

“FAIL” QUESTIONS ON DRIVING THEORY TESTS: JUST TO INCREASE THE RISK

Nguyen Xuan Trung*, Duong Van Lap
Transport College of Hue

ARTICLE INFO	ABSTRACT
Received: 20/8/2021	Since August 2020, for the first time in the history of driver training, the theory tests have a question which counts "Fail" from "60 Questions About Serious Unsafe Traffic Situations". For evaluation, these questions were surveyed with 11th grade students who had never received any driver training. As a result, about the difficulty of question, 81.6% were suitable difficult, the rest was too difficult, but there were no questions that were completely unanswered. There were 55% of questions with problem of distractions, meaning that the quality is not guaranteed. In content, there are no real situational questions, the questioning issues are nothing more serious than the usual questions and 20% are only about motorcycles. Therefore, it can be said that these "Fail" questions do not have the effect of evaluating and measuring the learner's ability, but only causing unnecessary risks and inequality in driving theory tests.
Revised: 17/9/2021	
Published: 17/9/2021	
KEYWORDS	
“Fail”	
Driving theory tests	
11th grade students	
Risk	
Measuring	

CÂU HỎI “ĐIỂM LIỆT” SÁT HẠCH LÁI XE Ô TÔ: CHỈ ĐỂ TĂNG THÊM RỦI RO

Nguyễn Xuân Trung*, Dương Văn Lập
Trường Cao đẳng Giao thông Huế

THÔNG TIN BÀI BÁO	TÓM TẮT
Ngày nhận bài: 20/8/2021	Từ tháng 8 năm 2020, lần đầu tiên trong lịch sử đào tạo lái xe, bài sát hạch lý thuyết có một câu hỏi tính “điểm liệt” từ “60 câu hỏi về tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng”. Để đánh giá, những câu hỏi này được đem khảo sát với học sinh lớp 11, những người chưa từng được đào tạo lái xe. Kết quả, về độ khó câu hỏi, có 81,6% phù hợp, còn lại là quá khó, nhưng cũng không có câu hỏi nào là hoàn toàn không trả lời được. Có 55% câu hỏi có vấn đề về phương án nhiễu, nghĩa là chưa đảm bảo chất lượng. Về nội dung, không có câu hỏi nào là tình huống thực sự, những vấn đề hỏi không có gì nghiêm trọng hơn câu hỏi bình thường khác và 20% chỉ hỏi về lái xe mô tô. Do vậy, có thể nói rằng những câu hỏi “điểm liệt” này không có tác dụng đánh giá, đo lường năng lực người học mà chỉ gây ra những rủi ro không cần thiết và cả sự mất công bằng trong sát hạch lý thuyết lái xe.
Ngày hoàn thiện: 17/9/2021	
Ngày đăng: 17/9/2021	
TỪ KHÓA	
“Điểm liệt”	
Sát hạch lý thuyết lái xe	
Học sinh lớp 11	
Rủi ro	
Đo lường	

DOI: <https://doi.org/10.34238/tnu-jst.4911>

* Corresponding author. Email: nxtrung.gtvthue@gmail.com

1. Giới thiệu

Để có giấy phép lái xe ô tô, người học phải vượt qua được kỳ sát hạch gồm các bài lý thuyết, lái xe trong hình và lái xe trên đường, theo thứ tự đạt bài trước mới được vào bài sau [1]. Từ tháng 8/2020, đề sát hạch lý thuyết có 30 - 45 câu hỏi trắc nghiệm, tùy theo hạng xe, được tổ hợp từ “600 câu hỏi dùng cho đào tạo, sát hạch cấp giấy phép lái xe” [2], mỗi câu được tính 1 điểm, mức đạt tương ứng là từ 27/30 đến 41/45 trở lên. Đặc biệt, lần đầu tiên trong lịch sử đào tạo lái xe ô tô Việt Nam và có lẽ là của cả thế giới, mỗi bài sát hạch lý thuyết còn có 1 câu hỏi tính “điểm liệt” được chọn ngẫu nhiên từ “60 câu hỏi về tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng” trong bộ đề, chỉ cần trả lời sai câu này dù đúng tất cả những câu còn lại cũng bị trượt [3]. Cách tính “điểm liệt” này hoàn toàn không có trong lý thuyết trắc nghiệm khách quan [4]-[6].

Trước đó, bộ 450 câu hỏi dùng cho sát hạch lái xe, cũng lần đầu tiên trong lịch sử đào tạo lái xe ô tô Việt Nam, có các câu hỏi trắc nghiệm 2 đáp án, thậm chí câu có 2 phương án chọn thì cũng chính là 2 đáp án [7]. Bộ đề này, ngay từ đầu, đã được chỉ ra là có khá nhiều lỗi biên soạn, gồm cả câu có 2 đáp án [8] và sau đó là độ khó [9], rồi được chính người đứng đầu cơ quan ban hành nó thừa nhận [10]. Tuy vậy, bộ 450 vẫn được sử dụng trên phạm vi toàn quốc trong gần 8 năm mà không có điều chỉnh, sửa đổi gì đáng kể cho đến khi được thay thế.

Từ thực tế này, có thể nhận định rằng quá trình thiết kế, biên soạn, thẩm định và sử dụng các bộ câu hỏi sát hạch lái xe đều có vấn đề về chất lượng. Do đó, việc nghiên cứu, đánh giá bộ câu hỏi mới đưa vào áp dụng từ các góc độ khác nhau là rất cần thiết, đặc biệt là với những câu hỏi “điểm liệt”, do có ảnh hưởng tức thời đến “số phận” học viên.

2. Đối tượng và phương pháp nghiên cứu

“60 câu hỏi về tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng” có số phương án chọn không giống nhau, từ 2 đến 4, và được thiết kế từ các môn học khác nhau như Bảng 1. Xem xét sơ bộ, có nhiều câu trong số đó hoàn toàn có thể trả lời được qua suy luận mà không cần đến những kiến thức lý thuyết trong chương trình đào tạo lái xe.

Bảng 1. Phân bố nội dung câu hỏi “điểm liệt” theo môn học lý thuyết

Tên chương	Số lượng câu hỏi	Số câu hỏi trong bộ 600
Pháp luật giao thông đường bộ	45	17-30, 33, 35-37, 40, 43, 45-53, 84, 91, 99, 101, 109, 112, 114, 118, 119, 143, 145, 147, 150, 152, 153, 160
Đạo đức người lái xe và văn hóa giao thông	4	199, 209-211
Kỹ thuật lái xe	11	214, 221, 227, 231, 242, 245, 248, 258, 260-262

Để có kết luận chính xác, 60 câu “điểm liệt” được lập thành một bài kiểm tra và đem ra khảo sát với học sinh lớp 11, những người chưa đủ tuổi học lái xe và đương nhiên sẽ chỉ có thể trả lời bằng cách suy luận hay đoán mò. Nếu những câu hỏi này không khó với người chưa được đào tạo thì đương nhiên chúng sẽ rất dễ dàng với học viên lái xe ô tô. Các tham số độ khó, chất lượng phương án nhiễu của câu hỏi được sử dụng để đánh giá chất lượng [11]. Riêng khả năng nhằm đáp án, độ phân biệt của câu hỏi và độ tin cậy, độ giá trị của đề trắc nghiệm thì chưa thực hiện được do phải khảo sát với câu “điểm liệt” nằm trong những bài sát hạch lý thuyết cụ thể. Mặt khác, nội dung câu hỏi cũng được phân tích nhằm làm rõ thêm vấn đề, dù đáng tiếc là chương trình và giáo trình đào tạo lái xe ô tô hiện hành không có bất cứ mục tiêu đào tạo nào như quy định trong giáo dục nghề nghiệp [12] để tham chiếu.

Việc tham gia khảo sát là tự nguyện, thực hiện ngay tại lớp như khi làm một bài kiểm tra thông thường, nhưng sau giờ học. Học sinh trả lời bằng cách chọn phương án đúng theo từng câu hỏi trắc nghiệm trên phiếu in sẵn. Mỗi câu đúng được tính 1 điểm, thời gian làm bài là 60 phút, tương ứng 1 phút/câu, nhiều hơn so với 0,67 phút/câu của bài sát hạch hạng B2. Lý do chọn thời lượng này là bởi đối tượng khảo sát và đây cũng mức trung bình cho một câu hỏi trắc nghiệm nhiều lựa chọn thông thường.

3. Kết quả và bàn luận

Vào tháng 12 năm 2020, việc khảo sát được thực hiện tại Trường THPT A Lưới, huyện A Lưới, tỉnh Thừa Thiên Huế, đây là trường đạt chuẩn quốc gia giai đoạn 2017-2022 và có quy mô 1.000 học sinh. Hai lớp 11, mỗi lớp 40 em, được lựa chọn ngẫu nhiên để khảo sát, với sự đồng ý của học sinh và sự hỗ trợ của giáo viên chủ nhiệm. Số phiếu hợp lệ thu được là 76/80, chiếm gần 95%. Những phiếu trả lời của những học sinh ngồi gần nhau mà giống nhau hoàn toàn sẽ bị loại bớt và chỉ giữ lại một phiếu, các phiếu còn lại bị coi là không hợp lệ. Phiếu trả lời chỉ chọn duy nhất một phương án trong hầu hết các câu hỏi cũng bị coi là không hợp lệ.

3.1. Độ khó

Độ khó được biểu diễn qua giá trị p của đáp án, tính bằng số người trả lời chia cho tổng số người tham gia, p càng thấp thì độ khó càng cao và ngược lại. Câu hỏi có đáp án với p nằm trong khoảng 0,25 – 0,75 được coi là phù hợp, lớn hơn là quá dễ và nhỏ hơn là quá khó [11].

Bảng 2. Độ khó của 45 câu hỏi “điểm liệt” về Pháp luật giao thông đường bộ

Câu hỏi	P				Câu hỏi	P			
	PA1	PA2	PA3	PA4		PA1	PA2	PA3	PA4
17	0,46	0,21	0,12	0,20	48	0,39	0,30	0,21	0,09
18	0,33	0,41	0,21	0,04	49	0,32	0,34	0,14	0,20
19	0,14	0,42	0,39	-	50	0,16	0,18	0,30	0,36
20	0,39	0,26	0,28	-	51	0,28	0,32	0,33	0,08
21	0,37	0,37	0,25	-	52	0,32	0,46	0,22	-
22	0,42	0,28	0,30	-	53	0,33	0,36	0,30	-
23	0,18	0,29	0,49	-	84	0,39	0,37	0,13	0,11
24	0,28	0,34	0,18	0,18	91	0,45	0,34	0,21	-
25	0,39	0,34	0,17	0,08	99	0,21	0,26	0,51	-
26	0,34	0,39	0,26	-	101	0,25	0,74	-	-
27	0,21	0,51	0,28	-	109	0,42	0,38	0,20	-
28	0,29	0,47	0,24	-	112	0,33	0,41	0,26	-
29	0,42	0,28	0,11	0,20	114	0,24	0,43	0,30	-
30	0,17	0,17	0,64	0,01	118	0,28	0,54	0,18	-
33	0,37	0,42	0,20	-	119	0,53	0,29	0,17	-
35	0,38	0,34	0,25	-	143	0,14	0,12	0,22	0,51
36	0,34	0,47	0,18	-	145	0,39	0,41	0,20	-
37	0,43	0,38	0,18	-	147	0,25	0,50	0,25	-
40	0,21	0,54	0,25	-	150	0,53	0,29	0,12	0,05
43	0,26	0,30	0,42	-	152	0,42	0,45	0,13	-
45	0,28	0,38	0,20	0,13	153	0,50	0,26	0,14	0,09
46	0,47	0,33	0,20	-	160	0,24	0,37	0,39	-
47	0,33	0,37	0,16	0,13					

Bảng 2 và 3 trình bày giá trị p của các phương án chọn (PA) theo từng câu hỏi, ô có tô màu là đáp án của câu hỏi. Còn ô đóng khung là PA (không phải là đáp án) có giá trị p chênh lệch từ 20% trở lên so với PA có giá trị p cao hoặc thấp nhất trong cùng câu hỏi, như trình bày ở 3.2. Có 62/76 câu hỏi “điểm liệt” phù hợp với học sinh lớp 11, với $p = 0,25 - 0,68$, chiếm 81,6%, còn lại là quá khó, nhưng cũng không có câu hỏi nào là hoàn toàn không trả lời được, tức có $p = 0$. Từ đây, có thể nhận định bước đầu là câu hỏi “điểm liệt” sẽ không thể khó với người dự sát hạch lái xe ô tô. Nhưng sự chênh lệch độ khó của các câu hỏi rõ ràng là một bất công: rủi ro thì gặp phải câu rất khó, may mắn thì gặp câu phù hợp, còn tuyệt vời là gặp các câu hỏi 30, 99, 118, 227 và 245. Điều này đồng thời cũng là một thất bại trong đào tạo, nếu vẫn coi sát hạch là để đo lường, đánh giá năng lực người học lái xe.

**Bảng 3. Độ khó của 15 câu hỏi “điểm liệt” về
Đạo đức người lái xe và văn hóa giao thông và Kỹ thuật lái xe**

Câu hỏi	P				Câu hỏi	P			
	PA1	PA2	PA3	PA4		PA1	PA2	PA3	PA4
199	0,46	0,45	0,09	-	214	0,43	0,37	0,20	-
209	0,45	0,39	0,12	-	221	0,57	0,26	0,17	-
210	0,20	0,43	0,34	-	227	0,07	0,32	0,62	-
211	0,08	0,59	0,33	-	231	0,29	0,49	0,22	-
					242	0,45	0,38	0,16	-
					245	0,68	0,00	0,32	-
					248	0,26	0,41	0,33	-
					258	0,39	0,29	0,32	-
					260	0,28	0,71	-	-
					261	0,16	0,54	0,28	-
					262	0,58	0,16	0,22	-

Đễ nhất là “Câu hỏi 245. Khi điều khiển ô tô có hộp số tự động đi trên đường trơn trượt, lầy lội hoặc xuống dốc cao và dài, người lái xe để chân số ở vị trí nào để đảm bảo an toàn? 1- Về số thấp, kết hợp phanh chân để giảm tốc độ. 2- Giữ nguyên tay số D, kết hợp phanh tay để giảm tốc độ. 3- Về số N (số 0), kết hợp phanh chân để giảm tốc độ.”, thật ngạc nhiên khi đây là câu hỏi về kỹ thuật lái xe. Có lẽ các đáp án đã được chọn theo suy luận rằng muốn giảm tốc độ thì phải đi số thấp hoặc về 0, do không có học sinh nào chọn PA2. Những người trả lời đúng có thể đã suy luận thêm là nếu về 0 thì không thể di chuyển trên đường lầy lội được.

Tiếp theo, “Câu hỏi 30. Hành vi vượt xe tại các vị trí có tầm nhìn hạn chế, đường vòng, đầu dốc có bị nghiêm cấm hay không? 1- Không bị nghiêm cấm. 2- Không bị nghiêm cấm khi rất vội. 3- Bị nghiêm cấm. 4- Không bị nghiêm cấm khi khẩn cấp.”, có thể được suy luận rằng “rất vội” và “khẩn cấp” thì tương tự nhau, nên hai PA này đều bị loại, cụm từ “tầm nhìn hạn chế” ở câu dẫn sẽ cho ra PA trả lời đúng là 3-.

Tương tự như vậy với các câu hỏi phù hợp nhưng khó hơn, $p = 0,25$. “Câu hỏi 147. Khi điều khiển phương tiện tham gia giao thông, những hành vi nào dưới đây bị nghiêm cấm? 1- Thay đổi tốc độ của xe trên đường bộ. 2- Thay đổi tay số của xe trên đường bộ. 3- Lạng lách, đánh võng trên đường bộ.”, chìa khóa đáp án sẽ là cụm từ “lạng lách, đánh võng”, còn “thay đổi tốc độ” hay “thay đổi số tay” thì rõ ràng là ít liên quan với “bị nghiêm cấm” hơn. Hoặc “Câu hỏi 101. Người lái xe phải làm gì khi điều khiển xe vào đường cao tốc? 1- Phải có tín hiệu xin vào và phải nhường đường cho xe đang chạy trên đường; khi thấy an toàn mới cho xe nhập vào dòng xe ở làn đường sát mép ngoài; nếu có làn đường tăng tốc thì phải cho xe chạy trên làn đường đó trước khi vào làn đường của đường cao tốc. 2- Phải có tín hiệu xin vào và phải nhanh chóng vượt xe đang chạy trên đường để nhập vào dòng xe ở làn đường sát mép ngoài; nếu có làn đường tăng tốc thì phải cho xe chạy qua làn đường đó để vào làn đường của đường cao tốc.”, ở PA1 có từ “an toàn” còn PA2 thì lại “nhanh chóng”, dù không biết về đường cao tốc, vẫn có thể phỏng đoán từ đó được, nhưng dĩ nhiên là không dễ, bởi số học sinh làm được điều này không nhiều.

Còn khó nhất là “Câu hỏi 150. Khi xe ô tô, mô tô đến gần vị trí giao nhau giữa đường bộ và đường sắt không có rào chắn, khi đèn tín hiệu màu đỏ đã bật sáng hoặc khi có tiếng chuông báo hiệu, người lái xe xử lý như thế nào? 1- Giảm tốc độ cho xe vượt qua đường sắt. 2- Nhanh chóng cho xe vượt qua đường sắt trước khi tàu hỏa tới. 3- Giảm tốc độ cho xe vượt qua đường sắt trước khi tàu hỏa tới. 4- Cho xe dừng ngay lại và giữ khoảng cách tối thiểu 5 mét tính từ ray gần nhất.” thì không dễ suy luận chút nào với học sinh lớp 11 ở A Lưới chút nào, bởi huyện miền núi này không có đường sắt và “khoảng cách tối thiểu 5 mét” thì phải có kiến thức mới trả lời được. Bốn học sinh trả lời đúng hẳn nhiên là đã có trải nghiệm về điều này.

Tuy nhiên, “Câu hỏi 211. Khi xảy ra tai nạn giao thông, những hành vi nào dưới đây bị nghiêm cấm? 1- Xâm phạm tính mạng, sức khỏe, tài sản của người bị nạn và người gây tai nạn. 2- Sơ cứu người bị nạn khi cơ quan có thẩm quyền chưa cho phép. 3- Sơ cứu người gây tai nạn

khi cơ quan có thẩm quyền chưa cho phép.” dù có vẻ dễ suy luận nhưng lại là câu hỏi rất khó thứ hai. Có thể đoán là học sinh tập trung suy luận theo từ khóa “ng nghiêm cấm” để từ đó chọn “cơ quan có thẩm quyền chưa cho phép” hơn là “xâm phạm tính mạng”. Điều này cho thấy suy luận của đối tượng khảo sát đa phần còn đơn giản, chỉ có 6 người trả lời đúng câu hỏi này.

Với một bài khảo sát không có bất cứ “áp lực thi cử” nào, khó có thể đòi hỏi sự tập trung cao độ ở người được hỏi, sự đầu tư chuẩn bị cũng hoàn toàn không, do việc khảo sát dù được hẹn trước nhưng nội dung thì bất ngờ. Như thế, lại càng có cơ sở để khẳng định rằng những câu hỏi “điểm liệt” khó mà “liệt” được với người học lái xe ô tô, kể cả khi họ không học đến lớp 11. Mặt khác, do là mức rủi ro cao nhất, nên người dự sát hạch sẽ phải tìm cách tuyệt đối tránh sai sót, có khi phải thuộc lòng cả 60 câu cho chắc chắn.

3.2. Chất lượng phương án nhiễu

Trong một câu hỏi trắc nghiệm nhiều lựa chọn, nếu có PA có giá trị p quá thấp so với PA còn lại, trừ đáp án, thì có nghĩa là PA đó ít có tác dụng gây nhiễu với người trả lời, cần phải chỉnh sửa hoặc biên soạn lại. Tốt nhất là tỷ lệ lựa chọn các PA nhiễu đồng đều nhau [11].

Trừ hai câu chỉ có 1 PA nhiễu, không thể đánh giá được, 31/58 câu trong số còn lại đều có các PA nhiễu chênh lệch nhau cao, từ 20% trở lên (các ô đóng khung đậm trên Bảng 2 và 3). Đặc biệt, PA2 của câu 245 có $p = 0$, tức là khả năng nhiễu hoàn toàn không có. Do vậy, từ câu hỏi có 3 PA chọn sẽ chỉ còn lại 2, khả năng đoán mò tăng từ 33% lên 50%. Đây có lẽ là một trong những lý do làm nó trở thành câu hỏi dễ nhất. Tương tự, PA3 của câu hỏi 30 có $p = 0,01$, tương ứng với chỉ 1 người chọn, trong khi hai PA nhiễu còn lại đều có $p = 0,17$, rất đều nhau. Những câu hỏi khác có p dưới 0,1 ở PA nhiễu là 18, 25, 48, 51, 153, 199 và 227.

Một số câu hỏi có đến 2 PA nhiễu chênh lệch cao so với PA còn lại, gồm 17, 25, 47, 84, 143 và 153. Nghĩa là ở các câu hỏi này, người trả lời cũng tập trung về ở PA là đáp án và PA nhiễu có giá trị p cao hơn hẳn còn lại như ở câu có 2 lựa chọn, dù ở mức độ thấp hơn.

Như vậy, ngoài vấn đề độ khó, chất lượng PA nhiễu và cũng là chất lượng câu hỏi của 55% số câu “điểm liệt” hoàn toàn không đảm bảo, trong đó có 10/14 câu loại rất khó. Điều này làm cho tác dụng đo lường của cả 60 câu hỏi, nếu có, càng trở nên bất khả thi.

3.3. Nội dung câu hỏi

Với tên gọi “60 câu hỏi về tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng” [1], có thể đoán rằng đây là những nội dung quan trọng hàng đầu của kiến thức lái xe ô tô, không biết thì không thể được, nên mới phải chấm “điểm liệt”. Từ đây, những câu hỏi cần đặt ra là chúng có thực sự là những tình huống giao thông không, có khác gì so với 560 câu còn lại và có liên quan đến người lái xe ô tô không? Nếu không thì rõ ràng là sai mục đích thiết kế và do đó không đảm bảo chất lượng đề sát hạch, cũng như không có tác dụng quan trọng như dự kiến.

Theo Đại từ điển Tiếng Việt, “tình huống là hoàn cảnh diễn biến thường bất lợi, cần đối phó” [13]. 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 [14]. Theo cách hiểu này, như đã trình bày ở mục 3.1, hầu hết các câu “điểm liệt” đều không phải là tình huống đúng nghĩa.

Thật vậy, 4 câu hỏi 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: “Khi đang lái xe mô tô và ô tô, nếu có nhu cầu sử dụng điện thoại để nhắn tin hoặc gọi điện, người lái xe phải thực hiện như thế nào trong các tình huống nêu dưới đây? 1- Giảm tốc độ để đảm bảo an toàn với xe phía trước và sử dụng điện thoại để liên lạc. 2- Giảm tốc độ để dừng xe ở nơi cho phép dừng xe sau đó sử dụng điện thoại để liên lạc. 3- Tăng tốc độ để cách xa xe phía sau và sử dụng điện thoại để liên lạc.”

Với 45 câu hỏi còn lại, về Pháp luật giao thông đường bộ, cũng tương tự, có một số câu hỏi có vẻ tình huống đều không phải là tình huống thực sự. Chẳng hạn, “Câu hỏi 27. Khi lái xe trên đường, người lái xe cần quan sát và bảo đảm tốc độ phương tiện như thế nào? 1- Chỉ lớn hơn tốc độ tối đa cho phép khi đường vắng. 2- Chỉ lớn hơn tốc độ tối đa cho phép vào ban đêm. 3- Không vượt quá tốc độ cho phép.” là về quy định tốc độ giới hạn cho phép, hay “Câu hỏi 152. Người lái xe phải xử lý như thế nào khi quan sát phía trước thấy người đi bộ đang sang đường tại nơi có vạch đường dành cho người đi bộ để đảm bảo an toàn? 1- Giảm tốc độ, đi từ từ để vượt qua trước người đi bộ. 2- Giảm tốc độ, có thể dừng lại nếu cần thiết trước vạch dừng xe để nhường đường cho người đi bộ qua đường. 3- Tăng tốc độ để vượt qua trước người đi bộ.” là về quy định phải nhường đường cho người đi bộ qua đường.

Bảng 4. Câu hỏi “điểm liệt” và 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? 1- Ở phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên cầu, đầu cầu, đường cao tốc, đường dốc, tại nơi đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt. 2- Ở phía trước hoặc phía sau của phần đường dành cho người đi bộ qua đường, trên đường quốc lộ, tại nơi trong hầm đường bộ giao nhau không cùng mức với đường sắt. 3- Cả ý 1 và ý 2.	42. Người lái xe không được lùi xe ở những khu vực nào dưới đây? 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. 3- Nơi đường bộ giao nhau, đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, nơi tầm nhìn bị che khuất, cho người đi bộ qua đường, trên đường quốc lộ, tại nơi trong hầm đường bộ, đường cao tốc. 4- Cả ý 2 và ý 3.
91. Người lái xe phải làm gì khi quay đầu xe trên cầu, đường ngầm hay khu vực đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt? 1- Không được quay đầu xe. 2- Lợi dụng chỗ rộng và phải có người làm tín hiệu sau xe để bảo đảm an toàn. 3- Lợi dụng chỗ rộng có thể quay đầu được để quay đầu xe cho an toàn.	92. Khi muốn chuyển hướng, người lái xe phải thực hiện như thế nào để đảm bảo an toàn giao thông? 1- Quan sát gương, ra tín hiệu, quan sát an toàn và chuyển hướng. 2- Quan sát gương, giảm tốc độ, ra tín hiệu chuyển hướng, quan sát an toàn và chuyển hướng. 3- Quan sát gương, tăng tốc độ, ra tín hiệu và chuyển hướng.

Bảng 4 trình bày bốn câu hỏi cùng về Pháp luật giao thông đường bộ để so sánh nội dung. 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. Tương tự như vậy với quay đầu xe tại nơi bị cấm và chuyển hướng không đảm bảo an toàn. 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 để tính “điểm liệt” mà thôi. Tính chất quan trọng hàng đầu hay quan trọng hơn hoàn toàn không có.

Ngoài ra, có những câu chỉ hỏi về lái xe mô tô và xe gắn máy, đó là 11 câu hỏi 45 – 53, 109, 112 phần Pháp luật giao thông đường bộ và câu 214 phần Kỹ thuật lái xe. Theo quy định hiện hành, người có giấy phép lái xe ô tô không được lái xe mô tô và xe gắn máy, nên không rõ ý đồ thiết kế 12 câu hỏi này là gì, kể cả khi chúng không phải là “điểm liệt”. Riêng “Câu hỏi 35. Việc sản xuất, mua bán, sử dụng biển số xe cơ giới, xe máy chuyên dùng được quy định như thế nào trong Luật Giao thông đường bộ? 1- Được phép sản xuất, sử dụng khi bị mất biển số. 2- Được phép mua bán, sử dụng khi bị mất biển số. 3- Nghiêm cấm sản xuất, mua bán, sử dụng trái phép.” thì có lẽ chỉ liên quan đến cơ quan quản lý nhà nước hay doanh nghiệp.

Tóm lại, nội dung của “60 câu hỏi về tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng” thực sự không phải là tình huống, mà chỉ là những quy định pháp luật, thao tác an toàn phải tuân thủ. Chúng cũng không phải là những kiến thức quan trọng hơn hẳn những kiến thức khác trong lý thuyết lái xe ô tô và thậm chí còn có ít nhất 20 % số câu hỏi không liên quan đến lái xe ô tô. Và như thế càng rõ ràng về các bất cập về chất lượng, đo lường của các câu hỏi này.

4. Kết luận

Từ những phân tích trên, có thể kết luận rằng việc thiết kế một câu hỏi tính “điểm liệt” trong đề sát hạch lý thuyết lái xe ô tô hoàn toàn không có tác dụng gì để đánh giá, đo lường năng lực người học lái xe. Bởi đa phần những câu hỏi này không quá khó với người chưa từng được đào tạo về lái xe ô tô một cách bài bản, có thể suy luận được theo từ ngữ hoặc theo logic từ kiến thức đời sống thông thường. Đồng thời, chất lượng lại không đảm bảo khi 55% có vấn đề về phương án nhiễu. Mặt khác, có thể dự đoán rằng khi sát hạch các câu hỏi này sẽ luôn được trả lời đúng, do học viên lái xe nào cũng cố gắng tập trung vào chúng để tránh rủi ro, trừ trường hợp nhầm hay bỏ sót.

Đây có lẽ là ý định của người biên soạn: buộc tất cả những tài xế tương lai phải thuộc nằm lòng cách giải quyết “60 câu hỏi về tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng”. Nhưng đáng tiếc, chúng lại không phải là những tình huống giao thông và cũng không hề quan trọng hay nghiêm trọng hơn những câu hỏi khác, thậm chí có 20% còn không liên quan đến lái xe ô tô. Nên 60 câu hỏi này không đảm bảo chất lượng và không có ý nghĩa, tác dụng tích cực nào, ít nhất là về giáo dục.

Ngược lại, chúng chỉ đem đến những tác động tiêu cực, trước tiên là với người học. Trong một đề sát hạch, câu hỏi “điểm liệt” tạo ra rủi ro lớn, nhưng vô ích. Dưới áp lực tâm lý và thời gian khi làm bài, học viên vẫn có thể chọn nhầm đáp án hay trả lời sót câu hỏi, dù cho đã học kỹ hay thậm chí thuộc lòng. Nếu với câu hỏi bình thường thì chỉ mất 1 điểm, còn với câu hỏi “điểm liệt” là mất hết 30 – 45 điểm. Trong kỳ sát hạch, các câu hỏi “điểm liệt” gây ra mất công bằng, ai gặp câu dễ thì có thể coi là may mắn, ai gặp câu khó là rủi ro. Dưới góc độ đo lường trong giáo dục, khó có thể biết người đạt do câu hỏi dễ và người không đạt do câu hỏi khó, ai có năng lực hơn.

Do không có tác dụng đánh giá và đo lường, cũng không có mục tiêu đào tạo để đối chiếu nên cũng khó biết được người đạt sát hạch, rồi được cấp giấy phép lái xe ô tô, có đủ kiến thức cần thiết để tham gia giao thông hay không. Đây rõ ràng là một tác động tiêu cực đến toàn xã hội. Vì thế, không những cần bỏ cách tính “điểm liệt” mà còn phải sửa đổi, hoàn thiện “60 câu hỏi về tình huống mất an toàn giao thông nghiêm trọng”, dĩ nhiên là trên cơ sở những mục tiêu đào tạo lái xe đảm bảo chất lượng.

Nhược điểm của nghiên cứu này là chỉ khảo sát được với mẫu nhỏ, bị giới hạn về độ tuổi, năng lực tư duy và cả pháp luật. Nếu thực hiện được với số lượng lớn người chưa học lái xe ô tô, từ 18 tuổi trở lên, có trình độ học vấn khác nhau thì có lẽ sẽ có những kết quả thú vị hơn và chính xác hơn.

Lời cảm ơn

Chân thành cảm ơn cô Đàm Thị Hoa, Hiệu trưởng Trường THPT A Lưới, Thừa Thiên Huế, đã giúp đỡ chúng tôi thực hiện nghiên cứu này.

TÀI LIỆU THAM KHẢO/ REFERENCES

- [1] Ministry of Transport, *Circular No. 20/VBHN-BGTVT dated November 12, 2019 regulations on driver training, driving tests and issuance of driving licenses for road motor vehicles*, 2019.
- [2] Directorate for Roads of Vietnam, *Instructional documents on training, testing and licensing management*. Transport Publishing House, Hanoi, 2020.
- [3] Ministry of Transport, *600 questions for driving test and license*. Transport Publishing House, Hanoi, 2020.
- [4] 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.
- [5] 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.
- [6] J. R. Boland, A. N. Lester, and E. Williams, “Writing Multiple-Choice Questions,” *Academic Psychiatry*, vol. 34, no. 4, pp. 310-316, 2010.
- [7] Ministry of Transport, *450 questions for driving test and license*. Transport Publishing House, Hanoi, 2013.

-
- [8] X. T. Nguyen, "Some problems about multiple choices questions for riding and driving tests," *Journal of Education and Society*, vol. 37, no. 98, pp. 46-48, 2013.
- [9] X. T. Nguyen, "Are level A1 motorcycle driving theory tests easy or difficult?," *The University of Danang - Journal of Science and Technology*, vol. 8, no. 117, pp. 23-25, 2017.
- [10] T. Manh, "The set of driving test questions: Only 1 correct choice left," *Traffic*, 2016. [Online]. Available: <https://www.baogiaothong.vn/bo-cau-hoi-sat-hach-lai-xe-chi-con-1-dap-an-dung-d157855.html>. [Accessed May 30, 2021].
- [11] Q. T. Lam, *Objective tests and application*. Scientific and Technical Publishing House, Hanoi, 2008.
- [12] Ministry of Labour, War invalids and Social Affairs, *Circular No. 45/2015/TT-BLĐTBXH dated November 11, 2015 regulations on elementary vocational training*, 2015.
- [13] N. Y. Nguyen, *Grand Vietnamese Dictionary*. Cultural and Information Publishing House, Hanoi, 1998.
- [14] 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.