**PHỤ LỤC**

**TỔNG HỢP GIẢI TRÌNH, TIẾP THU Ý KIẾN GÓP Ý ĐỐI VỚI DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH SỬA ĐỔI, BỔ SUNG**

**NGHỊ ĐỊNH SỐ 83/2014/NĐ-CP**

| **TT** | **NỘI DUNG GÓP Ý** | **Ý KIẾN**  **TIẾP THU** | | **GIẢI TRÌNH** | **Ghi chú** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **Đồng ý** | **Không đồng ý** |
| **A** | **Các ý kiến nhất trí hoàn toàn** |  |  |  |  |
| 1 | Sở Công Thương Bà Rịa - Vũng Tàu | **x** |  |  |  |
| 2 | Sở Công Thương Hải Phòng | **x** |  |  |  |
| 3 | Sở Công Thương Đà Nẵng | **x** |  |  |  |
| 4 | Sở Công Thương Tây Ninh | **x** |  |  |  |
| 5 | Sở Công Thương Đồng Tháp | **x** |  |  |  |
| **B** | **Các ý kiến nhất trí nhưng đề nghị sửa đổi, bổ sung** |  |  |  |  |
| **B1** | **CÁC BỘ, NGÀNH** |  |  |  |  |
| **I** | **Bộ Công Thương** |  |  |  |  |
| **1** | **Vụ Khoa học và Công nghệ** |  |  |  |  |
|  | Về cơ bản, nhất trí với dự thảo 2 Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, ngoài ra sửa đổi một số nội dung sau: |  |  |  |  |
| **1.1** | Mục I dự thảo Tờ trình: Sự cần thiết ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP: đề nghị xem xét bổ sung thông tin về cơ cấu nguồn cung xăng dầu tại thời điểm xây dựng Nghị định số 83/2014/NĐ-CP chủ yếu là xăng dầu nhập khẩu (khoảng 70%) để làm rõ tính cấp thiết để ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung. | **x** |  |  |  |
| **1.2** | Điểm 3, Mục IV. Rà soát điều chỉnh cơ chế phối hợp điều hành giá xăng dầu: đề nghị xem xét đưa 2 Phương án đề xuất nêu tại Điều 40 của dự thảo vào nội dung này vì đây là nội dung rất quan trọng cần xin ý kiến chỉ đạo. | **x** |  |  |  |
| **1.3** | Về dự thảo Nghị định: - Điểm 3 Khoản 1 Điều 1: đề nghị làm rõ cơ sở lựa chọn "... được chuyển nhượng cho nhà đầu tư nước ngoài nhưng không quá 35%...". |  |  | Nhằm huy động nguồn lực đầu tư nước ngoài cho lĩnh vực sản xuất, kinh doanh xăng dầu (lĩnh vực cần rất nhiều vốn, công nghệ, kỹ năng điều hành) nhưng do là lĩnh vực quan trọng, ảnh hưởng đến an ninh năng lượng quốc gia nên chỉ cho phép nhà dầu tư nước ngoài chiếm tối đa không quá 35% nhằm bảo đảm nhà đầu tư nước ngoài không có quyền phủ quyết trong điều hành hoạt động của doanh nghiệp (theo quy định tại Luật Doanh nghiệp). |  |
| **1.4** | - Khoản 3 Điều 1: đề nghị chỉnh sửa "Nhiên liệu sinh học tại Nghị định này là xăng E5, E10 theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu điêzen và nhiên liệu sinh học (QCVN 1:2015/BKHCN) ban hành kèm theo Thông tư số 22/2015/TT-BKHCN của Bộ Khoa học và Công nghệ ngày 11 tháng 11 năm 2015 và các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế (nếu có)" lại là "Nhiên liệu sinh học tại Nghị định này là xăng E5, E10 theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 1:2015/BKHCN về xăng, nhiên liệu điêzen và nhiên liệu sinh học, ban hành kèm theo Thông tư số 22/2015/TT-BKHCN ngày 11 tháng 11 năm 2015 của Bộ Khoa học và Công nghệ và các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế (nếu có)". | **x** |  |  |  |
| **1.5** | - Điểm 21 Khoản 3 Điều 1: đề nghị làm rõ cơ sở lựa chọn "Tỷ lệ giá trị vốn góp của thương nhân đồng sở hữu đối với mỗi cửa hàng xăng dầu tối thiểu là 10%". |  |  | Trước đây chưa có quy định cụ thể về nội dung này nên doanh nghiệp có thể chỉ góp vốn 1-2% để được coi là đồng sở hữu. Hiện Ban soạn thảo đưa lên mức 10% nhằm bảo đảm việc tăng tỷ lệ vốn đầu tư để tăng trách nhiệm của doanh nghiệp với hoạt động của cửa hàng xăng dầu và tránh việc “lách” luật để đáp ứng điều kiện kinh doanh nhưng vẫn bảo đảm tính khả thi của quy định. |  |
| **2** | **Vụ Dầu khí và Than** |  |  |  |  |
| 2.1 | Cơ bản nhất trí với dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu được gửi kèm tại Công văn. Ngoài ra, có một số góp ý cụ thể: |  |  |  |  |
| 2.2 | - Tại Khoản 1 Điều 2 dự thảo Nghị định, đề nghị xem xét lại quy định tại mục 3 về việc chuyển nhượng cổ phần cho nhà đầu tư nước ngoài do hiện nay các thương nhân sản xuất xăng dầu (cũng là thương nhân kinh doanh xăng dầu) đang được nhà đầu tư nước ngoài đầu tư với tỷ lệ lớn hơn 34% (Công ty TNHH lọc hóa dầu Nghi Sơn có vốn đầu tư nước ngoài là 74,9%, Công ty cổ phần lọc hóa dầu Bình Sơn có kế hoạch bán cổ phần cho cổ đông nước ngoài đến 49% theo phương án cổ phần hóa được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, Tổng công ty Dầu Việt Nam có kế hoạch bán cổ phần cho cổ đông nước ngoài đến 49% theo phương án cổ phần hóa được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt). | **x** |  | - Quy định này áp dụng đối với các thương nhân kinh doanh xăng dầu nhưng có tổ chức thêm hoạt động sản xuất.  - Đối với các doanh nghiệp đã có vốn đầu tư nước ngoài cao hơn mức 35% do đã được Chính phủ cho phép thì vẫn được thực hiện. (Nội dung này sẽ được xem xét quy định cụ thể cho phù hợp). |  |
|  | - Tại Khoản 2 Điều 1 dự thảo Nghị định, đền ghị sửa đổi một số nội dung sau: |  |  |  |  |
| 2.3 | "1. Xăng dầu là tên chung để chỉ các sản phẩm của quá trình công nghệ chưng cất, chế biến dầu thô, phế liệu và các nguyên vật liệu khác để tạo ra các sản phẩm dùng làm nhiên liệu, bao gồm: Xăng, dầu điêzen, dầu hỏa, dầu madút, nhiên liệu bay; nhiên liệu sinh học và các sản phẩm khác dùng làm nhiên liệu, không bao gồm các loại khí hóa lỏng và khí nén thiên nhiên." | **x** |  |  |  |
| 2.4 | "3. Sản xuất xăng dầu là quá trình công nghệ chưng cất, chế biến dầu thô, sản phẩm xăng dầu, bán thành phẩm xăng dầu, phụ gia và các chế phẩm khác thành các sản phẩm xăng dầu." | **x** |  |  |  |
| 2.5 | "11. Thương nhân đầu mối bao gồm thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu và thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu.  Thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu là chủ sở hữu các cơ sở sản xuất xăng dầu. |  | **x** | Quy định tại Dự thảo định nghĩa theo hoạt động của doanh nghiệp để thống nhất với hoạt động kinh doanh |  |
| 2.6 | - Liên quan đến nội dung bổ sung Điều 24 được dự thảo tại Điều 9 Quyền và nghĩa vụ của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu, đềnghị bỏ từ "khó khăn" trong dự thảo, cụ thể nội dung được đề nghị sửa thành: "5. Bộ Công Thương xem xét, rà soát và quyết định việc áp dụng thí điểm loại hình máy bán xăng dầu mini đã được kiểm định an toàn bởi các cơ quan chức năng để bán tại một số địa bàn vùng sâu, vùng xa không đủ điều kiện hoặc không được doanh nghiệp đầu tư cây xăng nhằm bảo đảm nguồn cung xăng dầu đáp ứng nhu cầu tiêu dùng của người dân trên cả nước".  Lý do đề nghị chỉnh sửa: Theo nội dung giải trình của Quý Vụ tại dự thảo Tờ trình báo cáo Thủ tướng Chính phủ, tại các địa bàn khó khăn quá chật hẹp (tại các thành phố lớn, khu trung tâm, phố cổ không có đủ mặt bằng để đầu tư cây xăng theo quy định) cần rà soát xem xét cho phép triển khai các máy bán xăng dầu mini. Tuy nhiên, theo quan điểm Vụ Dầu khí và Than, bản thân tại các khu vực này khi chưa có các cây xăng mini đã tiềm ẩn rất nhiều các nguy cơ mất an toàn về các mặt do địa bàn chật hẹp. Việc cho phép triển khai các cây xăng mini sẽ càng làm tăng thêm rất nhiều các rủi ro liên quan đến cháy nổ trong quá trình kinh doanh. Vì vậy, việc cho phép kinh doanh xăng dầu tại khu vực này là không cần thiết. Các hộ dân khi có nhu cầu liên quan đến sản phẩm xăng dầu có thể đến các khu vực lân cận có đầy đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu để mua là phù hợp. | **x** |  |  |  |
| 2.7 | Tại Điều 37, đề nghị quy định cách xác định tỷ trọng nguồn nhập khẩu và sản xuất trong nước để làm cơ sở tính giá xăng dầu. | **x** |  |  |  |
| **3** | **Vụ Pháp chế** |  |  |  |  |
| 3.1 | Đề nghị Vụ Thị trường trong nước tổ chức lấy ý kiến các cơ quan, tổ chức có liên quan về đề nghị xây dựng Nghị định và đồng thời hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định để trình Chính phủ theo đúng trình tự, thủ tục của Luật Ban hành văn bản pháp luật đảm bảo thời gian được giao. | **x** |  | Vụ Thị trường trong nước đang thực hiện các thủ tục theo quy định và đã tổ chức Hội thảo lấy ý kiến; gửi văn bản xin ý kiến các Bộ ngành, doanh nghiệp, Hiệp hội ngành hàng; đã đăng trên các Cổng thông tin điện tử để lấy ý kiến. |  |
| **4** | **Cục Xuất nhập khẩu** |  |  |  |  |
| 4.1 | Đề nghị xem xét kỹ việc bổ sung Khoản 3 và Điều 2 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP cụ thể: “3. Thương nhân kinh doanh xăng dầu có tổ chức hoạt động sản xuất, chế biến xăng dầu được chuyển nhượng cổ phần cho nhà đầu tư nước ngoài nhưng không quá 34% và phải được Bộ Công Thương chấp thuận sau khi thẩm định”. Nếu quy định thương nhân có hoạt động sản xuất được chuyển nhượng cho nhà đầu tư nước ngoài có thể dẫn đễn rủi ro thương nhân đầu tư sản xuất chỉ để được bán vốn cho nhà đầu tư nước ngoài và số lượng thương nhân có thể tăng thêm không kiểm soát được; đối tượng gồm sản xuất, chế biến có diện khá rộng; khái niệm chế biến chưa được giải thích. |  | x | Việc đầu tư vào lĩnh vực sản xuất, chế biến xăng dầu đòi hỏi vốn rất lớn do đó việc đầu tư hình thức để thu hút vốn khó xảy ra. Bên cạnh đó, việc giới hạn mức chuyển nhượng cổ phần đến 34% nhằm hạn chế mức độ can thiệp vào hoạt động kinh doanh của nhà đầu tư nước ngoài nhưng vẫn thu hút được nguồn lực từ nước ngoài.  Ban Soạn thảo sẽ tiếp thu và quy định thành có hoạt động sản xuất và chế biến xăng dầu để hạn chế diện điều chỉnh. |  |
| 4.2 | Về sửa đổi Khoản 11 Điều 3: đề nghị lược bỏ nội dung giải thích từ ngữ về “thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu” do khái niệm này tương tự khái niệm “thương nhân sản xuất xăng dầu”, khái niệm “thương nhân sản xuất xăng dầu” không cần giải thích vì đã giải thích khái niệm “sản xuất xăng dầu” | x |  |  |  |
| 4.3 | Nếu sửa khái niệm “thương nhân xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu” thành “thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu” đề nghị rà soát thống nhất khái niệm này trong toàn bộ Nghị định số 83/2014/NĐ-CP;  đề nghị cân nhắc việc phải sửa đổi tên này vì sẽ phải sửa nhiều điều khoản và khái niệm này tương đương khái niệm thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu (chỉ thương nhân kinh doanh xuất nhập khẩu xăng dầu mới được nhập khẩu và mua xăng dầu sản xuất trong nước). | x | x | Do hiện nay tỷ trọng nguồn sản xuất trong nước đã chiếm đa số (70-80%) nên việc gọi tên thương nhân xuất nhập khẩu xăng dầu là không còn phù hợp và theo đó trong nghĩa vụ của doanh nghiệp cũng không còn yêu cầu doanh nghiệp bắt buộc phải nhập khẩu xăng dầu liên tục theo Quý. Vì vậy việc đổi tên là cần thiết. |  |
| 4.4 | Quy định về dự trữ bắt buộc đối với doanh nghiệp sản xuất xăng dầu gồm cả thương nhân không có hệ thống phân phối. Nội dung này nêu trong Dự thảo Tờ trình nhưng chưa thể hiện ở Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung. Cục Xuất nhập khẩu đề nghị giữ nguyên như quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP. | x |  |  |  |
| 4.5 | Về sửa đổi Khoản 6, Điều 8 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định thu hồi giấy phép trong trường hợp thương nhân không đảm bảo nhập khẩu xăng dầu theo hạn mức tối thiểu và bảo đảm tổng nguồn tối thiểu được Bộ Công Thương giao. Đề nghị quy định rõ thu hồi tạm thời hay thu hồi vĩnh viễn, trong trường hợp thu hồi vĩnh viễn có được đề nghị cấp lại không, thời gian bao lâu sau được đăng ký cấp lại. |  | x | Nội dung này sẽ được quy định tại Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực kinh doanh xăng dầu. |  |
| 4.6 | Đề nghị bỏ khoản 3, Điều 2 Dự thảo NĐ do việc bãi bỏ thông tư không được thực hiện tại Nghị định mà do cơ quan có thẩm quyền ban hành Thông tư công bố bãi bỏ. |  | x | Do Thông tư được bãi bỏ là Thông tư liên tịch, theo quy định hiện hành, hiện không còn hình thức Thông tư liên tịch nên Ban soạn thảo dự kiến đưa nội dung bãi bỏ Thông tư liên tịch vào Dự thảo Nghị định. |  |
| 4.7 | Về điều kiện kinh doanh xăng dầu (đối với thương nhân đầu mối): đề nghị làm rõ yêu cầu kho xăng dầu có dung tích 15.000 m3 là 01 kho hay nhiều kho, có nhất thiết phải là kho đầu nguồn hay kho nội địa; kho có cần phải gắn trực tiếp với cầu cảng không; phải luôn có bồn bể cố định với tổng dung tích là 15.000 m3 hay chỉ đảm bảo tiếp nhận tối đa 15.000m3.  Việc bỏ quy định không được thuê kho của thương nhân đầu mối là hợp lý và cần bổ sung giải trình tại Tờ trình; bổ sung quy định để bảo đảm 02 doanh nghiệp không cùng sử dụng chung 01 kho/bể. | x | x | Nội dung quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP là hợp lý, chỉ cần quy định về việc có kho để tiếp nhận được xăng dầu từ tàu và phương tiện vận tải chuyên dụng. |  |
| 4.8 | Về điều kiện đối với thương nhân kinh doanh nhiên liệu bay: đề nghị nghiên cứu sửa đổi quy định “có phương tiện tra nạp” thành “có hệ thống tra nạp” cho phù hợp với thực tế. | x |  |  |  |
| 4.9 | Về việc cấp lại Giấy chứng nhận khi giấy phép hết hiệu lực đề nghị sửa thời hạn “trước ba mươi (30) ngày” thành “trước ba mươi ngày (30) làm việc” cho phù hợp với thời hạn thẩm định quy định tại Nghị định. | x |  |  |  |
| 4.10 | Đề nghị sửa Khoản 1, Điều 9 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP thành “1. Được Bộ Công Thương phân giao hạn mức nhập khẩu xăng dầu tối thiểu và tổng nguồn tối thiểu”; tương tự sửa Khoản 7, Điều 9; Khoản 2 Điều 33; Điều 34 trong đó bổ sung nội dung phân giao tổng nguồn. |  | x | Hiện nguồn sản xuất trong nước đã chiếm tỷ trọng lớn, tuy nhiên vẫn còn 01 phần phải nhập khẩu, phần này không chủ động được nên phải giao hạn mức là hợp lý và chỉ giao hạn mức cho nội dung nhập khẩu. Việc kinh doanh còn lại để doanh nghiệp tự chủ nhằm hạn chế sự can thiệp quá sâu của nhà nước vào hoạt động của doanh nghiệp. |  |
| 4.11 | Đề nghị bỏ quy định tại Khoản 2, Điều 9 Nghị định số 83 về thương nhân kinh doanh xuất nhập khẩu xăng dầu khi nhập khẩu nguyên liệu phải theo kế hoạch đã được Bộ Công Thương xác nhận do không có quy định thủ tục xác nhận và nội dung này đã được Bộ Công Thương gửi cơ quan hải quan hướng dẫn không cần xác nhận. | x |  |  |  |
| 4.12 | Rà soát đưa các thủ tục hành chính nêu tại Thông tư 38/2014/TT-BCT vào Dự thảo Nghị định để bảo đảm thực hiện quy định về thẩm quyền của Bộ trưởng. |  | x | Thông tư 38/2014/TT-BCT chỉ hướng dẫn chi tiết những nội dung đã được quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP. |  |
|  |  |  |  |  |  |
| **II** | **Bộ Khoa học và Công nghệ** |  |  |  |  |
| 1 | Dự thảo Nghị định này là sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, do đó, đề nghị Quý Bộ rà soát chỉ để những điều khoản sửa đổi, bổ sung Nghị định 83/2014/NĐ-CP đưa vào dự thảo Nghị định, còn những điều khoản không sửa đổi, bổ sung thì không nên đưa vào dự thảo Nghị định (ví dụ Điều 32, Điều 33, Điều 34, Điều 35 dự thảo Nghị định hiện nay đang được giữ nguyên, không thay đổi so với Nghị định số 83/2014/NĐ-CP). |  | x | Nội dung các điều khoản không thay đổi, tuy nhiên nằm trong bố cục mới nên phải đưa vào Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung (chia Chương III thành các mục để dễ tra cứu và áp dụng). |  |
|  | Đề nghị làm rõ khái niệm "xăng giả" và công tác phối hợp trong thanh tra, kiểm tra chất lượng xăng dầu lưu thông trên thị trường tại dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 83/2014/NĐ-CP để bảo đảm thống nhất trong quá trình thực thi, triển khai thực hiện. |  | **x** | Nội dung này sẽ được quy định tại Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực kinh doanh xăng dầu. |  |
| 2 | a, Tại khoản 1 Điều 2 sửa đổi: Đề nghị làm rõ cụm từ "hợp pháp" vì trên thực tế có những thương nhân sản xuất, kinh doanh xăng dầu có Giấy chứng nhận đủ điều kiện nhưng hết thời hạn hiệu lực hoặc đang chờ gia hạn Giấy chứng nhận này mà vẫn đang kinh doanh (nghĩa là không hợp pháp) thì theo dự thảo Nghị định này sẽ không thuộc đối tượng phải áp dụng Nghị định | **x** |  | Bỏ cụm tư hợp pháp |  |
| 3 | b, Tại khoản 1 Điều 3 sửa đổi, đề nghị bổ sung cụm từ "nhiên liệu hàng hải" sau cụm từ "nhiên liệu bay" tại giải thích từ ngữ "xăng dầu" |  | **x** | Do nhiên liệu hàng hải vẫn là một trong số các sản phẩm như dầu diesel, dầu mazut. |  |
| 4 | c, Đề nghị sửa đổi Khoản 13 Điều 1 dự thảo Nghị định như sau: "Bộ Công Thương xem xét, rà soát và quyết định việc áp dụng thí điểm loại hình phương tiện bán xăng dầu mini bảo đảm yêu cầu về đo lường, chất lượng và yêu cầu an toàn theo quy định của pháp luật đối với một số địa bàn khó khăn, vùng xa, vùng không đủ điều kiện hoặc không được doanh nghiệp đầu tư cửa hàng kinh doanh xăng dầu"  Lý do: Phương tiện bán xăng mini (đồng hồ xăng dầu) hiện có trên thị trường nếu đã được kiểm định đáp ứng yêu cầu quy định của pháp luật về đo lường đồng thời bảo đảm yêu cầu về an toàn, phòng chống cháy nổ theo quy định của pháp luật thì phù hợp để thí điểm áp dụng như quy định này. | **x** |  |  |  |
|  | d, Tại Điều 32 Chương III (khoản 14 Điều 1 dự thảo Nghị định): |  |  |  |  |
| 5 | - Khoản 2, đề nghị sửa lại như sau: "2. Thương nhân kinh doanh xăng dầu phải thực hiện các yêu cầu về quản lý đo lường, chất lượng xăng dầu theo quy định của pháp luật hiện hành trong quá trình nhập khẩu, sản xuất, pha chế, tồn trữ, vận chuyển và bán cho người tiêu dùng; thực hiện các biện pháp để người mua hàng, cơ quan nhà nước có thẩm quyền giám sát, kiểm tra về đo lường, chất lượng xăng dầu trong hệ thống phân phối thuộc mình quản lý".  Lý do: + Phù hợp với quy định tại điểm d, khoản 2 Điều 38 Luật Đo lường;  + Làm rõ hơn biện pháp quản lý, giám sát, kiểm tra về đo lường, chất lượng xăng dầu đã quy định và triển khai hiệu quả thời gian qua như sau: Phải có phương tiện, thiết bị để sẵn sàng cung cấp kết quả đo cho khách hàng khi có yêu cầu; biện pháp ngăn ngừa hành vi tác động, điều chỉnh bộ phận, chức năng đã được niêm phong, kẹp chì của cột đo xăng dầu để làm sai lệch kết quả đo... | **x** |  |  |  |
| 6 | - Khoản 3, đề nghị sửa lại như sau: "3. Bộ Khoa học và Công nghệ có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan thanh tra, kiểm tra, kiểm soát, kiểm định các thiết bị đo lường theo quy định hiện hành của pháp luật về đo lường, quản lý chất lượng theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và tiêu chuẩn công bố áp dụng;..." để phù hợp với chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của Bộ Khoa học và Công nghệ. | **x** |  |  |  |
| 7 | đ, Khoản 3 Điều 51 về trách nhiệm của Bộ Khoa học và Công nghệ (trang 23): - Điểm a, đề nghị sửa lại như sau: "a) Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan quản lý, thanh tra, kiểm tra, kiểm soát đo lường, chất lượng xăng dầu sản xuất, pha chế, nhập khẩu và lưu thông trên thị trường" để phù hợp với chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Bộ Khoa học và Công nghệ. | **x** |  |  |  |
| 8 | - Điểm b, đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: "b) Chủ trì, phối hợp các Bộ, ngành liên quan xây dựng, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, quy định quản lý, biện pháp cụ thể để giám sát, kiểm tra về đo lường, chất lượng xăng dầu thực hiện thống nhất trong cả nước" để quy định rõ trách nhiệm thực hiện Nghị định sau khi được ban hành | **x** |  |  |  |
| 9 | e, Góp ý khác: Đề nghị rà soát lại số thứ tự các khoản trong Điều 1 dự thảo Nghị định, ví dụ: Tại có 02 khoản 9 Điều 1 (trang 8); 02 khoản 14 Điều 1 (trang 9) | **x** |  |  |  |
| **III** | **Bộ Tài nguyên và môi trường** |  |  |  |  |
| 1 | Việc chưng cất sản phẩm xăng dầu có thể được thực hiện từ quá trình tái chế, xử lý chất thải trong đó bao gồm rác thải. Do đó, cần sửa lại cụm từ “rác thải” thành “chất thải” trong Dự thảo Tờ trình và đề nghị xem xét bổ sung quy định nhằm khuyến khích sản xuất, sử dụng sản phẩm xăng dầu từ chất thải. |  |  |  |  |
| **IV** | **Ngân hàng Nhà nước Việt Nam** |  |  |  |  |
| 1 | Tại Dự thảo Tờ trình Thủ tướng Chính phủ đề nghị giải trình cơ sở pháp lý quy định thương nhân được quyền chuyển nhượng cổ phần cho nhà đầu tư nước ngoài ở mức không vượt quá 35%. | **x** |  |  |  |
|  | Đề nghị bỏ khoản 3 và khoản 4 Điều 47 Dự thảo Nghị định vì theo quy định của pháp luật hiện hành tại Luật các tổ chức tín dụng (Khoản 1, Điều 7 và Khoản 2 Điều 9) và Thông tư số 39/2016/TT-NHNN về hoạt động cho vay của tổ chức tín dụng, hoạt động kinh doanh của ngân hàng thương mại thuộc quyền tự chủ của các ngân hàng thương mại. Vì vậy, việc cho vay đối với các doanh nghiệp xăng dầu đầu mối cũng như mức lãi suất cho vay thuộc quyền tự chủ, tự quyết định của ngân hàng thương mại trên cơ sở quy định của pháp luật hiện hành về cho vay của ngân hàng thương mại với khách hàng. |  |  |  |  |
| **V** | **Bộ Tư pháp** |  |  |  |  |
| 1 | Nhất trí về sự cần thiết ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP. |  |  |  |  |
| 2 | Đề nghị rà soát tổng thể dự thảo Nghị định với quy định của Luật Đầu tư, Luật Doanh nghiệp, Luật Thương mại, Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa và các văn bản liên quan để bảo đảm tính hợp pháp, thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật và tính khả thi của văn bản sau khi ban hành, trong đó lưu ý một số nội dung sau:  Theo Tờ trình, dự kiến Dự thảo Nghị định sẽ sửa đổi, bổ sung cơ bản các vấn đề thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP về điều kiện kinh doanh, quản lý hoạt động kinh doanh xăng dầu, cơ chế điều hành giá xăng dầu… Vì vậy, về hình thức, Bộ Tư pháp đề nghị cơ quan chủ trì nghiên cứu theo hướng xây dựng Nghị định thay thế Nghị định số 83/2014/NĐ-CP thay vì sửa đổi bổ sung. |  | x | Những nội dung sửa đổi chỉ điều chỉnh những chi tiết chưa phù hợp với tình hình thực tế, không thay đổi căn bản những nội dung chính về điều kiện kinh doanh cũng như cơ chế điều hành giá xăng dầu nên Ban soạn thảo đề xuất chỉ tiếp tục sửa đổi Nghị định. |  |
| 3 | Về nội dung tại Tờ trình nêu “…nhiều doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu trong nước đã trở thành doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài do đó trong nội dung sửa đổi Nghị định số 83/2014/NĐ-CP cần rà soát và có nội dung quy định cụ thể về vấn đề này”. Tuy nhiên, Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã quy định “Nghị định này áp dụng đối với thương nhân Việt Nam theo quy định của Luật Thương mại” như vậy được hiểu Nghị định số 83 đã điều chỉnh đối với doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài và không phân biệt điều kiến kinh doanh và quản lý nhà nước đối với các thương nhân. Vậy đề nghị làm rõ nội dung dự kiến điều chỉnh đối với doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài để Chính phủ xem xét quyết định. | X |  | Nội dung điều chỉnh đối với doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài không phân biệt với doanh nghiệp 100% vốn trong nước, chỉ bổ sung quy định cho phép việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài đối với doanh nghiệp xăng dầu Việt Nam. |  |
| 4 | Đề nghị cơ quan soạn thảo thể hiện rõ những định hướng chính sách trong việc cắt giảm điều kiện đầu tư kinh doanh để bảo đảm đúng yêu cầu của Luật Đầu tư, theo đó chỉ quy định những điều kiện kinh doanh xăng dầu thật sự cần thiết vì lý do quốc phòng, an ninh quốc gia, trật tự xã hội, đạo đức xã hội, sức khỏe cộng đồng theo quy định tại Hiến pháp, Bộ Luật dân sự và Luật đầu tư; cần làm rõ các điều kiện kinh doanh xăng dầu dự kiến sửa đổi bổ sung hoặc cắt giảm để Chính phủ xem xét, quyết định. | X |  | Các nội dung về điều kiện kinh doanh xăng dầu đã được Chính phủ phê duyệt tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP về cơ bản là phù hợp với các quy định hiện hành; Dự thảo Nghị định chỉ sửa đổi những điều kiện chưa phù hợp với thực tế nhằm bảo đảm thực hiện chủ trương tạo điều kiện cho doanh nghiệp nhưng vẫn bảo đảm sự quản lý nhà nước (như nêu tại Tờ trình với từng điều kiện). |  |
| 5 | Về điểu kiện phòng thử nghiệm, Dự thảo Nghị định dự kiến cho phép thương nhân thuê phòng thử nghiệm đủ năng lực để kiểm tra chất lượng xăng dầu sẽ tạo thuận lợi, chủ động cho doanh nghiệp, theo Bộ Tư pháp nội dung này về cơ bản là phù hợp, tuy nhiên vấn đề quan trọng có liên quan đến quản lý chất lượng xăng dầu trên thị trường. Vì vậy, đề nghị đánh giá kỹ tác động và xin ý kiến của Bộ Khoa học và Công nghệ để bảo đảm sự quản lý của nhà nước và kiểm soát chặt chẽ chất lượng xăng dầu. | X |  | Nội dung này đã tiếp thu ý kiến của Bộ Khoa học và Công nghệ. |  |
| 6 | Đề nghị làm rõ định hướng sửa đổi bổ sung quy định về Quỹ bình ổn giá xăng dầu. Đề nghị đánh giá, làm rõ hiệu quả và sự cần thiết của việc duy trì Quỹ bình ổn giá xăng dầu để có điều chỉnh về cơ sở pháp lý cho phù hợp. | X |  | Đã nêu tại Tờ trình đối với nội dung Quỹ và đã có báo cáo giải trình với Ủy ban thường vụ Quốc Hội, hiện chưa có ý kiến chỉ đạo khác về nội dung này. |  |
| 7 | Về trình tự, thủ tục và kỹ thuật xây dựng văn bản:  Trên cơ sở ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, đề nghị Bộ Công Thương hoàn thiện đề nghị xây dựng Nghị định sửa đổi bổ sung Nghị định số 83/2014/NĐ-CP báo cáo Chính phủ xem xét quyết định. Trên cơ sở đó tiến hành xây dựng Dự thảo Nghị định bám sát các chính sách trong đề nghị xây dựng Nghị định được Chính phủ thông qua.  Trong quá trình xây dựng văn bản, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo thực hiện xây dựng Nghị định đúng theo quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, trong đó lưu ý giải trình tiếp thu đầy đủ ý kiến của các Bộ ngành cơ quan, tổ chức liên quan, nhất là đối tượng chịu sự tác động của băn bản, hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định gửi Bộ Tư pháp thẩm định trước khi trình Chính phủ. | X |  |  |  |
| 8 | Về thể thức, kỹ thuật trình bày dự thảo Nghị định, đề nghị rà soát chỉnh sửa lại theo quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 và Chương V Nghị định số 34/2015/NĐ-CP của Chính phủ. Đề nghị bổ sung bảng so sánh, lý do sửa đổi, bổ sung, thay thế hoặc giữ nguyên các quy định của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP để Chính phủ xem xét, quyết định. | X |  |  |  |
| **VI** | **Bộ Tài chính** |  |  |  |  |
| 1 | Theo quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, Bộ Công Thương được giao chủ trì điều hành giá; Bộ Tài chính có trách nhiệm phối hợp. Trên cơ sở này, việc triển khai thực hiện thông qua thành lập Tổ công tác liên ngành; theo đó, tại các kỳ điều hành, Bộ Tài chính chủ động có văn bản tham gia với Bộ Công Thương về phương án giá để điều hành giá theo quy trình (Theo phân công hiện Bộ Tài chính được giao chủ trì (1) hướng dẫn phương pháp tính giá cơ sở; (2) tính toán và quy định các khoản chi phí định mức để tính giá (bao gồm cả khoản chi phí về thuế nhập khẩu theo phương pháp bình quân gia quyền); (3) hướng dẫn và giám sát việc trích lập, sử dụng, quản lý và hạch toán Quỹ BOG giá xăng dầu). Trong thời gian qua, vai trò là cơ quan phối hợp với Bộ Công Thương để tổ chức thực hiện điều hành giá xăng dầu cho thấy có những vướng mắc bất cập trong khâu tổ chức thực hiện. Tổ công tác liên ngành cơ bản không phát huy được vai trò; việc phải có văn bản của Bộ Tài chính tham gia với Bộ Công Thương làm phát sinh thêm thủ tục; trong khi đó trên thực tế Bộ Công Thương chủ động trong khâu tính toán, mức chi sử dụng Quỹ để tính giá cơ sở. Trong khi một trong những yêu cầu của điều hành giá là bảo đảm tính kịp thời thì cơ chế Liên Bộ là không còn phù hợp, cần phải điều chỉnh phân công thống nhất vào một đầu mối là Bộ Công Thương. |  | X | Theo chức năng nhiệm vụ được giao (tại các Nghị định quy định chức năng nhiệm vụ của các Bộ), Bộ Tài chính có chuyên môn sâu về lĩnh vực giá, nên có chức năng hướng dẫn phương pháp tính giá cơ sở; tính toán và quy định các khoản chi phí định mức để tính giá; hướng dẫn và giám sát việc trích lập, sử dụng, quản lý hạch toán Quỹ là phù hợp. Trên cơ sở hướng dẫn của Bộ Tài chính, Bộ Công Thương tính giá cơ sở cho từng kỳ điều hành và phối hợp với Bộ Tài chính đưa ra mức trích lập, chi sử dụng Quỹ BOG cho từng trường hợp cụ thể trong từng kỳ điều hành dựa vào tình hình thực tế diễn biến thị trường tại thời điểm đó nhằm bảo đảm cân đối hài hòa lợi ích của doanh nghiệp, người tiêu dùng và Nhà nước, thực hiện công tác điều hành vĩ mô thị trường hàng hóa nói chung và thị trường xăng dầu nói riêng.  Đối với hoạt động của Tổ công tác liên ngành, trong Dự thảo Nghị định sửa đổi, Bộ Công Thương sẽ rà soát và đề xuất Chính phủ quy định cụ thể về cơ chế hoạt động của Tổ cho hiệu quả, kịp thời và phù hợp với thực tế. |  |
| 2 | Tại dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 83/2014/NĐ-CP có đưa ra 02 phương án (Điều 51 dự thảo):  Phương án 1: *Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp Bộ Tài chính điều hành giá bán xăng dầu, điều hành trích lập và sử dụng Quỹ BOG xăng dầu thông qua cơ chế hoạt động của Tổ liên ngành điều hành giá xăng dầu. Khi có ý kiến khác nhau, Bộ Công Thương quyết định và chịu trách nhiệm; trường hợp cần thiết, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.*  Phương án 2: *Giao Bộ Tài chính là đơn vị chủ trì điều hành giá xăng dầu, điều hành trích lập và sử dụng Quỹ BOG xăng dầu thông qua cơ chế hoạt động của Tổ liên ngành điều hành giá xăng dầu.*  Qua rà soát dự thảo Nghị định cho thấy, tuy Bộ Công Thương đưa ra 02 phương án nhưng không có đánh giá và đề xuất lựa chọn của cơ quan chủ trì soạn thảo. Tuy nhiên, tại các điều khoản cụ thể tại Mục 3 (điều hành giá xăng dầu) và mục 4 (Quỹ bình ổn giá xăng dầu), trong đó có Điều 51 đều thể hiện quan điểm của Bộ Công Thương sẽ vẫn tiếp tục giữ vai trò chủ trì điều hành giá (phương án 1); Bộ Tài chính tiếp tục thực hiện các nhiệm vụ như hiện nay; về hình thức vẫn tiếp tục duy trì tổ chức liên ngành và cơ chế liên Bộ là không phù hợp.  Trên cơ sở các văn bản tham gia ý kiến trước đây, Bộ Tài chính chọn Phương án 1 (giao Bộ Công Thương tiếp tục là cơ quan chủ trì điều hành giá xăng dầu). Tuy nhiên, để bảo đảm khắc phục những tồn tại hạn chế hiện nay, bảo đảm nguyên tắc cải cách hành chính thì đề nghị chuyển giao toàn bộ những nhiệm vụ Bộ Tài chính đang thực hiện về cơ quan chủ trì điều hành giá (Bộ Công Thương) để thống nhất triển khai. |  | X | Theo chức năng nhiệm vụ được giao (tại các Nghị định quy định chức năng nhiệm vụ của các Bộ), Bộ Tài chính có chuyên môn sâu về lĩnh vực giá, nên việc quy định Bộ Tài chính có chức năng hướng dẫn phương pháp tính giá cơ sở; tính toán và quy định các khoản chi phí định mức để tính giá; hướng dẫn và giám sát việc trích lập, sử dụng, quản lý hạch toán Quỹ là phù hợp (trong trường hợp chọn phương án nào thì quy định này cũng là phù hợp).  Tại Tờ trình, Bộ Công Thương sẽ bổ sung thêm nội dung phân tích, nhận định cho từng phương án. |  |
| 3 | Về công thức tính giá cơ sở: Qua rà soát cho thấy, tại thời điểm xây dựng Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, cơ cấu về nguồn chủ yếu là xăng dầu nhập khẩu (khoảng 70%); sản lượng xăng dầu trong nước được thực hiện theo cơ chế thu điều tiết và có giá bán tương đương xăng dầu nhập khẩu. Với bối cảnh như vậy, việc xây dựng công thức tính giá cơ sở xăng dầu được hình thành trên các yếu tố chi phí tương ứng với nguồn nhập khẩu là phù hợp với thực tế. Tuy nhiên, thời gian qua, với sự thay đổi về cơ cấu nguồn (nguồn trong nước khoảng 65% - 75%; nhập khẩu chiếm khoảng 35%). Vì vậy, cần rà soát để sửa đổi công thức tính giá cơ sở dựa trên các yếu tố chi phí hình thành từ hai nguồn để kết cấu lại một mặt bằng giá chung làm cơ sở điều chỉnh giá bán lẻ xăng dầu trong nước.  Dự thảo Nghị định đã thể hiện quan điểm sửa đổi theo hướng phân biệt các mức giá hình thành từ hai nguồn cho phù hợp với thực tế hiện nay. Tuy nhiên, đề nghị rà soát để hoàn thiện các quy định cụ thể tại dự thảo Nghị định như sau:  - Tại khoản 2 Điều 1 dự thảo sửa đổi, bổ sung Điều 3 Nghị định 83/2014/NĐ-CP về giải thích từ ngữ đối với từ *Giá cơ sở* đề nghị bỏ đoạn “*Trên cơ sở giá cơ sở các doanh nghiệp chịu trách nhiệm quyết định về giá bán lẻ xăng dầu trong nước, gửi quyết định về cơ quan có thẩm quyền (Bộ Công Thương, Bộ Tài chính) để giám sát.”*  - Tại Điều 37 dự thảo về công thức giá cơ sở xăng dầu (không bao gồm xăng E5, E10): quy định công thức giá cơ sở dưới dạng công thức tính toán chi tiết từng yếu tố chi phí đề nghị cân nhắc vì sẽ được hướng dẫn tại Thông tư; vì vậy, thay vì cố định ở dạng công thức, đề nghị sửa lại theo hướng giá cơ sở được xây dựng từ các yếu tố chi phí định mức, lợi nhuận định mức tối đa. Đồng thời, đối với một số phương pháp tính khoản chi phí về thuế nhập khẩu theo bình quân gia quyền, giá tính thuế tiêu thụ đặc biệt theo từng nguồn đã được báo cáo Thủ tướng Chính phủ và triển khai áp dụng thời gian qua đề nghị quy định cụ thể tại Nghị định để có cơ sở pháp lý thống nhất triển khai.  - Tại Điều 38 dự thảo về công thức giá cơ sở xăng E5, E10: So với Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, tại dự thảo Nghị định đã bổ sung công thức tính giá cơ sở đối với xăng sinh học. Bộ Tài chính thống nhất về tính cần thiết phải bổ sung quy định về xăng sinh học. Đồng thời, đề nghị sửa tương tự như giá cơ sở xăng dầu chung, đối với xăng sinh học (E5, E10). | X |  |  |  |
| 4 | Theo phân công nhiệm vụ đã được điều chỉnh thống nhất về một đầu mối là Bộ Công Thương nêu trên, đề nghị sửa các quy định giao Bộ Tài chính hướng dẫn cụ thể phương pháp tính giá cơ sở xăng dầu (khoản 4 Điều 37); hướng dẫn cụ thể phương pháp tính giá cơ sở đối với các mặt hàng xăng sinh học (khoản 4 Điều 38) thành giao Bộ Công Thương (cơ quan chủ trì điều hành giá) hướng dẫn và tính toán. |  | X | Hiện Bộ Công Thương đang đưa ra 02 phương án, hoặc giao Bộ Tài chính thực hiện chủ trì hoặc tiếp tục thực hiện như hiện nay là Bộ Công Thương. Tuy nhiên, dù theo phương án nào, theo chức năng nhiệm vụ, việc hướng dẫn chi tiết các nghiệp vụ về tính giá, phí vẫn cần giao Bộ Tài chính là phù hợp, đúng chức năng nhiệm vụ. |  |
| 5 | Về Quỹ bình ổn giá xăng dầu:  Cơ chế và các nguyên tắc trích lập, sử dụng Quỹ BOG như quy định hiện hành cơ bản phát huy được tác dụng của Quỹ BOG trong công tác bình ổn giá xăng dầu. Tuy nhiên, khi không còn hình thức Thông tư liên tịch thì việc đưa một số nội dung tại Thông tư liên tịch số 39/2014/TTLT-BCT-BTC và 90/2016/TTLT-BTC-BCT để quy định tại Nghị định là phù hợp; Bộ Tài chính thống nhất với Bộ Công Thương đưa thêm một mục quy định riêng về Quỹ BOG xăng dầu. Tuy nhiên, tại dự thảo Nghị định hiện đang đưa tất cả các nội dung về Quỹ BOG tại Thông tư liên tịch số 39/2014/TTLT-BCT-BTC và 90/2016/TTLT-BTC-BCT vào dự thảo là không phù hợp vì có những vấn đề mang tính kỹ thuật và quy trình thực hiện nên cần phải thể hiện rõ, đồng thời linh hoạt trong điều chỉnh khi có phát sinh. Vì vậy, đề nghị Bộ Công Thương rà soát chỉ đưa những vấn đề có tính chất nguyên tắc, phương pháp chung có liên quan đến chức năng, nhiệm vụ của cả hai Bộ lên Nghị định; trên cơ sở đó Bộ Công Thương trong vai trò là cơ quan chủ trì điều hành giá sẽ ban hành Thông tư hướng dẫn thực hiện chi tiết. Qua rà soát có thể đưa những nội dung chi tiết ra khỏi dự thảo Nghị định như Khoản 3 Điều 45 về xác định tổng mức trích lập Quỹ BOG; Khoản 3, 4, 5 Điều 46 về phương thức, trình tự thủ tục chi sử dụng Quỹ BOG, quy định xử lý số dư Quỹ BOG trong các trường hợp doanh nghiệp không còn chức năng làm thương nhân đầu mối xăng dầu; khoản 2,3,4,5 Điều 47 về hạch toán, quyết toán Quỹ BOG. | X |  |  |  |
| 6 | - Tại điểm 1 khoản 2 Điều 1 Dự thảo: Đề nghị sửa lại tên các mặt hàng xăng dầu cho thống nhất mô tả hàng hóa tại danh mục hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam như sau:  *“1. Xăng dầu là tên chung....bao gồm: Xăng động cơ, xăng máy bay, xăng sinh học, nhiên liệu (dầu) diesel, các loại dầu nhiên liệu, nhiên liệu động cơ máy bay, dầu kezosine khác (dầu hỏa, mazdut), dầu diesel, sinh học, không bao gồm khí hóa lỏng và khí nén thiên nhiên”.*  - Tại điểm 3 khoản 2 Điều 1: Đề nghị rà soát khái niệm sản xuất xăng dầu cho thống nhất với quy định tại khoản 1 như chưng cất từ phế liệu... nhiên liệu, và bỏ cụm từ: *“Sản phẩm xăng dầu, sau cụm từ chưng cất dầu thô”.*  - Tại điểm 11 khoản 2 Điều 1: Đề nghị rà soát quy định thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu cho phù hợp với quy định về sản xuất xăng dầu tại khoản 3 Điều 3. Đồng thời tại điểm này quy định thương nhân đầu mối bao gồm thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu và thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu. Vì vậy, đề nghị rà soát để quy định rõ những nội dung nào áp dụng cho thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu và những nội dung nào áp dụng cho thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu, những nội dung nào áp dụng chung. Việc sử dụng chung *“thương nhân đầu mối”* sẽ dẫn đến cách hiểu là quy định được áp dụng chung cho cả thương nhân kinh doanh xăng dầu và thương nhân sản xuất xăng dầu. | X |  | Các quy định về thương nhân đầu mối vẫn được thống nhất quy định như tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP theo đó những nội dung quy định về thương nhân đầu mối (theo thực tế hoạt động sản xuất, kinh doanh) là quy định chung cho cả thương nhân đầu mối sản xuất và thương nhân đầu mối kinh doanh; những nội dung quy định riêng đã được ghi tên cụ thể. |  |
| 7 | Tại điểm 17 khoản 3 Điều 1 dự thảo quy định: *Nhiên liệu sinh học tại Nghị định này là xăng E5, E10 theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu điêzen và nhiên liệu sinh học (QCVN 1:2015/BKHCN) ban hành kèm theo Thông tư số*[*22/2015/TT-BKHCN*](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/tai-nguyen-moi-truong/thong-tu-22-2015-tt-bkhcn-quy-chuan-ky-thuat-quoc-gia-xang-nhien-lieu-diezen-nhien-lieu-sinh-hoc-297541.aspx)*của Bộ Khoa học và Công nghệ ngày 11 tháng 11 năm 2015 và các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế (nếu có).* Đề nghị sửa từ *nhiên liệu* thành *xăng* cho phù hợp. | X |  |  |  |
| 8 | Tại điểm 18 khoản 3 Điều 1 dự thảo quy định: Đề nghị thay *Liên Bộ Công Thương - Bộ Tài chính* thành *Bộ Công Thương, Bộ Tài chính.* | X |  | Công tác điều hành thời gian tới vẫn cần có sự phối hợp giữa 02 Bộ nhưng cần xem xét lại cơ chế liên ngành. |  |
| 9 | Tại điểm b khoản 4 Điều 35: Tại khoản 1 Điều 4 Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 quy định *“khu phi thuế quan là khu vực kinh tế nằm trong lãnh thổ Việt Nam, được thành lập theo quy định của pháp luật, có ranh giới địa lý xác định, ngăn cách với khu vực bên ngoài bằng hàng rào cứng, bảo đảm điều kiện cho hoạt động kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan của cơ quan hải quan và các cơ quan có liên quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu và phương tiện, hành khách xuất cảnh, nhập cảnh; quan hệ mua bán, trao đổi hàng hóa giữa khu phi thuế quan với bên ngoài là quan hệ xuất khẩu, nhập khẩu”.* Vì vậy, các khu vực hải quan, khu vực kinh tế được thành lập theo quy định của Thủ tướng Chính phủ trước 01/9/2016 mà không đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 4 Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 đều không được áp dụng cơ chế khu phi thuế quan.  Theo đó, đề nghị sửa đổi điểm b khoản 4 Điều 35 như sau: Thương nhân làm thủ tục nhập khẩu xăng dầu vào Việt Nam và bán xăng dầu cho thương nhân thuộc các khu phi thuế quan trên lãnh thổ Việt Nam. |  | X | Khái niệm “khu vực hải quan riêng” là phù hợp với quy định tại Luật ngoại thương, khái niệm này nhằm điều chỉnh cho cả các khu vực không có hàng rào cứng như đối với khu phi thuế quan. |  |
| 10 | Tại Điều 36 về Nguyên tắc quản lý, điều hành giá xăng dầu trong nước:  + Khoản 1 dự thảo quy định: *“Giá bán xăng dầu được thực hiện theo cơ chế thị trường, có sự điều tiết của Nhà nước; bảo đảm nguyên tắc hài hòa lợi ích giữa các bên: nhà nước - người tiêu dùng - doanh nghiệp”*.  Đề nghị sửa thành: *“Giá bán xăng dầu được thực hiện theo cơ chế thị trường, có sự điều tiết của Nhà nước, phù hợp với tình hình kinh tế xã hội trong từng thời kỳ”.*  + Khoản 2 dự thảo quy định: Đề nghị sửa nội dung *đồng thời gửi văn bản kê khai giá, quyết định điều chỉnh giá đến cơ quan nhà nước có thẩm quyền (Liên Bộ Công Thương – Tài chính)* thành: *thực hiện kê khai giá bán với cơ quan nhà nước có thẩm quyền (Bộ Công Thương, Bộ Tài chính).* | X |  |  |  |
| 11 | Tại Điều 39 về chế độ báo cáo và đánh giá các yếu tố chi phí định mức, lợi nhuận định mức để tính giá cơ sở xăng dầu: Đề nghị gộp vào Điều 37 về giá cơ sở xăng dầu. Đồng thời đề nghị sửa quy định: *Các thương nhân đầu mối chịu trách nhiệm về số liệu báo cáo* thành *Các thương nhân đầu mối chịu trách nhiệm về tính chính xác của số liệu báo cáo.* | **X** |  |  |  |
| 12 | Tại Điều 43 dự thảo về Công bố giá cơ sở và điều chỉnh giá bán lẻ xăng dầu quy định: Đề nghị sửa cụm từ *Liên Bộ Công Thương – Tài chính* thành *Bộ Công Thương.* |  | **X** | Vẫn cần có sự phối hợp Liên Bộ, cơ chế này hiện vẫn đang phù hợp. |  |
| 13 | Tại các Điều 40, 41, 42 dự thảo quy định về Tổ liên ngành điều hành giá xăng dầu: đề nghị bỏ các quy định này theo nguyên tắc chung nêu trên. |  | **X** | Việc phối hợp liên ngành là cần thiết do theo chức năng nhiệm vụ được giao, Bộ Công Thương đang thực hiện việc quản lý nhà nước nói chung và hoạt động kinh doanh xăng dầu, bình ổn thị trường đối với mặt hàng xăng dầu nói riêng; Bộ Tài chính có chức năng quản lý nhà nước về vấn đề giá, thuế, phí nói chung và hướng dẫn cơ chế tính giá, hạch toán Quỹ BOG xăng dầu nói riêng. |  |
| 14 | Tại Điều 50 dự thảo về công khai, minh bạch trong điều hành giá và kinh doanh xăng dầu:  Tại khoản 2 dự thảo đề nghị thay từ công bố thành đăng tải công khai; đồng thời, đề nghị bỏ nội dung *Bộ Tài chính giám sát việc điều hành giá xăng dầu; giám sát việc trích lập, mức sử dụng Quỹ BOG của các thương nhân đầu mối.* |  | **X** | Sẽ tiếp thu nội dung về từ ngữ; Việc quy định Bộ Tài chính là cơ quan giám sát… là hợp lý để có sự kiểm tra chéo và đúng chuyên môn nghiệp vụ. |  |
| 15 | Tại Điều 51 về trách nhiệm của các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân:  Đề nghị bỏ điểm b khoản 2 quy định trách nhiệm của Bộ Tài chính: b) Thực hiện chức năng quản lý nhà nước về giá; chủ trì, hướng dẫn phương pháp và các nội dung cấu thành trong công thức tính giá cơ sở (thuế, phí, chi phí…), hướng dẫn việc quản lý, trích lập và sử dụng Quỹ bình ổn giá xăng dầu; kiểm tra và giám sát việc thực hiện chi phí kinh doanh định mức, lợi nhuận định mức. |  | **X** | Theo chức năng nhiệm vụ chung được Chính phủ quy định giao cho Bộ Tài chính (như đã nêu ở phần trên). |  |
| 16 | Về kết nối dữ liệu xăng dầu xuất khẩu, nhập khẩu của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu với cơ quan hải quan hiện đã được quy định tại Khoản 3 Điều 22 Nghị định 68/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh hàng miễn thuế, kho, bãi, địa điểm làm thủ tục hải quan, tập kết, kiểm tra, giám sát hải quan.  Qua khảo sát thực tế cho thấy, việc lắp đặt thiết bị đo mức bồn bể tự động tại kho xăng dầu sẽ giúp cơ quan quản lý nhà nước kiểm soát được theo thời gian thực số lượng xăng dầu xuất nhập kho (bơm từ phương tiện vận chuyển lên kho, bồn/bể chứa và ngược lại), hàng đang bơm từ phương tiện vận chuyển (tên phương tiện, số hiệu phương tiện, số IMO/biển kiểm soát) vào kho/bồn/bể chứa (tên kho, ký mã hiệu bồn/ bể), số lượng thực tế đang bơm, kiểm soát được đồng thời hoạt động của doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ giám định và doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu. Do đó, tại dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 68/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ, Bộ Tài chính đã đề xuất bổ sung quy định về điều kiện kiểm tra, giám sát kho xăng dầu, cụ thể: “Có thiết bị đo mức bồn/bể tự động kết nối trực tuyến số lượng xăng dầu xuất, nhập, tồn kho với cơ quan hải quan”.  Từ những vấn đề nêu trên, để bảo đảm tính thống nhất đồng bộ của các văn bản quy phạm pháp luật, đề nghị Bộ Công Thương nghiên cứu bổ sung trách nhiệm của các thương nhân đầu mối trong việc triển khai thực hiện quy định này. |  | **X** | Trách nhiệm của các Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu ngoài việc đáp ứng các yêu cầu tại Nghị định này vẫn cần đáp ứng các quy định của pháp luật khác trong kinh doanh xăng dầu (như thuế, phí, an toàn giao thông, an toàn môi trường…) |  |
| 17 | Đề nghị rà soát, nghiên cứu bổ sung các quy định nhằm đảm bảo tăng cường công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực kinh doanh xăng dầu, hóa chất, ngăn chặn các hành vi sản xuất, buôn bán xăng giả, kém chất lượng. |  | **X** | Bộ Công Thương sẽ rà soát và phối hợp với Bộ KHCN bổ sung quy định để kiểm soát chất lượng xăng dầu lưu thông |  |
| 18 | Hiện nay chưa có quy định rõ ràng về việc quản lý kinh doanh xăng dầu tại khu vực biên giới, để đảm bảo công tác quản lý của các cơ quan chức năng đối với mặt hàng xăng dầu; đề nghị Bộ Công Thương rà soát, nghiên cứu bổ sung thêm quy định về kinh doanh xăng dầu tại khu vực biên giới. |  | **X** | Bộ Công Thương đã rà soát các quy định hiện hành về thương mại biên giới để bổ sung cho phù hợp, tuy nhiên về cơ bản, các quy định của Nghị định là áp dụng chung cho các đối tượng sản xuất, kinh doanh xăng dầu trên lãnh thổ và lãnh hải Việt Nam không phân biệt địa bàn; chỉ đối với khu vực vùng sâu, vùng xa Dự thảo đã bổ sung việc áp dụng thí điểm máy bán xăng dầu mini. |  |
| **B2** | **Sở Công Thương các địa phương** |  |  |  |  |
| **1** | **Sở Công Thương Hà Nội** |  |  |  |  |
|  | Tại tiêu đề Khoản 2, Điều 1 dự thảo đề nghị bỏ cụm từ "sửa đổi, bổ sung" do bị trùng lắp. | **X** |  |  |  |
|  | Tại Khoản 5, Điều 1 dự thảo sửa đổi Khoản 5, Điều 13 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP: đề nghị quy định rõ về điều kiện của thươngn hân phân phối xăng dầu: (05) cửa hàng bán lẻ thuộc sở hữu và đồng sở hữu/thuê. Có quy định cụ thể bao nhiêu cửa hàng thuộc sở hữu? đồng sở hữu? thuê?. Trường hợp doanh nghiệp thuê cả 05 cửa hàng có được không? |  | **x** | Nội dung quy định như Dự thảo có nghĩa doanh nghiệp phải có ít nhất 01 cửa hàng thuộc sở hữu, ngoài ra có thể là đồng sở hữu hoặc thuê. |  |
|  | Tại Khoản 6, Điều 1 dự thảo: đề nghị chỉ ghi từ "bản sao" thay thế cụm từ "Bản sao y bản chính hợp lệ" do "bản sao" đã được giải thích rõ tại Khoản 16, Điều 3 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP | **x** |  |  |  |
|  | Tại Khoản 1 Điều 38: Nêu rõ "giá CIF xăng không chì" trong phần giải thích từ ngữ viết tắt |  | **x** | Nội dung này đã được bỏ để Bộ Tài chính hướng dẫn bằng văn bản dưới Nghị định cho linh hoạt. |  |
|  | Tại điểm b khoản 2 Điều 42: đề nghị điều chỉnh thành "các thành viên tổ liên ngành được bảo lưu ý kiến trong quá trình làm việc nhưng phải chấp hành quyết định của Tổ trưởng, Lãnh đạo Liên Bộ Công Thương - Tài chính". | **x** |  |  |  |
|  | Ngoài ra, để phù hợp với tình hình thực tế hoạt động và quản lý hoạt động kinh doanh xăng dầu liên quan trực tiếp đến hệ thống cửa hàng bán lẻ xăng dầu, nhất là đối với các cửa hàng xăng dầu được xây dựng và hoạt động từ lâu (trước khi có các quy định cụ thể về kinh doanh xăng dầu cũng như thành phần hồ sơ, giấy tờ của một cửa hàng để được phép hoạt động kinh doanh), nhằm tháo gỡ triệt để những tồn tại, vướng mắc trong quản lý hoạt động kinh doanh bán lẻ xăng dầu, đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu, bổ sung điều khoản chuyển tiếp giữa các Nghị định, một mặt để phù hợp với các quy định mới hiện hành, mặt khác để tạo điều kiện về hồ sơ, giấy tờ cho những cửa hàng xăng dầu tồn tại cũ vẫn đang hoạt động và đảm bảo các yêu cầu về PCCC, bảo vệ môi trường | **x** |  |  |  |
| **2** | **Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh** |  |  |  |  |
|  | Quy định về thủ tục cấp Giấy xác nhận đủ điều kiện làm đại lý bán lẻ xang dầu: Căn cứ Điều 19, Mục 5 và Điều 22, mục 6, Nghị định số 83/2014/NĐ-CP của Chính phủ, quy định điều kiện đối với đại lý bán lẻ xăng dầu và điều kiện đối với thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu là giống nhau. Tuy nhiên, Nghị định số 83/2014/NĐ-CP không quy định thủ tục cấp Giấy xác nhận đủ điều kiện làm đại lý bán lẻ xăng dầu. Do đó, để giảm thủ tục hành chính, tạo điều kiện cho doanh nghiệp, Sở Công Thương TP. Hồ Chí Minh kiến nghị Bộ Công Thương bỏ thủ tục cấp Giấy xác nhận đủ điều kiện làm đại lý bán lẻ xăng dầu trong Nghị định số 83/2014/NĐ-CP |  | **x** | Thủ tục cấp Giấy xác nhận làm đại lý bán lẻ xăng dầu áp dụng đối với các đại lý có từ 02 cửa hàng xăng dầu trở lên (trường hợp có 01 cửa hàng thì tương tự với cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu nên đã được lược bỏ từ Nghị định số 83/2014/NĐ-CP).  Giấy chứng nhận đủ điều kiện làm đại lý bán lẻ xăng dầu và Giấy chứng nhận đủ điều kiện làm thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu để xác định 02 đối tượng quản lý khác nhau (theo Luật Thương mại) và các thương nhân này có quyền và nghĩa vụ khác nhau. |  |
|  | Quy định về thời gian giải quyết hồ sơ cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu: Căn cứ Mục 3, Điều 25 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP quy định thời gian giải quyết hồ sơ cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu là 20 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ theo quy định (bao gồm thủ tục cấp mới, cấp lại, cấp sửa đổi bổ sung). Tuy nhiên, đối với thủ tục cấp sửa đổi, bổ sung Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu, đây là thủ tục đơn giản, không cần thẩm định điều kiện. Do đó, nên rút ngắn thời gian giải quyết hồ sơ đối với thủ tục cấp sửa đổi bổ sung |  | **x** | Đây là quy định thời gian tối đa chung cho các trường hợp cấp sửa đổi, bổ sung. Có những trường hợp sửa đổi bổ sung do có sự thay đổi lớn về điều kiện kinh doanh đòi hỏi phải kiểm tra thực tế nên cần thời gian. Trong trường hợp các nội dung thay đổi đơn giản, đơn vị giải quyết thủ tục hành chính có thể cấp sớm cho doanh nghiệp. |  |
|  | Quy định thời gian bán hàng của doanh nghiệp: Căn cứ Khoản 6, Điều 26 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP quy định quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh xăng dầu đối với cửa hàng bán lẻ xăng dầu quy định: "Chỉ ngừng bán hàng sau khi được Sở Công Thương chấp thuận bằng văn bản", nên bãi bỏ quy định này nhằm tạo điều kiện và chỉ sẻ khó khăn với doanh nghiệp. Lý do: tại Khoản 2, Điều 26 đã quy định thương nhân phải "thông báo bằng văn bản về thời gian ngừng bán hàng gửi Sở Công Thương nơi cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu cho cửa hàng bán lẻ xăng dầu, trong đó ghi rõ lý do ngừng bán". Trường hợp doanh nghiệp chỉ được ngừng bán khi có văn bản chấp thuận của Sở Công Thương sẽ gây khó khăn cho doanh nghiệp. |  | **x** | Quy định này để tránh trường hợp doanh nghiệp tìm lý do để ngừng bán hàng khi thấy giá xăng dầu đang có xu hướng tăng, trước các kỳ điều hành tăng giá của Liên Bộ nhằm trục lợi.  Thực tế điều này đã từng xảy ra trước đây, từ khi có quy định này cùng với các quy định về xử phạt hành chính, hiện tượng tự ý ngừng bán hàng đã được giảm thiểu. |  |
|  | Quy định sở hữu, đồng sở hữu cửa hàng xăng dầu: Nghị định nên giải thích cụ thể về các hình thức sở hữu, đồng sở hữu cửa hàng xăng dầu |  |  | Đã có giải thích về đồng sở hữu; đối với nội dung sở hữu thực hiện theo quy định của pháp luật hiện hành (Luật Dân sự). |  |
|  | Quy định về thời hạn Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu: Căn cứ Khoản 4, Điều 25 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP quy định Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu có thời hạn 05 năm. Sở Công Thương đề nghị điều chỉnh thành "Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu có thời hạn tối đa là 05 năm kể từ ngày cấp" để có thể vận dụng cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu cho các cửa hàng xăng dầu tồn tại có yếu tố lịch sử, không đảm bảo quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện hành nhưng đã cải tạo, sửa chữa hoặc các cửa hàng xăng dầu được cho thuê đất ngắn hạn hàng năm. |  | **x** | Cần quy định cụ thể để bảo đảm tính thống nhất trong quản lý nhà nước đối với các cửa hàng xăng dầu. Đối với những cửa hàng không đáp ứng đủ điều kiện theo Quy chuẩn, về nguyên tắc không được phép hoạt động nên không thể có quy định riêng, đối với các trường hợp này mỗi địa phương có cơ chế đặc thù riêng. |  |
| **3** | **Sở Công Thương Thanh Hóa** |  |  |  |  |
|  | Đề nghị bổ sung vào Điều 3 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP giải thích từ ngữ về “cửa hàng xăng dầu”. Lý do: hiện nay các Trạm dừng nghỉ trên tuyến quốc lộ có đầu tư trạm cấp nhiên liệu để kinh doanh xăng dầu do vậy cần phải đưa vào để quản lý… |  | **x** | Đã có cơ bản trong quy định tại Khoản 5, Điều 3 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP |  |
|  | Dự thảo hiện sử dụng đồng thời các cụm từ “đồng sở hữu” và “Sở hữu và đồng sở hữu” để chỉ quyền sở hữu chung đối với các đối tượng là cửa hàng xăng dầu, phương tiện vận tải xăng dầu, kho tiếp nhận xăng dầu… Tuy nhiên, theo Khoản 3, Điều 1, Dự thảo, bổ sung các khoản vào Điều 3, Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, chỉ bổ sung nội dung giải thích từ ngữ về “Đồng sở hữu”. Do đó, đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu xem xét lựa chọn cụm từ phù hợp để thống nhất sử dụng trong dự thảo. | **x** |  |  |  |
|  | Dự thảo sửa đổi Khoản 5, Điều 7; Khoản 5, Điều 13; Khoản 4 Điều 16 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, ghi: “Có hệ thống phân phối xăng dầu: Tối thiểu … cửa hàng bán lẻ thuộc sở hữu hoặc sở hữu và đồng sở hữu/thuê của doanh nghiệp, …”. *Tuy nhiên, dự thảo chưa quy định cụ thể thời gian thuê là bao lâu, do đó, đề nghị Ban soạn thảo xem xét quy định cụ thể thời gian thuê còn thời hạn tối thiểu là năm (05) năm theo thời hạn hiệu lực của Giấy xác nhận. Mặt khác, đề nghị điều chỉnh cụm từ “thương nhân nhượng quyền bán lẻ xăng dầu” thành “thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu” theo đúng Khoản 15, Điều 3, Nghị định số 83/2014/NĐ-CP.* | **x** |  |  |  |
|  | Dự thảo sửa đổi Khoản 2, Điều 21 và 23 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, theo đó cho phép đại lý bán lẻ xăng dầu, thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu có hoạt động cung cấp xăng dầu trên biển của Việt Nam được ký thêm hợp đồng đại lý với tối đa ba (03) tổng đại lý hoặc ba (03) thương nhân phân phối xăng dầu; hoặc ba (03) thương nhân đầu mối khác có hệ thống phân phối ở gần các vùng biển đang hoạt động và phải thực hiện việc ghi tên các thương nhân cung cấp xăng dầu thực tế trên biển hiệu”.  *Tuy nhiên, trong dự thảo Tờ trình không giải trình việc bổ sung quy định đối với thương nhân có hoạt động kinh doanh xăng dầu trên biển Việt Nam nên Sở Công Thương tỉnh Thanh Hoá chưa rõ mục đích của việc bổ sung quy định này. Từ tình hình thực tế hoạt động kinh doanh xăng dầu trên biển tại địa bàn tỉnh Thanh Hóa, quan điểm của Sở Công Thương tỉnh Thanh Hóa như sau: Hoạt động kinh doanh xăng dầu trên biển (chủ yếu là dầu diezen) chủ yếu nhằm đáp ứng nhu cầu về nhiên liệu cho các tàu đánh bắt thủy hải sản trên biển thông qua các tàu chở dầu (tàu phục vụ hậu cần nghề cá). Về bản chất, không có sự phân biệt giữa hoạt động cung cấp xăng dầu trên biển và trên đất liền, đều là hoạt động kinh doanh xăng dầu. Do đó, đại lý bán lẻ xăng dầu có hoạt động cung cấp xăng dầu trên biển có quyền và nghĩa vụ như đại lý bán lẻ xăng dầu trên đất liền.*  *Mặt khác, hiện nay chưa có các quy định cụ thể về điều kiện đối với các tàu chở dầu (tàu dầu), trình tự, hồ sơ, thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu cho tàu chở dầu (tàu dầu) để hoạt động kinh doanh xăng dầu trên biển đảm bảo theo quy định của pháp luật.*  *Trường hợp đại lý, thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu có hoạt động cung cấp xăng dầu trên biển của Việt Nam, mà đại lý, thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu này được ký thêm hợp đồng nhận nhượng quyền với tối đa ba (03) thương nhân cung cấp xăng dầu sẽ gây khó khăn trong công tác quản lý nguồn hàng và chất lượng xăng dầu và không đảm bảo quy định tại Khoản 3 Điều 21, Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 09/3/2014 của Chính phủ quy định: “Thương nhân đã ký hợp đồng làm đại lý cho tổng đại lý hoặc thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối, không được ký thêm hợp đồng làm đại lý cho tổng đại lý hoặc thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối khác. Đại lý phải nằm trong hệ thống phân phối của tổng đại lý hoặc thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối và chịu sự kiểm soát của thương nhân đó”.*  *Do đó, để đảm bảo sự bình đẳng trước pháp luật, phù hợp với thực tiễn và đảm bảo các quy định của pháp luật đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu để dự thảo quy định về điều kiện đối với đối với các tàu dầu trên biển để hoạt động kinh doanh xăng dầu theo đúng quy định của pháp luật và không sửa đổi Khoản 2, Điều 21 và 23 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP*. |  | **x** | - Bộ Công Thương đã bổ sung phần giải thích trong Tờ trình Chính phủ, theo đó việc quy định này nhằm khuyến khích và tạo điều kiện cho các đại lý bán xăng dầu trên biển cung cấp xăng dầu phục vụ ngư dân vươn khơi, bám biển (nội dung này được đưa ra xuất phát từ kiến nghị của tỉnh Quảng Ngãi nơi kinh tế phụ thuộc nhiều vào ngư nghiệp).  - Với số lượng 03 đầu mối cung cấp xăng dầu (thêm 02 đầu mối sẽ vẫn quản lý được nguồn cung do doanh nghiệp vẫn có hóa đơn chứng từ bán hàng theo quy định) |  |
|  | Dự thảo sửa đổi Khoản 2, Điều 24, Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, ghi như sau: “Thuộc sở hữu, thuê, đồng sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu hoặc thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu hoặc thương nhân sản xuất xăng dầu có hệ thống phân phối theo quy định tại Nghị định này (thương nhân đề nghị cấp phải đứng tên tại Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu)”. *Đề nghị điều chỉnh ngắn gọn thành: “Thuộc sở hữu, đồng sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu hoặc thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu hoặc thương nhân sản xuất xăng dầu có hệ thống phân phối theo quy định tại Nghị định này, hoặc được các thương nhân nêu trên thuê để kinh doanh xăng dầu (thương nhân đề nghị cấp phải đứng tên tại Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu)”.* |  | **x** | Quy định cho phép thuê cửa hàng bán lẻ xăng dầu đã được giải trình trong Tờ trình. Theo kiến nghị của các địa phương, doanh nghiệp, nhiều cửa hàng xăng dầu sau khi được đầu tư, chủ doanh nghiệp kinh doanh không hiệu quả nhưng không muốn bán khu đất xây dựng cây xăng nên có nhu cầu cho thuê nhưng theo quy định hiện hành việc cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện kinh doanh xăng dầu không cấp cho người đi thuê (phải sở hữu hoặc đồng sở hữu). Để tránh lãng phí nguồn lực đầu tư, Dự thảo quy định cho phép doanh nghiệp có thể thuê cửa hàng để kinh doanh. Theo đó bên thuê sẽ phải chịu trách nhiệm hoàn toàn với việc đáp ứng quy chuẩn cửa hàng xăng dầu. |  |
|  | Dự thảo sửa đổi Điểm a, Khoản 2, Điều 25 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, ghi như sau:  Đề nghị sửa thành:  *“a. Đối với trường hợp cấp lần đầu, hồ sơ gồm:*  *- Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu theo Mẫu số 3 tại Phụ lục kèm theo Nghị định này;*  *- Bản sao Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp của thương nhân chủ sở hữu cửa hàng bán lẻ xăng dầu hoặc bản sao Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp của thương nhân thuê cửa hàng xăng dầu.*  *- Bản kê cơ sở vật chất và trang thiết bị của cửa hàng bán lẻ xăng dầu theo quy định tại Khoản 3 Điều 24 Nghị định này và tài liệu chứng minh tính hợp pháp về xây dựng của cửa hàng bán lẻ xăng dầu (Mặt bằng quy hoạch xây dựng, Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, Giấy phép xây dựng, Thông báo kết quả kiểm tra công tác nghiệm thu và đưa vào sử dụng công trình, Văn bản nghiệm thu hạng mục thiết bị phòng cháy, chữa cháy).*  *- Bản sao chứng chỉ hoặc giấy tờ tương đương về đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ phòng cháy chữa cháy, bảo vệ môi trường của cán bộ quản lý và nhân viên cửa hàng theo quy định tại Khoản 4 Điều 24 Nghị định này.*  *- Bản sao y bản chính hợp lệ văn bản xác nhận cung cấp hàng cho từng cửa hàng xăng dầu của thương nhân cung cấp”*.  Để giảm bớt thành phần hồ sơ (tài liệu chứng minh tính hợp pháp về xây dựng của cửa hàng bán lẻ xăng dầu) đối với trường hợp cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu hết hiệu lực thi hành (không phải cấp lần đầu) Sở Công Thương Thanh Hóa đề nghị sửa đổi Điểm d, Khoản 2, Điều 25 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, như sau:  *“d) Đối với trường hợp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu hết hiệu lực thi hành, thương nhân phải lập hồ sơ gửi về Sở Công Thương trước ba mươi (30) ngày, trước khi Giấy chứng nhận hết hiệu lực, hồ sơ gồm:*  *- Đơn đề nghị cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu theo Mẫu số 3 tại Phụ lục kèm theo Nghị định này;*  *- Bản sao Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp của thương nhân chủ sở hữu cửa hàng bán lẻ xăng dầu hoặc bản sao Giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp của thương nhân thuê cửa hàng xăng dầu.*  *- Bản sao chứng chỉ hoặc giấy tờ tương đương về đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ phòng cháy chữa cháy, bảo vệ môi trường của cán bộ quản lý và nhân viên cửa hàng theo quy định tại Khoản 4 Điều 24 Nghị định này.*  *- Bản sao Hợp đồng đại lý bán lẻ xăng dầu hoặc Hợp đồng nhượng quyền bán lẻ xăng dầu.”* |  | **x** | Do đây là quy định về việc cấp mới. Sau khi hết hạn việc cấp lại cũng cần thực hiện như cấp mới để một lần nữa rà soát các điều kiện (có thể có nhiều thay đổi sau 05 năm) nhằm bảo đảm sự quản lý của nhà nước. |  |
|  | Dự thảo bổ sung Khoản 5, Điều 24 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, ghi: “5. Bộ Công Thương xem xét rà soát và quyết định việc áp dụng thí điểm loại hình máy bán xăng dầu mini đã được kiểm định an toàn bởi các cơ quan chức năng đối với một số địa bàn khó khăn, vùng sâu, vùng xa, vùng không đủ điều kiện hoặc không được doanh nghiệp đầu tư cây xăng”. *Quan điểm của Sở Công Thương như sau: Việc đầu tư xây dựng máy bán xăng dầu mini bản chất là việc đầu tư xây dựng cửa hàng xăng dầu với quy mô nhỏ. Do đó, việc đầu tư xây dựng máy bán xăng dầu mini cần phải tuân thủ trình tự thủ tục đầu tư xây dựng như đối với cửa hàng xăng dầu. Việc quy định những vùng không đủ điều kiện để đầu tư cửa hàng xăng dầu thì nghiên cứu bố trí máy bán xăng tự động là tạo lỗ hổng cho các doanh nghiệp lách luật để kinh doanh xăng dầu. Mặt khác, việc các doanh nghiệp không đầu tư cửa hàng xăng dầu ở khu vực vùng sâu, vùng xa, xuất phát từ nguyên nhân giá cước vận chuyển xăng dầu đến các khu vực này cao hơn các khu vực khác, lợi nhuận thu được thấp hơn, trong khi đó lượng bán ít do dân cư thưa thớt, hiệu quả đầu tư không cao. Việc đầu tư xây dựng máy bán xăng mini không giải quyết được vấn đề về giá cước xăng dầu, giá bán xăng dầu, hiệu quả đầu tư cho doanh nghiệp. Do đó, Sở Công Thương đề nghị bổ sung Khoản 5, Điều 24 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP* **“5. Bộ Công Thương xem xét rà soát và quyết định việc áp dụng thí điểm loại hình máy bán xăng dầu mini đã được kiểm định an toàn bởi các cơ quan chức năng đối với một số địa bàn khó khăn, vùng sâu, vùng xa”*.*** |  |  | - Đã sửa đổi nội dung Khoản 5, Điều 24 theo kiến nghị, tuy nhiên chưa thống nhất với phần giải thích do máy bán xăng dầu mini không phải là cửa hàng xăng dầu quy mô nhỏ và không phải máy bán xăng dầu tự động.  - Đây như là một trụ bơm nhỏ không có bể chứa, chỉ bán với quy mô dưới 100 lít để các hộ gia đình, doanh nghiệp đặt kinh doanh tại các địa bàn vùng sâu, vùng xa, thay thế các thiết bị bán bằng can hoặc bơm tự chế nhằm bảo đảm an toàn và thuận tiện cho người tiêu dùng. |  |
|  | Dự thảo bổ sung Khoản 2, Điều 25 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, ghi: “Bản sao giấy tờ pháp lý chứng minh quyền sở hữu, đồng sở hữu hoặc thuê của thương nhân đề nghị cấp Giấy chứng nhận”. *Đề nghị Ban soạn thảo ghi rõ giấy tờ pháp lý chứng minh quyền sở hữu, đồng sở hữu hoặc thuê là giấy tờ gì? Mặt khác, việc bổ sung nội dung trên vào Khoản 2, Điều 25 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP phải quy định cụ thể bổ sung vào Điểm nào của Khoản 2, Điều 25 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP*. | **x** |  | - Đã chỉnh sửa thành bổ sung vào Điểm a Khoản 2 Điều 25.  - Quy định chung các giấy tờ chứng minh quyền sở hữu, đồng sở hữu hoặc thuê do mỗi trường hợp có các loại giấy tờ khác nhau có thể là Giấy chứng nhận quyền sở hữu, hợp đồng góp vốn, bản chứng nhân cổ phần; hợp đồng thuê… |  |
|  | Dự thảo sửa đổi Điều 38 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, ghi: “Bộ Tài chính hướng dẫn cụ thể phương pháp tính giá cơ sở đối với các mặt hàng xăng sinh học”. *Tuy nhiên, đề nghị Ban soạn thảo xem xét nghiên cứu bổ sung nội dung về cơ chế chính sách cho người tiêu dùng khi sử dụng xăng E5 và E10 nhằm khuyến khích việc sử dụng xăng sinh học*. |  | x | Việc khuyến khích sử dụng xăng sinh học đã được ban hành theo Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg ngày 22/11/2012.  Bên cạnh đó nhà nước có các chính sách về thuế, phí ưu đãi đối với mặt hàng xăng sinh học nhằm tạo mức chênh lệch giá giữa xăng khoáng và xăng sinh học để khuyến khích sử dụng xăng sinh học. |  |
|  | Đề nghị Bổ sung quy định để quản lý đối với phương tiện vận tải xăng dầu đường bộ và đường biển: Hiện nay điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải xăng dầu được quy định tại Điều 28, Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, tuy nhiên chưa được cơ quan nhà nước quản lý dẫn đến tình trạng một phương tiện vận tải xăng dầu nhưng có nhiều chủ sở hữu, đồng sở hữu, nhiều đơn vị thuê trong cùng một thời gian gây khó khó khăn trong công tác quản lý, tạo lỗ hổng cho một số doanh nghiệp qua mặt cơ quan quản lý nhà nước để thực hiện hành vi buôn lậu xăng dầu gây thiệt hại cho xã hội. |  | **x** | - Để tránh lãng phí nguồn lực xã hội, Nghị định 83/2014/NĐ-CP đã quy định cho phép các doanh nghiệp được thuê hoặc đồng sở hữu phương tiện vận tải. Chất lượng và tính phù hợp của phương tiện vận tải xăng dầu do Bộ Giao thông và Bộ Khoa học công nghệ quản lý, giám sát.  - Cũng như các hàng hóa khác, các phương tiện vận tải xăng dầu khi chở hàng lưu thông trên đường luôn phải có hóa đơn chứng từ chứng minh hàng hóa là hợp pháp |  |
| **4** | **Sở Công Thương TP. Cần Thơ** |  |  |  |  |
|  | Tại mục số 11 (trang 09) Khoản 2 Điều 24 được sửa đổi, bổ sung: "2. Thuộc sở hữu, thuê, đồng sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý... (thương nhân đề nghị cấp phải đứng tên tại Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu)" đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung quy định cụ thể về nghĩa vụ và trách nhiệm của các bên đối với việc sở hữu chung, bên thuê, bên cho thuê cửa hàng xăng dầu. |  | x | Các bên nếu tham gia việc kinh doanh xăng dầu đều phải chịu trách nhiệm chung như các nội dung quy định tại Nghị định 83/2014/NĐ-CP (trường hợp thuê, bên thuê sẽ là đối tượng trực tiếp kinh doanh xăng dầu và chịu trách nhiệm, ngoài ra các bên có thỏa thuận tại hợp đồng thuê để bảo đảm thực hiện các nghĩa vụ theo quy định). |  |
|  | Tại mục 3 Điều hành giá xăng dầu, Điều 40, Sở Công Thương thống nhất chọn Phương án 1: "Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp Bộ Tài chính ban hành Quyết định thành lập Tổ Liên ngành điều hành giá xăng dầu (sau đây gọi tắt là Tổ Liên ngành), phân công nhiệm vụ cho các thành viên, quy chế làm việc của Tổ Liên ngành." |  |  | Nội dung này đề nghị Chính phủ xem xét quyết định |  |
|  | Tại điểm đ, Khoản 1, Điều 51, Sở Công Thương thống nhất chọn Phương án 1: "Chủ trì, phối hợp Bộ Tài chính điều hành giá bán xăng dầu, điều hành trích lập và sử dụng Quỹ Bình ổn giá xăng dầu thông qua cơ chế hoạt động của Tổ Liên ngành điều hành giá xăng dầu. Khi có ý kiến khác nhau, Bộ Công Thương quyết định và chịu trách nhiệm; trường hợp cần thiết, báo cáo Thủ tướng Chính phủ." |  |  |  |  |
|  | Việc quản lý đầu tư xây dựng của các thương nhân kinh doanh xăng dầu ở các địa phương chưa thống nhất, mỗi địa phương quy định cơ quan quản lý việc đầu tư xây dựng của các thương nhân kinh doanh xăng dầu khác nhau. Để thống nhất quản lý việc xây dựng cửa hàng xăng dầu trên địa bàn cả nước, đề nghị Bộ Công Thương giao cho Sở Công Thương chủ trì và phối hợp các cơ quan có liên quan quản lý việc đầu tư xây dựng của các thương nhân kinh doanh xăng dầu. |  | x | Đầu tư kinh doanh lĩnh vực xăng dầu ngoài việc tuân thủ quy định tại Nghị định này, cần tuân thủ các quy định của pháp luật chuyên ngành và chịu sự quản lý của các ngành chuyên môn theo phân công, phân cấp quản lý nhà nước. |  |
|  | Bên cạnh đó, nội dung của dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 83/2014/NĐ-CP có sửa đổi Mục và các điều khoản; bổ sung một số nội dung mới... tương đối nhiều. Do đó, đề nghị Bộ Công Thương nên ban hành Nghị định thay thế Nghị định 83/2014/NĐ-CP để công tác triển khai, áp dụng, quản lý được dễ dàng hơn so với việc sử dụng song song Nghị định 83/2014/NĐ-CP và Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 83/2014/NĐ-CP. |  | x | Việc thay thế thực hiện khi các nội dung cơ bản được điều chỉnh, Dự thảo Nghị định chỉ sửa đổi những nội dung không còn phù hợp với thực tế những nội dung cơ bản vẫn được giữ nguyên.  Để bảo đảm tiến độ xây dựng và trình ban hành Nghị định sửa đổi. |  |
| **5** | **Sở Công Thương Nghệ An** |  |  |  |  |
|  | Tại Mục 14, Điều 1 của Dự thảo về "Bổ sung vào Khoản 2, Điều 25 như sau": Đề nghị nêu cụ thể bổ sung vào điểm nào của Khoản 2, Điều 25. | X |  |  |  |
|  | Tại Mục 12, Điều 1 của Dự thảo về "Điểm a Khoản 2, Điều 25 được sửa đổi bổ sung như sau:" Đề nghị hướng dẫn cụ thể về tài liệu chứngminh tính hợp pháp về xây dựng của cửa hàng bán lẻ xăng dầu. |  | X | Nội dung này chỉ yêu cầu nộp các hồ sơ pháp lý chứng minh quyền sở hữu, đồng sở hữu hoặc thuê với thời hạn từ 05 năm trở lên.  Những tài liệu chứng minh tính hợp pháp về xây dựng cửa hàng bán lẻ xăng dầu thực hiện theo quy định hiện hành của ngành xây dựng như đối với các công trình dân dụng khác. |  |
|  | Tại Mục 3, Điều 1 của Dự thảo về "Bổ sung các khoản sau vào Điều 3": Đề nghị sửa lỗi chính tả Khoản 23 thành Khoản 22. | X |  |  |  |
|  | Đề nghị xem xét, sửa đổi nội dung Mục 2, Chương II về "Sản xuất, pha chế xăng dầu" thành nội dung về "Thương nhân đầu mối sản xuất xăng dầu" để đảm bảo phù hợp với nội dung tại Khoản 2, Điều 1 của dự thảo. | X |  |  |  |
| **6** | **Sở Công Thương Tiền Giang** |  |  |  |  |
|  | Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Tiền Giang có một số thương nhân kinh doanh bán lẻ xăng dầu đề nghị bổ sung thương nhân thứ 2 là đồng sở hữu của cửa hàng bán lẻ xăng dầu vào Khoản 1, Điều 1 Mẫu số 4 kèm theo Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu. Sở Công Thương Tiền Giang kính đề nghị Bộ Công Thương xem xét có ý kiến về việc bổ sung trên. | X |  | Bộ Công Thương sẽ rà soát và bổ sung nội dung đồng sở hữu vào biểu mẫu số 4. |  |
| **7** | **Sở Công Thương Đồng Nai** |  |  |  |  |
|  | Tại Mục 11, trang 8 và Mục 13, trang 9 của dự thảo: Hai nội dung tại mục này đều thuộc Điều 24, do đó đề nghị gom lại thành 01 mục (sửa đổi nội dung..., bổ sung nội dung... tại Điều 24). | X |  |  |  |
|  | Tại Mục 12, trang 9 của dự thảo: Đề nghị bổ sung mẫu văn bản xác nhận cung cấp hàng cho từng cửa hàng xăng dầu của thương nhân cung cấp để cơ quan quản lý nhà nước có đầy đủ các thông tin để cấp Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu cho doanh nghiệp, doanh nghiệp thuận lợi trong quá trình thực hiện |  | X | Đây là hợp đồng mua bán xăng dầu giữa các thương nhân theo luật dân sự nên không quy định mẫu. |  |
| **8** | **Sở Công Thương Đắk Lắk** |  |  |  |  |
|  | Để đảm bảo năng lực và chất lượng doanh nghiệp, tránh xảy ra nguy cơ lũng đoạn thị trường, Sở Công Thương xét thấy điều kiện đối với Thương nhân đầu mối/Thương nhân phân phối xăng dầu/Tổng đại lý kinh doanh xăng dầu phải có hệ thống phân phối xăng dầu bao gồm tối thiểu cửa hàng bán lẻ thuộc sở hữu doanh nghiệp hoặc sở hữu và đồng sở hữu lần lượt là mười (10) cửa hàng/năm (5) cửa hàng/năm (5) cửa hàng. Do đó, Sở Công Thương đề nghị điều chỉnh trong Khoản 5, Điều 7, Mục 1 Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu quy định tại Khoản 4, Điều 1 Dự thảo như sau: "Có hệ thống phân phối xăng dầu: Tối thiểu mười (10) cửa hàng bán lẻ thuộc sở hữu hoặc sở hữu và đồng sở hữu của doanh nghiệp, tối thiểu bốn mươi (40) tổng đại lý hoặc đại lý bán lẻ xăng dầu thuộc hệ thống phân phối của thương nhân. Mỗi năm, kể từ khi được cấp Giấy phép thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu, phải sở hữu hoặc sở hữu và đồng sở hữu tối thiểu bốn (04) cửa hàng bán lẻ xăng dầu, cho đến khi đạt tối thiểu một trăm (100) cửa hàng bán lẻ xăng dầu thuộc hệ thống phân phối của thương nhân".  - Bãi bỏ nội dung "/thuê" quy định tại Khoản 5, Điều 1 của Dự thảo  - Bãi bỏ nội dung "/thuê" quy định tại Khoản 7, Điều 1 của Dự thảo |  | X | Đây là yêu cầu không cần thiết và làm gia tăng điều kiện kinh doanh cho doanh nghiệp (nội dung lộ trình tăng thêm yêu cầu về sở hữu cơ sở vật chất kinh doanh xăng dầu vừa được cắt giảm tại Nghị định số 08/2018/NĐ-CP)  Cho phép thuê nhằm tạo sự linh hoạt hơn cho doanh nghiệp và phù hợp với thực tế kinh doanh xăng dầu hiện nay đang diễn ra. |  |
|  | Tại Khoản 7 Điều 1 của Dự thảo, đề nghị bổ sung bãi bỏ "2. Có kho, bể xăng dầu dung tích tối thiểu hai nghìn mét khối (2.000 m3), thuộc sở hữu doanh nghiệp hoặc đồng sở hữu hoặc thuê sử dụng của thương nhân kinh doanh dịch vụ xăng dầu từ năm (05) năm trở lên.". Lý do điều kiện này đối với tổng đại lý kinh doanh xăng dầu hiện tại không phù hợp vì doanh nghiệp thường chỉ lý hợp đồng thuê kho để đảm bảo đủ thành phần hồ sơ chứ không sử dụng kho để trung chuyển, vận chuyển xăng dầu hoặc mua trực tiếp từ các của thương nhân đầu mối/thương nhân phân phối. |  | X | Tổng đại lý kinh doanh xăng dầu để có đủ năng lực và chủ động cung cấp hàng cho các đại lý trực thuộc cần phải có kho hàng |  |
|  | Tại Khoản 11, Điều 1 Dự thảo, đối với điều kiện đối với cửa hàng bán lẻ xăng dầu đề nghị điều chỉnh thành: "2. Thuộc sở hữu, thuê, đồng sở hữu của thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu hoặc thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu có hệ thống phân phối theo quy định tại Nghị định ngày (thương nhân đề nghị cấp phải đứng tên tại Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu, riêng thương nhân là tổng đại lý hoặc thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu thuê cửa hàng bán lẻ xăng dầu không được xem xét đủ điều kiện để cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện/Giấy xác nhận đủ điều kiện)." |  | X | Cho phép xác lập quyền thuê cửa hàng xăng dầu để tổ chức hoạt động kinh doanh. Sau khi thuê, thương nhân phải đứng tên trên giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu. |  |
|  | Đối với các nội dung về thẩm quyền thu hồi Giấy xác nhận đủ điều kiện làm tổng đại lý kinh doanh xăng dầu/Giấy xác nhận đủ điều kiện làm Đại lý bán lẻ xăng dầu/Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu trong Nghị định 83/2014/NĐ-CP, đề nghị Bộ Công Thương xem xét bổ sung thêm về thời hạn (ví dụ: thời hạn 6 tháng hoặc 1 năm,...) không cấp lại Giấy xác nhận/Giấy chứng nhận đủ điều kiện trong trường hợp Giấy xác nhận/Giấy xác nhận đủ điều kiện bị thu hồi. |  | X | Nội dung này cần được điều chỉnh trong chế tài xử phạt của Nghị định xử phạt vi phạm hàng chính trong kinh doanh xăng dầu |  |
|  | Đề nghị Bộ Công Thương xem xét bổ sung thêm nội dung "Giấy xác nhận đủ điều kiện làm thương nhân phân phối xăng dầu/Giấy xác nhận đủ điều kiện làm tổng đại lý kinh doanh xăng dầu/Giấy xác nhận đủ điều kiện làm Đại lý bán lẻ xăng dầu sẽ hiển nhiên hết hiệu lực khi doanh nghiệp được cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy xác nhận đủ điều kiện có điều kiện cao hơn Giấy xác nhận cũ". |  | X | Khi thực hiện cấp giấy xác nhận mới, cơ quan nhà nước có thẩm quyền sẽ có yêu cầu thu hồi giấy chứng nhận cũ để tránh việc sử dụng giấy chứng nhận cũ vào các việc khác. |  |
|  | Đối với thể thức văn bản của Dự thảo:  - Điều chỉnh đánh số thứ tự Khoản 23 tại Khoản 3 Điều 1 của dự thảo thành Khoản 22.  - Xem xét lại cách đánh số thứ tự từ Khoản 9 đến Khoản 16 Điều 1 (Khoản 9 được đề cập đến hai lần và thứ tự tiếp theo của Khoản 15 và Khoản 16 trong khi theo dự thảo là Khoản 14)  - Xem xét lại dánh dấu ngoặc kép đóng (") tại cuối Khoản 2 Điều 1 của Dự thảo. | X |  |  |  |
| **B3** | **HIỆP HỘI, DOANH NGHIỆP** |  |  |  |  |
| **1** | **Hiệp hội xăng dầu** |  |  |  |  |
|  | Bổ sung thêm điều kiện đối với thương nhân đầu mối kinh doanh nhiên liệu bay:  Nghị định 83/2014/NĐ-CP đã xây dựng một hành lang pháp lý tương đối rõ ràng để các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu bình đẳng tiếp cận với các cơ hội kinh doanh, đảm bảo cạnh tranh lành mạnh. Tuy nhiên, với ngành hàng kinh doanh nhiên liệu bay với những đặc thù ngành nghề thì chưa được định hướng một cách cụ thể.  Khoản 6, Điều 7 cửa dự thảo có quy định: "Thương nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu nhiên liệu bay không bắt buộc phải có hệ thống phân phối quy định tại Khoản 5 Điều này nhưng phải có phương tiện tra nạp nhiên liệu bay thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu của thương nhân".  Trên thực tế, lĩnh vực vận tải hàng không đòi hỏi phải có những quy định rất ngặt nghèo về mặt kỹ thuật để đảm bảo an ninh, an toàn bay. Hoạt động kinh doanh cung ứng xăng dầu hàng không cũng vì thế mà cần đáp ứng các tiêu chuẩn khắt khe hơn so với hoạt động kinh doanh xăng dầu mặt đất thông thường. Do đó, Hiệp hội kiến nghị cần có một điều khoản riêng biệt và chặt chẽ về điều kiện dành cho thương nhân đầu mối kinh doanh nhiên liệu bay. Theo đó, thương nhân đầu mối cần đáp ứng các điều kiện sau mới được cấp phép:  - Có hệ thống kho đầu nguồn tiếp nhận xăng dầu thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu;  - Có kho tiếp nhận thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu tại sân bay với các trang thiết bị, cơ sở vật chất phù hợp với quy định, tiêu chuẩn của mặt hàng Jet A-1;  - Có phương tiện vận tải tra nạp chuyên dụng, đáp ứng các tiêu chuẩn của mặt hàng Jet a-1;  - Có hệ thống phòng thử nghiệm chất lượng theo tiêu chuẩn Việt Nam;  - Có đội ngũ nhân sự được cấp giấy phép, năng định chuyên môn theo quy định của Bộ Giao thông vận tải;  - Có quy trình vận hành, quy chế an ninh, an toàn hàng không được Cục hàng không Việt Nam phê chuẩn. | **x** |  |  |  |
|  | Rà soát lại Điều 54 của dự thảo (trang 27) về trách nhiệm của các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân:  Tại Khoản 4, Điều 54 của dự thảo quy định trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải:  "a) Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Khoa học và Công nghệ và các cơ quan liên quan quy định tiêu chuẩn, điều kiện, điểm đấu nối của hệ thống giao thông với hệ thống cơ sở kinh doanh xăng dầu theo quy định tại Điều 5 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP và quy định vùng nước hoạt động của các cửa hàng bán lẻ xăng dầu trên mặt nước."  Trong khi đó, tại phần Hiệu lực thi hành (trang 28) có điều khoản "Bãi bỏ Điều 5, khoản 18 Điều 9,... của Nghị định 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu.". Do đó, Hiệp hội kiến nghị nên sửa điểm a, khoản 4, Điều 54 của dự thảo thành "Chủ trì, phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ Khoa học và Công nghệ và các cơ quan liên quan tạo điều kiện đấu nối giao thông với hệ thống cơ sở kinh doanh xăng dầu theo quy định hiện hành và quy định vùng nước hoạt động của các cửa hàng bán lẻ xăng dầu trên mặt nước." | **x** |  |  |  |
|  | Về thương nhân phân phối xăng dầu:  - Đề nghị bỏ Khoản 2, Điều 13 của Nghị định 83/2014/NĐ-CP, lý do:  + Thương nhân phân phối không phải tham gia dự trữ xăng dầu;  + Việc xin đất để xây dựng kho, bể cực kỳ khó khăn, với điều kiện hiện tại hầu như không thể thực hiện được;  + Đòi hỏi vốn đầu tư rất lớn, tạo áp lực về tài chính cho doanh nghiệp và việc tổ chức kinh doanh sẽ không có hiệu quả;  + Đã có hai nhà máy lọc dầu trong nước đáp ứng hơn 70% nhu cầu cho tiêu dùng nội địa.  + Khoản 7, Điều 15 của Nghị định 83/2014/NĐ-CP: Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 83/2014/NĐ-CP đã bỏ quy định về việc thương nhân kinh doanh xuất nhập khẩu xăng dầu chỉ được thuê kho, phương tiện vận tải xăng dầu nội địa của thương nhân kinh doanh dịch vụ xăng dầu, không được thuê kho, phương tiện vận tải xăng dầu nội địa của thương nhân đầu mối khác. Đây là một nội dung sửa đổi rất tiến bộ, giúp các đầu mối tận dụng được hệ thống cơ sở vật chất đã đầu tư, tránh lãng phí nguồn lực xã hội. Do đó, Hiệp hội kiến nghị nội dung sửa đổi này cũng nên áp dụng cả với thương nhân phân phối xăng dầu (bỏ quy định tại Khoản 7, Điều 15 của Nghị định 83/2014/NĐ-CP). |  | **x** | Quy định về kho xăng dầu đối với thương nhân phân phối nhằm bảo đảm hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp và chứng minh năng lực cung cấp xăng dầu thường xuyên, liên tục của doanh nghiệp cho thị trường. |  |
| **2** | **Công ty TNHH thương mại và dịch vụ tổng hợp Hòa Khánh** |  |  |  |  |
|  | Thông qua dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, đơn vị nhận thấy: Mặc dù Nghị định đã bãi bỏ và sửa đổi một số điều để doanh nghiệp kinh doanh thông thoáng hơn và thuận lợi hơn, tuy nhiên thực tế vẫn còn một số hạn chế như:  - Điều 8: Liên quan đến Hồ sơ đề nghị cấp Giấy phép đầu mối kinh doanh xăng dầu:"Danh sách cửa hàng bán lẻ xăng dầu thuộc sở hữu hoặc sở hữu và đồng sở hữu, danh sách các tổng đại lý, đại lý thuộc hệ thống phân phối xăng dầu của thương nhân theo quy định tại Khoản 5 Điều 7 nghị định này, kèm theo các tài liệu chứng minh".  Theo đó, đơn vị đề xuất: Hồ sơ các tổng đại lý, đại lý chỉ cần có hợp đồng đại lý với thương nhân đầu mối và chứng từ chứng minh có cung cấp hàng hóa cho đại lý của mình, không nhất thiết phải có tên thương nhân đầu mối trong "Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu" của đại lý (mẫu số 4). Vì như vậy gây vướng mắc cho đơn vị đại lý vì mỗi khi thay đổi đơn vị đầu mối, các đại lý phải làm hồ sơ thay đổi với đơn vị quản lý gây khó khăn, tốn kém thời gian và chi phí cho doanh nghiệp. Một khó khăn nữa là để tạo nguồn thu cho ngân sách địa phương, các địa phương thường không tạo điều kiện để các cửa hàng bán lẻ thuộc địa phương mình quản lý ký hợp đồng làm đại lý cho doanh nghiệp đầu mối tại địa phương khác. Vì vậy, nhiều đơn vị muốn làm đại lý cho doanh nghiệp đầu mối ngoài tỉnh rất khó khăn trong việc xin cấp "Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu". |  | **x** | Việc yêu cầu có tên thương nhân cung cấp trên giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu để chứng minh thực sự thương nhân đầu mối cung cấp xăng dầu cho cửa hàng, cửa hàng thực sự thuộc hệ thống của thương nhân đầu mối (tránh việc ký hợp đồng chỉ để nộp cho cơ quan nhà nước khi làm thủ tục hành chính nhưng thực tế hợp đồng không được thực hiện).  Nếu doanh nghiệp thực sự là đơn vị cung cấp xăng dầu cho cửa hàng bán lẻ, chính quyền địa phương bắt buộc phải thực hiện thủ tục cấp đổi Giấy chứng nhận cho thương nhân, nếu không thực hiện là vi phạm quy định của Nhà nước |  |
|  | Điều 31: Dự trữ xăng dầu bắt buộc: Do nguồn cung từ sản xuất trong nước hiện nay chiếm trên 70% trên tổng lượng cung nên đơn vị đề xuất mức dự trữ xăng dầu bắt buộc tối thiểu bằng 15 (mười lăm) ngày trùng với chu kỳ điều chỉnh giá nhằm giảm bớt áp lực tài chính, tiết kiệm chi phí doanh nghiệp. Mặt khác, sản lượng tiêu thụ của nhiều đầu mối lớn hơn nhiều lần sức chứa của kho sẽ gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc đầu tư thêm kho để đảm bảo mức tồn chứa 30 ngày. |  | **x** | Việc dự trữ xăng dầu bắt buộc để thực hiện mục tiêu bảo đảm an ninh năng lượng quốc gia và bình ổn thị trường nên phải bảo đảm thời gian 30 ngày. Bên cạnh đó, hiện các doanh nghiệp sản xuất trong nước chưa thuộc đối tượng phải dự trữ xăng dầu bắt buộc nên khi có vấn đề về nguồn cung (nhất là khi chính các nhà máy gặp sự cố). |  |
| **3** | **Công ty TNHH một thành viên nhiên liệu hàng không Việt Nam (Skypec)** |  |  |  |  |
|  | Điều kiện đối với thương nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu: Nhiên liệu hàng không là một ngành xăng dầu đặc thù, cần được kiểm soát nghiêm ngặt cả về số lượng và chất lượng theo các quy định của Nhà nước và các tổ chức quốc tế, từ khi nhiên liệu được xuất ra từ các nhà máy lọc dầu cho đến khi tra nạp cho các tàu bay tại sân bay. Theo đó, thương nhân được xem xét là đủ điều kiện được cấp Giấy phép kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu, mặt hàng nhiên liệu hàng không, cần phải đáp ứng không chỉ tất cả các điều kiện quy định tại Nghị định 83/2014/NĐ-CP mà còn phải đáp ứng thêm các yêu cầu sau:  - Có kho đầu nguồn và kho tiếp nhận nhiên liệu hàng không tại sân bay đáp ứng các quy định và yêu cầu kỹ thuật chuyên ngành của mặt hàng nhiên liệu hàng không;  - Có phương tiện vận tải để vận chuyển và phương tiện tra nạp để tra nạp chính xác, kịp thời, an toàn đáp ứng nhu cầu về nhiên liệu hàng không;  - Có hệ thống phòng thử nghiệm đảm bảo chất lượng nhiên liệu và quản lý chất lượng dịch vụ tra nạp nhiên liệu;  - Có đủ lực lượng lao động đã được đào tạo nghiệp vụ theo quy định và có chứng chỉ chuyên môn nhân viên hàng không theo quy định;  - Có giấy phép kiểm soát an ninh cho phuwong tiện làm việc trên sân đỗ tàu bay theo quy định;  - Có quy trình vận hành, quy chế an ninh, an toàn hàng không được cơ quan có thẩm quyền phê chuẩn; | **x** |  |  |  |
|  | Kinh doanh dịch vụ xăng dầu: Nghị định 83/2014/NĐ-CP chưa có quy định cụ thể về các điều kiện cũng như quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ tra nạp ngầm tại cảng hàng không, sân bay. Do đó, cần bổ sung các điều kiện, quyền, nghĩa vụ đối với dịch vụ này tương tự như việc kinh doanh dịch vụ cho thuê cảng, kho tiếp nhận xăng dầu.  Hiện nay, về cơ bản, các công ty kinh doanh dịch vụ tra nạp ngầm tại Việt Nam đang độc quyền kinh doanh và có lợi thế cnahj tranh tại từng khu vực. Để tránh việc các công ty này tận dụng lợi thế độc quyền, dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh khi cung ứng nhiên liệu hàng không, trong bối cảnh hiện nay, Spypec kính đề nghị Bộ Công Thương nghiên cứu để không khuyến khích các doanh nghiệp này tham gia kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu (nhiên liệu bay). | **x** |  | - Đã sửa đổi khoản 1 và khoản 4 Điều 29 về điều kiện kinh doanh dịch vụ xăng dầu đối với hoạt động tra nạp ngầm tại các cảng hàng không.  - Không hạn chế quyền kinh doanh xăng dầu nếu doanh nghiệp đáp ứng yêu cầu về điều kiện kinh doanh xăng dầu. |  |
| **4** | **Tập đoàn xăng dầu Việt Nam** |  |  |  |  |
|  | Về thể thức văn bản:  Với Dự thảo 2 và các đề xuất kiến nghị của Tập đoàn dưới đây sẽ có tới trên 50 % (năm mươi phần trăm) số điều của Nghị định 83 được sửa đổi, bổ sung chưa kể một số điều của Nghị định 83 được sửa đổi bổ sung hoặc hủy bỏ bởi Nghị định số 08/2018/NĐ-CP ngày 15/01/20198. Như vậy số điều giữ nguyên của Nghị định 83 còn dưới 50% sẽ gây khó khăn, phức tạp trong quá trình tổ chức thực hiện (tra cứu, trích dẫn…). Vì vậy, Tập đoàn tiếp tục đề nghị ban hành một Nghị định thay thế Nghị định số 83 hiện nay. |  | **x** | Một số Điều không sửa nội dung chỉ do thay đổi bố cục nên sửa lại số của Điều và đưa vào các Mục. |  |
|  | Về giải thích từ ngữ: Tập đoàn đề nghị một số cụm từ cần được giải thích trong nghị định, cụ thể: Đề nghị giải thích từ ngữ cụm từ “Premium” quy định tại Khoản 3 Điều 37 trong Dự thảo; |  | **x** | Premium được hiểu là phụ phí thị trường và được dùng mang tính quốc tế bao gồm nhiều nội dung theo thỏa thuận của từng hợp đồng mua bán nên khó giải thích cụ thể. |  |
|  | Đề nghị quy định và áp dụng thống nhất cụm từ “chi sử dụng Quỹ bình ổn giá” thay cho cụm từ “ trích sử dụng Quỹ bình ổn giá” tại Khoản 1,khoản 3 Điều 46 và các điều có liên quan nếu có sử dụng cụm từ “ trích sử dụng Quỹ bình ổn giá ” trong Dự thảo để tránh gây nhầm lẫn với cụm từ “trích lập” Quỹ bình ổn giá; | **x** |  |  |  |
|  | Khoản 21. Điều 1 Nghị định sửa đổi (Dự thảo 2): Đề nghị xem xét và quy định lại về :  - “ Tỷ lệ giá trị góp vốn của thương nhân đồng sở hữu đối với mỗi cửa hàng xăng dầu tối thiểu 20%” thay vì quy định là 10%. |  | **x** | Để mức 10% là phù hợp để bảo đảm thương nhân có thể thực hiện đồng thời vẫn bảo đảm trách nhiệm của doanh nghiệp. |  |
|  | - Tập đoàn đề nghị: Áp dụng tỷ lệ giá trị vốn góp của thương nhân đồng sở hữu không riêng đối với cửa hàng xăng dầu mà áp dụng đối với cả đồng sở hữu đối với kho, cảng, phương tiện vận tải…liên quan đến quy định về điều kiện đối với Thương nhân phân phối, Tổng đại lý quy định tại các Điều 7, 13, 16 của Nghị định 83 để bảo đảm tính đồng bộ. | **x** |  |  |  |
|  | 2.4. Đề nghị thay cụm từ “ sở hữu hoặc sở hữu và đồng sở hữu/ thuê” tại Khoản 7 Điều 7 thành cụm từ “ sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc thuê sử dụng” bởi bản chất không thay đổi và dễ hiểu trong quá trình áp dụng. Tương tự, thay thế cụm từ “ sở hữu hoặc sở hữu và đồng sở hữu/ thuê” này tại các điều khoản khác (nếu có) trong dự thảo. |  | **x** | Việc quy định như tại Dự thảo thể hiện ý nghĩa: doanh nghiệp phải có ít nhất 01 cửa hàng sở hữu ngoài ra, các cửa hàng khác sẽ có thể là đồng sở hữu hoặc thuê. Nếu viết như kiến nghị doanh nghiệp có thể có tất cả các cửa hàng đều đi thuê hoặc đồng sở hữu. |  |
|  | Một số nội dung cụ thể: |  |  |  |  |
|  | Điều kiện đối với Thương nhân đầu mối:  - Tập đoàn thống nhất cao với Dự thảo 2 và đề nghị bổ sung thêm hai (02) điều kiện đối với thương nhân đầu mối như sau:  - Thương nhân đầu mối phải áp dụng và duy trì chế độ Hóa đơn điện tử; thực hiện về kết nối dữ liệu xăng dầu nhập khẩu, xuất khẩu bơm, hút từ kho với cơ quan hải quan; |  | **x** | Việc quy định về chế độ hóa đơn điện tử và kết nối dữ liệu xăng dầu nhập khẩu sẽ do cơ quan thuế và cơ quan hải quan quản lý và quy định thống nhất với các hàng hóa khác. |  |
|  | Quy định bắt buộc Thương nhân đầu mối phải tổ chức kinh doanh nhiên liệu sinh học vì đây là chủ trương lớn của Đảng và Chính phủ về nhiên liệu sinh học, về nông nghiệp nông thôn.  Ngoài ra, cần tiếp tục quy định đối với Thương nhân đầu mối phải có phòng thử nghiệm đạt chuẩn theo quy định của Bộ khoa học và Công nghệ để thực hiện công tác kiểm tra chất lượng xăng dầu trong quá trình nhập, xuất, tồn chứa và trong khâu lưu thông góp phần chống gian lận thương mại nhất là gian lận về chất lượng xăng dầu như thời gian qua khó bề kiểm soát.  Việc bổ sung thêm hai điều kiện và tiếp tục duy trì quy định về phòng thử nghiệm là hết sức cần thiết, góp phần lành mạnh hóa thị trường, chống gian lận thương mại (nhất là về chất lượng xăng dầu diễn ra hết sức phức tạp thời gian qua); tạo thuận tiện cho các cơ quan quản lý chức năng trong việc kiểm tra, giám sát việc chấp hành các quy định của pháp luật trong hoạt động kinh doanh đối với các Thương nhân đầu mối. Đồng thời thể hiện trách nhiệm, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanhn xăng dầu (nhất là Thương nhân đầu mối, Thương nhân phân phối và Tổng đại lý) về kinh doanh nhiên liệu sinh học theo chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước. | **x** |  |  |  |
|  | Điều 9. Quyền và nghĩa vụ của thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu: Tập đoàn đề nghị như sau:  “ Sửa đổi Khoản 2 Điều 21” Tập đoàn kính đề nghị hủy bỏ quy định Tổng đại lý, đại lý, Thương nhân nhận quyền bán lẻ được ký thêm hợp đồng với Thương nhân đầu mối khác hoặc Thương nhân phân phối khác chỉ để kinh doanh nhiên liệu sinh học.  Lý do: Kể từ ngày 01/01/2018 đến nay (sau 02 năm) trên thị trường chỉ được phép lưu thông xăng E5 RON 92 và Xăng RON 95. Theo đó, các đầu mối phải có trách nhiệm kinh doanh nhiên liệu sinh học theo Quyết định 53/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Tập đoàn đề nghị các Thương nhân đầu mối bắt buộc phải kinh doanh nhiên liệu sinh học (tự sản xuất phối trộn hoặc mua lại của Thương nhân đầu mối khác có xăng E5) để bán trong hệ thống phân phối của mình. Việc tiếp tiếp tục duy trì quy định này càng làm phức tạp và gây khó khăn trong việc kiểm tra, ngăn ngừa gian lận thương mại; đồng thời mâu thuẫn với quy định về quản lý thương hiệu (bán hàng của thương nhân đầu mối này xong lại treo logo của thương nhân đầu mối khác). |  | **x** | Do phụ thuộc vào điều kiện cụ thể của từng doanh nghiệp, nhiều doanh nghiệp phân phối có thể chỉ kinh doanh chuyên doanh một số mặt hàng nên để tạo điều kiện, khuyến khích các doanh nghiệp là đại lý, tổng đại lý và thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu kinh doanh xăng sinh học cần quy định như Nghị định số 83/2014/NĐ-CP. |  |
|  | 2.2. “Sửa đổi Khoản 2 Điều 23” Tập đoàn kính đề nghị: hủy bỏ nội dung quy định sửa đổi Khoản 2 Điều 21 tại Điều 9 của Dự thảo, cụ thể: “Trường hợp đại lý bán lẻ xăng dầu có hoạt động cung cấp xăng dầu trên biển của Việt Nam, đại lý bán lẻ xăng dầu này được ký thêm hợp đồng đại lý với tối đa ba (03) tổng đại lý hoặc ba (03) thương nhân phân phối xăng dầu hoặc ba (03) thương nhân đầu mối khác có hệ thống phân phối ở gần các vùng biển đang hoạt động và phải thực hiện việc ghi tên các thương nhân cung cấp xăng dầu thực tế trên biển”; lý do:  Nếu quy định bổ sung như dự thảo sẽ là mâu thuẫn với quy định về sử dụng thương hiệu (treo thương hiệu của thương nhân đầu mối/Thương nhân phân phối này xong bán hàng mua của thương nhân khác) dễ xảy ra tranh chấp, không kiểm soát được về chất lượng hàng hóa và các Thương nhân đầu mối đã bắt buộc phải kinh doanh nhiên liệu sinh học như đã phân tích trên. |  | **x** | Quy định này nhằm khuyến khích và tạo điều kiện cho các đại lý bán xăng dầu trên biển cung cấp xăng dầu phục vụ ngư dân vươn khơi, bám biển (nội dung này được đưa ra xuất phát từ kiến nghị của tỉnh Quảng Ngãi nơi kinh tế phụ thuộc nhiều vào ngư nghiệp).  - Với số lượng 03 đầu mối cung cấp xăng dầu (thêm 02 đầu mối sẽ vẫn quản lý được nguồn cung do doanh nghiệp vẫn có hóa đơn chứng từ bán hàng theo quy định, đồng thời vẫn ghi tên thương nhân thực tế cung cấp hàng trên biển hiệu) |  |
|  | Đề nghị bổ sung vào Khoản 10 Điều 9 của Dự thảo, cụ thể như sau:  “Công ty con của thương nhân đầu mối theo quy định của Luật Doanh nghiệp được thực hiện các công việc theo nội dung ủy quyền của thương nhân đầu mối, bao gồm: bán buôn cho đơn vị sản xuất, tiêu dùng trực tiếp; ký hợp đồng bán xăng dầu cho thương nhân phân phối xăng dầu; ký hợp đồng nhượng quyền bán lẻ xăng dầu với thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu; ký hợp đồng giao đại lý và bán lẻ xăng dầu trực tiếp tại hệ thống cửa hàng xăng dầu thuộc sở hữu, đồng sở hữu hoặc đi thuê của doanh nghiệp”.  Lý do: Tập đoàn có đặc thù là Thương nhân đầu mối, thực hiện tạo nguồn cho 43 công ty con là - Cty TNHH MTV do Công ty mẹ đầu tư 100% vốn thực hiện nhiệm vụ tổ chức thiết lập hệ thống phân phối và tổ chức bán hàng theo địa bàn được phân công. | **x** |  |  |  |
|  | Tập đoàn đề nghị cân nhắc kỹ bổ sung quy định Điều 24 về cho phép “áp dụng thí điểm loại hình máy bán xăng dầu mini đã được kiểm định an toàn bởi các cơ quan chức năng đối với một số địa bàn khó khăn, vùng sâu, vùng xa, vùng không đủ điều kiện hoặc không được doanh nghiệp đầu tư cây xăng”. Về nội dung này, Tập đoàn xin có ý kiến như sau:  Việc áp dụng thí điểm các “máy bán xăng dầu mini” (đã được kiểm định) để bán hàng tại các vùng sâu, vùng xa, địa bàn kinh tế khó khăn là cần thiết bởi (i) sẽ đáp ứng đầy đủ, kịp thời nhu cầu xăng dầu cho người tiêu dùng; (ii) tại các địa bàn này điều kiện về mặt bằng, không gian thuận lợi không khó khăn như tại các thành phố, thị xã, nơi tập trung đông dân cư nên công tác an toàn phòng chống cháy nổ thuận lợi hơn và ít ảnh hưởng tới môi trường.  Tập đoàn kiến nghị không áp dụng “máy bán xăng dầu mini” tại các trung tâm thành phố lớn, khu trung tâm phố cổ, thị xã, khu đông dân cư vì địa bàn quá chật hẹp; lý do: (i) sẽ mâu thuẫn với các quy định, quy phạm về đầu tư cửa hàng xăng dầu; (ii) làm mất mỹ quan thành phố nhất là tại các khu di tích lịch sử được xếp hạng và đi ngược xu thế chung của thế giới; (ii) nguy cơ cao về mất an toàn cháy nổ, ảnh hưởng đến môi trường khu vực và dễ gây ùn tắc giao thông. | **x** |  |  |  |
|  | Điều 31. Dự trữ xăng dầu bắt buộc (Dự thảo2): Tập đoàn đề nghị điều chỉnh bổ sung quy định như sau:  - Tập đoàn xin tiếp tục kiến nghị điều chỉnh quy định dự trữ lưu thông bắt buộc từ 30 ngày xuống còn 20 đến 25 ngày; lý do (i) tiệm cận hơn với công thức tính giá cơ sở (bình quân 15 ngày giá thế giới sát với ngày tính giá cơ sở); và (ii) hiện có nguồn cung từ 2 nhà máy lọc dầu trong nước đáp ứng khoảng 70% nhu cầu trong nước nên việc đảm bảo nguồn sẽ thuận lợi hơn so với trước đây khi phải nhập khẩu tới 70%. |  | **x** | Việc dự trữ xăng dầu bắt buộc để thực hiện mục tiêu bảo đảm an ninh năng lượng quốc gia và bình ổn thị trường nên phải bảo đảm thời gian 30 ngày. Bên cạnh đó, hiện các doanh nghiệp sản xuất trong nước chưa thuộc đối tượng phải dự trữ xăng dầu bắt buộc nên khi có vấn đề về nguồn cung (nhất là khi chính các nhà máy gặp sự cố). |  |
|  | Đồng thời bổ sung quy định số ngày dự trữ lưu thông bắt buộc đối với Thương nhân phân phối và Tổng đại lý là 5 đến 7 ngày. Lý do, phù hợp với điều kiện quy định thương nhân phải có hai nghìn (2.000) m3 kho; đồng thời Thương nhân phân phối và Tổng đại lý cũng phải có trách nhiệm dự trữ tồn kho cho chính hệ thống phân phối của thương nhân.  Với đề nghị trên, xét về toàn xã hội, tổng số ngày dự trữ bắt buộc là 30 (ba mươi) ngày theo quy định tại Nghị định 83 là không thay đổi mà chỉ tăng thêm nghĩa vụ đối với Thương nhân phân phối, Tổng đại lý cũng phải có trách nhiệm dự trữ bắt buộc để đảm bảo nguồn cho chính hệ thống phân phối của mình. |  | **x** | Quy định như vậy sẽ bị trùng do tổng nguồn xăng dầu trong nước là từ các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu. Việc quy định các doanh nghiệp đầu mối dự trữ 30 ngày là đủ nguồn dự trữ 30 ngày cho tiêu dùng cả nước. |  |
|  | Đề nghị điều chỉnh bổ sung quy định tại Khoản 1, 2 Điều 35 (Dự thảo 2) : Xuất khẩu, tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, gia công xuất khẩu xăng dầu và nguyên liệu như sau:  “ Điều 35. Xuất khẩu, tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu, gia công xuất khẩu xăng dầu và nguyên liệu  - Chỉ có thương nhân đầu mối và Công ty TNHH MTV của Thương nhân đầu mối được xuất khẩu xăng dầu và nguyên liệu.  - Chỉ có Thương nhân có Giấy phép đầu mối kinh doanh xăng dầu và Công ty TNHH MTV của Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu được tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu xăng dầu và nguyên liệu….”  Lý do đề nghị: (i) Phù hợp với thực tế, mô hình tổ chức hoạt động kinh doanh đối với những Thương nhân đầu mối hoạt động theo mô hình công ty mẹ thực hiện chức năng tạo nguồn để các doanh nghiệp thành viên (100% vốn do công ty mẹ đầu tư) tổ chức kinh doanh trên phạm vi toàn quốc; (ii) Tiết giảm chi phí kinh doanh, giảm thủ tục hành chính xong vẫn kiểm soát được khi làm thủ tục tái xuất, xuất khẩu từ hệ thống kho của chính Thương nhân đầu mối đã đầu tư và đang khai thác được đặt tại các tỉnh thành trong phạm vi cả nước sẽ. | **x** |  |  |  |
|  | Điều 36, 37 và 38 về Điều hành giá xăng dầu (Dự thảo 2), Tập đoàn xin đề nghị:  Về phương pháp tính giá cơ sở xăng dầu từ “nguồn sản xuất trong nước”  Để bảo đảm tính công khai, minh bạch và người tiêu dùng có thể giám sát được việc định giá xăng dầu; giúp cho doanh nghiệp chủ động xây dựng phương án kinh doanh theo cơ chế thị trường gắn với hiệu quả kinh doanh, Tập đoàn xin đề nghị quy định như sau:  - Định kỳ 15 ngày/lần, cùng với chu kỳ công bố giá cơ sở của Liên bộ, các nhà máy lọc dầu trong nước công bố công khai giá bán (đã bao gồm thuế tiêu thụ đặc biệt và thuế VAT) tại kho/cảng nhà máy áp dụng cho chu kỳ kế tiếp làm căn cứ để các bên đàm phán ký hợp đồng mua bán.  - Nguyên tắc xác định giá bán công bố và thực hiện công bố giá bán theo quy định trên của các nhà máy lọc dầu thực hiện theo hướng dẫn của liên Bộ Công Thương - Tài chính. |  | **x** | Nội dung này đã được chuyển cho Bộ Tài chính hướng dẫn chi tiết để bảo đảm sự linh hoạt. |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  | 6.2. Thời gian qua cũng như hiện tại, Liên bộ mới chỉ công bố Giá cơ sở “những mặt hàng tiêu dùng phổ biến” trên thị trường trong khi một số chủng loại mặt hàng doanh nghiệp lại tổ chức kinh doanh xong Liên bộ chưa công bố giá cơ sở (Hiện nay Petrolimex tổ chức đưa vào lưu thông tại thị trường nội địa tới 10 mặt hàng trong khi Liên Bộ mới chỉ công bố 5 mặt hàng). Petrolimex đề nghị bổ sung Điều 36 nội dung như sau:  “ 4. Giá bán những mặt hàng Liên Bộ không công bố giá cơ sở do doanh nghiệp quyết định”. | **x** |  |  |  |
|  | Điều 44. Cơ chế hình thành Quỹ bình ổn giá xăng dầu  Khoản 1. Có quy định “Quỹ bình ổn giá xăng dầu được thương nhân đầu mối hạch toán và theo dõi riêng tại ngân hàng thương mại hoạt động hợp pháp tại Việt Nam, có chất lượng hoạt động tốt, độ tín nhiệm cao...”  Tập đoàn đề nghị quy định cụ thể hơn tiêu chí để xác định Ngân hàng “có chất lượng hoạt động tốt, độ tín nhiệm cao” để doanh nghiệp có cơ sở thực hiện. |  | **x** | Nội dung này do các tổ chức chuyên môn chứng nhận. |  |
|  | Điều 47. Hạch toán, quyết toán Quỹ Bình ổn giá  Để có cơ sở thực hiện quy định tại Khoản 3, Khoản 4 của Điều nay (mức lãi suất tiền gửi 01 tháng trên số tồn Quỹ bình ổn giá dương; và vay vốn với mức lãi suất tối đa bằng mức lãi suất áp dụng cho tài khoản tiền gửi 01 tháng của Ngân hàng thương mại nơi đầu mối mở tài khoản tiền gửi Quỹ bình ổn giá, Tập đoàn đề nghi:  Tập đoàn đề nghị bổ sung vào Nghị định quy định rõ trách nhiệm của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam hướng dẫn, kiểm tra giám sát đối với các Ngân hàng được Thương nhân đầu mối lựa chọn mở tài khoản Quỹ Bình ổn giá thực hiện quy định trên. | **x** |  |  |  |
|  | Điều 48. Công khai, minh bạch Quỹ Bình ổn giá xăng dầu.  Tập đoàn đề nghị giữ nguyên quy định hiện hành về thời hạn báo cáo Quỹ bình ổn giá hàng tháng là ngày 25 thay vì quy định là ngày 20 trong Dự thảo 2. Lý do, theo Luật quản lý thuế quy định ngày 20 của tháng sau là thời hạn cuối cùng các Công ty xăng dầu thành viên (43 đơn vị trực tiếp bán hàng của Tập đoàn) phải thực hiện kê khai, nộp thuế VAT, thuế Bảo vệ môi trường của tháng trước.  Căn cứ bản kê khai thuế xác định nghĩa vụ thuế chính thức của các đơn vị, Tập đoàn (là Thương nhân đầu mối) mới tổng hợp sản lượng xăng dầu phải trích lập và được phép chi sử dụng Quỹ bình ổn giá của 43 Công ty xăng dầu thành viên nên quy định ngày 20 hàng tháng phải báo cáo là không thực hiện được. Vì vậy, Tập đoàn đề nghị giữ nguyên quy định báo cáo quỹ bình ổn giá vào ngày 25 để bảo đảm phù hợp với thực tế trong công tác tổng hợp số liệu tại Tập đoàn. | **x** |  |  |  |
|  | Mạng lưới kinh doanh của từng Thương nhân đầu mối là khác nhau nên chi phí kinh doanh sẽ không trên cùng mặt bằng; trong khi Nhà nước chỉ quy định và áp dụng chung một mức giá cơ sở được xác định cơ sở chi phí bình quân là chưa phù hợp.  Tập đoàn đề nghị trong Nghị định cần quy định về nguyên tắc xác đinh giá bán tại các thị trường/ địa bàn có chi phí kinh doanh thực tế cao hơn mức chi phí bình quân tính giá cơ sở (qui định với các địa bàn xa cảng, xa kho đầu mối, xa cơ sở sản xuất…) làm căn cứ để thực hiện (nếu như không có văn bản hướng dẫn về việc này – hiện nay quy định này được đưa vào thông tư hướng dẫn số 39/2014/TTLT-BCT-BTC ngày 29/10/2014). |  | **x** | Nội dung này sẽ được Bộ Tài chính hướng dẫn cụ thể cùng với quy định về tính giá cơ sở. |  |
|  | - Tập đoàn đề nghị lấy Giá E100 (bao gồm cả nhiên liệu biến tính và không biến tính) để tính giá cơ sở là*mức giá bình quân gia quyền* thay cho mức giá bình quân số học như quy định hiện hành/ như dự thảo sẽ bảo đảm tính khách quan và phù hợp với thực tế hơn so với cách tính hiện nay. |  |  | Nội dung này sẽ được Bộ Tài chính hướng dẫn cụ thể tại các văn bản dưới Nghị định. |  |
|  | - Đề nghị bỏ quy định điểm c, khoản 5, Điều 54 trong dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 83 về nội dung “tổ chức đào tạo nghiệp vụ bảo vệ môi trường”; Lý do,sau khi Nghị định 84/2009/NĐ-CP ngày 15/10/2009 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu và Nghị định 107/2009/NĐ-CP (NĐ 107) về kinh doanh khí dầu mỏ hóa lỏng có hiệu lực, năm 2011 và 2012 Tổng cục môi trường - Bộ Tài nguyên và Môi trường có một số văn bản hướng dẫn và quy định tổ chức đào tạo nghiệp vụ Bảo vệ môi trường cho cán bộ quản lý, nhân viên trực tiếp kinh doanh tại cửa hàng xăng dầu.  Năm 2013 Tập đoàn đã có kiến nghị bằng văn bản đề nghị Bộ Tài nguyên và Môi trường không tổ chức đào tạo như quy định nêu trên, với lý do: Trong các chương trình đào tạo cấp chứng chỉ cho công nhân bán xăng dầu đã có các môn học và nội dung đào tạo về Bảo vệ môi trường nên không cần tổ chức đạo tạo bổ sung nhằm góp phần giảm thiểu chi phí chung của xã hội, ổn định sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, cải cách thủ tục hành chính theo chủ trương của Chính phủ.  Vì vậy, từ năm 2013 đến nay Bộ Tài nguyên và Môi trường đã không tổ chức đào tạo nghiệp vụ Bảo vệ môi trường cho cán bộ quản lý và công nhân tại các cửa hàng xăng dầu. | **x** |  |  |  |
|  | Một số ý kiến tham gia về kinh doanh nhiên liệu hàng không (với lĩnh vực mang tính đặc thù chuyên ngành riêng) như sau: |  |  |  |  |
|  | 1. Bổ sung nội dung về điều kiện kinh doanh Jet A-1 để đảm bảo đáp ứng các tiêu chuẩn khắt khe về an ninh, an toàn khi cung cấp Jet A-1 cho tàu bay:  Lĩnh vực vận tải hàng không có những quy định rất ngặt nghèo về các tiêu chuẩn kỹ thuật, an ninh, an toàn. Đặc biệt là hoạt động kinh doanh dịch vụ cung cấp xăng dầu hàng không. Theo đó, các tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn nhân sự vận hành, quản lý chất lượng, quản lý quy trình cung cấp nhiên liệu, được giám sát bắt đầu từ khi nhiên liệu sản xuất từ nhà máy lọc dầu, vận chuyển trên biển/trên bộ, tới các kho tiếp nhận tại cảng biển, kho tại các sân bay và từ kho sân bay tới họng nhập của tàu bay.  Vì vậy, trong nghị định sửa đổi cần phải bổ sung các nội dung để các thương nhân đầu mối khi được cấp giấy phép phải đáp ứng được các yêu cầu như:  - Có hệ thống kho đầu nguồn tiếp nhận xăng dầu; Phương tiện vận tải phù hợp với quy định, tiêu chuẩn mặt hàng Jet A-1.  - Có kho tiếp nhận tại sân bay với các trang thiết bị, cơ sở vật chất, xe tra nạp chuyên dụng đáp ứng các tiêu chuẩn của mặt hàng Jet A-1.  - Có hệ thống phòng thử nghiệm chất lượng theo tiêu chuẩn Việt Nam.  - Tuân thủ các yêu cầu nghiêm ngặt về chất lượng nhiên liệu hàng không của các tổ chức trong và ngoài nước, đảm bảo an ninh, an toàn tuyệt đối cho toàn bộ hành khách và phi hành đoàn trên các chuyến bay.  - Có đội ngũ nhân sự được cấp giấy phép năng định, nhân viên hàng không theo quy định của Bộ Giao thông vận tải.  - Có quy trình vận hành, quy chế an ninh, an toàn hàng không được Cục hàng không Việt Nam phê chuẩn.  Đây là các yêu cầu kỹ thuật cơ bản nhất và cần thiết để đảm bảo an ninh, an toàn tuyệt đối, đặc biệt là về mặt chất lượng, số lượng nhiên liệu khi cấp giấy phép cho các thương nhân đâu mối kinh doanh Jet A-1 tại các sân bay triển khai các hoạt động của mình. | **x** |  |  |  |
|  | Để đảm bảo tính cạnh tranh lành mạnh trên thị trường nhiên liệu Jet A-1, Công ty PA đề xuất bổ sung nội dung: "Các công ty sở hữu/quản lý vận hành hệ thống tra nạp ngầm thì không nên được kinh doanh nhiên liệu hàng không Jet A-1 tại các sân bay" giống với mô hình kinh doanh của các nước như Nhật Bản, Hàn Quốc,... đang thực hiện hiện nay. |  | **x** |  |  |
| **5** | **Tổng Công ty dầu Việt Nam - CTCP** |  |  |  |  |
|  | Về dự trữ lưu thông: |  |  |  |  |
|  | - Tại Dự thảo sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu có đề cập đến việc cần xem xét quy định việc dự trữ bắt buộc đối với doanh nghiệp sản xuất xăng dầu. Tuy nhiên, điều này lại chưa được quy định cụ thể trong dự thảo Nghị định sửa đổi, do vậy cần bổ sung quy định rõ nội dung này. | **x** |  | Hiện tại theo góp ý của một số đơn vị và đánh giá thực tế, do doanh nghiệp sản xuất hiện có lớn nhất tại Việt Nam là Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn. Đây là doanh nghiệp FDI đang hoạt động theo những cam kết với Chính phủ từ khi đầu tư (GGU). Theo GGU, doanh nghiệp này sẽ không phải thực hiện quy định mới nếu quy định này không có lợi cho doanh nghiệp. Để bảo đảm công bằng, tạm thời sẽ chưa quy định nội dung này. |  |
|  | - Theo quy định hiện hành, thương nhân phân phối xăng dầu phải có: (i) Có kho, bể chứa thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc thuê sử dụng của thương nhân kinh doanh dịch vụ xăng dầu; (ii) Có hệ thống phân phối xăng dầu trên địa bàn từ 02 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trở lên; (iii) Có quyền mua hàng của nhiều thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu; (iv) Phải áp dụng thống nhất giá bán lẻ xăng dầu trong toàn hệ thống phân phối của mình như thương nhân đầu mối... Chính vì vậy, các thương nhân phân phối xăng dầu đóng vai trò quan trọng trong cơ cấu tổ chức lưu thông phân phối của thị trường xăng dầu trong nước. PV Oil đề xuất bổ sung quy định yêu cầu dự trữ lưu thông bắt buộc với các thương nhân phân phối xăng dầu. |  | **x** | Quy định như vậy sẽ bị trùng do tổng nguồn xăng dầu trong nước là từ các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu. Việc quy định các doanh nghiệp đầu mối dự trữ 30 ngày là đủ nguồn dự trữ 30 ngày cho tiêu dùng cả nước (doanh nghiệp đầu mối có năng lực tốt hơn phải thực hiện việc dự trữ bắt buộc cho hệ thống). |  |
|  | Việc có thêm nguồn cung từ NMLHD Nghi Sơn từ giữa năm 2018 cùng với NMLD Dung Quất đã đáp ứng khoảng 80% tổng nhu cầu xăng dầu của thị trường trong nước. Bên cạnh đó, Nhà nước cũng đang thực hiện điều hành giá bán lẻ với chu kỳ 15 ngày/lần. Cùng với đề xuất yêu cầu dự trữ lưu thông bắt buộc với các thương nhân phân phối xăng dầu nêu trên, PV Oil xin đề xuất điều chỉnh giảm định mức dự trữ xăng dầu bắt buộc tối thiểu quy định đối với thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu từ 30 ngày xuống còn 15 ngày nhưng phải đảm bảo đủ nguồn hàng cung ứng cho khách hàng trong hệ thống theo hợp đồng đã ký. |  | **x** | Việc dự trữ xăng dầu bắt buộc để thực hiện mục tiêu bảo đảm an ninh năng lượng quốc gia và bình ổn thị trường nên phải bảo đảm thời gian 30 ngày. Bên cạnh đó, hiện các doanh nghiệp sản xuất trong nước chưa thuộc đối tượng phải dự trữ xăng dầu bắt buộc nên khi có vấn đề về nguồn cung (nhất là khi chính các nhà máy gặp sự cố). |  |
|  | Về thực hiện lộ trình của Chính phủ về tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống: Việc triển khai thực hiện lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống theo quy định của Thủ tướng Chính phủ đã được quy đinh tại Khoản 19, Điều 9 Nghị định 83/2014/NĐ-CP. Từ ngày 01 tháng 01 năm 2018, các thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu đã phải triển khai kinh doanh đại trà xăng E5 RON92 theo chỉ đạo của Chính phủ. Tuy nhiên sau gần 02 năm triển khai theo chỉ đạo của Chính phủ, kết quả triển khai kinh doanh xăng E5 RON92 vẫn còn nhiều hạn chế, bất cập và chưa đạt được như kỳ vọng của Chính phủ. Thực tế hiện nay việc đầu tư các trạm phối trộn xăng E5 RON92 và triển khai kinh doanh phân phối mặt hàng này chỉ tập trung ở một số thương nhân đầu mối lớn. Trong khi đó, theo quy định của Nghị định 83/2014/NĐ-CP, tổng đại lý/đại lý/thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu lại được phép ký thêm hợp đồng với 01 thương nhân đầu mối xăng dầu/01 thương nhân phân phối xăng dầu/01 tổng đại lý khác chỉ để kinh doanh nhiên liệu sinh học. Để đẩy mạnh kinh doanh nhiên liệu sinh học trong thời gian tới, PV Oil đề nghị bổ sung quy định tất cả các thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu phải tổ chức kinh doanh phân phối nhiên liệu sinh học theo lộ trình của Chính phủ. | **x** |  | Nghị định số 83/2014/NĐ-CP đã quy định về việc thực hiện lộ trình kinh doanh xăng sinh học theo quy định của Chính phủ |  |
|  | Một số nội dung khác: PV Oil đề nghị cập nhật sửa đổi tên "thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu" thay cho "thương nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu" và bổ sung hình thức "thuê" cửa hàng xăng dầu... tại một số nội dung trong dự thảo Nghị định sửa đổi cho phù hợp. | **x** |  |  |  |
| **6** | **Tổng Công ty dầu Việt Nam - CTCP** |  |  |  |  |
| **6.1** | 1. Về dự trữ lưu thông |  |  |  |  |
|  | - Tại dự thảo sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/09/2014 của Chính phủ về Kinh doanh xăng dầu (KDXD) có đề cập đến việc cần xem xét quy định việc dự trữ bắt buộc đối với Doanh nghiệp sản xuất xăng dầu. Tuy nhiên, điều này lại chưa được quy định cụ thể trong Dự thảo Nghị định sửa đổi, do vậy cần bổ sung quy định rõ nội dung này. | X |  |  |  |
|  | - Theo quy định hiện hành, Thương nhân phân phối xăng dầu cần phải có: (i) Có kho, bể chứa thuộc sở hữu hoặc đồng sở hữu hoặc thuê sử dụng của thương nhân kinh doanh dịch vụ xăng dầu; (ii) Có hệ thống phân phối xăng dầu trên địa bàn từ 2 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trở lên; (iii) Có quyền mua hàng của nhiều Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu; (iv) Phải áp dụng thống nhất giá bán lẻ xăng dầu trong toàn hệ thống phân phối của mình như Thương nhân đầu mối.... Chính vì vậy, các Thương nhân phân phối xăng dầu đóng vai trò quan trọng trong cơ cấu tổ chức lưu thông phân phối của thị trường xăng dầu trong nước. PVOIL đề xuất bổ sung quy định yêu cầu dự trữ lưu thông bắt buộc với các Thương nhân phân phối xăng dầu. | X |  |  |  |
|  | - Việc có thêm nguồn cung từ Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn từ giữa năm 2018 cùng với Nhà máy lọc dầu Dung Quất đã đáp ứng khoảng 80% tổng nhu cầu xăng dầu của thị trường trong nước. Bên cạnh đó, Nhà nước cũng đang thực hiện điều hành giá bán lẻ với chu kỳ 15 ngày/lần. Cùng với đề xuất yêu cầu dự trữ lưu thông bắt buộc với các Thương nhân phân phối xăng dầu nêu trên, PVOIL xin đề xuất điều chỉnh giảm định mức dự trữ xăng dầu bắt buộc tối thiểu quy định đối với Thương nhân dầu mối kinh doanh xăng dầu từ 30 ngày xuống còn 15 ngày nhưng phải đảm bảo đủ nguồn hàng cung ứng cho khách hàng trong hệ thống theo hợp đồng đã ký. | X |  |  |  |
|  | 2. Thực hiện lộ trình của Chính phủ về tỷ lệ phối trộn Nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống: Việc triển khai thực hiện lộ trình áp dụng tỷ lệ trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống theo quy định của Thủ tướng Chính phủ đã được quy định tại Khoản 19, Điều 9 Nghị định 83/2014/NĐ-CP. Từ ngày 01/01/2018, các Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu đã phải triển khai kinh doanh đại trà xăng E5 RON92 theo chỉ đạo của Chính phủ. Tuy nhiên sau gần 02 năm triển khai theo chỉ đạo của Chính phủ, kết quả triển khai kinh doanh xăng E5 RON92 vẫn còn nhiều hạn chế, bất cập và chưa đạt được như kỳ vọng của Chính phủ. Thực tế hiện nay việc đầu tư các trạm phối trộn xăng E5 RON92 và triển khai kinh doanh phân phối mặt hàng này chỉ tập trung ở một số Thương nhân đầu mối lớn. Trong khi đó theo quy định của Nghị định 83, Tổng Đại lý/Đại lý/Thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu lại được phép ký kết thêm hợp đồng với 01 Thương nhân đầu mối xăng dầu/01 Thương nhân phân phối xăng dầu/01 Tổng Đại lý khác chỉ để kinh doanh nhiên liệu sinh học. Để đẩy mạnh kinh doanh nhiên liệu sinh học trong thời gian tới, PVOIL đề nghị bổ sung quy định tất cả các Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu phải tổ chức kinh doanh phân phối nhiên liệu sinh học theo lộ trình của Chính phủ. |  | X | Nghị định quy định về kinh doanh xăng dầu nên chủ yếu tập trung vào các điều kiện kinh doanh, bổ sung và khuyến khích có thực hiện thêm việc pha chế xăng sinh học.Với năng lực pha chế hiện tại của các doanh nghiệp có thực hiện pha chế đã đáp ứng đủ nhu cầu kinh doanh trong nước nên không quy định bắt buộc với tất cả các thương nhân khác để tránh lãng phí nguồn lực xã hội. |  |
|  | 3. Một số nội dung khác |  |  |  |  |
|  | Tại Điều 8, Khoản 2, Gạch đầu dòng thứ 4: Bổ sung hình thức "thuê cửa hàng xăng dầu" và đối tượng "thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu" do Khoản 5, Điều 7 về điều kiện đối với thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu đã bổ sung, cụ thể như sau: "Danh sách cửa hàng bán lẻ xăng dầu thuộc sở hữu hoặc sở hữu và đồng sở hữu/thuê, danh sách tổng đại lý, đại lý, thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu thuộc hệ thống phân phối xăng dầu của thương nhân theo quy định tại Khoản, Điều 7, Nghị định này, kèm theo các tài liệu chứng minh." | X |  |  |  |
|  | Tại Điều 24, Khoản 2: Cập nhật lại tên "Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu" thay cho "Thương nhân kinh doanh xuất khẩu, nhập khẩu xăng dầu", cụ thể:  "Thuộc sở hữu, thuê, đồng sở hữu của Thương nhân là đại lý hoặc tổng đại lý hoặc thương nhân nhận quyền bán lẻ xăng dầu hoặc thương nhân phân phối xăng dầu hoặc thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu hoặc thương nhân sản xuất xăng dầu có hệ thống phân phối theo quy định tại Nghị định này(thương nhân đề nghị phải đứng tên tại Giấy chứng nhận cửa hàng đủ điều kiện bán lẻ xăng dầu)". | X |  |  |  |
| **B4** | **Ý KIẾN TỪ VIỆC ĐĂNG TẢI TRÊN CỔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ VÀ CỦA BỘ CÔNG THƯƠNG** |  |  |  |  |
| **1** | ý kiến góp ý của bạn đọc Trần Hoàng Ngọc (địa chỉ: Phước Long B, quận 9, thành phố Hồ Chí Minh, email: [hoangngoc222004@gmail.com](mailto:hoangngoc222004@gmail.com)):  Nhóm chúng tôi tâm huyết với việc khuyến khích sử dụng xăng sinh học do Chính phủ và Bộ đề ra vì thấy rằng xăng sinh học tốt cho môi trường. Tuy nhiên qua số liệu thống kê của Bộ cũng như của các đầu mối kinh doanh xăng dầu chỉ ra rằng tỷ lệ % lượng xăng E5 tiêu thụ ngày càng giảm, vì người tiêu dùng thấy rằng chưa thực sự có lợi rõ ràng về mặt kinh tế và có mặt hạn chế là khi sử dụng cho xe máy, ô tô đời mới thì xe không “bốc” bằng xăng thường. Nhóm chúng tôi qua gần 03 năm nghiên cứu và thực nghiệm nhằm khắc phục hạn chế nêu trên thấy rằng để có được xăng sinh học “bốc” mà vẫn bảo đảm được tính kinh tế, dễ triển khai, dễ áp dụng và dễ dàng được người tiêu dùng chấp nhận đó là pha tỷ lệ % ethanol thấp hơn trên nền xăng khoáng có trị số octane cao hơn so với xăng E5 cùng loại, khi đó độ “bốc” của xăng sẽ tương đương xăng khoáng và dễ dàng sử dụng ngay cho hầu hết xe máy, ô tô hiện đại đang lưu hành.  Hiện tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP chỉ nêu cụ thể xăng E5, E10 mà không bao gồm các loại xăng sinh học có hàm lượng ethanol khác với E5, E10. Chúng tôi góp ý cho dự thảo sửa đổi, bổ sung Nghị định số 83/2014/NĐ-CP như sau: Bổ sung khoản sau vào Điều 3: “17. Nhiên liệu sinh học tại Nghị định này là xăng khoáng pha ethanol, xăng E5, E10. Xăng E5, E10 theo quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng , nhiên liệu diesel (…tiếp theo giống như bản dự thảo).” | X |  | Theo lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg ngày 22 tháng 11 năm 2012, theo đó chỉ quy định lộ trình triển khai với 02 loại xăng sinh học cụ thể là xăng E5 và xăng E10. Hiện tại theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu diêzen và nhiên liệu sinh học (QCVN 1:2015/BKHCN) cũng chỉ quy định xăng sinh học gồm 02 loại xăng E5 và xăng E10, do đó Ban soạn thảo đã dựa trên các quy định hiện hành đối với các loại xăng dầu đang được lưu hành để đưa vào nội dung Dự thảo Nghị định. Tuy nhiên, để bảo đảm các nội dung quy định của Dự thảo Nghị định có tính đến những thay đổi của các quy định hiện hành, Bộ Công Thương sẽ rà soát lại quy định cho phù hợp. |  |
| **2** | Ý kiến của bạn đọc Nguyễn Duy Khánh, Công ty TNHH thương mại, vận tải xăng dầu Hà Giang (địa chỉ: số 87 đường Minh Khai, thành phố Hà Giang, tỉnh Hà Giang, email: [dongtunggas@gmail.com](mailto:dongtunggas@gmail.com), đt: 0913018288): Qua nghiên cứu Dự thảo lần 2 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03 tháng 9 năm 2014 về kinh doanh xăng dầu và Tờ trình Chính phủ về việc ban hành Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83 chúng tôi thấy nội dung sửa đổi cơ bản là phù hợp, huy động nguồn lực xã hội phát triển kinh tế. Tuy nhiên, đề nghị Bộ Công Thương xem xét, cân nhắc trước khi bổ sung mục 13, Điều 24 như sau:“5. Bộ Công Thương xem xét, rà soát và quyết định việc áp dụng thí điểm loại hình máy bán xăng dầu moni đã được kiểm định an toàn bởi các cơ quan chức năng đối với một số địa bàn khó khăn, vùng sâu, vùng xa, vùng không đủ điều kiện hoặc không được doanh nghiệp đầu tư cây xăng.” Lý do: Máy bán xăng dầu mini mặc dù đã được kiểm định an toàn bởi các cơ quan chức năng nhưng tính chất an toàn về phòng cháy, chữa cháy như: Mặt bằng khoảng cách, hệ thống điện, hệ thống chống sét, hệ thống phòng cháy chữa cháy chưa phù hợp với trình độ dân trí, văn hóa sinh hoạt của người dân, nhất là khu vực vùng sâu, vùng xa dân trí thấp… nếu cho phép sử dụng có nguy cơ ảnh hưởng đến tính mạng, tài sản của nhân dân.  Chúng tôi cũng có kiến nghị: Nên sửa đổi Thông tư số 39/2014/TTLT-BCT-BTC ngày 29 tháng 10 năm 2014 và đưa cơ chế giá bán lẻ thành 3 vùng: Vùng 1, Vùng 2, Vùng 3 “là những địa bàn khó khăn, vùng sâu, vùng xa, vùng không đủ điều kiện hoặc không được các doanh nghiệp đầu tư cây xăng”…  Theo chúng tôi nên bổ sung thêm giá vùng 3 tăng khoảng 3,5-4% so với giá cơ sở công bố tại cùng thời điểm, mỗi lít xăng tăng thêm từ 300-400 đồng/lít thì sẽ có nhà đầu tư tại các vùng địa bàn khó khăn, vùng sâu, vùng xa. Như vậy sẽ khắc phục được rủi ro cháy nổ, thiệt hại về người và tài sản của nhân dân, giải quyết hài hòa mối quan hệ nhà nước - doanh nghiệp và người tiêu dùng. |  | X | Việc đưa ra quy định về áp dụng thí điểm máy bán xăng dầu mini là dựa trên những khảo sát thực tế trên địa bàn vùng sâu, vùng xa của một số tỉnh. Tại đây, do không có các cây xăng phục vụ người dân trong khoảng cách gần nên hiện tại người dân thường mua tích trữ vào các can nhựa và để trong nhà hoặc một số cửa hàng bán đồ tạp hóa ở mặt đường có sử dụng một số thiết bị tự chế để bán xăng dầu quy mô nhỏ (bình chứa khoảng 20 lít). Với việc tồn tại kiểu dự trữ hoặc dùng các thiết bị tự chế nêu trên thực sự là một mối nguy lớn có thể dẫn đến cháy nổ, ảnh hưởng đến tính mạng của người dân. Do đó, trên cơ sở kinh nghiệm bán xăng dầu tại một số thành phố tại các nước lân cận như Thái Lan, Hàn Quốc, Bộ Công Thương đề xuất cho phép áp dụng thí điểm các phương tiện bán xăng dầu mini tại các địa bàn vùng sâu, vùng xa (việc xác định khu vực được kinh doanh loại hình này do các địa phương đề xuất và trực tiếp quản lý). Phương tiện bán xăng dầu mini như nêu tại Dự thảo Nghị định đã được kiểm định an toàn bởi các cơ quan chức năng sẽ giảm thiểu được nguy cơ cháy nổ hơn là đối với việc dùng can dự trữ hoặc dùng các thiết bị tự chế như thực tế đang tồn tại.  Đối với việc quy định giá bán vùng 3 để khuyến khích đầu tư cây xăng ở các địa bàn khó khăn về cơ bản cũng sẽ không giải quyết được triệt để thực tế nêu trên do các địa bàn khó khăn, vùng sâu, vùng xa thường có quy mô khá rộng, lượng bán mỗi cây xăng không nhiều nên việc quy định mức giá cao hơn giá cơ sở 3,5-4% cũng chưa đủ bù đắp chi phí đầu tư và vận hành nên chưa khuyến khích được doanh nghiệp đầu tư cây xăng. |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |