đầu được bảo đảm và hệ thống lưu thông phân phối đã được củng cố, thúc đẩy cạnh tranh, vì vậy vai trò của công cụ Quỹ không còn cần thiết như giai đoạn trước đây. Đồng thời sẽ khắc phục được một số khó khăn, hạn chế từ trách nhiệm trong quản lý, sử dụng của doanh nghiệp đầu mối, việc tổng hợp theo dõi công bố và kiểm tra giám sát của Bộ Công Thương, Bộ Tài chính; tránh sự “hoài nghi” từ dư luận xã hội.

*Sáu là*, Điều 32 **Nguyên tắc điều hành giá xăng dầu**

Với cơ chế mới này, Nhà nước sẽ chỉ đưa ra mức giá thế giới bình quân cũng như tỉ lệ chi phí kinh doanh và lợi nhuận cùng các chi phí khác như thuế, phí..., còn việc tính toán mức giá cụ thể sẽ do doanh nghiệp thực hiện và công bố.

Việc thay đổi phương thức tính giá và điều hành giá này, sẽ tránh tình trạng giá xăng dầu không được cập nhật theo đúng biến động của thị trường, gây nên những hệ lụy khiến doanh nghiệp kinh doanh thua lỗ hoặc chiết khấu thấp như thời gian qua, tạo những rủi ro tiềm ẩn cho thị trường.

Nhà nước ban hành nguyên tắc công thức giá để thương nhân kinh doanh xăng dầu quyết định giá bán. Nhưng giá này không cao hơn công thức giá quy định

Nhà nước cần có hướng dẫn cụ thể về thẩm quyền quyết định giá trong cơ cấu giá xăng dầu, Nhà nước có đưa ra mức giá trần cụ thể không, hay chỉ quy định tỉ lệ chi phí giá trong công thức tính giá, để làm căn cứ cho doanh nghiệp thực hiện.

Tôi đồng tình với dự thảo, để cho TNĐM và TNPP xăng đầu quyết định giá bán lẻ xăng dầu ( riêng dầu madut là giá bán buôn ), không cao hơn giá bán xăng dầu tối đa theo quy định**.**

Điều này không vi phạm Luật quản lý Giá . Tuy hiện nay, trên thị trường xăng dầu còn có những DN giữ vị trí thống lĩnh thị trường. Giá bán lẻ mà TNĐM và TNPP không cao hơn giá tối đa theo quy định.

Tuy nhiên, Đối với địa bàn xa cảng, xa kho đầu mối, xa cơ sở sản xuất xăng dầu, hàng nếu có chi phí thực tế phát sinh hợp lý, hợp lệ (đã được kiểm toán) tăng cao ( ***cần bổ sung- tăng cao hơn chi phí định mức***). *Phải quy định rõ thời gian và tiêu chí để xác định tăng cao.*

Thời gian điều chỉnh giá bán xăng dầu. Nếu muốn ổn định sẽ quy định tần suất điều chỉnh dài ngày hơn. Nếu muốn giá trong nước bám sát giá thế giới đề nghị tiếp tục ( tần suất điều chỉnh giá ) duy trì như hiện nay.

*Bảy là,* Điều 33. **Giá bán xăng dầu tối đa**

Các yếu tố cấu thành trong công thức giá cơ sở cần phản ánh đúng thực tế giá vốn nhập xăng dầu của doanh nghiệp đầu mối. Trong đó, chi phí kinh doanh xăng dầu là một nút thắt quan trọng cần tính đúng, tính đủ, kịp thời để ổn định thị trường xăng dầu.

Các khoản chi phí định mức trong giá cơ sở được rà soát, đánh giá kỹ để xem xét tính toán thận trong, tránh ảnh hưởng đến giá xăng dầu trong nước, bảo đảm hài hòa lợi ích giữa các bên và kiểm soát lạm phát theo mục tiêu đề ra. Trên cơ sở đó, tính chi phí định mức liên quan đến nguồn xăng dầu nhập khẩu.

Chẳng hạn: Quy định tính giá bình quân các sản phẩm xăng dầu của khoảng 7 ngày sát gần ngày công bố giá cơ sở là chưa tính được chính xác giá vốn xăng dầu thực tế của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu (tức là tính bình quân của khoảng 7 ngày sát gần ngày công bố giá cơ sở).

Quy định này bất hợp lý là vì: Nghị định quy định “thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu và thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu có tổ chức hệ thống phân phối xăng dầu phải bảo đảm ổn định mức dự trữ xăng dầu bắt buộc tối thiểu bằng hai mươi (20) ngày cung ứng…”.

Như vậy, có thể nói một cách hình tượng cụ thể là thương nhân bán lít xăng dầu ngày hôm nay nhưng thực chất là đã mua từ trước đó khoảng 20 ngày. Do đó, giá vốn hình thành lên giá bán lít xăng dầu ngày hôm nay phải tính trên cơ sở giá xăng dầu thế giới hình thành từ 20 ngày trước.

Nhưng quy định tính giá bình quân các sản phẩm xăng dầu của khoảng 7 ngày sát gần ngày công bố giá cơ sở là chưa tính được chính xác giá vốn xăng dầu thực tế của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu.

Dự thảo chỉ là những phác thảo ban đầu, vẫn còn cần phải hoàn thiện và có nhiều ý kiến để có một cơ chế điều hành giá phù hợp nhất. Chúng tôi đồng tình là giá xăng dầu nên để doanh nghiệp tự quyết và công bố giá, Nhà nước công bố giá quốc tế, tỉ lệ chi phí định mức nhưng mức giá tối đa cần được quy định rõ là do Nhà nước hay doanh nghiệp công bố.

Nếu đưa ra giá tối đa như hiện nay, doanh nghiệp dù có lãi cũng không có động lực giảm giá mà vẫn neo theo mức giá cao nhất được Nhà nước công bố. Do đó quan điểm của chúng tôi là doanh nghiệp công bố trên cơ sở tự tính toán thì sẽ tạo được động lực cạnh tranh đến khâu bán lẻ cuối cùng. Nhưng có sự giám sát, kiểm tra của Nhà nước**.**

Về công thức tính giá bán xăng dầu tối đa

- Premium ( Phụ thu; chi phí trả thêm; định mức chi hoa hồng tính trên đơn vị lít cho doanh nghiệp đầu mối ) do người bán quyết định theo biến động của thị trường dầu thế giới, đặc biệt do ảnh hưởng rất lớn của yếu tố địa chính trị - Ví dụ : Xung đột Nga -Ucraina; Chiến tranh Israel – Hamas. Thông thường ổn định trong 6 tháng hoặc 01 năm. Nhưng khi có những biến động thị trường dầu thế giới hoặc yếu tố địa chính trị Premium thay đổi theo tháng. Hoặc chi phí bảo hiểm, chi phí vận chuyển cũng vậy thay đổi theo biến động thị trường dầu và yếu tố địa chính trị.

Nguyên tắc tính gía bán xăng dầu tối đa, cần tách Premium, chi phí bảo hiểm, chi phí vận chuyển và chi phí khác ( giám định cảng xếp + giám định về đến cảng),… thành một yếu tố cấu thành trong công thức giá. Dự thảo gộp chung chi phí là không phù hợp, khi tính gía xăng dầu tối đa là chưa kịp thời .Nguyên tắc tính đúng, tính đủ, tính kịp thời. Có thể tính yếu tố này theo quý.

- Chi phí kinh doanh, lợi nhuận định mức :

Theo quan điểm cá nhân đề nghị áp dụng Phương án 1. Phương án 2 tính theo tỷ lệ % theo sự biến động cuả giá xăng dầu thế giới , là không khả thi. Dựa vào căn cứ nào để tính mức tỷ lệ bao nhiêu % là hợp lý. Do vậy, việc áp dụng Phương án 2 là không có căn cứ khoa học và thực tiễn.

Chi phí kinh doanh định mức tối đa dựa vào kết quả kiểm toán hoặc các cơ quan có thẩm quyền kiểm tra và công bố của năm đầu tiên, dựa vào đó TNĐM được quyền điều chỉnh tăng, giảm theo chỉ số giá tiêu dùng (CPI) do Tổng cục Thống kê công bố. Với cách tính như vậy, việc điều chính chi phí kinh doanh sẽ sát với biến động chi phí đầu vào của thị trường và tạo sự chủ động cho doanh nghiệp.

Dự kiến biên độ tỷ lệ chi phí trong công thức giá là quá lớn sẽ khó quản lý.

Quan điểm bỏ giá Vùng 2 ( vì có vùng 1,05; 1,07...) Căn cứ vào chi phí kiểm toán thực tế đến đâu bán đến đó. Nhưng không quá giá tối đa ( ví dụ 2 hoặc 5%)

- Trong dự thảo chưa có quy định rõ Nhà nước công bố giá tối đa mặt hàng xăng dầu nào? Các mặt hàng còn lại thuộc thẩm quyền của tổ chức nào? Nguyên tắc xác định giá bán tối đa của các mặt hàng này?

- Công thức gía bán tối đa của nhiên liệu xăng dầu

- Cần xác định cơ quan quản lý Nhà nước chủ trì để hướng dẫn nguyên tắc xác định gía bán xăng dầu và công bố giá để làm căn cứ cho các DN thực hiện

- Cơ quan nào công bố giá xăng dầu thế giới

- Về tạm nhập tái xuất : Vấn đề này hơi lớn, nhưng quan điểm Ban skhu chế xuất không được coi như tái xuất nhằm tránh việc lợi dụng chính sách thuế để cạnh tranh với Dn ngoài khu chế xuất.

*Tám là*, **Đưa công cụ bảo hiểm giá ( hedging) vào Nghị định kinh doanh xăng dầu.**

Về phòng ngừa rủi ro biến động giá xăng dầu là một nội dung được mọi đối tượng quan tâm, đặc biệt là các DN kinh doanh xăng dầu. Có thể nói, biến động giá xăng dầu đã gây ra những tác động trực tiếp đến sự bất ổn của nền kinh tế, đẩy lạm phát gia tăng, đồng thời ảnh hưởng đến kết quả hoạt động kinh doanh của các DN kinh doanh xăng dầu và đời sống người dân. Sự biến động của giá xăng dầu đã nổi lên tính cấp thiết về các biện pháp để giảm thiếu và phòng ngừa rủi ro biến động giá.

Để ứng phó, phòng ngừa rủi ro biến động về giá trong hoạt động kinh doanh nói chung và trong kinh doanh xăng dầu nói riêng, hầu hết doanh nghiệp các nước phát triển thường sử dụng công cụ bảo hiểm giá (Hedging) - *Giao dịch hàng hóa phái sinh*. Các DN, trong đó có DN kinh doanh xăng dầu, nếu không có biện pháp phòng ngừa rủi ro biến động giá trong hoạt động kinh doanh sẽ không có hiệu quả.

Hiện nay ở nước ta, để phòng ngừa rủi ro về biến động giá trong kinh doanh xăng, dầu thường sử dụng: (i) Quỹ bình ổn giá; (ii) Mua hàng hoá dự trữ khi giá xăng dầu thế giới có xu hướng biến động; (iii) Đa dạng hoá nguồn cung cấp để tạo nguồn cung với mức giá thấp nhất. Trong khi đó, việc sử dụng công cụ bảo hiểm giá (Hedging) trong kinh doanh đối với doanh nghiệp xăng, dầu vẫn rất hạn hữu. Một số rất ít DN sử dụng công cụ Hedging, giao dịch phái sinh để phòng ngừa rủi ro biến động giá, nhưng đều thất bại. Phương thức kinh doanh của DN xăng, dầu nước ta chủ yếu là mua trực tiếp từ các tổ chức cung cấp theo thời giá thế giới, không mua theo giá cố định giao tương lai. Do vậy, có sự rủi ro rất lớn đối với DN kinh doanh xăng dầu khi có sự biến động về giá xăng, dầu thế giới.

Bảo hiểm giá (Hedging) - giao dịch hàng hóa phái sinh, dựa trên nguyên tắc thỏa thuận ấn định cố định giá giao dịch cho một lô hàng tại một thời điểm trong một thời hạn nhất định, chuyển giao hàng trong tương lai. Nghiệp vụ này đặc trưng bởi việc trả thanh toán theo giá cố định và thu về giá thả nổi (floating) trên cơ sở hàng tháng trong một thời gian xác định. Ưu điểm của phương thức bảo hiểm giá này là bảo vệ lợi ích của DN khi giá tăng. Không ảnh hưởng đến hợp đồng hàng thực (physical) đã ký với nhà cung cấp, đơn giản và dễ điều hành. Tuy nhiên, phương thức này có nhiều bất lợi khi giá hạ. Nếu doanh nghiệp xăng dầu sử dụng công cụ này sẽ đem lại hiệu quả trong hoạt động kinh doanh. Tuy nhiên, nhiều doanh nghiệp xăng dầu Việt nam chưa quan tâm đến công cụ bảo hiểm giá xăng dầu, do đây là nghiệp vụ có tính kỹ thuật, đòi hỏi năng lực, trình độ chuyên môn phân tích dự báo. Hơn nữa để sử dụng công cụ này cần có tính pháp lý cụ thể, rõ ràng để các DN xăng dầu thực hiện.

Với lịch sử tồn tại và phát triển hàng trăm năm, các tập đoàn và doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu lớn trên thế giới đều đã thực hiện hiệu quả công cụ bảo hiểm giá (Hedging) – giao dịch hàng hóa phái sinh. Điều này khiến họ luôn duy trì được mức lợi nhuận khổng lồ bất kể việc giá dầu lên hay xuống. Quan trọng hơn, chính sự chủ động trước các biến động về giá đã giúp thị trường xăng dầu tại các nền kinh tế phát triển luôn vận hành ổn định. Xăng dầu là nhiên liệu đầu vào thiết yếu của mọi hoạt động sản xuất kinh doanh, ảnh hưởng tới giá của nhiều loại hàng hóa khác, nên việc điều hành thị trường xăng dầu ổn định sẽ là yếu tố then chốt trong quá trình phát triển và hội nhập của nền kinh tế Việt Nam với thế giới. Trong bối cảnh giá dầu thế giới tăng, giảm với biên độ rộng và ngày càng trở nên khó dự báo, việc sử dụng công cụ bảo hiểm giá ( Hedging) gần như là nghiệp vụ bắt buộc đối với các doanh nghiệp xăng dầu trên thế giới

Nghiệp vụ bảo hiểm rủi ro về giá là nghiệp vụ cao cấp, thế giới đã dùng nhiều nhưng ở Việt Nam còn ít. Tại Khoản 6 Điều 9 Nghị định 83/2014/NĐ-CP về Quyền và Nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh xuất nhập khẩu xăng dầu có quy định :*“Được áp dụng các công cụ, nghiệp vụ phái sinh (hedging) phù hợp với thông lệ quốc tế để giao dịch, mua bán xăng dầu”.* Quy định còn chung chung, chưa rõ ràng, chưa phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành và gây ra khó khăn trong công tác quản lý Nhà nước của Bộ Công Thương đối với hoạt động bảo hiểm giá. Quy định này cũng hạn chế quyền của các thương nhân kinh doanh xăng dầu khác như: Thương nhân sản xuất; Thương nhân phân phối; Thương nhân làm tổng đại lý kinh doanh xăng dầu; Thương nhân kinh doanh dịch vụ xăng dầu... trong việc áp dụng công cụ phái sinh trong giao dịch, mua bán xăng dầu.

Hiện nay, môi trường pháp lý tại Việt Nam đối với thị trường hàng hoá phái sinh nói chung còn chưa đầy đủ, có rất ít quy định pháp luật đối với hoạt động kinh doanh các công cụ Hedging – giao dịch phái sinh. Đặc biệt, vẫn chưa có văn bản pháp lý quy định cụ thể dành cho công cụ hedging xăng dầu. Một khung pháp lý cụ thể, phù hợp chính là nhân tố tích cực, là điều kiện rất quan trọng góp phần phát triển thị trường các công cụ phái sinh, nhất là thị trường này còn rất sơ khai tại Việt Nam. Tại Nghị định 95/2021 đã bãi bỏ quy định này và trong dự thảo lần này về dự thảo Nghị định Kinh doanh xăng dầu cũng không được đề cập. Việc bỏ quy định về quyền được áp dụng các công cụ, nghiệp vụ Hedging- giao dịch hàng hóa phái sinh của các thương nhân trong hoạt động kinh doanh xăng dầu là một sự thiếu sót lớn, đã hạn chế sự tiếp cận công cụ bảo hiểm rủi ro về giá của các thương nhân kinh doanh xăng dầu.

Hiện nay, Sở Giao dịch hàng hóa Việt Nam (MXV) đã triển khai một loạt các sản phẩm năng lượng liên thông trực tiếp với các sở giao dịch trên thế giới. Hoạt động giao dịch, bảo hiểm giá được diễn ra liên tục 24 giờ mỗi ngày từ thứ hai đến thứ sáu hàng tuần. Khác với các mặt hàng khác, dầu thô là một trong những loại hàng hóa biến động nhất so với các loại hàng hóa khác trên thế giới, nên hoạt động giao thương cần diễn ra liên tục, bất kể múi giờ, địa lý, để đảm bảo tính toàn cầu và nhanh chóng của loại mặt hàng này.

Việc sử dụng công cụ (Hedging) bảo hiểm giá xăng dầu được thực hiện trong mua bán qua Sở Giao dịch Hàng hóa tại Việt Nam sẽ có những tác dụng :

- Đáp ứng được phần nào yêu cầu thực tiễn đặt ra, khắc phục những khó khăn, vướng mắc, bất cập của những thương nhân kinh doanh khi đối mặt với những biến động mạnh của giá dầu thế giới. Trên thế giới, việc các cá nhân, tổ chức sử dụng công cụ hedging - giao dịch phái sinh để phòng ngừa và hạn chế tối đa các rủi ro từ biến động giá hàng hóa trong hoạt động kinh doanh đã diễn ra từ rất lâu và sôi động tại hầu hết các quốc gia phát triển. Nghiệp vụ bảo hiểm giá nguyên liệu đầu vào được thực hiện thông qua giao dịch hàng hóa tập trung tại các Sở Giao dịch hàng hóa quốc tế. Chủng loại hàng hóa được giao dịch bảo hiểm giá rất đa dạng, nhưng chủ yếu là các loại nguyên, nhiên liệu phục vụ cho nền kinh tế. Mặt hàng dầu thô, xăng pha chế, dầu nguyên liệu … phổ biến được giao dịch tại các Sở Giao dịch hàng hóa danh tiếng của thế giới (như Sở Giao dịch hàng hóa CME – Sàn Giao dịch NYMEX, Sở Giao dịch hàng hóa liên lục địa ICE phân nhánh châu Âu - ICE EU). Cơ chế bảo hiểm giá được thực hiện thông qua việc mua hoặc bán hàng hóa với số lượng lớn với mức giá xác định tại thời điểm giao kết (thể hiện trong các hợp đồng kỳ hạn, hợp đồng quyền chọn tiêu chuẩn niêm yết trên Sở Giao dịch hàng hóa). Cơ chế này tạo ra một sự thay thế tạm thời cho các giao dịch giao ngay, có khả năng bù trừ lãi lỗ cho các giao dịch mua, bán tại thị trường giao ngay.

- Biến động giá có thể bất thường và khó dự đoán trước, nhưng khi sử dụng các công cụ bảo hiểm giá, các thương nhân sẽ chủ động điều chỉnh, phân tán rủi ro, đảm bảo hoạt động kinh doanh. Thực tế, tại thời điểm đầu tháng 12/2021, khi giá dầu thế giới chỉ ở mức 65 USD/thùng, đã có nhiều tổ chức đưa ra dự báo rằng đây sẽ là vùng đáy của giá dầu trong 6 tháng tới. Rất nhiều tập đoàn, doanh nghiệp nhập khẩu lớn trên thế giới đã thực hiện nghiệp vụ bảo hiểm giá bằng các hợp đồng kỳ hạn tiêu chuẩn ở vùng giá 65 – 70 USD/thùng. Nghĩa là, dù giá dầu tăng đến 100 hay thậm chí 150 USD/thùng, thì giá đầu vào của các doanh nghiệp này sẽ vẫn ở mức 65 – 70 USD/thùng, theo giá khớp trên Sở Giao dịch hàng hóa. Khi chiến sự leo thang tại Nga – Ukraine, trong 6 tháng đầu năm 2022, giá dầu thô thế giới tăng cao với mức giá hơn 100 USD/thùng. Các doanh nghiệp sử dụng công cụ bảo hiểm giá đã tiết kiệm được 30 – 40% chi phí giá vốn so với việc không sử dụng công cụ này.

- Trong bối cảnh kinh tế hội nhập hiện nay, khi Nhà nước định hướng từng bước đưa mặt hàng xăng dầu vận hành theo cơ chế thị trường nhưng vẫn đảm bảo phát triển thị trường xăng dầu lành mạnh, cân đối, có tính cạnh tranh thì bảo hiểm giá là một công cụ bên cạnh Quỹ bình ổn xăng dầu, mua dự trữ, đa dạng hóa nguồn cung sẽ giúp hạn chế những khó khăn, thua lỗ cho các thương nhân, góp phần bình ổn thị trường xăng dầu trong nước trước những biến động mạnh mẽ, ảnh hưởng bởi địa - chính trị trên thế giới.

- Vận hành theo cơ chế thị trường, tương tự như các mặt hàng có điều kiện khác trong lĩnh vực an ninh, an toàn (như gạo, năng lượng), dưới sự giám sát và quản lý của Nhà nước ở cấp vĩ mô (đại diện là Bộ Công Thương với vai trò là cơ quan cấp giấy phép và quản lý hoạt động của Sở Giao dịch Hàng hóa). Xu hướng của thị trường thế giới hiện nay là bảo hiểm giá hàng hóa, đặc biệt đối với mặt hàng xăng, dầu thông qua các giao dịch hàng hóa tập trung tại các Sở Giao dịch hàng hóa có liên thông.

- Cung cấp cho thương nhân kinh doanh xăng dầu thêm một công cụ khác, bên cạnh các công cụ hiện đang sử dụng trong việc hạn chế kinh doanh thua lỗ liên tục.

- Ứng dụng sự phát triển của thương mại điện tử, nền tảng kinh tế số được Chính phủ khuyến khích áp dụng.

Bộ Công Thương là đơn vị chịu trách nhiệm quản lý nhà nước đối với hai lĩnh vực: (i) Kinh doanh xăng dầu (Nghị định 83/2014/NĐ-CP và Nghị định 95/2021/NĐ-CP) và (ii) Sở Giao dịch hàng hóa (Nghị định 158/2006/NĐ-CP và Nghị định 51/2018/NĐ-CP). Nhằm thực hiện tốt và nâng cao vai trò quản lý nhà nước của Bộ Công Thương đối với 02 lĩnh vực này, cũng như góp phần thúc đẩy hoạt động của thị trường giao dịch hàng hóa phái sinh và thị trường xăng dầu của Việt Nam, thì việc các thương nhân kinh doanh xăng dầu sử dụng công cụ, nghiệp vụ phái sinh để bảo hiểm giá nên được thực hiện và ưu tiên giao dịch thông qua các Sở Giao dịch hàng hóa tại Việt Nam có liên thông với các Sở Giao dịch hàng hóa ở nước ngoài.

Trong giai đoạn hiện nay, khi hành lang pháp lý về mô hình mua bán hàng hóa qua Sở Giao dịch hàng hóa ngày càng phát triển, được Nhà nước khuyến khích sử dụng để mang lại nhiều lợi ích, hiệu quả cho nền kinh tế. Sở Giao dịch hàng hóa chính là cầu nối để thực hiện, phát triển các công cụ phái sinh để phòng ngừa rủi ro về giá trong kinh doanh xăng dầu cho các thương nhân.

Trong bối cảnh thị trường xăng dầu thế giới đang trải qua giai đoạn biến động mạnh, công cụ bảo hiểm giá thông qua Sở Giao dịch hàng hóa được xem là "chìa khóa" giảm thiểu rủi ro đối với ngành xăng dầu. Tuy nhiên, cần có quy định rõ ràng, đưa vào Nghị định để DN có thể sử dụng được công cụ này. Do vậy, ***Nghị định mới về kinh doanh xăng dầu lần này cần đưa công cụ bảo hiểm giá ( Hedging) vào*** . Tập trung làm rõ nội hàm các vấn đề liên quan đến việc sử dụng công cụ Hedging – giao dich phái sinh trong hoạt động kinh doanh xăng, dầu cụ thể là những vấn đề sau:

*Thứ nhất, Về khái niệm công cụ, mục đích, nghiệp vụ Hedging và Quyền áp dụng công cụ, nghiệp vụ này****.*** Việc sử dụng các giao dịch phái sinh (hedging), của khách hàng chỉ nhằm mục đích phòng ngừa rủi ro biến động giá cả hàng hóa, không được phép giao dịch để đầu cơ.

*Thứ hai, Phạm vi các công cụ (Hedging) - nghiệp vụ phái sinh được phép sử dụng****.*** Nghị định mới cần đề cập đến các giao dịch phù hợp với thông lệ quốc tế nhưng cần phù hợp với văn bản pháp luật hiện hành tại Việt Nam điều chỉnh hoạt động này.

*Thứ ba, Quyền hạn và trách nhiệm của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu phụ thuộc rất lớn vào loại hình doanh nghiệp*, cụ thể: với loại hình Công ty TNHH, doanh nghiệp tư nhân…(không có yếu tố sở hữu của Nhà nước) thì người đại diện theo pháp luật của công ty có quyền tự chủ rất lớn  khi giao kết các hợp đồng phái sinh; Tuy  nhiên với các Tập đoàn, Tổng công ty thì phân cấp thẩm quyền ra quyết định cần thể hiện rõ ràng. Đây là vấn đề khá phức tạp do vậy, cần có sự phối kết hợp của nhiều Bộ ngành (gồm Bộ Tài chính; Ngân hàng Nhà nước; Bộ Kế hoạch Đầu tư; Bộ Công Thương; Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp …) nêu ý kiến đề xuất về việc quy định rõ quyền hạn, trách nhiệm của thương nhân đầu mối cần có đánh giá cụ thể và sâu sắc hơn.

*Thứ tư, Về phạm vi Hợp đồng giao dịch.*Theo Luật Thương mại và thì phạm vi Hợp đồng giao dịch bao gồm (Tương lai hàng hóa, quyền chọn hàng hóa –Futures, Exchanged-Option). Trong khi nhu cầu giao dịch của khách hàng bao gồm tất cả (từ Tương lai, Quyền chọn cho đến Hoán đổi, OTC…). Do vậy, cần có quy định rõ ràng, đầy đủ về phạm vi Hợp đồng giao dịch, để tạo điều kiện cho các thành viên tham gia thị trường được giao dịch tất cả các Hợp đồng mà các Sàn giao dịch hàng hóa trên thế giới đang áp dụng.

*Thứ năm, Về chủ thể tổ chức thị trường.* Hiện nay, Bộ Công Thương là đơn vị chịu trách nhiệm quản lý nhà nước đối với hai lĩnh vực kinh doanh xăng dầu (Khoản 1, Điều 40, Nghị định 83/2014/NĐ-CP) và Sở Giao dịch hàng hóa (Điều 4, Nghị định 158/2006/NĐ-CP và Khoản 3, Điều 1, Nghị định 51/2018/NĐ-CP). Nhằm thực hiện tốt vai trò quản lý nhà nước đối với 02 lĩnh vực, Kinh doanh xăng dầu và Sở Giao dịch Hàng hóa mà Bộ Công Thương được giao, đổng thời để thúc đẩy hoạt động của thị trường giao dịch hàng hóa phái sinh còn mới của Việt Nam, thì việc các thương nhân kinh doanh xăng dầu sử dụng công cụ (Hedging) - nghiệp vụ phái sinh để bảo hiểm giá nên ưu tiên thông qua các Sở Giao dịch hàng hóa tại Việt Nam có liên thông với các Sở Giao dịch hàng hóa ở nước ngoài. Về phạm vi sản phẩm, thủ tục giao dịch cần được quy định rõ.

*Thứ sáu, Về chính sách thuế, phí đối với hoạt động giao dịch hàng hóa phái sinh.* Cần có hướng dẫn hạch toán kế toán theo chuẩn mực kế toán Việt Nam và quốc tế với các giao dịch phái sinh để tránh thất thu thuế, rõ ràng về việc hạch toán kế toán đối với các thành phần tham gia thị trường.

Từ những vấn đề nêu trên, việc xây dựng khung pháp lý hoàn chỉnh về Giao dịch hàng hóa phái sinh trên thị trường tập trung trong Nghị định mới là yêu cầu cấp thiết.

1. Khoản 3 Điều 17 Luật Giá 2012 quy định: *“3. Trong trường hợp cần thiết, lập quỹ bình ổn giá đối với mặt hàng cần bình ổn giá thuộc Danh mục hàng hóa, dịch vụ thực hiện bình ổn giá nhằm mục tiêu hỗ trợ cho bình ổn giá; sử dụng quỹ bình ổn giá khi giá của hàng hóa, dịch vụ đó biến động bất thường hoặc tác động xấu đến nền kinh tế và đời sống...”.* [↑](#footnote-ref-1)
2. Điểm đ khoản 1 Điều 19 Luật Giá 2023 quy định *“đ) Sử dụng quỹ bình ổn giá trong trường hợp hàng hóa, dịch vụ đã được lập quỹ bình ổn giá…... Chính phủ quyết định việc lập quỹ bình ổn giá đối với hàng hóa, dịch vụ thuộc Danh mục hàng hóa, dịch vụ bình ổn giá; quy định về quản lý, trích lập, chi sử dụng quỹ bình ổn giá và chịu trách nhiệm bảo đảm tính công khai, minh bạch trong quản lý, sử dụng quỹ”.* [↑](#footnote-ref-2)