**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**

***Ông Văn Tấn Phụng, Chủ tịch***

*Công ty Cổ phần Thương mại Dầu khí Đồng Nai*

**Kính gửi: Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI)**

*V/V: Góp ý kiến về Dự thảo Nghị định về kinh doanh xăng dầu (thay thế Nghị định 83/2014 và các Nghị định 95/2021 và Nghị định 80/2023 sửa đổi, bổ sung có liên quan)*

Chúng tôi, cộng đồng 150 doanh nghiệp là thương nhân phân phối, bán lẻ xăng dầu (có danh sách kèm theo) xin gửi tới Quý Bộ Công Thương lời chào trân trọng và xin góp ý về Dự thảo Nghị định về kinh doanh xăng dầu được đăng tải trên Cổng Thông tin điện tử của Bộ từ ngày 04/04/2024.

Trước hết, chúng tôi hoan nghênh sự nỗ lực của Bộ Công Thương trong việc soạn thảo một Nghị định mới để trình Chính phủ ban hành về quản lý kinh doanh xăng dầu nhằm thay thế các văn bản pháp luật hiện hành (Nghị định 83/2014, Nghị định 95/2021 và Nghị định 80/2023), tuy nhiên không còn phù hợp với chủ trương, đường lối của Đảng, Nhà nước về phát triển kinh tế cũng như tình hình thực tế của thị trường.

Chúng tôi hiểu rằng Đảng, Nhà nước chủ trương phát triển một nền kinh tế thị trường lành mạnh, trong đó các doanh nghiệp được tự do kinh doanh trong khung khổ luật pháp, cùng cạnh tranh bình đẳng với nhau, tôn trọng quyền và lợi ích của người tiêu dùng, đặc biệt các doanh nghiệp vừa và nhỏ được Nhà nước khuyến khích và hỗ trợ để phát triển. Xét theo tiêu chỉ đó, liên quan đến khu vực doanh nghiệp và thị trường phân phối xăng dầu, rất tiếc rằng trong nhiều năm qua đã có nhiều bất cập về thể chế pháp luật và cơ chế quản lý, thậm chí đã có thời điểm khan hiếm xăng dầu đến mức độ khủng hoảng, gây nhiều hậu quả tiêu cực. Đó là các thiệt hại cho nền kinh tế, an ninh xăng dầu của đất nước không được bảo đảm, đặc biệt các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu không được tạo điều kiện và môi trường kinh doanh thuận lợi để cùng cạnh tranh bình đẳng, cùng tồn tại và phát triển bền vững trên thương trường nhằm phục vụ tốt nhất lợi ích của xã hội và người tiêu dùng.

Chính vì thế, việc sửa đổi các văn bản pháp luật không còn phù hợp để ban hành các quy định và khung pháp luật mới cho hoạt động kinh doanh xăng dầu là cần thiết. Hơn bao giờ hết, cộng đồng doanh nghiệp chúng tôi cũng như cả xã hội và người tiêu dùng trông đợi và hy vọng các đổi mới căn bản có tính đột phát từ Nghị định mới đang được Bộ Công Thương soạn thảo để trình Chính phủ ban hành.

Việc các doanh nghiệp chúng tôi gửi tới VCCI ý kiến góp ý vào Dự thảo Nghị định dựa trên hai căn cứ như sau: Thứ nhất, mọi tổ chức và công dân đều có quyền và trách nhiệm đóng góp ý kiến vào việc xây dựng và ban hành chính sách và pháp luật; và thứ hai, chúng tôi là các doanh nhân phân phối, bán lẻ xăng dầu, thuộc nhóm đối tượng của phạm vi áp dụng và chịu tác động trực tiếp từ Nghị định mới sẽ được ban hành. Do đó, các ý kiến đóng góp sau đây sẽ ***có tính chất ban đầu, tập trung vào các điểm hạn chế, bất cập chính của Dự thảo Nghị định.***

1. *Về tài liệu, thông tin cần được cung cấp để góp ý kiến.*

Theo quy định của pháp luật hiện hành, tài liệu, thông tin để lấy ý kiến về dự thảo văn bản pháp luật cần ít nhất bao gồm: (i) Dự thảo văn bản, (ii) Tờ trình của Cơ quan soạn thảo và (iii) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách có liên quan. Rất tiếc rằng chúng tôi chỉ tiếp cận được Dự thảo Nghị định mà không có hai văn bản cần thiết kia. Đối với việc góp ý văn bản này, theo đúng quy trình do pháp luật quy định, chúng tôi rất coi trọng Báo cáo đánh giá tác động về chính sách của Bộ Công Thương, đặc biệt trong đó cần có sự tham khảo ý kiến về các tác động của Nghị định mới sẽ ban hành đối với chúng tôi là các Thương nhân phân phối và Thương nhân bán lẻ, là hai thành phần quan trọng và đông đảo nhất của cộng đồng doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu.

1. *Về cơ sở pháp luật để ban hành Nghị định và tính phù hợp, thống nhất của các văn bản pháp luật.*

Theo quy định cũng như thực tiễn xây dựng pháp luật nói chung, chúng tôi biết một Nghị định được ban hành phải căn cứ vào các luật có liên quan nhằm mục đích quy định các biện pháp thi hành luật, đặc biệt lưu ý là các quyền và nghĩa vụ của tổ chức, công dân phải và chỉ duy nhất được luật do Quốc hội ban hành quy định. Kinh doanh xăng dầu nói riêng hay thị trường xăng dầu nói chung là lĩnh vực lớn, thiết yếu và nhạy cảm cao đối với nền kinh tế, đời sống dân sinh và quốc phòng cùng như an ninh của đất nước. Đối tượng điều chỉnh, nội dung và tác động của Nghị định này liên quan đến rất nhiều luật khác nhau, cả trực tiếp và gián tiếp bao gồm:

* Luật Đầu tư liên quan đến dự án đầu tư về xăng dầu và lĩnh vực kinh doanh có điều kiện;
* Luật Doanh nghiệp quy định về quyền tự do, tự chủ trong kinh doanh của doanh nghiệp, trong đó có doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu;
* Luật Thương mại quy định về ký kết hợp đồng thương mại, các quyền của thương nhân và hành vi thương mại;
* Luật Quản lý ngoại thương quy định quyền kinh doanh xuất nhập khẩu hàng hoá của doanh nghiệp;
* Luật Cạnh tranh liên quan đến cạnh tranh công bằng, kinh doanh độc quyền, doanh nghiệp thống lĩnh thị trường và các thoả thuận han chế cạnh tranh;
* Luật Giá quy định quyền xác định giá của doanh nghiệp trên cơ sở thị trường, lĩnh vực nhà nước định giá, thành lập và quản lý Quỹ bình ổn giá;
* Luật Dự trữ quốc gia liên quan đến dự trữ quốc gia về xăng dầu;
* Luật Bảo vệ người tiêu dùng liên quan đến quyền của người tiêu dùng đối với sản phẩm thiết yếu là xăng dầu;
* Luật Phòng cháy và chữa cháy liên quan đến an toàn cháy nổ trong kinh doanh xăng dầu;
* Luật Bảo vệ môi trường và Luật Thuế bảo vệ môi trường;
* Các luật khác như Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật Chất lượng sản phẩm, Luật về Giao thông v.v. liên quan đến xây dựng cơ sở hạ tầng để nhập khẩu, lưu trữ, phân vận tải, phối và bán lẻ xăng dầu.

Do vậy, chúng tôi thấy rất lấy làm tiếc và thắc mắc lý do Dự thảo Nghị định khi xây dựng lại chỉ căn cứ vào hai luật là Luật Giá và Luật Cạnh tranh ?

Việc Dự thảo Nghị định không căn cứ vào các luật khác có liên quan sẽ dẫn đến tình huống “bất cập” như: các quy định của Nghị định trái hoặc chồng chéo với luật, Nghị định quy định vượt thẩm quyền do luật định, hay các nội dung nhất định của Nghị định không còn cần thiết vì đã có các luật và/hoặc nghị định khác có liên quan quy định. Nếu không bảo đảm tính nhất quán và thống nhất của các văn bản pháp luật, chúng tôi e rằng nếu Nghị định được ban hành thì các doanh nghiệp chúng tôi sẽ gặp nhiều vướng mắc, khó khăn khi tuân thủ, thi hành và giải quyết các tranh chấp phát sinh.

1. *Ý kiến góp ý ban đầu của chúng tôi tại thời điểm hiện tại là gì ?*

Chúng tôi cho rằng vì lý do Dự thảo Nghị định chưa căn cứ vào các luật cần thiết có liên quan nên nhiều nội dung không tránh khỏi “bất cập”, do đó tại thời điểm này và trong văn bản này, cùng với việc các văn bản, tài liệu và thông tin liên quan đến Dự thảo Nghị định chưa được cung cấp đầy đủ, chúng tôi ***chưa có đủ cơ sở và điều kiện để góp ý chi tiết vào các điều khoản cụ thể của Dự thảo*** được. Tuy nhiên, căn cứ vào khung pháp luật hiện hành, cùng với chủ trương, đường lối phát triển kinh tế của Đảng, Nhà nước và tình hình, nhu cầu thực tế của thị trường, chúng tôi xin nêu một số điểm ***hạn chế cơ bản, quan trọng và có tính nguyên tắc*** như sau:

* 1. *Phân loại và xếp hạng các nhóm thương nhân với các quyền, nghĩa vụ và lợi ích khác nhau là trái với Luật Doanh nghiệp và Luật Thương mại.*

Chúng tôi thấy dường như Dự thảo Nghị định vẫn giữ cách tiếp cận và phương pháp cũ đã không còn phù hợp từ bối cảnh thực tế cách đây hơn mười năm của Nghị định 83/2014. Theo đó: Thứ nhất, không xác định đúng tính chất hàng hoá của xăng dầu không phải là hàng cấm, hàng hạn chế kinh doanh, hàng nhà nước độc quyền sản xuất, kinh doanh mà chỉ là hàng hoá đặc thù thuộc diện “kinh doanh có điều kiện” theo thị trường. Thứ hai, thị trường sản xuất, kinh doanh xăng dầu đã trở nên tự do và mở cửa cho doanh nghiệp mọi thành phần, trong đó có cả đầu tư nước ngoài. Thứ ba, bởi vì xác định cả tính chất mặt hàng lẫn thị trường không đúng và phù hợp nên Dự thảo Nghị định tiếp tục phân chia thị trường, phân loại các doanh nghiệp bao gồm Thương nhân đầu mối, Thương nhân phân phối và Thương nhân bán lẻ, đi kèm theo đó là các địa vị pháp lý, quyền, nghĩa vụ, lợi ích và chế độ đối xử, quản lý từ phía Nhà nước khác nhau. Đáng lưu ý là Thương nhân đầu mối (thuộc thiểu số trong số lượng hàng ngàn doanh nghiệp) được xếp hạng cao nhất có vị trí riêng với nhiều đặc quyền, tiếp đến là Thương nhân phân phối và cuối cùng là Thương nhân bán lẻ.

Quan điểm và cách tiếp cận về chính sách và quản lý như trên rõ ràng là sự áp đặt duy ý chí và mang tính phân biệt đối xử, hạn chế các quyền tự do, chủ động kinh doanh của doanh nghiệp. Điều đó hoàn toàn trái với tình thần cơ bản của Luật Doanh nghiệp. Theo đó, tại Điều 7, Luật Doanh nghiệp đã ghi rõ các quyền cụ thể của doanh nghiệp như sau:

*“1. Tự do kinh doanh ngành, nghề mà luật không cấm.*

*2. Tự chủ kinh doanh và lựa chọn hình thức tổ chức kinh doanh; chủ động lựa chọn ngành, nghề, địa bàn, hình thức kinh doanh; chủ động điều chỉnh quy mô và ngành, nghề kinh doanh.*

*3. Lựa chọn hình thức, phương thức huy động, phân bổ và sử dụng vốn.*

*4. Tự do tìm kiếm thị trường, khách hàng và ký kết hợp đồng.*

*5. Kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu.*

*……...*”

Quy định về việc phân loại doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu như trên cũng trái với nguyên tắc của Luật Thương mại, theo đó *“Thương nhân thuộc mọi thành phần kinh tế bình đẳng trước pháp luật trong hoạt động thương mại”* (Điều 10, Luật Thương mại).

* 1. *Quy định nhiều điều kiện kinh doanh trái với Luật Đầu tư.*

Điều 7 Luật Đầu tư quy định việc đặt ra các điều kiện cho ngành, nghề kinh doanh nhất định (cụ thể ở đây là lĩnh vực kinh doanh xăng dầu) chỉ cần thiết vì lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội, đạo đức xã hội và sức khoẻ cộng đồng. Ngoài ra, *“Điều kiện đầu tư kinh doanh … phải bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, tiết kiệm thời gian, chi phí tuân thủ của nhà đầu tư”.* Trong khi đó, Dự thảo Nghị định có nhiều quy định về điều kiện kinh doanh bắt buộc không vì lý do nói trên mà hoàn toàn mang tính chất thương mại thuộc phạm vi quyết định của doanh nghiệp và thị trường. Do đó, các điều kiện đó không cần thiết và không phù hợp với quy định trên của Luật Đầu tư, chẳng hạn như: Thương nhân đầu mối phải có hệ thống phân phối gồm tối thiểu 40 thương nhân bán lẻ; Thương nhân phân phối phải có hệ thống phân phối gồm 5 cửa hàng bán lẻ, 10 Thương nhân bán lẻ và có văn bản thoả thuận với Thương nhân đầu mối; hay Thương bán lẻ phải có văn bản thoả thuận với Thương nhân phân phối hoặc Thương nhân đầu mối. Lưu ý rằng việc bắt buộc phải ký hợp đồng như vậy cũng trái với nguyên tắc tự do, tự nguyện thoả thuận được quy định tại Điều 11, Luật Thương mại.

* 1. *Quy định hạn chế quyền kinh doanh xuất nhập khẩu của thương nhân trái với Luật Quản lý ngoại thương.*

Tại Điều 5, Luật Quản lý ngoại thương về quyền tự do kinh doanh xuất nhập khẩu quy định: “*Thương nhân được kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu và thực hiện các hoạt động khác có liên quan không phụ thuộc vào ngành, nghề đăng ký kinh doanh, trừ hàng hóa thuộc Danh mục hàng hóa cấm xuất khẩu, cấm nhập khẩu và hàng hóa tạm ngừng xuất khẩu, tạm ngừng nhập khẩu”*. Xăng dầu không thuộc Danh mục hàng hoá cấm nhập khẩu. Tuy nhiên, Dự thảo Nghị định lại quy định chỉ có Thương nhân đầu mối mới được quyền nhập khẩu xăng dầu là không phù hợp với quy định của luật.

* 1. *Tinh thần và nội dung cơ bản của Dự thảo Nghị định đi ngược và vi phạm các nguyên tắc cơ bản và nhiều quy định của Luật Cạnh tranh.*

Chúng tôi thấy rằng trong bối cảnh thực tế hiện nay, các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu đang không có điều kiện bình đẳng để cạnh tranh công bằng trên thị trường, đặc biệt trong tương quan giữa Thương nhân đầu mối, Thương nhân phân phối và Thương nhân bán lẻ, giữa doanh nghiệp lớn, siêu lớn thống lĩnh thị trường và doanh nghiệp vừa và nhỏ. Chẳng hạn có Tập đoàn doanh nghiệp chiếm tới 51% thị phần và cùng với 6/32 doanh nghiệp lớn khác chiếm tới 88% thị phần. Tuy nhiên, từ quan điểm chính sách và pháp luật, Dự thảo Nghị định lại quy định theo hướng bất lợi và triệt tiêu khả năng cạnh tranh công bằng và bình đẳng của các doanh nghiệp nhỏ hơn là Thương nhân phân phối và Thương nhân bán lẻ, ví dụ: bắt buộc các thương nhân này phải có và/hoặc thuộc một hệ thống phân phối nhất định do một Thương nhân đầu mối hay Thương nhân phân phối làm chủ, hay đối với Thương nhân phân phối *“chỉ được mua xăng dầu từ các thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu”* (Điều 14, Dự thảo Nghị định).

Trong khi đó, chúng tôi lưu ý rằng Điều 8, Luật Cạnh tranh quy định các hành vi bị nghiêm cấm có liên quan đến cạnh tranh bao gồm:

*“1. Cơ quan nhà nước thực hiện hành vi gây cản trở cạnh tranh trên thị trường sau đây:*

*a) Ép buộc, yêu cầu, khuyến nghị doanh nghiệp, cơ quan, tổ chức, cá nhân phải thực hiện hoặc không thực hiện việc sản xuất, mua, bán hàng hóa, cung ứng, sử dụng dịch vụ cụ thể hoặc mua, bán hàng hóa, cung ứng, sử dụng dịch vụ với doanh nghiệp cụ thể, trừ hàng hóa, dịch vụ thuộc lĩnh vực độc quyền nhà nước hoặc trong trường hợp khẩn cấp theo quy định của pháp luật;*

*b) Phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp*”.

Đồng thời, đối với doanh nghiệp là Thương nhân đầu mối và Thương nhân phân phối đang chiếm vị trí thống lĩnh thị trường, Điều 32, Dự thảo Nghị định lại cho phép các doanh nghiệp đó toàn quyền quyết định giá bán buôn và giá bán lẻ đối với xăng dầu trong hệ thống phân phối của mình. Chúng tôi xin lưu ý rằng điều này vi phạm Luật Cạnh tranh bởi hành vi lạm dụng vị trí thống lĩnh thị trường bị cấm theo Điều 27, đó là *“Áp đặt giá mua, giá bán hàng hóa, dịch vụ bất hợp lý hoặc ấn định giá bán lại tối thiểu gây ra hoặc có khả năng gây ra thiệt hại cho khách hàng”.*

* 1. *Cơ chế định giá xăng dầu theo Dự thảo Nghị định không phù hợp với các nguyên tắc và quy định của Luật Giá.*

Dự thảo Nghị định căn cứ Luật Giá. Chúng tôi thấy theo Điều 8, Luật Giá, tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hoá, dịch vụ có quyền *“Tự định giá và điều chỉnh giá hàng hóa, dịch vụ do mình sản xuất, kinh doanh, trừ hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá cụ thể”.* Điều 3, Luật Giá cũng quy định Nhà nước chỉ định giá (thông qua khung giá, ấn định giá tối đa, giá tối thiểu) đối với một số hàng hoá, dịch vụ mà không có xăng dầu; đồng thời quy định “*Yếu tố hình thành giá bao gồm giá thành toàn bộ thực tế; lợi nhuận (nếu có) hoặc khoản lỗ (nếu có); các nghĩa vụ tài chính theo quy định của pháp luật”.* Đối với hàng hoá là xăng dầu, tuỳ thuộc vào các trường hợp cụ thể và cần thiết khi có biến động thị trường gây ảnh hưởng bất lợi lớn đến nền kinh tế, trật tự an toàn và lợi ích người tiêu dùng, Nhà nước có thể áp dụng cơ chế điều tiết giá thông qua xem xét, quyết định áp dụng một trong các biện pháp bình ổn giá phù hợp được liệt kế tại Điều 19.

Trong khi đó, Dự thảo Nghị định lại quy định một cơ chế duy nhất và bắt buộc áp dụng về xác định và điều chỉnh giá xăng dầu của Thương nhân đầu mối và Thương nhân phân phối (Điều 32) và ấn định giá bán xăng dầu tối đa như là biện pháp duy nhất và cố định để bình ổn giá (Điều 33). Điều này trái với mục tiêu và các quy định và của Luật Giá trong điều kiện kinh tế thị trường.

* 1. *Cơ chế dự trữ lưu thông xăng dầu quy định tại Điều 25 và 26 của Dự thảo Nghị định không phù hợp với Luật Dự trữ quốc gia.*

Xăng dầu là nhóm hàng nhiên liệu có ý nghĩa quan trọng về quốc phòng, an ninh, kinh tế và đời sống dân sinh, do đó thuộc Danh mục hàng hoá được dự trữ bắt buộc theo Điều 27, Luật Dự trữ quốc gia. Theo quy định của luật, việc mua hàng hoá này bằng tiền ngân sách nhà nước và việc bảo quản và sử dụng hàng hoá dự trữ này thuộc thẩm quyền và trách nhiệm của Cơ quan nhà nước mà không phải của doanh nghiệp. Tuy nhiên, Điều 26, Dự thảo Nghị định lại quy định cả trách nhiệm và thẩm quyền có liên quan thuộc về Thương nhân đầu mối. Việc trao trách nhiệm và đi kèm với các quyền và lợi ích có liên quan cho doanh nghiệp là Thương nhân đầu mối theo chúng tôi là không phù hợp với quy định của luật.

* 1. *Các ý kiến khác*

Ngoài các ý kiến ở trên, chúng tôi cũng góp ý rằng Dự thảo Nghị định cần quy định rõ ràng và hợp lý về trách nhiệm thu, nộp, hạch toán vào giá thành, sử dụng và/hoặc chuyển giao cho ngân sách nhà nước các khoản Thuế bảo vệ môi trường theo đúng quy định của Luật thuế bảo vệ môi trường, tránh việc các doanh nghiệp lớn được hưởng lợi thế tài chính từ việc chiếm dụng khoản tiền thuế lớn của ngân sách.

Liên quan đến các luật khác cùng đồng thời điều chỉnh các khía cạnh khác nhau của doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực xăng dầu, chúng tôi cho rằng điều quan trọng nhất là Ban soạn thảo của Bộ Công Thương cần xem xét lại quan điểm chính sách theo hướng tăng cường hiệu quả quản lý nhưng phải tôn trọng và bảo quyền tự do kinh doanh, quyền cạnh tranh công bằng của doanh nghiệp theo đúng các quy định hiện hành. Về nội dung, Dự thảo Nghị định cần được chỉnh lý theo hướng chỉ quy định cụ thể hơn những nội dung cần thiết mà chưa được luật hay các Nghị định hướng dẫn luật có liên quan quy định, tránh sự nhắc lại hay quy định trùng lặp, chồng tréo, thậm chí trái và mâu thuẫn với các văn bản hiện hành, gây khó khăn cho cả Cơ quan quản lý nhà nước lẫn doanh nghiệp trong khâu thực thi pháp luật.

Tóm lại, căn cứ vào các ***ý kiến góp ý ban đầu và sơ bộ như trên***, tại văn bản này, chúng tôi xin kiến nghị VCCI như sau:

* *Một là*, cần xem xét, nghiên cứu để soạn lại Dự thảo Nghị định theo hướng thể hiện tư duy, cách tiếp cận và phương pháp đổi mới thực chất, có tính đột phát trong xây dựng thể chế, pháp luật và cơ chế quản lý nhà nước về thị trường xăng dầu nói chung và kinh doanh xăng dầu nói riêng, bảo đảm nguyên tắc cơ bản và tối thiểu là phù hợp với các luật hiện hành có liên quan. Chúng tôi kiến nghị như vậy dựa trên nhận xét cơ bản là tinh thần của Dự thảo Nghị định hoàn toàn chưa đổi mới theo đúng chủ trương và đường lối phát triển kinh tế và phát triển đội ngũ doanh nghiệp, doanh nhân của Đảng, chưa bám sát vào tình hình thực tiễn đã thay đổi của thị trường và doanh nghiệp, chưa bảo đảm nền tảng thể chế, pháp luật để xây dựng môi trường kinh doanh minh bạch, thuận lợi và sự cạnh tranh công bằng và bình đẳng. Do đó, nếu Nghị định mới được ban hành giữ nguyên tinh thần và nội dung như hiện nay thì chung tôi e rằng sẽ gây nên các rủi ro tiềm tàng và hậu quả rất tiêu cực cho đất nước và nền kinh tế như: Rủi ro khủng hoảng nguồn cung xăng dầu vẫn có thể xảy ra, nhiều doanh nghiệp phân phối, bán lẻ vừa và nhỏ thuộc nhóm yếu thế sẽ khó cạnh tranh dẫn đến phá sản, lợi ích của người tiêu dùng không được tôn trọng, Nhà nước không kiểm soát được các hiện tượng tiêu cực, trục lợi và buôn lậu về xăng dầu, an ninh nhiên liệu của quốc gia không được bảo đảm v.v..
* *Hai là*, trong quá trình tiếp thu ý kiến, chỉnh lý Dự thảo Nghị định, cần tham khảo ý kiến về cả góp ý xây dựng chính sách, pháp luật lẫn các tác động dự báo của Nghị định mới đối với cộng đồng doanh nghiệp, đặc biệt là nhóm doanh nghiệp đã số gồm hàng ngàn thương nhân phân phối, bán lẻ xăng dầu như chúng tôi. Bởi đây là lĩnh vực thiết yếu, nhạy cảm và phức tạp, chúng tôi kiến nghị Bộ Công Thương không chỉ lấy ý kiến thông qua trang thông tin điện tử hay phương tiện thông tin đại chúng mà còn tổ chức gặp gỡ, hội thảo, toạ đàm với cộng đồng doanh nghiệp, qua đó các bên tham gia cùng có cơ hội để trao đổi ý kiến và thảo luận trực tiếp nhằm tìm ra quan điểm, tiếng nói chung và sự đồng thuận về các vấn đề cơ bản có chung lợi ích. Về phía các doanh nghiệp chúng tôi nếu có yêu cầu, sẽ sẵn sàng phối hợp, cộng tác với Bộ Công Thương trong hoạt động này.
* *Ba là*, Bộ Công Thương không nên khẩn cấp trình Chính phủ để thông qua Nghị định này cốt sao đáp ứng tiến độ đề ra nếu chưa tiến hành các công việc cần thiết để xây dựng một Dự thảo Nghị định có chất lượng thực sự, là cơ sở pháp lý cho việc quản lý thị trường xăng dầu có hiệu quả. Các công việc soạn thảo, lấy ý kiến cần bảo đảm đúng quy trình và phát huy tính công khai, dân chủ cùng với trách nhiệm giải trình như tham khảo ý kiến và thảo luận với các nhóm đối tượng chịu tác động của văn bản, hiệp hội doanh nghiệp, Liên đoàn Công nghiệp và Thương mại VCCI, huy động được trí tuệ của các chuyên gia, doanh nhân, nhà quản lý có kinh nghiệm cũng như tiếp thu được nguyện vọng, ý kiến của người tiêu dùng. Trong khía cạnh này, chúng tôi kính đề nghị Bộ Công Thương sau khi hoàn thành chỉnh lý và có bản Dự thảo mới tiếp theo sẽ cung cấp đầy đủ các văn bản, tài liệu cần thiết như nêu ở trên (gồm Dự thảo Nghị định, Tờ trình, Báo cáo đánh giá tác động của chính sách) cho chúng tôi để tiếp tục được thực hiện quyền góp các ý kiến cụ thể và chi tiết.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác và xem xét của VCCI

Mọi liên hệ với chúng tôi xin theo địa chỉ người đại diện Nhóm Thương nhân phân phối:

**Ông Văn Tấn Phụng**

* Chức danh: Chủ tịch HĐQT Công ty cổ phần thương mại dầu khí Đồng Nai
* Địa chỉ: Số 13 Lê Văn Duyệt, Khu phố 9, An Bình, Biên Hoà, Đồng Nai
* ĐT: + 84 0942.708090.