

## Vietnamese Driving Curricula from 1998 to 2023: A Review

Xuan-Trung Nguyen 

The College of Hue, Vietnam

Corresponding author. Email: [nxtrung.gtvthue@gmail.com](mailto:nxtrung.gtvthue@gmail.com)

### ARTICLE INFO

Received: 06/10/2023  
Revised: 24/10/2023  
Accepted: 04/09/2024  
Published: 28/10/2024

### KEYWORDS

Driving curricula;  
Vocational education;  
Goals;  
Driving theory;  
Driving practice.

### ABSTRACT

From 1998 to 2023, our country's driving curricula have undergone nine instances of new enactments or revisions. However, no research on the development of driving curricula has been published by state management agencies. This article analyzes and evaluates the changes in automobile driving training programs over time, focusing on objectives, structure, and implementation. Additionally, these changes are compared with relevant legal regulations, particularly those pertaining to vocational education, of which driving training is a component. The findings reveal that driving training goals are hardly set, the training curricula have outdated structures, many internal shortcomings, and lack continuity and succession. Furthermore, the regulations for program implementation are illogical, lack a scientific basis, and are inappropriate for vocational education. Therefore, in the context of changing road traffic laws, it is necessary to soon rebuild car driver training programs, methods, and content of driving license testing, as well as the periodic evaluation and accreditation of training and testing quality.

## Tổng Quan về các Chương Trình Đào Tạo Lái Xe Ô tô Việt Nam từ 1998 đến 2023

Nguyễn Xuân Trung 

Trường Cao đẳng Huế, Việt Nam

Tác giả liên hệ. Email: [nxtrung.gtvthue@gmail.com](mailto:nxtrung.gtvthue@gmail.com)

### THÔNG TIN BÀI BÁO

Ngày nhận bài: 06/10/2023  
Ngày hoàn thiện: 24/10/2023  
Ngày chấp nhận đăng: 04/09/2024  
Ngày đăng: 28/10/2024

### TỪ KHÓA

Chương trình đào tạo lái xe;  
Giáo dục nghề nghiệp;  
Mục tiêu;  
Lý thuyết lái xe;  
Thực hành lái xe.

### TÓM TẮT

Từ năm 1998 đến 2023, các chương trình đào tạo lái xe ô tô của nước ta đã trải qua chín lần ban hành mới hoặc sửa đổi, bổ sung. Tuy nhiên, không tìm thấy một nghiên cứu nào về phát triển chương trình đào tạo lái xe được công bố từ cơ quan quản lý nhà nước. Bài viết này phân tích, đánh giá những thay đổi của chương trình đào tạo lái xe ô tô theo thời gian, tập trung vào mục tiêu, cấu trúc và tổ chức thực hiện. Đồng thời, những sự thay đổi này sẽ được đối chiếu với các quy định pháp luật liên quan, đặc biệt là giáo dục nghề nghiệp mà đào tạo lái xe là một thành phần. Kết quả cho thấy mục tiêu đào tạo lái xe hầu như không được đặt ra, các chương trình đào tạo có cấu trúc lộn xộn, còn nhiều bất cập nội tại và thiếu hẳn sự liên thông, kế thừa nhau. Còn những quy định về tổ chức thực hiện chương trình thì chưa đảm bảo logic, thiếu cơ sở khoa học và không phù hợp với giáo dục nghề nghiệp. Do đó, trong điều kiện pháp luật giao thông đường bộ đã và đang thay đổi, cần phải sớm xây dựng lại các chương trình đào tạo lái xe ô tô, cách thức và nội dung sát hạch cấp giấy phép lái xe cũng như quy định đánh giá và kiểm định chất lượng đào tạo, sát hạch định kỳ.

Doi: <https://doi.org/10.54644/jte.2024.1477>

Copyright © JTE. This is an open access article distributed under the terms and conditions of the [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium for non-commercial purpose, provided the original work is properly cited.

### 1. Giới thiệu

Với sự gia tăng nhanh chóng dân số và phương tiện, những con đường giao thông ngày càng trở nên đông đúc và mất an toàn hơn trên khắp thế giới. Trong nhiều thập kỷ qua, các chương trình đào tạo lái

xe đã được liên tục phát triển, hoàn thiện để nâng cao năng lực người học, giảm thiểu tối đa nguy cơ va chạm, tai nạn giao thông [1]-[3].

Tại nước ta, đào tạo lái xe ô tô là một loại hình giáo dục nghề nghiệp, do Bộ Giao thông vận tải quản lý từ ngày 01/8/1995, khi Nghị định 36/CP có hiệu lực [4], cho đến nay. Chương trình đào tạo lái xe đầu tiên được Bộ Giao thông vận tải ban hành là vào ngày 12/01/1998 [5], các chương trình trước đó lần lượt do Bộ Lao động, Tổng cục Dạy nghề, rồi Bộ Giáo dục và Đào tạo quy định [6]. Qua hơn 25 năm, các chương trình đào tạo lái xe đã nhiều lần được sửa đổi, hoàn thiện. Tuy nhiên, dù ít nhiều đã có những nghiên cứu phát triển chương trình ở các nghề và trình độ đào tạo khác nhau [7]-[9], nhưng với đào tạo lái xe ô tô thì hoàn toàn vắng bóng [10].

Vừa qua, Quốc hội đã thông qua Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ, sẽ có hiệu lực từ ngày 01/01/2025 [11]. Chắc rằng từ đây sẽ có thêm những thay đổi về quy định pháp luật với đào tạo, sát hạch lái xe nói chung và chương trình đào tạo lái xe ô tô nói riêng. Do vậy, nghiên cứu, đánh giá về sự thay đổi của các chương trình đào tạo lái xe ô tô trong hơn một phần tư thế kỷ qua là rất cần thiết, làm cơ sở ban đầu cho việc nghiên cứu phát triển chương trình đào tạo, góp phần nâng cao năng lực lái xe và giảm thiểu tai nạn giao thông đường bộ.

## 2. Đối tượng và phương pháp nghiên cứu

Những văn bản quy định về đào tạo lái xe ô tô, đào tạo trình độ sơ cấp nghề và liên quan khác được thu thập từ Cơ sở dữ liệu quốc gia về văn bản pháp luật ([vbpl.vn](http://vbpl.vn)), Thư viện Pháp luật ([thuvienphapluat.vn](http://thuvienphapluat.vn)) và ấn phẩm của Bộ Giao thông vận tải [5]. Mỗi văn bản đào tạo lái xe tìm ra đều được tra cứu lịch sử hiệu lực để đối chiếu với các văn bản sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế nó (nếu có) và sắp xếp toàn bộ theo thứ tự thời gian ban hành, từ năm 1998 đến 2023.

Sau đó, các chương trình đào tạo lái xe ô tô, bao gồm học mới và nâng hạng, quy định trong những văn bản trên, sẽ được phân tích, so sánh với nhau về mục tiêu, cấu trúc và tổ chức thực hiện chương trình đào tạo theo thời gian. Đồng thời, những nội dung này sẽ được đối chiếu với các quy định pháp luật liên quan, đặc biệt là giáo dục nghề nghiệp, trong cùng mốc thời gian. Tương tự, một số kết quả nghiên cứu khoa học về đào tạo lái xe trong nước và quốc tế cũng được xem xét để làm rõ thêm vấn đề.

Riêng về phương tiện, thiết bị dạy học, dù là một phần không thể thiếu của tiến trình giáo dục nhưng do được quy định thành nội dung riêng trong các văn bản quy phạm pháp luật về đào tạo lái xe ô tô và cũng chỉ tập trung vào tiêu chuẩn xe ô tô tập lái, cùng với những dụng cụ, thiết bị về cấu tạo, bảo dưỡng, sửa chữa ô tô [12] nên sẽ không đưa vào nghiên cứu.

Với sát hạch cấp giấy phép lái xe (GPLX) ô tô, mặc dù liên quan mật thiết nhưng là hoạt động riêng biệt, nằm ngoài chương trình đào tạo, không diễn ra tại cơ sở đào tạo lái xe ô tô [12] nên cũng không thuộc phạm vi của nghiên cứu này.

## 3. Kết quả và bàn luận

Có 3 quyết định và 6 thông tư về chương trình đào tạo lái xe ô tô đã được Bộ Giao thông vận tải ban hành từ năm 1998 đến 2023 [5], [13]-[20]. Trong đó, từ 2017 trở về trước là ban hành mới, thay thế cho văn bản cũ, sau đó là sửa đổi, bổ sung. Để thuận tiện, dưới đây sẽ gọi tắt là văn bản, quy định hoặc chương trình theo năm ban hành, các môn học lý thuyết trong cùng một nhóm được gọi chung bằng một tên và các môn học có tên dài thì gọi tắt bằng cụm từ đầu tiên.

Các chương trình đào tạo lái xe ô tô học mới bao gồm các hạng B1, B2 và C, từ năm 2015 có thêm hạng B1 số tự động (B1TĐ). Tùy theo GPLX ban đầu và GPLX muốn nâng, việc học nâng hạng sẽ được thực hiện theo các trình tự khác nhau. Với B1TĐ sẽ phải tuân tự lên B1 rồi B2, từ B2 trở đi mới có thể nâng lên 1 hoặc 2 hạng. Từ 1998, tất cả các hạng đều được nâng F, từ 2007 thì phải bắt đầu từ B2, từ 2015 có thêm C, D, E lên FC, cũng tính là nâng lên 1 hạng.

### 3.1. Mục tiêu đào tạo

Với mọi chương trình đào tạo, mục tiêu là nội dung đầu tiên và quan trọng nhất cần phải xác định, là yếu tố quyết định đến cấu trúc chương trình đào tạo, số lượng và chương trình chi tiết các môn học hay mô-đun, cũng như phương tiện, phương pháp dạy học và tổ chức kiểm tra, đánh giá kết quả học tập.

Đồng thời, các hoạt động khác như quản lý, đảm bảo chất lượng giáo dục cũng được thực hiện xoay quanh mục tiêu. Thông thường, ngoài mục tiêu chương trình còn có mục tiêu của môn học, chương hoặc phần, mục tiêu bài học thường do giáo viên tự xác định [21]. Ít nhất là từ năm 1990, các chương trình dạy nghề ở nước ta đều phải có mục tiêu, môn học thì có mục tiêu và yêu cầu [22], [23]. Từ năm 2015, chương trình đào tạo sơ cấp phải có chuẩn đầu ra, “là yêu cầu về kiến thức, kỹ năng, năng lực tự chủ và trách nhiệm nghề nghiệp”, mô-đun và giáo trình, chương, bài phải có mục tiêu [24].

**Bảng 1.** Mục tiêu và yêu cầu các chương trình đào tạo lái xe theo thời gian

	1998	2001	2007	2009	2012	2015	2017	2019	2022
Mục tiêu của chương trình	● - - - -		● - - - -	● - - - -	● - - - -				
Yêu cầu của chương trình			● - - - -	● - - - -	● - - - -				
Mục đích môn học, giáo trình	● - - - -								● - - -
Yêu cầu môn học, giáo trình	● - - - -								● - - -
Mục đích của phần, bài	● - - - -								
Yêu cầu của phần, bài	● - - - -								

● - - - năm ban hành chương trình đến năm hết hiệu lực

Tuy nhiên, chương trình đào tạo lái xe nhiều năm qua không có mục tiêu nào hoặc có thì không đầy đủ, trừ giai đoạn 1998-2001 (Bảng 1). Chương trình dạy nghề lái xe ô tô 1998, được ban hành tạm thời, dù đầy đủ nhất về các mục tiêu, yêu cầu nói chung, lại vẫn còn một số khiếm khuyết như “mục đích” được dùng thay cho mục tiêu, môn Chính trị không có mục đích và yêu cầu của phần, Kỹ thuật lái xe không có yêu cầu của phần, Nghiệp vụ vận tải gộp chung mục đích và yêu cầu của phần vào làm một, còn các môn học nâng hạng GPLX thì chỉ có mục đích, không có yêu cầu. Ở đây, môn học lý thuyết được chia thành các phần và môn Thực hành lái xe chia thành các bài.

Mục tiêu và yêu cầu của các chương trình 2007, 2009 và 2012 có nội dung tương tự nhau và cũng tương tự mục tiêu đào tạo về năng lực nghề nghiệp của Chương trình 1998 [5]:

“Nắm được một số kiến thức, cơ bản, cần thiết về các môn cơ sở kỹ thuật có liên quan đến kỹ thuật ô tô để làm cơ sở cho việc tiếp thu kiến thức chuyên môn và hình thành kỹ năng nghề nghiệp lái ô tô, và sau này vận dụng trong thực tế của người lái xe.

Nắm được cấu tạo, nguyên lý làm việc của các bộ phận chính của ô tô.

Biết chăm sóc, bảo dưỡng, kiểm tra điều chỉnh và xử lý, sửa chữa các hỏng hóc thông thường của ô tô hoạt động trên đường.

Nắm được những kiến thức cơ bản về an toàn lao động và thực hành an toàn nghề nghiệp, an toàn lái xe.

Điều khiển được ô tô an toàn trên các loại địa hình, trong các điều kiện khác nhau.”

Có thể thấy mục tiêu trên thiếu tính cụ thể và đo lường được của một mục tiêu SMART [25], đặc biệt là nội dung đầu tiên. Còn với Chương trình 2022, thay vì mục tiêu của giáo trình thì lại quy định mục đích và yêu cầu của “giáo trình khung” 5 môn học lý thuyết, không có giáo trình Thực hành lái xe và giáo trình Học phần mềm mô phỏng [20]. Khái niệm “giáo trình khung” xuất hiện lần đầu tiên tại Quy định 2017 [18] và chỉ duy nhất có trong đào tạo lái xe mà thôi. Xét về nội dung thì các mục đích và yêu cầu này không thể gọi là mục tiêu, bởi hầu như không đo lường được. Chẳng hạn, với yêu cầu “Người học biết vận dụng thành thạo, linh hoạt xử lý các tình huống giao thông, điều khiển xe đúng luật và đảm bảo an toàn.” (môn Pháp luật giao thông đường bộ) thì:

- “Biết” và “vận dụng” là hai cấp độ tư duy khác nhau của thang đo Bloom [26], không thể ghép vào thành một được;

- “Thành thạo” và “linh hoạt” cũng là hai cấp độ kỹ năng khác nhau [26];

- Người học không thể “điều khiển xe đúng luật và đảm bảo an toàn” chỉ sau khi học xong môn Pháp luật giao thông đường bộ mà còn cần phải hoàn thành môn Thực hành lái xe nữa.

Từ đây, trước tiên có thể nhận định rằng các chương trình đào tạo lái xe không những lạc hậu với giáo dục nghề nghiệp trong nước vào cùng thời mà còn dần lạc hậu đi theo thời gian so với chính nó, đặc biệt là từ sau năm 2015. Trong khi đó, từ 2014 đến nay đã có một số nghiên cứu liên quan đến vấn đề này, từ mục tiêu bài học [27], mục tiêu môn học [28] đến mục tiêu chương trình [29]-[31] cũng như những ảnh hưởng của chúng đến chất lượng đào tạo lái xe ô tô [32]. Đặc biệt là đề xuất áp dụng Ma trận mục tiêu đào tạo lái xe Châu Âu (2002) với các thành phần Kiến thức và kỹ năng - Nhận thức nguy cơ - Khả năng tự đánh giá thay vì Kiến thức - Kỹ năng - Thái độ như trong giáo dục nghề nghiệp nói chung [33]. Như vậy, ngoài sự lạc hậu, các mục tiêu đào tạo lái xe cũng không được quy định dựa trên những kết quả nghiên cứu khoa học trong nước và quốc tế.

### 3.2. Cấu trúc chương trình đào tạo

Từ năm 2003, chương trình đào tạo trình độ sơ cấp bắt đầu chuyển và từ 2015 thì chuyển hoàn toàn sang thiết kế theo mô-đun, “là đơn vị học tập được tích hợp giữa kiến thức chuyên môn, kỹ năng thực hành và thái độ nghề nghiệp một cách hoàn chỉnh” [23], [24]. Nhưng từ trước đến nay, dù cũng thuộc về giáo dục nghề nghiệp, các chương trình đào tạo lái xe vẫn được cấu trúc theo môn học, riêng biệt lý thuyết và thực hành.

**Bảng 2.** Tên các môn học lái xe ô tô qua thời gian

Tên môn học	1998	2001	2007	2009	2012	2015	2017	2019	2022
Luật lệ Giao thông đường bộ	○●								
Luật giao thông đường bộ		○●	○●	○●	○●				
Pháp luật giao thông đường bộ						○②	○②	○②	○②
Cấu tạo ô tô	②								
Sửa chữa thông thường	②								
Cấu tạo, nguyên lý hoạt động các bộ phận ô tô, nguyên nhân và biện pháp khắc phục các hư hỏng thông thường	①								
Cấu tạo và s. chữa thông thường		○	○	○	○	○	○	○	○
Kiến thức mới về xe ô tô nâng hạng	②	③	③	③	③	③	③	③	③
Thực hành bảo dưỡng, sửa chữa ô tô	◎								
Nghiệp vụ vận tải	②②	②②	②②	②②	②②	②②	②②	②②	②②
Chính trị	②								
Đạo đức người lái xe	①	○②	○②	○②					
Đạo đức người lái xe và văn hóa giao thông					○②	○②	○②		
Đạo đức, văn hóa giao thông và phòng, chống tác hại của rượu, bia khi tham gia giao thông								○②	○②
Kỹ thuật lái xe	②	○	○	○	○	○	○	○	○
Học phần mềm mô phỏng								○●	○●
Kỹ thuật lái xe và thực hành lái xe	◎								
Thực hành lái xe	②	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●	○●
Tập lái trên cabin điện tử								○●	○●

○ tất cả các hạng học mới

● tất cả các hạng học nâng

◎ chỉ hạng B1 học

②③ từ nâng hạng B2, C trở lên

② từ học mới hạng B2 trở lên

◎ chỉ B1 lên B2 học

Bảng 2 trình bày tên gọi các môn học lý thuyết và thực hành khi học mới và khi nâng hạng GPLX qua thời gian, xếp thứ tự theo Quy định 2022 [20], không phải là trình tự dạy học. Dù tên gọi khác nhau nhưng dựa vào chương trình chi tiết có thể gọi chung theo nhóm là (1) Pháp luật giao thông đường bộ, (2) Cấu tạo và sửa chữa thông thường, (3) Nghiệp vụ vận tải, (4) Đạo đức người lái xe, (5) Kỹ thuật lái xe, (6) Học phần mềm mô phỏng và (7) Thực hành lái xe, gồm cả Tập lái trên cabin điện tử.

Có thể thấy, điểm khác biệt chính của các chương trình sau so với 1998 là ghép Cấu tạo ô tô và Sửa chữa thông thường thành một môn, Chính trị chuyển thành Đạo đức người lái xe. Trong khoảng 2001-2019, cấu trúc các chương trình đào tạo lái xe là như nhau, gồm 4-5 môn lý thuyết và thực hành lái xe khi học mới, 4 môn học lý thuyết và thực hành lái xe khi nâng hạng. Tên gọi các môn học lý thuyết có thay đổi chủ yếu có thể là do có bổ sung thêm một số nội dung kiến thức như thể hiện trong chương trình chi tiết môn học [13], [17]-[19]. Từ 2019, có thêm Học phần mềm mô phỏng các tình huống giao thông và Tập lái trên cabin điện tử trong chương trình đào tạo, cả hai đều có phân bổ thời lượng cụ thể, tổ chức học và đánh giá kết quả riêng nhưng vị trí lại khác nhau. Học phần mềm mô phỏng là một nội dung riêng biệt nhưng không được quy định là môn học, còn Tập lái trên cabin điện tử là một phần của Thực hành lái xe [19].

**Bảng 3.** Thời lượng môn học Pháp luật giao thông đường bộ

Năm ban hành	Số giờ học						
	B1TD	B1	B2	C	B1 lên B2	Lên 1 hạng từ B2	Lên 2 hạng từ B2
1998		70	70	70	10	25	25
2001		80	80	80	16	16	16
2007		80	80	80	16	16	20
2009		80	80	80	16	16	20
2012		90	90	90	16	16	20
2015	90	90	90	90	16	16	20
2017	90	90	90	90	16	16	20
2019	90	90	90	90	16	16	20
2022	90	90	90	90	16	16	20

Với môn Pháp luật giao thông đường bộ, hạng GPLX nào cũng phải học, trừ B1TD lên B1. Học mới cũng học như nhau mà nâng hạng cũng học như nhau về cả nội dung và thời lượng. Từ năm 2012, cùng là GPLX hạng C, nếu học mới sẽ là 90 giờ, nhưng học B2 rồi nâng lên C sẽ là 106, nếu học mới C rồi sau đó nâng lên E sẽ là 110 giờ, nhưng theo trình tự C, D, E sẽ là 126 (Bảng 3). Khó có thể giải thích sự khác biệt này, bởi cùng một hạng GPLX sẽ phải có năng lực như nhau dù học theo cách nào. Điều tương tự cũng xảy ra với hai môn Đạo đức người lái xe, Nghiệp vụ vận tải. Còn nội dung Học phần mềm mô phỏng thì học thời lượng và nội dung như nhau với tất cả các hạng, trừ B1TD lên B1 không học [19], [20]. Trường hợp người có GPLX B2 học tuần tự lên từng hạng C, D, E, CF thì sẽ phải học và kiểm tra tất cả 5 lần cho cùng các môn học, nội dung học này. Trong khi đó, từ 2015, quy định đào tạo trình độ sơ cấp là “Chỉ tổ chức giảng dạy những kiến thức, hướng dẫn thực hành những kỹ năng nghề theo nội dung, yêu cầu của mô-đun mà người học chưa biết, chưa làm được hoặc chưa biết kỹ, đầy đủ, chưa làm được thành thạo.” [24]

Ngược lại, môn Kỹ thuật lái xe chỉ được học mới, hoàn toàn không có khi nâng hạng (Bảng 2), trong khi việc lái một chiếc xe FB2 (kéo moóc) đòi hỏi những kỹ thuật khác với B2, đặc biệt là khi lùi, rẽ hay đỗ xe trên dốc. Hay khi lái xe con hoặc xe tải thùng hở thì quan sát được phía sau qua gương chiếu hậu trong, còn lái xe tải thùng kín và xe tải hạng nặng thì không có gương này. Xe tải hạng nặng, xe bus, xe khách đều có kích thước, quán tính, điểm mù lớn hơn nhiều so với xe con nên cũng không thể như nhau về kỹ thuật vận hành. Gần nhau như B1TD và B1 cũng khác nhau cách đi số, khởi hành xe ngang dốc và kỹ thuật lái xe sinh thái.

Bảng 4 trình bày thời lượng của bốn môn lý thuyết còn lại, trong đó B1TD có từ Chương trình 2015 và khi chuyển lên B1 thì chỉ học thực hành lái xe. Từ 2012 trở đi, không có môn học nào dài quá 24 giờ, chỉ bằng khoảng 9-27% môn Pháp luật giao thông đường bộ (học mới) và 18-53% thời lượng quy định cho một tín chỉ, là “là đơn vị dùng để đo lường khối lượng kiến thức, kỹ năng và kết quả học tập đã tích lũy được trong một khoảng thời gian nhất định” [34].

**Bảng 4. Số giờ học 4 môn học lý thuyết lái xe ô tô**

Năm ban hành	Số giờ học					
	Cấu tạo và sửa chữa	Nghiệp vụ vận tải	Đạo đức người lái xe	Kỹ thuật lái xe		
	B1TD và B1	B2	C	B1 lên B2	Lên 1 hạng	Lên 2 hạng
1998	20   -   4   18	150   20   30   30	180   20   30   30	-   10   8   -	5   10   8   -	5   42   8   -
2001	24   -   8   24	32   24   8   24	32   24   8   24	-   24   12   -	8   8   16   -	8   8   20   -
2007	20   -   12   24	28   20   16   24	28   20   16   24	-   24   12   -	8   8   16   -	8   8   20   -
2009	20   -   12   24	24   24   16   24	24   24   16   24	-   16   12   -	8   8   16   -	8   8   20   -
2012	8   -   14   24	18   16   20   24	18   16   20   24	-   16   12   -	8   8   16   -	8   8   20   -
2015	8   -   14   24	18   16   20   24	18   16   20   24	-   16   12   -	8   8   16   -	8   8   20   -
2017	8   -   14   24	18   16   20   24	18   16   20   24	-   16   12   -	8   8   16   -	8   8   20   -
2019	8   -   14   20	18   16   20   20	18   16   20   20	-   16   10   -	8   8   14   -	8   8   18   -
2022	8   -   14   20	18   16   20   20	18   16   20   20	-   16   10   -	8   8   14   -	8   8   18   -

Mặt khác, nhiều môn học có thời lượng nhỏ còn làm phức tạp thêm và gia tăng chi phí tiến trình đào tạo vì vẫn phải tổ chức, quản lý đào tạo như môn học có thời lượng lớn khác. Để tham khảo, đào tạo lái xe Singapore chỉ có hai môn lý thuyết, trong đó Lý thuyết kết thúc là môn học bao gồm cả cấu tạo, bảo dưỡng, kỹ thuật lái xe và văn hóa giao thông [35]. Tức là, hoàn toàn có thể ghép ba môn học thành một mà không lo ảnh hưởng gì về sự khác biệt. Thực tế là môn Đạo đức người lái xe cũng được ghép từ nhiều nội dung rất khác nhau, bao gồm cả Thực hành cấp cứu (Bảng 7).

**Bảng 5. Số giờ học thực hành lái xe và số km xe chạy tính cho một học viên**

Năm ban hành	Số giờ học   số km xe chạy							
	B1TD	B1	B2	C	B1TD lên B1	B1 lên B2	Lên 1 hạng	Lên 2 hạng
1998		54   753	54   753	76,5   963		7   180	16   400	24   500
2001		80   800	96   950	100   1.000		12   150	20   200	32   320
2007		96   960	96   960	100   1.000		12   150	20   240	32   380
2009		80   960	80   960	90   1.000		10   150	18   240	28   380
2012		84   1.100	84   1.100	94   1.100		10   150	18   240	28   380
2015	68   1.000	84   1.100	84   1.100	94   1.100	24   340	10   150	18   240	28   380
2017	68   1.000	84   1.100	84   1.100	94   1.100	24   340	10   150	18   240	28   380
2019	68   1.000	84   1.100	84   1.100	94   1.100	24   340	10   150	18   240	28   380
2022	68   1.000	84   1.100	84   1.100	94   1.100	24   340	10   150	18   240	28   380

Bảng 5 cho thấy trong từng hạng số km có xu hướng tăng lên theo thời gian rồi giữ nguyên từ 2012 đến nay nhưng số giờ học thực hành lái xe thì không phải vậy. Nên tính trung bình km/giờ học thì khác nhau và cũng khó giải thích được vấn đề này. Chẳng hạn, ở hạng B1 và B2, Chương trình 1998 là 13,9

km/giờ học - Chương trình 2001 và 2007 là 10 - Chương trình 2009 là 12 và từ Chương trình 2012 là 13,1. Tương tự, tương ứng ở hạng C là 12,6 - 10 - 11,1 và 11,7. Các chương trình nâng hạng cũng vậy. Lưu ý thêm là ở các chương trình 2009 trở về trước số km của hạng C đều lớn hơn B, nhưng sau đó lại quy định bằng nhau, chỉ khác số giờ học.

Như vậy, có thể cho rằng có hay không có mục tiêu không ảnh hưởng đến cấu trúc chương trình đào tạo. Cùng với 3.1, điều này cho phép lập luận rằng các mục tiêu trong đào tạo lái xe thực ra không phải là mục tiêu thực sự, không thể dùng để định hướng cho hoạt động dạy và học, cũng như làm cơ sở đánh giá kết quả. Tương tự mục tiêu, cấu trúc các chương trình đào tạo lái xe ô tô qua thời gian không những lạc hậu với giáo dục nghề nghiệp đương thời mà còn nhiều bất cập nội tại, thiếu hẳn sự liên thông, kế thừa nhau. Đây là điều dễ hiểu, bởi khi không có mục tiêu đào tạo hoặc có nhưng không thực sự là mục tiêu thì cũng không có cơ sở đúng đắn để xây dựng cấu trúc chương trình đào tạo. Không đảm bảo “tính khoa học, chính xác, tính hệ thống, thực tiễn” [24] là điều rất dễ xảy ra. Cũng đã có một vài nghiên cứu về vấn đề này được công bố từ năm 2014 đến nay [31], [33], [36], tuy nhiên, không có tác động gì tới các quy định về đào tạo lái xe.

### 3.3. Tổ chức thực hiện chương trình đào tạo

Các quy định trong giáo dục nghề nghiệp từ trước đến nay đều cho phép miễn học những phần đã được đào tạo ở chương trình khác ở cùng trình độ hoặc cao hơn [22]-[24]. Tuy nhiên, chỉ duy nhất Chương trình 1998 có quy định miễn học Cấu tạo ô tô, Sửa chữa thông thường, môn Chính trị chỉ học về đạo đức người lái xe cho người tốt nghiệp công nhân kỹ thuật ngành ô tô trở lên [5]. Các chương trình sau đó không có quy định miễn hay giảm học cho bất cứ môn học lý thuyết nào. Như vậy, nếu là kỹ sư công nghệ ô tô hay cử nhân luật hoặc kỹ sư kinh tế vận tải đường bộ thì vẫn phải học và kiểm tra, dù hoàn toàn đủ điều kiện chuyên môn để giảng dạy, các môn học thuộc lĩnh vực chuyên môn là Cấu tạo và sửa chữa thông thường, Pháp luật giao thông đường bộ và Nghiệp vụ vận tải. Dĩ nhiên, khi nâng hạng thì lại tiếp tục học lại lần nữa.

**Bảng 6.** Chương trình chi tiết môn học học Cấu tạo và sửa chữa thông thường từ năm 2019

Nội dung chi tiết	Số giờ học	
	B1TD và B1	B2 và C
Giới thiệu chung về xe ô tô	1	1
Động cơ xe ô tô	1	3
Gầm ô tô	1	2
Hệ thống điện xe ô tô	1	2
Các hệ thống an toàn chủ động trang bị trên xe ô tô	1	2
Nội quy xưởng và kỹ thuật an toàn, sử dụng đồ nghề	1	1
Bảo dưỡng kỹ thuật xe ô tô	1	6
Sửa chữa các hư hỏng thông thường	-	
Kiểm tra	1	1
Cộng số giờ học	8	18

Từ Chương trình 2009 trở đi, người học lái xe hạng B1, từ 2015 gồm cả B1TD, được tự học các môn lý thuyết [15]-[20], các hạng còn lại đều phải học tập trung tại cơ sở đào tạo. Trong khi đó, hai môn học Pháp luật giao thông đường bộ và Kỹ thuật lái xe là như nhau cho tất cả các hạng lái xe học mới, gồm cả học, kiểm tra và nội dung câu hỏi trong bài sát hạch lý thuyết. Còn hai môn Cấu tạo và sửa chữa thông thường, Đạo đức người lái xe chỉ khác thời lượng và một nội dung (Bảng 6 và 7), tuy nhiên, nội dung này cũng không khó đến mức không tự học được. Vì thế, khó có thể lý giải quy định phân biệt này, bởi không có yêu cầu riêng nào về năng lực, trình độ giữa người học lái xe B1 với B2 và C. Cũng không thể chứng minh người học lái xe hạng B1 có khả năng tự học cao hơn người học B2, C. Mặt khác,

đào tạo lái xe ô tô thuộc về sơ cấp nghề, yêu cầu về cả kiến thức và kỹ năng đều ở mức đơn giản ở tất cả các hạng [34] nên tự học lý thuyết không phải là điều khó khăn đối với người học bình thường.

Thực hành cấp cứu là nội dung được đưa vào đào tạo từ Chương trình 2012 cho tất cả các hạng, từ 2019, thời lượng cho học mới là 3 giờ, nâng lên 1 hay 2 hạng đều là 1 giờ. Đây là nội dung đòi hỏi người huấn luyện phải có trình độ từ cao đẳng chuyên ngành y trở lên [37], phải có trang thiết bị y tế tối thiểu theo quy định và thời gian huấn luyện lần đầu là 4 giờ [38]. Tuy nhiên, hiện không tìm thấy văn bản nào trong đào tạo lái xe hướng dẫn thực hiện đào tạo thực hành cấp cứu nên cũng có thể nhận định rằng cũng không có cơ sở đào tạo lái xe nào sử dụng giáo viên, trang thiết bị đúng tiêu chuẩn để giảng dạy.

**Bảng 7.** Chương trình chi tiết môn học Đạo đức người lái xe từ năm 2019

Nội dung chi tiết	Số giờ học	
	BITĐ và B1	B2 và C
Những vấn đề cơ bản về phẩm chất đạo đức trong giai đoạn hiện nay	1	3
Đạo đức nghề nghiệp của người lái xe	3	3
Cơ chế thị trường và sự cạnh tranh trong hoạt động kinh doanh vận tải	1	2
Trách nhiệm, quyền hạn của người sử dụng lao động, của lái xe trong kinh doanh vận tải	-	3
Văn hóa giao thông	3	3
Phòng, chống tác hại của rượu, bia khi tham gia giao thông	2	2
Thực hành cấp cứu	3	3
Kiểm tra, thi	1	1
<b>Cộng số giờ học</b>	<b>14</b>	<b>20</b>

Từ Chương trình 2012, có thêm quy định môn Thực hành lái xe chỉ được học sau khi đạt kiểm tra Pháp luật giao thông đường bộ và Kỹ thuật lái xe [16], nghĩa là ba môn lý thuyết còn lại có thể học sau hai môn này, thậm chí sau khi đã học xong thực hành. Nhưng dễ thấy là để học kỹ thuật lái xe thì cần phải hiểu về cấu tạo và cơ chế hoạt động trước, đặc biệt là những cơ cấu điều khiển như vô lăng, ly hợp, hộp số, chân ga và chân phanh. Cấu tạo và sửa chữa thông thường là môn cần phải học trước Kỹ thuật lái xe, ít nhất là phần cấu tạo ô tô.

Tóm lại, những quy định về thực hiện chương trình đào tạo lái xe ô tô cho thấy sự thiếu logic, thiếu cơ sở khoa học và không phù hợp với những quy định giáo dục nghề nghiệp và an toàn, vệ sinh lao động. Từ đó, một mặt làm tăng chi phí, thời gian không cần thiết với người học, mặt khác lại không đảm bảo được chất lượng một số nội dung đào tạo.

#### 4. Kết luận và khuyến nghị

Sau hơn một phần tư thế kỷ, với 9 lần ban hành mới hoặc sửa đổi, có thể nói rằng các chương trình đào tạo lái xe ô tô vẫn chưa được phát triển tương xứng với những tiến bộ khoa học, pháp luật, giáo dục nghề nghiệp trong nước và quốc tế. Chưa có mục tiêu đào tạo lái xe ô tô đúng nghĩa để làm cơ sở xây dựng cấu trúc, nội dung chương trình đào tạo cũng như để lựa chọn cách thức tổ chức đào tạo và cả nội dung kiểm tra, đánh giá, sát hạch phù hợp. Chưa có mục tiêu cũng có nghĩa là chưa có cơ sở để đánh giá, kiểm định chất lượng đào tạo lái xe từ cả góc độ người học, cơ sở đào tạo, cơ quan quản lý nhà nước và toàn xã hội. Mục tiêu đào tạo lái xe cũng chính là cơ sở quan trọng để xác định tiêu chuẩn và mục tiêu đào tạo giáo viên dạy lái xe, cả lý thuyết và thực hành. Về cấu trúc, chương trình đào tạo có vẻ như là tập hợp những nội dung kiến thức, kỹ năng thiếu thống nhất, thiếu logic và được phân chia khá bất hợp lý. Đặc biệt là các môn lý thuyết có thời lượng quá thấp. Tương tự, việc tổ chức thực hiện chương trình đào tạo cũng được quy định lộn xộn, thiếu khoa học, thậm chí là không đủ để đảm bảo chất lượng như nội dung Thực hành cấp cứu.

Vì vậy, cần xây dựng lại các chương trình đào tạo lái xe ô tô theo các quy định về đào tạo trình độ sơ cấp trong giáo dục nghề nghiệp, những kết quả nghiên cứu khoa học cũng như tham khảo kinh nghiệm

các nước phát triển trên thế giới, đặc biệt là Mục tiêu đào tạo lái xe châu Âu [33]. Mặt khác, từ chương trình đào tạo được xây dựng mới, cũng cần hoàn thiện cách thức và nội dung sát hạch cấp GPLX trong ứng. Chương trình đào tạo và nội dung sát hạch sau khi đưa vào thực hiện cần được tổ chức đánh giá chất lượng hàng năm và kiểm định chất lượng định kỳ, tương tự các nghề khác trong giáo dục nghề nghiệp, để liên tục hoàn thiện và đảm bảo chất lượng, góp phần giảm thiểu tai nạn và ùn tắc giao thông.

### Xung đột lợi ích

Tác giả tuyên bố không có xung đột lợi ích trong bài báo này.

### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] L.P. Lonero, K.M. Clinton and D.M. Black, "Driver Education Curriculum Outline," *Proceedings of the Human Factors and Ergonomics Society 42nd Annual Meeting*, Chicago, USA, pp. 1396-1400, Oct. 5 – 9, 1998, doi: [10.1177/154193129804202008](https://doi.org/10.1177/154193129804202008).
- [2] R.C. Peck, "Do driver training programs reduce crashes and traffic violations? - A critical examination of the literature," *Journal of the International Association of Traffic and Safety Sciences*, vol. 34, issue 2, pp. 63-71, 2011, doi: [10.1016/j.iatssr.2011.01.001](https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2011.01.001).
- [3] E.F. Kufi, "Responsiveness of Driving Curriculum Provision to Efficient Driving Training: Survey into Contemporary Driving Practices in Ethiopia," *Research in Educational Policy and Management*, vol. 3, no. 2, pp. 22-41, 2021, doi: [10.46303/repam.2021.5](https://doi.org/10.46303/repam.2021.5).
- [4] The Government. (1995, May 11). *Decree No. 36/CP on ensuring traffic order and safety on roads and in urban centers*. [Online]. Available: <https://vbpl.vn/bocongthuong/Pages/vbpqen-toanvan.aspx?ItemID=2287&Keyword=>
- [5] Ministry of Transport. (1998, Jan.). *Driving curricula* (in Vietnamese).
- [6] VP. "History of vocational training development." (in Vietnamese). Directorate of Vocational Education and Training. Accessed: Aug. 14, 2023. [Online.] Available: <http://gdnn.gov.vn/Default.aspx?tabid=82&IntroId=586>.
- [7] N. Phan Van, "Developing short-term vocational training curricula based on competency-based training," (in Vietnamese), *Journal of Technical Education Science*, vol. 1, no. 1, pp. 39-44, 2006.
- [8] L. Q. Pham Thi, "Competency-based curriculum development in vocational schools," (in Vietnamese), *Vietnam Journal of Educational Sciences*, vol. 3, no. 18, pp. 32-37, 2022, doi: [10.15625/2615-8957/12210305](https://doi.org/10.15625/2615-8957/12210305).
- [9] A. D. Le, "Choosing curriculum development methods to meet business needs," (in Vietnamese), *Vietnam Journal of Education*, vol. 402, pp. 15-18, 2017.
- [10] X. T. Nguyen, "Scientific Research of Driving Training and Testing in Vietnam: Current Status and Challenges," (in Vietnamese), *Journal of Technical Education Science*, vol. 72B, pp. 68-74, 2022, doi: [10.54644/jte.72B.2022.1223](https://doi.org/10.54644/jte.72B.2022.1223).
- [11] Hai Lien. "Passed the Law on Road Traffic Order and Safety" (in Vietnamese). Government News. Accessed: Jul. 14, 2024. [Online.] Available: <https://baochinhphu.vn/thong-qua-luat-trat-tu-an-toan-giao-thong-duong-bo-102240627094230346.htm>.
- [12] The Government. (2016, Jul. 1). *Decree No. 65/2016/NĐ-CP regulations requirements provision car driver training testing services* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=111606&Keyword=65/2016/NĐ-CP>
- [13] Ministry of Transport. (2001, Dec. 7). *Decision No. 4170/2001/QĐ-BGTVT promulgating the Road Motor Vehicle Driver Curricula* (in Vietnamese). [Online.] Available: <https://mt.gov.vn/vn/pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=23426&TypeVB=1>
- [14] Ministry of Transport. (2007, Nov. 7). *Decision No. 56/2007/QĐ-BGTVT promulgating the Road Motor Vehicle Driver Curricula*, (in Vietnamese). [Online.] Available: <https://vanban.chinhphu.vn/default.aspx?pageid=27160&docid=46558>
- [15] Ministry of Transport. (2009, Jun. 19). *Circular No. 07/2009/TT-BGTVT on regulating driver training, driving tests, and issuance of driving licenses for road motor vehicles* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=11830&Keyword=07/2009/TT-BGTVT>
- [16] Ministry of Transport. (2012, Nov. 7). *Circular No. 46/2012/TT-BGTVT on regulating driver training, driving tests, and issuance of driving licenses for road motor vehicles* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=30437&Keyword=46/2012/TT-BGTVT>
- [17] Ministry of Transport. (2025, Oct. 20). *Circular No. 58/2015/TT-BGTVT on regulating driver training, driving tests, and issuance of driving licenses for road motor vehicles* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=92575&Keyword=58/2015/TT-BGTVT>
- [18] Ministry of Transport. (2017, Apr. 15). *Circular No. 12/2017/TT-BGTVT on regulating driver training, driving tests, and issuance of driving licenses for road motor vehicles* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=121449&Keyword=12/2017/TT-BGTVT>
- [19] Ministry of Transport. (2019, Oct. 8). *Circular No. 38/2019/TT-BGTVT dated October 8, 2019 on amendments to Circular No. 12/2017/TT-BGTVT on driver training, driving tests and issuance of driving licenses for road motor vehicles* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=143309&Keyword=38/2019/TT-BGTVT>
- [20] Ministry of Transport. (2022, Apr. 22). *Circular No. 04/2022/TT-BGTVT dated October 8, 2019 on amendments to Circular No. 12/2017/TT-BGTVT on driver training, driving tests and issuance of driving licenses for road motor vehicles* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=153815&Keyword=04/2022/TT-BGTVT>
- [21] X. T. Nguyen, "Determining, notifying and evaluating lessons' objectives in vocational training: Status quo and solutions," (in Vietnamese), *UED Journal of Sciences, Humanities & Education*, vol. 6, no. 4, pp. 113-119, 2016. doi: [10.47393/jshe.v6i4.685](https://doi.org/10.47393/jshe.v6i4.685)
- [22] Ministry of Education and Training. (1990, Nov. 5). *Decision No. 1822/QĐ-DN promulgating "Regulations on objectives and curricula for technical workers" in vocational schools* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Lao-dong-Tien-luong/Quyet-dinh-1822-QĐ-DN-quy-dinh-muc-chuong-trinh-dao-tao-cong-nhan-ky-thuat-46468.aspx>
- [23] Ministry of Labour - Invalids and Social Affairs. (2003, Feb. 27). *Decision No. 212/2003/QĐ-BLĐTBXH promulgating the Regulations on principles for developing and organizing the implementation of vocational curricula*. (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/Kiemtoannhanuoc/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=17831&Keyword=>
- [24] Ministry of Labour - Invalids and Social Affairs. (2015, Nov. 20). *Circular No. 42/2015/TT-BLĐTBXH regulating elementary level training* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=96229&Keyword=42/2015/TT-BLĐTBXH>
- [25] G.T. Doran, "There's a SMART way to write management's goals and objectives," *Management review*, vol. 70, no. 11, pp. 35-36, 1981.

- [26] X. T. Nguyen, "Integrated teaching design by Goal Referential Matrix in vocational education," (in Vietnamese), *The University of Danang - Journal of Science and Technology*, vol. 10(119), pp. 38-42, 2017.
- [27] X. T. Nguyen, "Actual state of designing integrated lectures of vocational teachers in Thừa Thiên Huế Province," (in Vietnamese), *The University of Danang - Journal of Science and Technology*, vol. 8(105), pp. 39-42, 2016.
- [28] X. T. Nguyen, "Innovation in teaching methods of the Law on Road Traffic in driving training," (in Vietnamese), *Transport Magazine*, Special issue, pp. 60-62, 23, 2014.
- [29] X. T. Nguyen, "Some problems about driving training and testing in the civil, military and police services," (in Vietnamese), *Science Journal of Vocational Training Education*, vol. 46, pp. 18-23, 2017.
- [30] X. T. Nguyen, "Quality assurance of driving curriculum: Still open," (in Vietnamese), *Journal of Vocational Education and Training*, vol. 70, pp. 22-28, 2019.
- [31] X. T. Nguyen, "Driving training from vocational education view," (in Vietnamese), *The University of Danang - Journal of Science and Technology*, vol. 2(123), pp. 10-13, 2018.
- [32] X. T. Nguyen, "Some inadequacies in the state management of driving training and testing," (in Vietnamese), *TNU Journal of Science and Technology*, vol. 226, no. 12, pp. 180-187, 2020. doi: [10.34238/tnu-jst.5347](https://doi.org/10.34238/tnu-jst.5347)
- [33] X. T. Nguyen, "Goals for Driver Education Matrix (GDE) and suggest to apply in Vietnam," (in Vietnamese), *Journal of Vocational Education and Training*, vol. 80, pp. 50-55, 2020.
- [34] The National Assembly. (2014, Nov. 27). *Clause 2, Article 4, Law on Vocational Education 2014* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Lao-dong-Tien-luong/Luat-Giao-duc-nghe-nghiep-2014-259733.aspx>
- [35] X. T. Nguyen, "Comparison the training and testing of driving theories in Vietnam and Singapore," (in Vietnamese), *Journal of Vocational Education and Training*, vol. 96, pp. 25-31, 2021.
- [36] X. T. Nguyen and D. T. Nguyen, "Instructing an integrated approach to driving training," (in Vietnamese), *Teaching and Learning Today Magazine*, no. 11, p. 59, 2014.
- [37] The Government. (2016, May 15). *Decree No. 44/2016/ND-CP detailing a number of articles of the Law on Occupational Safety and Health on occupational safety technical inspection, occupational safety and hygiene training and working environment monitoring* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=117760&Keyword=44/2016/ND-CP>
- [38] Ministry of Health. (2016, Jun. 30). *Circular No. 19/2016/TT-BYT guiding the management of occupational hygiene and labors' health* (in Vietnamese). [Online]. Available: <https://vbpl.vn/TW/Pages/vbpq-toanvan.aspx?ItemID=157059&Keyword=19/2016/TT-BYT>



**Nguyễn Xuân Trung** earned his Engineer's degree in Mechanical Engineering from Nong Lam University, Ho Chi Minh City, Vietnam, in 1996, his M.Sc. degree in Mechanical Techniques from Hue University, Vietnam, in 2011, and his LLB degree in Business Law from Duy Tan University, Vietnam, in 2023. He has been an educator at various levels since 2002, and he is currently a lecturer at The College of Hue, Vietnam. His research interests include driving training and testing, vocational education, jurisprudence, and solar drying. Between 2012 and 2016, he trained over 3,200 driving instructors in pedagogical communication and training methods. Mr. Xuân Trung Nguyễn's accolades include the Nationwide Excellent Professional Intermediate Teacher Award (First Prize, 2009), the Technical Innovation Award of Thua Thien Hue Province (Second Prize, 2015), the Science and Technology Innovation Award of Thua Thien Hue Province (Third Prize, 2016), and some other awards. Email: [nxtrung.gtvthue@gmail.com](mailto:nxtrung.gtvthue@gmail.com). ORCID: <https://orcid.org/0009-0006-4573-4018>