|  |
| --- |
| **Nghị định về kinh doanh dịch vụ đào tạo, sát hạch lái xe** |
| 1. 1
 | **Điều kiện cơ sở vật chất của cơ sở đào tạo lái xe ô tô (Điểm a khoản 1 Điều 6)***“Hệ thống phòng học chuyên môn bao gồm các phòng học: …”*  | Như vậy có thể hiểu là phải có các phòng học cho từng môn học khác nhau hay không? Nếu hiểu theo cách này thì quy định không thực sự cần thiết vì các môn học lý thuyết không có đặc thù về mô hình giảng dạy thì chỉ cần đạt được điều kiện cơ sở vật chất nói chung. Ví dụ như các môn: Pháp luật giao thông đường bộ, Đạo đức người lái xe; Văn hóa giao thông.  | **Đề nghị bỏquy định về các phòng học cụ thể**. Chỉ cần phân biệt “phòng học lý thuyết” và “phòng học thực hành”. |
| 1. 2
 | **Khoản 1 Điều 6:**Cơ sở có lưu lượng 500 học viên phải có ít nhất 2 phòng học pháp luật giao thông đường bộ, 2 phòng học kỹ thuật lái xeCơ sở có lưu lượng 1000 học viên phải có ít nhất 3 phòng học pháp luật giao thông đường bộ, 3 phòng học kỹ thuật lái xe.Các loại phòng học đều yêu cầu các trang thiết bị học tập cụ thể | Các quy định cần nâng cao các điều kiện, kiểm soát chặt chẽ hơn hoạt động sát hạch, để bảo đảm chất lượng đầu ra, nhưng đi kèm với đó là giảm các điều kiện kinh doanh đối với hoạt động đào tạo để tăng tính linh hoạt của thị trường dịch vụ đào tạo. Mục tiêu quan trọng nhất của các cơ sở đào tạo là làm sao có thể nâng cao chất lượng đào tạo và qua đó học viên có kiến thức, kỹ năng cần thiết để có thể thi đỗ kỳ thi sát hạch và tham gia giao thông an toàn, còn việc bố trí giáo viên, cơ sở vật chất thì **Nhà nước không cần quy định quá chi tiết mà nên để các cơ sở tự quyết định**. Có thể có ý kiến cho rằng phương pháp quản lý này sẽ khiến các cơ sở đào tạo không bảo đảm chất lượng học viên, gây mất an toàn khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, cần lưu ý rằng chất lượng của học viên vẫn được bảo đảm nhờ công tác sát hạch nghiêm túc, kỷ luật. Ngược lại, việc linh hoạt trong quá trình đào tạo sẽ giúp giảm chi phí của học viên, đồng thời giảm chi phí xã hội có liên quan. Bản thân các cơ sở đào tạo phải tự cân nhắc các hoạt động của mình. Nếu họ không có đủ trang thiết bị, cơ sở vật chất và đội ngũ giáo viên chất lượng cao thì tỷ lệ thi đỗ sẽ không cao, từ đó dẫn đến việc học viên sẽ không lựa chọn vào học ở cơ sở đào tạo đó nữa, khiến cơ sở không có nguồn thu và bị đào thải hoặc buộc phải thay đổi.**Việc quy định quá cụ thể các điều kiện nói trên có thể gây khó khăn cho một số cơ sở thành lập mới hoặc tại các tỉnh điều kiện còn khó khăn.** **Thùng xe phải có mui che mưa, nắng và ghế ngồi chắc chắn cho người học**: về nguyên tắc, thùng xe (đối với xe tải) là nơi chứa hàng, không phải để chở người. Tuy nhiên, trên thực tế có cơ sở đào tạo đã cải tạo để cho học viên ngồi. Quy định này có lẽ để đáp ứng thực tế nhưng cần xét lại tính cần thiết của quy định này. Học viên ngồi ở thùng xe thì chất lượng giảng dạy liệu có bảo đảm và có nên khuyến khích cách làm này của các cơ sở dạy nghề không?Một số điều kiện không thực sự cần thiết vì không làm ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo hay an toàn của học viên, ví dụ:* Sân tập lái phải thuộc quyền sử dụng của cơ sở đào tạo lái xe. **Nếu thuê thì phải có hợp đồng trên 5 năm** và phải nằm cùng mạng lưới quy hoạch cơ sở đào tạo lái xe (điểm a khoản 3 Điều 6)
* Sân tập lái xe phải có nhà chờ, có ghế ngồi cho học viên học thực hành (điểm đ khoản 3 Điều 6)
 | Nếu thấy việc dùng thùng xe làm nơi cho học viên ngồi không thực sự hợp lý, an toàn thì **bỏ** quy định tại điểm g khoản 2 Điều 6.**Đề nghị bỏ** các quy định tại điểm a, điểm đ, khoản 3 Điều 6) |
| 1. 3
 | **Điều kiện giáo viên dạy thực hành (Điểm d khoản 3 Điều 7)***“Đã qua tập huấn về nghiệp vụ dạy thực hành lái xe theo chương trình do cơ quan có thẩm quyền ban hành và được cấp giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe”* | Dự thảo không có quy định cụ thể về nội dung, hình thức, thời hạn kiểm tra, tập huấn. Điều này có thể gây khó khăn trong quá trình thực hiện.  | Bảo đảm tính minh bạch của văn bản, bảo đảm việc thực hiện của các đối tượng được chính xác và thống nhất giữa các địa phương, cần **quy định cụ thể hơn** về việc kiểm tra, tổ chức tập huấn trước khi cấp Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành lái xe hoặc dẫn chiếu đến văn bản quy định về vấn đề này theo hướng xã hội hoá các hoạt động nói trên. VCCI đề nghị có thể thiết kế nội dung này như sau:* Chuyển giao việc tập huấn và kiểm tra cho các trường đào tạo nghề hoặc tổ chức xã hội nghề nghiệp thực hiện. Hoặc:
* Tổng cục Đường bộ ban hành nội dung, yêu cầu kiểm tra. Giáo viên có thể tự học hoặc tham gia các cơ sở có cung cấp dịch vụ đào tạo tập huấn. Sau đó, Tổng cục Đường bộ và các Sở Giao thông vận tải sẽ tổ chức một kỳ thi để kiểm tra. Như vậy, Nhà nước vẫn quản lý được đầu ra để đảm bảo chất lượng của giáo viên.
 |
| 1. 4
 | **Điều kiện về giáo viên dạy lái xe ô tô (Điểm c khoản 3 Điều 7)**“**Thời gian hành nghề lái xe** của giáo viên dạy các hạng B1, B2 từ 03 năm trở lên; thời gian hành nghề lái xe của giáo viên dạy các hạng C, D, E và Ftừ 05 năm trở lên” | Không rõ **“thời gian hành nghề lái xe” được tính như thế nào**? Nếu bắt buộc giáo viên thực hành phải hành nghề lái xe – lái xe chuyên nghiệp có lẽ là không hợp lý vì đã quản lý chất lượng giáo viên qua việc tập huấn nghiệp vụ rồi. | **Đề nghị bỏ khoản này hoặc quy định theo hướng**đã có giấy phép lái xe hạng tương ứng từ 03/05 năm trở lên |
| 1. 5
 | **Thủ tục cấp lại Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành (Điều 10)**Quy định về thủ tục cấp lại giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành, theo đó, việc cấp lại được thực hiện khi bị mất, hỏng hoặc có sự thay đổi nội dung của Giấy chứng nhận | **Nội dung quan trọng nhất của Giấy chứng nhận giáo viên dạy thực hành là hạng xe được dạy**. Với quan điểm đơn giản hoá thủ tục hành chính, đề nghị chỉ quy định phải xin cấp lại trong trường hợp thay đổi hạng xe dạy thực hành. | **Đề nghị:*** **Rút gọn hồ sơ** của cá nhân khi nộp xin cấp lại: chỉ cần có Đơn đề nghị cấp lại (đối với trường hợp bị mất, hỏng) và giấy tờ liên quan đến sự thay đổi hạng xe được dạy (đối với trường hợp thay đổi).
* **Bổ sung** quy định về công khai các thông tin của giáo viên dạy thực hành để học viên có điều kiện đánh giá về giáo viên cũng như cơ sở đào tạo
 |
| 1. 6
 | **Chấp thuận bố trí mặt bằng tổng thể hình sát hạch trung tâm sát hạch loại 1, loại 2 (Điều 20)** | Đây có thể coi là **“giấy phép con”** trong việc cấp Giấy phép trung tâm sát hạch lái xe. Dự thảo quy định tại Điều 20 về thủ tục chấp thuận bố trí mặt bằng tổng thể hình sát hạch. Tuy nhiên, không rõ thủ tục này có ý nghĩa gì vì trong toàn bộ nội dung của Chương III của Dự thảo đều không có bất kỳ điều khoản nào nhắc đến văn bản chấp thuận bố trí mặt bằng tổng thể hình sát hạch này. Quy định như vậy là không hợp lý và làm phát sinh thủ tục hành chính. Tuy nhiên, quy định này là tiến bộ và giúp giảm rủi ro cho doanh nghiệp vì nếu bắt buộc phải xây dựng đầy đủ trước khi nộp hồ sơ. Trường hợp hồ sơ không được chấp nhận thì doanh nghiệp sẽ mất cả khoản đầu tư từ ban đầu đó. | Hiện nay đã có Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ (QCVN 40:2015 BGTVT). Vì vậy, **đề nghị dẫn chiếu** đến QCVN để tạo điều kiện cho việc tuân thủ của doanh nghiệp.**Gộp** Điều 20 vào Điều 21 để vừa bảo đảm được mục tiêu đơn giản hóa thủ tục hành chính, vừa không bị trùng lặp về mặt quy định |
| 1. 7
 | **Thu hồi giấy phép đào tạo lái xe ô tô (Điều 16)**Cơ sở đào tạo bị thu hồi giầy phép đào tạo lái xe ô tô không thời hạn khi: **…d) Giấy phép được cấp không đúng thẩm quyền…”** | Việc cấp giấy phép có đúng thẩm quyền hay không là trách nhiệm thuộc về cơ quan quản lý nhà nước. Vì vậy, không thể coi đây là vi phạm của doanh nghiệp, từ đó mà cũng không thể thu hồi giấy phép trong trường hợp này. Cần phân biệt hai trường hợp nêu xảy ra việc cấp Giấy phép không đúng thẩm quyền:* Trường hợp 1: doanh nghiệp đáp ứng tất cả các điều kiện để được cấp Giấy phép 🡪 chuyển hồ sơ về cơ quan có thẩm quyền
* Trường hợp 2: doanh nghiệp không đáp ứng đủ điều kiện để được cấp Giấy phép 🡪 cơ quan quản lý nhà nước phải hướng dẫn doanh nghiệp để bổ sung các điều kiện còn thiếu, nếu có chi phí phát sinh thì cơ quan đó phải chịu.
 | **Đề nghị bỏ** quy định tại điểm d khoản Điều 16 |
| 1. 8
 | **Thủ tục cấp lại giấy chứng nhận trung tâm sát hạch lái xe đủ điều kiện hoạt động (Điều 23)**“Giấy chứng nhận trung tâm sát hạch lái xe loại 1 và loại 2 hết hạn hoặc có sự thay đổi về thiết bị sát hạch, chủng loại, số lượng ô tô sử dụng để sát hạch lái xe” | Thay đổi về thiết bị sát hạch miễn là vẫn bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật thì không cần thiết phải xin cấp lại Giấy chứng nhận. Cơ quan quản lý nhà nước chỉ cần kiểm soát việc đáp ứng các điều kiện của trung tâm sát hạch bằng các biện pháp thanh tra, kiểm tra định kỳ và đột xuất. Vì vậy việc đưa nội dung này vào làm căn cứ để cấp lại Giấy chứng nhận trung tâm sát hạch lái xe là không cần thiết, làm gia tăng thủ tục và chi phí cho cả doanh nghiệp và cơ quan nhà nước. | **Đề nghị bỏ quy định: “thay đổi thiết bị sát hạch” phải xin cấp lại giấy chứng nhận** Trung tâm sát hạch lái xe loại 3. |
| 1. 9
 | **Về trách nhiệm tổ chức thực hiện của Trung tâm sát hạch lái xe (Điều 26)**Điểm b khoản 6 Điều 26 Dự thảo quy định: Trung tâm sát hạch lái xe có trách nhiệm Báo cáo cơ quan có thẩm quyền **“để xử lý kịp thời các trường hợp thiết bị, phương tiện dùng cho sát hạch hoạt động không chính xác, không ổn định hoặc khi thay đổi thiết bị, phương tiện dùng cho sát hạch”.** | Kể cả trong trường hợp thủ tục báo cáo hết sức đơn giản thì việc này là không cần thiết bởi các lý do sau: * Việc máy móc hoạt động không chính xác, không ổn định có thể xảy ra hàng ngày và có rất nhiều dạng thức khác nhau. Không phải sự hỏng hóc nào cũng dẫn đến không bảo đảm các điều kiện kinh doanh. Mà ngay cả yêu cầu đòi hỏi phải tuân thủ thì cơ quan quản lý nhà nước cũng không thể thường xuyên theo dõi việc này hàng ngày. Nếu để bảo đảm đã có quy định về thanh tra kiểm tra định kỳ và đột xuất để bảo đảm phát hiện kịp thời các vi phạm.
* Nếu là báo cáo để cơ quan nhà nước có thẩm quyền xử lý giải quyết vấn đề thì không hợp lý vì cơ sở sát hạch hoàn toàn có thể tự sửa chữa, thay thế. Còn nếu báo cáo chỉ để biết thì lại càng không cần thiết. Chỉ cần kiểm tra về mức độ tuân thủ và bảo đảm các điều kiện của doanh nghiệp đúng với quy định của pháp luật là được. Việc ghi nhận các thông tin liên quan thuần túy đến kỹ thuật này sẽ làm tăng gánh nặng của cả cán bộ nhà nước và doanh nghiệp.
* Sở Giao thông vận tải và Tổng cục Đường bộ Việt Nam là cơ quan quản lý Nhà nước, không có nghĩa vụ xử lý hoặc hỗ trợ về kỹ thuật cho Trung tâm sát hạch lái xe vì vậy mục đích nêu trong dự thảo “*để xử lý kịp thời các trường hợp…”* là không thực sự hợp lý.
 | **Đề nghị bỏ quy định về báo cáo liên quan đến phương tiện sát hạch** |
| 1. 10
 | Điều kiện cấp Giấy phép thành lập cơ sở đào tạo lái xe ô tô:**“phải phù hợp với quy hoạch mạng lưới cơ sở đào tạo lái xe ô tô của Bộ Giao thông vận tải”**(Điều 5)*,* cấp Giấy phép Trung tâm sát hạch lái xe **“phải phù hợp quy hoạch mạng lưới trung tâm sát hạch của Bộ Giao thông vận tải, hoặc quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội cấp tỉnh”**(Điều 17)*.* | Cần làm rõ điểm này ở chỗ, nếu sau khi hết thời hạn của giấy phép thì doanh nghiệp cần phải được thực hiện thủ tục gia hạn giấy phép. Cơ quan nhà nước cần bảo đảm quyền của nhà đầu tư, của doanh nghiệp đã hoạt động trước khi sửa đổi quy hoạch. | **Công khai, minh bạch** trong xây dựng, công bố Quy hoạch mạng lưới cơ sở đào tạo lái xe |
| 1. 11
 | **Góp ý khác** |  | Trong Dự thảo này cần có quy định theo hướng **tăng tính độc lập giữa khâu đào tạo và khâu sát hạch về mặt tổ chức và hoạt động**. Đồng thời, đề nghị Bộ Giao thông vận tải có kế hoạch sửa đổi quy định tại Thông tư 58/2015/TT-BGTVT theo hướng trên. Có thể cân nhắc một số giải pháp cụ thể như sau:* Việc tổ chức thi sát hạch do một đơn vị độc lập tiến hành thay vì cho phép kết hợp với cơ sở đào tạo như hiện nay (có thể là đơn vị của Nhà nước hoặc Hội nghề nghiệp)
* Những giáo viên đã tham gia đào tạo lớp học viên nào thì không được tham gia Hội đồng thi hoặc giám khảo khi sát hạch lớp học viên đó.
* Đưa ra nguyên tắc làm việc của Hội đồng sát hạch: bảo đảm tính khách quan, minh bạch, công bằng trong quá trình sát hạch.
 |