

Hà Nội, ngày tháng 9 năm 2025

**BẢNG TỔNG HỢP, GIẢI TRÌNH, KẾT QUẢ TIẾP THU Ý KIẾN GÓP Ý ĐỐI
VỚI DỰ THẢO THÔNG TƯ QUY ĐỊNH TỶ LỆ HAO HỤT XĂNG DẦU
TRONG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH XĂNG DẦU**

I. Tổng quan chung

Thực hiện quy định về xây dựng văn bản quy phạm pháp luật theo Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 Quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; Nghị định 187/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 về sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ; và Thông tư số 21/2025/TT-BCT ngày 26 tháng 4 năm 2025 của Bộ Công Thương về Quy định về xây dựng, ban hành và tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật của Bộ Công Thương, Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công đã tổ chức lấy ý kiến đối tượng chịu tác động, các Bộ ngành và các cơ quan, đơn vị liên quan đối với dự thảo Thông tư quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong hoạt động kinh doanh xăng dầu. Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công đã tiếp thu, chỉnh sửa bổ sung để hoàn thiện dự thảo Thông tư. Quá trình lấy ý kiến được thực hiện cụ thể như sau:

- Bộ Công Thương đã ban hành Công văn số 3879/BCT-ĐCK ngày 30 tháng 5 năm 2025 gửi các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu, Hiệp hội kinh doanh xăng dầu đề nghị tham gia ý kiến (lấy ý kiến lần 1) đối với Dự thảo 2 Thông tư. Bộ Công Thương đã nhận được đóng góp ý kiến bằng văn bản đối với Dự thảo Thông tư của một số doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu (07 doanh nghiệp), bao gồm: Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex), Công ty CP Lọc hóa dầu Bình Sơn (BSR), Công ty Cổ Phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất (TAPETCO), Tổng công ty Dầu Việt Nam – CTCP (PVOIL), Công ty TNHH MTV Nhiên liệu hàng không Việt Nam (SKYPEC), Công ty CP Thương mại dầu khí Đồng Tháp, Công ty Cổ phần nhiên liệu bay Petrolimex.

- Bộ Công Thương (Cục ĐCK) đã tiếp thu, giải trình ý kiến đóng góp của các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu để hoàn thiện Dự thảo 2 Thông tư và tổ chức họp hội thảo ngày 26 tháng 6 năm 2025 với thành phần là Tổ soạn thảo xây dựng Dự thảo Thông tư, các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu có văn bản đóng góp ý kiến Dự thảo Thông tư tham dự để lắng nghe ý kiến về chuyên

môn và làm rõ các nội dung doanh nghiệp đóng góp ý kiến (Biên bản cuộc họp hội thảo đính kèm báo cáo này).

- Bộ Công Thương đã ban hành Công văn số 5200/BCT-ĐCK ngày 14 tháng 7 năm 2025 gửi các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu, Hiệp hội kinh doanh xăng dầu đề nghị tham gia ý kiến (lấy ý kiến lần 2) đối với Dự thảo 2 Thông tư.

- Bộ Công Thương đã ban hành Công văn số 5182/BCT-ĐCK ngày 14 tháng 7 năm 2025 gửi các Bộ ngành, các đơn vị liên quan trong Bộ, đăng tải mạng trên Cổng thông tin điện tử của Bộ Công Thương đề lấy ý kiến rộng rãi đối với Dự thảo 2 Thông tư.

- Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công ban hành Công văn số 1493/ĐCK-CCĐ ngày 05 tháng 8 năm 2025 gửi Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước và Vụ Kế hoạch, Tài chính và Quản lý doanh nghiệp về việc góp ý đối với ý kiến của các đơn vị về dự thảo VBQPPL theo chức năng, nhiệm vụ được giao để lấy ý kiến bổ sung theo ý kiến góp ý của các Bộ ngành, đơn vị liên quan đến chức năng nhiệm vụ được giao.

- Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công ban hành Công văn số 1593/ĐCK-CCĐ ngày 12 tháng 8 năm 2025 gửi Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước về việc góp ý đối với ý kiến của các đơn vị về dự thảo VBQPPL theo chức năng, nhiệm vụ được giao để lấy ý kiến bổ sung theo ý kiến góp ý của các Bộ ngành, đơn vị liên quan đến chức năng nhiệm vụ được giao.

- Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công ban hành Công văn số 1703/ĐCK-CCĐ ngày 20 tháng 8 năm 2025 gửi Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước về việc phối hợp hoàn thiện dự thảo Thông tư Quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong hoạt động kinh doanh xăng dầu.

Đến nay, Bộ Công Thương đã nhận được ý kiến tham gia bằng văn bản của 05/08 đơn vị trong Bộ (Cục Kỹ thuật an toàn và Môi trường công nghiệp, Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước, Vụ Kế hoạch, Tài chính và Quản lý doanh nghiệp chưa có văn bản trả lời); ý kiến tham gia bằng văn bản của 05/06 Bộ ngành (Bộ Tư pháp không có văn bản trả lời); Khối doanh nghiệp, Hiệp hội, Bộ Công Thương nhận được 03/34 doanh nghiệp/Hiệp hội (lấy ý kiến lần 02). Trong đó, Vụ Dầu khí và Than – Bộ Công Thương; Bộ Quốc Phòng và Công ty Cổ Phần Thương mại Xăng dầu Tân Sơn Nhất TAPETCO nhất trí với toàn bộ nội dung dự thảo Thông tư.

Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công tổng hợp nội dung góp ý của các Bộ ngành, cơ quan, đơn vị liên quan và của doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu đối với dự thảo Thông tư, cụ thể như sau:

II. Nội dung góp ý cụ thể Dự thảo Thông tư

STT	Cơ quan/Đơn vị đóng góp ý kiến	Chính sách, nhóm vấn đề Điều, Khoản	Nội dung góp ý	Nội dung tiếp thu, giải trình
A. CÁC BỘ, NGÀNH				
I	Bộ Công Thương			-
1.1.	Vụ Dầu khí và Than (Công văn số ngày 22/7/2025)		Cơ bản thống nhất với dự thảo Thông tư quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong hoạt động kinh doanh xăng dầu.	-
1.2.	Vụ Pháp chế (Công văn số 2014/PC.CN ngày 28/7/2025)		Về căn cứ pháp lý xây dựng Điểm k khoản 1 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu quy định Bộ Công Thương chủ trì, phối hợp các cơ quan liên quan ban hành quy định về tỷ lệ hao hụt xăng dầu để phục vụ công tác quản lý nhà nước. Điểm e khoản 1 Điều 34 dự thảo 6 Nghị định thay thế các Nghị định kinh doanh xăng dầu của Chính phủ giao Bộ Công Thương “<i>chủ trì, phối hợp các cơ quan liên quan xây dựng, rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về tỷ lệ hao hụt xăng dầu tối đa trong hoạt động kinh doanh xăng dầu để phục vụ công tác quản lý nhà nước</i>”.	Tại dự thảo Tờ trình Báo cáo Bộ trưởng, phần căn cứ pháp lý đã nêu, bao gồm: Nghị định mới thay thế các Nghị định kinh doanh xăng dầu; Thông tư 21/2025/TT-BCT ngày 26 tháng 4 năm 2025 của Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định về việc xây dựng, ban hành và tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật của Bộ Công Thương. Tiếp thu ý kiến góp ý của Vụ Pháp chế, Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công đã bổ sung dự thảo Tờ trình báo cáo Bộ trưởng các nội dung chi tiết, cụ thể như sau: - Điểm e khoản 1 Điều 34 dự thảo 6 Nghị định thay thế các Nghị định kinh doanh xăng

			Khoản 1 Điều 18 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 quy định: “Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ ban hành thông tư để quy định: 1. Chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, lệnh, quyết định của Chủ tịch nước, nghị định, nghị quyết của Chính phủ, quyết định của Thủ tướng Chính phủ;”.	dầu của Chính phủ giao Bộ Công Thương “chủ trì, phối hợp các cơ quan liên quan xây dựng, rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về tỷ lệ hao hụt xăng dầu tối đa trong hoạt động kinh doanh xăng dầu để phục vụ công tác quản lý nhà nước”. - Khoản 1 Điều 18 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 quy định: “Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ ban hành thông tư để quy định: 1. Chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, lệnh, quyết định của Chủ tịch nước, nghị định, nghị quyết của Chính phủ, quyết định của Thủ tướng Chính phủ”.
			Về Hồ sơ lấy ý kiến Đề nghị Quý Cục rà soát thực hiện theo các mẫu tại phụ lục ban hành kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP. Đồng thời, xây dựng hồ sơ dự thảo thông tư theo quy định tại khoản 21 Điều 1 Nghị định số 187/2025/NĐ-CP “b) Xây dựng hồ sơ dự thảo thông tư, bao gồm: dự thảo tờ trình; dự thảo thông tư; bản đánh giá thủ tục hành chính, việc phân cấp, thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được phân cấp, việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ,	Về Hồ sơ lấy ý kiến: Hồ sơ đăng mạng lấy ý kiến rộng rãi và gửi lấy ý kiến các Bộ, ngành, các đơn vị liên quan trong Bộ tuân thủ khoản 21 Điều 1 Nghị định số 187/2025/NĐ-CP, bao gồm: dự thảo tờ trình; dự thảo thông tư; báo cáo đánh giá tác động chính sách; báo cáo Đánh giá tình hình thực hiện Thông tư số 43/2015/TT-BCT của Bộ Công Thương quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong hoạt động kinh doanh xăng dầu.

		đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số (nếu có); bản so sánh, thuyết minh dự thảo thông tư; báo cáo tổng kết việc thi hành pháp luật hoặc đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến dự thảo văn bản đối với trường hợp ban hành văn bản quy định tại khoản 2 Điều 18 của Luật;”. Trong đó đề nghị làm rõ cơ sở thực tiễn, dự kiến nguồn lực, điều kiện đảm bảo cho việc thi hành văn bản (việc điều chỉnh tỷ lệ hao hụt như trong dự thảo có thể dẫn đến các doanh nghiệp phải thay đổi cơ sở vật chất kinh doanh để đảm bảo theo quy định, do vậy đề nghị Quý Cục đánh giá thêm và đề nghị lấy ý kiến Vụ Kế hoạch, Tài chính và Quản lý doanh nghiệp về nội dung này) và quan điểm xây dựng phải đảm bảo thể chế hóa và phù hợp với các chủ trương, chính sách của Đảng, đặc biệt là các Nghị quyết trụ cột (NQ số 66-NQ/TW, 68-NQ/TW, 57-NQ/TW, 59-NQ/TW,...) và yêu cầu của Bộ trưởng tại Thông báo số 170/TB-BCT ngày 14/7/2025 (Đảm bảo các quy định của Thông tư được xây dựng trên cơ sở các luận cứ khoa học rõ ràng, đáng tin cậy; phù hợp với thực tiễn về cơ sở vật chất, trình độ kỹ thuật và yêu cầu quản lý nhà nước; đảm bảo tính minh bạch,	Đối với nội dung bản so sánh, thuyết minh dự thảo thông tư đã được trình bày trong dự thảo Tờ trình Bộ trưởng. Tiếp thu ý kiến góp ý của Vụ Pháp chế, Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và khuyến công (Cục ĐCK) đã tách nội dung này ra để xây dựng báo cáo Thuyết minh giả trình, so sánh dự thảo Thông tư với Thông tư số 43/2015/TT-BCT của Bộ Công Thương và gửi đăng tải (đính kèm Hồ sơ dự thảo Thông tư). -Về đề nghị làm rõ cơ sở thực tiễn, dự kiến nguồn lực, điều kiện đảm bảo cho việc thi hành văn bản (việc điều chỉnh tỷ lệ hao hụt như trong dự thảo có thể dẫn đến các doanh nghiệp phải thay đổi cơ sở vật chất kinh doanh để đảm bảo theo quy định...), cụ thể: (i) Trong quá trình xây dựng dự thảo Thông tư, Tổ soạn thảo Thông tư luôn bám sát quan điểm xây dựng phải đảm bảo thể chế hóa và phù hợp với các chủ trương, chính sách của Đảng, đặc biệt là các Nghị quyết trụ cột như Nghị quyết số 66-NQ/TW, Nghị quyết số 57-NQ/TW và yêu cầu của Bộ trưởng tại Thông báo số 170/TB-BCT ngày 14/7/2025 (Đảm bảo các quy định của Thông tư được xây dựng trên cơ sở các luận cứ khoa học rõ ràng, đáng tin cậy, chẳng hạn như: Nghị quyết số
--	--	---	---

			khả thi và quyền lợi chính đáng của các đối tượng chịu sự tác động). Đối với các nội dung về tỷ lệ hao hụt xăng dầu, đề nghị Quý Cục phải đánh giá kỹ lưỡng, tổng thể, định lượng và nêu rõ lý do, cơ sở sửa đổi/giữ nguyên.	66/NQ/TW: “Các hoạt động tổng kết, khảo sát thực tiễn, nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế, đánh giá tác động chính sách, lựa chọn chính sách phải được thực hiện kỹ lưỡng, thực chất, khoa học. Đẩy mạnh truyền thông chính sách, nhất là các chính sách có tác động lớn đến xã hội, người dân, doanh nghiệp; Thực hiện nghiêm túc cơ chế tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các đối tượng chịu sự tác động; không đẩy khó khăn cho người dân, doanh nghiệp trong thiết kế chính sách và xây dựng pháp luật.”; Nghị quyết số 57-NQ/TW: “Phát triển hạ tầng, nhất là hạ tầng số, công nghệ số trên nguyên tắc "hiện đại, đồng bộ, an ninh, an toàn, hiệu quả, tránh lãng phí"; làm giàu, khai thác tối đa tiềm năng của dữ liệu, đưa dữ liệu thành tư liệu sản xuất chính, thúc đẩy phát triển nhanh cơ sở dữ liệu lớn, công nghiệp dữ liệu, kinh tế dữ liệu”. (ii) Nội dung cụ thể đã được trình bày tại báo cáo Đánh giá tác động của chính sách đối với Thông tư thay thế Thông tư số 43/2015/TT-BCT. Theo đó, tại báo cáo đã trình bày về bối cảnh xây dựng Thông tư, các vấn đề cần giải quyết, mục tiêu, tác động của chính sách v.v... Tại phần đánh giá tác động về kinh tế, kỹ thuật, công nghệ đã nêu: “Điều chỉnh định mức hao hụt xăng dầu phù hợp với tình hình
--	--	--	---	--

				thực tiễn, giúp doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân có căn cứ, cơ sở để quy định các định mức hao hụt chính xác, sát thực tế hơn, nâng cao hiệu quả kinh tế, từ đó có động lực để đầu tư công nghệ, trang thiết bị, cải tiến quy trình quản lý để tiết giảm lượng xăng dầu hao hụt.”. Do vậy, việc quy định điều chỉnh tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong các công đoạn theo xu hướng giảm nhằm bám sát với tình hình thực tế trong điều kiện kinh doanh xăng dầu hiện nay, giảm tổn thất hao hụt xăng dầu, các doanh nghiệp có căn cứ để xây dựng phương án quản lý hao hụt tại doanh nghiệp tốt hơn, đàm phán thỏa thuận với đối tác trong các hoạt động thuê tàu thuyền, kho bãi v.v..., đồng thời có động lực để đầu tư nâng cấp trang thiết bị, bồn bể v.v... để làm giảm hao hụt xăng dầu tại doanh nghiệp; Căn cứ điều chỉnh tỷ lệ hao hụt xăng dầu các công đoạn đề xuất điều chỉnh tại Dự thảo Thông tư dựa trên các kết quả nghiên cứu của nhiệm vụ khoa học và công nghệ. Theo đó, nhiệm vụ khoa học và công nghệ thực hiện phương pháp nghiên cứu khảo sát, thống kê số lượng xăng dầu hao hụt thực tế, phân tích đánh giá các yếu tố chủ quan, khách quan ảnh hưởng đến lượng xăng dầu hao hụt: hiện trạng công nghệ, thiết bị trình độ quản lý của các doanh nghiệp. Từ đó, các kết quả được phân tích so
--	--	--	--	---

				sánh, đánh giá số liệu hao hụt thực tế của các đơn vị kinh doanh trực thuộc PVOIL, Petrolimex và các thương nhân kinh doanh xăng dầu. Tỷ lệ hao hụt đề xuất dựa trên nguyên tắc đảm bảo hài hòa giữa doanh nghiệp có công nghệ, thiết bị, kho cảng mới và đơn vị có công nghệ, thiết bị kho cảng lạc hậu theo hướng từng bước cập nhật công nghệ quản lý, nâng cấp trang thiết bị lạc hậu. - Xây dựng Công văn lấy ý kiến Vụ Kế hoạch, Tài chính và Quản lý doanh nghiệp (Công văn số 1493/ĐCK-CCĐ ngày 05/8/2025). Chưa nhận được văn bản trả lời.
			Về trình tự, thủ tục, thể thức, kỹ thuật trình bày Đề nghị thực hiện các trách nhiệm được giao của đơn vị chủ trì soạn thảo được quy định tại Điều 39 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 187/2025/NĐ-CP) và Thông tư số 21/2025/TT-BCT. Trong đó lưu ý truyền thông chính sách, đăng tải dự thảo, việc lấy ý kiến đầy đủ đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của thông tư và cơ quan, tổ chức có liên quan (như Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, VCCI, Bộ Tài chính, Kiểm toán nhà nước, Hiệp hội Xăng dầu	Về việc thực hiện quy định tại Điều 39 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 187/2025/NĐ-CP) và Thông tư số 21/2025/TT-BCT: Việc truyền thông chính sách, đăng tải truyền thông trên mạng đã được cơ quan chủ trì soạn thảo đăng tải tại Cổng thông tin điện tử của Bộ Công Thương: https://moit.gov.vn/tin-tuc/thong-bao-ve-viec-gop-y-noi-dung-du-thao-thong-tu-quy-dinh-ty-le-hao-hut-xang-dau-trong-hoat-dong-kinh-doanh-xang-dau-trong. Đã có khoảng hơn 10 trang báo mạng đưa tin, đăng bài về dự thảo Thông tư, cụ thể như: Báo Công Thương, Báo chính phủ, Đảng cộng sản Việt Nam, Kiểm toán nhà nước, Tạp chí Tài

			Việt Nam, Vụ Chính sách thương mại đa biên, Vụ Thị trường nước ngoài,...). Về thể thức, kỹ thuật trình bày, đề nghị tham khảo Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP.	chính, Pháp luật, Vietnam.vn, Lào cai v.v...; Việc lấy ý kiến đầy đủ đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của thông tư và cơ quan, tổ chức có liên quan: Các Doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu (02 lần); Hiệp hội Xăng dầu Việt Nam, Kiểm toán nhà nước, Bộ Tài chính, Bộ Tư pháp, Bộ Xây dựng, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Quốc phòng, Thanh tra Chính phủ; Các Cục/Vụ liên quan trong Bộ. - Về thể thức, kỹ thuật trình bày: dự thảo Thông tư được thực hiện tuân thủ theo Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP.
1.3.	Vụ Kế hoạch, Tài chính và Quản lý doanh nghiệp			- Chưa nhận được ý kiến góp ý
1.4.	Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước			- Chưa nhận được ý kiến góp ý
1.5.	Cục Kỹ thuật an toàn và Môi trường công nghiệp			- Chưa nhận được ý kiến góp ý
1.6.	Cục Xuất nhập khẩu		“... các quy định tại Thông tư này không có quy định gây tác động tới thương mại	- Nhất trí.

	(Công văn số 1404/THSC ngày 24/7/2025)		quốc tế và tài Điều 2. Đối tượng áp dụng là các tổ chức, cá nhân có liên quan đến tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong hoạt động kinh doanh xăng dầu tại thị trường Việt Nam nên không phải thực hiện nghĩa vụ minh bạch hóa theo cam kết của Hiệp định hàng rào kỹ thuật trong thương mại của Tổ chức thương mại thế giới (Hiệp định TBT/WTO)”.	
II.	Bộ Tài chính (Công văn số 11440/BTC-QLG ngày 28/7/2025)		1. Nội dung dự thảo Thông tư quy định các nội dung liên quan đến kinh tế- kỹ thuật thuộc phạm vi quản lý của Bộ Công Thương. Do đó, đề nghị Bộ Công Thương rà soát các quy định của Luật Thương mại và các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan để nghiên cứu, đánh giá kỹ đảm bảo phù hợp với hệ thống pháp luật, tình hình thực tiễn và yêu cầu quản lý, khả thi và hiệu quả trong hoạt động.	- Cục ĐCK đã rà soát về phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng của Thông tư, theo đó, phạm vi điều chỉnh thuộc Nghị định mới của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu; Đối tượng áp dụng theo Luật Thương mại và tuân thủ theo dự thảo Nghị định mới của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu.
			2. Tại Điều 4 dự thảo Thông tư quy định nguyên tắc quản lý tỷ lệ hao hụt xăng dầu “ <i>Hao hụt xăng dầu được quản lý, tổ chức, hạch toán, quyết toán đối với từng sản phẩm xăng dầu được định nghĩa trong Nghị định số.../2025/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu</i> ”. Tại khoản 1 Điều 3 dự thảo Nghị định về kinh doanh xăng dầu (dự thảo 6 ngày 16/6/2025) quy định “ <i>xăng dầu là tên</i>	- Cục ĐCK đã rà soát các sản phẩm quy định tại Phụ lục dự thảo Thông tư so với dự thảo Nghị định, đảm bảo các sản phẩm xăng dầu có hao hụt đều có quy định đầy đủ. Theo đó, tại Khoản 1 Điều 3 dự thảo Nghị định mới về kinh doanh xăng dầu quy định: “ <i>1. Xăng dầu là tên chung để chỉ các sản phẩm của quá trình công nghệ chưng cất, chế biến dầu thô, chất thải và các nguyên vật liệu khác để tạo</i>

			<i>chung để chỉ các sản phẩm của quá trình công nghệ chưng cất, chế biến dầu thô, chất thải và các nguyên vật liệu khác để tạo ra các sản phẩm dùng làm nhiên liệu, bao gồm: xăng, nhiên liệu điêzen, dầu hỏa, dầu madút, nhiên liệu hàng không, nhiên liệu sinh học và các sản phẩm khác dùng làm nhiên liệu, không bao gồm khí các loại.”. Đề nghị Bộ Công Thương rà soát các sản phẩm quy định tại phụ lục dự thảo Thông tư so với dự thảo Nghị định, đảm bảo các sản phẩm xăng dầu có hao hụt đều có quy định đầy đủ.</i>	<i>ra các sản phẩm dùng làm nhiên liệu, bao gồm: xăng, nhiên liệu điêzen, dầu hỏa, dầu madút, nhiên liệu hàng không, nhiên liệu sinh học và các sản phẩm khác dùng làm nhiên liệu, không bao gồm khí các loại.”. Do vậy, các sản phẩm xăng dầu áp dụng trong dự thảo Thông tư là các sản phẩm được lưu thông trên thị trường quy định theo QCVN 01:2022/BKHCN của Bộ Khoa học và Công nghệ về xăng, nhiên liệu điêzen và nhiên liệu sinh học và Thông tư số 04/2018/TT-BGTVT ngày 23 tháng 01 năm 2018 Quy định về việc bảo đảm kỹ thuật nhiên liệu hàng không.</i>
			3. Tại khoản 1 Điều 5 quy định lượng hao hụt xăng dầu của 1 công đoạn xác định tại khoản 3 Điều 5 dự thảo Thông tư; đối với quy định hao hụt của tổng các công đoạn thì đang được hiểu là việc cộng hao hụt của từng công đoạn với nhau. Đề nghị Bộ Công Thương có đánh giá tác động đối với việc xác định tỷ lệ hao hụt của tổng các công đoạn có chênh lệch như thế nào so với việc đang quy định cộng tổng hao hụt từng công đoạn như tại dự thảo Thông tư.	Tiếp thu, Chính sửa lại cho rõ nghĩa, tránh hiểu sai theo nhiều nghĩa khác nhau, chỉnh sửa lại là: “1. Hao hụt xăng dầu trong hoạt động kinh doanh xăng dầu được quy định tại Điều 1 Thông tư này là tổng lượng hao hụt xăng dầu của các công đoạn mà hoạt động kinh doanh xăng dầu đó thương nhân thực hiện.”.
			4. Dự thảo Thông tư đang quy định tỷ lệ hao hụt các công đoạn trong hoạt động kinh doanh xăng dầu, tuy nhiên, tại khoản 4 Điều 15 dự thảo Thông tư quy định “Tổ	- Chính sửa, bổ sung cụm từ “trong hoạt động” để làm rõ nghĩa tại khoản 4 Điều 15 lại là:

			chức hạch toán chi phí tạo nguồn theo tỷ lệ hao hụt kinh doanh xăng dầu được quy định tại Thông tư này”, như vậy là thiếu khâu lưu thông, tồn chứa... trong hoạt động kinh doanh xăng dầu. Đề nghị Bộ Công Thương rà soát, nghiên cứu đối với quy định này tại dự thảo Thông tư, tránh để tạo khoảng trống pháp lý khi Thông tư ban hành.	“Tổ chức hạch toán chi phí tạo nguồn theo tỷ lệ hao hụt trong hoạt động kinh doanh xăng dầu được quy định tại Thông tư này”.
III.	Bộ Quốc phòng (Công văn số 4713/BQP-TCHCKT ngày 01/8/2025)		Thống nhất với dự thảo Thông tư quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong hoạt động kinh doanh xăng dầu của Bộ Công Thương xây dựng	-
IV.	Bộ tư pháp			- Chưa nhận được ý kiến góp ý
V.	Bộ Khoa học và Công nghệ (Công văn số 3488/BKHCN-TĐC ngày 30 tháng 07 năm 2025)			-
5.1.		Về tính rõ ràng, thống nhất và khả thi trong thực hiện		

		Khoản 9 Điều 3	a). Tại khoản 9 Điều 3, đề nghị bổ sung công thức tính hao hụt: $\text{Tỷ lệ hao hụt (\%)} = (\text{Khối lượng hao hụt} / \text{Khối lượng ban đầu}) \times 100$ Lý do: Hiện chỉ có định nghĩa, chưa có công thức cụ thể, dễ dẫn đến cách hiểu khác nhau trong áp dụng.	Không tiếp thu, Công thức tính đề xuất chỉ phù hợp với một số công đoạn (Công đoạn nhập, Công đoạn xuất, Công đoạn vận chuyển, Công đoạn chuyển bể), tuy nhiên, không có tính phổ quát đối với cả 8 công đoạn trong Thông tư (Công đoạn xúc rửa, Công đoạn tồn chứa). Cách tính tỷ lệ hao hụt xăng xăng dầu cụ thể cho từng công đoạn được quy định từ Điều 6 đến Điều 13 của dự thảo Thông tư.
		Điều 8 và Điều 9	b). Bổ sung hướng dẫn về cách tính “khối lượng hao hụt” và “khối lượng ban đầu” trong từng công đoạn. Ví dụ: - Hao hụt trong xúc rửa (Điều 9) tính theo dung tích thiết bị hay lượng chứa thực tế?? - Tồn chứa dài ngày (Điều 8) tính theo số đo nào, vào thời điểm nào, bằng phương pháp nào? Lý do: Đảm bảo thống nhất giữa các doanh nghiệp.	Tiếp thu, Bổ sung chỉnh sửa như sau: - Khoản 1 Điều 9, chỉnh sửa lại là: “1. Hao hụt xăng dầu trong công đoạn súc rửa bồn, bể chứa, phương tiện vận chuyển được xác định bằng hiệu số lượng xăng dầu sử dụng để súc rửa bể chứa, phương tiện vận chuyển trừ đi lượng xăng dầu thu hồi sau xúc rửa bồn, bể chứa, phương tiện vận chuyển, không bao gồm lượng xăng dầu lẫn vào bùn cặn ở đáy thiết bị chứa, phương tiện vận chuyển khi súc rửa không sử dụng được.”. - Bổ sung Điều 8 như sau: “Hao hụt xăng dầu công đoạn tồn chứa được xác định theo công thức sau: “- Hao hụt xăng dầu công đoạn tồn chứa = (Lượng xăng dầu trong bồn/bể tại lần xác định hao hụt liền kề trước + tổng lượng xăng

				<i>dầu nhập trong lần xác định hao hụt) – (Lượng xăng dầu trong bồn/bể tại kỳ xác định hao hụt + tổng Lượng xăng dầu xuất trong lần xác định hao hụt). ”.</i>
		Khoản 4 Điều 4	c). Đề nghị bổ sung nội dung làm rõ trường hợp đã bù trừ lượng hàng lần khi bơm chuyển trên cùng một đường ống. Lý do: Làm rõ cách xác định hao hụt bất thường.	Tiếp thu, chỉnh sửa bổ sung khoản 4 Điều 4 lại là: <i>“4. Trường hợp xảy ra hao hụt bất thường lớn hơn quy định tỷ lệ hao hụt tại Thông tư này (bao gồm cả hao hụt tồn chứa trong đường ống đối với vận chuyển bằng đường ống), thương nhân kinh doanh xăng dầu có trách nhiệm xác định nguyên nhân gây ra hao hụt và có biện pháp xử lý kịp thời để ngăn chặn và giảm thiểu tới mức thấp nhất các tổn thất có thể xảy ra.”.</i>
		Điểm b khoản 2 Điều 11	Đề nghị chỉnh sửa lại như sau: “Tỷ lệ hao hụt xăng dầu vận chuyển bằng đường ống được tính bằng phần trăm (%) của lượng xăng dầu hao hụt so với lượng xăng dầu tại đồng hồ/bể nhận”. Lý do: Thống nhất cách tính trong Điều 6.	Tiếp thu, Bổ sung “đồng hồ” cho phù hợp với thực tế, chỉnh sửa lại là: <i>“Tỷ lệ hao hụt xăng dầu vận chuyển bằng đường ống được tính bằng phần trăm (%) của lượng xăng dầu hao hụt so với lượng xăng dầu từ bể xuất/đồng hồ”.</i> Lý do: phù hợp với cách xác định lượng xăng dầu hao hụt.
		Khoản 2 Điều 15	Đề nghị xem xét lại tần suất báo cáo thống kê lượng hao hụt xăng dầu định kỳ 03 tháng/01 lần.	Tần suất báo cáo 03 tháng/01 lần đã được quy định tại Điều 33, Nghị định số .../2025/NĐ-CP ngày ... tháng ... năm 2025 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu.

			Lý do: Khoản 1 Điều 15 quy định thương nhân tự chịu trách nhiệm về hao hụt xăng dầu trong các hoạt động kinh doanh do mình thực hiện. Do đó, cần cân nhắc tần suất và phương thức báo cáo để phù hợp với thực tiễn quản lý doanh nghiệp và tránh gây thêm gánh nặng hành chính không cần thiết.	
5.2.		Về chuyển đổi số và kết nối dữ liệu		
			a). Đề nghị quy định rõ lộ trình bắt buộc áp dụng hệ thống đo mức tự động đối với doanh nghiệp đầu mối, tổng đại lý. b). Bổ sung kết nối dữ liệu hao hụt về Bộ quan AIP/hệ thống dữ liệu tập trung. Lý do: Điều 15 mới chỉ mang tính khuyến khích, chưa tạo động lực thực hiện	-Quy định rõ lộ trình bắt buộc áp dụng hệ thống đo mức tự động đối với doanh nghiệp đầu mối (Nghị định mới về kinh doanh xăng dầu không còn hình thức Tổng đại lý) đã được quy định tại dự thảo Nghị định mới về kinh doanh xăng dầu. -Việc kết nối dữ liệu quy định tại dự thảo Nghị định mới về kinh doanh xăng dầu và Thông tư hướng dẫn chi tiết một số điều của Nghị định mới về kinh doanh xăng dầu, theo đó chỉ thực hiện đối với các bồn bể chứa xăng dầu. Trong khi đó, hao hụt xăng dầu là toàn bộ các công đoạn trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, các hoạt động bán lẻ, vận chuyển, pha chế, chuyển tải sẽ rất khó có thể áp dụng được. Do vậy, ở thời điểm hiện tại, rất khó để thực hiện kết nối số liệu hao hụt

				cho tất cả các công đoạn. Theo như góp ý tại khoản 2 Điều 15 của Quý Bộ: “ <i>Khoản 1 Điều 15 quy định thương nhân tự chịu trách nhiệm về hao hụt xăng dầu trong các hoạt động kinh doanh do mình thực hiện. Do đó, cần cần nhắc tần suất và phương thức báo cáo để phù hợp với thực tiễn quản lý doanh nghiệp và tránh gây thêm gánh nặng hành chính không cần thiết.</i> ”.
5.3.		Về giám sát thực thi và chế tài xử lý	Đề nghị bổ sung quy định về trách nhiệm giải trình và xử lý vi phạm khi tỷ lệ hao hụt vượt mức, có thể quy định tại Điều 15 hoặc bổ sung Điều riêng. Lý do: tăng cường hiệu lực, hiệu quả thực thi.	Tiếp thu, chỉnh sửa bổ sung khoản 4, Điều 4 như sau: <i>“Thương nhân có trách nhiệm báo cáo, giải trình trường hợp xảy ra hao hụt bất thường gửi về Bộ Công Thương trong kỳ báo cáo quy định tại khoản 2, Điều 15, Thông tư này. Trường hợp thương nhân không báo cáo và không thực hiện các biện pháp khắc phục thì lượng hao hụt xăng dầu chênh lệch vượt quy định này sẽ không được tính vào hạch toán chi phí tạo nguồn.”.</i> Xây dựng Công văn lấy ý kiến Cục QLTT (Công văn số 1493/ĐCK-CCĐ ngày 05/8/2025 và 1593/ĐCK-CCĐ ngày 12/8/2025)
5.4.		Về Điều khoản chuyển tiếp	Thông tư chưa có nội dung quy định chuyển tiếp để đảm bảo doanh nghiệp có thời gian đầu tư thiết bị. Do đó, đề nghị bổ	-Dự thảo Thông tư không quy định chuyển tiếp vì không có quy định về thủ tục hành chính, các hoạt động liên quan đến xác định

			sung điều khoản chuyển tiếp 6 -12 tháng để doanh nghiệp thích ứng, đặc biệt với yêu cầu đầu tư đo mức tự động, kết nối dữ liệu.	hao hụt vẫn diễn ra thường ngày, không có vướng mắc trong quá trình thực hiện. -Đối với Thông kê lượng hao hụt xăng dầu định kỳ 3 tháng/lần báo cáo về Bộ Công Thương theo quy định tại Điều 33, Nghị định số .../2025/NĐ-CP ngày ... tháng ... năm 2025 của Chính phủ về kinh doanh xăng dầu (áp dụng theo đúng Nghị định) và việc hạch toán chi phí tạo nguồn quy định tại khoản 4, Điều 15, Thông tư này được thực hiện cùng với chu kỳ tính giá theo quy định của Nghị định số .../2025/NĐ-CP ngày ... tháng ... năm 2025. - Về việc đầu tư đo mức tự động, kết nối dữ liệu quy định này được tích hợp đồng bộ với quy định trong Nghị định số .../2025/NĐ-CP ngày ... tháng ... năm 2025 nên hiệu lực của Thông tư này phải phù hợp với Nghị định nêu trên. <i>Do vậy, Thông tư này không quy định điều khoản chuyển tiếp là phù hợp.</i>
5.5.		Góp ý khác	a). Bổ sung dẫn chiếu cụ thể các Điều trong Thông tư sang Phụ lục tương ứng để tiện tra cứu. b). Đề nghị quy định cụ thể về: - Mẫu Phiếu báo cáo Tỷ lệ hao hụt; - Hình thức báo cáo điện tử; - Thời hạn và cơ quan tiếp nhận báo cáo.	a). Bổ sung dẫn chiếu cụ thể các Điều trong Thông tư sang Phụ lục tương ứng để tiện tra cứu. b). Đề nghị quy định cụ thể về: Tiếp thu: - Bổ sung Mẫu Phiếu báo cáo hao hụt xăng dầu tại Phụ lục 9 kèm theo Thông tư;

			Lý do: Tăng tính minh bạch, phục vụ điều hành giá xăng dầu.	- Bổ sung thời hạn báo cáo tại khoản 2 Điều 15 dự thảo Thông tư: “<i>Báo cáo gửi định kỳ hàng quý, năm (trước ngày 20 tháng đầu tiên của kỳ kế tiếp) và báo cáo nhanh khi có yêu cầu của Bộ Công Thương.</i>”. Không tiếp thu: - Hình thức báo cáo điện tử không tiếp thu vì báo cáo điện tử sẽ thêm gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp, do nghiệp vụ doanh nghiệp ngoài Bộ chưa có hệ thống thông tin, dữ liệu kết nối trực tiếp được với Bộ Công Thương, do vậy, ở thời điểm hiện nay nên để doanh nghiệp chủ động lựa chọn hình thức báo cáo có thể báo cáo qua hệ thống một cửa quốc gia hoặc hình thức khác phù hợp với điều kiện hoạt động của doanh nghiệp.
VI.	Bộ Xây dựng (Công văn số 7622/BXD-VT&ATGT ngày 30/7/2025)		Dự thảo Tờ trình: Thông tư quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu chủ yếu điều chỉnh giảm so với tỷ lệ hao hụt quy định tại Thông tư 43/2015/TT-BCT, do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cần rà soát đảm bảo về căn cứ, cơ sở điều chỉnh theo quy định; đồng thời lưu ý việc bổ sung quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu công đoạn xuất từ phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không lên máy bay trong cùng bảng tỷ lệ hao hụt xăng dầu công đoạn từ bể chứa đến cột	1. Về căn cứ pháp lý: Tại dự thảo Tờ trình, bổ sung căn cứ chi tiết như sau: - Điểm e khoản 1 Điều 34 dự thảo 6 Nghị định thay thế các Nghị định kinh doanh xăng dầu của Chính phủ giao Bộ Công Thương “chủ trì, phối hợp các cơ quan liên quan xây dựng, rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về tỷ lệ hao hụt xăng dầu tối đa trong hoạt động kinh doanh xăng dầu để phục vụ công tác quản lý nhà nước”.

			bơm xăng dầu tại cửa hàng bán lẻ xăng dầu (phụ lục 8).	- Khoản 1 Điều 18 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 quy định: “Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ ban hành thông tư để quy định: 1. Chi tiết điều, khoản, điểm và các nội dung khác được giao trong luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, lệnh, quyết định của Chủ tịch nước, nghị định, nghị quyết của Chính phủ, quyết định của Thủ tướng Chính phủ”. 2. Về cơ sở điều chỉnh giảm: Thông tư 43/2015/TT-BCT ban hành đã được gần 10 năm, thời gian qua, hạ tầng thiết bị, công nghệ đã thay đổi rất nhiều nhằm làm giảm lượng xăng dầu hao hụt trong hoạt động kinh doanh. Đồng thời, đến nay trình độ vận hành, quản lý của doanh nghiệp đã được nâng cao thông qua việc áp dụng công nghệ thông tin, điều khiển, điều hành tự động,... nên tỷ lệ hao hụt thực tế giảm đáng kể so với quy định của Thông tư 43/2015/TT-BCT. Tỷ lệ hao hụt xăng dầu các Công đoạn đề xuất điều chỉnh tại Dự thảo Thông tư căn cứ theo các kết quả nghiên cứu khoa học và công nghệ. Theo đó, nghiên cứu khoa học thực hiện phương pháp nghiên cứu khảo sát, thống kê số lượng xăng dầu hao hụt thực tế, phân tích đánh giá các yếu
--	--	--	---	---

				tổ chủ quan, khách quan ảnh hưởng đến lượng xăng dầu hao hụt: hiện trạng công nghệ, thiết bị trình độ quản lý của các doanh nghiệp. Từ đó, các kết quả được phân tích so sánh, đánh giá số liệu hao hụt thực tế của các đơn vị kinh doanh trực thuộc PVOIL, Petrolimex và các thương nhân kinh doanh xăng dầu. Tỷ lệ hao hụt đề xuất dựa trên nguyên tắc đảm bảo hài hòa giữa doanh nghiệp có công nghệ, thiết bị, kho cảng mới và đơn vị có công nghệ, thiết bị kho cảng lạc hậu. Việc điều chỉnh tỷ lệ hao hụt theo hướng giảm là cần thiết để tránh thất thoát lãng phí. 3. Về việc bổ sung quy định tỷ lệ hao hụt xăng dầu công đoạn xuất từ phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không lên máy bay trong cùng bảng tỷ lệ hao hụt xăng dầu công đoạn từ bể chứa đến cột bơm xăng dầu tại cửa hàng bán lẻ xăng dầu (phụ lục 8): Bổ sung hình thức “và từ phương tiện tra nạp nhiên liệu hàng không lên máy bay” là đảm bảo với tình hình thực tế kinh doanh của doanh nghiệp đối với doanh nghiệp có hoạt động kinh doanh nhiên liệu hàng không. Đặc thù của loại hình này hoàn toàn giống với hình thức xuất từ bể chứa của cửa hàng xăng dầu cho khách hàng (tàu bay). Lượng hao hụt xăng dầu được tính từ bể chứa (hoặc phương
--	--	--	--	--

				tiện tra nạp) lên đến đồng hồ đo đếm. Do vậy, đặt chung hai (02) hình thức này vào cùng một công đoạn là phù hợp.
VII.	Thanh tra Chính phủ. (Công văn số 1703/TTCP-C.IX ngày 11 tháng 8 năm 2025)			-
		Thanh tra Chính phủ đề nghị rà soát, chỉnh sửa, bổ sung một số nội dung của dự thảo Thông tư:	- Đề nghị nghiên cứu bỏ dấu “phẩy” sau cụm từ “không kinh doanh thương mại” tại khoản 2 Điều 2 dự thảo Thông tư để làm rõ nghĩa, rõ đối tượng áp dụng.	- Chỉnh sửa khoản 2 Điều 2 lại là: “2. Thông tư này không áp dụng đối với trường hợp nhập khẩu xăng dầu để pha chế, chạy thử, không kinh doanh thương mại với số lượng không quá 500 lít (hoặc kg)/tháng.”.
			Đề nghị rà soát chức năng, nhiệm vụ của các đơn vị trực thuộc Bộ Công Thương và chức năng, nhiệm vụ của địa phương, bổ sung thêm trách nhiệm kiểm tra của các đơn vị nêu trên tại Điều 14 dự thảo Thông tư để nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong hoạt động kinh doanh xăng dầu.	- Xây dựng Công văn lấy ý kiến Cục QLTT (Công văn số 1593/ĐCK-CCĐ ngày 12/8/2025)
			Đề nghị Bộ Công Thương tiếp thu ý kiến tham gia của các Bộ, ngành cơ quan có liên quan để hoàn thiện dự thảo Thông tư, ban	- Cục ĐCK đã tiếp thu các ý kiến tham gia của các Bộ, ngành cơ quan có liên quan để chỉnh sửa, bổ sung hoàn thiện dự thảo Thông tư. Chi tiết tại Báo cáo tiếp thu giải trình này.

			hành theo thẩm quyền, đảm bảo đúng quy định.	
B	Ý kiến của doanh nghiệp, Hiệp hội			-
I	Công ty TNHH MTV Dầu Khí thành phố Hồ Chí Minh (Công văn số 1113 / CV-DK-KTSX ngày 23/7/2025)		*Nội dung góp ý: Tỷ lệ hao hụt xăng dầu công đoạn tồn chứa tại Phụ lục 3: Đối với xăng không chì các loại của Bể trụ đứng ngoài trời có lắp mái phao theo dự thảo lần 2 là 0,095%, giảm 20,8% so với định mức hao hụt quy định tại Thông tư 43/2015/TT-BCT. *Nội dung đề xuất: Đề nghị giảm định mức hao hụt đến 1,10%. *Lý do đề xuất: Phần lớn các bể xăng dầu của Công ty đã xây dựng gần 30 năm nên các kết cấu bể (đặc biệt các bể trụ đứng lớn, đường kính bể từ 30÷63m, có khoảng 16 đến 32 cột chống đỡ mái là các ống thép có đường kính 6÷10 inches bên trong bể chứa có khoét lỗ để thông mức xăng dầu hoặc lỗ lấy mẫu kiểm định sản phẩm), dẫn đến thất thoát, hao hụt qua lỗ thông này.	Căn cứ kết quả nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ, đồng thời đánh giá tổng thể tình hình thực tế về điều kiện hạ tầng vật chất kỹ thuật của các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu. Để các doanh nghiệp không bị ảnh hưởng nhiều về việc đầu tư nâng cấp bồn bể kho chứa, Tổ soạn thảo Thông tư xem xét điều chỉnh Tỷ lệ hao hụt xăng dầu công đoạn tồn chứa tại Phụ lục 3, Đối với xăng không chì các loại của Bể trụ đứng ngoài trời có lắp mái phao được điều chỉnh như sau: <i>Bể trụ đứng ngoài trời có mái phao: 0,10%.</i>
II	Công ty Cổ Phần Thương mại Xăng dầu	-	- Về dự thảo lần 1 (tại văn bản số 3879/BCT-ĐCK ngày 30/5/2025): Chúng tôi đã nghiên cứu góp ý và gửi văn bản	-

	Tân Sơn Nhất TAPETCO (CV số 438/TAPETCO ngày 21/7/2025)		phản hồi đúng hạn theo yêu cầu của Bộ Công Thương. Đồng thời, chúng tôi xin trân trọng cảm ơn Bộ Công Thương đã tiếp thu các nội dung góp ý và giải trình rõ ràng một số vấn đề liên quan trong quá trình hoàn thiện dự thảo Thông tư. - Về dự thảo lần 2 (tại văn bản số 5200/BCT-ĐCK ngày 14/7/2025): Sau khi nghiên cứu kỹ lưỡng nội dung cập nhật trong dự thảo Thông tư lần 2, Công ty chúng tôi thống nhất với toàn bộ nội dung dự thảo Thông tư quy định về định mức hao hụt trong hoạt động kinh doanh xăng dầu.	
III	Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) (CV số 1773/PLX- KTXD ngày 24/7/2025)			-
1.		Góp ý chung	Tập đoàn xăng dầu Việt Nam là doanh nghiệp có vốn nhà nước, giữ vai trò chủ lực trong việc đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia và bình ổn thị trường xăng dầu. Với quy mô lớn và trách nhiệm cung ứng xăng dầu liên tục, tần suất lưu chuyển hàng	Trong quá trình xây dựng dự thảo Thông tư, Tổ soạn thảo Thông tư luôn bám sát quan điểm xây dựng phải đảm bảo thể chế hóa và phù hợp với các chủ trương, chính sách của Đảng, đặc biệt là các Nghị quyết trụ cột như Nghị quyết số 66-NQ/TW, Nghị quyết số 57-

		hóa trong toàn hệ thống của Tập đoàn là rất lớn. Các công đoạn nhập – tồn chứa – xuất hàng và vận chuyển diễn ra liên tục, ở nhiều phạm vi, địa bàn và điều kiện giao nhận khác nhau. Trong những năm qua, bên cạnh công tác đầu tư, nâng cấp về hạ tầng cơ sở vật chất kỹ thuật, trang bị nhằm thực hiện tốt các định mức hao hụt quy định tại Thông tư 43, Tập đoàn thường xuyên soát xét và ban hành văn bản pháp quy nội bộ theo hướng tiết giảm so với Thông tư 43 nhằm tối ưu chi phí, nâng cao hiệu quả trong hoạt động sản xuất kinh doanh. Thực tế kết quả thực hiện hao hụt của Tập đoàn trong những năm gần đây cho thấy về cơ bản các định mức hao hụt quy định tại Thông tư 43 là tương đối phù hợp. Tại dự thảo lần 3 Thông tư thay thế Thông tư 43, các công đoạn phát sinh hao hụt chính như: Nhập/Xuất/Tồn chứa/Vận chuyển được xây dựng theo hướng tiết giảm khoảng 20 -25% so với Thông tư 43, đây là mức tiết giảm lớn, cần xem xét đánh giá sự phù hợp khi áp dụng trong thực tế. Việc tiết giảm định mức hao hụt ở mức quá lớn như dự thảo sẽ ảnh hưởng trực tiếp tới	NQ/TW và yêu cầu của Bộ trưởng tại Thông báo số 170/TB-BCT ngày 14/7/2025 (Đảm bảo các quy định của Thông tư được xây dựng trên cơ sở các luận cứ khoa học rõ ràng, đáng tin cậy; phù hợp với thực tiễn về cơ sở vật chất, trình độ kỹ thuật và yêu cầu quản lý nhà nước; đảm bảo tính minh bạch, khả thi và quyền lợi chính đáng của các đối tượng chịu sự tác động, chẳng hạn như: Nghị quyết số 66/NQ/TW: “Các hoạt động tổng kết, khảo sát thực tiễn, nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế, đánh giá tác động chính sách, lựa chọn chính sách phải được thực hiện kỹ lưỡng, thực chất, khoa học. Đẩy mạnh truyền thông chính sách, nhất là các chính sách có tác động lớn đến xã hội, người dân, doanh nghiệp; Thực hiện nghiêm túc cơ chế tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý của các đối tượng chịu sự tác động; không đẩy khó khăn cho người dân, doanh nghiệp trong thiết kế chính sách và xây dựng pháp luật.”; Nghị quyết số 57-NQ/TW: “Phát triển hạ tầng, nhất là hạ tầng số, công nghệ số trên nguyên tắc "hiện đại, đồng bộ, an ninh, an toàn, hiệu quả, tránh lãng phí"; làm giàu, khai thác tối đa tiềm năng của dữ liệu, đưa dữ liệu thành tư liệu sản xuất chính, thúc đẩy phát triển nhanh cơ
--	--	--	---

			hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp như: + Phát sinh nhiều trường hợp hao hụt vượt định mức, có thể xảy ra tranh chấp kéo dài; không thuê được phương tiện vận chuyển, kho xăng dầu; doanh nghiệp sẽ liên tục phải xác minh, tìm hiểu nguyên nhân, xác định đền bù... gây ảnh hưởng trực tiếp tới hoạt động sản xuất kinh doanh. Kiến nghị: với tinh thần cầu thị, trách nhiệm và tuân thủ pháp luật, Tập đoàn kính đề nghị Bộ Công Thương, với vai trò là cơ quan quản lý nhà nước tiếp tục xem xét, xây dựng các định mức theo hướng tôn trọng thực tiễn khách quan, đảm bảo khả năng triển khai trong thực tiễn và tạo thuận lợi cho doanh nghiệp thực hiện đúng quy định.	sở dữ liệu lớn, công nghiệp dữ liệu, kinh tế dữ liệu”. Trên tinh thần đó, Dự thảo Thông tư được xây dựng dựa trên căn cứ theo các kết quả nghiên cứu khoa học và công nghệ. Theo đó, nghiên cứu khoa học thực hiện phương pháp nghiên cứu khảo sát phương thức, quy chế quản lý của cá doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu, thống kê số lượng xăng dầu hao hụt thực tế, phân tích đánh giá các yếu tố chủ quan, khách quan ảnh hưởng đến lượng xăng dầu hao hụt: hiện trạng công nghệ, thiết bị trình độ quản lý của các doanh nghiệp. Từ đó, các kết quả được phân tích so sánh, đánh giá số liệu hao hụt thực tế của các đơn vị kinh doanh trực thuộc PVOIL, Petrolimex và các thương nhân kinh doanh xăng dầu. Tỷ lệ hao hụt đề xuất dựa trên nguyên tắc đảm bảo hài hòa giữa doanh nghiệp có công nghệ, thiết bị, kho cảng mới và đơn vị có có công nghệ, thiết bị kho cảng lạc hậu. Việc điều chỉnh tỷ lệ hao hụt theo hướng giảm là cần thiết để tránh thất thoát lãng phí.
2.		Góp ý cụ thể		-
			Định mức hao hụt công đoạn nhập bằng phương tiện xà lan:	- Căn cứ điều chỉnh tỷ lệ hao hụt trong các công đoạn kinh doanh xăng dầu nói chung, công đoạn nhập bằng phương tiện xà lan nói chung dựa trên kết quả nghiên cứu khoa học

		Tại Công văn góp ý Dự thảo lần 2, Petrolimex đã nghiêm túc tổng hợp và cung cấp kết quả thực tế của một số công ty thành viên trong 03 năm gần nhất, phản ánh cụ thể tỷ lệ hao hụt thực tế khi nhập hàng bằng phương tiện xà lan. Việc dự thảo 3 quy định định mức hao hụt công đoạn nhập bằng phương tiện xà lan theo tiết giảm lớn (khoảng 20%) so với Thông tư 43 sẽ gây rất nhiều khó khăn trong triển khai thực tế của đơn vị. Việc quy định định mức hao hụt quá thấp tiềm ẩn rủi ro vượt định mức, phải xử lý trách nhiệm đền bù dẫn đến hạn chế khả năng thuê phương tiện vận tải, ảnh hưởng lớn tới hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Kiến nghị: đề nghị Bộ Công Thương tiếp tục xem xét, điều chỉnh định mức hao hụt đối với công đoạn nhập bằng phương tiện xà lan ở mức tiết giảm khoảng 10% so với Thông tư 43 nhằm tiệm cận với điều kiện thực tế vận hành, đảm bảo tính khả thi trong tổ chức thực hiện và hạn chế tối đa tình trạng vượt định mức phát sinh tranh chấp, ảnh hưởng đến sự ổn định của chuỗi cung ứng và hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.	và phát triển công nghệ. Theo đó, đề tài thực hiện phương pháp nghiên cứu khảo sát, thống kê số lượng xăng dầu hao hụt thực tế, phân tích đánh giá các yếu tố chủ quan, khách quan ảnh hưởng đến lượng xăng dầu hao hụt: hiện trạng công nghệ, thiết bị trình độ quản lý của các doanh nghiệp. Từ đó, các kết quả được phân tích so sánh, đánh giá số liệu hao hụt thực tế của các đơn vị kinh doanh trực thuộc PVOIL, Petrolimex và các thương nhân kinh doanh xăng dầu. Tỷ lệ hao hụt đề xuất dựa trên nguyên tắc đảm bảo hài hòa giữa doanh nghiệp có công nghệ, thiết bị, kho cảng mới và đơn vị có công nghệ, thiết bị kho cảng lạc hậu. - Tổ soạn thảo tiếp nhận các văn bản đóng góp ý kiến số CV số 1337/PLX-KTXD ngày 06/6/2025 và Công văn số 1646/PLX-KTXD ngày 07/7/2025 của Tập đoàn Petrolimex. Tổ soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu đầy đủ các ý kiến đóng góp, đồng thời đối chiếu các kết quả nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ với các số liệu hao hụt thực tế tại các công đoạn mà Petrolimex cung cấp tại Công văn số 1646/PLX-KTXD nêu trên, cân nhắc, điều chỉnh tỷ lệ hao hụt tại một số công đoạn như tại dự thảo 2 Thông tư. Tổ soạn thảo Thông tư đã tiếp thu, giải trình ý kiến đóng
--	--	---	---

				góp của các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu để hoàn thiện Dự thảo 2 Thông tư. Bộ Công Thương đã tổ chức họp hội thảo ngày 26 tháng 6 năm 2025 với thành phần là Tổ soạn thảo xây dựng Dự thảo Thông tư, các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu có văn bản đóng góp ý kiến dự thảo Thông tư tham dự để lắng nghe ý kiến về chuyên môn và làm rõ các nội dung doanh nghiệp đóng góp ý kiến (Biên bản cuộc họp ngày 26/6/2025 đính kèm báo cáo giải trình này). - Tiếp tục xem xét, rà soát đối chiếu kết quả nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ với các số liệu hao hụt thực tế tại các công đoạn mà Petrolimex cung cấp, đặc biệt xem xét tính đặc thù của phương tiện vận tải đường thủy bằng xà lan, là phương tiện mà hao hụt ảnh hưởng nhiều vào yếu tố khách quan về môi trường (sóng, gió, thủy triều...) và đặc điểm kỹ thuật của phương tiện (kết cấu hầm hàng), dẫn đến xác định lượng xăng dầu hao hụt khó có tính ổn định, Tổ soạn thảo tiếp tục xem xét điều chỉnh định mức tỷ lệ hao hụt xăng dầu của một số mặt hàng tại công đoạn nhập đường thủy bằng xà lan, cụ thể như sau: - <i>Xăng sinh học (E5, E10), Ethanol nhiên liệu E100: 0,34% (dự thảo 2 Thông tư là 0,32%);</i>
--	--	--	--	---

				- Xăng không chì các loại: 0,3% (dự thảo 2 Thông tư là 0,28%; - Nhiên liệu điêzen (DO) các loại: 0,23% (dự thảo 2 Thông tư là 0,21%). - Đối với nhiên liệu đốt lò, nhiên liệu hàng hải (FO) các loại được giữ nguyên so với dự thảo 2 Thông tư là 0,09% do nhiên liệu này có thành phần là các hydrocacbon mạch dài, ít bị ảnh hưởng về yếu tố môi trường hơn so với những nhiên liệu kể trên.
			Định mức hao hụt công đoạn xuất đường thủy: Tại Công văn góp ý Dự thảo lần 2, Petrolimex đã cung cấp số liệu thực tế ghi nhận tại hai Nhà máy lọc dầu trong nước (chiếm khoảng 60% tổng nguồn cung của Tập đoàn) cho thấy hao hụt tỷ lệ hao hụt khi xuất hàng luôn cao hơn định mức quy định của Thông tư 43: - Tham khảo các thông lệ quốc tế khi Petrolimex thực hiện nhập khẩu từ các Kho, nhà máy lọc dầu (NMLD) từ các nước trong khu vực như: Đông Nam Á, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản...thì hầu hết các Kho, NMLD nước ngoài đều quy định tỷ lệ này khoảng $0.4 \div 0.5\%$. - Tại quy định giao nhận của 02 NMLD trong nước là Nghi Sơn và Bình Sơn đều	Tương tự như trên, tiếp tục xem xét, rà soát đối chiếu kết quả nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ với các số liệu hao hụt thực tế tại các công đoạn mà Petrolimex cung cấp, đặc biệt xem xét tính đặc thù của phương tiện vận tải đường thủy bằng xà lan, là phương tiện mà hao hụt ảnh hưởng nhiều vào yếu tố khách quan là môi trường (như sóng, gió, thủy triều...) và đặc điểm kỹ thuật của phương tiện (kết cấu hầm hàng), dẫn đến xác định lượng hao hụt xăng dầu khó có tính ổn định, Tổ soạn thảo tiếp tục xem xét điều chỉnh định mức tỷ lệ hao hụt xăng dầu công đoạn xuất bằng đường thủy của một số mặt hàng tại công đoạn này, cụ thể như sau: - Xăng sinh học E5, E10: 0,092% (dự thảo 2 Thông tư là 0,09%);

		quy định định mức hao hụt xuất hàng đường thủy là 0,25% (hao hụt thực tế của Petrolimex trong 03 năm gần nhất khoảng 0,20%) cao hơn định mức quy định tại Thông tư 43 (Xăng 0,09%, DO 0,07%). Vì vậy, Petrolimex và 02 nhà máy thường xuyên phải tổ chức xác minh, làm rõ nguyên nhân vượt định mức dẫn tới kéo dài thời gian xếp/dỡ hàng và ảnh hưởng đến kế hoạch đảm bảo nguồn. Đồng thời, Tập đoàn gặp khó khăn trong việc thuê phương tiện vận chuyển do lo ngại rủi ro từ phía đối tác vận tải, phát sinh thêm chi phí như tà chèo, thuê giám định bổ sung...làm tăng chi phí vận hành và ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả sản xuất kinh doanh của Tập đoàn. Kiến nghị: đề nghị Bộ Công Thương xem xét điều chỉnh định mức hao hụt công đoạn xuất hàng đường thủy theo hướng phù hợp với thực tiễn giao nhận tại các NMLD trong nước.	- <i>Etanol nhiên liệu E100: 0,084% (dự thảo 2 Thông tư là 0,080%)</i> - <i>Xăng không chì các loại (Đồng hồ - Phương tiện): 0,076% (dự thảo 2 Thông tư là 0,07%).</i> - <i>Dầu hoả (KO), nhiên liệu phản lực tước bin hàng không JET A-1 (Đồng hồ - Phương tiện): 0,068% (dự thảo 2 Thông tư là 0,06%)</i> - <i>Nhiên liệu diesel (DO) các loại (Đồng hồ - Phương tiện): 0,059% (dự thảo 2 Thông tư là 0,05%).</i> Đối với nhiên liệu đốt lò, nhiên liệu hàng hải (FO) các loại được giữ nguyên so với dự thảo 2 Thông tư là 0,04% do nhiên liệu này có thành phần là các hydrocarbon mạch dài, ít bị ảnh hưởng về yếu tố môi trường hơn so với những nhiên liệu kể trên. Chi tiết tại dự thảo 3 Thông tư.
		Định mức hao hụt công đoạn vận chuyển đường thủy: Theo dự thảo lần 3, định mức hao hụt đối với công đoạn vận chuyển đường thủy đề xuất tiết giảm khoảng 25% so với Thông tư 43. Đây là mức tiết giảm lớn và chưa phản ánh đầy đủ điều kiện đo lường thực	Tương tự như trên, tiếp tục xem xét, rà soát đối chiếu kết quả nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ với các số liệu hao hụt thực tế tại các công đoạn mà Petrolimex cung cấp, đặc biệt xem xét tính đặc thù của phương tiện vận tải đường thủy là phương tiện mà hao hụt ảnh hưởng nhiều vào yếu tố khách quan là môi trường (như sóng, gió, thủy

			tế cũng như đặc thù kỹ thuật trong quá trình vận hành. Tại công văn góp ý dự thảo lần 2, Tập đoàn đã kiến nghị rõ ràng về khó khăn trong việc áp dụng mức tiết giảm nêu trên, đồng thời cung cấp số liệu thực tế từ các chuyến hàng trong những năm gần đây. Công đoạn vận chuyển đường thủy chịu ảnh hưởng lớn từ yếu tố môi trường như sóng, gió, thủy triều... và đặc điểm kỹ thuật của phương tiện, đặc biệt là kết cấu hầm hàng phức tạp, dễ biến dạng, gây khó khăn trong việc đo tính chính xác tại cảng xếp và cảng dỡ. Với tần suất vận chuyển lớn, liên tục, công tác bảo trì, kiểm định thiết bị đo trên phương tiện gặp nhiều hạn chế, dẫn đến sai số. Kiến nghị: đề nghị Bộ Công Thương xem xét điều chỉnh định mức hao hụt công đoạn vận chuyển đường thủy theo hướng tiết giảm hợp lý, khoảng 0,5% so với Thông tư 43 để đảm bảo tính khả thi khi triển khai áp dụng.	triều...) và đặc điểm kỹ thuật của phương tiện (kết cấu hầm hàng), dẫn đến xác định lượng hao hụt xăng dầu khó có tính cố định, Tổ soạn thảo tiếp tục xem xét điều chỉnh định mức tỷ lệ hao hụt xăng dầu công đoạn vận chuyển bằng đường thủy của một số mặt hàng tại công đoạn này, cụ thể như sau: - <i>Xăng sinh học (E5, E10), Etanol nhiên liệu E100 (Tỷ lệ hao hụt tối đa): 0,23% (dự thảo 2 Thông tư là 0,22%);</i> - <i>Xăng không chì các loại (Tỷ lệ hao hụt tối đa): 0,21% (dự thảo 2 Thông tư là 0,20%);</i> - <i>Dầu hoả (KO), nhiên liệu phản lực tuốc bin hàng không JET A-1 (Tỷ lệ hao hụt tối đa): 0,17% (dự thảo 2 Thông tư là 0,15%);</i> - <i>Nhiên liệu diesel (DO) các loại (Tỷ lệ hao hụt tối đa): 0,15% (dự thảo 2 Thông tư là 0,13%);</i> Đối với nhiên liệu đốt lò, nhiên liệu hàng hải (FO) các loại được giữ nguyên so với dự thảo 2 Thông tư là 0,08% do nhiên liệu này có thành phần là các hydrocacbon mạch dài, ít bị ảnh hưởng về yếu tố môi trường hơn so với những nhiên liệu kể trên. Chi tiết tại dự thảo 3 Thông tư.
--	--	--	--	--