



Ngày nhận bài: 09/7/2026; Ngày thẩm định: 11/8/2026; Ngày duyệt đăng: 13/8/2026.

NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐÀO TẠO KỸ NĂNG PHÒNG CHÁY, CHỮA CHÁY VÀ CỨU NẠN, CỨU HỘ TRONG CHƯƠNG TRÌNH ĐÀO TẠO LÁI XE Ô TÔ HIỆN NAY

Thượng tá, TS PHẠM KHẮC LỊCH

Trung tâm Giáo dục nghề nghiệp, đào tạo lái xe, ngoại ngữ, tin học, Học viện Phòng cháy chữa cháy và Cứu nạn cứu hộ

**Tác giả liên hệ: Phạm Khắc Lịch (Email: phamkhaclichp2@gmail.com)*

Tóm tắt: Kỹ năng phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ (PCCC&CNCH) đã được đưa vào chương trình đào tạo lái xe ô tô, thể hiện yêu cầu mới trong việc hình thành năng lực ứng phó sự cố cho người điều khiển phương tiện giao thông. Tuy nhiên, so với các nghiên cứu chủ yếu tiếp cận vấn đề từ góc độ an toàn giao thông, kỹ thuật phương tiện hoặc yêu cầu pháp luật chung về PCCC, còn thiếu những phân tích chuyên sâu về PCCC&CNCH như một cấu phần chuẩn đầu ra của đào tạo người lái sau khi các quy định mới có hiệu lực. Bài viết làm rõ khoảng trống đó, bổ sung một số tình huống cháy xe điển hình, kết quả khảo sát sơ bộ tại một số cơ sở đào tạo lái xe; phân tích khó khăn trong tổ chức đào tạo, năng lực giáo viên, điều kiện thực hành, cơ chế phối hợp và đề xuất các giải pháp có tính khả thi nhằm nâng cao hiệu quả đào tạo kỹ năng PCCC&CNCH cho học viên lái xe ô tô ở Việt Nam hiện nay.

Từ khóa: đào tạo lái xe ô tô; phòng cháy, chữa cháy; cứu nạn, cứu hộ; kỹ năng ứng phó sự cố; cháy, nổ ô tô; sát hạch lái xe.

Abstract: Fire prevention, firefighting, and rescue (FPFR) skills have been integrated into motor vehicle driver training programs, reflecting new demands for equipping vehicle operators with emergency response capabilities. However, existing studies primarily address this issue through the lenses of traffic safety, vehicle engineering, or general legal requirements, thus lacking in-depth analysis treating FPFR skills as a standardized learning outcome following the implementation of new regulations. To address this gap, this paper incorporates typical vehicle fire scenarios alongside preliminary survey results from select driver training centers. Furthermore, it analyzes practical challenges related to instructional organization, instructor capacity, practical training conditions, and inter-agency coordination mechanisms, thereby proposing feasible solutions to enhance the effectiveness of FPFR skills training for motor vehicle driving learners in Vietnam.

Keywords: car driver training; fire prevention and firefighting; rescue and salvage; emergency response skills; vehicle fire and explosion; driving test.

1. Trong điều kiện phương tiện giao thông cơ giới đường bộ gia tăng nhanh, cấu trúc phương tiện ngày càng phức tạp, nhiên liệu sử dụng đa dạng hơn và mật độ giao thông tại đô thị, đường cao tốc, hầm đường bộ, bãi đỗ xe, trung tâm thương mại ngày càng lớn, nguy

cơ cháy, nổ, tai nạn và sự cố liên quan đến ô tô không còn là vấn đề cá biệt. Một vụ cháy xe, sự cố kẹt người trong xe, tai nạn trên cao tốc, sự cố trong hầm hoặc tại bãi đỗ kín có thể phát triển rất nhanh nếu người lái xe không có kiến thức nhận diện nguy cơ, không biết cách

báo cháy, không biết sử dụng bình chữa cháy xách tay, không biết thoát nạn, cứu người trong giới hạn an toàn hoặc xử lý ban đầu không đúng cách. Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ năm 2024 đặt ra yêu cầu rộng hơn về trách nhiệm của cơ quan, tổ chức và cá nhân trong việc tìm hiểu kiến thức, kỹ năng về PCCC&CNCH; coi hoạt động phòng ngừa, phát hiện, xử lý sự cố là trách nhiệm xã hội phổ biến chứ không chỉ là nhiệm vụ của lực lượng chuyên nghiệp [1].

Thực tiễn gần đây cho thấy hậu quả của cháy xe ô tô, nhất là xe khách giường nằm, có thể đặc biệt nghiêm trọng. Điển hình, khoảng 22 giờ ngày 20/7/2026, xe khách giường nằm biển số 50E-447.02 xuất phát từ Khánh Hòa đi Thành phố Hồ Chí Minh; đến rạng sáng 21/7/2026, phương tiện gặp tai nạn và cháy tại Km1839 Quốc lộ 1A, khu vực xã Hưng Thịnh, thành phố Đồng Nai, làm 07 người tử vong và nhiều người bị thương [11]. Trước đó, khoảng 19 giờ ngày 14/01/2020, một xe ô tô khách giường nằm bốc cháy tại đầu cầu Hoàng Hoa Thám, đường Cộng Hòa, quận Tân Bình, Thành phố Hồ Chí Minh, gây rối loạn giao thông khu vực sân bay Tân Sơn Nhất [12]. Những vụ việc này cho thấy người lái xe, phụ xe và hành khách thường là nhóm có mặt đầu tiên tại hiện trường, nên kỹ năng phát hiện, dừng xe an toàn, tổ chức thoát nạn, báo tin và xử lý ban đầu có ý nghĩa rất lớn trong việc hạn chế thương vong và thiệt hại.

Về phương diện nghiên cứu, đã có nhiều bài viết đề cập an toàn giao thông, kỹ thuật phòng ngừa cháy, nổ phương tiện, sơ cứu tai nạn hoặc trách nhiệm PCCC của chủ phương tiện. Tuy nhiên, chưa có nhiều nghiên cứu phân tích một cách trực diện nội dung PCCC&CNCH như một nhóm năng lực đầu ra trong chương trình đào tạo lái xe ô tô; càng ít nghiên cứu đặt vấn đề này trong bối cảnh các quy định mới về đào tạo, sát hạch lái xe và Luật PCCC&CNCH đã có hiệu lực. Khoảng trống nghiên cứu của bài viết nằm ở việc kết nối ba bình diện: yêu cầu pháp lý mới, thực tiễn cháy xe và tổ chức đào tạo kỹ năng hành động cho học viên lái xe. Đây cũng là điểm mới của bài viết so với các nghiên cứu thiên về quy định pháp luật hoặc kỹ thuật phương tiện đơn lẻ.

2. Trong lĩnh vực đào tạo lái xe, Văn bản hợp nhất số 27/VBHN-BXD ngày 30/6/2026 của Bộ Xây dựng, hợp nhất các quy định về đào tạo lái xe, đã thể hiện rõ nội dung “Kỹ năng phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ” với thời lượng 04 giờ trong chương trình đào tạo lái xe ô tô. Nội dung này bao gồm: tình hình cháy, nổ, sự cố, tai nạn ô tô; kiến thức pháp luật về PCCC&CNCH; nguyên nhân gây cháy, nổ, sự cố; biện pháp PCCC&CNCH đối với ô tô; xử lý cháy, nổ, sự cố, tai nạn và hướng dẫn sử dụng phương tiện, dụng cụ PCCC&CNCH [3]. Đây là cơ sở pháp lý trực tiếp để các cơ sở đào tạo lái xe tổ chức nội dung PCCC&CNCH trong chương trình đào tạo theo hướng bài bản hơn.

Việc đưa nội dung PCCC&CNCH vào chương trình đào tạo lái xe ô tô là bước tiến đúng hướng. Tuy nhiên, vấn đề đặt ra là làm thế nào để nội dung này không dừng lại ở việc “có trong chương trình”, mà thật sự hình thành được năng lực hành động tối thiểu cho người học. Nếu chỉ học lý thuyết ngắn, thiếu thực hành, thiếu tình huống mô phỏng, thiếu giáo viên có năng lực chuyên môn PCCC&CNCH, thiếu kiểm tra đánh giá thực chất, thì học viên có thể vượt qua kỳ kiểm tra nhưng không đủ khả năng xử lý khi gặp cháy, nổ hoặc sự cố thực tế. Hiệu quả của chuyên đề PCCC&CNCH vì vậy không được đo bằng việc chương trình có đủ 04 giờ học, mà phải được đo bằng khả năng học viên nhận diện nguy cơ, lựa chọn phương án an toàn và thực hiện được một số thao tác xử lý ban đầu trong giới hạn cho phép.

Nghị định số 94/2026/NĐ-CP quy định hoạt động đào tạo và sát hạch lái xe, có hiệu lực từ ngày 01/7/2026, đặt hoạt động đào tạo lái xe trong khuôn khổ quản lý nhà nước mới về điều kiện kinh doanh dịch vụ đào tạo, tiêu chuẩn giáo viên, giấy phép xe tập lái, điều kiện trung tâm sát hạch và quản lý quá trình sát hạch [2]. Thông tư số 108/2026/TT-BCA về sát hạch, cấp giấy phép lái xe, có hiệu lực từ ngày 01/7/2026, tiếp tục cho thấy xu hướng đổi mới quản lý sát hạch, cấp giấy phép theo hướng rõ trách nhiệm, chặt quy trình và chuẩn hóa dữ liệu [4]. Trong bối cảnh đó, đào tạo kỹ năng PCCC&CNCH cho học viên

lái xe cần được nhìn nhận là một bộ phận của bảo đảm chất lượng đào tạo người lái chứ không phải là nội dung ngoại vi. Bài viết sử dụng phương pháp phân tích, tổng hợp tài liệu pháp luật; phương pháp so sánh kinh nghiệm quốc tế; phương pháp khảo sát sơ bộ và khái quát thực tiễn quản lý đào tạo lái xe để đề xuất giải pháp nâng cao hiệu quả đào tạo kỹ năng PCCC&CNCH cho học viên lái xe ô tô.

Để tăng cơ sở thực chứng, bài viết sử dụng kết quả khảo sát nhanh quy mô nhỏ tại 03 cơ sở đào tạo lái xe ở khu vực Hà Nội và một số địa bàn lân cận trong tháng 7/2026, với 72 phiếu hợp lệ, gồm 60 học viên và 12 giáo viên, cán bộ quản lý đào tạo. Kết quả cho thấy 78,3% học viên chưa từng trực tiếp thực hành sử dụng bình chữa cháy xách tay; 65,0% học viên chưa tự tin khi phải lựa chọn trình tự xử lý trong tình huống xe bốc khói hoặc cháy khoang động cơ; 83,3% giáo viên và cán bộ quản lý cho rằng thời lượng 4 giờ chỉ đủ đạt hiệu quả nếu có giáo án tình huống, học cụ mô phỏng hoặc thực hành tối thiểu; 75,0% cho rằng khó khăn lớn nhất hiện nay là thiếu tài liệu thống nhất, học cụ thực hành và cơ chế phối hợp thường xuyên với lực lượng Cảnh sát PCCC&CNCH. Dù mẫu khảo sát còn nhỏ và chỉ có giá trị gợi mở, kết quả này phản ánh khá rõ nguy cơ hình thức hóa nếu nội dung PCCC&CNCH không được tổ chức theo hướng thực hành và đánh giá bằng năng lực.

3. Xét về ý nghĩa thực tiễn, kỹ năng PCCC&CNCH có quan hệ trực tiếp với năng lực xử lý sự cố ban đầu của người lái xe. Trong nhiều tình huống, người lái xe là người đầu tiên phát hiện khói, mùi khét, rò rỉ nhiên liệu, quá nhiệt, chập điện, cháy khoang động cơ, cháy trong cabin, cháy hàng hóa hoặc người bị mắc kẹt sau va chạm. Khoảng thời gian đầu sau khi sự cố xảy ra có ý nghĩa quyết định đối với việc hạn chế lan truyền đám cháy, bảo vệ tính mạng người trên xe và những người xung quanh. Nếu người lái xe hiểu đúng nguyên tắc bảo đảm an toàn của bản thân trước khi cứu người, biết dừng xe ở vị trí an toàn, tắt máy, cắt nguồn điện nếu có thể, sử dụng bình chữa cháy phù hợp, báo lực lượng chức năng, tổ chức thoát

nạn và không xử lý vượt quá khả năng, thì hậu quả có thể được giảm thiểu đáng kể.

Xét về ý nghĩa giáo dục, nội dung PCCC&CNCH góp phần hình thành thái độ trách nhiệm của người lái xe. Đào tạo lái xe không chỉ là dạy điều khiển vô lăng, chân ga, chân phanh, kỹ năng quan sát và chấp hành biển báo; đó còn là quá trình hình thành văn hóa an toàn. Một người lái xe có trách nhiệm phải biết rằng chiếc xe không chỉ là phương tiện di chuyển mà còn là không gian có nguồn điện, nhiên liệu, vật liệu dễ cháy, hành khách, hàng hóa và các nguy cơ sự cố. Vì vậy, tích hợp PCCC&CNCH vào đào tạo lái xe là cách mở rộng mục tiêu đào tạo từ “biết lái” sang “biết lái an toàn và biết ứng phó khi có sự cố”.

4. Mặc dù cơ sở pháp lý đã được xác lập, hiệu quả của nội dung PCCC&CNCH trong đào tạo lái xe ô tô vẫn đứng trước nguy cơ hình thức hóa.

Đầu tiên là thời lượng đào tạo còn ít so với yêu cầu hình thành kỹ năng. Bốn giờ học có thể đủ để giới thiệu kiến thức cơ bản, nhưng khó có thể bảo đảm người học thành thạo các thao tác xử lý cháy, thoát nạn, cứu người trong tình huống áp lực cao nếu không có thiết kế bài học khoa học, thực hành tối thiểu và đánh giá đúng năng lực đầu ra. Đây cũng là vấn đề đã được đặt ra trong thực tiễn khi dư luận quan tâm đến việc đào tạo chữa cháy, cứu hộ cho học viên lái xe ô tô có thật sự thực chất hay chưa [10].

Thứ hai, phương pháp đào tạo ở một số cơ sở có thể vẫn nặng về thuyết trình, đọc tài liệu hoặc học trực tuyến thụ động. Cách học này có ưu điểm về chi phí và khả năng tổ chức đại trà nhưng khó bảo đảm kỹ năng. Học viên có thể ghi nhớ được một số câu trả lời trong bộ câu hỏi, nhưng chưa chắc biết cách kiểm tra bình chữa cháy, cách đứng hướng gió, cách mở nắp ca-pô an toàn khi có khói, cách xử lý cháy do điện, cách thoát khỏi xe sau va chạm hoặc cách hỗ trợ người bị nạn mà không gây nguy hiểm cho bản thân.

Thứ ba, năng lực giáo viên và điều kiện học cụ chưa đồng đều. Giáo viên dạy lý thuyết lái xe có thể am hiểu pháp luật giao thông, đạo đức nghề nghiệp, kỹ thuật lái xe hoặc cấu tạo ô tô, nhưng không phải ai cũng

có nền tảng chuyên môn về PCCC&CNCH. Nếu thiếu bồi dưỡng chuyên đề, thiếu giáo án mẫu, thiếu tài liệu tình huống và thiếu hỗ trợ của lực lượng PCCC&CNCH, giáo viên dễ dạy theo hướng “đủ tiết” hơn là hình thành năng lực. Trong khi đó, nhiều cơ sở đào tạo chưa có mô hình cabin cháy giả định, bình chữa cháy thực hành, sơ đồ thoát nạn, video tình huống, bộ câu hỏi tình huống hoặc khu vực thực hành an toàn.

Thứ tư, kiểm tra, đánh giá chưa tương xứng với mục tiêu đào tạo kỹ năng. Nếu đánh giá chủ yếu bằng câu hỏi lý thuyết, xác suất học viên gặp câu hỏi về PCCC&CNCH thấp hoặc câu hỏi chỉ dừng ở nhận biết, thì cơ sở đào tạo và học viên sẽ có xu hướng coi nhẹ nội dung này. Một nội dung được xác định là kỹ năng cần được kiểm tra bằng tình huống, quan sát thao tác, yêu cầu giải thích phương án xử lý và đánh giá thái độ an toàn. Khi chưa có chuẩn đầu ra cụ thể về việc học viên phải biết gì, làm được gì và xử lý được tình huống nào, rất khó tạo động lực để người học học nghiêm túc và cơ sở đào tạo đầu tư đúng mức.

Thứ năm, khó khăn trong triển khai sau khi các quy định mới có hiệu lực. Các cơ sở đào tạo lái xe phải đồng thời thích ứng với yêu cầu quản lý đào tạo, chuẩn hóa dữ liệu, quản lý thời lượng học, điều kiện giáo viên, chương trình, học liệu và kiểm tra hoàn thành khóa học. Trong điều kiện đó, chuyên đề PCCC&CNCH dễ bị xem là nội dung bổ sung, tổ chức sau cùng hoặc giao cho giáo viên kiêm nhiệm nếu không có chỉ đạo chuyên môn rõ ràng. Khó khăn còn đến từ việc bố trí thời khóa biểu 4 giờ sao cho không ảnh hưởng tiến độ khóa học; bảo đảm an toàn khi thực hành; mua sắm bình tập, mô hình, video tình huống; lựa chọn giáo viên đủ năng lực; và thiết lập cơ chế phối hợp thường xuyên với lực lượng Cảnh sát PCCC&CNCH, y tế hoặc cứu hộ giao thông. Đây là những vấn đề cần được nhận diện đầy đủ để giải pháp đề xuất không chỉ đúng về nguyên tắc mà còn khả thi trong tổ chức thực hiện.

5. Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế cho thấy, nhiều quốc gia không sử dụng trực tiếp thuật ngữ “đào tạo kỹ năng phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ cho học viên lái xe” như ở Việt Nam, nhưng các

nội dung tương đương lại được tích hợp trong đào tạo, kiểm tra kiến thức, cấp giấy phép hoặc đào tạo bổ sung đối với nhóm lái xe chuyên biệt. Do dung lượng bài viết có hạn, kinh nghiệm quốc tế được tiếp cận theo hướng rút ra giá trị tham khảo trực tiếp, thay vì mô tả dài từng hệ thống pháp luật.

Tại Vương quốc Anh, nội dung sơ cứu, hồi sinh tim phổi, sử dụng máy khử rung tim tự động và xử lý tình huống khẩn cấp được đưa vào hệ thống học và thi lý thuyết; đối với lái xe vận chuyển hàng nguy hiểm, chương trình ADR còn đề cập phòng cháy, nhận biết và sử dụng bình chữa cháy, kiểm soát sự cố, sơ cứu khẩn cấp và phối hợp với lực lượng khẩn cấp [5], [6]. Ở Đức, Áo và một số nước Châu Âu, chứng nhận hoặc kiến thức sơ cứu là điều kiện quan trọng đối với người xin giấy phép lái xe; trọng tâm là bảo vệ bản thân, đánh giá hiện trường, hỗ trợ nạn nhân và gọi cứu trợ [8].

Tại Australia và Singapore, tài liệu học lái chính thức chú trọng xử lý tai nạn, an toàn trong đường hầm, cao tốc, khu vực hạn chế dừng đỗ, cháy phương tiện, gọi số khẩn cấp và bảo vệ hiện trường [7], [9]. Bài học có thể rút ra cho Việt Nam là: không nhất thiết kéo dài thời lượng hoặc biến PCCC&CNCH thành môn học độc lập, nhưng phải xác định chuẩn đầu ra tối thiểu; gắn nội dung với tình huống rủi ro thực tế của xe ô tô; coi trọng thực hành/mô phỏng; và đưa kết quả học tập vào cơ chế kiểm tra, đánh giá. Nói cách khác, giá trị tham khảo lớn nhất không nằm ở việc sao chép mô hình nước ngoài, mà ở tư duy đào tạo người lái như chủ thể có trách nhiệm an toàn ban đầu tại hiện trường sự cố.

6. Qua nghiên cứu, chúng tôi đề xuất một số nhóm giải pháp nâng cao hiệu quả đào tạo kỹ năng PCCC&CNCH trong chương trình đào tạo lái xe ô tô hiện nay ở Việt Nam như sau:

Một là, xác định chuẩn đầu ra tối thiểu đối với kỹ năng PCCC&CNCH của học viên lái xe ô tô. Chuẩn đầu ra không nên dừng ở mức “biết kiến thức cơ bản”, mà cần mô tả được người học sau khóa đào tạo phải làm được gì. Có thể xác định các năng lực tối thiểu gồm: nhận diện dấu hiệu nguy hiểm cháy, nổ, sự cố trên xe;

biết quy trình dừng xe an toàn; biết báo cháy, báo tai nạn, cung cấp thông tin cho lực lượng chức năng; biết tổ chức thoát nạn cho người trên xe trong khả năng cho phép; biết sử dụng bình chữa cháy xách tay ở mức cơ bản; biết những trường hợp không được mở nắp ca-pô, không dùng nước, không quay lại xe lấy tài sản và không tiếp cận khi có nguy cơ nổ, điện giật hoặc khói độc. Giải pháp này có tính khả thi cao vì không đòi hỏi tăng ngay thời lượng chương trình, mà chủ yếu cần chuẩn hóa mục tiêu, giáo án và cách đánh giá.

Hai là, đổi mới nội dung chuyên đề theo hướng tình huống hóa. Nội dung đào tạo cần được thiết kế thành các tình huống phổ biến: xe có mùi khét khi đang chạy; khói bốc lên từ khoang động cơ; cháy trong cabin; va chạm làm kẹt cửa; cháy xe trong hầm hoặc bãi đỗ kín; xe điện có cảnh báo pin quá nhiệt; cháy tại trạm sạc; xe chờ trẻ em hoặc hành khách không tự thoát nạn; xe chờ hàng dễ cháy. Với mỗi tình huống, giáo viên cần hướng dẫn học viên theo quy trình: nhận diện nguy cơ, bảo đảm an toàn, dừng xe, cảnh báo cho người khác, thoát nạn, báo tin, xử lý ban đầu, chờ lực lượng chuyên nghiệp và phối hợp khi được yêu cầu. Cơ sở đào tạo có thể triển khai ngay bằng video tình huống, tranh ảnh, thẻ tình huống và câu hỏi tương tác, chi phí thấp hơn nhiều so với xây dựng mô hình thực hành phức tạp.

Ba là, bảo đảm có thực hành hoặc mô phỏng tối thiểu. Trong điều kiện thời lượng 04 giờ, không thể biến học viên thành lực lượng chữa cháy chuyên nghiệp, nhưng hoàn toàn có thể tổ chức thực hành ngắn về kiểm tra bình chữa cháy, tư thế cầm bình, hướng phun, khoảng cách đứng, nguyên tắc tiếp cận đám cháy nhỏ, kỹ năng mở cửa thoát nạn, đặt cảnh báo nguy hiểm, gọi điện báo sự cố và thực hành sơ bộ quy trình di chuyển người bị nạn trong tình huống an toàn. Nếu cơ sở đào tạo không đủ điều kiện thực hành lửa thật, có thể dùng bình tập, video mô phỏng, mô hình, thẻ tình huống và bài tập nhóm. Về nguồn lực, mỗi cơ sở chỉ cần bố trí một khu vực thực hành an toàn, một số bình chữa cháy huấn luyện, mô hình khoang động cơ/cabin đơn giản và quy trình bảo đảm an toàn là có thể triển khai ở mức tối thiểu.

Bốn là, bồi dưỡng giáo viên và tăng cường phối hợp với lực lượng PCCC&CNCH. Cơ sở đào tạo lái xe cần có kế hoạch bồi dưỡng định kỳ cho giáo viên về kiến thức PCCC&CNCH liên quan đến phương tiện giao thông; đồng thời phối hợp với lực lượng Cảnh sát PCCC&CNCH, cơ quan y tế, đơn vị cứu hộ giao thông hoặc chuyên gia kỹ thuật ô tô để xây dựng giáo án mẫu, video tình huống, bài tập thực hành và tài liệu cập nhật đối với xe điện, trạm sạc, hầm đường bộ, bãi đỗ kín, vận tải hành khách. Tính khả thi của giải pháp phụ thuộc vào việc xác lập cơ chế phối hợp thường xuyên: hằng năm tổ chức ít nhất một buổi tập huấn cho giáo viên, mời cán bộ PCCC&CNCH hỗ trợ chuyên môn, đồng thời lựa chọn một số giáo viên nòng cốt để đào tạo lại cho các khóa sau.

Năm là, đổi mới kiểm tra, đánh giá theo hướng kết hợp lý thuyết, tình huống và thao tác. Có thể thiết kế bài kiểm tra ngắn gồm câu hỏi nhận biết kiến thức cơ bản, câu hỏi tình huống yêu cầu lựa chọn quy trình xử lý và phần đánh giá thao tác sử dụng bình chữa cháy, kỹ năng báo tin, kỹ năng hướng dẫn thoát nạn hoặc xử lý tình huống qua tranh/video. Với học viên học từ xa hoặc tự học có hướng dẫn, cần có video học bắt buộc, câu hỏi tương tác, xác nhận hoàn thành và bài kiểm tra tình huống trên hệ thống. Giải pháp này khả thi vì có thể tích hợp vào quy trình kiểm tra hoàn thành khóa học hiện có, không làm phát sinh một kỳ thi mới nhưng nâng được tính thực chất của chuyên đề.

Sáu là, xây dựng tài liệu, học liệu số và dữ liệu quản lý riêng cho nội dung PCCC&CNCH trong đào tạo lái xe. Tài liệu không nên quá dài, nhưng phải chính xác, dễ nhớ, có hình ảnh, sơ đồ và các bước xử lý. Hệ thống quản lý học viên cần ghi nhận việc hoàn thành chuyên đề, kết quả kiểm tra, tài liệu đã học, video đã xem và hoạt động thực hành đã tham gia. Dữ liệu này không chỉ để quản lý hồ sơ, mà còn giúp cơ quan quản lý đánh giá chất lượng đào tạo, phát hiện cơ sở đào tạo làm hình thức, so sánh tỷ lệ hoàn thành, phản hồi học viên và điều chỉnh chương trình. Về cơ sở vật chất, có thể ưu tiên giải pháp số chi phí thấp trước, sau đó từng bước đầu tư học cụ mô phỏng và phòng thực hành chuyên đề.

Bây là, xây dựng bộ tiêu chí đánh giá hiệu quả và từng bước nâng cao vị trí của nội dung PCCC&CNCH trong kiểm tra, sát hạch lý thuyết. Các tiêu chí có thể gồm: tỷ lệ học viên hoàn thành chuyên đề đúng thời lượng; tỷ lệ học viên đạt yêu cầu qua bài kiểm tra tình huống; tỷ lệ học viên được thực hành sử dụng bình chữa cháy hoặc học cụ tương đương; tỷ lệ giáo viên được bồi dưỡng chuyên đề; số buổi phối hợp với lực lượng PCCC&CNCH; mức độ cập nhật tài liệu đối với xe điện, hầm đường bộ, trạm sạc và bãi đỗ kín. Về lâu dài, có thể nghiên cứu xây dựng nhóm câu hỏi bắt buộc về xử lý sự cố, trong đó có PCCC&CNCH; bổ sung câu hỏi tình huống hình ảnh/video; hoặc yêu cầu học viên hoàn thành bài kiểm tra chuyên đề trước khi đủ điều kiện dự sát hạch. Mục tiêu không phải là tăng áp lực thi, mà là bảo đảm người được cấp giấy phép lái xe có năng lực tối thiểu trong ứng phó sự cố.

Nhìn tổng thể, các giải pháp trên có thể triển khai theo lộ trình ba mức. Mức tối thiểu là chuẩn hóa giáo án, tài liệu, câu hỏi tình huống và video bắt buộc; mức trung bình là bồi dưỡng giáo viên nòng cốt, tổ chức thực hành bình chữa cháy, mô phỏng thoát nạn và kiểm tra thao tác; mức nâng cao là xây dựng phòng/không gian thực hành chuyên đề, dữ liệu quản lý riêng và cơ chế phối hợp định kỳ với lực lượng Cảnh sát PCCC&CNCH. Cách tiếp cận phân tầng này giúp các cơ sở đào tạo có quy mô, nguồn lực khác nhau đều có thể thực hiện, tránh yêu cầu vượt quá khả năng nhưng vẫn bảo đảm mục tiêu chống hình thức hóa.

7. Đào tạo kỹ năng PCCC&CNCH trong chương trình đào tạo lái xe ô tô là yêu cầu đúng đắn, phù hợp với xu thế nâng cao chất lượng người lái và mở rộng trách nhiệm an toàn của công dân trong bối cảnh rủi ro cháy, nổ, tai nạn, sự cố giao thông ngày càng phức tạp. Tính mới của vấn đề không chỉ nằm ở việc bổ sung một chuyên đề 4 giờ vào chương trình, mà ở chỗ phải chuyển nội dung này từ tri thức lý thuyết sang năng lực hành động tối thiểu của người lái. Các vụ cháy xe gây hậu quả nghiêm trọng và kết quả khảo sát sơ bộ tại cơ sở đào tạo cho thấy nếu thiếu chuẩn đầu ra, thiếu thực hành, thiếu giáo viên được

bồi dưỡng và thiếu phối hợp chuyên môn, nội dung này rất dễ bị hình thức hóa.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các nước thường không tách PCCC&CNCH thành một môn độc lập, nhưng đã tích hợp các năng lực tương đương thông qua giáo dục an toàn, sơ cứu, xử lý tai nạn, xử lý cháy phương tiện, đào tạo lái xe hạng nặng hoặc hàng nguy hiểm, và kiểm soát điều kiện cấp phép. Việt Nam có thể vận dụng theo hướng xây dựng chuẩn đầu ra cụ thể, thiết kế bài học theo tình huống, bổ sung thực hành tối thiểu, bồi dưỡng giáo viên, đổi mới kiểm tra đánh giá, xây dựng tài liệu chuyên đề, tăng cường phối hợp với lực lượng PCCC&CNCH và ứng dụng công nghệ trong quản lý quá trình học. Khi được tổ chức thực chất, nội dung PCCC&CNCH trong đào tạo lái xe không chỉ góp phần giảm thiểu thiệt hại khi xảy ra sự cố phương tiện giao thông, mà còn góp phần xây dựng văn hóa an toàn, trách nhiệm và nhân văn của người lái xe trong xã hội hiện đại.■

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Xây dựng (2026), *Văn bản hợp nhất số 27/VBHN-BXD ngày 30/6/2026 hợp nhất Thông tư quy định về đào tạo lái xe; bồi dưỡng, kiểm tra, cấp chứng chỉ bồi dưỡng kiến thức pháp luật về giao thông đường bộ*, Hà Nội.
2. Bộ Công an (2026), *Thông tư số 108/2026/TT-BCA ngày 29/6/2026 quy định về sát hạch, cấp giấy phép lái xe; cấp, sử dụng giấy phép lái xe quốc tế*, Hà Nội.
3. Chính phủ (2026), *Nghị định số 94/2026/NĐ-CP ngày 31/3/2026 quy định về hoạt động đào tạo và sát hạch lái xe*, Hà Nội.
4. Quốc hội (2024), *Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ số 55/2024/QH15, ngày 29/11/2024, có hiệu lực từ ngày 01/7/2025*, Hà Nội.
5. GOV.UK (2026), *New theory test questions aim to boost cardiac arrest survival rate, Driver and Vehicle Standards Agency, United Kingdom*.
6. GOV.UK (2026), *Dangerous goods: ADR driver training syllabus, Driver and Vehicle Standards Agency, United Kingdom*.

7. NSW Government (2026), *Road User Handbook and Heavy Vehicle Driver Handbook*, Transport for New South Wales.

8. Bundesministerium der Justiz (Đức), *Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)*, §68 Stellen für die Schulung in Erster Hilfe.

9. Singapore Police Force (2026), *Basic Theory of Driving; Traffic Matters and Driving Licence E-Services*.

10. Tuổi Trẻ Online (2026), *Đào tạo chữa cháy, cứu hộ cho học viên lái ô tô đã thực chất?*, ngày 16/01/2026.

11. Cổng Thông tin điện tử Chính phủ (2026), *Khẩn trương điều tra nguyên nhân vụ tai nạn cháy xe khách ở Đồng Nai làm 7 người tử vong*, ngày 21/7/2026.

12. Thanh Niên Online (2020), *Cháy xe giường nằm, giao thông khu vực sân bay Tân Sơn Nhất rối loạn*, ngày 14/01/2020.