

SOME INADEQUACIES IN THE STATE MANAGEMENT OF DRIVING TRAINING AND TESTING

Nguyen Xuan Trung
Transport College of Hue

ARTICLE INFO	ABSTRACT
Received: 13/12/2021	Over the years, the regulations on driving training and testing in our country have been continuously changed. However, whether these changes help improve the quality is still a question. This article analyzes and discusses some inadequacies in the state management of driving training and testing in our country, including regulations on training programs, practical equipments and vehicles, curriculums, educational organization, instructors, theory and practice tests. They show that the state management has not been based on the theory of vocational education and the results of scientific research. These make obstacles for driving and motorcycle riding training programs as well as driving schools to achieve the current vocational education quality accreditation. At the same time, it is also backward compared to the driving training and testing in the world. With the present situation of road traffic incidents and accidents, it is very necessary to systematically amend and improve these problems.
Revised: 12/5/2022	
Published: 12/5/2022	
KEYWORDS	
Inadequacies	
State management	
Driving training	
Driving testing	
Vocational education	

MỘT SỐ BẤT CẬP TRONG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ ĐÀO TẠO VÀ SÁT HẠCH LÁI XE Ô TÔ

Nguyễn Xuân Trung
Trường Cao đẳng Giao thông Huế

THÔNG TIN BÀI BÁO	TÓM TẮT
Ngày nhận bài: 13/12/2021	Trong những năm qua, các quy định về đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe ô tô tại nước ta đã liên tục được thay đổi. Tuy nhiên, những thay đổi này có giúp nâng cao chất lượng hay không thì vẫn còn là một câu hỏi. Bài viết này phân tích và thảo luận về một số bất cập trong quản lý nhà nước về đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe ô tô tại nước ta, bao gồm các quy định về chương trình đào tạo, thiết bị, phương tiện phục vụ đào tạo, giáo trình, tổ chức đào tạo, giáo viên và sát hạch lý thuyết, thực hành. Chúng cho thấy công tác quản lý nhà nước đã không dựa trên lý luận về giáo dục nghề nghiệp và các kết quả nghiên cứu khoa học. Điều này làm cho các chương trình đào tạo lái xe ô tô và mô tô, cũng như cơ sở đào tạo lái xe khó mà đạt được kiểm định chất lượng giáo dục nghề nghiệp hiện hành. Đồng thời cũng lạc hậu so với đào tạo và sát hạch lái xe ô tô trên thế giới. Với tình hình tai nạn giao thông đường bộ hiện nay, việc kịp thời sửa đổi và hoàn thiện một cách có hệ thống những bất cập này là rất cần thiết.
Ngày hoàn thiện: 12/5/2022	
Ngày đăng: 12/5/2022	
TỪ KHÓA	
Bất cập	
Quản lý nhà nước	
Đào tạo lái xe ô tô	
Sát hạch lái xe ô tô	
Giáo dục nghề nghiệp	

DOI: <https://doi.org/10.34238/tnu-jst.5347>

Email: nxtrung.gvthue@gmail.com

1. Giới thiệu

Kể từ khi Luật Giao thông đường bộ 2008 có hiệu lực đến nay, quy định về đào tạo và sát hạch cấp giấy phép lái xe (GPLX) ô tô đã liên tục thay đổi. Trong các năm 2017-2022, những nội dung mới gồm:

- Bộ giáo trình 5 môn lý thuyết được quy định là “giáo trình khung”, từ 01/6/2017 [1];
- Thực hiện giám sát trực tuyến bằng camera đối với phòng sát hạch lý thuyết, sân sát hạch lái xe trong hình tại 6/10 bài thi, từ 01/12/2019 [1];
- Đào tạo về phòng, chống tác hại của rượu, bia khi tham gia giao thông, từ 01/01/2020 [1];
- Sử dụng thiết bị nhận dạng để theo dõi thời gian học môn Pháp luật giao thông đường bộ, hạng B2 trở lên, từ 01/5/2020 [1];
- Áp dụng bộ 600 câu hỏi sát hạch lái xe cơ giới đường bộ thay cho bộ 450, từ 01/8/2020 [2];
- Sử dụng thiết bị giám sát thời gian và quãng đường học lái xe trên đường của học viên, từ ngày 01/01/2022 [3];
- Đào tạo, từ 01/01/2022, và sát hạch, từ 01/6/2022, các tình huống giao thông trên thiết bị mô phỏng, tức ca bin học lái xe ô tô [3] hay ca bin điện tử.

Từ sát hạch lý thuyết trên giấy chuyển sang máy vi tính, sát hạch thực hành do người chấm sang chủ yếu do máy chấm đến những thay đổi nêu trên, có thể thấy xu hướng dựa vào thiết bị và công nghệ để tăng cường kiểm soát. Đồng thời, nội dung đào tạo và sát hạch thì được phát triển, bổ sung từ các quy định cũ.

Thời gian qua, đã có một số nghiên cứu đề cập đến hoạt động quản lý đào tạo và sát hạch lái xe ô tô, chủ yếu là với góc nhìn từ cơ sở đào tạo. Phan Văn Hòa và cộng sự [4] phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo lái xe ô tô theo các tiêu chí, tiêu chuẩn kiểm định và đánh giá chất lượng các cơ sở dạy nghề từ kết quả khảo sát ý kiến người học, giáo viên và người sử dụng lao động. Tương tự, Nguyễn Thanh Khanh và Nguyễn Thị Minh Hòa [5] nghiên cứu quản lý chất lượng đào tạo lái xe ô tô tại cơ sở đào tạo với các yếu tố đầu vào, quá trình đào tạo và đầu ra qua ý kiến của học viên, giáo viên và cán bộ quản lý. Nguyễn Anh Tài và cộng sự [6] cũng khảo sát ý kiến của học viên, giáo viên và người sử dụng lao động để đánh giá chất lượng đào tạo, sát hạch lái xe ô tô. Còn Nguyễn Xuân Trung thì so sánh và đề nghị thống nhất các quy định đào tạo, sát hạch lái xe ô tô của quân đội, công an và dân sự [7] cũng như xem xét hoạt động đào tạo lái xe ô tô từ góc nhìn giáo dục nghề nghiệp [8].

Như vậy, để có được cái nhìn đa diện và hệ thống cần phân tích ảnh hưởng của những quy định của cơ quan lý nhà nước với đào tạo và sát hạch lái xe ô tô, đặc biệt là các nội dung mới nêu trên.

2. Đối tượng và phương pháp nghiên cứu

Những quy định cụ thể về chương trình đào tạo, giáo trình, phương tiện dạy học, giáo viên và sát hạch lái xe ô tô hiện hành sẽ được xem xét, đánh giá dựa trên:

- Phân tích các văn bản quy phạm pháp luật và định hướng, chính sách trong giáo dục nghề nghiệp tại Việt Nam mà đào tạo lái xe ô tô là một thành phần;
- So sánh với hoạt động đào tạo, sát hạch lái xe ô tô của một số nước tiên tiến trên thế giới;
- Tham chiếu với một số kết quả nghiên cứu công bố trên các tạp chí khoa học trong nước và quốc tế.

3. Kết quả và bàn luận

3.1. Về chương trình đào tạo

“Cơ sở đào tạo lái xe ô tô là cơ sở giáo dục nghề nghiệp thực hiện chức năng đào tạo nghề lái xe ô tô” [9], do đó chương trình đào tạo lái xe ô tô phải đáp ứng quy định một chương trình giáo dục nghề nghiệp trình độ sơ cấp. Tuy nhiên, quy định về đào tạo, sát hạch cấp GPLX ô tô lại không có mục tiêu đào tạo, cấu trúc chưa phù hợp và thiếu một số nội dung cần thiết.

Với giáo dục nghề nghiệp, mục tiêu của chương trình đào tạo phải được phát biểu thành chuẩn đầu ra với những yêu cầu về kiến thức, kỹ năng, năng lực tự chủ và trách nhiệm nghề nghiệp,

đồng thời, phải được cam kết với người học và xã hội, được công bố công khai cùng với các điều kiện đảm bảo thực hiện [10]. Từ đó, mục tiêu của từng mô-đun, từng bài học cũng phải được xác định. Khi không có mục tiêu thì toàn bộ tiến trình dạy học sẽ không có chuẩn để đánh giá kết quả. Trong khi đó, từ năm 2002, ma trận mục tiêu đào tạo lái xe, còn gọi là khung GDE (Goals for Driver Education) đã được thừa nhận rộng rãi trong nghiên cứu giao thông và đào tạo, sát hạch lái xe châu Âu [11].

Một chương trình đào tạo trình độ sơ cấp “là hệ thống kiến thức, kỹ năng, năng lực tự chủ và trách nhiệm” và được cấu trúc theo mô-đun [10]. Với “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 nhằm giúp cho người học có năng lực thực hành trọn vẹn một hoặc một số công việc của một nghề” [10]. Tuy nhiên, chương trình đào tạo lái xe ô tô lại gồm 5 môn học lý thuyết và môn học Thực hành lái xe [1]. Đây là chương trình được cấu trúc theo tiếp cận nội dung, chú trọng đến chuyên tải nội dung chứ chưa phải là hình thành năng lực. Vì vậy, cách tiếp cận này đã lạc hậu.

Lái xe phòng vệ (defensive driving) hay lái xe an toàn nghĩa là tài xế sử dụng mọi kiến thức và kỹ năng để ba không: không gây tai nạn, không bị liên lụy vào tai nạn và không là nhân tố góp phần gây ra tai nạn. “Phòng vệ” đòi hỏi người lái xe tập trung vào phân tích, đánh giá và phát hiện sớm mỗi nguy cơ phòng tránh, nguy cơ có thể đến từ (i) bản thân tài xế, (ii) chiếc xe, (iii) đường sá, (iv) thời tiết, (v) ánh sáng và (vi) tình trạng giao thông [12]. Kỹ thuật lái xe phòng vệ được nghiên cứu, giảng dạy từ lâu ở nhiều nước phát triển [11]-[13].

Lái xe sinh thái (eco-driving), được thực hiện rộng rãi trên thế giới trong khoảng 15 năm gần đây, tập trung vào các cách thức vận hành ô tô, gồm cả bảo dưỡng và lập kế hoạch chuyến đi, sao cho tiết kiệm nhiên liệu [14]. Ngoài ra, lái xe sinh thái còn giúp bảo vệ môi trường, giảm chi phí bảo dưỡng và sửa chữa, giảm áp lực tâm lý với lái xe, tạo sự thoải mái cho hành khách và an toàn hơn.

Vào các năm 2015 - 2019, đã có hai dự án liên quan đến lái xe phòng vệ và sinh thái được triển khai tại nước ta là Dự án vận tải xanh - RETA 7987 [15], do Ngân hàng Phát triển châu Á hỗ trợ, và Dự án Vận tải hàng hóa và Logistics bền vững khu vực Mekong, do Liên minh châu Âu tài trợ [16]. Nhưng đáng tiếc là chương trình và giáo trình đào tạo lái xe ô tô của nước ta vẫn chưa có các nội dung này.

3.2. Về thiết bị, phương tiện phục vụ đào tạo

Được giới thiệu là “công nghệ hiện đại” và “một cách thức mới để nâng cao chất lượng đào tạo sát hạch lái xe ô tô”, thiết bị mô phỏng lái xe sẽ bắt buộc sử dụng trong đào tạo từ ngày 01/01/2022 và sát hạch từ 01/6/2022 [3]. Nhưng đây không phải là lần đầu tiên. Từ 01/01/2002, “ca bin điện tử” đã là thiết bị bắt buộc phải có của phòng học kỹ thuật lái xe [17], đến tháng 12/2007 thì bị bãi bỏ [18]. Mặc dù được sử dụng trên phạm vi toàn quốc trong gần sáu năm, nhưng cho đến nay vẫn chưa có đánh giá nào về hiệu quả của ca bin điện tử với chất lượng đào tạo lái xe ô tô tại nước ta được công bố.

Martín-delosReyes et al. [19] đánh giá 2.888 nghiên cứu riêng biệt trên các cơ sở dữ liệu khoa học thế giới từ trước đến nay về thiết bị mô phỏng đào tạo lái xe ô tô. Kết quả là chưa thể khẳng định hay phủ nhận chúng có giúp giảm tai nạn, vi phạm giao thông hoặc có kỹ năng lái xe an toàn hơn hay không. Còn Wynne et al. [20] phát hiện ra rằng một nửa số thiết bị nghiên cứu mô phỏng lái xe ô tô phù hợp với điều kiện thực, một phần ba sai khác hoàn toàn, số còn lại thì lúc sai lúc đúng. Vài nghiên cứu khác đề nghị rằng đào tạo bằng thiết bị mô phỏng có độ trung thực cao giúp giảm nguy cơ tai nạn, còn độ trung thực thấp thì không, nhưng không may là các nghiên cứu này không đảm bảo độ tin cậy [21].

Như vậy, hiệu quả của ca bin điện tử trong đào tạo lái xe ô tô Việt Nam cũng như thế giới vẫn còn là một câu hỏi. Nên với chi phí đầu tư không hề nhỏ thì chỉ nên khuyến khích sử dụng và không dùng để sát hạch lái xe.

Ô tô tập lái có trang bị riêng, nhưng chủ yếu khác xe thường ở “hệ thống phanh phụ” [1]. Đây thực chất là một cơ cấu phanh kép, tác dụng như chân phanh của người lái, để giáo viên kiểm

soát được tốc độ khi cần. Tuy nhiên, chỉ hệ thống này là chưa đủ để dạy và học lái xe ô tô an toàn, hiệu quả. Tại Anh, một trong những quốc gia đào tạo lái xe đầu tiên trên thế giới, ngoài phanh, ô tô tập lái còn bàn đạp ly hợp kép, chân ga kép và đặc biệt là gương chiếu hậu phụ, gương kiểm tra mắt [22] được lắp đặt như Hình 1 [23].



Từ trái sang phải:

- Gương kiểm tra mắt
- Gương chiếu hậu phụ
- Gương chiếu hậu trong

Hình 1. Bố trí gương chiếu hậu bên trong một ô tô tập lái của Anh
(Nguồn: [23])

Bàn đạp ly hợp kép để giáo viên ngắt truyền động, tránh những di chuyển bất ngờ như người học đạp nhầm chân ga thay vì chân phanh. Chân ga kép để tăng tốc thoát khỏi nguy hiểm. Gương chiếu hậu phụ để giáo viên quan sát về phía sau với tầm nhìn như ngồi ở vị trí lái. Gương kiểm tra mắt là một gương cầu nhỏ, giáo viên sẽ thấy được mắt người học nhìn đi đâu khi lái xe, đặc biệt là có sử dụng các gương chiếu hậu để kiểm tra giao thông trước khi thao tác hay không. Đồng thời, còn quan sát được biểu cảm khuôn mặt để đánh giá tâm trạng người học và có cách thức dạy học phù hợp.

Như vậy, những trang thiết bị chuyên dùng cho ô tô tập lái không những để đảm bảo an toàn mà còn hỗ trợ hiệu quả cho tiến trình dạy và học thực hành lái xe. Việc đưa chúng vào tiêu chuẩn xe tập lái của nước ta là hoàn toàn khả thi và tốn kém không đáng kể, chế tạo chân ly hợp kép và chân ga kép tương tự phanh phụ, còn gương kiểm tra mắt và gương chiếu hậu phụ thì sẵn có trên thị trường.

3.3. Vấn đề chất lượng giáo trình

Giáo trình 5 môn học lý thuyết lái xe ô tô được ban hành và quy định sử dụng thống nhất trên toàn quốc, không có giáo trình thực hành. Từ ngày 01/6/2017 thì trở thành “Giáo trình đào tạo lái xe phù hợp với giáo trình khung đào tạo lái xe do Tổng cục Đường bộ Việt Nam ban hành” [1]. Đến năm 2018, một bộ giáo trình lý thuyết mới được xuất bản, dù trên bìa in là giáo trình, nhưng trong lời nói đầu mỗi cuốn đều được giới thiệu là “giáo trình khung”. Do đó, có thể hiểu đây chính là “giáo trình khung đào tạo lái xe” như quy định.

So sánh với bộ giáo trình cũ (2011) thì “giáo trình khung” có cấu trúc và nội dung không khác, chương trình các môn học để biên soạn cũng vậy [1], [24]. Giáo trình đã được chuyển thành “giáo trình khung” dù bản chất không hề thay đổi. Trong giáo dục, có “chương trình khung” hoặc “khung chương trình” chứ không có “giáo trình khung”. Chương trình khung quy định về cơ cấu nội dung, số lượng, thời lượng các mô-đun, môn học, tỉ lệ thời gian giữa lý thuyết và thực hành, bảo đảm mục tiêu cho từng ngành nghề đào tạo. Chương trình chi tiết của mô-đun được xây dựng căn cứ vào chương trình khung. Rồi từ đó biên soạn giáo trình nhằm cụ thể hóa yêu cầu về nội dung kiến thức, kỹ năng của từng mô-đun, tín chỉ, môn học.

Như vậy, giáo trình khung vẫn là giáo trình và vẫn phải đảm bảo các nội dung sau [10]:

- Thông tin chung của giáo trình;
- Vị trí, tính chất, ý nghĩa và vai trò, mục tiêu của giáo trình mô-đun;
- Giới thiệu chương; mục tiêu của chương; nội dung kiến thức, kỹ năng của tiêu đề, mục, tiểu mục trong chương;
- Yêu cầu về đánh giá kết quả học tập khi kết thúc bài, chương và mô-đun.

Tuy nhiên, cũng như chương trình đào tạo, các giáo trình lái xe ô tô hoàn toàn không có mục tiêu. Do đó, cũng không thể có các yêu cầu về đánh giá kết quả học tập được. Vì vậy, việc đánh giá này sẽ không có chuẩn mực nào mà hoàn toàn phụ thuộc vào ý muốn chủ quan của mỗi giáo viên, mỗi cơ sở đào tạo, thậm chí là theo nhu cầu người học.

Bảng 1 trình bày một tính toán đơn giản về thời lượng quy định và nội dung của các môn học lý thuyết lái xe hạng B2 và C. Mỗi trang giáo trình tính trung bình 550 từ, quy đổi cả hình vẽ và sơ đồ, với tốc độ đọc hiểu trung bình 200 - 240 từ/phút thì mỗi trang mất 2,3 - 2,75 phút, nhưng giáo trình có thể khó hơn sách bình thường nên chọn thời gian là 3 phút/trang.

Bảng 1. Trung bình số trang nội dung giáo trình theo số giờ học lý thuyết hạng B2, C

STT	Tên môn học (giáo trình)	Số trang nội dung	Trang/ giờ học	Thời gian đọc (phút)
1	Pháp luật giao thông đường bộ	130	1,5	4,5
2	Cấu tạo và sửa chữa thông thường	88	5,2	15,6
3	Nghiệp vụ vận tải	45	3,0	9,0
4	Đạo đức, văn hóa giao thông và phòng, chống tác hại của rượu, bia khi tham gia giao thông	62	3,3	9,9
5	Kỹ thuật lái xe	150	7,9	23,7

Giả sử thời gian giảng dạy dài gấp đôi thời gian đọc thì chỉ có nội dung môn Kỹ thuật lái xe phù hợp với thời lượng (45 phút/giờ), các môn khác đều thừa. Còn nếu dài gấp ba thì chỉ môn Cấu tạo và sửa chữa thông thường phù hợp, môn Kỹ thuật lái xe thiếu 58% thời lượng. Trong cả hai trường hợp, thấp nhất vẫn là Pháp luật giao thông đường bộ, thừa từ 77,5 – 80% thời lượng, Nghiệp vụ vận tải thừa 55 – 70%, Đạo đức, văn hóa giao thông thừa 50,5 – 67%. Nếu không tính cả thời gian thực hành, ôn tập thì môn Pháp luật giao thông đường bộ còn 60 giờ học lý thuyết, vẫn thừa từ 67,5 – 78,3% thời lượng.

3.4. Về tổ chức đào tạo

Theo quy định, khi học mới, hạng B1 được tự học các môn lý thuyết, hạng B2 được tự học Cấu tạo và Sửa chữa thông thường, Nghiệp vụ vận tải, nhưng hạng C thì học lý thuyết tất cả tại lớp [1] với tên gọi và thời lượng trình bày ở Bảng 2. Còn khi nâng hạng, dù là B1 số tự động lên B1 số sàn hay D lên E cũng phải đến lớp như nhau [1]. Trong khi đó, các hạng đều học chung một bộ “giáo trình khung”, có cùng nội dung và cả thời lượng học môn học.

Rất khó chỉ ra được cơ sở lý luận và thực tiễn của quy định này. Phải chăng những người học lái xe hạng B1 có năng lực vượt trội so với hạng khác về Pháp luật giao thông đường bộ, Kỹ thuật lái xe, Đạo đức, văn hóa giao thông, bởi họ hoàn toàn tự học được còn hạng khác thì không. Tương tự, người học B2 vượt trội so với C về Cấu tạo và sửa chữa thông thường, Nghiệp vụ vận tải. Tuy nhiên, đến khi học nâng hạng, những người vượt trội trước đó, dù ở môn học nào, lại đột nhiên không còn khả năng này nữa và phải đến lớp học như người khác.

Bảng 2. Các môn lý thuyết lái xe ô tô khi học mới

STT	Môn học	Thời lượng theo hạng GPLX (giờ)			
		B1 số tự động	B1 số sàn	B2	C
1	Pháp luật giao thông đường bộ	90	90	90	90
2	Cấu tạo và sửa chữa thông thường	8	8	18	18
3	Nghiệp vụ vận tải	-	-	16	16
4	Đạo đức, văn hóa giao thông và phòng, chống tác hại của rượu, bia khi tham gia giao thông	14	14	20	20
5	Kỹ thuật lái xe	20	20	20	20

Từ ngày 01/5/2020, tại tất cả các cơ sở đào tạo lái xe ô tô trên toàn quốc, thiết bị nhận dạng được đưa vào sử dụng để theo dõi thời gian học môn Pháp luật giao thông đường bộ [1] và từ ngày 01/01/2022 là thiết bị nhận dạng và giám sát thời gian, quãng đường học lái xe trên đường [3]. Cách thức kiểm soát này có lẽ được thực hiện dựa trên các quan điểm sau:

(i) Mọi học viên học cùng một hạng GPLX ban đầu đều như nhau về kiến thức, kỹ năng liên quan đến lái xe ô tô;

(ii) Cũng như nhau về động cơ, năng lực và đặc điểm học tập cá nhân nên sẽ phải trải qua cùng một thời lượng đào tạo, đặc biệt là thực hành;

(iii) Mọi giáo viên đều có về năng lực nghề nghiệp như nhau, bao gồm sự phạm, nên hiệu quả dạy học là giống nhau trong cùng một thời lượng nội dung, khoa mục;

(iv) Dạy và học đúng thời lượng, số km quy định mới có chất lượng.

Để thấy là người học lái ô tô thường có trình độ khác nhau, có người sở hữu văn bằng, chứng chỉ phù hợp với một hoặc vài môn lý thuyết. Tuy nhiên, sẽ không ai được miễn, dù là kỹ sư ô tô thì vẫn phải học và kiểm tra môn Cấu tạo và sửa chữa thông thường như mới tốt nghiệp tiểu học. Mặt khác, bất cứ ai đi học lái xe ô tô đều đã từng tham gia giao thông nên sẽ biết một vài quy tắc, biển báo, tín hiệu,... nhiều người còn có GPLX hạng A1. Họ còn có thể đã đi xe đạp, xe mô tô hay ngồi trên xe ô tô bên cạnh tài xế,... nên hầu hết sẽ phát triển một số khả năng như phán đoán tốc độ, khoảng cách và thời gian trong giao thông. Do đó, “Khi bắt đầu khóa học, kỳ học hoặc đợt học và trước khi học từng mô-đun, giáo viên thực hiện kiểm tra, đánh giá về kiến thức, kỹ năng nghề của từng người học;... để chuẩn bị nội dung, phương pháp giảng dạy phù hợp” và “Chỉ tổ chức giảng dạy những kiến thức, hướng dẫn thực hành những kỹ năng nghề... mà người học chưa biết, chưa làm được hoặc chưa biết kỹ, đầy đủ, chưa làm được thành thạo” [10].

Tương tự, động cơ học tập cũng khác nhau: để lái taxi, để làm đẹp hồ sơ xin việc, do bạn rủ,... Vì vậy, trong đào tạo lái xe, tạo và duy trì động cơ học tập là một kỹ năng quan trọng của giáo viên [22]. Điều này có được thông qua thực hiện phương pháp dạy học lấy người học làm trung tâm, trên cơ sở năng lực và đặc điểm học tập cá nhân, theo một trong ba phong cách là học qua nghe, học qua nhìn và học qua thao tác [22].

Ngày nay, với một chiếc điện thoại thông minh, bất cứ ai cũng có thể tự học những kiến thức lý thuyết và thực hành lái xe, với nguồn học liệu vô cùng phong phú và hấp dẫn. Ở nhiều nước trên thế giới, như Mỹ, Úc, Anh, Nhật Bản, Singapore, người học được tự học lý thuyết lái xe. Có lẽ, đó là cơ sở để Bộ Công an đề xuất cách thức tương tự trong một dự luật năm 2020. Và rõ ràng không chỉ người học B1 mới có khả năng tự học lý thuyết.

Như vậy, hiệu quả học tập phụ thuộc vào người học (kiến thức, kỹ năng đã có, động cơ, năng lực học tập và đặc điểm cá nhân), giáo viên (phương pháp dạy học tích cực, lấy người học làm trung tâm) và cả nhà trường (chương trình đào tạo, học liệu, phương tiện) chứ không chỉ là đủ thời lượng hay số km. Nếu ngồi tại lớp mà thiếu động cơ học tập thì chỉ là đối phó với việc điểm danh thôi. Với thực hành cũng vậy, khi đã đạt yêu cầu rồi và vẫn cứ phải tiếp tục luyện tập chứ chưa được chuyển sang khoa mục tiếp theo thì vừa tốn kém không cần thiết vừa gây bức xúc, chán nản cho người học và cả giáo viên.

3.5. Vấn đề chất lượng giáo viên

Nhà giáo dạy trình độ sơ cấp nói chung phải “có bằng tốt nghiệp trung cấp chuyên nghiệp hoặc trung cấp nghề hoặc trung cấp trở lên, có chuyên ngành đào tạo phù hợp với nghề giảng dạy hoặc có một trong các chứng chỉ kỹ năng nghề phù hợp với nghề giảng dạy để dạy trình độ sơ cấp sau: Chứng chỉ kỹ năng nghề quốc gia bậc 1 hoặc chứng nhận bậc thợ 3/7, 2/6 hoặc chứng nhận nghề nhân cấp tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương hoặc tương đương trở lên” [25]. Tuy nhiên, trong đào tạo lái xe ô tô, cũng là trình độ sơ cấp, giáo viên lại được chia ra dạy lý thuyết, thực hành và không đảm bảo phù hợp chuyên ngành giảng dạy.

Cụ thể, “giáo viên dạy lý thuyết phải có bằng tốt nghiệp trung cấp trở lên một trong các chuyên ngành luật, công nghệ ô tô, công nghệ kỹ thuật ô tô, lắp ráp ô tô hoặc các ngành nghề

khác có nội dung đào tạo chuyên ngành ô tô chiếm 30% trở lên, giáo viên dạy môn Kỹ thuật lái xe phải có GPLX tương ứng hạng xe đào tạo trở lên” [9]. Từ đây, trường hợp dễ xảy ra là giáo viên dạy môn Cấu tạo ô tô thì tốt nghiệp chuyên ngành luật và ngược lại. Trong khi đó, có thể thấy cả hai chuyên ngành này đều khó mà phù hợp với các môn học còn lại. Riêng Kỹ thuật lái xe thì không có ngành trung cấp trở lên nào phù hợp.

Giáo viên thực hành cũng phải có bằng tốt nghiệp trung cấp trở lên hoặc có chứng chỉ kỹ năng nghề để dạy trình độ sơ cấp [9] ngoài GPLX. Nhưng tương tự Kỹ thuật lái xe, hiện nay không có ngành, nghề trung cấp nào phù hợp với môn thực hành lái xe. Do vậy, thực tế là giáo viên thực hành có chuyên ngành đào tạo rất phong phú như cơ khí, điện tử, tin học, xây dựng, kế toán, ngoại ngữ, giáo dục thể chất,... Còn chứng chỉ kỹ năng nghề thì chưa thể có được, bởi nghề lái ô tô chưa có tiêu chuẩn kỹ năng nghề quốc gia, bậc thợ cao nhất là 4/4 và không có nghề nhân lái ô tô.

Ngoài ra, còn phải có chứng chỉ nghiệp vụ sư phạm và hoàn thành tập huấn giáo viên dạy thực hành lái ô tô [9]. Khóa tập huấn 10 ngày này gồm các văn bản về công tác quản lý đào tạo, sát hạch cấp GPLX; phương pháp soạn giáo án, bài giảng, ứng dụng công nghệ thông tin, thiết bị dạy học trong giảng dạy tích hợp và phương pháp dạy học tích hợp; phương pháp sư phạm, phương pháp hướng dẫn thực hành lái xe, tập huấn về phương pháp bảo hiểm tay lái trong dạy thực hành lái xe [26]. Từ đây, có thể thấy đòi hỏi năng lực nghề nghiệp của giáo viên thực hành không khác gì tài xế bình thường, còn năng lực giảng dạy thì chung như những giáo viên sơ cấp khác.

Anh có lẽ là quốc gia đầu tiên trên thế giới đào tạo giáo viên lái xe, hiện nay gọi là giáo viên dạy lái xe được phê chuẩn (ADI), không chia lý thuyết, thực hành như Việt Nam. Để trở thành ADI, cần có giấy phép lái xe ít nhất 4 năm, lý lịch tư pháp sạch và đạt lần lượt 3 phần sát hạch của Cơ quan Tiêu chuẩn lái xe và phương tiện (DVSA) [22].

Phần 1 là sát hạch lý thuyết, gồm một bài trắc nghiệm 100 câu hỏi về pháp luật giao thông, điều khiển xe, người đi bộ, người khuyết tật, sát hạch lái xe (90 phút) và một bài kiểm tra nhận thức nguy hiểm có 14 video clip (14 phút), tỉ lệ đạt phần này chỉ là 50,5% [22]. Điểm đạt trắc nghiệm là 85/100 và tối thiểu 20/25 mỗi nội dung, đạt nhận thức nguy hiểm là 57/75 [22]. Trong khi đó, sát hạch GPLX ô tô chỉ cần 43/50 (57 phút) và 44/75 [22]. Phần 2 là sát hạch năng lực lái xe, tỉ lệ đạt 53,3%, gồm kiểm tra thị lực, 5 câu hỏi vấn đáp về an toàn phương tiện và 1 giờ kiểm tra kỹ năng lái xe với các tiêu chí cụ thể [22]. Kỹ năng lái xe là phải như một tài xế giàu kinh nghiệm, thể hiện tốt nhất các phương pháp an toàn đường bộ, chứ không chỉ là một người thao tác giỏi [22]. Phần 3 là sát hạch năng lực giảng dạy, tỉ lệ đạt 31,4% [22]. Giám khảo sẽ vào vai người học ở các giai đoạn học lái xe khác nhau trong bài giảng dài 1 giờ, nội dung đánh giá tập trung vào năng lực cốt lõi, kỹ thuật giảng dạy và đặc điểm của giáo viên với các tiêu chuẩn cụ thể [22].

Như vậy, có thể thấy yêu cầu về lý thuyết và thực hành lái xe của ADI cao hơn nhiều so với tài xế. Năm 2016, chỉ hơn 34% số người dự thi trở thành ADI [22]. Tỉ lệ phần 3 thấp nhất, nên năng lực giảng dạy là đòi hỏi khó khăn nhất với ADI. Ngoài ra, sau khi được công nhận ADI, trong vòng 2 năm, còn phải vượt qua thêm ít nhất 3 bài kiểm tra tiêu chuẩn của DVSA trong thực tế giảng dạy, không đạt sẽ không được tiếp tục cấp phép [22]. Ở nước ta không có hoạt động kiểm tra này.

3.6. Về chất lượng câu hỏi sát hạch lý thuyết

Nhằm đảm bảo chất lượng, câu hỏi trắc nghiệm lý thuyết lái ô tô phải tuân theo những chuẩn mực nhất định. Bảng 3 trình bày các nguyên tắc viết câu hỏi trắc nghiệm cơ bản, được tổng hợp từ các nghiên cứu khác nhau của các tác giả Haladyna et al. [27], Boland et al. [28] và Xu et al. [29].

Xem xét bộ 200 câu hỏi sát hạch lái xe A1, cũng là một phần của bộ 600 câu hỏi sát hạch ô tô [30] thì có 51 câu hỏi không bị lỗi, chiếm 25,5%, 101 câu bị một lỗi, chiếm 50,5%, 36 câu bị hai lỗi, chiếm 18%, còn lại là câu bị ba và bốn lỗi, chiếm 6%. Chi tiết và số lượng câu hỏi theo lỗi trình bày ở Bảng 3.

Bảng 3. Các nguyên tắc viết câu hỏi trắc nghiệm nhiều lựa chọn

Nguyên tắc	Nội dung	Câu hỏi vi phạm (số lượng)
1	Đánh giá được cấp độ tư duy hiểu, phân tích chứ không chỉ biết	16, 19, 27, 58, 61, 67, 76, 79, 81, 84, 89, 98 (12)
2	Ý tưởng chính của câu hỏi phải nằm ở phần thân	2, 3 (2)
3	Tránh câu hỏi phủ định, nếu buộc phải dùng thì viết in hoa từ phủ định để nhấn mạnh	22, 24, 28, 43, 60, 65, 69, 110, 113, 115, 121, 124 (12)
4	Phần thân được trình bày rõ ràng, không chứa dữ liệu không liên quan	6, 26, 27, 29-31, 35, 39-43, 57, 69-72, 94, 113, 116, 122, 159 (24)
5	Số phương án chọn không ít hơn 3	7, 14, 46, 90, 92, 118, 119, 122, 148, 163, 168-170, 177, 178, 180, 189 (19)
6	Các lựa chọn cần được trình bày rõ ràng và ngắn gọn	2, 7, 44, 45, 47, 62, 63, 67, 68, 86, 90, 92 (12)
7	Các lựa chọn phải có độ dài như nhau	2, 3, 7, 8, 12-14, 16-18, 21, 24-26, 28, 30, 33, 34, 44, 50, 51, 54, 60-63, 66, 68, 78, 80, 83, 85, 91-93, 97, 100, 158, 165, 182 (36)
8	Tránh kiểu không đáp án nào, tất cả các trường hợp trên	9-11, 36, 38, 59, 72, 73, 75, 82, 94, 87, 88, 96, 101, 103-115, 124, 126, 128-130, 132, 135, 136, 143, 147, 149, 150, 152, 154-156, 161, 173-176, 183-185, 188, 193, 198 (56)
9	Các lựa chọn phải riêng biệt, không chồng chéo, không đánh lừa người dự thi	2, 7, 8, 13, 57, 63, 66, 68, 77, 90, 92 (10)
10	Tránh tạo manh mối cho đáp án như các từ luôn luôn, không bao giờ, tuyệt đối, hoàn toàn,...., các lựa chọn chính xác để nhận ra hoặc vô lý	4, 6, 12, 15, 16, 19, 22, 28, 54, 60, 74-77, 79, 81, 82, 84, 89, 96-98, 199 (23)

Bộ 600 câu hỏi sát hạch lái xe ô tô có “60 câu hỏi về tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng”, trong mỗi bài sát hạch lý thuyết sẽ có một câu, chỉ cần sai câu này là trượt sát hạch nên gọi là “điểm liệt” [30]. Đây là lần đầu tiên trong lịch sử đào tạo lái xe ô tô Việt Nam và có thể là cả thế giới, xuất hiện câu hỏi dạng này.

Tình huống là hoàn cảnh diễn biến thường bất lợi, cần đối phó. Câu hỏi tình huống nhằm đo lường khả năng suy xét, trong đó mô tả một kịch bản và người trả lời phải xác định được cách giải quyết thích hợp, nó thường không bao gồm câu hỏi có thể trả lời được bằng cách suy luận từ ngữ hay logic [31]. Theo cách hiểu này, hầu hết các câu “điểm liệt” đều không phải là tình huống đúng nghĩa. Thật vậy, 4 câu hỏi phần Đạo đức người lái xe và văn hóa giao thông là hỏi về hành vi “có văn hóa giao thông” và hành vi “bị nghiêm cấm”, 11 câu hỏi Kỹ thuật lái xe thì hỏi về thao tác “để đảm bảo an toàn”, “đúng quy tắc giao thông”. Ngay cả khi có chữ “tình huống” như câu hỏi 262 thực ra là quy định pháp luật (không được sử dụng điện thoại khi đang lái xe) và điều này hoàn toàn không cần phải suy xét để giải quyết. Với 45 câu hỏi còn lại, về Pháp luật giao thông đường bộ, cũng tương tự, có một số câu hỏi có về tình huống đều không phải là tình huống thực sự. Như “Câu hỏi 27. Khi lái xe trên đường, người lái xe cần quan sát và bảo đảm tốc độ phương tiện như thế nào?...” là về quy định tốc độ giới hạn cho phép.

Bảng 4. So sánh câu hỏi “điểm liệt” với câu hỏi thường

Câu hỏi “điểm liệt”	Câu hỏi thường
40. Người lái xe không được quay đầu xe trong các trường hợp nào dưới đây?	42. Người lái xe không được lùi xe ở những khu vực nào dưới đây?
1- Ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên cầu, đầu cầu, đường cao tốc, đường hẹp, đường dốc, tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt.	1- Ở khu vực cho phép đỗ xe. 2- Ở khu vực cấm dừng và trên phần đường dành cho người đi bộ qua đường.
2- Ở phía trước hoặc phía sau của phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên đường quốc lộ, tại nơi đường bộ giao nhau không cùng mức với đường sắt.	3- Nơi đường bộ giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, nơi tầm nhìn bị che khuất, trong hầm đường bộ, đường cao tốc.
3- Cả ý 1 và ý 2.	4- Cả ý 2 và ý 3.

Ở bảng 4 khó có thể biết quay đầu xe tại nơi bị cấm hay lùi xe tại nơi bị cấm cái nào gây mất an toàn giao thông nghiêm trọng hơn, cũng như kiến thức về cái nào thì quan trọng hơn. Do đó, câu hỏi “tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng” thực ra cũng là câu hỏi thường, được lựa chọn theo một cách nào đó không rõ. Ngoài ra, có những câu chỉ hỏi về lái xe mô tô và xe gắn máy, đó là các câu 35, 45-53, 109, 112 và 214. Nghĩa là có “liệt” thì cũng không phải câu hỏi về lái xe ô tô.

3.7. Sát hạch thực hành chưa chú trọng đánh giá an toàn

Singapore là quốc gia phát triển hàng đầu khu vực và trên thế giới. Phần sát hạch thực hành lái xe ô tô của nước này khá tương đồng với Việt Nam [12]. Điểm khác chủ yếu là hoàn toàn do người chấm, không sử dụng thiết bị.

Sát hạch thực hành lái xe trong hình của Việt Nam gồm 10 bài và hoàn toàn do máy chấm, trên xe không có sát hạch viên [32]. Phiếu điểm của phần này không có mục nào về xác nhận hay kiểm tra an toàn. Sát hạch trên đường gồm 4 bài, cuối phần “Yêu cầu đạt được” của mỗi bài luôn là “Lái xe an toàn và không bị choạng lái quá làn đường quy định” [32]. Như vậy, lái xe an toàn ở đây là chung chung, không phải trình tự, kỹ thuật lái xe an toàn hay xác nhận tình trạng giao thông an toàn để ra quyết định thao tác vận hành xe.

Còn phiếu chấm điểm sát hạch thực lái xe của Singapore có 13 mục chia thành 69 nội dung chấm với mức điểm khác nhau, cho cả trong hình và trên đường, trong đó, có mục Kiểm tra an toàn gồm [33]:

- Không kiểm tra điểm mù;
- Kiểm tra điểm mù hoặc gương chiếu hậu không đúng;
- Không điều chỉnh gương chiếu hậu trước khi lái;
- Không kiểm tra gương chiếu hậu trước khi xuất phát, đi chậm lại, chuyển hướng;
- Không kiểm tra gương chiếu hậu trước khi chuyển làn, vượt xe;
- Không quan sát giao thông từ đường phụ, nơi giao nhau.

Ngoài ra, còn có thêm một số nội dung an toàn ở các mục khác như [33]:

- Không xác nhận an toàn khi lái xe qua các hình đường vòng quanh co, đường vuông góc, chuyển hướng và đỗ xe;
- Không vượt qua khi cần thiết;
- Không giảm tốc độ khi tiếp cận các mối nguy hiểm trên đường;
- Tốc độ quá chậm do đường hoặc điều kiện giao thông.

Việc dựa vào thiết bị để chấm điểm, cả lái xe trong hình và trên đường, có ưu điểm là loại bỏ được tiêu cực nhưng lại không thể đánh giá được an toàn. Vì vậy, người được cấp GPLX tại Việt Nam sẽ khó có được kiến thức – kỹ năng – thái độ lái xe tốt, để đảm bảo an toàn giao thông, ít nhất là so với các nước phát triển.

4. Kết luận

Với những bất cập đã trình bày ở trên, có thể cho rằng các quy định về chương trình đào tạo, thiết bị, phương tiện, giáo trình, tổ chức đào tạo, giáo viên và sát hạch lái xe ô tô không dựa trên lý luận về giáo dục nghề nghiệp và kết quả nghiên cứu khoa học. Điều này làm cho các chương trình đào tạo lái xe ô tô và cả mô tô khó mà đạt được các tiêu chuẩn kiểm định chất lượng giáo dục nghề nghiệp hiện hành, chất lượng cơ sở đào tạo lái xe ô tô cũng vậy. Đồng thời, cũng thiếu khoa học và lạc hậu so với đào tạo và sát hạch cấp GPLX trên thế giới. Với tình hình tai nạn giao thông đường bộ hiện nay, việc kịp thời sửa đổi và hoàn thiện một cách có hệ thống những bất cập này là rất cần thiết.

Học lái xe không chỉ là tập luyện thao tác mà còn là nâng cao hiểu biết và trách nhiệm đối với giao thông nói riêng và đời sống xã hội nói chung, không phải chỉ để vượt qua kỳ sát hạch mà là để lái xe an toàn suốt đời. An toàn còn phải là mục tiêu, sứ mạng của cả cơ quan quản lý nhà nước và cơ sở đào tạo, sát hạch lái xe.

TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1] Ministry of Transport, Integrated document No. 20/VBHN-BGTVT dated November 12th 2019 regulations on driver training, driving tests and issuance of driving licenses for road motor vehicles, 2019.
- [2] N. T., "From August 1, start using a set of 600 questions used for the driving license test," *Directorate for Roads of Vietnam*, 2020. [Online]. Available: <https://drvn.gov.vn/tin-tuc/tin-tuc-su-kien/tu-1-8-bat-dau-su-dung-bo-600-cau-hoi-dung-de-sat-hach-cap-g.html?site=20830>. [Accessed Oct. 5, 2021].
- [3] Ministry of Transport, Circular No. 01/2021/TT-BGTVT dated January 27th 2021 of the Minister of Transport on amendments to Circular No. 29/2015/TT-BGTVT dated July 06th 2015, on the issuance and use of international driving permit and Circular No. 12/2017/TT-BGTVT dated April 15, 2017 regulations on driver training, driving tests and issuance of driving licenses for road motor vehicles, 2021.
- [4] V. H. Phan, H. Hoang, and T. L. Nguyen, "Improving the quality of driving training in Hue Vocational School of Transportation," *Hue University Journal of Science: Social Sciences and Humanities*, vol. 76, no. 7, pp. 79-86, 2012.
- [5] T. K. Nguyen and M. H. Nguyen, "Report on status to quality management of driving training in Hue College of Transport," *Proceedings of the International Conference on Vietnam's Economy in the Integration Period: Opportunities and Challenges*, vol. 2, pp. 943-954, 2016.
- [6] A. T. Nguyen, D. H. T. Nguyen, and H. Hung, "Factors affecting the quality of driver training in Thua Thien Hue province," *Central Vietnamese Review of Social Sciences*, vol. 4, no. 54, pp. 14-22, 2018.
- [7] X. T. Nguyen, "Some issues on driving training and testing in the civil and armed forces," *Science Journal of Vocational Training Education*, vol. 48, pp. 18-23, 2017.
- [8] X. T. Nguyen, "Driving training from vocational education view," *Journal of Science and Technology - The University of Danang*, vol. 2, no. 123, pp. 10-13, 2018.
- [9] Ministry of Transport, Integrated document No. 09/VBHN-BGTVT dated December 28th 2018 Decree regulations on requirements for provision of car driver training and testing services, 2018.
- [10] Ministry of Labour, War invalids and Social Affairs, Circular No. 45/2015/TT-BLĐTBXH dated November 11th 2015 regulations on elementary vocational training, 2015.
- [11] CIECA project, Integrating the GDE matrix into category B driver training and the practical driving test, Final report, 2007.
- [12] Singapore Traffic Police, The Official Handbook - Final Theory of Driving, 2018.
- [13] T. W. Planeck, S. A. Schupack, and R. C. Fowler, "An evaluation of the national safety council's defensive driving course in various states," *Accident Analysis and Prevention*, vol. 6, pp. 271-297, 1973.
- [14] Ecowill, Ecodriving, "Short-duration training for licensed drivers and integration into driving education for learner drivers," *Experiences and results from the ECOWILL project*, 2013.
- [15] Web Portal of the Ministry of Transport, "Launching the Green Transport Pilot Project," 2015. [Online]. Available: <http://www.mt.gov.vn/mmoitruong/tin-tuc/993/37591/khoi-dong-du-an-thu-nghiem-van-tai-xanh.aspx>. [Accessed Oct. 5, 2021].
- [16] T. Hau, "Green Transport - Towards sustainable logistics," *Vietnam Logistics Review*, 2019. [Online]. Available: <http://vlr.vn/logistics/van-tai-xanh-huong-den-logistics-ben-vung--4240.vlr>. [Accessed Oct. 5, 2021].
- [17] Ministry of Transport, Decision No. 4353/2001/QĐ-BGTVT dated December 18th 2001 promulgating the Regulation on management of road motor vehicles driver training, 2001.
- [18] Ministry of Transport, Decision No. 55/2007/QĐ-BGTVT dated November 17th 2007 promulgating the Regulation on management of road motor vehicles driver training, 2007.
- [19] L. M. Martín-delosReyes, E. Jiménez-Mejías, V. Martínez-Ruiz, E. Moreno-Roldán, D. Molina-Soberanes, and P. Lardelli-Claret, "Efficacy of training with driving simulators in improving safety in young novice or learner drivers: A systematic review," *Transportation Research Part F*, vol. 62, pp. 58-65, 2019.
- [20] R. A. Wynnea, V. Beanlanda, and P. M. Salmon, "Systematic review of driving simulator validation studies," *Safety Science*, vol. 117, pp. 138-151, 2019.
- [21] V. Beanland, N. Goode, P. M. Salmon, and M. G. Lenné, "Is there a case for driver training? A review of the efficacy of pre-and post-licence driver training," *Safety Science*, vol. 51, pp. 127-137, 2013.
- [22] J. Miller, *The Driving Instructor's Handbook*. Kogan Page Limited, London, United Kingdom, 2017.
- [23] DriveJohnson's, "Newly qualified instructor resources". [Online]. Available: <https://www.drivejohnsons.co.uk/adi-area/information-advice/instructor-resources/>. [Accessed Oct. 5, 2021].

-
- [24] Ministry of Transport, Circular No. 58/2015/TT-BGTVT dated October 20th 2015 regulations on driver training, driving tests, and issuance of driving licenses with respect to road motor vehicles, 2015.
- [25] Ministry of Labour, War invalids and Social Affairs, Circular No. 08/2017/TT-BLDTBXH dated March 10th 2017 on standards in qualifications of vocational education teachers, 2017.
- [26] Directorate for Roads of Vietnam, Official dispatch No. 4515/TCĐBVN-QLPT&NL dated July 26th 2017 on the organization of training and management of driving practice instructors, 2017.
- [27] M. T. Haladyna, M. S. Downing, and C. M. Rodriguez, "A Review of Multiple-Choice Item-Writing Guidelines for Classroom Assessment," *Applied Measurement in Education*, vol. 15, no. 3, pp. 309-334, 2002.
- [28] J. R. Boland, A. N. Lester, and E. Williams, "Writing Multiple-Choice Questions," *Academic Psychiatry*, vol. 34, no. 4, pp. 310-316, 2010.
- [29] X. Xu, S. Kauer, and S. Tupy, "Multiple-Choice Questions: Tips for Optimizing Assessment In-Seat and Online," *Scholarship of Teaching and Learning in Psychology*, vol. 2, no. 2, pp. 147-158, 2016.
- [30] Ministry of Transport, *600 questions for driving test and license*. Transport Publishing House, Hanoi, 2013.
- [31] M. A. McDaniel, F. P. Morgeson, E. B. Finnegan, M. A. Campion, and E. P. Braverman, "Use of situational judgment tests to predict job performance: A clarification of the literature," *Journal of Applied Psychology*, vol. 86, no. 4, pp. 730-740, 2001.
- [32] Directorate for Roads of Vietnam, *Instructional documents on driving training management and license test*. Transport Publishing House, Hanoi, 2020.
- [33] PassDriving, "Assesment Checklist - Auto Car Practical Driving Test," 2016. [Online]. Available: <http://www.passdriving.com.sg/driving-test-assessment.html>. [Accessed Oct. 5, 2021].