

Số: 71/TTr-CĐBVN

*Hà Nội, ngày 21 tháng 6 năm 2023*

## **TỜ TRÌNH**

**Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư liên quan đến lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái (Thông tư số 06/2011/TT-BGTVT, Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT, Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT và Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT)**

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện nhiệm vụ được giao tại Quyết định số 388/QĐ-BGTVT ngày 31/3/2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc điều chỉnh, bổ sung chương trình xây dựng văn bản QPPL 6 tháng đầu năm 2023, Cục Đường bộ Việt Nam đã phối hợp với các cơ quan liên quan xây dựng dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư liên quan đến lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái (Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT và Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT) (sau đây viết tắt là Dự thảo Thông tư).

Ngoài ra, thời gian qua Cục Đường bộ Việt Nam đã rà soát triển khai thực hiện đơn giản hóa các thủ tục hành chính, giấy tờ công dân có liên quan đến quản lý cư dân thuộc lĩnh vực quản lý theo yêu cầu tại Nghị quyết số 80/NQ-CP ngày 18/8/2017 của Chính phủ và thực hiện Đề án phát triển ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục vụ chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2022 - 2025, tầm nhìn đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 06/QĐ-TTg ngày 06/01/2022; theo đó, lĩnh vực quản lý vận tải, phương tiện và người lái cần bổ sung sửa đổi thêm 02 Thông tư số 06/2011/TT-BGTVT ngày 07 tháng 3 năm 2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ cho người điều khiển xe máy chuyên dùng tham gia giao thông đường bộ và Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT ngày 12 tháng 6 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đăng ký xe máy chuyên dùng, để thực hiện phương án đơn giản hóa thủ tục hành chính đã được phê duyệt.

Cục Đường bộ Việt Nam kính trình Bộ Giao thông vận tải Dự thảo Thông tư với nội dung chính như sau:

## I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH THÔNG TƯ

### 1. Căn cứ chính trị - pháp lý

Ngày 10/01/2022, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 với mục tiêu đẩy mạnh và hoàn thiện cơ chế phân cấp, phân quyền nhằm phân định rõ nhiệm vụ và quyền hạn, thẩm quyền và trách nhiệm giữa Chính phủ với các bộ, ngành; giữa Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các bộ, ngành với chính quyền địa phương gắn với hoàn thiện hệ thống pháp luật đầy đủ, đồng bộ thống nhất, kịp thời, khả thi, ổn định, công khai, minh bạch, có sức cạnh tranh quốc tế, lấy quyền và lợi ích hợp pháp, chính đáng của người dân, doanh nghiệp làm trọng tâm.

Thực hiện Chiến lược phát triển Chính phủ số tại: Nghị quyết số 80/NQ-CP ngày 18/8/2017 của Chính phủ về việc đơn giản hóa thủ tục hành chính, giấy tờ công dân liên quan đến quản lý dân cư thuộc phạm vi chức năng quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải; Nghị định số 59/2022/NĐ-CP ngày 05/9/2022 của Chính phủ quy định về định danh và xác thực điện tử; Đề án số 06/QĐ-TTg ngày 06/01/2022 của Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục vụ chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2022-2025, tầm nhìn đến 2030.

### 2. Căn cứ thực tiễn

#### a) Về thực hiện chủ trương đẩy mạnh phân cấp

Tiếp tục thực hiện chủ trương đẩy mạnh phân cấp cho chính quyền địa phương thực hiện quản lý toàn bộ lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái, cụ thể:

Đối với Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT: phân cấp triệt để thực hiện thủ tục cấp giấy phép lái xe quốc tế cho địa phương thực hiện, nhằm giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính cho người dân.

Đối với Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT: tiếp tục rà soát, phân cấp triệt để công tác quản lý hoạt động đào tạo, sát hạch, cấp mới giấy phép lái xe đối với một số cơ sở đào tạo lái xe và thực hiện thủ tục cấp lại và đổi giấy phép lái xe cho địa phương thực hiện, nhằm giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính cho người dân.

Đối với Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT: Sửa đổi, bổ sung để đảm bảo phù hợp với phân cấp quản lý hoạt động kinh doanh vận tải giữa Cục ĐBVN và Sở GTVT các tỉnh và trên cơ sở đề án ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025 và định hướng đến năm 2030.

#### b) Cải cách thủ tục hành chính

Về ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục vụ chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2022-2025, tầm nhìn đến 2030

Rà soát sửa đổi đơn giản hóa các thủ tục hành chính có yêu cầu thành phần hồ sơ “Căn cước công dân” để bổ sung quy định sử dụng ứng dụng VNeID hiển thị các thông tin trên các thiết bị điện tử tại các Thông tư 06/2011/TT-BGTVT, Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT và Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT.

Nghiên cứu giải pháp sửa đổi, bổ sung các quy định liên quan để sử dụng thông tin giấy phép lái xe trên ứng dụng VneI để phục vụ chuyển đổi số quốc gia tại Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT.

*c) Về giải quyết một số khó khăn từ thực tiễn thực hiện*

Từ thực tiễn triển khai thực hiện chức năng quản lý nhà nước, Cục Đường bộ Việt Nam đã nhận diện được khó khăn vướng mắc;

Qua công tác thanh, kiểm tra định kỳ và đặc biệt đúc rút từ kết quả thanh, kiểm tra công tác đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe cơ giới đường bộ tại 63 địa phương trong thời gian qua;

Thông qua ý kiến của Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam thay mặt cho các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch và các doanh nghiệp vận tải kiến nghị phản ánh các khó khăn vướng mắc và bất cập đối với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật điều chỉnh lĩnh vực quản lý vận tải, phương tiện và người lái;

Trên cơ sở đánh giá tình hình thực hiện văn bản quy phạm pháp luật của 41 Sở Giao thông vận tải;

Đúc rút từ những vi phạm của các cơ sở đào tạo, trung tâm sát hạch, đã được cơ quan có thẩm quyền phát hiện và xử lý trong thời gian qua.

Đặc biệt là ý kiến của Cục Kiểm tra văn bản quy phạm pháp luật - Bộ Tư pháp kiến nghị sửa đổi sự chưa phù hợp về thẩm quyền quy định về thành phần hồ sơ, hình thức đào tạo và sát hạch lái xe cho đối tượng là đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt.

Các khó khăn vướng mắc được phản ánh chủ yếu tại Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT và Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT), cụ thể:

***Đối với Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT:***

- Về nhiều dữ liệu giám sát hành trình: Trong thời gian qua, có một số trường hợp khi phương tiện lưu thông tại các khu vực không thuận lợi, tín hiệu GPS bị nhiễu, chập chờn khiến việc xác định phương tiện đang di chuyển hay dừng lại gặp khó khăn ảnh hưởng tới việc tính toán thời gian lái xe liên tục và thời gian lái xe trong ngày của lái xe.

- Về loại thiết bị giám sát hành trình: Bên cạnh đó, để tra cứu loại thiết bị giám sát hành trình được gắn theo mỗi phương tiện cần liên hệ trực tiếp với đơn vị vận tải để được cung cấp thông tin. Cách làm này mất một khoảng thời gian và công sức mà không tin chưa chính xác hoàn toàn

- Về phương pháp tính toán số kilomet xe chạy: Dữ liệu của thiết bị giám sát hành trình được lưu trữ và tính toán tại Hệ thống của Cục Đường bộ Việt Nam và đơn vị kinh doanh vận tải. Trong quá trình tính toán, kết quả về quãng đường xe chạy và số lần vi phạm trên 1000km xe chạy có thể khác nhau trên các Hệ thống. Điều này dễ gây nhầm lẫn và khiến đơn vị kinh doanh vận tải có nhiều băn khoăn và thắc mắc.

- Về cách tính thời gian lái xe liên tục đối với xe buýt và xe taxi: Tại khoản 4, điều 11 của Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2023 đã quy định thời gian nghỉ giữa 2 lần lái xe liên tục của xe taxi và xe buýt nội tỉnh là 5 phút.

- Về cách tính ngày làm việc của lái xe: Với đặc thù nghề nghiệp, việc điều khiển phương tiện được thực hiện ở tất cả các ngày, tất cả các khung giờ và trên mọi tuyến đường, không kể ngày đêm, cuối tuần hay ngày nghỉ lễ. Do vậy, với quy định hiện tại “Ngày làm việc của người lái xe được tính từ khi người lái xe bắt đầu điều khiển phương tiện (xe bắt đầu chạy) đến khi đủ 24 giờ hoặc đến khi người lái xe nghỉ (không điều khiển phương tiện) đủ 14 giờ trở lên;” gây khó khăn cho việc xác định thời điểm bắt đầu điều khiển phương tiện, cũng như khó khăn cho việc xác định thời điểm bắt đầu của ngày làm việc của người lái xe.

- Về báo cáo thống kê: Để quản lý gần 1 triệu phương tiện kinh doanh vận tải truyền dữ liệu liên tục theo từng giờ cần đưa ra các tiêu chí về báo cáo để thống kê số lần, chi tiết các trường hợp vi phạm, cũng như thống kê tổng hợp, chi tiết về danh sách phương tiện, đơn vị kinh doanh vận tải theo từng địa phương và toàn quốc.

***Đối với Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT:***

- Tại Phụ lục 6. Sổ theo dõi thực hành lái xe được ban hành kèm theo Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT quy định ghi chép nội dung, địa điểm đào tạo, số km học thực hành lái xe...; theo đó, trong quá trình đào tạo cơ sở đào tạo phải thực hiện sắp xếp đúng kế hoạch đã lập và lập sổ ghi chép các nội dung theo quy định. Tuy nhiên, theo quy định tại khoản 2 Điều 47 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 12 Điều 2 Thông tư số 01/2021/TT-BGTVT) kể từ ngày 01/01/2022 các cơ sở đào tạo lái xe sử dụng thiết bị DAT để đào tạo thực hành lái xe, nên học viên có thể được đào tạo trên nhiều xe tập lái và nhiều giáo viên dạy khác nhau; đồng thời theo quy định tại Phụ lục số 30 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được bổ sung tại Phụ lục III Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT) yêu cầu dữ liệu DAT phải trích xuất được học viên, thời điểm, tọa độ điểm xuất phát và kết thúc của phiên học, thời gian của phiên học, quãng đường của phiên học.

Do vậy, các cơ sở đào tạo gặp khó khăn trong việc triển khai kế hoạch đào tạo cũng như lãng phí thời gian do vẫn phải ghi chép sổ theo dõi dạy thực hành lái xe.

- Về Chương trình đào tạo lái xe quy định tại các Điều 12, Điều 13, Điều 14 và Điều 15 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT: qua 20 năm được sửa đổi nhưng bộc lộ bất cập và không còn phù hợp với tình hình hiện nay, cụ thể:

(1) Đối với các môn học lý thuyết:

*Môn Pháp luật Giao thông đường bộ:* Thời lượng nhiều, một số nội dung còn trùng lặp với các môn Nghiệp vụ vận tải, Đạo đức, văn hóa giao thông và phòng, chống tác hại của rượu bia khi tham gia giao thông; hình thức bắt buộc học trên lớp, điểm danh bằng vân tay, thẻ từ, nhận diện khuôn mặt... không phù hợp với thời đại của khoa học công nghệ và đối tượng người học. Thực tế: Đa số học viên đều đi làm theo giờ hành chính nhà nước ở cơ quan, công ty, xí nghiệp...nên phải đi học lý thuyết liên tục là bất khả thi, nên quy định theo hướng học viên có thể chọn hình thức học theo nhu cầu đối với các hình thức đào tạo cao hơn như cao đẳng, đại học,...(tự học, học online, học từ xa, học có hướng dẫn của giáo viên Trung tâm) tập trung quản lý đầu ra tham gia sát hạch đạt kết quả là được. Do vậy, nên giảm thời gian đối với môn học.

*Môn Đạo đức, văn hóa giao thông và phòng, chống tác hại của rượu bia khi tham gia giao thông:* Một số nội dung còn trùng lặp với môn học về pháp luật giao thông đường bộ, vì vậy, cần giảm thời gian học và bổ sung thêm nội dung phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ theo Nghị Quyết số 01/NQ-CP của Chính phủ.

*Môn cấu tạo và sửa chữa:* trong thời đại hiện nay, các hoạt động dịch vụ ngày càng chuyên môn hóa cao, mục đích học lái xe là để thành thực kỹ năng điều khiển phương tiện, không cần thiết phải nghiên cứu sâu về cấu tạo xe, nên cần xem xét điều chỉnh giảm thời lượng giảng dạy giới thiệu nguyên lý làm việc của động cơ, gầm, hệ thống điện, bỏ nội dung học thực hành sửa chữa, học nội quy xưởng, kỹ thuật an toàn và sử dụng đồ nghề, xây dựng nội dung giảng dạy theo hướng giới thiệu.

*Môn học Kỹ thuật lái xe:* một số nội dung như: kỹ thuật lái xe trên các loại đường, kỹ thuật lái xe an toàn chủ động là nội dung tích hợp giữa lý thuyết và thực hành, nên Học viên được nghe giảng, hướng dẫn rồi thực hành ngay thì khả năng tiếp thu cao hơn, dễ thực hiện hơn.

Tinh giản chương trình hai môn học: cấu tạo và sửa chữa và Kỹ thuật lái xe này thành một môn học “Giới thiệu chung về xe ô tô và Kỹ thuật lái xe ô tô cơ bản.”

*Môn nghiệp vụ vận tải:* trên 80% số người học lái xe không có nhu cầu làm nghề kinh doanh vận tải. Ngoài ra, người lái xe khi tham gia lái xe kinh doanh vận tải phải được tập huấn về nghiệp vụ vận tải theo Thông tư 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. Theo đó, việc đào tạo về nghiệp vụ vận tải là không cần thiết.

(2) Đối với môn thực hành lái xe

- Về quy định số học viên trên xe tập lái:

Điểm c khoản 3 Điều 13 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại điểm c, khoản 9, Điều 1 của Thông tư 38/2019/TT-BGTVT) quy định số học viên trên 01 xe tập lái: hạng B là 5 học viên, hạng C là 8 học viên.

Sau khi triển khai trang bị thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học viên học lái xe. Quy định số học viên trên xe tập lái gây rất nhiều khó khăn cho cơ sở đào tạo vì phải đầu tư hoặc thuê thêm nhiều xe tập lái, bố trí thêm nhiều giáo viên gây lãng phí và dễ phát sinh tiêu cực. Mặt khác, khi kết thúc khoá học có học viên chưa hoàn thành thời gian và quãng đường với nhiều lý do nhưng cơ sở đào tạo không bố trí cho học viên khoá tiếp theo học được không khai thác được hiệu quả đầu tư phương tiện.

- Về quản lý thời gian và số km học thực hành lái xe trên sân tập lái:

Điểm a khoản 3 Điều 13 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT) quy định học thực hành trên sân tập lái đối với hạng B1 và B2 có: thời gian là 41 giờ và quãng đường là 290 km. Tuy nhiên, thực tế trong sân tập lái, học sinh điều khiển phương tiện trong hình vừa tiến vừa lùi, với tốc độ trung bình khoảng 03 - 04 km/giờ nên quy định về quãng đường và số giờ chưa phù hợp.

- Về quản lý thời gian và số km học thực hành lái xe trên đường giao thông:

Theo quy định tại Điều 13 và Điều 14 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT khối lượng học thực hành trên đường giao thông thực hiện như sau:

TT	Nội dung	B1 số tự động	B1	B2	C	B1 (số tự động) lên B2	B1 lên B2	B2 lên C, C lên D, D lên E, B2, D, E lên F	C, D, E lên FC	B2 lên D và C lên E
1	Thời gian (giờ)	24	40	40	48	10	5	10	17	15
2	Số km	710	810	810	825	280	130	240	380	380

Tuy nhiên, qua gần 01 năm ứng dụng thiết bị DAT vào quản lý thời gian và quãng đường học thực hành lái xe cho thấy: đối với hạng B2 tốc độ trung bình của học viên thực hành lái xe trên đường trường là từ 40 – 45 km/giờ, 810 km chỉ cần từ 18 đến 20 giờ. Nếu thực hiện đúng theo quy định thì tốc độ trung bình chỉ đạt 20.2 km/h, không phù hợp thực tiễn và không thể thực hiện được; tạo áp lực không đáng có cho giáo viên và học viên vì phải đi quá chậm. Ngoài ra, số giờ thực hành theo quy định hiện nay gấp đôi so với quy định số giờ học

thực hành lái xe của Bộ Quốc phòng và khác xa so với quy định về đào tạo lái xe tại các nước phát triển cũng như các nước trong khu vực.

(3) Về nội dung phân bổ chi tiết các môn học quy định tại Điều 15

Điểm e khoản 3 Điều 15 quy định môn thực hành lái xe người học lái xe phải học đủ các nội dung, gồm: đồi núi; nên gây khó khăn trong tổ chức thực hiện do cấu tạo địa hình của từng vùng miền có nhiều địa phương không có địa hình phù hợp để giảng dạy. Học viên đã được học các nội dung học thực hành lái xe trên cabin tập lái xe ô tô.

(4) Về xây dựng Chương trình đào tạo:

- Về thẩm quyền ban hành Chương trình đào tạo

Khoản 1 Điều 61 Luật Giao thông đường bộ quy định: “*Cơ sở đào tạo lái xe là loại hình cơ sở dạy nghề...*”. Tuy nhiên, thẩm quyền ban hành Chương trình đào tạo chưa có sự thống nhất giữa Luật Giao thông đường bộ và Luật Giáo dục nghề nghiệp, cụ thể:

Khoản 10 Điều 61 Luật Giao thông đường bộ quy định Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định hình thức, nội dung, chương trình đào tạo lái xe. Theo đó, tại Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT), Bộ GTVT quy định về hình thức, nội dung, chương trình đào tạo tại Điều 13, Điều 14 và quy định phân bổ chi tiết nội dung chương trình đào tạo tại Điều 15.

Khoản 2 Điều 34 Luật giáo dục nghề nghiệp quy định: “*Người đứng đầu cơ sở hoạt động giáo dục nghề nghiệp tự chủ, tự chịu trách nhiệm tổ chức biên soạn hoặc lựa chọn và phê duyệt chương trình đào tạo các trình độ giáo dục nghề nghiệp*”.

Do đó, cần xem xét điều chỉnh theo hướng giao Thủ trưởng cơ sở đào tạo xây dựng và ban hành: Kế hoạch đào tạo, Giáo án, Chương trình đào tạo chi tiết phù hợp với cơ sở vật chất, đội ngũ giáo viên và khung Chương trình đào tạo do Bộ Giao thông vận tải quy định.

- Đối với ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác đào tạo lái xe:

+ Về hệ thống thông tin giấy phép lái xe: cần tăng cường hạ tầng công nghệ, phần mềm, đường truyền để xử lý dữ liệu nhanh chóng; đảm bảo kết nối chia sẻ dữ liệu với hệ thống khác của các Bộ Ngành (dữ liệu vi phạm, dữ liệu sức khỏe, thanh toán ngân hàng); tăng cường dịch vụ hỗ trợ người dùng; tích hợp VNEID hoặc xây dựng App để cấp đổi, cung cấp dịch vụ công đổi giấy phép lái xe mức độ 3, mức độ 4 phục vụ người dân và doanh nghiệp.

+ Về Ca bin học lái xe: cabin mô phỏng chỉ xây dựng được các bài tập ảo trên màn hình máy tính kết hợp hệ thống truyền động gây cho người học khó chịu về thị giác cũng như tư duy khi ngồi lên luyện tập, học viên trong quá trình học hay xảy ra tình trạng mệt mỏi, chóng mặt, thiết bị trong quá trình sử dụng

còn hay bị hỏng mà chi phí sửa chữa cao, vô lăng, cần số, ly hợp chưa thực sự giống xe thật, vận hành không trơn tru; một số tình huống mô phỏng chưa thực tế.

+ Về quản lý dữ liệu DAT: hiện tại trang Web về dữ liệu DAT của Cục Đường bộ Việt Nam gần như rất khó truy cập, mất nhiều thời gian cho các Cơ sở đào tạo truy cập thông tin các phiên học của học viên, cần cải thiện, nâng cấp; ngoài ra, trên dữ liệu của học viên chưa thể hiện rõ nội dung (thời gian và quãng đường) tập lái xe với số tự động, tập lái xe ban đêm để tạo thuận lợi cho cơ sở đào tạo trong việc xét duyệt tốt nghiệp và lập danh sách thi sát hạch đảm bảo đúng theo quy định; cần nâng cấp, hoàn thiện phần mềm quản lý dữ liệu DAT để quản lý giáo viên, xe tập lái tham gia đào tạo, tự động phát hiện các phiên học có gian lận (trùng hành trình, nhiều phiên học trên 01 xe tập lái, nhiều xe tập lái cho 01 người học tại cùng thời điểm...).

+ Về phần mềm mô phỏng các tình huống giao thông: cần xem xét thay đổi cơ chế tính điểm đối với phần sát hạch mô phỏng các tình huống giao thông. Ví dụ: việc xác định thời điểm can thiệp vào tình huống sớm hay muộn do khả năng phản xạ của mỗi người khác nhau (hơn nữa việc xác định tình huống sớm sẽ đảm bảo an toàn hơn); để tránh việc gây khó cho người tham dự sát hạch.

Đối với nội dung kiến nghị về ứng dụng công nghệ thông tin, các phần mềm nói trên là các công nghệ lần đầu tiên được đưa vào ứng dụng tại Việt Nam nên trong quá trình triển khai thực hiện cần có thời gian để đánh giá, sửa đổi phù hợp; hiện nay, Cục Đường bộ Việt Nam đang phối hợp với đơn vị tư vấn tổng hợp các khó khăn vướng mắc và rà soát sự chưa phù hợp để điều chỉnh.

***Đối với Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT:***

- Quy định về khai thác, sử dụng dữ liệu hình ảnh từ camera lắp trên xe ô tô đối với Sở Giao thông vận tải: Để đảm bảo tính chính xác khi xử lý vi phạm thì cần phải có quy định về việc thực hiện rà soát, kiểm tra để hạn chế xử lý oan cho lái xe, đơn vị kinh doanh vận tải.

- Về trách nhiệm của Cục Đường bộ Việt Nam: Sửa đổi, bổ sung để đảm bảo phù hợp với phân cấp quản lý hoạt động kinh doanh vận tải giữa Cục ĐBVN và Sở GTVT các tỉnh và trên cơ sở đề án ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025 và định hướng đến năm 2030.

- Về trách nhiệm của Sở Giao thông vận tải: Bên cạnh đó, một số thời điểm, hệ thống của Cục ĐBVN xảy ra sự cố kỹ thuật dẫn đến không truy cập được, gây ảnh hưởng đến việc cấp phù hiệu, biển hiệu của các Sở GTVT. Vì vậy, cần sửa đổi, bổ sung để phù hợp với thực tế hiện nay, thống nhất đầu mối cung cấp dữ liệu tại địa phương và tạo điều kiện thuận lợi cho các Sở GTVT trong quá trình thực hiện.



- Về trách nhiệm của đơn vị cung cấp dịch vụ truyền dữ liệu: Bổ sung trách nhiệm của đơn vị cung cấp dịch vụ truyền dữ liệu trong việc bảo đảm hạ tầng phần cứng, phần mềm, đường truyền và bảo đảm tính khách quan, chính xác, kịp thời trong việc cung cấp dữ liệu, không được sửa chữa hoặc làm sai lệch các thông tin, dữ liệu truyền về Cục Đường bộ Việt Nam để thống với quy định tại Thông tư 09/2015/TT-BGTVT.

- Về số tuyến mỗi xe được khai thác trong một thời điểm: Hiện tại, các đơn vị kinh doanh vận tải chỉ được đăng ký tối đa 02 chuyến vận tải hành khách cố định. Nhằm tháo gỡ khó khăn và tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, hợp tác xã chạy tuyến cố định để có thể cạnh tranh với xe hợp đồng cần có quy định thêm về nội dung này.

- Về quy định quản lý tuyến: Cần sửa đổi quy định tại Điều này để phù hợp với nội dung phân cấp quản lý tuyến được sửa đổi tại dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 10/2020/NĐ-CP.

- Về việc khai thác, sử dụng thông tin trên phần mềm của Cục Đường bộ Việt Nam: Cần sửa đổi, bổ sung để đảm bảo phù hợp với phân cấp quản lý hoạt động kinh doanh vận tải giữa Cục ĐBVN và Sở GTVT các tỉnh và trên cơ sở đề án ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025 và định hướng đến năm 2030.

Trên cơ sở đánh giá tồn tại, khó khăn, vướng mắc nêu trên, đồng thời quán triệt tinh thần thể chế hóa kịp thời chủ trương, đường lối của Đảng vào pháp luật, đồng thời giải quyết dứt điểm tình trạng thiếu thống nhất giữa pháp luật của Nhà nước và quy định của Đảng; xuất phát từ căn cứ chính trị, căn cứ pháp lý và thực tiễn thực hiện nêu trên, việc ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư liên quan đến quản lý hoạt động vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái theo hình thức 01 Thông tư sửa nhiều Thông tư là cần thiết.

## **II. MỤC TIÊU, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG THÔNG TƯ**

### **1. Mục tiêu**

Tiếp tục hoàn thiện thể chế hóa chủ trương, đường lối của Đảng trong công tác quản lý quản lý hoạt động lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái, bảo đảm đồng bộ với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hiện hành; đẩy mạnh thực hiện phân cấp, phân quyền; giải quyết dứt điểm các khó khăn, tồn tại từ thực tiễn thực hiện.

### **2. Quan điểm chỉ đạo xây dựng Thông tư**

*Một là*, thể chế hóa đầy đủ quan điểm, chủ trương, đường lối của Đảng vào pháp luật, trong đó chú trọng quan điểm phân cấp, phân quyền trong quản lý hoạt động vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái.

*Hai là*, thực hiện đơn giản hóa cải cách hành chính, sử dụng ứng dụng VNeID hiển thị các thông tin trên các thiết bị điện tử trong giải quyết thủ tục hành chính để phục vụ chuyển đổi số quốc gia.

*Ba là*, rà soát đầy đủ để kịp thời giải quyết khó khăn, vướng mắc của địa phương, tổ chức và cá nhân trong tổ chức thực hiện hoạt động vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái.

*Bốn là*, kế thừa các quy định hiện hành, bảo đảm sự đồng bộ với các quy định có liên quan.

### **III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG THÔNG TƯ**

- Thực hiện nhiệm vụ được giao, Cục ĐBVN đã thành lập Tổ soạn thảo, tiến hành nghiên cứu các quy định có liên quan, tổ chức đánh giá tình hình thực hiện các Thông tư và lấy ý kiến kiến nghị của Hiệp hội vận tải ô tô Việt Nam và các Sở Giao thông vận tải.

### **IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CỦA THÔNG TƯ**

#### **1. Về bố cục**

Dự thảo gồm 07 Điều, trong đó gồm 06 Điều sửa đổi các Thông tư và 01 Điều thi hành.

#### **2. Nội dung chính của Thông tư**

**- Điều 1: Sửa đổi 02 điều của Thông tư số 06/2011/TT-BGTVT, cụ thể:**

(1) Tại Điều 4 và Điều 10: bãi bỏ thành phần hồ sơ “bản sao Giấy chứng minh nhân dân hoặc hộ chiếu” để sử dụng Định danh cá nhân, để thực hiện đơn giản hóa 02 thủ tục hành chính theo tinh thần Nghị quyết số 80/NQ-TTg.

(2) Tại Phụ lục 1 và Phụ lục 8: thay thế các trường về ngày/tháng/năm sinh, giới tính, dân tộc, quốc tịch, nơi ở hiện nay bằng số CMND/Thẻ CCCD/Hộ chiếu/Số định danh cá nhân để đơn giản hóa thủ tục hành chính không yêu cầu người dân khai báo lại các thông tin đã có trên CSDL quốc gia về dân cư.

**- Điều 2: Sửa đổi, bổ sung 8 điều của Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT, cụ thể:**

(1) Sửa đổi Điểm b khoản 1 Điều 4 bổ sung thông tin của dữ liệu giám sát hành trình là thông tin về kiểu loại và số imei của thiết bị, tín hiệu động cơ của xe (nếu có). Để tra cứu số imei thiết bị theo xe, đảm bảo xe được lắp đúng kiểu loại thiết bị đã được cấp chứng nhận hợp quy, phục vụ cho công tác đánh giá chất lượng các thiết bị đã cung cấp trên thị trường.

(2) Sửa đổi điểm c khoản 3 Điều 4 theo hướng dữ liệu truyền về Cục đường bộ Việt Nam theo 02 luồng. Luồng 1 là truyền dữ liệu theo thời gian thực, luồng 2 là truyền đầy đủ theo trình tự thời gian. Với phương thức truyền

dữ liệu theo 2 luồng sẽ giúp tra cứu nhanh vị trí cũng như dữ liệu hiện tại của Hệ thống. Việc tổng hợp, phân tích dữ liệu có thể thực hiện trong khoảng thời gian sau. Phương pháp này giúp giảm áp lực lên Hệ thống, cũng như việc vận hành được thực hiện thông suốt. Đồng thời, giao Cục ĐBVN sẽ công bố giao thức truyền để có thể thay đổi theo sự phát triển của công nghệ.

(3) Sửa đổi Điều 5 theo hướng công bố cụ thể phương pháp tính toán về km xe chạy, phương pháp tính toán vi phạm tốc độ xe chạy, phương pháp tính toán thời gian lái xe, phương pháp tính toán vi phạm không truyền dữ liệu và quy định ngày làm việc của người lái xe được tính từ 00:00 đến 24:00.

(4) Sửa đổi Điều 6 về thông tin dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình của phương tiện được khai thác, sử dụng để phục vụ công tác quản lý hoạt động vận tải của đơn vị kinh doanh vận tải; phục vụ công tác quản lý nhà nước về hoạt động vận tải, về trật tự, an toàn giao thông, an ninh trật tự, thuế và phòng, chống buôn lậu; phục vụ nghiên cứu khoa học và công tác khác để bảo đảm an toàn giao thông để phù hợp với quy định tại điểm b, khoản 3, điều 12 của Nghị định 10/2020/NĐ-CP ngày 17/01/2023.

(5) Sửa đổi Điều 7 quy định các chỉ tiêu đầu ra của hệ thống xử lý dữ liệu để đảm bảo phù hợp với yêu cầu của công tác quản lý tại mỗi thời kỳ dựa trên cơ sở nội dung đề xuất tại Đề án tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025 và định hướng đến năm 2030.

(6) Sửa đổi Điều 8 quy định Trách nhiệm của Cục đường bộ Việt Nam để đảm bảo phù hợp với phân cấp quản lý hoạt động kinh doanh vận tải giữa Cục ĐBVN và Sở GTVT các tỉnh, quy định tại Nghị định 47/2022/NĐ-CP và trên cơ sở Đề án tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025 và định hướng đến năm 2030. Bên cạnh đó, quy định thời gian Lưu trữ dữ liệu trên hệ thống thông tin của Cục Đường bộ Việt Nam tối thiểu 01 năm, lưu trữ dữ liệu tổng hợp các lỗi vi phạm đến mức phải xử lý ghi nhận trên hệ thống tối thiểu là 03 năm;

**- Điều 3: Sửa đổi 01 Điều của Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT cụ thể:**

Sửa đổi Phụ lục IV Thông tư: thay thế các trường về ngày/tháng/năm sinh, giới tính, dân tộc, quốc tịch, nơi ở hiện nay bằng số Hộ chiếu/Số định danh cá nhân để đơn giản hóa thủ tục hành chính không yêu cầu người dân khai báo lại các thông tin đã có trên CSDL quốc gia về dân cư.

**- Điều 4: Sửa đổi, bổ sung 29 điều của Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT, cụ thể:**

(1) Tại Điều 3. Giải thích từ ngữ: Sửa đổi định nghĩa về dữ liệu DAT theo hướng quy định rõ Dữ liệu DAT là tập hợp các thông tin định danh về quá trình

học thực hành lái xe của học viên, bao gồm thông tin học trên sân tập lái và trên đường; bổ sung định nghĩa về thời gian học buổi tối.

(2) Tại Điều 5. Nhiệm vụ của cơ sở đào tạo lái xe sửa đổi các nội dung:

- Bổ sung quy định về cách thức quản lý truyền dữ liệu đối với các khóa đào tạo lái xe người đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt

- Bổ sung quy định giao Thủ trưởng cơ sở đào tạo lái xe căn cứ các điều kiện tổ chức đào tạo, xây dựng và ban hành Kế hoạch đào tạo lái xe, nhằm sử dụng có hiệu quả cơ sở vật chất và đội ngũ giáo viên, góp phần giảm chi phí chung xã hội.

- Bổ sung quy định trách nhiệm của cơ sở đào tạo lái xe đối với các học viên trong trường hợp, cơ sở đào tạo lái xe giải thể hoặc bị thu hồi giấy phép đào tạo lái xe, để đảm bảo quyền lợi cho người học lái xe.

(3) Tại Điều 6. Tài liệu phục vụ đào tạo: quy định rõ tài liệu dùng trong đào tạo lái xe, để thuận lợi trong quá trình tổ chức thực hiện đồng thời minh bạch trong công tác thanh, kiểm tra.

(4) Tại Điều 8. Hình thức đào tạo: Sửa đổi quy định về việc cấp chứng chỉ đào tạo: thay thế hình thức “*kiểm tra*” cấp chứng chỉ đào tạo thành “*xét*” điểm kiểm tra hết môn để cấp chứng chỉ đào tạo.

(5) Tại Điều 9. Hồ sơ của người học lái xe:

- Bãi bỏ Bản sao CCCD hoặc Hộ chiếu thay thế bằng sử dụng định danh cá nhân, để đơn giản hoá TTHC theo Nghị quyết số 80/NQ-Tg;

- Bãi bỏ thành phần Hồ sơ “Giấy xác nhận người đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt”, để phù hợp thẩm quyền của Bộ GTVT.

(6) Tại Điều 10. Cục Đường bộ Việt Nam: bãi bỏ thẩm quyền quản lý các cơ sở đào tạo lái xe do Bộ GTVT giao, để thực hiện phân cấp theo tinh thần nghị quyết số 04/NQ-CP.

(7) Tại Điều 13 và Điều 14. Chương trình đào tạo lái xe các hạng B1, B2, C và nâng hạng giấy phép lái xe:

- Rà soát bãi bỏ các nội dung trùng lặp giữa các Môn học;

- Bãi bỏ quy định số học sinh trên 01 xe tập lái và giao cơ sở đào tạo xây dựng thời gian cụ thể của 01 khóa học, đồng thời quy định cơ sở tạo lái xe căn cứ vào cơ sở vật chất, đội ngũ giáo viên, chương trình đào tạo, chủ động lập kế hoạch đào tạo phù hợp với từng thời điểm; nhằm sử dụng có hiệu quả nguồn nhân lực và vật lực của các cơ sở đào tạo.

(8) Tại Điều 16. Phân hạng giấy phép lái xe: bổ sung quy định người lái xe phải sử dụng giấy phép lái xe theo đúng số chỗ ngồi của xe nguyên thủy trong trường hợp điều khiển xe ô tô cải tạo có sự sai khác về số chỗ ngồi so với xe nguyên thủy.

(9) Tại Điều 18. Trách nhiệm của Trung tâm sát hạch: Bổ sung quy định Trung tâm sát hạch lái xe phải cung cấp địa chỉ truy cập vào hệ thống dữ liệu camera giám sát các kỳ sát hạch, để đảm bảo tính sẵn sàng của hệ thống.

(10) Tại Điều 19. Hồ sơ dự sát hạch lái xe: Bổ sung hình thức nộp hồ sơ qua hệ thống bưu chính để tạo thuận lợi cho các cơ sở đào tạo lái xe.

(11) Tại Điều 21. Nội dung và quy trình sát hạch lái xe:

- Bổ sung chi tiết quy trình sát hạch lái (nội dung này hiện giao Cục ĐBVN hướng dẫn thực hiện).

- Đối với quy trình sát hạch lái xe hạng A1: bãi bỏ hình thức trắc nghiệm trên giấy đối với sát hạch Lý thuyết và bãi bỏ hình thức sát hạch viên chấm điểm trực tiếp đối với sát hạch trong hình tại sân sát hạch.

(12) Tại Điều 22. Chuẩn bị kỳ sát hạch:

- Bổ sung quy định căn cứ Báo cáo đăng ký sát hạch cho đối tượng là đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt do cơ sở đào tạo đề nghị, Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm gửi văn bản đến Ủy ban nhân dân xã nơi người dự sát hạch thường trú, xác minh trình độ văn hóa, để đảm bảo sát hạch, cấp GPLX cho đúng đối tượng thụ hưởng chính sách.

- Bãi bỏ thẩm quyền quản lý sát hạch, cấp giấy phép lái xe cho các cơ sở đào tạo lái xe do Bộ GTVT giao của Cục ĐBVN, để thực hiện phân cấp theo tinh thần nghị Quyết số 04/NQ-CP.

(13) Tại Điều 23. Hội đồng sát hạch: Bổ sung chi tiết nhiệm vụ của Hội đồng sát hạch (nội dung này hiện giao Cục ĐBVN hướng dẫn thực hiện).

(14) Tại Điều 24. Tổ sát hạch: Bổ sung chi tiết quy định về sử dụng và quản lý sát hạch viên (nội dung này hiện giao Cục ĐBVN hướng dẫn thực hiện).

(15) Tại Điều 26. Giám sát kỳ sát hạch: Bãi bỏ quy định thẩm quyền giám sát kỳ sát hạch lái xe của công chức thanh tra thuộc Cục ĐBVN để thống nhất với nội dung bãi bỏ về thẩm quyền sát hạch lái xe tại Điều 22 nói trên.

(16) Tại Điều 28. Hồ sơ lưu trữ: Bổ sung quy định việc lưu trữ hồ sơ kỳ sát hạch tại các sân sát hạch hạng A1 đủ điều kiện hoạt động, để đảm bảo tính thống nhất trong hoạt động sát hạch lái xe.

(17) Tại Điều 29. Cơ quan quản lý sát hạch lái xe: Bãi bỏ quy định Vụ Quản lý phương tiện và Người lái là tổ chức tham mưu giúp Cục trưởng thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý sát hạch, cấp giấy phép lái xe, để thực hiện phân cấp theo Nghị quyết số 04/2021/NQ-CP.

(18) Tại Điều 30. Cục Đường bộ Việt Nam: Bổ sung trách nhiệm của Cục ĐBVN xây dựng phần mềm tiếp nhận, lưu trữ dữ liệu từ hệ thống camera giám sát phòng sát hạch lý thuyết, các bài sát hạch lái xe trong hình của các trung tâm

sát hạch, để phân tích, tự động phát hiện, cảnh báo trên hệ thống những trường hợp có dấu hiệu gian lận trong quá trình sát hạch.

(19) Tại Điều 31. Sở Giao thông vận tải: Bổ sung Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm sử dụng dữ liệu thu nhận từ hệ thống camera giám sát phòng sát hạch lý thuyết, các bài sát hạch lái xe trong hình tại các trung tâm sát hạch của Cục Đường bộ Việt Nam để quản lý, giám sát, xử lý vi phạm trong quá trình sát hạch.

(20) Tại Điều 33. Sử dụng giấy phép lái xe: Bổ sung quy định giấy phép lái xe hợp lệ trong trường hợp có thông tin giấy phép lái xe đã được xác thực trên VneID.;

(21) Tại Điều 35. Cấp mới Giấy phép lái xe: bãi bỏ thẩm quyền cấp mới GPLX của Cục ĐBVN để thực hiện phân cấp theo Nghị Quyết số 04/NQ-CP.

(22) Tại Điều 37, Điều 38, Điều 39, Điều 40 và Điều 41: bãi bỏ quy định thành phần hồ sơ: “bản sao Giấy CMND, thẻ căn cước, hộ chiếu” và thay thế bằng hình thức sử dụng danh tính cá nhân, để thực hiện đơn giản hóa TTHC theo Nghị Quyết số 80/NQ-TTg.

(23) Tại Điều 43 và Điều 44. Đào tạo và sát hạch lái xe đối với trường hợp đặc thù: Bổ sung quy định hình thức đào tạo và sát hạch lái xe cho đồng bào dân tộc thiểu số không biết đọc, viết tiếng Việt (Nội dung này hiện giao cho địa phương quy định).

(24) Tại các Phụ lục 7, Phụ lục 8, Phụ lục 15a, Phụ lục 15b, Phụ lục 19, Phụ lục 20: Thay thế các trường về ngày/tháng/năm sinh, giới tính, dân tộc, quốc tịch, nơi ở hiện nay bằng số CMND/Thẻ CCCD/Hộ chiếu để thực hiện theo Nghị quyết số 80/NQ-CP ngày 18/8/2017 về việc đơn giản hóa thủ tục hành chính, giấy tờ công dân liên quan đến quản lý dân cư thuộc phạm vi chức năng quản lý nhà nước của Bộ GTVT và triển khai Đề án số 06 ứng dụng dữ liệu về dân cư.

- **Điều 5: Sửa đổi 01 Điều khoản của Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT:** thực hiện đơn giản hóa 06 Phụ lục có yêu cầu kê khai chứng minh nhân dân thay thế bằng hình thức sử dụng dữ liệu quốc gia về cư dân.

**Điều 6. Sửa đổi, bổ sung 12 điều của Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29 tháng 5 năm 2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.**

- Sửa đổi, bổ sung khoản 14, điều 3 làm rõ khái niệm về đơn vị cung cấp dịch vụ truyền dữ liệu.

- Sửa đổi, bổ sung khoản 2, khoản 5 Điều 10 trong đó làm rõ các nội dung liên quan tới việc cấp tài khoản khai thác, sử dụng dữ liệu hình ảnh từ camera lắp trên xe ô tô để phù hợp với Quyết định số 324/QĐ-BGTVT ngày 27/03/2023

của Bộ GTVT về việc công bố danh mục thủ tục hành chính nội bộ và bổ sung trách nhiệm của Sở giao thông vận tải trong việc khai thác, sử dụng dữ liệu trên HỆ thống thông tin của Cục Đường bộ Việt Nam để xử lý vi phạm.

- Sửa đổi khoản 4 Điều 11 để đảm bảo phù hợp với phân cấp quản lý hoạt động kinh doanh vận tải giữa Cục ĐBVN và Sở GTVT các tỉnh và trên cơ sở đề án ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025 và định hướng đến năm 2030. Đồng thời làm cơ sở để xác định quy mô thiết bị lưu trữ khi triển khai xây dựng hệ thống xử lý dữ liệu tại Cục ĐBVN.

- Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 12 làm rõ việc khai thác dữ liệu khi Hệ thống của Cục Đường bộ Việt Nam gặp sự cố kỹ thuật.

- Sửa đổi, bổ sung Điều 13 trong đó làm rõ trách nhiệm của đơn vị vận tải đối với tính chính xác, trung thực của thông tin, dữ liệu; bảo mật tài khoản truyền dữ liệu, không được sửa chữa hoặc làm sai lệch dữ liệu để đảm bảo tính thống nhất với các quy định tại Thông tư 09/2015/TT-BGTVT. Đồng thời bổ sung quy định phải cung cấp mật khẩu truy cập vào cơ sở dữ liệu, thuật toán giải mã trong trường hợp có thông tin được mã trong cơ sở dữ liệu cho cơ quan có thẩm quyền khi có yêu cầu bằng văn bản để phục vụ công tác thanh tra, kiểm tra, điều tra khi có hiện tượng nghi ngờ sửa chữa hoặc làm giả dữ liệu. Đồng thời bổ sung trách nhiệm của đơn vị vận tải trong việc theo dõi quá trình hoạt động kinh doanh vận tải của lái xe và phải chịu trách nhiệm nếu để xảy ra vi phạm dẫn đến tai nạn giao thông; Bổ sung trách nhiệm của đơn vị cung cấp dịch vụ truyền dữ liệu trong việc bảo đảm hạ tầng phần cứng, phần mềm, đường truyền và bảo đảm tính khách quan, chính xác, kịp thời trong việc cung cấp dữ liệu, không được sửa chữa hoặc làm sai lệch các thông tin, dữ liệu truyền về Cục Đường bộ Việt Nam để thống với quy định tại Thông tư 09/2015/TT-BGTVT.

- Sửa đổi khoản 7 Điều 20 Nhằm tháo gỡ khó khăn và tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, hợp tác xã chạy tuyến cố định để có thể cạnh tranh với xe hợp đồng.

- Sửa đổi Điều 22 quy định về quản lý tuyến để phù hợp với nội dung phân cấp quản lý tuyến được sửa đổi tại dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 10/2020/NĐ-CP..

- Sửa đổi Điều 50 theo hướng tăng cường kiểm tra, rà soát trong quá trình xử lý vi phạm.

- Sửa đổi khoản 3 Điều 52 đối với các quy định Về việc khai thác, sử dụng thông tin trên phần mềm của Cục Đường bộ Việt Nam: Cần sửa đổi, bổ sung để đảm bảo phù hợp với phân cấp quản lý hoạt động kinh doanh vận tải giữa Cục ĐBVN và Sở GTVT các tỉnh và trên cơ sở đề án ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số lĩnh vực đường bộ giai đoạn 2023-2025 và định

hướng đến năm 2030.

- Sửa đổi khoản 1 Điều 53 về trách nhiệm của Sở Giao thông vận tải để phù hợp với thực tế hiện nay, thống nhất đầu mối cung cấp dữ liệu tại địa phương và tạo điều kiện thuận lợi cho các Sở GTVT trong quá trình thực hiện.

**- Điều 7: Trách nhiệm thi hành.**

**V. NHỮNG NỘI DUNG ĐIỀU CHỈNH MỚI QUY ĐỊNH TẠI DỰ THẢO THÔNG TƯ**

**1. Quy định việc lập kế hoạch đào tạo lái xe**

- Theo quy định về đào tạo, sát hạch, cấp GPLX CGĐB:

Điểm b khoản 15 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT cơ sở đào tạo có trách nhiệm: “... lập báo cáo đăng ký sát hạch lái xe, danh sách học sinh (báo cáo 1), danh sách đề nghị xác minh giấy phép lái xe đã cấp (đối với trường hợp nâng hạng giấy phép lái xe), kế hoạch đào tạo của khóa học theo mẫu quy định tại Phụ lục 3a, Phụ lục 3b, Phụ lục 3c và Phụ lục 4 ban hành kèm theo Thông tư này gửi cơ quan quản lý sát hạch, cấp giấy phép lái xe; báo cáo phải có dấu giáp lai của cơ sở đào tạo;”.

Tại Phụ lục 4 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT quy định cơ sở đào tạo lái xe lập Kế hoạch đào tạo trong đó bao gồm danh sách giáo viên dạy lái xe và danh sách xe tập lái bố trí giảng dạy khóa đào tạo.

Khoản 2 Điều 47 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 12 Điều 2 Thông tư số 01/2021/TT-BGTVT) kể từ ngày 01/01/2022 các cơ sở đào tạo lái xe sử dụng thiết bị DAT để đào tạo thực hành lái xe; đồng thời theo quy định tại Phụ lục số 30 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được bổ sung tại Phụ lục III Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT) yêu cầu dữ liệu DAT phải trích xuất được học viên, thời điểm, tọa độ điểm xuất phát và kết thúc của phiên học, thời gian của phiên học, quãng đường của phiên học.

Vì vậy, để đảm bảo thực hiện đúng quy định, các cơ sở đào tạo lái xe phải cố gắng sắp xếp bố trí giáo viên và xe tập lái theo đúng Kế hoạch đã gửi Sở GTVT. Trong khi, thực tế sẽ phát sinh các trường hợp như: xe đã đưa vào Kế hoạch hỏng, cần sửa chữa hoặc giáo viên đã đưa vào kế hoạch ốm hoặc nghỉ việc, nhưng không thể thay thế xe tập lái hoặc giáo viên khác đang nhân rồi; gây khó khăn cho cơ sở đào tạo lái xe trong quá trình tổ chức thực hiện.

Trong khi theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp: khoản 1 Điều 19 Thông tư số 42/2015/TT-BLĐTB&XH ngày 20/10/2015 của Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội quy định về đào tạo trình độ sơ cấp (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Thông tư số 34/2018/TT-BLĐTBXH) quy định về xây dựng kế hoạch đào tạo như sau:

*“1. Xây dựng kế hoạch đào tạo*

*a) Kế hoạch đào tạo đối với khóa học: Kế hoạch phải thể hiện được các nội dung: mục tiêu đào tạo, số lượng mô - đun, tín chỉ, tên từng mô - đun, tín*



*chỉ đào tạo; thời gian thực hiện; thời gian kiểm tra, hoặc thi kết thúc khóa học; địa điểm thực hiện.*

*b) Kế hoạch đào tạo đối với kỳ học hoặc đợt học: phải thể hiện được các nội dung: tên mô - đun, tín chỉ đào tạo; thời gian thực hiện, thời điểm bắt đầu, thời điểm kết thúc; thời gian kiểm tra; giáo viên, người dạy và địa điểm thực hiện.*

*Đầu khóa học, cơ sở đào tạo sơ cấp phải thông báo cho người học về quy chế đào tạo; kế hoạch đào tạo của khóa học, kỳ học hoặc đợt học; nội dung chương trình đào tạo bắt buộc và tự chọn cho cả khóa học, từng kỳ học hoặc đợt học; danh sách mô - đun, tín chỉ sẽ được giảng dạy; lịch kiểm tra, thi, hình thức kiểm tra, thi kết thúc hoặc công nhận kết quả; quyền lợi và nghĩa vụ của người học”.*

Với việc yêu cầu dữ liệu DAT phải trích xuất được học viên, thời điểm, tọa độ điểm xuất phát và kết thúc của phiên học, thời gian của phiên học, quãng đường của phiên học, đủ để minh chứng quá trình đào tạo thực hành lái xe. Vì vậy, Cục Đường bộ Việt Nam đề xuất bỏ quy định cơ sở đào tạo lái xe phải gửi Sở GTVT Kế hoạch đào tạo lái xe (gửi kèm danh sách giáo viên và xe tập lái). Thay thế bằng quy định giao quyền chủ động cho cơ sở đào tạo căn cứ vào cơ sở vật chất và đội ngũ giáo viên để lập Kế hoạch đào tạo phù hợp với từng thời điểm; quy định này, phù hợp với quy định của pháp luật về dạy nghề, đồng thời góp phần giảm chi phí phát sinh của cơ sở đào tạo nói riêng và lãng phí của xã hội nói chung.

## **2. Về Chương trình đào tạo lái xe:**

Là nội dung nhận được nhiều ý kiến kiến nghị nhất trong thời gian qua: chủ yếu đề nghị xem xét sửa đổi chương trình đào tạo lái xe theo hướng giảm thời gian học lý thuyết và thời gian học thực hành với các lý do đã nêu tại điểm 2 Mục I nói trên.

Qua rà soát và nghiên cứu Cục Đường bộ Việt Nam nhận thấy

(1) Đối với các môn học lý thuyết:

*Môn Pháp luật Giao thông đường bộ:* một số nội dung còn trùng lặp với các môn Nghiệp vụ vận tải, Đạo đức, văn hóa giao thông và phòng, chống tác hại của rượu bia khi tham gia giao thông;

*Môn cấu tạo và sửa chữa:* còn một số nội dung giảng dạy như: nguyên lý làm việc của động cơ, gầm, hệ thống điện, thực hành sửa chữa... mang tính chất chuyên sâu không còn phù hợp trong giai đoạn hiện nay khi các hoạt động dịch vụ được chuyên môn hóa cao.

*Môn học Kỹ thuật lái xe:* một số nội dung như: kỹ thuật lái xe trên các loại đường, kỹ thuật lái xe an toàn chủ động là nội dung tích hợp giữa lý thuyết và thực hành.

(2) Đối với môn thực hành lái xe

- Về quy định số học viên trên xe tập lái: hạng B là 5 học viên/1 xe tập lái, hạng C và 8 học viên/ 1 xe tập lái quy định tại điểm c khoản 3 Điều 13 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại điểm c, khoản 9, Điều 1 của Thông tư 38/2019/TT-BGTVT); trong khi thực tế các cơ sở đào tạo thực hiện: đào tạo chung đối với nội dung Lý thuyết và đối với nội dung thực hành đào tạo riêng cho từng nhóm hoặc 1 học viên (theo nhu cầu của người học), nên mỗi một học viên sẽ có thời điểm hoàn thành các môn học là khác nhau và sẽ phát sinh xe tập lái và giáo viên đã hoàn thành việc giảng dạy nhưng không thể bố trí giảng dạy ở khóa đào tạo khác do phải chờ Khóa học kết thúc. Do đó, không khai thác được hiệu quả xe tập lái và đội ngũ giáo viên và dễ phát sinh tiêu cực trong trường hợp cơ sở đào tạo thuê thêm nhiều xe tập lái, bố trí thêm nhiều giáo viên để tăng lưu lượng đào tạo.

- Về quản lý thời gian và số km học thực hành lái xe trên sân tập lái:

Điểm a khoản 3 Điều 13 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT) quy định học thực hành trên sân tập lái đối với hạng B1 và B2 có: thời gian là 41 giờ và quãng đường là 290 km. Tuy nhiên, thực tế trong sân tập lái, học sinh điều khiển phương tiện trong hình vừa tiến vừa lùi, với tốc độ trung bình khoảng 03 - 04 km/giờ nên quy định về quãng đường và thời gian chưa phù hợp; hiệp hội vận tải ô tô Việt nam và một số cơ sở đào tạo đề nghị giảm thời gian và quãng đường học thực hành trên sân tập lái.

- Về quản lý thời gian và số km học thực hành lái xe trên đường giao thông:

Điều 13 và Điều 14 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT quy định khối lượng học thực hành trên đường giao thông thực hiện như sau:

TT	Nội dung	B1 số tự động	B1	B2	C	B1 (số tự động) lên B2	B1 lên B2	B2 lên C, C lên D, D lên E, B2, D, E lên F	C, D, E lên FC	B2 lên D và C lên E
1	Thời gian (giờ)	24	40	40	48	10	5	10	17	15
2	Số km	710	810	810	825	280	130	240	380	380

Tuy nhiên, Hiệp hội vận tải ô tô Việt nam và một số cơ sở đào tạo đề nghị giảm thời gian và quãng đường học thực hành trên đường.

Qua các phân tích, đánh giá ở phần trên và để phù hợp tính thống nhất của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, tình hình thực tiễn nhưng vẫn đáp ứng

yêu cầu chất lượng đào tạo để đảm bảo an toàn giao thông đường bộ, Cục Đường bộ Việt Nam đề xuất sửa đổi các Điều 5, Điều 13, 14 và 15 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT (được sửa đổi bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Thông tư số 04/2022/TT-BGTVT) như sau:

- Quy định thời gian đào tạo đối với các khoá học tối đa 03 tháng (khoản 20 Điều 5);

- Không quy định số học viên trên 01 xe tập lái, giao quyền chủ động cho cơ sở đào tạo xây dựng kế hoạch đào tạo cho từng khóa, đáp ứng khối lượng Chương trình đào tạo cho 01 học viên như sau: hạng B1 số tự động là 192 giờ (giảm 12 giờ học Lý thuyết); hạng B1 là 212 giờ (giảm 08 giờ học Lý thuyết); hạng B2 là 226 giờ (giảm 26 giờ học Lý thuyết); hạng C là 236 giờ (giảm 26 giờ học Lý thuyết); hạng B1 số tự động lên B1 là 26 giờ (tăng 02 giờ học Lý thuyết); hạng B1 lên B2 là 12 giờ (giảm 42 giờ học Lý thuyết); hạng B2 lên C là 28 giờ (giảm 38 giờ học Lý thuyết); hạng C lên D là 28 giờ (giảm 38 giờ học Lý thuyết); hạng D lên E là 28 giờ (giảm 38 giờ học Lý thuyết); hạng B2, D, E lên F là 28 giờ (giảm 38 giờ học Lý thuyết); hạng C, D, E lên FC là 38 giờ (giảm 38 giờ học Lý thuyết); hạng B2 lên D là 38 giờ (giảm 46 giờ học Lý thuyết); hạng C lên E là 38 giờ (giảm 46 giờ học Lý thuyết).

- Quy định hoàn thành khoá học thực hành lái xe:

+ Đối với thực hành lái xe trên sân tập lái: đảm bảo 100% thời gian và tối thiểu 50% số km.

+ Đối với thực hành lái xe trên đường: đảm bảo 100% số km và tối thiểu 50% thời gian.

- Đối với phân bổ chi tiết nội chương trình đào tạo (Điều 15): Bộ GTVT không quy định chi tiết, giao *Người đứng đầu cơ sở đào tạo lái xe căn cứ nội dung, chương trình đào tạo do Bộ GTVT quy định, tổ chức biên soạn và phê duyệt chương trình đào tạo chi tiết.*

**3. Quy định về cấp chứng chỉ đào tạo:** quy định tại khoản 2 Điều 13 và khoản 2 Điều 14 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT:

Điểm b khoản 2 Điều 13 quy định: *“Kiểm tra cấp chứng chỉ sơ cấp, chứng chỉ đào tạo khi kết thúc khóa học gồm: môn Pháp luật giao thông đường bộ theo bộ câu hỏi sát hạch lý thuyết; môn Thực hành lái xe với các bài thi liên hoàn, bài tiến lùi hình chữ chi và lái xe trên đường”;*

Điểm b khoản 2 Điều 14 quy định: *“Kiểm tra cấp chứng chỉ đào tạo đối với nâng hạng lên B1, B2, C, D, E khi kết thúc khóa học gồm: môn Pháp luật giao thông đường bộ theo bộ câu hỏi sát hạch lý thuyết; môn Thực hành lái xe với các bài thi liên hoàn, bài tiến lùi hình chữ chi và lái xe trên đường”.*

Điều 26, Điều 27 Thông tư số 42/2015/TT-BLĐTBXH ngày 20/10/2015 Bộ trưởng Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội quy định về đào tạo trình độ sơ cấp (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 8 và khoản 9 Điều 1 Thông tư số

34/2018/TT-BLĐTB&XH ngày 26/12/2018) quy định xét công nhận tốt nghiệp, cấp chứng chỉ sơ cấp nghề

Điều 12 Thông tư số 43/2015/TT-BLĐTBXH ngày 20/10/2015 Bộ trưởng Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội quy định về đào tạo thường xuyên (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 3 Điều 2 Thông tư số 34/2018/TT-BLĐTB&XH ngày 26/12/2018) quy định xét công nhận tốt nghiệp cấp Chứng chỉ đào tạo

Vì vậy, để đảm bảo tính thống nhất của Hệ thống văn quy phạm pháp luật, Cục Đường bộ Việt Nam đề xuất sửa đổi điểm b khoản 2 Điều 13 và điểm b khoản 2 Điều 14 theo hướng xét cấp chứng chỉ đào tạo trên cơ sở kết quả kiểm tra các môn.

#### **4. Quy định về địa điểm, hình thức tổ chức sát hạch lái xe hạng A1**

Khoản 2 và điểm a, điểm c khoản 4 Điều 21 Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT quy định về địa điểm, hình thức tổ chức sát hạch lái xe hạng A1:

*“2. Việc sát hạch để cấp giấy phép lái xe hạng A1, A2, A3 và A4 ở các đô thị từ loại 2 trở lên phải được thực hiện tại các trung tâm sát hạch lái xe có đủ điều kiện hoạt động; các địa bàn khác thực hiện tại các sân sát hạch có đủ các hạng mục công trình cơ bản, phòng sát hạch lý thuyết, sân sát hạch và xe cơ giới dùng để sát hạch của từng hạng giấy phép lái xe theo quy định của Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trung tâm sát hạch lái xe cơ giới đường bộ*

##### *Khoản 4. Việc tổ chức sát hạch lái xe*

*“a) Sát hạch lý thuyết đối với hạng A1 ở các đô thị từ loại 2 trở lên thực hiện trên máy vi tính; các địa bàn khác thực hiện trắc nghiệm trên giấy hoặc trên máy vi tính; phòng sát hạch lý thuyết có camera giám sát quá trình sát hạch;*

*c) Sát hạch thực hành lái xe trong hình đối với các hạng A1, A2 ở các đô thị từ loại 3 trở lên phải sử dụng thiết bị chấm điểm tự động; các địa bàn khác có khoảng cách đến trung tâm đô thị từ loại 3 trở lên dưới 100 km phải sử dụng thiết bị chấm điểm tự động từ ngày 01 tháng 7 năm 2018”*

Đối với nội dung Lý thuyết: việc sử dụng thiết bị công nghệ thông tin hiện nay đã trở nên phổ biến và nhằm tăng cường tính công khai, minh bạch, khách quan trong việc tổ chức sát hạch lý thuyết, Cục Đường bộ Việt Nam đề xuất bãi bỏ hình thức sát hạch trắc nghiệm trên giấy.

Đối với nội dung thực hành: nội dung thực hành là việc kiểm tra kỹ năng điều khiển phương tiện, có tác động trực tiếp đến an toàn giao thông đường bộ, cần có; vì vậy, Cục Đường bộ Việt Nam đề xuất quy định lộ trình để các địa bàn khác có khoảng cách đến trung tâm đô thị từ loại 3 trở lên trên 100 km phải sử dụng thiết bị chấm điểm tự động từ ngày 01 tháng 7 năm 2024.

## **VI. NHỮNG VẤN ĐỀ XIN Ý KIẾN**

Thời gian qua Cục Đường bộ Việt Nam nhận được ý kiến của Hiệp Hội vận tải ô tô Việt Nam, Đại biểu quốc hội thành phố Hồ Chí Minh (chuyên đơn đề nghị của cơ sở đào tạo) và một số cơ sở đào tạo lái xe đề nghị xem xét cho phép dạy và học theo hình thức đào tạo từ xa, tự học có hướng dẫn (trực tuyến) đối với nội dung học Lý thuyết, phù hợp với xu hướng phát triển của cách mạng khoa học công nghệ 4.0 và đối tượng người học hiện nay đa số là lực lượng lao động chính trong xã hội đang trực tiếp làm việc trong các cơ quan công sở, doanh nghiệp và học tập tại các trường đại học, cao đẳng và trung cấp.

Cục Đường bộ Việt Nam thống nhất nội dung kiến nghị; tuy nhiên, quá trình nghiên cứu, xây dựng chính sách hiện chưa có sự thống nhất về quy định hình thức đào tạo giữa Luật Giáo dục nghề nghiệp điều chỉnh về giáo dục nghề nghiệp nói chung và Luật Giao thông đường bộ điều chỉnh lĩnh vực đào tạo lái xe nói riêng, cụ thể:

(1) Theo quy định của pháp luật giáo dục nghề nghiệp, đào tạo nghề nói chung gồm 2 hình thức đào tạo chính quy và đào tạo thường xuyên được quy định tại khoản 5 và khoản 6 Điều 3 của Luật Giáo dục nghề nghiệp, cụ thể:

*“5. Đào tạo chính quy là hình thức đào tạo theo các khóa học tập trung toàn bộ thời gian do cơ sở giáo dục nghề nghiệp và cơ sở giáo dục đại học, doanh nghiệp có đăng ký hoạt động giáo dục nghề nghiệp (sau đây gọi chung là cơ sở hoạt động giáo dục nghề nghiệp) thực hiện để đào tạo các trình độ sơ cấp, trung cấp và cao đẳng.*

*6. Đào tạo thường xuyên là hình thức đào tạo vừa làm vừa học, học từ xa hoặc tự học có hướng dẫn đối với các chương trình đào tạo trình độ sơ cấp, trung cấp, cao đẳng và các chương trình đào tạo nghề nghiệp khác, được thực hiện linh hoạt về chương trình, thời gian, phương pháp, địa điểm đào tạo, phù hợp với yêu cầu của người học.”.*

Khoản 1 Điều 2 Thông tư số 33/2018/TT-BLĐTBXH ngày 16/12/2018 của Bộ trưởng Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội quy định về đào tạo trình độ cao đẳng, trung cấp, sơ cấp theo hình thức đào tạo từ xa, tự học có hướng dẫn quy định:

*“Đào tạo từ xa, tự học có hướng dẫn là hình thức đào tạo nghề nghiệp **không tập trung** theo đó người học chủ yếu tự học qua các học liệu (giáo trình, băng hình, ứng dụng đa phương tiện trên các thiết bị điện tử, bằng việc sử dụng các thiết bị các phương tiện nghe nhìn, phát thanh, truyền hình, các tổ hợp truyền thông đa phương tiện, mạng Internet) dưới sự tổ chức, trợ giúp của nhà giáo, nhà trường. Việc đào tạo từ xa, tự học có hướng dẫn có thể thực hiện đối với từng môn học, mô đun, tín chỉ hoặc có thể thực hiện đối với cả chương trình đào tạo”.*

(2) Quy định của pháp luật về đào tạo lái xe

Do công tác đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép lái xe ảnh hưởng trực tiếp đến an ninh, an toàn giao thông đường bộ, nên nghề đào tạo lái xe ngoài việc

chấp hành các quy định chung về pháp luật giáo dục nghề nghiệp còn phải chấp hành các quy định riêng để đáp ứng yêu cầu quản lý, được quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều 61 Luật Giao thông đường bộ:

*“1. Cơ sở đào tạo lái xe là loại hình cơ sở dạy nghề, phải có đủ điều kiện về lớp học, sân tập lái, xe tập lái, đội ngũ giáo viên, giáo trình, giáo án và phải được giấy cấp phép theo quy định.*

*2. Cơ sở đào tạo lái xe phải thực hiện đúng nội dung và chương trình quy định cho từng loại, hạng giấy phép lái xe.*

*3. Người có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe hạng A1, A2, A3, A4, B1 phải được đào tạo. Người có nhu cầu được cấp giấy phép lái xe hạng B2, C, D, E và các giấy phép lái xe hạng F phải được đào tạo tập trung tại cơ sở đào tạo.”.*

Vì vậy, để thống nhất với Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, quy định cụ thể hình thức đào tạo lái xe tại Thông tư như sau:

*- Đối với các hạng A1, A2, A3, A4, B1 thực hiện đào tạo theo hình thức không tập trung (đào tạo từ xa hoặc tự học có hướng dẫn) hoặc đào tạo tập trung tại cơ sở đào tạo lái xe;*

*- Đối với các hạng B2, C, D, E và các giấy phép lái xe hạng F thực hiện đào tạo theo hình thức đào tạo tập trung tại cơ sở đào tạo.”.*

Tuy nhiên, để hoạt động đào tạo lái xe tại Việt Nam phù hợp với việc chuyển đổi số trong lĩnh vực giáo dục đã và đang được các quốc gia trên thế giới nghiên cứu triển khai mạnh mẽ, tạo thuận lợi cho người học lái xe, Cục Đường bộ Việt Nam đề xuất 02 phương án như sau:

*Phương án 1:*

Bổ sung khoản 23 vào Điều 5 quy định trách nhiệm của cơ sở đào tạo:

***Căn cứ nội dung, chương trình đào tạo lái xe do Bộ GTVT ban hành, xây dựng chương trình đào tạo lái xe các hạng A1, A2, A3, A4, B1 theo hình thức không tập trung (đào tạo từ xa hoặc tự học có hướng dẫn đối với nội dung Lý thuyết); đối với các hạng B2, C, D, E và các giấy phép lái xe hạng F xây dựng chương trình đào tạo theo hình thức đào tạo tập trung tại cơ sở đào tạo.***

Ưu điểm: phù hợp với quy định Luật Giáo dục nghề nghiệp và Luật Giao thông đường bộ

Nhược điểm: chưa đáp ứng yêu cầu học từ xa hoặc học trực tuyến của các đối tượng đang làm việc tại các cơ quan công sở, doanh nghiệp và trường học do quỹ thời gian rất eo hẹp trong khi đã có kiến thức lý thuyết về pháp luật giao thông đường bộ.

*Phương án 2:*

Bổ sung khoản 23 vào Điều 5 quy định trách nhiệm của cơ sở đào tạo:

***Căn cứ nội dung, chương trình đào tạo lái xe do Bộ GTVT ban hành, xây dựng chương trình đào tạo lái xe với nội dung Lý thuyết theo hình thức kết hợp trực tiếp tại cơ sở đào tạo và học qua phần mềm trực tuyến***

Ưu điểm: Đáp ứng nhu cầu học từ xa, học trực tuyến của người học.

Nhược điểm: phù hợp với quy định Luật Giáo dục nghề nghiệp chưa phù hợp hoàn toàn quy định của Luật Giao thông đường bộ.

Cục Đường bộ Việt Nam trình kèm theo Tờ trình này:

- Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của các Thông tư liên quan đến lĩnh vực vận tải đường bộ, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, phương tiện và người lái (Thông tư số 06/2011/TT-BGTVT, Thông tư số 09/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 29/2015/TT-BGTVT, Thông tư số 12/2017/TT-BGTVT, Thông tư số 22/2019/TT-BGTVT và Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT);

- Báo cáo đánh giá tác động của Chính sách;
- Báo cáo đánh giá tác động thủ tục hành chính;
- Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan, đơn vị;
- Bảng so sánh nội dung sửa đổi;
- Văn bản thẩm định của Phòng Pháp chế - Thanh tra Cục ĐBVN và ý kiến giải trình của đơn vị soạn thảo đối với nội dung thẩm định.

Cục Đường bộ Việt Nam kính trình Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định./.

***Nơi nhận:***

- Như trên;
- Lưu: VT, PC-TTr, QLVT,PT&NL.

**CỤC TRƯỞNG**

**Nguyễn Xuân Cường**

