

**BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN GÓP Ý,
PHẢN BIỆN XÃ HỘI ĐỐI VỚI DỰ THẢO THÔNG TƯ CỦA BỘ CÔNG THƯƠNG
QUY ĐỊNH LỘ TRÌNH PHỐI TRỘN NHIÊN LIỆU SINH HỌC
VỚI NHIÊN LIỆU TRUYỀN THÔNG TẠI VIỆT NAM**

Căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 19 tháng 02 năm 2025; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 25 tháng 6 năm 2025 (Luật số 87/2025/QH15); Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2025 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ 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 và Nghị định số 79/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ về kiểm tra, rà soát, hệ thống hóa và xử lý văn bản quy phạm pháp luật; Phê duyệt chủ trương của Lãnh đạo Bộ tại Phiếu trình ngày 06 tháng 8 năm 2025;

Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công được Lãnh đạo Bộ giao chủ trì rà soát, đề xuất xây dựng Thông tư quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam; Căn cứ kế hoạch triển khai thực hiện, Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công đã trình Lãnh đạo Bộ gửi công văn xin ý kiến góp ý đối với các Bộ, UBND 34 tỉnh, thành phố, các tập đoàn, doanh nghiệp, hiệp hội, các đơn vị nghiên cứu, đào tạo và đăng tải thông tin trên các trang thông tin điện tử của: Bộ Công Thương, Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công, Báo Công Thương, Tạp chí Công Thương và đã tổ chức tổng hợp ý kiến góp ý và tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý, phản biện xã hội đối với dự thảo Thông tư của bộ công thương quy định lộ trình phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam của các đơn vị, gồm:

- Các Bộ: 11 Bộ, cơ quan ngang Bộ (Tài chính, Xây dựng, Khoa học và Công nghệ, Nông nghiệp và Môi trường, Quốc phòng, Nội vụ, Bộ Văn hóa, Thể thao, Du lịch, Bộ Dân tộc và Tôn giáo, Thanh tra Chính phủ, Bộ Ngoại giao, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam).

- UBND (Sở Công Thương): 19 địa phương.

- Các Hiệp hội, Hội: 03 đơn vị (Hiệp hội xăng dầu, Hiệp hội nhiên liệu sinh học Việt Nam, Hội bảo vệ người tiêu dùng).

- Các đơn vị thuộc Bộ: 09 đơn vị (Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước, Vụ Pháp chế, Vụ Dầu khí và Than, Cục Xuất nhập khẩu, Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số, Ủy Ban Cảnh Tranh Quốc Gia, Văn phòng Bộ, Cục Hoá Chất, Vụ Phát triển thị trường nước ngoài).

- Các Tập đoàn, doanh nghiệp: 13 đơn vị (PVN, Perolimex và một số tập đoàn, doanh nghiệp khác).

- Cá nhân: 01 góp ý.

- Tổng số ý kiến nhận được: 56 đơn vị, cá nhân.

Kết quả: Đồng ý hoàn toàn: 20; Đồng ý và đề nghị chỉnh sửa: 36. Cụ thể như sau:

	NHÓM VẤN ĐỀ, ĐIỀU, KHOẢN	CHỦ THỂ GÓP Ý/ THAM VẤN/ PHẢN BIỆN	NỘI DUNG GÓP Ý/ THAM VẤN/ PHẢN BIỆN	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
I		Các đơn vị đồng ý hoàn toàn		
	Dự thảo Thông tư	Cục Thương mại điện tử và Kinh tế số	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
		Văn phòng Bộ Công Thương	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
		Ủy Ban Cảnh Tranh Quốc Gia	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
		Cục Hoá Chất	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	

Bộ Dân Tộc và Tôn Giáo	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
Ủy ban trung ương MTTQ Việt Nam	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
Bộ Quốc Phòng	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
UBND tỉnh Ninh Bình	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
UBND tỉnh Lâm Đồng	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
UBND tỉnh Lai Châu	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
UBND tỉnh Hưng Yên	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
UBND Tp Đà Nẵng	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
UBND tỉnh Quảng Trị	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
Ngân hàng Nhà nước Việt Nam	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
Tạp Chí Công Thương	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
Công ty CP Anh Phát Petro	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
Công ty TNHH MTV Tổng	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	

		Công ty Xăng Dầu Quân Đội		
		Tổng Công ty Đường Sắt Việt Nam	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
		Tổng Công ty Hàng không Việt Nam	Đồng ý với các nội dung Dự thảo và không có ý kiến khác	
II		Nhất trí và đề nghị chỉnh sửa		
2.1	Cơ sở pháp lý	Vụ Pháp Chế	Về sự cần thiết ban hành Thông tư: Dự thảo Tờ trình và các tài liệu kèm theo trong hồ sơ dự thảo Thông tư đã nêu một số cơ sở chính trị, pháp lý, tuy nhiên, để đảm bảo tính toàn diện và thuyết phục, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo rà soát, bổ sung thêm phân tích, đánh giá về cơ sở chính trị dựa trên các chủ trương, đường lối của Đảng và chính sách của Nhà nước, chẳng hạn: Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 11/02/2020 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược phát triển năng lượng quốc gia của Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 có quan điểm chỉ đạo: “Phát triển đồng bộ, hợp lý và đa dạng hoá các loại hình năng lượng; ưu tiên khai thác, sử dụng triệt để và hiệu quả các nguồn năng lượng tái tạo, năng lượng mới, năng lượng sạch; khai thác và sử dụng hợp lý các nguồn năng lượng hoá thạch trong nước, chú trọng mục tiêu bình ổn, điều tiết và yêu cầu dự trữ năng lượng quốc gia...”. Nghị quyết số 70-NQ/TW ngày 20/8/2025 của Bộ Chính trị về bảo đảm an ninh năng lượng quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 cũng đề ra các quan điểm chỉ đạo: “Phát triển năng lượng phải phù hợp với thể chế kinh tế thị trường định	Tiếp ý kiến và bổ sung vào Thuyết minh xây dựng Thông tư

			hướng xã hội chủ nghĩa, gắn với thực hiện tiến bộ và công bằng xã hội, thực hiện an sinh xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường và linh hoạt trong thực hiện cam kết quốc tế về giảm phát thải khí nhà kính.”; “Phát triển đồng bộ, hợp lý và đa dạng hoá các loại hình năng lượng; ưu tiên khai thác, sử dụng triệt để và hiệu quả các nguồn năng lượng tái tạo, năng lượng mới, năng lượng sạch;...”. Nghị quyết số 70-NQ/TW cũng xác định mục tiêu đến năm 2030 “Giảm phát thải khí nhà kính từ hoạt động năng lượng so với kịch bản phát triển bình thường khoảng 15 -35%”, tầm nhìn đến năm 2045 “sử dụng hiệu quả tài nguyên, bảo vệ môi trường, giảm phát thải khí nhà kính và thích ứng với biến đổi khí hậu”.	
		Vụ Pháp Chế	Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải đưa ra quan điểm: “- Chuyển đổi năng lượng xanh là nhiệm vụ cơ bản và quan trọng nhất trong quá trình thực hiện mục tiêu tăng trưởng xanh cũng như thực hiện các cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các Bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26).	Không ghi nhận ý kiến này vì Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/07/2022 của Thủ tướng Chính phủ chỉ áp dụng cho Xăng sinh học E5, không thuộc phạm vi của Thông tư này. Bộ Công Thương sẽ kiến nghị Thủ tướng Chính phủ điều chỉnh QĐ này
		Vụ Pháp Chế	Về sự phù hợp của nội dung dự thảo Thông tư với chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước: Đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo rà soát toàn bộ nội dung dự thảo Thông tư để đảm bảo phù hợp với các chủ trương, đường lối, chính sách của Đảng, Nhà nước như: Quy định số 69-QĐ/TW ngày 06/7/2022 của Bộ Chính trị; Quy định 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị; Nghị quyết số 126/NQ-CP ngày 14/8/2023 của Chính phủ; Kết luận số 19-KL/TW ngày 14-10-2021 của Bộ Chính trị;	Tiếp thu ý kiến góp ý và bổ sung trong Thuyết minh xây dựng Thông tư

			Ng nghị quyết số 206/2025/QH15 ngày 24/6/2025 của Quốc hội về cơ chế đặc biệt xử lý khó khăn, vướng mắc do quy định của pháp luật vào căn cứ để ban hành theo trình tự, thủ tục rút gọn;... Trên cơ sở rà soát, đề nghị bổ sung vào quan điểm, mục đích xây dựng Thông tư.	
		Vụ Pháp Chế	Về tính tương thích với điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên: Đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo bổ sung đánh giá và tổng hợp ý kiến của Vụ Chính sách thương mại đa biên, Vụ Thị trường nước ngoài về nội dung này.	Đã và đang triển khai theo góp ý này
			Về sự cần thiết, tính hợp lý của thủ tục hành chính (nếu có): Đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo tổng hợp ý kiến của Văn phòng Bộ (đơn vị có chức năng kiểm soát thủ tục hành chính) để xác định rõ việc có hay không có thủ tục hành chính cũng như sự cần thiết, tính hợp lý của thủ tục hành chính (nếu có).	Đã và đang triển khai theo góp ý này
		Vụ Pháp Chế	Về nguồn tài chính, nguồn nhân lực; việc phân cấp và thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được phân cấp: Dự thảo có khả năng ảnh hưởng đến nguồn lực của các cơ quan nhà nước, tổ chức, doanh nghiệp, cá nhân để thực thi và tuân thủ các quy định (như nhân sự, kinh phí, chi phí đầu tư, nâng cấp cơ sở vật chất, trang thiết bị, tài sản,...), do vậy, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo đánh giá kỹ lưỡng vấn đề này và thể hiện rõ trong hồ sơ dự thảo Thông tư (Tờ trình, Bản thuyết minh, Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý, Bản đánh giá thủ tục hành chính, việc phân cấp, thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được phân cấp,...) để tránh rủi ro về tính khả thi và trách nhiệm pháp lý liên quan đến nguồn lực.	Đã và đang triển khai theo góp ý này
		Vụ Pháp Chế	Ng nghị định số 146/2025/NĐ-CP quy định “Nhiệm vụ, quyền hạn của Thủ tướng Chính phủ về quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống quy định tại	Sẽ phối hợp với Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước lưu ý rà soát đề

			khoản 19 Điều 9, khoản 16 Điều 15 và điểm h khoản 1 Điều 40 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP do Bộ Công Thương thực hiện.” Do vậy, việc ban hành Thông tư của Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống là có cơ sở. Tuy nhiên đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo lưu ý Nghị định này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2025 và hết hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 3 năm 2027 (trừ một số trường hợp). Do đó, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo Thông tư phối hợp chặt chẽ với Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước lưu ý rà soát để đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật về kinh doanh xăng dầu, tránh rủi ro pháp lý do xung đột quy định.	đảm bảo tính thống nhất của hệ thống pháp luật về kinh doanh xăng dầu, tránh rủi ro pháp lý do xung đột quy định.
		Hội đồng tư vấn chính sách của Chính phủ	E10 được áp dụng ở Philippines theo Luật Nhiên liệu Sinh học (2007) và Luật Năng lượng Tái tạo (2008). Theo các luật này, Philippines bắt buộc sử dụng E5 từ 2009, nâng lên E10 từ 2011 và khuyến khích tự nguyện sử dụng E20 từ 2024. Theo Bộ Công Thương, căn cứ pháp lý để áp lộ trình E10, E15 là <i>Quy hoạch tổng thể về năng lượng quốc gia (Quyết định 893/2023)</i>, <i>Chiến lược phát triển năng lượng quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn 2045 (Quyết định 215/2024)</i> và <i>các chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh của Chính phủ</i>. Đây đều là các văn bản dưới luật trong khi quyền tài sản của dân được Hiến pháp bảo vệ và để hạn chế quyền công dân (bắt buộc phải bỏ tài sản hợp pháp), phải sử dụng luật. Bộ Công Thương đã tính tới yếu tố này?	Tiếp thu ý kiến của Hội đồng tư vấn chính sách đối với nội dung này. Bộ Công Thương sẽ bỏ nội dung liên quan đến E15. Tuy nhiên, theo các nghiên cứu và kinh nghiệm của các Quốc gia triển khai xăng sinh học thì việc sử dụng xăng sinh học E10 không ảnh hưởng đến các xe sử dụng động cơ xăng được sản xuất từ năm 2001 trở về hiện nay. Đồng thời theo quy định của pháp luật Việt Nam, xe oto có niên hạn sử dụng tối đa 25 năm, như vậy quy định về lộ trình phối trộn E10 từ

				ngày 01/01/2026 cho tất cả các phương tiện oto sử dụng động cơ xăng là phù hợp. Bên cạnh đó, các nghiên cứu cho thấy, các phương tiện xe máy sử dụng động cơ xăng có tính tương thích tốt, không ảnh hưởng đến khả năng vận hành và hao mòn vật dụng nên xe máy sử dụng xăng E10 là phù hợp. Như vậy, tài sản của người dân được bảo vệ, đồng thời góp phần bảo vệ môi trường.
		Công ty TNHH Lọc hóa dầu Nghi Sơn	Kiến nghị bổ sung thông tư 16/2022/TT-BKHCN về quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với xăng, nhiên liệu điêzen và nhiên liệu sinh học nhằm đảm bảo tính đầy đủ và đồng bộ trong hệ thống pháp lý	Không tiếp thu, vì Thông tư của Bộ Công Thương không căn cứ Thông tư của Bộ Khoa học và Công nghệ và chỉ trích dẫn vì liên quan đến một số khái niệm trong dự thảo Thông tư.
		Bộ Tài chính	Về căn cứ ban hành Thông tư quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam Tại Điều 62 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP quy định: “ ... <i>Căn cứ ban hành văn bản bao gồm văn bản quy phạm pháp luật</i>	Tiếp thu và hoàn thiện dự thảo Thông tư

			<i>quy định thẩm quyền, chức năng của cơ quan ban hành văn bản đó và văn bản quy phạm pháp luật có hiệu lực pháp lý cao hơn quy định nội dung, cơ sở để ban hành văn bản.”</i>. Theo đó, dự thảo Thông tư căn cứ vào Thông tư số 21/2025/TT-BCT là không phù hợp với quy định. Đề nghị Bộ Công Thương bỏ căn cứ Thông tư nêu trên để đảm bảo phù hợp với quy định của pháp luật.	
2.2	Về thẩm quyền ban hành	Bộ Văn Hoá, Thể Thao và Du Lịch	Căn cứ Điều 18 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 quy định: <i>“Thông tư của Bộ trưởng ban hành để quy định: 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; Biện pháp thực hiện chức năng quản lý nhà nước của mình; phân cấp và thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được phân cấp”</i>. Trong khi đó, việc quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam tác động trực tiếp đến hàng chục triệu phương tiện sử dụng, qua đó tác động đến hàng triệu người dân trên cả nước. Đề nghị nghiên cứu rà soát lại cơ sở pháp lý để Bộ trưởng có thể ban hành một văn bản quy phạm pháp luật thực hiện một chính sách lớn, có phạm vi toàn quốc, tác động đến hàng chục triệu người dân và doanh nghiệp. Căn cứ điểm a Khoản 2 Điều 14 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 quy định về Nghị quyết của Chính phủ được ban hành để: <i>“Giải quyết các vấn đề cấp bách, quan trọng phát sinh từ thực tiễn và để áp dụng trong một thời gian nhất định, phạm vi cụ thể thuộc thẩm quyền của Chính phủ; phân cấp nhiệm vụ, quyền hạn”</i>. Do đó, việc quy định lộ trình áp dụng	Thông tư được xây dựng căn cứ theo Nghị định số 146/2025/NĐ-CP quy định “Nhiệm vụ, quyền hạn của Thủ tướng Chính phủ về quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống quy định tại khoản 19 Điều 9, khoản 16 Điều 15 và điểm h khoản 1 Điều 40 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP do Bộ Công Thương thực hiện.” và Thông tư số 21/2025/TT-BCT của Bộ Công thương: Quy định về xây dựng, ban hành và tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật của Bộ Công Thương.

			tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam phù hợp với quy định của pháp luật hơn khi được ban hành dưới hình thức Nghị quyết của Chính phủ.	Bên cạnh đó dự thảo thông tư đã được lấy ý kiến rộng rãi toàn bộ đối tượng liên quan đến các nội dung trong dự thảo thông tư để đánh giá tác động theo quy định hiện hành.
		Bộ Khoa Học và Công Nghệ	Tại phần Căn cứ pháp lý: đề nghị rà soát, bổ sung các văn bản sau: Luật Bảo vệ môi trường năm 2020; Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật năm 2006; Luật số 70/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật; Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa năm 2007; Luật số 78/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa; Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Về việc ban hành lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống.	Tiếp thu các căn cứ pháp lý và bổ sung trong Thuyết minh xây dựng thông tư. Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ: Về việc ban hành lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống sẽ được thủ tướng bãi bỏ khi Thông tư có hiệu lực nên sẽ ko đưa vào căn cứ có hiệu lực. Thông tư sẽ căn cứ trực tiếp Nghị định số 146/2025/NĐ-CP.
		UBND Tỉnh Điện Biên	Tại Phần căn cứ pháp lý, " <i>Căn cứ Thông tư số 21/2025/TT-BCT ngày 62 tháng 4 năm 2025 của Bộ Công Thương quy định về xây dựng, ban hành và tổ chức thi hành văn bản quy phạm pháp luật của Bộ Công Thương</i> " đề nghị viết đầy đủ thành " <i>Căn cứ Thông tư số 21/2025/TT-BCT ngày 26 tháng 4 năm 2025 của Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định về xây dựng, ban hành và tổ chức thi</i>	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu hoàn thiện nội dung dự thảo thông tư theo góp ý.

			<i>hành văn bản quy phạm pháp luật của Bộ Công Thương" để đảm bảo chính xác.</i>	
		Bộ Tài chính	Về thẩm quyền ban hành Thông tư quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam Căn cứ theo quy định tại khoản 2 Điều 15 Nghị định số 146/2025/NĐ-CP ngày 12/6/2025 của Chính phủ quy định về phân quyền, phân cấp trong lĩnh vực công nghiệp và thương mại: <i>“2. Nhiệm vụ, quyền hạn của Thủ tướng Chính phủ về quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống quy định tại khoản 19 Điều 9, khoản 16 Điều 15 và điểm h khoản 1 Điều 40 Nghị định số 83/2014/NĐ-CP do Bộ Công Thương thực hiện.”</i> Như vậy, việc Bộ Công Thương xây dựng thảo Thông tư quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam là phù hợp với quy định về phân quyền, phân cấp trong lĩnh vực công nghiệp và thương mại của Chính phủ.	
2.3	Điều 1	Vụ Pháp Chế	Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng:	
			Điều 1 dự thảo quy định phạm vi điều chỉnh quy định về “lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam, trong đó quy định cụ thể tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học, lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn, hoạt động sản xuất, kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng sinh học, sử dụng xăng sinh học dùng cho động cơ xăng”. Hiện nội dung dự thảo chủ yếu tập trung vào lộ trình và tổ chức thực hiện, chưa quy định chi tiết về hoạt động sản xuất, kinh doanh. Do đó, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo rà soát, chỉnh sửa bố cục, nội dung	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu để hoàn thiện nội dung dự thảo Thông tư theo góp ý

			dự thảo Thông tư và các tài liệu kèm theo để đảm bảo tính thống nhất, tránh mở rộng phạm vi điều chỉnh vượt quá nội dung thực tế quy định. Bên cạnh đó, đề nghị rà soát Điều 2 dự thảo Thông tư quy định về đối tượng áp dụng và nghiên cứu chuyển khoản 4, khoản 5 Điều 2 lên Điều 1 (phạm vi điều chỉnh) để đảm bảo tính logic, rõ ràng và tránh hiểu lầm trong áp dụng.	
		Thanh tra Chính phủ	Đề nghị rà soát, chỉnh sửa một số từ, cụm từ trong dự thảo Thông tư để bảo đảm tính chính xác, rõ nghĩa và thống nhất trong văn bản. Cụ thể như sau: a) Về đối tượng áp dụng: Các Điều 1, 2, 3 quy định đối tượng áp dụng là “các cơ quan, tổ chức, cá nhân”, nhưng đối tượng áp dụng quy định tại Điều 4 là “các phương tiện” và Điều 5 là “các loại nhiên liệu”.	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu để hoàn thiện nội dung dự thảo Thông tư theo góp ý
		Bộ Tài chính	Tại Điều 1 dự thảo Thông tư quy định phạm vi điều chỉnh của Thông tư là quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam. Do đó, đề nghị bổ sung quy định lộ trình áp dụng điêzen sinh học.	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu để hoàn thiện nội dung dự thảo Thông tư theo góp ý
2.4	Điều 2	Cục Xuất Nhập Khẩu	Cục Xuất nhập khẩu đề nghị chuyển Khoản 4, Điều 2 vào Khoản 3, Điều 4 của dự thảo Thông tư và sửa đổi nội dung tại Khoản 3, Điều 4 thành “Không quy định bắt buộc đối với các phương tiện cơ giới sử dụng động cơ điêzen. Trong trường hợp chưa có quy định bắt buộc thì khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia sản xuất, pha chế, phối trộn, kinh doanh và sử dụng điêzen sinh học (B5, B10) vì nội dung tại Điều 2 chỉ quy định đối tượng áp dụng.	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu để hoàn thiện nội dung dự thảo Thông tư theo góp ý
			Cục Xuất nhập khẩu đề nghị chuyển Khoản 5, Điều 2 xuống Điều 4 của dự thảo Thông tư và đưa nội dung này thành Khoản	

			4, Điều 4 của dự thảo Thông tư vì nội dung tại Điều 2 chỉ quy định đối tượng áp dụng.	
		Hiệp Hội Xăng Dầu Việt Nam	Điều 2. Đối tượng áp dụng: Đề nghị bỏ Khoản 1 và Khoản 2 và sửa đổi thành: "1. Thương nhân kinh doanh xăng dầu bao gồm: Thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu; thương nhân bao tiêu sản phẩm xăng dầu; thương nhân sản xuất xăng dầu; thương nhân phân phối xăng dầu; thương nhân bán lẻ xăng dầu." Lý do: để phù hợp với nội dung tại Khoản 8, Điều 3 Dự thảo 6 (ngày 16/6/2025) Nghị định về kinh doanh xăng dầu (đã trình Chính phủ).	Không tiếp thu vì cần tách biệt giữa đơn vị sản xuất, kinh doanh nhiên liệu sinh học và đơn vị sản xuất, kinh doanh, phối trộn (pha chế) xăng sinh học
		Tổng Công ty Dầu Việt Nam – CTCP	Khoản 2 Điều 2 “Tổ chức, cá nhân sản xuất, nhập khẩu, pha chế, phối trộn, phân phối, kinh doanh xăng sinh học tại Việt Nam” <i>Đề xuất điều chỉnh thành</i> : “ Tổ chức cá nhân sản xuất, nhập khẩu, phối trộn (pha chế), phân phối, kinh doanh xăng sinh học tại Việt Nam <i>Lý do</i> : Cập nhật lại cho phù hợp với định nghĩa tại Khoản 6, Điều 3.	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu để hoàn thiện nội dung dự thảo Thông tư theo góp ý
2.5	Điều 3	UBND Tỉnh Điện Biên	Tại khoản 9 Điều 3 có nội dung: "9. Các khái niệm gồm: Nhiên liệu sinh học gốc, etanol nhiên liệu không biến tính, etanol nhiên liệu biến tính, nhiên liệu diesel sinh học gốc (B100). Xăng không chì, xăng E10, nhiên liệu diesel (DO), nhiên liệu diesel B5 được quy định tại Thông tư số 16/2022/TT-BKHCN ngày 15 tháng 12 năm 2022 của Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành "Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng nhiên liệu diesel và nhiên liệu sinh học".	Không tiếp thu ý kiến. Do các khái niệm được quy định trong Thông tư số 16/2022/TT-BKHCN ngày 15 tháng 12 năm 2022 của Bộ Khoa học và Công nghệ đã được đưa vào dự thảo theo cách trích dẫn. Các khái niệm khác không nằm trong, hoặc không được quy định Thông tư số

				16/2022/TT-BKHCN sẽ được nêu trong dự thảo để làm rõ tính chất, đặc tính, bản chất.
		UBND Tỉnh Điện Biên	Các nhiên liệu trong Thông tư này có mã HS được quy định trong Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam do Bộ Tài chính ban hành kèm theo Thông tư số 31/2022/TT-BTC ngày 08 tháng 6 năm 2022. Trong trường hợp các văn bản tham chiếu tại điều này thay đổi thì sẽ áp dụng quy định tại văn bản thay thế có hiệu lực của cơ quan có thẩm quyền ban hành.” Đề nghị đơn vị chủ trì chỉnh sửa lại như sau: "9. Các khái niệm gồm: Nhiên liệu sinh học gốc, etanol nhiên liệu không biến tính, etanol nhiên liệu biến tính, nhiên liệu điêzen sinh học gốc (B100). xăng không chì, xăng E10, nhiên liệu điêzen (DO), nhiên liệu điêzen B5 được quy định tại Thông tư số 16/2022/TT-BKHCN ngày 51 tháng 12 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ ban hành "Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu điêzen và nhiên liệu sinh học". Các nhiên liệu trong Thông tư này có mã HS được quy định tại Phụ lục 1 Danh mục hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu Việt Nam ban hành kèm theo Thông tư số 31/2022/TT-BTC ngày 08 tháng 6 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Tài chính. Với lý do để tránh trùng lặp do nội dung này đã được nêu tại khoản 2 Điều 6 dự thảo Thông tư.	Bên cạnh đó, các mã HS thì sẽ được thông chiếu bằng thông tư Thông tư số 31/2022/TT-BTC ngày 08 tháng 6 năm 2022 đảm bảo sự minh bạch rõ ràng. Kiểm soát chặt chẽ trong suốt quá trình sản xuất, nhập khẩu, kinh doanh, sử dụng xăng sinh học.
		Hiệp Hội Xăng Dầu Việt Nam	- Điều 3. Giải thích từ ngữ: Đề nghị sửa đổi: Bỏ toàn bộ các khoản 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8. Lý do: vì các khái niệm và định nghĩa trên đã có đầy đủ trong Khoản 9.	Tiếp thu nhưng sẽ hoàn thiện lại khoản 9 điều 4 để tránh trùng lặp thông tin từ Khoản 1 đến khoản 8, bỏ thông Khoản 4 về E15

			2. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2031, toàn bộ xăng bán, cấp phát tại cửa hàng bán lẻ xăng dầu để ử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E15 hoặc xăng sinh học với tỷ lệ phối trộn khác do Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định, căn cứ theo thực trạng phát triển các phương tiện cơ giới; điều kiện phát triển kinh tế - xã hội; điều kiện sản xuất, nhập khẩu nhiên liệu sinh học, xăng sinh học và đảm bảo an ninh năng lượng." Lý do: Xăng do Nhà máy lọc hóa dầu Nghi Sơn sản xuất có thể được pha chế, phối trộn với phụ gia (không nhằm mục đích sản xuất xăng sinh học) để đáp ứng các tiêu chuẩn cơ sở của Nhà máy. Việc giữ nguyên cụm từ này có thể dẫn đến cách hiểu chưa chính xác trong quá trình áp dụng quy định, đặc biệt đối với các sản phẩm xăng được pha chế với phụ gia kỹ thuật thông thường, không thuộc phạm vi nhiên liệu sinh học.	
		Tổng Công ty Dầu Việt Nam - CTCP	Khoản 1, Điều 3 “Nhiên liệu sinh học : Là nhiên liệu sinh học gốc bao gồm etanol nhiên liệu (E100) và nhiên liệu Diezen gốc (B100). Đề xuất điều chỉnh thành: “Nhiên liệu sinh học: Là nhiên liệu sinh học gốc bao gồm etanol nhiên liệu và nhiên liệu Diezen sinh học gốc (B100). Lý do: QCVN quy định hàm lượng chất biến tính từ 1,96% đến 5% nên hàm lượng etanol trong etanol nhiên liệu biến tính sẽ từ 95% đến khoản 98%. Vì vậy nên xem xét việc sử dụng tên viết tắt E100. Khoản 4 Điều 3: “Xăng E15: Là hỗn hợp của xăng không chì và ethanol nhiên liệu, có hàm lượng etanol từ 14% đến 15% theo thể tích, ký hiệu là E15.	Không tiếp thu ý kiến. Do một số khái niệm đã được quy định trong Thông tư số 16/2022/TT-BKHCN ngày 15 tháng 12 năm 2022 của Bộ Khoa học và Công nghệ. Đồng thời các khái niệm không được quy định trong Thông tư số 16/2022/TT-BKHCN ngày 15 tháng 12 năm 2022 của Bộ Khoa học và Công nghệ mới

		Đề xuất điều chỉnh thành: Xăng E15: Hỗn hợp của xăng không chì/ xăng nền/ nguyên liệu khác và etanol nhiên liệu , có hàm lượng ethanol được Quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu Diezen và nhiên liệu sinh học. Lý do: Dự thảo thông tư chỉ đề cập đến việc sử dụng “xăng không chì” để phối trộn (pha chế) xăng sinh học. Mặt khác, quy định tại mục 1.1 “Phạm vi điều chỉnh” của QCVN 1:2022 (Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu diezen và nhiên liệu sinh học ban hành kèm theo Thông tư số 16/2022/TT-BKHCN ngày 15/12/2022), “xăng không chì” phải đáp ứng các chỉ tiêu kỹ thuật quy định trong Quy chuẩn. Trong khi đó, thực tế hoạt động phối trộn (pha chế) xăng sinh học của các thương nhân đầu mối trong đó có PVOIL thường sử dụng nhiều nguồn nguyên liệu và phụ gia khác nhau. Vì vậy, PVOIL đề nghị bổ sung thêm “xăng nền/nguyên liệu khác” ngoài xăng không chì. Đề xuất điều chỉnh bổ sung định nghĩa xăng E10: Xăng E10: Hỗn hợp của xăng không chì/ xăng nền/ nguyên liệu khác và etanol nhiên liệu , có hàm lượng ethanol được Quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu Diezen và nhiên liệu sinh học. Lý do: Tại công văn số 5978/DVN-KDSPD ngày 23/7/2025 và Công văn số 6916/DVN-KDSPD ngày 25/8/2025 gửi Bộ Công Thương, PVOIL đã có đề xuất kính gửi Quý Bộ liên quan đến chỉ tiêu hàm lượng ethanol trong xăng E10. Vì vậy, kính đề nghị dự thảo thông tư có thể không ghi chi tiết hàm lượng ethanol mà ghi chung theo QCVN đề khi điều chỉnh tại QCVN không cần cập nhật/điều chỉnh thông tư.	được đưa vào định nghĩa trong dự thảo Thông tư. Đã bỏ khái niệm xăng E15. Tiếp thu, bổ sung thêm khái niệm B5
--	--	---	--

			Khoản 5, Điều 3 “Xăng sinh học: Là các loại xăng E10, E15 và các loại xăng được pha chế, phối trộn giữa etanol nhiên liệu vào xăng không chì theo các tỷ lệ khác nhau. Đề xuất điều chỉnh: “Xăng sinh học: Là các loại xăng E10, E15 và các loại xăng được phối trộn (pha chế) giữa etanol nhiên liệu vào xăng không chì/xăng nền/nguyên liệu khác theo các tỷ lệ khác nhau. Lý do: Bổ sung thêm “xăng nền/nguyên liệu khác” ngoài xăng không chì như kiến nghị/giải trình ở trên. Khoản 6, Điều 3 “Phối trộn (pha chế) xăng sinh học: Là việc bổ sung E100 theo các tỷ lệ khác nhau vào xăng không chì theo phương pháp pha chế, phối trộn trong bể chứa (in-tank) và trong đường ống (in-line) hoặc các phương pháp pha chế, phối trộn phù hợp khác.” Đề xuất điều chỉnh: Phối trộn (pha chế) xăng sinh học: Là việc bổ sung etanol nhiên liệu theo các tỷ lệ khác nhau vào xăng không chì/ xăng nền/ nguyên liệu khác theo phương pháp phối trộn (pha chế) trong bể chứa (in-tank) và trong đường ống (in-line) hoặc phương pháp phối trộn (pha chế) phù hợp khác. Lý do: Bổ sung thêm “xăng nền/nguyên liệu khác” ngoài xăng không chì như kiến nghị/giải trình ở trên. Đề xuất điều chỉnh bổ sung định nghĩa về B5: Nhiên liệu điezen B5: Hỗn hợp của nhiên liệu điezen/điezen nền/ nhiên liệu khác và B100, có hàm lượng B100 được quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu Điezen và nhiên liệu sinh học. Lý do: Bổ sung thêm định nghĩa về B5 vì trong Khoản 3, Điều 4 có đề cập đến B5.	
--	--	--	--	--

Khoản 7, Điều 3 “Điêzen B10: Là hỗn hợp của nhiên liệu điêzen và B100, có hàm lượng B100 từ 9% đến 10% theo thể tích, ký hiệu là B10.

Đề xuất điều chỉnh: Nhiên liệu Điêzen B10: Hỗn hợp của nhiên liệu điêzen/điêzen nền/ nhiên liệu khác và B100, có hàm lượng B100 được quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về xăng, nhiên liệu Điêzen và nhiên liệu sinh học.

Lý do: Tương tự như xăng E10, E15 ở Mục 3 phía trên.

Khoản 8, Điều 3 “Phối trộn điêzen sinh học: Là việc bổ sung B100 vào nhiên liệu điêzen với các tỷ lệ khác nhau theo phương pháp pha chế, phối trộn trong bể chứa (in-tank) và trong đường ống (in-line) hoặc các phương pháp pha chế, phối trộn phù hợp khác.”

Đề xuất điều chỉnh: Phối trộn (pha chế) điêzen sinh học: Là việc bổ sung B100 vào nhiên liệu điêzen/điêzen nền/ nhiên liệu khác với các tỷ lệ khác nhau theo phương pháp phối trộn (pha chế) trong bể chứa (in-tank) và trong đường ống (in-line) hoặc các phương pháp phối trộn (pha chế) phù hợp khác.

Lý do: Bổ sung thêm “Điêzen nền/nguyên liệu khác” ngoài nhiên liệu Điêzen như kiến nghị/giải trình trên.

Đề xuất điều chỉnh bổ sung định nghĩa về nguyên liệu khác: Nguyên liệu khác: bao gồm các chất sử dụng để pha chế xăng nền (refomat, naphta, các loại phụ gia,...), nhiên liệu điêzen nền (sản phẩm đáy, điêzen gốc, các loại phụ gia,...) và đóng vai trò là sản phẩm trung gian trong quá trình pha chế xăng, nhiên liệu.

Lý do: Bổ sung thêm định nghĩa về nguyên liệu khác vì phía trên PVOIL có đề xuất bổ sung “nguyên liệu khác”

			Đề xuất điều chỉnh bổ sung định nghĩa về xăng nền: Xăng nền: các loại xăng có trị số Octan khác nhau để phối trộn/pha chế với Etanol thành xăng thành phẩm. Lý do: Bổ sung thêm định nghĩa về nguyên liệu khác vì phía trên PVOIL có đề xuất bổ sung “xăng nền” Đề xuất điều chỉnh bổ sung định nghĩa về điezen nền: Điezen nền: là các loại điezen có chỉ tiêu chất lượng phù hợp để phối trộn /pha chế với điezen sinh học gốc thành điezen thành phẩm. Lý do: Bổ sung thêm định nghĩa về nguyên liệu khác vì phía trên PVOIL có đề xuất bổ sung “điezen nền”.	
		UBND Tp Huế	Về giải thích từ ngữ: Đề nghị cơ quan soạn thảo định nghĩa cụ thể, chi tiết hơn về khái niệm “xăng sinh học” do thực tế hiện nay có nhiều loại xăng sinh học (E5, E10, E15...) và trong tương lai có thể phát sinh thêm các loại khác, do đó cần có cách định nghĩa bao quát, đảm bảo tính ổn định, lâu dài.	Khái niệm xăng sinh học đã được định nghĩa cụ thể trong dự thảo Thông tư.
		Công ty TNHH Lọc hóa dầu Nghi Sơn	Kiến nghị điều chỉnh QCVN 01:2022/BKHCN để quy định chất lượng xăng nền pha chế xăng sinh học, cho phép sử dụng xăng có trị số octane thấp hơn nhằm tránh lãng phí, bảo vệ lợi ích sản xuất trong nước, và tránh việc các thương nhân pha chế lựa chọn nhập khẩu xăng có trị số octane thấp về pha chế. Kiến nghị nghiên cứu bổ sung xăng E15 vào QCVN 01:2022/BKHCN và ban hành các yêu cầu kỹ thuật, phương pháp thử nghiệm tương ứng; bổ sung quy định chất lượng cho xăng E15. Kiến nghị làm rõ khái niệm hoặc tài liệu viện dẫn 2 định nghĩa “in-tank” và “in-line”	QCVN 01:2022/BKHCN do Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì xây dựng và ban hành, không thuộc phạm vi của Thông tư này nên không tiếp thu. Nội dung liên quan đến xăng E15 sẽ được bỏ khỏi dự thảo. Hai khái niệm này là cụm từ bổ nghĩa và đã được làm rõ cho phương pháp phối trộn (pha chế) trong bể

				chứa và trong đường ống nên không cần trích dẫn tài liệu.
		Bộ Tài chính	Các khái niệm gồm “Etanol nhiên liệu” và “Xăng sinh học” đã được quy định tại Thông tư số 51/2014/TT-BCT ngày 15/12/2014 của Bộ Công Thương ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trang thiết bị, phụ trợ và phương tiện sử dụng trong pha chế, tồn trữ và vận chuyển etanol nhiên liệu, xăng sinh học E10 tại kho xăng dầu. Do đó, Bộ Tài chính đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát để tránh trùng lặp, chồng chéo hoặc có điều khoản chuyển tiếp phù hợp.	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu hoàn thiện nội dung dự thảo Thông tư theo góp ý.
2.6	Điều 4	Vụ Phát triển thị trường Nước Ngoài	Cần cân nhắc thận trọng lộ trình triển khai đảm bảo đủ thời gian nâng cao năng lực sản xuất nội địa, hạ tầng phân phối, cơ chế xử lý nhập khẩu và phối trộn etanol quy mô lớn.	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu hoàn thiện nội dung dự thảo Thông tư theo góp ý.
		Hiệp Hội Xăng Dầu Việt Nam	Điều 4. Lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học. Đề nghị bỏ cụm từ "được pha chế, phối trộn, kinh doanh" tại Khoản 1 và Khoản 2 và sửa đổi thành: "1. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, toàn bộ xăng bán, cấp phát tại cửa hàng bán lẻ xăng dầu để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10.	Không tiếp thu ý kiến này vì nội dung góp ý không bao quát được hoạt động sản xuất kinh doanh sử dụng xăng E10. Ngoài ra, hiện nay không có quy định pháp luật về việc cấp phát xăng.
		Vụ Pháp Chế	Lộ trình chuyển đổi năng lượng xanh (Đường bộ giai đoạn 2022 - 2030): Thúc đẩy sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và chuyển đổi sử dụng các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện; mở rộng phối trộn, sử dụng 100% xăng E5 đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ...”. Đồng thời, đề nghị bổ sung phân tích, đánh giá về bối cảnh quốc tế (ví dụ: cam kết tại COP26, COP27 về giảm phát thải khí nhà kính...) và trong nước	Bộ Công Thương sẽ kiến nghị Thủ tướng Chính Phủ để điều chỉnh Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 từ "mở rộng phối trộn, sử dụng 100% xăng E5..." thành "mở rộng

			(ví dụ: thách thức an ninh năng lượng, biến đổi khí hậu, phát triển kinh tế xanh...) liên quan đến nội dung dự thảo Thông tư. Trên cơ sở đó, bổ sung hoàn thiện dự thảo Tờ trình, Bản thuyết minh và các tài liệu khác trong hồ sơ dự thảo Thông tư để đảm bảo tính cần thiết và tính khả thi khi ban hành.	phối trộn, sử dụng 100% xăng E10..."
		Bộ Văn Hoá, Thể Thao, Và Du Lịch	Điều 4: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo trước khi triển khai áp dụng trên phạm vi toàn quốc cần có giai đoạn thí điểm, đánh giá hiệu quả triển khai, bảo đảm sự tương thích, khả năng cung ứng xăng E10 và hạ tầng kỹ thuật, xem xét lộ trình phù hợp trên thực tiễn tại Việt Nam. Đồng thời, cần quy định rõ cơ chế đánh giá tác động, tiêu chí điều chỉnh lộ trình khi có biến động về kinh tế - xã hội hoặc an ninh năng lượng.	Hiện nay một số tập đoàn đã tiến hành bán thử nghiệm sản phẩm xăng E10 trên thị trường và được người tiêu dùng trong nước đón nhận. Đồng thời, thực tiễn việc triển khai sản xuất sử dụng xăng E10 ở các quốc gia trên thế giới và khu vực đã chứng minh hiệu quả triển khai và sử dụng xăng E10. Bên cạnh đó, việc chuyển đổi nhằm đáp ứng COP26, COP27, nhu cầu phát triển xã hội và nhu cầu doanh nghiệp.
		Bộ Khoa Học và Công Nghệ	Khoản 2 Điều 4 dự thảo Thông tư quy định về áp dụng xăng sinh học E15 từ ngày 01/01/2031, khuyến khích áp dụng điêzen sinh học B10. Tuy nhiên, QCVN 01:2022/BKHCHN hiện nay chưa quy định cho xăng sinh học E15, điêzen sinh học B10. Đề nghị rà soát bổ sung quy định tại Điều 5 về trách nhiệm của các đơn vị liên quan phối hợp với Bộ Khoa học và Công nghệ trong việc quá trình nghiên cứu, xây dựng QCVN cho các đối tượng trên.	Tiếp thu và bỏ khái niệm, thời gian dự kiến áp dụng E15 để căn cứ vào điều kiện thực tế từ năm 2030 sẽ có quy định cụ thể tỷ lệ phối trộn phù hợp.
		UBND Tỉnh Thanh Hoá	Tại Điều 4 dự thảo Thông tư quy định về lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học: Đề nghị nghiên cứu, xem xét áp	Hiện nay một số tập đoàn đã tiến hành bán thử

			dụng thực hiện thí điểm, gắn với lộ trình cụ thể trong khoảng thời gian phù hợp đối với việc bắt buộc sử dụng xăng E10, xăng E15 cho các phương tiện cơ giới động cơ xăng trên toàn quốc. Cụ thể, thực hiện thí điểm trước tại các đô thị lớn, khu vực có điều kiện hạ tầng cung ứng nhiên liệu thuận lợi, sau đó mở rộng dần để phù hợp với năng lực cung ứng và sự thích ứng, chuyển đổi phương tiện của doanh nghiệp, người tiêu dùng. Bên cạnh đó, nên nghiên cứu phương án bán song song xăng sinh học và xăng khoáng để người tiêu dùng có sự lựa chọn, đặc biệt trong giai đoạn thí điểm ban đầu; trong đó, quy định tỷ lệ xuất hàng tối thiểu bắt buộc đối với xăng sinh học so với xăng khoáng tại các cơ sở bán lẻ. Như vậy, vừa thúc đẩy được tỷ lệ tiêu thụ xăng sinh học, vừa có thể giúp thương nhân kinh doanh xăng dầu tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong việc thanh lý, sử dụng lượng xăng khoáng tồn kho còn lại hoặc từ lượng dự kiến phải mua theo các hợp đồng đã ký kết; đồng thời, có thêm thời gian phù hợp để các đơn vị tìm kiếm, thiết lập đối tác cung ứng xăng sinh học ổn định, bền vững.	nghiệm sản phẩm xăng E10 trên thị trường và được người tiêu dùng trong nước đón nhận. Đồng thời, thực tiễn việc triển khai sản xuất sử dụng xăng E10 ở các quốc gia trên thế giới và khu vực đã chứng minh hiệu quả triển khai và sử dụng xăng E10. Bên cạnh đó, việc chuyển đổi nhằm đáp ứng COP26, COP27, nhu cầu phát triển xã hội và nhu cầu doanh nghiệp.
		Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam - CTCP	VIMC nhất trí đồng thuận với nội dung dự thảo Thông tư, lộ trình áp dụng đối với xăng sinh học E10 và E15 được nêu tại Mục 1 và Mục 2, Điều 4 của Dự thảo	-
		UBND Tỉnh Hà Tĩnh	Tại khoản 1 Điều 4 quy định “Kể từ ngày 01/01/2026, toàn bộ xăng được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10”. Tuy nhiên, lộ trình thực hiện này khá nhanh dẫn đến nhiều ý kiến trái chiều về chỉ tiêu an toàn kỹ thuật đối với phương tiện của xăng E10. Đề nghị Bộ Công Thương xem xét, đánh giá sâu hơn về tính khả thi của lộ trình này.	Hiện nay một số tập đoàn đã tiến hành bán thử nghiệm sản phẩm xăng E10 trên thị trường và được người tiêu dùng trong nước đón nhận. Đồng thời, thực tiễn việc triển khai sản xuất sử dụng xăng E10 ở các quốc gia trên thế giới và

				khu vực đã chứng minh hiệu quả triển khai và sử dụng xăng E10. Bên cạnh đó, việc chuyển đổi nhằm đáp ứng COP26, COP27, nhu cầu phát triển xã hội và nhu cầu doanh nghiệp.
		Tập Đoàn Xăng Dầu Việt Nam	Đề xuất bổ sung Khoản 1, Điều 4: Nội dung tại dự thảo: “1. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, toàn bộ xăng được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng cho động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10”. Kiến nghị: đề nghị Bộ Công Thương bổ sung: “1. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, toàn bộ xăng được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng cho động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10. Trong đó, mặt hàng bắt buộc (Tối thiểu) là Xăng E10 RON 95-III, căn cứ theo điều kiện thực tế, nhu cầu tiêu thụ của vùng miền và chính sách sản phẩm, các doanh nghiệp chủ động kinh doanh các loại xăng E10 khác”. Lý do đề xuất: Tại các kỳ công bố giá hiện nay, Nhà nước đang công bố giá đối với các mặt hàng Xăng là Xăng RON 95-III, Xăng E5 RON 92-II. Việc quy định một mặt hàng bắt buộc là E10 RON 95-III đảm bảo phù hợp mặt hàng mang tính chủ đạo trên thị trường, phù hợp việc công bố giá của Nhà nước và đảm bảo tính linh hoạt, chủ động của doanh nghiệp trong cơ cấu, chính sách sản phẩm.	Nội dung liên quan đến việc pha chế phối trộn kinh doanh Xăng sinh học E10 trên toàn quốc đối với tất cả các loại xăng là theo đề xuất của hầu hết các tập đoàn doanh nghiệp để phù hợp với cơ sở hạ tầng hiện có vì vậy không tiếp thu ý kiến này.
		Tổng Công ty Dầu Việt Nam - CTCP	Khoản 1 Điều 4 “Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, toàn bộ xăng được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý

			phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10.” Đề xuất điều chỉnh: Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, toàn bộ xăng được phối trộn (pha chế), kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10. Lý do: Cập nhật lại cho phù hợp với định nghĩa lại Khoản 6, Điều 3. Khoản 3 Điều 4 “Trong thời gian chưa quy định bắt buộc thì khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia sản xuất, pha chế, phối trộn, kinh doanh và sử dụng điêzen sinh học (B5, B10).” Đề xuất điều chỉnh: Trong thời gian chưa quy định bắt buộc thì khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia sản xuất, phối trộn (pha chế) , kinh doanh và sử dụng điêzen sinh học (B5, B10).”. Lý do: Cập nhật lại cho phù hợp với định nghĩa lại Khoản 6, Điều 3.	
		UBND Tp Huế	Về lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học: Đề nghị nghiên cứu lộ trình áp dụng theo từng giai đoạn, với tỷ lệ % tăng dần để tạo điều kiện cho người tiêu dùng, doanh nghiệp có thời gian thích ứng, đồng thời các thương nhân kinh doanh xăng dầu có thể chuẩn bị hạ tầng phù hợp trước khi triển khai đồng loạt trên toàn quốc. Cụ thể: - Từ năm 2026 đến năm 2028: Toàn bộ xăng đưa ra thị trường được phối trộn và kinh doanh với tỷ lệ 50% nhiên liệu sinh học và 50% nhiên liệu truyền thống. Trường hợp cửa hàng xăng dầu chỉ có một bể chứa thì bắt buộc kinh doanh nhiên liệu sinh học. - Từ năm 2029 đến năm 2030: Toàn bộ xăng đưa ra thị trường trên toàn quốc là xăng E10.	Lộ trình phối trộn xăng sinh học E10 đã được quy định tại Quyết định số 53 và đã được bán thử nghiệm chính thức từ đầu tháng 8/2025. Đồng thời quá trình xây dựng dự thảo Thông tư đã lấy ý kiến nhiều lần của các tập đoàn, doanh nghiệp nên đảm bảo việc triển khai lộ trình khả thi như đã quy định trong dự thảo Thông tư.

			- Từ ngày 01/01/2031: Toàn bộ xăng đưa ra thị trường là xăng E15 hoặc loại xăng sinh học khác với tỷ lệ phối trộn do Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định	
		Bộ Xây dựng	Tại mục I.3.a) Điều 1 Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải (gọi tắt Quyết định số 876/QĐ-TTg) đã đặt ra mục tiêu thực hiện lộ trình chuyển đổi năng lượng xanh lĩnh vực đường bộ như sau: “- Giai đoạn 2022 – 2030: Thúc đẩy sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu và chuyển đổi sử dụng các loại phương tiện giao thông cơ giới đường bộ sử dụng điện; mở rộng phối trộn, sử dụng 100% xăng E5 đối với phương tiện giao thông cơ giới đường bộ”. Tuy nhiên, tại Điều 4 dự thảo Thông tư về lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học quy định như sau: “1. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, toàn bộ xăng được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10. 2. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2031, toàn bộ xăng được phối trộn, pha chế, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E15 hoặc xăng sinh học với tỷ lệ phối trộn khác do Bộ trưởng Bộ Công Thương quy định căn cứ theo thực trạng phát triển các phương tiện cơ giới; điều kiện phát triển kinh tế - xã hội; điều kiện sản xuất, nhập khẩu nhiên liệu sinh học, xăng sinh học và đảm bảo an ninh năng lượng.” Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung thuyết minh, làm rõ một số nội dung sau:	Dự thảo Thông tư không căn cứ Quyết định số 876/QĐ-TTg vì nội dung quy định liên quan đến xăng E5 trong dự thảo Thông tư không thống nhất với quy định tại Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg. Bộ Công Thương sẽ nghiên cứu, kiến nghị sửa đổi Quyết định số 876/QĐ-TTg để đảm bảo mục đích chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải được thống nhất và triển khai có hiệu quả.

			- Cơ sở khoa học và thực tiễn xác định lộ trình áp dụng xăng E10, E15 quy định tại dự thảo Thông tư. - Cần rà soát, đánh giá tác động đến đối tượng bị ảnh hưởng (tổ chức, cá nhân sản xuất, nhập khẩu, pha chế, phối trộn, phân phối, kinh doanh và sử dụng xăng sinh học, ...); các yếu tố kỹ thuật (tính tương thích với hạ tầng cung cấp nhiên liệu hiện có, ảnh hưởng tới động cơ nhất là động cơ thể hệ cũ, ...) khi việc đưa vào sử dụng xăng E10 cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc ngay từ ngày 01/01/2026.	
		Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước	Khoản 1 Điều 4 dự thảo Thông tư quy định: <i>"1. Kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, toàn bộ xăng được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10"</i>. Quy định này được hiểu là trên toàn quốc chỉ sử dụng 01 loại xăng E10 từ ngày 01/01/2026, do đó cần đánh giá kỹ một số nội dung để đảm bảo: - Cơ sở pháp lý để đưa ra quy định chỉ 01 loại xăng lưu hành trên thị trường. - Tính tương thích của xăng E10 đối với tất cả các phương tiện, máy móc (máy nổ, máy bơm...) sử dụng xăng, tất cả các dòng xe (ô tô, xe máy) lưu hành trên thị trường hiện nay. Tránh việc khi áp dụng chính sách có những phương tiện, máy móc, dòng xe không tương thích sẽ không có nhiên liệu sử dụng hoặc sử dụng không hiệu quả, ảnh hưởng nghiêm trọng đến việc đảm bảo nguồn cung xăng dầu trong nước, đảm bảo quyền lợi của người tiêu dùng.	Việc xây dựng lộ trình theo quy định tại Khoản 1 Điều 4 trong dự thảo căn cứ vào Quyết định 53/2012/QĐ-TTg, trong đó từ ngày 01/12/2017 toàn quốc bắt buộc áp dụng xăng E10. Đồng thời thực tế, kinh nghiệm triển khai E10 tại các quốc gia trên thế giới và thử nghiệm từ đầu tháng 8 năm 2025, báo cáo của các đơn vị sản xuất xăng dầu, sản xuất kinh doanh xe máy, ô tô cho thấy, việc sử dụng xăng sinh học E10 tương thích cho các loại xe đang được cấp phép lưu thông tại Việt Nam.

		Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước	Về lộ trình thực hiện từ 01/01/2026 - Về đáp ứng nguồn cung E10: Tổng nhu cầu xăng sinh học của 26 thương nhân đầu mỗi là khoảng 931.017 m³/tháng; Khả năng tự pha chế, phối trộn, cung ứng xăng sinh học E10 cho hệ thống phân phối của 12 thương nhân đầu mỗi có hệ thống phối trộn là khoảng 811.189 m³/tháng; Khả năng cung ứng xăng sinh học E10 của các thương nhân đầu mỗi có hệ thống phối trộn cho các thương nhân đầu mỗi chưa có hệ thống phối trộn là khoảng 126.500 m³/tháng; Nhu cầu Etanol phục vụ cho việc pha chế, phối trộn dự kiến để dùng cho việc pha chế, phối trộn xăng sinh học E10 là khoảng 93.769 m³/tháng. Như vậy, theo báo cáo của các doanh nghiệp tại thời điểm hiện nay, về cơ bản khả năng cung ứng xăng sinh học E10 của các thương nhân đầu mỗi kinh doanh xăng dầu đáp ứng được nhu cầu của thị trường. Một số doanh nghiệp (PVOIL, Petrolimex, Petimex...) báo cáo sẽ tiếp tục tăng dần sản lượng pha chế trong thời gian tới. - Về hạ tầng phối trộn và tổ chức thực hiện: Hiện nay, theo báo cáo của 26 Thương nhân đầu mỗi kinh doanh xăng dầu mặt đất thì có 12/26 thương nhân đầu mỗi hiện đã có hệ thống cơ sở hạ tầng pha chế, phối trộn xăng sinh học E10. Tuy nhiên để đáp ứng lộ trình từ ngày 01/01/2026 thì các doanh nghiệp kiến nghị:	Tiếp thu các thông tin do Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước cung cấp để đưa vào Thuyết minh và các văn bản xây dựng kèm theo để xây dựng Thông tư.
--	--	---	---	---

		(1) Cần sớm ban hành lộ trình để có cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư cơ sở hạ tầng đảm bảo cho việc pha chế, phối trộn, kinh doanh xăng sinh học; (2) Cần có cơ chế, chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp sản xuất, pha chế, phối trộn, kinh doanh xăng sinh học về thuế, phí, cơ sở hạ tầng do chi phí để đầu tư, cải tạo, xây dựng cơ sở hạ tầng, thiết bị phục vụ kinh doanh xăng sinh học là tương đối lớn, có cơ chế hỗ trợ giá xăng sinh học; (3) Giảm các điều kiện đối với việc cấp phép pha chế, phối trộn nhiên liệu sinh học, thủ tục hợp quy sản phẩm xăng E10, công tác đăng ký cơ sở pha chế xăng dầu và cho phép các cơ sở pha chế xăng dầu đã đăng ký được tự động chuyển đổi từ pha chế xăng E5 sang xăng E10; (4) Xem xét, điều chỉnh một số chỉ tiêu của xăng E10 quy định tại QCVN 01:2022 để phù hợp với thực tiễn sản xuất; (5) Đẩy mạnh công tác truyền thông, nâng cao nhận thức của người tiêu dùng về xăng sinh học E10; (6) Đề nghị áp dụng thí điểm 6 tháng ở các kho xăng dầu lớn có năng lực chuyển đổi trước khi áp dụng trên phạm vi cả nước, áp dụng từ 01/6/2026 để có thời gian chuẩn bị về công nghệ, kho chứa và tìm kiếm nguồn cung Etanol. Với kiến nghị của doanh nghiệp như trên, Cục TTTN thấy rằng: nếu Bộ Khoa học và công nghệ không đẩy nhanh việc cấp phép pha chế, phối trộn nhiên liệu sinh học, thủ tục hợp quy sản phẩm xăng E10 và rà soát điều chỉnh một số chỉ tiêu của xăng E10 quy định tại QCVN 01:2022 để phù hợp với thực tiễn; đồng thời Bộ Công Thương không sớm ban hành Thông tư để các doanh nghiệp có thời gian chuẩn bị (đầu tư hoàn	Bộ Công Thương đã tổ chức họp lấy ý kiến trực tiếp các đơn vị sản xuất, kinh doanh xăng dầu và nhiên liệu sinh học, theo báo cáo của các đơn vị cho thấy, các doanh nghiệp có khả năng đáp ứng được yêu cầu phối trộn theo lộ trình trong dự thảo của Thông tư. Qua các hội thảo và lấy ý kiến rộng rãi, Bộ Công Thương chưa nhận được ý kiến của doanh nghiệp đối với việc lộ trình thực hiện từ ngày 01/01/2026 là khó khả thi. Vì vậy, không nhất thiết phải áp dụng thí điểm 6 tháng ở các kho xăng dầu lớn. Đồng thời các nội dung liên quan đến chức
--	--	---	---

			thiện về cơ sở hạ tầng phối trộn, pha chế, kinh doanh xăng E10 (khoảng 06 tháng theo báo cáo của các doanh nghiệp), tìm kiếm và ký kết hợp đồng về nguồn Etanol) thì lộ trình thực hiện từ ngày 01/01/2026 là khó khả thi. Vì vậy, đề nghị Cục ĐCK cân nhắc <i>thời điểm áp dụng chính thức trên toàn quốc.</i>	năng nhiệm vụ của Bộ Khoa học và Công nghệ không nằm trong phạm vi của dự thảo Thông tư này.
		Hiệp hội nhiên liệu sinh học Việt Nam	Khoản 1. Điều 4 của Thông tư Kể từ ngày 01/01/2026 toàn bộ xăng được pha chế (phối trộn), kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E10. Đối với các công ty đang phân phối, kinh doanh xăng E5RON92 hiện nay được tiếp tục pha chế (phối trộn), kinh doanh xăng E5RON92 cho đến khi có quy định mới của Bộ công thương. Với quy định này, trong tương lai khi xuất hiện những loại xăng có độ RON cao hơn thì vẫn phải pha Etanol, khi đó mục tiêu bảo vệ môi trường mới đạt được và các loại xăng mới cũng hoàn toàn phù hợp với các phương tiện giao thông đang lưu hành. Cho phép tồn tại xăng RON92E5 vì loại xăng này vẫn được một bộ phận người tiêu dùng có các phương tiện cũ, phương tiện rẽ tiền sử dụng và hoàn toàn tương thích với các loại xe cũ, xe rẽ tiền trong suốt một thời gian dài vừa qua, tránh xáo động đến đời sống người lao động cũng như đảm bảo các công ty phân phối xăng dầu tiêu thụ được loại xăng nền RON92 mà 2 nhà máy lọc dầu đang sản xuất.	Bộ Công Thương sẽ nghiên cứu tiếp thu sau khi có ý kiến của các doanh nghiệp minh chứng còn một số loại xe không tương thích với xăng sinh học E10
2.7	Điều 5	Vụ Dầu Khí và Than	Tại khoản 3, Điều 5 về nhiệm vụ của Vụ Dầu khí và Than, đề nghị quý đơn vị chủ trì soạn thảo điều chỉnh nội dung sau:	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý

			a) Chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị chức năng thuộc Bộ, các Bộ, cơ quan ngành, tổ chức liên quan thúc đẩy phát triển ngành công nghiệp sản xuất nhiên liệu sinh học trong nước phát triển, từng bước đảm bảo tự chủ về nguồn cung E100. b) Chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị chức năng thuộc Bộ, các Bộ, cơ quan ngành, tổ chức liên quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước theo thẩm quyền của Bộ Công Thương về đầu tư xây dựng các dự án, công trình sản xuất nhiên liệu sinh học, thực hiện kiểm tra, giám sát theo quy định.	
		Vụ Pháp Chế	Về điểm c khoản 1 Điều 5 dự thảo Thông tư, đề nghị Quý Cục rà soát để đảm bảo phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của Bộ Khoa học và Công nghệ quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP sửa đổi (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 về đo lường, chất lượng xăng dầu; hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về đo lường, chất lượng đối với xăng dầu, quy định thực hiện thống nhất trong cả nước).	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý
			Tại khoản 5 Điều 5 dự thảo Thông tư, đề nghị cân nhắc quy định như tại khoản 6 Điều 5 Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg để phù hợp với nguyên tắc tại khoản 5 Điều 4 Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2025: “5. Những công việc thuộc thẩm quyền của chính quyền địa phương phải do chính quyền địa phương quyết định và tổ chức thực hiện; phát huy vai trò tự chủ và tự chịu trách nhiệm của chính quyền địa phương.”.	Tiếp thu ý kiến, tuy nhiên cần đưa quy định liên quan đến trách nhiệm quản lý nhà nước của các địa phương nhằm cụ thể hóa các nhiệm vụ để phối hợp với bộ công thương triển khai các hoạt động quản lý nhà nước tại địa phương đồng bộ, phù hợp với các hoạt động quản lý nhà nước của Bộ Công Thương

				đối với việc xây dựng, áp dụng lộ trình phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam
		Bộ Văn Hoá, Thể Thao, Và Du Lịch	Khoản 6, 7 Điều 5: Đề nghị chỉnh sửa kỹ thuật soạn thảo: Các doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng sinh học được quy định ở Khoản 6 và Khoản 7 có nội dung chồng chéo liên quan đến tuân thủ lộ trình.	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý
		Bộ Văn Hoá, Thể Thao, Và Du Lịch	Điểm b Khoản 8 Điều 5: Việc kiểm tra, xử lý vi phạm tuy được đề cập nhưng chưa được làm rõ, không quy định đơn vị chịu trách nhiệm việc kiểm tra giám sát, vai trò của các cơ quan có liên quan như Cảnh sát môi trường, quản lý thị trường,... Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu bổ sung nội dung này.	Việc kiểm tra xử lý vi phạm và thẩm quyền xử lý vi phạm được quy định tại văn bản quy phạm pháp luật khác, nên không quy định cụ thể trong thông tư này.
		Bộ Khoa Học và Công Nghệ	Điều 5 dự thảo Thông tư: đề nghị rà soát, bổ sung nội dung về phối hợp với hệ thống cơ quan quản lý nhà nước về tiêu chuẩn, đo lường, chất lượng trong việc kiểm tra, giám sát việc tuân thủ các QCVN liên quan; thanh tra, kiểm tra chất lượng nhiên liệu sinh học tại các cơ sở sản xuất, pha chế và tại các cửa hàng bán lẻ; xử lý các vi phạm về chất lượng xăng dầu theo quy định.	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý
		UBND TP Hà Nội	Tại “Điều 5. Tổ chức thực hiện”, đề nghị Tổ soạn thảo nghiên cứu, bổ sung nội dung: Giao cho cơ quan về quản lý chất lượng nghiên cứu, xây dựng, ban hành bộ tài liệu về nhiên liệu sinh học (sổ tay, cẩm nang) trong đó bao gồm các thông tin về đặc tính của từng loại xăng sinh học (E10, E15, B5, B10) được phối trộn từ các loại nhiên liệu truyền thống nền khác nhau (RON92, RON95, Etêzen), đạt tiêu chuẩn khí thải nào; các lưu ý, hướng	Nội dung này đã được quy định tại Khoản 1 Điều 5 trong dự thảo thông tư, trong đó có nội dung giao Cục Đồi mới sáng tạo, Chuyên đồi xanh và Khuyến công chủ trì xây

			dẫn trong quá trình sử dụng phương tiện, bảo quản tại bồn bể; từng chủng loại nhiên liệu sinh học phù hợp với loại động cơ, phương tiện nào...để người tiêu dùng nhanh chóng nắm bắt thông tin và chủ động thực hiện, đồng thời làm căn cứ thống nhất cho công tác truyền thông cộng đồng về nhiên liệu sinh học tại các tỉnh, thành phố.	dựng chương trình truyền thông quốc gia trong đó bao gồm các nội dung theo đề xuất của UBND Tp Hà Nội
		UBND Tỉnh Hà Tĩnh	Tại khoản 1 Điều 5, nhiệm vụ của Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công, đề nghị xem xét bổ sung thêm 01 mục: Chủ trì, phối hợp với các đơn vị chức năng liên quan xây dựng Quy trình kiểm tra, giám sát chất lượng nhiên liệu sinh học.	Quy định về Quy trình kiểm tra, giám sát chất lượng nhiên liệu sinh học sẽ được Bộ Công Thương, đơn vị chức năng liên quan thuộc Bộ Công Thương quy định cụ thể và tổ chức triển khai sau khi Thông tư chính thức được ban hành. Đã bổ sung vào chức năng nhiệm vụ của Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước.
		UBND Tỉnh Hà Tĩnh	Tại điểm a khoản 5 Điều 5 nhiệm vụ của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố <i>“Ban hành các văn bản chỉ đạo, phê duyệt các nội dung, nhiệm vụ và giải pháp cụ thể để triển khai thực hiện lộ trình áp dụng ... theo dõi, đánh giá thường xuyên việc thực hiện kế hoạch phát triển chuỗi nhiên liệu sinh học của địa phương”</i> ; đề nghị sửa đổi, bổ sung lại như sau: <i>“Ban hành các văn bản chỉ đạo triển khai thực hiện lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống theo Thông tư do Bộ Công Thương đã ban hành. Xây dựng kế hoạch phát triển và ban hành các chính sách hỗ trợ phát triển nguồn nguyên liệu, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư xây dựng các nhà máy sản xuất</i>	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý

			<i>nhiên liệu sinh học, hạ tầng pha chế, phối trộn, kinh doanh xăng sinh học phù hợp với đặc thù của từng địa phương, theo dõi, đánh giá thường xuyên việc thực hiện kế hoạch phát triển chuỗi nhiên liệu sinh học của địa phương”</i>	
		UBND Tỉnh Khánh Hoà	Tại điểm a khoản 5 Điều 5 của Dự thảo đề nghị viết lại như sau: <i>“a) Ban hành các văn bản chỉ đạo, phê duyệt các nội dung, nhiệm vụ và giải pháp cụ thể để triển khai thực hiện lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại địa phương theo Thông tư do Bộ Công Thương đã ban hành.</i> <i>Hỗ trợ phát triển nguồn nguyên liệu, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư xây dựng các nhà máy sản xuất nhiên liệu sinh học, hạ tầng pha chế, phối trộn, kinh doanh xăng sinh học phù hợp với đặc thù của từng địa phương, theo dõi, đánh giá thường xuyên việc thực hiện kế hoạch phát triển chuỗi nhiên liệu sinh học của địa phương.”</i>	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý
		UBND Tỉnh Khánh Hoà	Đề nghị bổ sung nhiệm vụ của Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công trong việc chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước của Bộ Công Thương tham mưu cấp có thẩm quyền các chính sách nhằm hỗ trợ, khuyến khích phát triển nguồn nguyên liệu phục vụ sản xuất nhiên liệu sinh học đáp ứng nhu cầu phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống trên cả nước.	Nội dung này liên quan đến chức năng nhiệm vụ của Bộ Nông Nghiệp và Môi Trường nên khi xây dựng văn bản của Thủ Tướng Chính Phủ đề nghị các địa phương có ý kiến góp ý để hoàn thiện.
		UBND Tỉnh Điện Biên	Tại điểm b và d khoản 1 Điều 5 đề nghị đơn vị chủ trì xem xét, chỉnh sửa gộp thành một điểm. Lý do, cả hai điểm này đều có một điểm chung đó là nhiệm vụ của Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công - Bộ Công Thương trong việc chủ trì, phối hợp với các đơn vị	Đây là hai nhóm nhiệm vụ khác nhau nên cần phải tách riêng vì vậy không tiếp thu ý kiến góp ý của UBND Tỉnh Điện Biên

			chức năng liên quan trong Bộ, Sở Công Thương các tỉnh, thành phố, các đơn vị sản xuất, phối trộn, pha chế, kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng sinh học và tổ chức, cá nhân có liên quan. Tương tự như vậy đối với điểm b và d, khoản 5, Điều 5 đề nghị đơn vị chủ trì xem xét, chỉnh sửa gộp thành một điểm.	
		UBND Tỉnh Điện Biên	Tại điểm khoản 1 Điều 5 đề nghị đơn vị chủ trì chỉnh sửa lại để phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công (xét về tính đồng cấp với các đơn vị chức năng của các Bộ khác).	Các quy định trong dự thảo thông tư đã được quy định phù hợp với chức năng nhiệm vụ của Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến Công đồng thời phù hợp với sự phân cấp đồng bộ các nhiệm vụ với các đơn vị chức năng liên quan của Bộ Công Thương
		UBND Tỉnh Điện Biên	Tại điểm e khoản 1 Điều 5 có nội dung "e) Chủ trì, phối hợp với Văn phòng Bộ, các đơn vị truyền thông và liên quan thuộc Bộ, xây dựng và triển khai các chương trình truyền thông ngành và quốc gia về nhiên liệu sinh học giai đoạn 2026 - 2030 và các giai đoạn tiếp theo để đẩy mạnh việc sử dụng nhiên liệu sinh học, xăng sinh học; huy động sự tham gia của các tổ chức chính trị - xã hội, các cơ quan truyền thông trong cả nước cùng tham gia thực hiện thành công lộ trình nhiên liệu sinh học." Đề nghị chỉnh sửa thành "e) Chủ trì, phối hợp với Văn phòng Bộ, các đơn vị thực hiện chức năng truyền thông thuộc Bộ và các đơn vị có liên quan xây dựng và triển khai các chương trình truyền thông ngành và quốc gia về nhiên liệu sinh học giai đoạn 2026 - 2030 và các giai đoạn tiếp theo để đẩy mạnh việc sử dụng nhiên liệu sinh học, xăng sinh học; huy động sự tham gia của các	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý

			tổ chức chính trị - xã hội, các cơ quan truyền thông trong cả nước cùng tham gia thực hiện thành công lộ trình nhiên liệu sinh học." để bảo đảm đầy đủ, rõ ý.	
		UBND Tỉnh Điện Biên	Tại điểm c khoản 2 Điều 5 có nội dung “c) Phối hợp với các đơn vị của các Bộ, ngành có liên quan và các Sở Công thương các tỉnh, thành phố thực hiện quy định bảo đảm việc cung ứng xăng sinh học ổn định, đáp ứng nhu cầu xăng dầu trên địa bàn, trong nước." Đề nghị chỉnh sửa thành “c) Phối hợp với các đơn vị của các Bộ, ngành có liên quan và Sở Công thương các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thực hiện quy định bảo đảm việc cung ứng xăng sinh học ổn định, đáp ứng nhu cầu xăng dầu trên địa bàn, đưa nhiên liệu sinh học lưu thông trên thị trường trong nước." để không bị trùng lặp và rõ ý.	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý
		UBND Tỉnh Điện Biên	Tại điểm a khoản 4 Điều 5 có nội dung "a) Chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước của Bộ Công Thương về việc đảm bảo sự tuân thủ, không chồng chéo của ngành công nghiệp nhiên liệu sinh học với các Quy hoạch nói chung." đề nghị nêu cụ thể nội dung "Quy hoạch nói chung" để rõ ý thuận lợi trong quá trình thực hiện.	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý
		UBND Tỉnh Điện Biên	Tại khoản 6 và 7 Điều 5 đề nghị xem xét gộp thành một khoản như sau: "6. Trách nhiệm của các doanh nghiệp sản xuất, pha chế, phối trộn và kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng sinh học. a) Tuân thủ các quy hoạch phát triển, các quy định bảo đảm phối trộn. Chất lượng sản phẩm theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và tiêu chuẩn công bố áp dụng đối với các sản phẩm nhiên liệu sinh học.	Không tiếp thu ý kiến này do cần tách riêng để làm rõ nhiệm vụ, trách nhiệm của Doanh nghiệp sản xuất nhiên liệu sinh học và doanh nghiệp sản xuất xăng sinh học.

			b) Tổ chức thực hiện lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống và sử dụng xăng sinh học cho các phương tiện cơ giới đường bộ, đường thủy. c) Trách nhiệm cụ thể của các doanh nghiệp sản xuất, pha chế, phối trộn và kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng sinh học. - Đối với các doanh nghiệp sản xuất, pha chế, phối trộn nhiên liệu sinh học, xăng sinh học: Khẩn trương rà soát, đánh giá, báo cáo Bộ Công Thương và Ủy ban nhân dân các cấp tại địa phương tình hình hiện trạng dự án sản xuất nhiên liệu sinh học đã đầu tư xây dựng, khôi phục và nhanh chóng đưa dự án vào hoạt động để sản xuất, đáp ứng nhu cầu E100 cho lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống và sử dụng xăng sinh học cho các phương tiện cơ giới sử dụng động cơ xăng, từng bước đầu tư thêm các nhà máy mới để chủ động nguồn cung E100 trong nước. Phối hợp với các cấp chính quyền địa phương để phát triển vùng nguyên liệu phù hợp cho sản xuất nhiên liệu sinh học. - Đối với các doanh nghiệp kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng, sinh học: Xây dựng kế hoạch nhập khẩu E100, xăng sinh học bù đắp lượng thiếu hụt trong nước, đảm bảo luôn cung ứng đủ nhiên liệu cho phối trộn, pha chế và phân phối xăng sinh học theo nhu cầu tiêu thụ. Chuẩn bị tốt cơ sở hạ tầng lưu trữ: phối trộn, pha chế, lưu thông, phân phối xăng E10 trên toàn quốc theo lộ trình đã ban hành của Thông tư. Kiểm soát tốt chất lượng các loại xăng sinh học ra thị trường, đảm bảo luôn tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn về chất lượng xăng.	
		UBND Tỉnh Điện Biên	Tại ý thứ hai, điểm b khoản 8 Điều 5 có nội dung "Phối hợp cùng Bộ Công Thương trong công tác kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm trong thực hiện lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý

			sinh học với nhiên liệu truyền thông tại Việt Nam theo quy định của Thông tư này". Đề nghị chính sửa như sau: "Phối hợp trong công tác kiểm tra, giám sát và xử lý vi phạm trong thực hiện lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thông tại Việt Nam theo quy định của Thông tư này". Lý do: Các đơn vị quy định tại khoản 2, 3, 4, của Điều 5 đều là các đơn vị trực thuộc Bộ Công Thương.	
		UBND Tỉnh Thanh Hoá	Tại điểm a khoản 5 Điều 5 dự thảo Thông tư đang giao nhiệm vụ cho UBND các tỉnh, thành phố như sau: “...<i>Xây dựng kế hoạch phát triển và ban hành các chính sách hỗ trợ phát triển nguồn nguyên liệu, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư xây dựng các nhà máy sản xuất nhiên liệu sinh học, hạ tầng pha chế, phối trộn, kinh doanh xăng sinh học</i>”. Tuy nhiên, nhiệm vụ này đề nghị xem xét, cân nhắc giao cho các đơn vị của Bộ Công Thương tổ chức triển khai thực hiện nhằm đảm bảo thống nhất chung trên cả nước về kế hoạch phát triển và ban hành các chính sách hỗ trợ phát triển nguồn nguyên liệu, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư xây dựng các nhà máy sản xuất nhiên liệu sinh học, hạ tầng pha chế, phối trộn, kinh doanh xăng sinh học. Trên cơ sở kế hoạch tổng thể do Bộ Công Thương ban hành, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương sẽ ban hành kế hoạch tổ chức triển khai tại cấp độ địa phương, qua đó tổ chức triển khai đảm bảo thống nhất về các nguyên tắc chung trên cả nước với lĩnh vực có ảnh hưởng lớn đến an ninh năng lượng mà vẫn đảm bảo tính chủ động, đặc thù khi triển khai tại từng địa phương.	Đây là nội dung liên quan trực tiếp đến chức năng nhiệm vụ của UBND các tỉnh và thành phố nên cần có quy định này trong dự thảo thông tư để các UBND các tỉnh và thành phố tổ chức triển khai tại địa phương đảm bảo sự đồng bộ, khả thi, không chồng chéo trong quá trình tổ chức thực hiện.
		UBND Tỉnh Thanh Hoá	Tại Điều 5 của dự thảo Thông tư quy định về tổ chức thực hiện: Đề nghị Bộ Công Thương xem xét, bổ sung nhiệm vụ phối hợp	Không tiếp thu ý kiến đối với nội dung này vì nội

			với các cơ quan chức năng, viện nghiên cứu, cơ quan truyền thông, báo chí, các tổ chức đoàn thể và các cơ quan liên quan để tuyên truyền, phổ biến, vận động nhằm giúp người dân nhận thức được sự an toàn khi sử dụng xăng sinh học cho các phương tiện xe cơ giới và tính kinh tế, tiết kiệm, bảo vệ môi trường của xăng sinh học; qua đó, giảm thiểu việc lan truyền thông tin sai lệch, thiếu cơ sở khoa học, tạo sự đồng thuận và phát huy sức mạnh tổng hợp trong quá trình triển khai chủ trương, lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống.	dung đề xuất này vượt quá phạm vi quy định đề xuất của Thông tư. Bộ Công Thương sẽ đưa nội dung này vào dự thảo văn bản chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về phát triển nhiên liệu sinh học.
		Tập Đoàn Xăng Dầu Việt Nam	Đề xuất bổ sung điểm c, khoản 1, Điều 5: “Làm đầu mối, phối hợp, đôn đốc các đơn vị theo chức năng thuộc Bộ Công Thương và các Bộ, ngành liên quan tổ chức rà soát, hoàn thiện việc xây dựng và trình ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia liên quan đến sản xuất, tồn trữ, phối trộn, pha chế, vận chuyển, phân phối sản phẩm nhiên liệu sinh học, xăng sinh học E10”. Kiến nghị: đề nghị bổ sung các mốc thời gian rà soát, xây dựng và ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia liên quan đến sản xuất, tồn trữ, phối trộn, pha chế, vận chuyển, phân phối sản phẩm nhiên liệu sinh học, xăng sinh học E10. Lý do đề xuất: Việc rà soát, xây dựng các văn bản pháp quy liên quan tới Xăng E10 sẽ đảm bảo đầy đủ tính pháp lý và phù hợp với thực tiễn trong quá trình triển khai kinh doanh xăng E10. Doanh nghiệp khi tổ chức kinh doanh Xăng E10 sẽ có cơ sở để tuân thủ các quy định pháp luật khi tổ chức kinh doanh xăng E10 theo Lộ trình của Thông tư.	Việc rà soát, xây dựng và ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật Quốc gia liên quan đến sản xuất, tồn trữ, phối trộn, pha chế, vận chuyển, phân phối sản phẩm nhiên liệu sinh học, xăng sinh học E10 cần có sự phối hợp của nhiều tổ chức liên quan của Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Công Thương, và các cơ quan đơn vị liên quan nên không thể đưa lộ trình cụ thể đối với nội dung này.

		Tập Đoàn Xăng Dầu Việt Nam	Đề xuất bổ sung điểm b, khoản 2, Điều 5: “Đề xuất, phối hợp với đơn vị chức năng liên quan của Bộ Tài chính xây dựng, kiến nghị các cấp có thẩm quyền ban hành các chính sách về giá, thuế, phí, chính sách tài chính khác để thúc đẩy sản xuất, kinh doanh và sử dụng nhiên liệu sinh học, hướng dẫn phương pháp tính giá bán xăng sinh học, các yếu tố hình thành giá bán xăng sinh học bảo đảm nguyên tắc thị trường, có sự quản lý của Nhà nước.” Kiến nghị: đề nghị bổ sung “Đề xuất, phối hợp với đơn vị chức năng liên quan của Bộ Tài chính rà soát, xây dựng, kiến nghị các cấp có thẩm quyền ban hành các chính sách về giá, thuế, chi phí kinh doanh định mức, chính sách tài chính khác đảm bảo phản ánh đầy đủ các khoản chi phí để thúc đẩy sản xuất, kinh doanh và sử dụng nhiên liệu xăng sinh học E10, hướng dẫn phương pháp tính giá bán xăng sinh học E10, các yếu tố hình thành giá bán xăng sinh học E10 bảo đảm nguyên tắc thị trường, có sự quản lý của Nhà nước.” Lý do đề xuất: Hiện nay, Liên Bộ đang ban hành chi phí định mức kinh doanh đối với các mặt hàng Xăng khoáng và Xăng E5 nhưng chưa có chi phí định mức kinh doanh đối với Xăng sinh học E10. Đề xuất cần có quy định để xác định chi phí kinh doanh định mức cho xăng E10 trong năm đầu tiên triển khai kinh doanh, các năm sau chi phí kinh doanh định mức xăng E10 được điều chỉnh theo chỉ số giá tiêu dùng (chỉ số CPI) do Chính phủ công bố.	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý
		Tổng Công ty Dầu Việt Nam - CTCP	Điểm a Khoản 2 Điều 5 “Chủ trì, phối hợp với các đơn vị chức năng liên quan trong Bộ, Sở Công Thương các tỉnh, thành phố và các tổ chức liên quan tổ chức hướng dẫn, kiểm tra, giám sát hoạt động nhập khẩu, pha chế, phối trộn, phân phối, kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng sinh học.”	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý

			Đề xuất điều chỉnh: Chủ trì, phối hợp với các đơn vị chức năng liên quan trong Bộ, Sở Công Thương các tỉnh, thành phố và các tổ chức liên quan tổ chức hướng dẫn, kiểm tra, giám sát hoạt động sản xuất, nhập khẩu, phối trộn (pha chế), phân phối kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng sinh học. Lý do: Bổ sung thêm hoạt động “sản xuất” vì nhiên liệu sinh học có sản xuất.	
		UBND Cần Thơ Tỉnh	Tại khoản 5 Điều 5, đề nghị gom điểm b và điểm d thành: “b) Chủ động xây dựng kế hoạch, phối hợp cùng Bộ Công Thương kiểm tra, giám sát cơ sở sản xuất, hệ thống phân phối sản phẩm nhiên liệu sinh học phục vụ lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống và sử dụng xăng sinh học cho các động cơ cơ giới sử dụng xăng ở địa phương”. Đề nghị Bộ Công Thương quy định cơ quan thuộc Bộ soạn thảo, cung cấp tài liệu tuyên truyền để Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố tổ chức thực hiện theo điểm c khoản 5 Điều 5 của dự thảo Thông tư. Các nội dung còn lại Sở Công Thương thống nhất theo dự thảo.	Tiếp thu ý kiến về việc gom điểm b và d của Khoản 5, Điều 5 để hoàn thiện dự thảo Thông tư. Tiếp thu các ý kiến liên quan đến nội dung tuyên truyền. Bộ Công Thương sẽ tổ chức triển khai đề án truyền thông quốc gia sau khi Thông tư chính thức được ban hành.
		Thanh tra Chính phủ	Đề nghị rà soát, chỉnh sửa một số từ, cụm từ trong dự thảo Thông tư để bảo đảm tính chính xác, rõ nghĩa và thống nhất trong văn bản. Cụ thể như sau: Về tổ chức thực hiện (Điều 5): Đề nghị bổ sung cụm từ “của Bộ Công Thương” sau tên các đơn vị được giao nhiệm vụ tại các khoản 1, 2, 3, 4, để bảo đảm tính chính xác (ví dụ: Cục Đổi mới sáng tạo, Chuyển đổi xanh và Khuyến công của Bộ Công Thương).	Trong phạm vi điều chỉnh của Thông tư là các đơn vị chức năng thuộc Bộ Công Thương nên không cần bổ sung cụm từ “của Bộ Công Thương” sau tên các đơn vị được giao nhiệm vụ tại các khoản 1, 2, 3, 4.

			Đề nghị sửa đổi điểm a, khoản 3, Điều 5 như sau: “ 3. Vụ Dầu khí và Than của Bộ Công Thương: a) Chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị chức năng thuộc Bộ Công Thương, các Bộ ngành, tổ chức liên quan tham mưu, xây dựng chính sách, pháp luật trình cấp có thẩm quyền ban hành để thúc đẩy ngành công nghiệp sản xuất nhiên liệu sinh học trong nước phát triển, từng bước đảm bảo tự chủ về nguồn cung E100”, để phù hợp với chức năng, nhiệm vụ của Vụ Dầu khí và Than.	Nội dung liên quan đến chức năng nhiệm vụ của Vụ Dầu khí và Than đã được sửa đổi theo góp ý của Vụ Dầu khí và Than.
		Vụ Pháp chế	Về cơ chế báo cáo: Đề nghị cân nhắc lại quy định về chế độ báo cáo để tránh trùng lặp, chồng chéo hoặc làm phát sinh chi phí tuân thủ không cần thiết đối với các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp; nghiên cứu tích hợp với chế độ báo cáo tình hình kinh doanh xăng dầu theo pháp luật hiện hành (hiện nay Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước đang chủ trì xây dựng Thông tư hướng dẫn Nghị định thay thế các nghị định về kinh doanh xăng dầu, trong đó có nội dung quy định về chế độ báo cáo trong kinh doanh xăng dầu). Trường hợp vẫn quy định chế độ báo cáo tại Thông tư này, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo thể hiện đầy đủ các nội dung sau đây theo quy định tại Điều 7 Nghị định số 09/2019/NĐ-CP ngày 24/01/2019 của Chính phủ quy định về chế độ báo cáo của cơ quan hành chính nhà nước: tên báo cáo, phương thức gửi, nhận báo cáo, tần suất thực hiện báo cáo, thời gian chốt số liệu báo cáo,... và phối hợp chặt chẽ với Cục Quản lý và Phát triển thị trường nước nghiên cứu để không quy định trùng lặp với nội dung về chế độ báo cáo tại dự thảo Thông tư hướng dẫn Nghị định thay thế các nghị định về kinh doanh xăng dầu.	Chế độ báo cáo đã được tham chiếu Quy định tại nghị định số 09/2019/NĐ-CP ngày 24/01/2019 tuy nhiên trong dự thảo quy định cụ thể một số nội dung trong báo cáo vì liên quan trực tiếp đến các hoạt động thực tiễn, chuyên ngành riêng của nội dung Thông tư.

		Công ty TNHH Lọc hóa dầu Nghị Sơn	Kiến nghị bổ sung thời hạn hoàn thành việc rà soát, hoàn thiện việc xây dựng và trình ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia liên quan đến sản xuất, tồn trữ, phối trộn, pha chế, vận chuyển, phân phối sản phẩm nhiên liệu sinh học, xăng sinh học E10 trước ngày 1/1/2026, thời điểm thông tư này có hiệu lực. Thực tiễn cho thấy xăng etanol dễ tách pha do dễ hút ẩm. Do đó, NSRP kiến nghị ban hành các hướng dẫn hoặc quy trình về đảm bảo chất lượng xăng E10 tại các hệ thống phân phối; tần suất kiểm tra loại bỏ hàm lượng nước tự do tại các kho/ cửa hàng; vật liệu và thiết kế hệ thống tồn trữ, pha chế để giảm độ nhiễm ẩm tránh nguy cơ ngậm nước và tách pha trong quá trình tồn trữ, vận chuyển. Kiến nghị bổ sung quy định về thời hạn tồn chứa của xăng E10 để tránh phân lớp, ngậm nước tự do, quy định về việc tần suất chứng nhận lại chất lượng lô sản phẩm E10 nếu không có hoạt động pha chế. Kiến nghị tăng cường công tác kiểm tra nhà nước về chất lượng hàng hoá nhập khẩu đối với ethanol nhiên liệu.	Việc quy định thời gian hoàn thiện việc xây dựng và trình ban hành các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia liên quan đến sản xuất, tồn trữ, phối trộn, pha chế, vận chuyển, phân phối không phù hợp để đưa vào quy định vì các QCVN thay đổi cùng với sự thay đổi về công nghệ, kỹ thuật, yêu cầu chất lượng sản phẩm và cần được hoàn thiện song song với quá trình triển khai lộ trình. Tuy nhiên, các QCVN sẽ được nghiên cứu, xây dựng và ban hành trước khi có sự thay đổi đã nêu trên để đáp ứng việc triển khai liên tục. Bộ Công Thương sẽ triển khai hướng dẫn hoặc quy trình về đảm bảo chất lượng xăng E10 tại các hệ thống phân phối, thời hạn tồn chứa của xăng E10 sau khi Thông tư được ban hành chính thức. Việc tăng cường công tác kiểm tra nhà nước về chất
--	--	---	--	---

				lượng hàng hoá nhập khẩu đối với ethanol nhiên liệu đã được quy định trong dự thảo Thông tư.
		Bộ Tài chính	Theo quy định tại điểm đ khoản 6 Điều 2 Nghị định số 40/2025/NĐ-CP ngày 06/2/2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Công Thương thì Bộ Công Thương có nhiệm vụ quyền hạn: “<i>thực hiện công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động sản xuất kinh doanh và phân phối dầu khí (bao gồm: xăng dầu, khí tự nhiên, khí hóa lỏng và các sản phẩm dầu khí khác) theo quy định của pháp luật;</i>”; đồng thời, theo quy định tại Nghị định số 83/2014/NĐ-CP, Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 80/2023/NĐ-CP, Bộ Công Thương là cơ quan chủ trì điều hành giá đối với xăng dầu. Do đó, để đảm bảo thực hiện đúng chức năng nhiệm vụ được giao, Bộ Tài chính đề nghị cơ quan soạn thảo sửa đổi nội dung hướng dẫn tại điểm b khoản 2 Điều 5 dự thảo Thông tư như sau: <i>“2. Đề xuất, phối hợp với đơn vị chức năng liên quan của Bộ Tài chính xây dựng, kiến nghị các cấp có thẩm quyền ban hành chính sách về thuế, phí.</i> <i>Chủ trì, xây dựng, kiến nghị với các cấp có thẩm quyền ban hành chính sách về giá; chính sách tài chính khác để thúc đẩy sản xuất kinh doanh và sử dụng nhiên liệu sinh học, hướng dẫn phương pháp tính giá bán xăng sinh học, các yếu tố hình thành giá bán xăng sinh học đảm bảo nguyên tắc thị trường, có sự quản lý của Nhà nước”</i> Trường hợp cần thiết, khi có ý kiến của Bộ Công Thương, Bộ Tài chính sẽ tham gia, phối hợp theo thẩm quyền.	Tiếp thu ý kiến và hoàn thiện dự thảo Thông tư

2.8	Điều 6	UBND Tỉnh Điện Biên	Tại khoản 2 Điều 6, có nội dung “2) Trường hợp các văn bản quy phạm pháp luật được dẫn chiếu tại Thông tư này được sửa đổi, bổ sung, thay thế thì áp dụng theo các văn bản sửa đổi bổ sung, thay thế đó”. Đề nghị chỉnh sửa như sau: “2) Trường hợp các văn bản quy phạm pháp luật được viện dẫn tại Thông tư này được sửa đổi, bổ sung, thay thế thì áp dụng theo các văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.”, để đảm bảo tính khoa học. Đề nghị rà soát, chỉnh sửa cụm từ "các tỉnh, thành phố" thành "các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương" trong toàn bộ dự thảo đề bảo đảm thống nhất với quy định về đơn vị hành chính được quy định tại khoản 1 Điều 1 Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 72/2025/QH15.	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo theo góp ý
III		Một số ý kiến góp ý khác		
3.1	Về ngôn ngữ, thể thức, và cơ cấu của dự thảo	Vụ Pháp Chế	Ngôn ngữ, thể thức, kỹ thuật trình bày và trình tự, thủ tục soạn thảo văn bản. Đề nghị rà soát thực hiện theo đúng ngôn ngữ, thể thức, kỹ thuật trình bày, các biểu mẫu và trình tự, thủ tục quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025 (sửa đổi), Nghị định số 78/2025/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 187/2025/NĐ-CP), Thông tư số 47/2025/TT-BCT. Đối với các nội dung đã được quy định ở văn bản quy phạm pháp luật khác thì đề nghị chỉ viện dẫn tới văn bản đó mà không quy định lại để tránh trùng lặp.	Tiếp thu và sẽ nghiên cứu hoàn thiện nội dung dự thảo thông tư theo góp ý

		Bộ Văn Hoá, Thể Thao, Và Du Lịch	- Về tên dự thảo, cần cần nhắc nêu rõ phạm vi và lĩnh vực điều chỉnh của Thông tư để đảm bảo tính rõ ràng về mặt nội dung	Tên của dự thảo thông tư được xây dựng theo đúng quy định tại Nghị định số 146/2025/NĐ-CP, ngoài ra Điều 1. Phạm vi điều chỉnh cũng ghi rõ đối tượng liên quan để đảm bảo tính khả thi của thông tư.
		UBND Tỉnh Khánh Hoà	Về bố cục, thể thức: Thống nhất với bố cục, thể thức của Dự thảo Thông tư quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống tại Việt Nam.	
		Bộ Văn Hoá, Thể Thao, Và Du Lịch	Phụ lục: Cần đưa ra những tiêu chí đánh giá cụ thể đối với các mẫu báo cáo để nội dung đạt chất lượng, tránh tình trạng thực hiện mang tính hình thức.	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý
3.2	Về một số góp ý khác	Vụ Phát triển thị trường Nước Ngoài	Đề nghị điều chỉnh thông tư theo hướng tạo ra thêm sự lựa chọn cho người tiêu dùng, thay vì loại bỏ hoàn toàn xăng khoáng trong ngắn hạn.	1. Lộ trình phối trộn này nhằm giảm thiểu tác động môi trường theo COP26 2. Theo ý kiến của các tập đoàn doanh nghiệp, hiện nay không đủ cơ sở hạ tầng để cùng một lúc kinh doanh nhiều loại mặt hàng khác nhau.
			Các quy định đưa ra phải đảm bảo cạnh tranh và minh bạch, tránh đưa ra các quy định gây độc quyền hoặc hạn chế lựa chọn của người tiêu dùng	Tất cả các quy định trong dự thảo thông tư đều đảm bảo sự minh bạch trong quá trình tổ chức triển khai thực hiện, không tạo ra sự

				cạnh tranh không minh bạch và không độc quyền
		Vụ Phát triển thị trường Nước Ngoài	Đề nghị tiến hành nghiên cứu, đánh giá tác động của Nhiên liệu sinh học đối với hiệu quả vận hành và độ bền động cơ.	Việc sử dụng xăng sinh học E10 đã được các quốc gia trên thế giới và trong khu vực sử dụng từ những năm 1970 và đã chứng minh không có ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành và độ bền động cơ. Đồng thời nội dung này cũng được các doanh nghiệp sản xuất oto xe máy tại Việt Nam và các đơn vị khoa học và công nghệ nhận định an toàn.
		Vụ Dầu Khí và Than	Ngoài ra đề nghị đơn vị chủ trì tổ chức làm việc, tham vấn và lấy ý kiến của Bộ Khoa học và Công nghệ đảm bảo tính khoa học và thực tiễn của các tiêu chuẩn, góp phần tạo hành lang pháp lý vững chắc cho việc phát triển và ứng dụng nhiên liệu sinh học.	Tiếp thu ý kiến và kiến nghị Bộ Khoa học và Công nghệ rà soát xây dựng tiêu chuẩn quy chuẩn liên quan đến nhiên liệu sinh học, xăng sinh học
		Vụ Pháp Chế	- Dự thảo báo cáo tổng kết thi hành đưa ra nội dung một số quốc gia trên thế giới tiên phong sử dụng xăng sinh học, tuy nhiên chưa có nội dung về kết quả thực hiện cụ thể của các quốc gia đó đối với nội dung trên, đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo bổ sung thêm về nội dung này. Đồng thời, đề nghị bổ sung các trường hợp các nước trên thế giới sử dụng 100% xăng pha chế (như trong dự thảo) để làm cơ sở tham khảo, đảm bảo tính thuyết phục và giảm rủi ro về tính khả thi.	Tiếp thu ý kiến và hoàn thiện thuyết minh dự thảo thông tư

			- Đề nghị đơn vị chủ trì soạn thảo đánh giá toàn diện các khía cạnh, bổ sung thêm cơ sở để xác định tính khả thi của lộ trình như quy định trong dự thảo Thông tư, tính đồng bộ với hệ thống pháp luật hiện hành khi công tác triển khai Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg còn gặp nhiều hạn chế. Trong đó, có tính đến vấn đề nguồn cung (khả năng sản xuất, nhập khẩu mặt hàng etanol, vấn đề an ninh năng lượng, an ninh lương thực trong ngắn hạn và dài hạn); các tác động đến người tiêu dùng (tính an toàn, giá cả, khả năng thích nghi của các phương tiện hiện nay để không làm ảnh hưởng đến quyền lợi chính đáng của người tiêu dùng); hệ thống các TCVN, QCVN có liên quan; môi trường; phòng chống cháy nổ; các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp, người dân; hệ thống cơ sở pha chế;... Đồng thời, cần nghiên cứu quy định cơ chế xử lý (ứng phó) trong trường hợp vì lý do khách quan, bất khả kháng mà không thể dự báo được làm ảnh hưởng đến việc thực hiện lộ trình (như thiên tai, dịch họa, bối cảnh kinh tế - chính trị trong nước và quốc tế có biến động ảnh hưởng đến nguồn cung và giá cả nguyên liệu, nhiên liệu phục vụ cho sản xuất, phối trộn...). - Hiện nay, Cục ĐCK đang xây dựng dự thảo Thông tư quy định về tỷ lệ hao hụt xăng dầu trong hoạt động kinh doanh xăng dầu. Do vậy, đề nghị nghiên cứu thêm đối với trường hợp xăng pha chế như trong dự thảo thì có ảnh hưởng đến mức độ hao hụt xăng dầu hay không để đảm bảo tính đồng bộ của hệ thống pháp luật.	
		Bộ Văn Hoá, Thể Thao, Và Du Lịch	Về đánh giá tác động và Tờ trình: Việc sử dụng nhiên liệu sạch trong đó có xăng sinh học góp phần giảm phát thải khí nhà kính, bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu, đây là xu thế tất yếu không chỉ ở Việt Nam mà trên toàn thế giới. Tuy nhiên, đối với điều kiện thực tế tại Việt Nam hiện nay có hàng chục triệu phương tiện sử dụng động cơ xăng, để người dân yên tâm	Hiện nay một số tập đoàn đã tiến hành bán thử nghiệm sản phẩm E10 trên thị trường. Và được người

		và chủ động chuyển sang dùng xăng sinh học, cơ quan chủ trì soạn thảo cần làm rõ một số vấn đề trong xây dựng dự thảo Tờ trình: - Thứ nhất: Đánh giá việc sử dụng xăng sinh học tại Việt Nam trong thời gian qua, nêu dẫn chứng bằng các số liệu tiêu thụ qua các năm để chứng minh sự ủng hộ của người dân trong việc sử dụng xăng sinh học. - Thứ hai: Đánh giá ảnh hưởng của xăng sinh học đến các phương tiện sử dụng chúng, nhất là những phương tiện cũ, có thời gian sử dụng 10 năm trở nên, động cơ chưa được thiết kế phù hợp với xăng sinh học. - Thứ ba: Với lộ trình dự kiến như trong dự thảo Thông tư (từ ngày 01/01/2026 toàn bộ xăng được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc), cần đánh giá hệ thống cơ sở pha trộn, phân phối, phục vụ trên cả nước có bảo đảm tiến độ theo lộ trình này hay không? - Một số ý kiến khác: + Cần bổ sung quy định về công khai thông tin về kết quả triển khai, danh sách cơ sở sản xuất đạt chuẩn, tỷ lệ phối trộn... để các cá nhân, tổ chức và doanh nghiệp dễ theo dõi. + Trong quá trình chuyển đổi nên nghiên cứu áp dụng tỷ lệ phần trăm xăng sinh học tiêu thụ trên thị trường nhằm chuẩn bị cho việc chuyển đổi hoàn toàn (ví dụ: Từ 01/01/2026 có ít nhất 50% xăng sinh học được bán tại các điểm phân phối...). Đồng thời, để khuyến khích người dân sử dụng xăng sinh học cần có cơ chế hỗ trợ về giá, chuyển đổi phương tiện phù hợp với xăng sinh học.	tiêu dùng trong nước đón nhận đồng thời thực tiễn triển khai sản xuất sử dụng xăng E10 trên các quốc gia thế giới và khu vực đã chứng minh hiệu quả triển khai và sử dụng xăng e10. Bên cạnh đó, việc chuyển đổi nhằm đáp ứng COP26, 27 và nhu cầu phát triển xã hội và nhu cầu doanh nghiệp Việc sử dụng xăng sinh học E10 đã được các quốc gia trên thế giới và trong khu vực sử dụng từ những năm 1970 và đã chứng minh không có ảnh hưởng đến hiệu quả vận hành và độ bền động cơ. Đồng thời nội dung này cũng được các doanh nghiệp sản xuất oto xe máy tại Việt Nam và các đơn vị khoa học và công nghệ nhận định an toàn. Nội dung này đã được báo cáo chi tiết trong thuyết minh xây dựng dự thảo thông tư
--	--	--	---

			+ Cần bổ sung quy định chuyển tiếp cho các kho xăng dầu, doanh nghiệp chưa kịp đáp ứng lộ trình để tránh gián đoạn cung ứng.	Tiếp thu ý kiến và sẽ tổ chức triển khai trong quá trình tổ chức thực hiện thông tư đã được phê duyệt Tiếp thu ý kiến và Bộ Công Thương sẽ phối hợp với Bộ Tài Chính để tổ chức triển khai. Trong dự thảo thông tư đã có nội dung chuyển tiếp để các đơn vị chuẩn bị thực hiện lộ trình theo quy định.
		Bộ Văn Hoá, Thể Thao, Và Du Lịch	Về tính đầy đủ của hồ sơ: Do hồ sơ lấy ý kiến không gửi kèm các thành phần hồ sơ theo quy định tại Nghị định 187/2025/NĐ-CP ngày 01/7/2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ 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 và Nghị định số 79/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ về kiểm tra, rà soát, hệ thống hóa và xử lý văn bản quy phạm pháp luật, bao gồm: dự thảo tờ trình; 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; do đó không có căn cứ để góp ý đối những với nội dung liên quan tại các thành phần hồ sơ nêu trên của dự thảo Thông tư này.	Hồ sơ, các tài liệu kèm theo đã được đăng tải lấy ý kiến rộng rãi trên trang thông tin điện tử của Bộ Công Thương, Tạp chí Công Thương, Báo Công Thương theo quy định tại Nghị định số 187/2025/NĐ-CP của Chính phủ: Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ 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 và Nghị định số 79/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ về kiểm tra, rà soát, hệ thống hóa và xử lý văn bản quy phạm pháp luật, đảm bảo đáp ứng đúng quy định hiện hành.
		Bộ Khoa Học và Công Nghệ	Thực hiện nhiệm vụ được Thủ tướng Chính phủ giao tại Điểm b Khoản 2 Điều 5 Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/9/2011 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô, xe mô tô hai bánh sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới, Bộ Khoa học và Công nghệ đã tổ chức xây dựng và ban hành QCVN 01:2022/BKHCN về xăng, nhiên liệu điêzen, nhiên liệu sinh học, trong đó có quy định chất lượng xăng sinh học (E5, E10), điêzen sinh học (B5) được xây dựng trên cơ sở tham khảo tiêu chuẩn nhiên liệu Châu Âu và một số quốc gia trên thế giới đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất, kinh doanh và nhu cầu sử dụng của người tiêu dùng. Đề nghị Bộ Công Thương rà soát, đảm bảo nội dung của dự thảo Thông tư thống nhất với các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành và QCVN 01:2022/BKHCN. - Đề nghị Bộ Công Thương tiến hành tham vấn các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp liên quan, đặc biệt trong lĩnh vực sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện giao thông, doanh nghiệp sản xuất, chế biến, kinh doanh xăng dầu bảo đảm tính khách quan, khả thi đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp, bảo vệ môi trường và lợi ích của người tiêu dùng.	Tiếp thu ý kiến và sẽ hoàn thiện dự thảo Thông tư theo góp ý

		Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam - CTCP	Toàn bộ các tàu biển của VIMC đều trang bị động cơ diesel. Nội dung Thông tư không bắt buộc áp dụng nhiên liệu sinh học cho động cơ diesel, tuy nhiên nhiên liệu sử dụng trên các động cơ tàu biển phải đáp ứng tiêu chuẩn do các nhà sản xuất động cơ đưa ra và tuân thủ quy định IMO. Đề nghị Bộ Công Thương xem xét đầu tư nguồn lực nghiên cứu về nhiên liệu xanh sử dụng cho tàu biển.	Tiếp thu ý kiến và sẽ nghiên cứu tổ chức triển khai thực hiện trong thời gian tới
		Tập Đoàn Xăng Dầu Việt Nam	Kiến nghị về bổ sung quy định đối với các phương tiện không phù hợp để sử dụng Xăng E10: Hiện nay, bên cạnh phần lớn các phương tiện cơ giới được các nhà sản xuất, các Hiệp hội xe máy, Hiệp hội ô tô công bố phù hợp với xăng E10, vẫn còn một phần nhỏ các phương tiện cơ giới không phù hợp sử dụng xăng E10. Chính vì vậy, Petrolimex đề nghị tại Thông tư cần có các nội dung quy định về cơ chế, lộ trình chuyển đổi, phương án sử dụng nhiên liệu... đối với các phương tiện cơ giới nói trên.	Hiện nay một số tập đoàn đã tiến hành bán thử nghiệm sản phẩm E10 trên thị trường. Và được người tiêu dùng trong nước đón nhận đồng thời thực tiễn triển khai sản xuất sử dụng xăng e10 trên các quốc gia thế giới và khu vực đã chứng minh hiệu quả triển khai và sử dụng xăng e10. Trong trường hợp còn một phần nhỏ các phương tiện không phù hợp sử dụng xăng E10 đề nghị Tập Đoàn Xăng Dầu cung cấp thông tin cụ thể để Bộ Công Thương có cơ sở nghiên cứu, tổ chức triển khai. Bên cạnh đó, theo báo cáo của Tập đoàn: Tập đoàn đã triển khai kinh doanh Xăng

				E10 RON95-III thay thế mặt hàng Xăng E5 RON92-II tại 36 Cửa hàng xăng dầu trực thuộc Công ty Xăng dầu khu vực II (CTXD KVII), trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh (địa bàn trước sát nhập tỉnh) từ ngày 01/08/2025. Sản lượng xuất bán xăng E10 RON95-III trong 10 ngày đầu tháng 8 đạt bình quân khoảng 40 m³/ngày bằng 63% sản lượng xuất bán xăng E5 RON92-II bình quân ngày trong tháng 7/2025 tại 36 cửa hàng trên, trong khi tổng sản lượng các mặt hàng xăng vẫn tăng trưởng 1,3%. - Theo báo cáo của CTXD KV II, đơn vị đã tăng cường công tác truyền thông, tiếp thị trong quá trình bán hàng; đến nay CTXD KVII chưa nhận được bất kỳ ý kiến phản hồi nào của khách hàng liên quan đến chất lượng xăng E10 hoặc ảnh hưởng đến
--	--	--	--	--

				quá trình hoạt động của phương tiện..., tuy nhiên đối tượng sử dụng xăng E10 chủ yếu vẫn là xe công nghệ và taxi nên sản lượng xuất bán xăng E10 vẫn còn khá khiêm tốn.
		Tập đoàn công nghiệp - năng lượng quốc gia Việt Nam	Lộ trình áp dụng bắt buộc xăng E10 kể từ 01/01/2026 là thách thức lớn đối với các doanh nghiệp. PVN và các đơn vị thành viên của PVN đang nỗ lực chuẩn bị cơ sở hạ tầng, nguồn cung E100 và hệ thống phân phối để có thể kịp thời đáp ứng lộ trình theo yêu cầu. PVN kính đề nghị Bộ Công thương chủ trì, phối hợp với các Bộ ngành liên quan xem xét xây dựng chính sách hỗ trợ cụ thể về cơ chế tài chính, thuế, giá, các chính sách hỗ trợ về vay vốn..., đặc biệt các cơ chế nhằm tháo gỡ khó khăn, khôi phục lại các nhà máy nhiên liệu sinh học trong nước để đảm bảo tự chủ nguồn cung E100, phát triển nguồn nguyên liệu bền vững.	
		Hội đồng tư vấn chính sách của Chính phủ	Một số chủng loại phương tiện không dùng được E10, đa số không dùng được E15 dẫn đến phải thải bỏ. Thiệt hại về tài sản là rất lớn. - Theo Bộ Công Thương, các hãng xe máy Honda, Yamaha, Piaggio và SYM đã xác nhận toàn bộ các đời xe đều tương thích với xăng E10. Riêng Suzuki cho biết đa số sản phẩm của hãng này tương thích với E10 nhưng <i>một số mẫu cũ cần được xác thực thêm</i> (Như Viva 110 (sản xuất trước năm 2000), Smash (2003), Smash Revo (2006), Shogun (2004), Amity (2006), AN125 (1995), GN125 (1996), Hayate (2007), EN150 (2012), GZ150 (2012), UA125 (2012) và GD110 (2016)). Không có thông tin của các hãng khác như Kawasaki, Ducati, BMW hay Harley Davidson. Lượng xe lưu hành của các hãng	Lộ trình thay thế xăng E10 cho xăng khoáng thông thường đang là dự kiến của Bộ Công Thương (Bộ), Bộ vẫn đang trong quá trình làm việc với các Hiệp hội xe máy (VAMM), Hiệp hội ô tô (VAMA), Cục đăng kiểm và các đơn vị có liên quan để đánh giá khả năng sử dụng xăng E10 của tất cả các loại xe máy, ô tô. Về quan điểm của Bộ, chỉ đưa

		này không nhiều nhưng giá trị rất lớn, gấp nhiều lần xe máy thông thường. Riêng với E15, <i>xe máy nói chung không được khuyến dùng xăng pha ethanol trên 10%</i> vì động cơ chế hòa khí nhỏ hơn của xe có thể chạy yếu nếu có các bộ phận cao su dễ bị nở ra do ethanol. - Với ô tô, đa số dùng được E10 nhưng <i>cũng có các mẫu xe được quốc tế khuyến cáo không sử dụng E10</i> (Như Mazda 323, 626, Demio, MX-5 (sản xuất trước năm 2005); Daewoo: Lanos, Matiz, Nubira; Ford: Focus (2002 - 2004), Mondeo, Transit; Lexus: IS250, GS300 (2007); Audi, Volkswagen, Fiat, Subaru, Peugeot, Opel .. (2005)). Xe sports hiệu suất cao (như Porsche, Ferrari) nói chung được khuyến cáo không sử dụng E10. Đặc biệt, kiểm tra sơ bộ cho thấy nhiều xe ô tô (kể cả xe mới sản xuất năm 2022 – 2023) đều không dùng được E15. - Qua thông tin trên, có thể thấy một số loại xe không dùng được E10 và đa số xe không dùng được E15. Như vậy, một số xe sẽ phải thải bỏ từ 1/1/2026 và đa số xe <i>có thể</i> sẽ phải thải bỏ từ 2030 dù mới qua 7-8 năm sử dụng. - Bộ Công Thương đã có <i>số liệu về xe không tương thích</i> với E10 và E15 để đánh giá tác động của biện pháp chưa (có thể tính được vì cơ quan đăng ký phương tiện có cơ sở dữ liệu về chủng loại và đời xe)? Nếu đã có số liệu, Bộ có dự kiến <i>phương án hỗ trợ người dân chuyển đổi hay không?</i> Đây là vấn đề lớn bởi nếu lượng xe phải thải bỏ nhiều và người dân không được hỗ trợ, có thể sẽ có phản ứng tiêu cực trên MXH ngay trước Đại hội Đảng 2026 và 2031.	ra chính sách khi có đầy đủ các thông tin, sẽ nghiên cứu để đưa ra các giải pháp phù hợp nhằm mục đích vừa bảo vệ môi trường, đồng thời, hạn chế tối đa việc làm tăng chi phí của nhà nước và xã hội khi triển khai xăng E10. Đối với xăng E15, trong dự thảo của Bộ đã nêu rõ (triển khai từ 01/01/2031 căn cứ theo thực trạng phát triển các phương tiện cơ giới, điều kiện phát triển kinh tế - xã hội, điều kiện sản xuất, nhập khẩu nhiên liệu sinh học, xăng sinh học và đảm bảo an ninh năng lượng), có nghĩa là lộ trình đó chỉ thực hiện khi có đủ các yếu tố đáp ứng về kỹ thuật và điều kiện khác có liên quan. Với xe máy và ô tô, sẽ có giải pháp phù hợp cho các xe cũ không chạy được xăng E10 (nếu có), hiện Bộ đang tiếp tục thu thập thông tin, rà soát, đánh giá
--	--	---	---

				để có số liệu chính xác về khả năng tương thích của các loại ô tô, xe máy đang lưu hành tại Việt Nam, trên cơ sở thông tin chính xác thu thập được, sẽ đề ra phương án phù hợp, Bộ Công Thương không tính tới phương án phải loại bỏ các loại xe (còn niên hạn sử dụng) do không tương thích với xăng E10, hay hỗ trợ để người dân chuyển đổi sang phương tiện có thể đáp ứng xăng E10. Với xăng E15 thì như đã trình bày ở trên, chỉ triển khai khi mọi điều kiện về kỹ thuật và liên quan cho phép, không triển khai để gây ảnh hưởng về quyền tài sản của nhân dân và phát sinh chi phí cho nhà nước.
		Hội đồng tư vấn chính sách của Chính phủ	Lệ thuộc vào cây sản hoặc vào nhập khẩu - Theo tính toán của Bộ Công Thương, nhu cầu ethanol cho giai đoạn 1 (E10) sẽ khoảng hơn 1 triệu m³. Nhu cầu cho giai đoạn 2 (E15) còn lớn hơn. Cũng theo Bộ Công Thương, hiện cả nước có 5 nhà máy ethanol với tổng công suất thiết kế khoảng 32.000 m³/tháng nhưng thực tế mới chỉ vận hành ổn định 2 nhà máy, đạt khoảng 50% công suất. <i>Nguồn cung nội địa có thể đáp ứng</i>	Các nhà máy sản xuất ethanol đã xây dựng tại Việt Nam đều có thể sử dụng nguyên liệu đầu vào là ngô và sắn (có nhà máy công nghệ đã đáp ứng từ khi xây dựng, có nhà máy có thể bổ

		<i>khoảng 32% nhu cầu ethanol vào năm 2025 và nếu khôi phục sản xuất, con số này có thể tăng lên 45% trong hai năm tiếp theo. Phần còn thiếu sẽ được nhập khẩu từ các thị trường có năng lực ổn định như Mỹ và Brazil.</i> - Bộ Công Thương cho biết có thể sản xuất ethanol từ sắn, mía hoặc ngô. Về ngô, sản lượng của Việt Nam là khá nhỏ bé so với nhu cầu sản xuất thức ăn gia súc, hàng năm vẫn phải nhập khẩu số lượng lớn. Về mía, sản lượng mới đủ đáp ứng khoảng 50% nhu cầu đường, dẫn đến tình trạng buôn lậu đường nhiều năm không kiểm soát được. Vì vậy, sản xuất ethanol từ ngô và mía là không khả thi. Tất cả sẽ phụ thuộc vào cây sắn. - Về sắn, sản lượng trên lý thuyết là đủ cho sản xuất ethanol nhưng sắn (bột sắn) được dùng cho rất nhiều mục đích khác nhau, trong đó có xuất khẩu. Các nhà máy ethanol sẽ phải cạnh tranh mua sắn và khi đó, liệu giá sắn có lên đến mức không phù hợp để sản xuất ethanol? Lịch sử giá sắn đã từng chứng kiến những biến động rất mạnh: từ 500 đồng/kg năm 1995 giảm xuống còn một nửa vào năm 1996 rồi tăng vọt trong giai đoạn 2007-2013 do nhu cầu từ Trung Quốc, dẫn đến mở rộng diện tích và phá rừng. Đỉnh điểm là 2020-2021, giá sắn tươi lên tới 3.100-3.400 đồng/kg, đẩy chi phí sản xuất ethanol lên cao. - Khi giá sắn tăng cao dẫn đến giá thành ethanol không phù hợp, ta có thể lập tức bổ sung nguồn cung thiếu hụt bằng nhập khẩu. Tuy nhiên, vấn đề là các nhà máy trong nước phải ngừng sản xuất và gánh chịu thiệt hại. Trong bối cảnh ta chỉ có 5 nhà máy và dự kiến sẽ không có đầu tư mới (sẽ giải thích dưới đây), Bộ Công Thương có phương án nào bảo vệ họ trước sự phụ thuộc cao độ vào sắn không?	sung thêm thiết bị để đáp ứng khi cần thiết với chi phí không cao). Sản lượng sắn tươi của Việt Nam trong nhiều năm gần đây luôn ổn định ở mức khoảng 10 triệu tấn/năm, gấp gần 5 lần nhu cầu nguyên liệu cho cả 06 nhà máy ethanol hoạt động 100% công suất. Tuy nhiên, do hiệu quả hoạt động nên một số nhà máy có kế hoạch nhập khẩu ngô làm nguyên liệu sản xuất ethanol song song cùng nguyên liệu sắn, do đó, không có tình trạng lệ thuộc vào nguyên liệu sắn. Khi có nhu cầu về ethanol, các nhà máy hiện chưa hoạt động sẽ phục hồi sản xuất để tránh lãng phí tài sản đã đầu tư và hướng tới đạt mục tiêu đã đặt ra khi đầu tư nhà máy. Nếu hoạt động sản xuất ethanol có thị trường đầu ra và có hiệu quả kinh tế, các nhà máy mới sẽ ra đời và Việt Nam sẽ dần tự chủ được nhiên liệu sinh học E100.
--	--	---	---

				Bộ Công Thương sẽ phối hợp cùng Bộ Nông nghiệp và Tài nguyên, Môi trường giám sát, điều tiết cung cầu nguyên liệu cho sản xuất ethanol, đảm bảo nguyên tắc thị trường.
		Hội đồng tư vấn chính sách của Chính phủ	Có thực sự cần chương trình E10, E15? - Hà Nội đã có lộ trình loại bỏ xe máy xăng và hạn chế ô tô xăng để chuyển sang xe điện. TPHCM cũng đã có đề án và nhiều khả năng các thành phố khác cũng sớm có đề án. Trong bối cảnh đó, liệu lộ trình áp dụng E10, E15 có còn cần thiết? - Với lộ trình đã rõ về loại bỏ xe xăng, dự kiến sẽ không có nhà đầu tư mới vào sản xuất ethanol và nhiều khả năng các nhà máy hiện tại cũng chỉ sản xuất cầm chừng. Lộ trình áp dụng E10, E15, vì vậy, sẽ chỉ làm tăng sự phụ thuộc vào hàng nhập khẩu. Xét theo hướng này, lộ trình áp dụng E10, E15 liệu có thực sự cần thiết? - Cam kết của ta là “trung hòa carbon”, là Net Zero, không phải Zero. Tức là, vẫn có thể phát thải, miễn là trung hòa được. Chuyển sang xe điện đã là giải pháp rất mạnh, áp thêm E10 và E15 liệu có cần thiết? - Khí thải ra từ phương tiện sử dụng E10, E15 có tốt hơn phương tiện dùng xăng khoáng đáp ứng tiêu chuẩn khí thải Euro 5, Euro 6? Nghiên cứu cho thấy hàm lượng CO tốt hơn nhưng hàm lượng NOx lại tệ hơn. Nếu mục tiêu là giảm khí thải độc hại, phải chăng là nên khuyến khích phương tiện đáp ứng tiêu chuẩn khí thải Euro 5, Euro 6, thậm chí đi thẳng lên xe điện, xe hybrid hơn là <i>tốn kém chi phí</i> (sẽ trình bày dưới đây) để áp dụng E10, E15?	Xăng sinh học E10, E15 đã được chứng minh là làm giảm phát thải các loại khí gây hiệu ứng nhà kính, đây là một giải pháp trong tổng thể nhiều giải pháp mà Chính phủ đã đặt ra để thực hiện xây dựng nền kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn, giảm phát thải khí cacbon tiến tới trung hòa vào năm 2050 như cam kết. Mặc dù đã có nhiều giải pháp, trong đó, có giải pháp thay thế xe xăng bằng xe điện, tuy nhiên, đó là một lộ trình và từ kinh nghiệm của các nước có điều kiện kinh tế tốt hơn Việt Nam, việc chuyển đổi cũng cần thời gian dài, do đó, xe xăng có lẽ vẫn là phương tiện được sử dụng ở Việt Nam trong

				nhiều năm tới, đặc biệt là những vùng ngoại thành, vùng ven đô, vùng sâu, vùng xa điều kiện sống và hạ tầng trạm sạc chưa phát triển như các thành phố hay tỉnh phát triển. Tuy nhiên, Bộ Công Thương sẽ bỏ nội dung liên quan đến xăng E15 và sẽ đề mở quy định này theo thực tiễn thực hiện đến năm 2030 rồi chỉnh sửa cho phù hợp.
		Hội đồng tư vấn chính sách của Chính phủ	Hệ thống phối trộn, phân phối có thực sự sẵn sàng? - Các doanh nghiệp đầu mối như Petrolimex, PV Oil, Saigon Petro tuyên bố đã sẵn sàng về hạ tầng phối trộn và phân phối nhưng các đầu mối khác thì như thế nào? Theo Bộ Công Thương thì “muốn xăng E10 thành công, cần <i>tập trung nâng cấp toàn diện</i> hệ thống kho bãi, bồn bể, các trạm phối trộn” và “việc đầu tư đồng bộ vào hạ tầng, từ khâu lưu trữ đến vận hành pha trộn, sẽ quyết định khả năng đáp ứng nhu cầu toàn quốc. Đây là nhiệm vụ cần sự phối hợp giữa doanh nghiệp đầu mối và các địa phương”. Với những tuyên bố này của Bộ Công Thương, phải chăng là hệ thống chưa sẵn sàng 100%? - Theo một số chuyên gia, ethanol dễ hấp thụ nước từ không khí nên với khí hậu ẩm như ở Việt Nam, các trạm xăng cần đầu tư hệ thống kín để tránh tình trạng này. Ý kiến này có đúng không?	Theo báo cáo của các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu có thị phần lớn và Hiệp hội xăng dầu Việt Nam (đại diện cho hầu hết các doanh nghiệp đầu mối kinh doanh xăng dầu), hệ thống phối trộn, phân phối xăng E10 hoàn toàn đáp ứng lộ trình chuyển đổi khi các doanh nghiệp có tối thiểu 03 tháng chuẩn bị, các doanh nghiệp không có hệ thống phối trộn có thể lấy xăng E10 từ các doanh nghiệp có hệ thống phối

			Nếu đúng thì Bộ Công Thương đã tính được chi phí nâng cấp cho hơn 17.000 cửa hàng xăng dầu trên toàn quốc chưa?	trộn để phân phối tới người tiêu dùng, tương tự như trường hợp kinh doanh xăng E5RON92 và xăng khoáng hiện nay.
		Hội đồng tư vấn chính sách của Chính phủ	Các vấn đề pháp lý khác - Khi pha ethanol là bắt buộc, ethanol sẽ trở thành một cấu phần của an ninh năng lượng. Để bảo đảm an ninh năng lượng, Bộ Công Thương có dự kiến áp dụng điều kiện cho kinh doanh nhập khẩu, phân phối ethanol hay không, nhất là ở khâu nhập khẩu? Nếu định áp dụng điều kiện thì có phải sửa Luật Đầu tư ko? - Quy chuẩn Việt Nam cho E5 và E10 đã có (QCVN 01:2022/BKHCN). Tuy nhiên, theo Petrolimex, <i>hệ thống bể chứa hiện nay chưa được tối ưu cho việc phối trộn nhiều loại xăng cùng lúc trong khi quy trình phối trộn thủ công tiềm ẩn rủi ro về sai số</i>. Giải pháp là sớm tự động hóa các dây chuyền phối trộn theo công nghệ Inline, Intank, đồng thời phân luồng bể chứa riêng biệt để đảm bảo chất lượng sản phẩm. Bộ Công Thương đã có quy định nào về vấn đề “nâng cấp” này chưa, hay các doanh nghiệp phải tự tìm hướng giải quyết? - Do chất lượng E10, E15 phụ thuộc mạnh vào hạ tầng phối trộn (các doanh nghiệp đầu mối) và phân phối (hơn 17.000 cây xăng), <i>Bộ Công Thương dự kiến sẽ tiền kiểm hay hậu kiểm hệ thống để bảo đảm chất lượng?</i> Tổ chức nào sẽ giám định chất lượng hệ thống lưu trữ, phân phối và ai sẽ chịu trách nhiệm nếu phối trộn, lưu trữ ko đạt yêu cầu dẫn đến hỏng hóc phương tiện? - Như trên đã trình bày, do phụ thuộc hoàn toàn vào cây sắn, tình cảnh của các nhà máy ethanol là khá bấp bênh. Bộ Công Thương có dự kiến ban hành cơ chế ưu tiên sử dụng ethanol sản xuất	- Việc nhập khẩu, kinh doanh nhiên liệu etanol (E100) tương tự như các mặt hàng nhiên liệu khác, đều phải tuân thủ các điều kiện theo quy định của pháp luật, đồng thời được điều tiết bởi các Hiệp hội ngành hàng, quy luật cung cầu của thị trường, Bộ Công Thương chỉ đóng vai trò điều tiết trong những trường hợp thật cần thiết bằng các giải pháp thị trường; - Ý kiến của Petrolimex về khó khăn trong việc phối trộn nhiều mặt hàng cùng lúc được loại trừ khi chỉ cung ứng tối đa 02 loại xăng, Thông tư cũng đã lưu ý và cũng sẽ đưa ra quy định yêu cầu các doanh nghiệp phân phối tối đa 02 loại xăng cùng thời điểm;

			trong nước trước khi cho phép nhập khẩu, đồng thời có các biện pháp để bảo vệ đầu tư như Philippines đã làm không? Cần phải điều chỉnh, bổ sung những luật nào nếu dự kiến áp dụng những biện pháp như vậy?	- Chất lượng xăng sinh học (E10, Ex) nói riêng và xăng dầu nói chung được quy định bởi các tiêu chuẩn, quy chuẩn do Bộ Khoa học và Công nghệ (KHCN) ban hành, Bộ KHCN sẽ là đơn vị cùng các địa phương theo chức năng nhiệm vụ kiểm tra việc tuân thủ các quy định của các doanh nghiệp và cửa hàng phân phối xăng dầu; - Như đã giải trình ở trên, sản lượng sản của Việt Nam dư thừa để sản xuất ethanol (E100) đáp ứng 100% nhu cầu E100 cho phối trộn xăng E10 theo lộ trình đặt ra, tuy nhiên, các nhà máy sản xuất E100 hoàn toàn chủ động và linh hoạt sử dụng nguyên liệu sản hay ngô (nhập khẩu) để đảm bảo hiệu quả kinh tế trong sản xuất kinh doanh của mình theo cơ chế thị trường. Hiện nay, các doanh nghiệp sản xuất E100 trong nước đang
--	--	--	--	---

				khẳng định có thể cạnh tranh song phẳng với E100 nhập khẩu, tuy nhiên, tùy theo tình hình thực tế khi triển khai lộ trình, Bộ Công Thương sẽ xem xét kiến nghị các cấp có thẩm quyền ban hành những chính sách phù hợp để có thể hỗ trợ phát triển sản xuất trong nước, song, không vi phạm các cam kết quốc tế mà Việt Nam đã tham gia. Tóm lại, chủ trương của Bộ Công Thương là tiếp tục triển khai sử dụng nhiên liệu xăng sinh học trong giao thông để bảo vệ môi trường, giảm sự phụ thuộc vào nhiên liệu hóa thạch theo tinh thần Quyết định số 53/2012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Lộ trình và giải pháp thực hiện chuyển đổi xăng sinh học hướng tới việc đáp ứng nhiên liệu cho mọi loại xe còn hạn sử dụng đang hoạt động (những xe thuộc dạng
--	--	--	--	---

				sưu tầm xe cổ, số lượng rất hạn chế và ít hay hầu như không lưu thông thì chủ xe phải chủ động có các giải pháp để thích ứng), bất cứ lộ trình sử dụng loại nhiên liệu xăng sinh học nào (E10,... Ex), sẽ chỉ áp dụng khi có đầy đủ cơ sở khoa học, kỹ thuật và thử nghiệm thực tế, đảm bảo sự an toàn cho phương tiện. Lộ trình đưa ra sẽ có các giải pháp phù hợp để không vi phạm tới quyền của người tiêu dùng đã được pháp luật quy định, hạn chế tối đa phát sinh chi phí của nhà nước trong việc thực hiện lộ trình.
		Thanh tra Chính phủ	Đề nghị tổ chức đánh giá kỹ lưỡng về năng lực cung cấp chất phối trộn và kỹ thuật phối trộn trong nước; mức độ an toàn khi sử dụng xăng phối trộn (E10, E15) đối với tất cả các loại phương tiện sử dụng động cơ xăng. Đồng thời, cần lấy ý kiến rộng rãi của các nhà sản xuất, kinh doanh phương tiện sử dụng xăng, dầu và các tổ chức, cá nhân chịu tác động trực tiếp của việc sử dụng nhiên liệu phối trộn, để quy định tiêu chuẩn nhiên liệu dùng cho động cơ xăng và lộ trình thực hiện cho phù hợp.	Bộ Công Thương đã tổ chức lấy ý kiến các tập đoàn, doanh nghiệp sản xuất, kinh doanh nhiên liệu sinh học, xăng sinh học và đã nhận được sự đồng thuận đối với dự thảo lộ trình. Đồng thời việc phối trộn xăng E10 đã được

				đánh giá là an toàn, phù hợp với các loại xe. Đồng thời, Bộ Công Thương tiếp nhận ý kiến liên quan đến xăng E15 và Bộ Công Thương sẽ bỏ nội dung liên quan đến xăng E15 và sẽ đề mở quy định này theo thực tiễn thực hiện đến năm 2030 rồi chỉnh sửa cho phù hợp.
		Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước	Đánh giá tương thích của E10 đối với phương tiện cơ giới, máy móc Để đánh giá về tính tương thích của xăng E10 đối với các dòng xe, Cục TTTN đã có các văn bản gửi Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy tại Việt Nam, Hiệp hội các nhà sản xuất ô tô Việt Nam, Cục Đăng điểm Việt Nam, Bộ Quốc phòng, Bộ Công An đề nghị phối hợp cung cấp các thông tin liên quan. Đến thời điểm hiện nay có ý kiến của các đơn vị nêu trên, tuy nhiên các ý kiến vẫn chưa cung cấp đầy đủ các thông tin như Cục TTTN yêu cầu. Sơ bộ tổng hợp thông tin như sau: - Bộ Quốc phòng có ý kiến đối với các loại phương tiện phục vụ mục đích quốc phòng: trang bị kỹ thuật, xe máy trong quân đội còn nhiều trang bị cũ, không được thiết kế cho nhiên liệu có hàm lượng Etanol cao (không tương thích); số lượng xăng sử dụng hàng năm cho các loại phương tiện trên không nhiều (80.000-100.000 m³/năm) nên mức độ ảnh hưởng môi trường ít, <i>Bộ Quốc phòng đề nghị Bộ Công Thương báo cáo Chính</i>	Tiếp thu các ý kiến liên quan đến tính tương thích của E100 do các đơn vị cung cấp thông tin cho Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước và sẽ nghiên cứu, bổ sung vào dự thảo Thuyết minh xây dựng Thông tư. Trong trường hợp các đơn vị có minh chứng về các loại xe không tương thích thì gửi thông tin về Bộ Công Thương. Tuy nhiên, cho đến thời điểm hiện nay chưa có thông tin chính thức của các đơn vị gửi về Bộ Công Thương đối với

		<i>phủ phê duyệt Xăng Ron 92, Ron 95 là nhiên liệu đặc chủng sử dụng cho Quốc phòng thay thế xăng sinh học.</i> - Bộ Công an: hiện nay chưa có ý kiến. - Hiệp hội xe máy cung cấp thông tin: <u>Về cơ bản</u> các đời xe máy của các hãng (Honda, Yamaha, Piaggio, SYM, Suzuki) đều tương thích và không phải thay đổi về kỹ thuật trừ một số đời xe của Suzuki đang chờ xác minh thêm thông tin. - Hiệp hội ô tô (VAMA): Theo đánh giá sơ bộ của VAMA (bao gồm 17 hãng thành viên), các mẫu xe đang sản xuất ở thời điểm hiện tại đều tương thích với xăng E10. Tuy nhiên, có một số mẫu xe trong quá khứ <u>sản xuất từ năm 1996 chưa tương thích với xăng E10</u> (mẫu này đã bán ra thị trường khoảng 60.000 xe), đồng thời với một số mẫu xe <u>sản xuất trước năm 2006, có khả năng sẽ không tương thích với xăng E10</u>. - Cục Đăng kiểm Việt Nam không có thông tin về các loại ô tô không sử dụng được xăng sinh học E5, E10, chỉ cung cấp các dòng xe và năm sản xuất đang lưu hành trên thị trường. Hiện nay Cục TTTN đang gửi dữ liệu phối hợp với VAMA để đánh giá, chưa có kết quả. <i>Như vậy, với những ý kiến nhận được nêu trên, chưa có đủ dữ liệu để đánh giá tổng thể về tính phù hợp của xăng sinh học E10 đối với tất cả các loại phương tiện đang lưu thông hiện nay.</i> Tuy nhiên qua theo dõi thị trường xăng dầu và nghiên cứu ý kiến sơ bộ của các bên liên quan, Cục TTTN sơ bộ đánh giá và đề xuất phương án để Tổ soạn thảo tham khảo, cân nhắc quyết định việc quy định mật hàng xăng nhiên liệu sinh học lưu hành trên thị trường như sau:	các xe không tương thích với xăng E10.
--	--	--	---

		Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước	Về sử dụng xăng dầu của các phương tiện và cơ sở lựa chọn phương án Theo báo cáo của các doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu trong 07 tháng đầu năm hiện nay, tỷ trọng của các mặt hàng xăng tiêu thụ như sau: - Xăng E5RON92 chiếm khoảng 14% tổng sản lượng xăng tiêu thụ, - Xăng khoáng RON95-III chiếm khoảng 80,63% tổng sản lượng xăng - Xăng khoáng RON95-V chiếm khoảng gần 5,26% tổng sản lượng xăng - Xăng khoáng RON97-V chiếm khoảng 0,11% tổng sản lượng xăng Về các nhóm phương tiện giao thông sử dụng xăng trên thị trường hiện nay - Đa số xe đời mới (kể cả xe ô tô và xe máy) sản xuất từ 2011, chiếm đa số thị phần (xe phổ thông): tương thích dùng được E10 - hiện chủ yếu đang sử dụng xăng khoáng RON95-III. - Xe rất cũ và động cơ nhỏ: nhạy cảm/không tương thích với xăng E10 - hiện đang sử dụng xăng khoáng E5RON92 và RON95-III. - Dòng xe đặc biệt, xe sang, xe thể thao, yêu cầu tiêu chuẩn khí thải khắt khe không tương thích với E5, E10 hoặc có thể có tương thích với E5, E10 - hiện chủ yếu sử dụng RON95-V và RON97-V. Với việc áp dụng tỷ lệ phối trộn xăng sinh học nhằm mục tiêu giảm tối đa phát thải ra môi trường, đảm bảo cung ứng đủ nhiên	Tiếp thu các ý kiến liên quan đến tính tương thích của E100 do các đơn vị cung cấp thông tin cho Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước và sẽ nghiên cứu, bổ sung vào dự thảo Thuyết minh xây dựng Thông tư. Đối với nội dung về việc tiếp tục sử dụng xăng sinh học E5, Bộ Công Thương tiếp thu và nghiên cứu để điều chỉnh dự thảo Thông tư theo hướng duy trì cả xăng E5RON92 và E10RON95 theo đề xuất phương án 1 của Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước.
--	--	---	---	---

		liệu cho thị trường thì cần lựa chọn phối trộn loại xăng tiêu dùng phổ biến nhất hiện nay, chiếm tỷ trọng cao nhất để phối trộn đó là xăng RON 95-III (chiếm 80,63%) thành xăng E10RON95-III. Bên cạnh đó cũng phải tính đến việc cần thiết duy trì loại xăng sinh học E5RON92 đang lưu hành chiếm khoảng 14% tổng sản lượng tiêu thụ, hiện nay đang phục vụ/tương thích cho các loại xe đời rất cũ/động cơ nhỏ, máy móc nhạy cảm/không tương thích xăng sinh học E10, thuộc nhóm đối tượng người tiêu dùng là người lao động, taxi,... nếu không duy trì E5RON92 đây là nhóm bị ảnh hưởng nhiều nhất. Thời gian qua, xăng sinh học E5RON92 đã và đang được kinh doanh trên thị trường, thị trường đang chấp nhận, không có phản hồi nào về chất lượng, sự cố hay cháy nổ cho các loại động cơ, xăng sinh học E5 cũng đã và đang góp phần vào giảm phát thải ra môi trường. Nếu lựa chọn 2 loại xăng sinh học E5RON92 và E10RON95-III (tính trên cơ sở loại bỏ xăng khoáng RON95-III để chuyển toàn bộ sang xăng sinh học E10RON95-III) thì tổng lượng xăng sinh học tiêu thụ dự kiến khoảng 94,63% tổng lượng xăng tiêu thụ trên thị trường. Trong thời gian vừa qua, thực hiện 49/2011/QĐ-TTg của TTCP về lộ trình áp dụng tiêu chuẩn khí thải đối với xe ô tô và mô tô nhập khẩu lắp ráp và sản xuất trong nước, Quyết định số 19/2024/QĐ-TTg ngày 15 tháng 11 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ quy định lộ trình áp dụng mức tiêu chuẩn khí thải đối với xe cơ giới nhập khẩu và sản xuất, lắp ráp, các nhà sản xuất và nhập khẩu đã sản xuất và nhập khẩu các loại xe dùng nhiên liệu từ RON95-IV, RON95-V, RON97-V. Các dòng xe lưu hành sử dụng các loại nhiên liệu trên ở thị trường Việt Nam đang có xu hướng gia tăng. Hiện nay trên thị trường Việt Nam chỉ duy nhất có Petrolimex nhập khẩu và bán loại xăng RON95-V (trong	
--	--	---	--

			nước chưa sản xuất được), thị phần loại xăng này chiếm khoảng 5,26%, Công ty xăng dầu STS là đơn vị duy nhất bán xăng RON97-V (chiếm 0,11%) bán chủ yếu thị trường TPHCM. Hai loại xăng này do không phải loại xăng tiêu dùng phổ biến trên thị trường, theo quy định nhà nước không điều hành giá, doanh nghiệp tự tính giá. Hai loại xăng này chủ yếu bán cho đối tượng người tiêu dùng có xe sang, siêu sang, xe thể thao... có yêu cầu tiêu chuẩn khí thải khắt khe (có thể tương thích với xăng nhiên liệu sinh học, có thể không tương thích với xăng nhiên liệu sinh học). Thời gian qua đã có ý kiến khiếu nại của đối tượng người tiêu dùng này về việc khó khăn trong việc mua xăng do ít cây xăng bán RON95-V, trong khi Chính phủ ban hành Quyết định 49/2011/QĐ-TTg, Quyết định số 19/2024/QĐ-TTg yêu cầu nhà sản xuất phải áp dụng mức 4, 5. Như vậy, các loại xe này nếu tương thích với E5, E10 thì không có vấn đề gì nhưng nếu không tương thích với E5, E10 dễ xảy ra khiếu nại về việc thiếu nguồn cung ứng trên thị trường.	
		Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước	Phương án lựa chọn Với các phân tích như đã nêu trên, nhằm mục tiêu đảm bảo cung ứng đủ xăng cho thị trường trong nước, giảm tối đa phát thải ra môi trường, giảm rủi ro kỹ thuật/cung ứng nhiên liệu khi thực hiện lộ trình phối trộn xăng sinh học, phù hợp với quy định về điều hành giá xăng dầu hiện nay, Cục TTTN đưa ra phương án để Tổ soạn thảo nghiên cứu, lựa chọn: - Phương án 1: lưu hành phổ biến xăng E5RON92, E10RON95-III và các loại xăng E10 khác - Ưu điểm: giảm phát thải, giá hợp lý, dễ quản lý, khuyến khích tiêu thụ ethanol trong nước.	

			Nhược điểm: có thể có rủi ro đối với dòng xe không dùng được xăng nhiên liệu sinh học gây khiếu kiện. - Phương án 2: lưu hành phổ biến xăng sinh học E5RON92 và E10RON95-III nhưng vẫn duy trì một hạng xăng “bảo vệ” cho nhóm không tương thích (xăng RON95-V hoặc loại khác có tiêu chuẩn cao hơn). Ưu điểm: Bao phủ toàn bộ phân khúc, giảm phát thải, phù hợp thông lệ quốc tế, lộ trình mềm dẻo, hạn chế rủi ro khiếu nại. Nhược điểm: tăng chi phí kinh doanh, phân mảnh thị trường, khó kiểm soát chất lượng, người tiêu dùng chưa yên tâm về xăng nhiên liệu sinh học có thể chuyển sang sử dụng xăng khoáng RON95-V ảnh hưởng đến mục tiêu của chương trình nhiên liệu sinh học (bài học của giai đoạn vừa qua sử dụng song song xăng E5RON92 và xăng khoáng RON95-III). <u>Nếu lựa chọn phương án 1</u> - Khoản 1 Điều 4 dự thảo Thông tư đề nghị sửa như sau: “1. Kể từ ngày 01/01/2026 xăng sinh học được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng trên toàn quốc là xăng E5RON92, Xăng E10RON95-III và các loại xăng E10 khác”. Sở dĩ quy định cụ thể RON92 và RON95-III pha trộn để phục vụ cho việc tính giá và điều hành giá bán xăng dầu. - Bổ sung điều khoản tại Thông tư theo hướng mở để xử lý (ứng phó) trong trường hợp vì lý do khách quan, bất khả kháng, trường hợp đặc biệt nhằm đảm bảo an ninh năng lượng như: thị trường bất ổn, không đáp ứng cung, cầu, thiếu nguyên liệu pha chế, xảy ra khiếu kiện ... cụ thể: “Trong quá trình triển khai thực hiện lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu	
--	--	--	--	--

		<i>sinh học với nhiên liệu truyền thống, nếu thị trường có những biến động bất ổn liên quan đến cung, cầu, giá cả, nguồn cung nguyên liệu và sản phẩm, chất lượng, an toàn sản phẩm ảnh hưởng đến an ninh năng lượng, Bộ Công Thương xem xét điều chỉnh lộ trình thực hiện đối với các mặt hàng xăng kinh doanh trên thị trường”.</i> - Việc tiếp tục duy trì xăng E5RON 92 nhằm bảo vệ những dòng xe cũ không tương thích với E10 sẽ gây khó khăn cho các cơ sở pha chế của các doanh nghiệp vì doanh nghiệp chỉ có khả năng đăng ký pha chế 01 loại xăng E5 hoặc E10, đề nghị Cục ĐCK kiến nghị Bộ Khoa học và công nghệ cho phép các cơ sở pha chế đã đăng ký pha chế E10 được pha chế E5 (cần đưa nội dung này vào Chỉ thị của TTCP). <u>Nếu lựa chọn phương án 2</u> - Khoản 1 Điều 4 dự thảo Thông tư sửa như sau: <i>“1. Kể từ ngày 01/01/2026 xăng sinh học được pha chế, phối trộn, kinh doanh để sử dụng cho phương tiện cơ giới dùng động cơ xăng là xăng E5Ron92, Xăng E10Ron95-III.</i> - Bổ sung điều khoản tại Thông tư quy định: sau 2-3 năm thực hiện lộ trình sẽ có đánh giá tổng thể: về lượng tiêu thụ xăng sinh học, về khả năng đáp ứng của hạ tầng, nguồn cung ứng, nhu cầu của thị trường, sự tương thích của xăng sinh học để có thể đóng dần xăng khoáng. - Đối với việc cho phép lưu hành xăng RON95-V trên thị trường sẽ được quy định tại Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ (xăng khoáng không thuộc đối tượng quy định tại Thông tư này). <i>Để thực hiện thành công Chương trình nhiên liệu xăng sinh học, với mục tiêu giảm phát thải, bảo vệ môi trường, thực</i>	
--	--	--	--

			<i>hiện cam kết quốc tế thì lựa chọn phương án 1 sẽ đáp ứng được mục tiêu.</i>	
		Cục Quản lý và Phát triển thị trường trong nước	Để có cơ sở khi đề xuất lộ trình và mặt hàng nhiên liệu sinh học lưu thông trên thị trường, đề nghị Cục ĐCK đánh giá tác động tại Tờ trình Chính phủ về việc ban hành Chỉ thị về lộ trình phối trộn nhiên liệu sinh học và dự thảo trong Thông tư các nội dung: - <i>Mục tiêu ban hành Chỉ thị và Thông tư áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống:</i> lý do: đây là cơ sở để quy định những mặt hàng nhiên liệu sinh học hoặc xăng khoáng lưu thông trên thị trường. - <i>Đề nghị đánh giá thêm về việc đảm bảo nguồn Etanol:</i> theo ý kiến của một số thương nhân đầu mối kinh doanh xăng dầu thì nguồn Etanol trong nước còn hạn chế, khó tiếp cận. Việc nhập khẩu Etanol cũng còn nhiều khó khăn. - Ngoài ra, cần có giải pháp kỹ thuật đối với các bồn, bể chứa xăng tại các cửa hàng xăng dầu, đặc biệt tại các địa bàn vùng trũng, mưa nhiều, hay bị ngập nước để đảm bảo chất lượng xăng bán cho người tiêu dùng, tránh việc tranh chấp giữa bên bán với người tiêu dùng, do xăng sinh học chứa Etanol E100 có đặc tính háo nước; giữa cơ quan kiểm tra kiểm soát với thương nhân kinh doanh về chất lượng xăng sinh học do quá trình tồn chứa không đảm bảo tiêu chuẩn quy định.	Bộ Công Thương đã giao Cục ĐCK triển khai việc xây dựng Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ và dự kiến sẽ trình Thủ tướng xem xét ban hành trong tháng 9 và tháng 10 năm 2025.
		Bộ Tài chính	Ngoài ra, việc quy định lộ trình áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học với nhiên liệu truyền thống là cần thiết, phù hợp với Chiến lược quốc gia về tăng trưởng xanh giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (ban hành kèm theo Quyết định số 1658/QĐ-TTg ngày 01/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ)	Tiếp nhận ý kiến góp ý và bổ sung vào Thuyết minh xây dựng Thông tư

			và cam kết của Việt Nam tại COP26 về đạt mức phát thải ròng bằng không vào năm 2050. Tuy nhiên, tại Tờ trình, đề nghị Bộ Công Thương, căn cứ tình hình thực tế triển khai nhiên liệu sinh học tại Việt Nam, bổ sung đánh giá tác động cụ thể đến doanh nghiệp kinh doanh xăng dầu (nhất là khả năng cung cấp của nhà sản xuất); phương tiện, thiết bị sử dụng động cơ xăng (trong đó có xe ô tô sản xuất trước năm 2000, xe máy sản xuất trước năm 1998), ngân sách nhà nước và đánh giá tác động môi trường của việc tăng tỷ lệ phối trộn, đặc biệt đối với xăng sinh học E10 và cao hơn, và bổ sung đăng tải đầy đủ hồ sơ dự thảo Thông tư trên cổng thông tin điện tử của Bộ Công Thương trong thời gian ít nhất 10 ngày để lấy ý kiến theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 39 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/04/2025 của Chính phủ 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. Đồng thời cân nhắc về thời điểm áp dụng toàn bộ xăng E10 cho phù hợp, không làm ảnh hưởng lớn tới người dân sử dụng xe máy.	
		Bộ Ngoại giao	Về lộ trình áp dụng: Cần xác định các dòng xe, thống kê cụ thể số lượng phương tiện đang lưu hành không tương thích với xăng E10, từ đó có khuyến cáo và phương án hỗ trợ, chuyển đổi đối với các dòng xe này để thích ứng được với lộ trình chuyển đổi nhiên liệu. Về công tác thông tin, tuyên truyền: Phối hợp với Bộ Khoa học và Công nghệ đẩy mạnh truyền thông để việc áp dụng tỷ lệ phối trộn nhiên liệu sinh học được triển khai hiệu quả, góp phần định hình thói quen của người tiêu dùng, bao gồm việc: (1) tuyên truyền về lợi ích sử dụng nhiên liệu sinh học đối với phương tiện, môi trường, phát triển kinh tế - xã hội; (ii) thông tin về lộ trình chuyển đổi.	Bộ Công Thương đang làm việc với các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu, kinh doanh ô tô, xe máy để rà soát, xác định danh sách các xe không tương thích (nếu có). Không tiếp thu. Nội dung này sẽ được Bộ Công Thương tổ chức triển khai và đề xuất trong dự thảo

				Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ
		Hiệp hội nhiên liệu sinh học Việt Nam	- Nguyên nhân của việc QĐ 53/2012/QĐ-Ttg của Thủ tướng Chính phủ chưa thành công như dự kiến là việc lựa chọn loại xăng có độ RON thấp là xăng A92 để pha chế 5% Etanol. Khi các loại xe được các nhà sản xuất cung cấp ra thị trường gần đây(cả xe ô tô và xe máy) đều có tiêu chuẩn động cơ phù hợp với tiêu chuẩn nhiên liệu Euro 4, 5 thì tâm lí người tiêu dùng sẽ hướng đến những loại nhiên liệu có độ RON cao hơn như A95, thậm chí A97,98 trong tương lai. Do vậy, để mục tiêu bảo vệ môi trường đạt được thì Bộ công thương cần xây dựng thông tư theo hướng có tính dự đoán dài hạn để khi những loại xăng mới xuất hiện tại thị trường Việt nam có độ RON cao hơn cũng cần phải được phối trộn với nhiên liệu sinh học, khi đó tránh được việc người dân lại di chuyển sang các loại xăng có độ RON cao hơn và từ bỏ xăng có độ RON thấp hơn đã được phối trộn Etanol, khi đó mục tiêu bảo vệ môi trường của chương trình nhiên liệu sinh học mới đạt được. - Với vai trò là một Hiệp hội về nhiên liệu sinh học, chúng tôi thường xuyên phải làm việc với các tổ chức quốc tế về sản xuất nhiên liệu sinh học, các tổ chức đánh giá độc lập về kỹ thuật phương tiện giao thông, các hiệp hội ô tô xe máy tại Việt nam và quốc tế, chúng tôi xin cung cấp một số thông tin và hoàn toàn chịu trách nhiệm trước pháp luật về những thông tin cung cấp như sau: Xăng càng có độ RON cao thì càng khó sản xuất, chi phí sản xuất cao và được gọi là xăng cao cấp, độ RON phản ánh khả năng chống kích nổ của nhiên liệu. Những loại xăng có độ RON cao thường dùng cho các xe có tỷ số nén cao(xe cao cấp, xe dùng động cơ turbo).	Tiếp thu và bổ sung vào thuyết minh xây dựng Thông tư

		Etanol có độ Ron từ 108-110 nên khi pha Etanol vào xăng khoáng sẽ giúp tăng độ RON của hỗn hợp và vì vậy rất phù hợp với các xe cao cấp. Hầu hết các xe cao cấp trên thế giới cũng như các xe phân phối tại thị trường Việt nam như Porsche, Mercedes, BMW, Audi đều có ghi trên nắp bình xăng tương thích nhiên liệu với xăng E5, E10 hoặc RON98, bởi khi pha 10% Etanol vào xăng RON95 thì độ RON của hỗn hợp sẽ đạt là RON98. Như vậy, chúng tôi có thể khẳng định tất cả các loại xe ô tô, xe máy thông dụng trên thị trường Việt nam hiện nay đều tương thích với xăng E10RON95. Các loại xe cao cấp sử dụng động cơ tubor, các loại siêu xe đòi hỏi xăng có độ RON cao cũng đều phù hợp với xăng E10RON95-III do vai trò nâng độ RON của Etanol. Một số loại xe máy cũ sử dụng bộ chế hòa khí(thay vì phun xăng điện tử) đều tương thích với xăng E5RON92 vì loại xăng này đã được lưu thông trên thị trường Việt nam 7 năm nay và chưa từng có một phản ánh nào về chất lượng của người tiêu dùng với các công ty phân phối xăng dầu và được sử dụng cho những chiếc xe ít tiền, xe của người lao động.	
--	--	---	--