

***Rapport sur les épreuves théoriques et pratiques pour les  
catégories C et D, leurs catégories de remorques et leurs  
sous-catégories***

***Première édition  
Mars 2000***

# Rapport sur les épreuves théoriques et pratiques pour les catégories C et D, leurs catégories de remorques et leurs sous-catégories

Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile, CIECA

La "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile" (CIECA) est une organisation d'autorités dans le domaine des permis de conduire. Elle a été fondée en 1956. Elle a un statut officiel d'observateur auprès des Nations Unies. La Commission européenne ayant accordé une subvention pour réaliser un projet intitulé 'Analyse des épreuves théoriques et pratiques des catégories A, C et D, leurs catégories de remorques et leurs sous-catégories', deux ateliers de travail ont été organisés, dont l'un concernait l'épreuve théorique et pratique des catégories C et D. Ce rapport est également disponible en anglais et en allemand.

**Editeurs :** Mme H. Groot  
Mme A. Janssen

**Avec la collaboration de :**

M. F. Muñoz-Peláez (E)	M. G. Heintz (L)
M. T. Saimre (EST)	M. T. Kangur (EST)
M. J. E. Isachsen (N)	M. H. Sagevik (N)
M. R. Markkula (FIN)	M. W. Pecinovsky (A)
M. J.P. Fougère (F)	M. J.C. Clavérie (F)
M. N. Zuber (HR)	M. M. Pajnic (HR)
M. S. Hammami (TUN)	M. F. Mallek (TUN)
M. W. Heidrich (D)	M. J. Madeia (D)
M. Ö. Ellström (S)	M. J. Norrmén (S)
M. B. Morris (GB)	M. J. Pickering (GB)
M. G. Buzasi (H)	Mme M. Szebényi (H)
M. Zvi Uzant (IL)	M. J. Aubert (MC)
M. P. Bernard (B)	M. J. Quoirin (B)
M. B. Geelen (NL)	M. H. Westerveld (NL)
M. M. Comer (IRL)	M. H. Ruyters (CEC)
M. Smolders (IRU)	M. H. Blankenbijn (Eurotra)
M. G. vanAerschot (EFA)	M. G. von Bressensdorf (EFA)
M. J.P. Vaessen (président de la CIECA)	

Les auteurs de ce rapport ne peuvent être tenus responsables d'éventuelles erreurs dans ce rapport. Toutes les données fournies par les membres ont été reflétées avec la plus grande précision possible.

Le rapport 'Les épreuves théoriques et pratiques pour les catégories C et D, leurs catégories de remorques et leurs sous-catégories' a été réalisé avec le support du Directeur Général de Transport de la Commission de l'Union européenne.

ISBN : 90-76408-07-6

© CIECA, Bruxelles, 1999

Première édition. Tous droits réservés. Aucune partie de cette épreuve ne peut être reproduite ni transmise, quelles que soit la forme, le moyen, électronique ou mécanique, y compris la photocopie, l'enregistrement, ou les systèmes de stockage d'informations ou d'appel, sans la permission écrite des titulaires du copyright.

## **Préface du président de la CIECA**

Il m'est un grand plaisir de vous présenter ce rapport sur l'épreuve théorique et pratique pour les catégories C et D, leurs catégories de remorques et leurs sous-catégories. Avec l'étude sur l'épreuve théorique et pratique pour la catégorie A, ce rapport complète les études dans le domaine des épreuves pour le permis de conduire que la Commission européenne a demandé à la CIECA d'effectuer entre 1996 et 2000. Le fait que la Commission européenne ait demandé la CIECA pour la réalisation de ces études montre que nos connaissances et notre expérience sont appréciées à un niveau international.

Je voudrais remercier le Ministère des Transports de la Hongrie, qui ont été les hôtes de l'atelier de travail qui a eu lieu à Budapest et qui sert de base pour ce rapport. Ils peuvent être fiers de tout le travail effectué.

Je suis reconnaissant également au Directeur général de Transport de la Commission européenne pour les subventions accordées à ce projet. Je voudrais également profiter de cette occasion pour remercier les experts ayant préparé ce document, ainsi que les participants de 18 pays et de quatre organisations externes qui ont participé à l'atelier de travail. Ce rapport n'aurait pas pu être réalisé sans leur expertise et leur grand travail.

J.P. Vaessen

## Table des matières

Préface du président de la CIECA .....	2
Préambule .....	5
Résumé .....	6
Introduction .....	7
I Les sous-catégories .....	9
1. L'évaluation des sous-catégories C1/D1 .....	9
2. Les catégories C et D et le Certificat d'Aptitude Professionnel .....	10
3. Les recommandations concernant les sous-catégories .....	10
II L'épreuve théorique .....	13
1. Le moment de l'épreuve théorique .....	13
2. La forme de l'épreuve théorique .....	13
3. La période d'attente entre deux épreuves .....	13
4. La validité du certificat théorique .....	13
5. L'équivalence de certificats théoriques .....	14
6. Le contenu de l'épreuve théorique .....	14
III L'épreuve pratique .....	17
1. Le lieu de l'épreuve pratique .....	17
2. Le contenu de l'épreuve pratique .....	17
3. Les manœuvres .....	19
4. Les critères d'évaluation .....	20
5. La durée de l'épreuve pratique .....	22
6. La période d'attente .....	22
7. La place de l'examineur .....	22
8. La présence du moniteur .....	22
9. Les critères de véhicules d'examen .....	22
IV Points divers relatifs au groupe lourd .....	25
1. Ages minimums .....	25
2. Ages maximums .....	26
3. Equivalence .....	26
4. La formation périodique .....	26
5. Les véhicules très longs et très hauts .....	26
6. Les véhicules agricoles et les engins de travail .....	26
Conclusion .....	27
Liste de recommandations .....	28

Annexe I : Résumé de minibus en relation avec le poids et le nombre de sièges . . . . .	31
Annexe II : Pourcentages de formation professionnelle / formation en auto-école . . . . .	33
Annexe III : Nombre de candidats pour une épreuve C1 et D1 . . . . .	34
Annexe IV : Liste des participants . . . . .	35
Annexe V : Questions théoriques sur la sécurité et le confort de passagers . . . . .	40

## Préambule

Quand dans ce rapport il est sujet de 'il' et 'lui', il s'agit également de 'elle'.

Dans ce rapport, le terme 'formation professionnelle' est mentionné plusieurs fois. La formation professionnelle signifie une éducation en plein temps, sans interruption et d'une durée plus longue, dont le but pour l'étudiant est de devenir un conducteur professionnel.

Ce rapport mentionne plusieurs directives. Les rédacteurs de ce rapport présument que les lecteurs connaissent ces directives, toutes relatives à la formation de la conduite et aux permis de conduire :

- Directive 70/156/CEE du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques
- Directive 76/914/CEE du Conseil concernant le niveau minimal de la formation de certains conducteurs de véhicules de transport par route
- Directive 91/439/CEE du Conseil relative au permis de conduire
- Règlement 3820/85/CEE du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route

Ces règlements et directives sont publiés dans le Journal officiel des Communautés européennes et peuvent être commandés au Bureau des Publications officielles des Communautés européennes, L - 2985 Luxembourg, tel. +352.49.9281.

## Résumé

Ce rapport décrit les recommandations auxquelles sont arrivés les participants à l'atelier de travail, qui a été organisé dans le cadre de l'étude "Analyse de l'épreuve théorique et pratique des catégories A, C et D, leurs catégories de remorques et leurs sous-catégories". Ce rapport traite l'épreuve théorique et pratique des catégories C et D, leurs catégories de remorques et leurs sous-catégories.

Les participants à l'atelier de travail doivent être considérés en tant qu'experts, et non en tant que représentants politiques de leur pays. Les recommandations qu'ils ont formulées reflètent dans ce sens leur opinion d'expert, et ne sont pas une déclaration politique officielle de leur pays.

La Directive 91/439/CEE a servi de base pour les discussions sur les catégories C et D et leurs épreuves théoriques et pratiques. Les points mentionnés dans cette directive ont été analysés et regroupés en partie dans ce rapport. Les experts sont arrivés à des recommandations dans les domaines suivants : l'harmonisation des sous-catégories ; le moment, la période d'attente, l'organisation et le contenu de l'épreuve théorique et la validité du certificat théorique ; le lieu, le contenu (y compris les manœuvres), les critères d'évaluation, la durée, la période d'attente et les critères de véhicules d'examen de l'épreuve pratique ; les âges minimums ; la formation périodique ; les véhicules agricoles et les engins de travail.

Les recommandations faites dans ces domaines sont des critères minimums basés sur un "best practice". Cela implique que les pays peuvent avoir des restrictions plus strictes si leur législation l'exige.

## Introduction

En septembre 1998, le Directorate général de Transport de la Commission européenne décidait d'accorder une subvention à la CIECA pour la réalisation d'une étude sur l'épreuve théorique et pratique pour les catégories A, C et D, leurs catégories de remorques et leurs sous-catégories. L'étude devrait durer d'octobre 1998 à juin 2000.

Le Bureau Permanent de la CIECA décidait de créer deux groupes de travail, l'un pour la catégorie A, l'autre pour les catégories C et D. La tâche de ces groupes de travail était de préparer l'étude. Tous les membres de la CIECA étaient invités à envoyer des lettres de motivation d'employés pour participer à ces groupes de travail. En octobre 1998, les deux groupes avaient été créés. Leur tâche était de préparer un document de travail sur la catégorie en question, comprenant des recommandations propositionnelles portant sur tous les aspects de l'épreuve théorique et pratique. Ces documents de travail allaient être discutés lors d'ateliers de travail généraux pour tous les membres de la CIECA.

Les deux groupes se sont servis du rapport sur la catégorie B(+E) en tant que base pour leurs discussions, afin d'arriver à des recommandations qui suivent la ligne des propositions faites auparavant.

Le groupe d'experts pour les catégories C et D était composé de huit membres, venant de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France, de la Grande-Bretagne, de Monaco, des Pays-Bas et de la Suède. Ce groupe s'est rassemblé six fois durant la période entre octobre 1998 et septembre 1999 (le 12-13 octobre 1998 à Bruxelles (B), le 2-4 février 1999 à Luxembourg (L), à Arlon (B) et à Trèves (D), le 7-8 avril 1999 à Monchy (F), le 23-25 juin 1999 à Leusden (NL), le 8-9 juillet 1999 à Bruxelles (B) et le 8-10 septembre 1999 à Nice (F)).

Chaque réunion était une combinaison d'une visite d'épreuves théoriques et pratiques dans le pays-hôte et de discussions sur des solutions "best practice". Une proposition de ces solutions "best practice" a été rédigée dans un document de travail. Ce document a été discuté lors d'un atelier de travail général, le 18 et 19 octobre 1999 à Budapest (H), auquel ont participé 37 experts de 17 membres de la CIECA et 3 organisations externes (l'EFA, l'IRU et L'Eurotra).

Lors de cette étude, trois sujets principaux ont été abordés :

### 1. L'implémentation et la définition des (sous-)catégories

Le Directorate général de Transport de la Commission européenne avait demandé la CIECA d'évaluer l'implémentation des sous-catégories, comme elles sont mentionnées dans l'article 3.2 de la Directive 91/439/CEE relative au permis de conduire, dans les différents états membres de l'Union européenne. Lors de ce processus, d'autres problèmes relatifs aux définitions selon les directives actuelles se sont présentés. La première partie de ce rapport est dédiée à ces problèmes, et comprend également les recommandations pour des solutions.

### 2. L'épreuve théorique

Plusieurs aspects concernant l'épreuve théorique ont été discutés : le moment, la forme, le contenu, la période d'attente entre deux épreuves, la validité du certificat théorique et les équivalences. La deuxième partie de ce rapport traite l'épreuve théorique.



### 3. L'épreuve pratique

Lors des discussions sur un "best practice" pour l'épreuve pratique, les sujets suivants ont été abordés : le lieu, le contenu, les critères d'évaluation les manœuvres, la durée, la période d'attente entre deux épreuves, la place de l'examineur, la présence du moniteur, les critères des véhicules d'examens et les équivalences. L'épreuve pratique est traitée dans la troisième partie de ce rapport.

Finalement, la quatrième partie traite plusieurs sujets relatifs au permis de conduire des catégories C, D et E : les âges minimums et maximums, les équivalences, la formation périodique, les véhicules longs, les véhicules agricoles et les engins de travail.

Le but de ces discussions était d'arriver à des solutions "best practice". Celles-ci seront présentées au Directeur général de Transport de la Commission européenne en tant que contribution à une future directive relative au permis de conduire. Les discussions et les résultats sont décrits dans ce rapport.

A la fin de ce rapport, vous trouverez un résumé de toutes les recommandations. Dans les annexes à ce rapport, vous trouverez une liste des minibus disponibles sur le marché par rapport à leur poids et le nombre de sièges, ainsi qu'une liste de pourcentages de formation professionnelle dans les différents pays, le nombre d'épreuves dans les sous-catégories C1 et D1, une liste des participants à l'atelier de travail et finalement, des questions théoriques concernant la sécurité et le confort de passagers.

## I Les sous-catégories

Dans l'article 3 de la Directive 90/439/CEE, la définition des sous-catégories C1 et D1 est décrite comme suit :

*“Sous-catégorie C1 :  
automobiles autres que celles de la catégorie D dont la masse maximale autorisée excède 3 500 kilogrammes sans dépasser 7 500 kilogrammes [...]”*

*“Sous-catégorie D1 :  
automobiles affectés au transport de personnes, ayant plus de huit places assises outre le siège du conducteur sans excéder seize places assises, outre le siège du conducteur [...]”*

L'article 11 de ladite directive stipule que *“cinq ans après la mise en application de la présente directive et sur proposition de la Commission, à un examen des dispositions nationales concernant les sous-catégories facultatives qui auraient été créées [...] en vue de leur éventuelle harmonisation ou de leur suppression.”*

Une des tâches que la CIECA devait accomplir dans cette étude consistait en l'évaluation des sous-catégories C1 et D1, comme définies dans l'article 3.2 de la Directive 91/439/CEE. La CIECA a formulé une recommandation basée sur cette évaluation.

### 1. L'évaluation des sous-catégories C1/D1

Parmi les membres de la CIECA, treize pays ont introduit les sous-catégories C1 et / ou D1 : l'Allemagne, l'Autriche (C1 seulement), la Belgique, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande (D1 seulement), la Grande-Bretagne (y compris l'Irlande du Nord), l'Irlande, la Lettonie, le Luxembourg, Monaco (D1 seulement), la Norvège et la Suisse. Trois prévoient introduire les sous-catégories bientôt : la Croatie, la Hongrie, Monaco (C1). Les autres membres de la CIECA présents à l'atelier de travail n'ont pas de projets concernant leur introduction (la France, l'Israël, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède et la Tunisie).

D'après les participants à l'atelier de travail, le nombre de candidats qui se sont présentés pour une épreuve dans la sous-catégorie C1 n'est pas très élevé (voir annexe III). Dans certains pays, le nombre de permis de conduire délivré est considérablement plus élevé. Cela s'explique par les anciennes équivalences. Dans plusieurs pays, la possession d'un permis dans la catégorie B donnait droit autrefois à la conduite de véhicules avec une masse maximale autorisée (MMA) jusqu'à 7 500 kg, des véhicules qui aujourd'hui font partie de la catégorie C1 (l'Allemagne, la Grande-Bretagne, l'Irlande, la Norvège).

En considérant la formation et les examens, le nombre moyen peu élevé d'épreuves passées semble être logique. La formation et les examens des sous-catégories ne diffèrent guère de ceux des catégories “complètes”. Cela implique que la différence entre les frais d'un permis de conduire pour une sous-catégorie ou pour une catégorie “complète” est petite.

La sous-catégorie C1 n'intéresse guère les sociétés de transports non plus. Elles préfèrent embaucher un conducteur titulaire d'un permis d'une catégorie “complète”, qui leur est plus utile.

Pour ces raisons la plupart des membres de la CIECA ne souhaitent pas harmoniser la sous-catégorie C1. Du moins pas sous sa forme actuelle.

La sous-catégorie D1 semble être plus intéressante. Les anciennes équivalences n'existent pas pour cette sous-catégorie. Surtout en Irlande, en Grande-Bretagne et dans les pays scandinaves, un nombre considérable de ce type de véhicules a été enregistré (exemples : 2000 en Irlande, 756 en Finlande). Ces véhicules sont utilisés dans le transport public, et il y a plus de candidats qui se présentent (voir annexe III). Cela mène à une attitude plus positive parmi les membres de la CIECA en ce qui concerne l'harmonisation de la sous-catégorie D1.

## **2. Les catégories C et D et le Certificat d'Aptitude Professionnel**

Pendant cette évaluation, un point supplémentaire s'est présenté. Les membres de la CIECA sont d'opinion que les standards pour les permis de conduire des catégories C et D devraient être rehaussés, tenant compte de la grande responsabilité des conducteurs de ces véhicules. Dans le système actuel, un Certificat d'Aptitude Professionnel (CAP) est requis seulement pour les conducteurs de moins de 21 ans pour la catégorie C, ou de moins de 23 ans pour la catégorie D<sup>1</sup>. Le pourcentage de conducteurs ayant obtenu le CAP est très bas. Dans quelques pays seulement, ce CAP est un document obligatoire pour tous les conducteurs, à côté du permis de conduire (en Allemagne, en France et aux Pays-Bas).

Les participants à l'atelier de travail sont d'avis que les aptitudes incluses dans le CAP et ayant pour but une conduite favorable à l'environnement et à la sécurité routière, devraient être connues par tous les conducteurs de véhicules lourds, quel que soit leur âge. Ils proposent donc d'intégrer les sujets principaux de l'Annexe de la Directive 76/914/CEE dans les examens de la conduite, obligatoires pour tous les conducteurs. Le contenu du CAP pour les candidats de moins de 21 ans (catégorie C) ou de moins de 23 ans (catégorie D) devrait être redéfini.

## **3. Les recommandations concernant les sous-catégories**

D'après les participants à l'atelier de travail, un rehaussement du niveau des permis de conduire dans les catégories C et D peut impliquer la création d'un créneau commercial. Bon nombre de petites entreprises ont besoin pour leur travail d'un véhicule dépassant une MMA de 3 500 kg, cependant ils n'ont pas besoin d'un véhicule lourd de la catégorie C ou D. Si le niveau des permis de conduire dans les catégories C et D était élevé, une catégorie entre les permis B et C/D pourrait être une solution attrayante.

Les experts estiment important de rendre les sous-catégories autant attrayantes que possible. Ils proposent d'éliminer les catégories actuelles C1 et D1 et de créer une nouvelle catégorie combinée C1/D1 dont la définition légèrement modifiée est comme suit :

*“ Véhicules motorisés dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg sans dépasser 6 000 kg et ayant un nombre maximal de seize places assises outre le siège du conducteur, affectés pour le transport soit de marchandises, soit de seize personnes au maximum outre le conducteur.*

*Aux véhicules de cette catégorie peut être attelé une remorque dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg, et sous réserve que la remorque n'est pas affectée au transport de personnes.”<sup>2</sup>*

Il est recommandé de ne pas avoir d'accès progressif.

---

<sup>1</sup> Un conducteur d'un véhicule de la catégorie D de moins de 23 ans doit soit avoir obtenu un Certificat d'Aptitude Professionnel, soit il est limité à un rayon de 50 km (article 5 de la Régulation 3820/85/CEE)

<sup>2</sup> Une définition correspondante doit être formulée pour la sous-catégorie C1/D1+E

Il y a plusieurs raisons pour une telle catégorie combinée C1/D1. Les véhicules jusque 6 000 kg utilisés pour le transport de marchandises et de passagers ont la même base technique (châssis, suspension, système de freinage). Cela veut dire que pour le conducteur, la conduite est la même pour un véhicule C1 ou D1 dans ces limites. Les participants à l'atelier de travail sont d'avis qu'il n'est pas nécessaire d'imposer à un conducteur de passer deux épreuves pour un véhicule (avec ou sans sièges).

Les véhicules qui tombent dans cette catégorie combinée C1/D1 devraient être vus comme étant plus proche aux véhicules de la catégorie B, qu'aux véhicules des catégories C ou D. Dans la catégorie B aussi le transport de marchandises et de passagers est combiné.

Prenant en considération les minibus de la sous-catégorie actuelle D1 comme définie dans l'article 3 de la Directive 91/439/CEE qui sont au marché aujourd'hui, la plupart d'entre eux tombent dans cette nouvelle définition. Il n'y a que quelques minibus qui n'ont pas plus que seize places assises outre celui du conducteur, mais plus que 6 000 kg (voir annexe I).

Dans la Directive 70/156/CEE relative à la réception des véhicules à moteur, nous trouvons les définitions suivantes :

Voitures de tourisme :        M1 < 3,500 kg  
   M2 < 5,000 kg

Transport de marchandises : N1 < 3,500 kg  
   N2 < 12,000 kg  
   N3 > 12,000 kg

Ceci montre que les définitions de voitures de tourisme et de véhicules affectés au transport de marchandises ne sont pas non plus sur la ligne des directives sur les permis de conduire. Les experts de la CIECA estiment 5 000 kg pour M2 trop bas ; la limite de 12 000 kg pour N2 est considérée plutôt élevée. Les fabricants indiquent que la classe N2 jusque 12 000 kg est petite. Ces véhicules sont limités jusque 7 500 kg afin qu'ils rentrent dans la catégorie C1. Les véhicules de plus que 12 000 kg ont un autre type de cabine et d'autres caractéristiques de conduite.

La CIECA est d'opinion qu'il serait bien si la réception des véhicules à moteur et les permis de conduire étaient adaptés l'un à l'autre. Une solution pourrait être de créer une catégorie de véhicules dont la MMA ne dépasse pas 6 000 kg, affectés au transport de marchandises comme au transport de personnes.

La formation pour cette catégorie devrait comprendre des éléments aussi bien sur le transport de marchandises que sur le transport de passagers.

Un titulaire d'un permis de conduire dans la catégorie C ou D devrait avoir droit de conduire un véhicule C1/D1 également. Cependant, la possession d'un permis dans la catégorie C donne le droit au conducteur de conduire un véhicule C1/D1 que pour le transport de marchandises ou pour un maximum de huit passagers outre le conducteur. Le droit de transporter huit passagers a été acquis à l'obtention du permis de conduire dans la catégorie B. Etant donné qu'il n'a pas eu de formation sur la sécurité et le confort de passagers, il ne devrait pas avoir le droit de transporter plus de huit passagers dans un véhicule C1/D1.

Les participants de l'atelier de travail pensent que la formation d'une catégorie combinée C1/D1 crée une catégorie attrayante avec une chance de succès. Cependant, la CIECA voudrait remarquer que des experts techniques devraient étudier de plus près la MMA exacte de cette catégorie.

La CIECA comprend que des problèmes sociaux pourraient se présenter par la création d'une sous-catégorie C1/D1 jusque 6 000 kg, étant donné le fait que les titulaires d'un permis de conduire dans la catégorie C de moins de 21 ans peuvent conduire un véhicule dont la MMA s'élève à 7 500 kg jusqu'à ce qu'ils ont 21 ans (article 5 de la Régulation 3820/85/CEE). La CIECA voudrait savoir s'il existe des possibilités satisfaisantes pour contrôler que cette réglementation soit bien respectée. Afin d'éviter l'abus de cette réglementation, la CIECA recommande deux étapes :

1. élever le niveau des conducteurs des catégories C et D en rendant obligatoire dans l'épreuve pour le permis de conduire les sujets du CAP actuel comme défini dans l'annexe de la Directive 76/914/CEE ;
2. encourager la formation professionnelle pour les jeunes conducteurs de moins de 21 ans.

## **II L'épreuve théorique**

L'article 7.1 de la Directive 91/439/CEE stipule que *"la délivrance du permis de conduire est [...] subordonnée à la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements et d'une épreuve de contrôle de connaissances [...]"*.

Dans l'annexe II, article 7 de ladite directive sont décrits les exigences minimales pour l'épreuve théorique. Les points modifiés dans cet article portent sur la forme et le contenu de l'épreuve théorique.

La CIECA est d'opinion qu'une harmonisation serait nécessaire pour d'autres points dans la législation européenne dans l'avenir. En ce qui concerne le contenu de l'épreuve théorique, la CIECA est en faveur d'exigences minimales plus strictes. La partie ci-dessous décrit les discussions qui ont eu lieu et les recommandations qui en ont résultées.

### **1. Le moment de l'épreuve théorique**

L'épreuve théorique devrait avoir lieu avant l'épreuve pratique. L'âge minimum du candidat devrait être 18 ans, et il devrait être titulaire d'un permis de conduire dans la catégorie B.

Lors de la discussion, l'IRU a remarqué que 18 ne serait pas l'âge approprié. En ce moment, la possibilité existe dans certains pays membres d'obtenir un permis de conduire de la catégorie B dès l'âge de 17 ans. Cette possibilité devrait continuer d'exister d'après eux. En outre, l'IRU et l'Eurotra ont exprimé leur inquiétude que cette exigence pourrait retarder la formation d'un candidat.

Un tour-de-table démontrait que tous les participants à l'atelier de travail étaient d'avis que la possession d'un permis B devrait être obligatoire, avant de pouvoir passer une épreuve théorique pour la catégorie C. Non seulement la possession du permis de conduire de la catégorie B serait favorable, mais l'expérience de conduite serait également utile.

### **2. La forme de l'épreuve théorique**

La forme de l'épreuve théorique devrait être laissée à la discrétion du pays. Chaque forme a ses avantages et ses désavantages et par conséquent, les pays devraient se décider eux-mêmes sur la forme. Par contre, la forme devrait être choisie de telle façon qu'elle assure que le candidat peut montrer ses connaissances de façon appropriée. La CIECA conseille que dans un pays, la forme de l'épreuve théorique soit la même pour toutes les catégories.

### **3. La période d'attente entre deux épreuves**

Si un candidat échoue une épreuve théorique, il devrait avoir à respecter une période d'attente minimum d'une semaine avant de pouvoir repasser l'épreuve, afin d'assurer qu'il a assez de temps pour bien se préparer à nouveau.

Le matériel étant étendu, une telle période d'attente est nécessaire pour que le candidat puisse revoir ses connaissances.

### **4. La validité du certificat théorique**

L'épreuve théorique devrait servir de base pour l'épreuve pratique. Par conséquent, l'épreuve théorique et l'épreuve pratique devraient avoir lieu pas trop loin l'une de l'autre. Suivant cette argumentation, le certificat théorique devrait avoir une validité maximum d'un an.

## 5. L'équivalence de certificats théoriques

Les participants à l'atelier de travail recommandent qu'il devrait être possible pour un pays de combiner l'épreuve théorique des catégories C et E, étant donné le chevauchement de questions entre les deux catégories. Pourtant, il ne devrait pas être obligatoire de les combiner. Il s'ensuit de cette proposition qu'un pays devrait avoir deux possibilités pour les épreuves théoriques des catégories C et C+E :

- deux épreuves séparées, une pour la catégorie C et une pour la catégorie C+E
- une seule épreuve théorique pour les catégories C et C+E, comprenant des questions aussi bien sur C que sur C+E.

## 6. Le contenu de l'épreuve théorique

Les connaissances théoriques de base sont les mêmes pour chaque catégorie. Comme il est assez difficile de toujours trouver de nouvelles questions portant sur le même sujet, le contenu de l'épreuve théorique de la catégorie B forme la base pour les autres épreuves théoriques. Outre ces questions générales, des sujets spécifiques pour chaque catégorie devraient être testés.

Dans la première partie de ce rapport, la CIECA exprime déjà son opinion sur le fait que le niveau des épreuves pour le permis de conduire des catégories C et D devrait être élevé, et que les connaissances comme décrit dans l'annexe de la Directive 76/914/CEE (le contenu du Certificat d'Aptitude Professionnel – CAP) devraient être connues par tout conducteur de véhicules lourds, quel que soit son âge. Les sujets de cet annexe visant une conduite favorable à la sécurité routière et à l'environnement devraient donc être inclus dans les épreuves théoriques et pratiques pour le permis de conduire dans les catégories C et D. Le contenu du CAP, obligatoire pour les conducteurs de moins de 21 ans (C) ou de moins de 23 ans (D, sous certaines conditions<sup>3</sup>), devrait être redéfini.

Etant donné l'étendue du matériel, un pays devrait pouvoir diviser l'épreuve théorique en deux parties ou plus.

Les sujets suivants ont été définis en tant que sujets spécifiques pour chaque catégorie :

Pour les catégories C1/D1, C, D et E, les sujets suivants devraient être ajoutés aux questions générales de la catégorie B :

- la conduite sous des circonstances difficiles
- la conduite favorable à l'environnement
- la technique : la base nécessaire pour un bon usage de la route (freins, phares, etc.)
- planification de l'itinéraire, lecture de cartes, utilisation de systèmes de navigation électronique ou technique
- chargement, arrimer et contrôler le chargement ; difficultés avec les différents types de chargement (par exemple substances liquides, chargement pendu, etc.)
- vitesse, distances par rapport aux autres véhicules (latérales et longitudinales)
- utilisation de chaînes de neige
- la législation sociale sur l'âge minimum de conducteurs, de périodes de conduite, d'interruptions et de périodes de repos, utilisation du chrono tachygraphe (Régulation 3820/85, véhicules > 3 500 kg)

---

<sup>3</sup> Voir la note 1 à la page 10

Les sujets supplémentaires pour les catégories C1/D1 et D (le transport de passagers) :

- le confort et la sécurité des passagers (y compris le comportement en cas d'accident, par exemple l'évacuation de passagers, le secourisme), le transport d'enfants (combien d'enfants sur un siège), les ceintures de sécurité, le contrôle avant de se mettre en route.
- Les connaissances des responsabilités du conducteur en relation avec le transport de passagers
- Les connaissances du véhicule et de documents de passagers requis pour le transport de passagers en trafic national et international

Les sujets supplémentaires pour les catégories C, D et E (les véhicules dont la MMA dépasse les 6 000 kg) :

- utilisation du troisième système de freinage
- connaissances de la construction du véhicule et de ses organes principaux :
  - \* connaissances concernant la construction et le fonctionnement :
    - des moteurs à combustion interne
    - des systèmes de graissage et de refroidissement
    - du système de carburation
    - du système électrique
    - du système d'allumage
    - du système de transmission (embrayage, boîte de vitesse, etc.)
  - \* connaissances générales en matière de lubrification et de protection antigel
  - \* connaissances des précautions à prendre pendant le démontage et le remontage des roues
  - \* connaissances de la construction, du montage, de l'utilisation correcte et de l'entretien des pneus
  - \* connaissances des différents types de dispositifs de freinage, du fonctionnement, des organes principaux, de la connexion, de l'utilisation et de l'entretien quotidien de ces dispositifs, ainsi que connaissances des dispositifs d'attelage
  - \* aptitude à repérer les perturbations survenant au véhicule
  - \* aptitude à remédier aux perturbations mineures à l'aide des outils adéquats
  - \* connaissances générales concernant l'entretien préventif du véhicule et les réparations à effectuer en temps utile
- connaissances générales en matière de transport et d'administration
  - \* aptitudes générales et connaissances géographiques suffisantes pour pouvoir se servir des cartes routières et de leurs index
  - \* connaissance de l'emploi économique des véhicules
  - \* connaissance des mesures à prendre après un accident ou un autre incident (par exemple, incendie) en ce qui concerne l'assurance automobile
  - \* connaissance de la législation nationale applicable à la catégorie de transports concernée (marchandises ou personnes)



Sujets supplémentaires pour les catégories C et C+E (transport de marchandises) :

- connaissance élémentaire de la responsabilité du conducteur en ce qui concerne la réception, le transport et la livraison des marchandises conformément aux conditions convenues
- connaissance des documents relatifs aux véhicules et aux transports, exigés lors du transport de marchandises en trafic national et international
- connaissance du chargement et du déchargement des marchandises et de l'utilisation des engins de chargement et de déchargement.

Les conducteurs des catégories C1/D1, C, C+E, D et D+E sont conseillés d'être en possession d'un diplôme de secourisme. Cependant, ceci ne devrait être obligatoire.

Par rapport à l'épreuve théorique harmonisée, l'EFA a attiré l'attention aux grandes différences qui existent parmi les panneaux de signalisation dans les différents pays. Afin qu'il y ait une épreuve vraiment harmonisée, il faudrait harmoniser d'abord les panneaux de signalisation.

### III L'épreuve pratique

L'annexe II de la Directive 91/439/CEE énumère les exigences minimales pour les épreuves pratiques en toutes les catégories. Lors de cette étude, la CIECA a analysé les exigences actuelles afin d'arriver à un "best practice" dans ces pays où siège un membre de la CIECA. La partie ci-dessous reflète les discussions sur ce sujet et les recommandations qui en ont résulté.

#### 1. Le lieu de l'épreuve pratique

Le lieu de l'épreuve pratique devrait être choisi de telle manière que tous les types d'endroits pertinents pour un conducteur futur ont été pris en compte.

Suivant la définition formulée dans le rapport sur la catégorie B, l'épreuve pratique pour les catégories C1/D1, C, D et E devrait se dérouler

- sur autoroute ou similaire, si disponible<sup>4</sup>
- hors agglomération
- en agglomération avec tout type de circulation

Les zones résidentielles devraient être évitées, si possible, à cause d'éventuelles inconvénients aux résidents.

Les participants à l'atelier de travail ont observé que pour chaque catégorie, il faudrait formuler des critères plus spécifiques. Les exigences supplémentaires recommandées sont les suivantes :

- Pour les catégories C et C+E, la candidat devrait être testé dans des zones industrielles ou de cargaison, si disponible. La raison est qu'un candidat pour le permis C ou C+E travaillera, après l'obtention de son permis, probablement dans une société de transport. Il devra alors charger et décharger ses marchandises dans de telles zones industrielles ou de cargaison.
- Pour les catégories C1/D1 et D, un candidat devrait être testé dans des gares de bus ou similaire (par exemple, près d'une gare de trains), si disponible. La raison est que dans son futur travail, le candidat devra se servir régulièrement de ce type de zone.
- Pour la catégorie C1/D1, il faudrait plus d'attention à la conduite en agglomération, le conducteur se servant plus fréquemment de ce type de zone après l'obtention de son permis de conduire.
- Les manœuvres devraient avoir lieu sur une aire de manœuvres, ou à des endroits où il est possible de les effectuer, par exemple les zones industrielles.
- La flexibilité du parcours de l'épreuve (parcours fixe ou parcours libre) devrait être laissée à la discrétion du pays, selon les lois et mœurs nationales.

#### 2. Le contenu de l'épreuve pratique

L'épreuve pratique de la catégorie C1/D1 devrait avoir le même contenu que les épreuves pour les catégories C, D et E. Néanmoins, il y a quelques légères différences, en ce qui concerne le transport de marchandises ou de passagers. Le contenu de l'épreuve devrait refléter des tâches de conduite futures du candidat et permettre à l'examineur de bien évaluer le candidat.

Les sujets suivants sont recommandés être les exigences minimales pour les épreuves des catégories C1/D1, C, C+E, D et D+E.

---

<sup>4</sup> il s'agit de routes à haute vitesse et des voies d'accélération et de décélération

## 1. contrôle technique du véhicule

Le conducteur est responsable pour la sécurité de son poids lourd ou de son bus. Néanmoins, il n'est pas mécanicien et il n'a pas l'équipement pour le contrôle. Voilà pourquoi il devrait être capable de contrôler les points les plus importants à l'œil.

Un candidat devrait être capable de vérifier lui-même, sans l'aide de l'examineur, les points suivants :

- pneus, roues, écrous, garde-boue
- phares, réflecteurs, clignotants
- freins
- pare-brise, vitres, essuie-glaces
- rétroviseurs
- liquides (par exemple du moteur, de refroidissement, d'essuie-glaces)
- tableau de bord, y compris le chrono tachygraphe
- chargement, arrimer la charge

Points supplémentaires pour les catégories C, C+E, D, D+E :

- pression d'air, réservoirs d'air
- suspension

Points supplémentaires pour les catégories C, C+E :

- corps, bâches, trappes de chargement, mécanismes de chargement, fermeture de la cabine

Points supplémentaires pour les catégories C1/D1, D, D+E :

- corps, portes de passagers, sorties de secours
- équipement de premier secours, extincteur d'incendie

Points supplémentaires pour les catégories C1/D1, C+E, D+E :

- dispositifs d'attelage
- connexions de freins et électroniques

## 2. monter / descendre du véhicule

- ouvrir / fermer la portière
- ajuster le siège (par rapport à la taille et au poids du conducteur)
- emploi et ajustement de la ceinture de sécurité et de l'appui-tête
- ajuster les rétroviseurs

## 3. démarrer

- contrôle du frein à vitesse lente, avant de partir
- après stationnement, après arrêt en circulation
- sortie d'une voie de circulation

## 4. conduire sur des routes droites, croiser la circulation venant d'en face

## 5. conduite en virages

## 6. carrefours

- aborder, franchir des intersections

7. changement de direction
  - tourner à gauche, à droite
  - changement de voie
8. entrée / sortie d'autoroute ou similaire (si disponible)
  - entrer depuis la voie d'accélération
  - sortir sur la voie de décélération
9. dépassement / doubler
  - doubler d'autres véhicules (si possible)
  - dépasser des obstacles, par exemple des voitures garées
  - être doublé par d'autres véhicules
10. parties spécifiques de la route (si disponible)
  - ronds-points
  - passages à niveau
  - arrêts de tram, de bus
  - passages piétons
  - monter / descendre de longues pentes

### 3. Les manœuvres

Les manœuvres pour la catégorie C1/D1 devraient être les mêmes que pour les catégories C, D et E. En ce qui concerne la définition des manœuvres, il faudrait définir seulement les sujets principaux, plutôt que les décrire en détail. Pour chaque manœuvre, ce sont le type de véhicule, la catégorie et l'endroit qui désignent la façon à laquelle la manœuvre doit être effectuée (contournant un trottoir, à quelle distance, en slalom, en pente, en marche avant ou arrière, etc.).

Les sujets principaux sont :

- marche arrière
- tourner
- stationnement
- slalom
- freinage
- arrêt de bus (catégorie C1/D1, D)

Au moins deux manœuvres doivent être effectuées, de façon aléatoire. Une des manœuvres devrait constituer de :

- pour les catégories C et C+E : stationnement adéquat pour le chargement/déchargement à une aire de stationnement ;
- pour les catégories C1/D1, D et D+E : stationnement afin de laisser monter ou descendre du bus en sécurité

Pour les catégories E, l'attelage et le dételage devrait être une manœuvre obligatoire. Au commencement de l'épreuve d'attelage, le véhicule et la remorque devraient être positionnés l'un à côté de l'autre.

Lors des manœuvres en marche arrière et de stationnement, des dispositifs techniques tels les détecteurs ou les caméras à l'arrière peuvent être employés et devraient être autorisés.

#### 4. Les critères d'évaluation

Chaque examinateur devrait avoir un point de référence pour l'évaluation d'un candidat, afin d'assurer une évaluation égale de chaque candidat. Les participants à l'atelier de travail recommandent donc la liste suivante de critères d'évaluation, qu'un examinateur doit considérer lors de l'évaluation d'un candidat.

##### 0. La conduite défensive et sociale :

La conduite défensive et sociale reflète le style global de conduite. L'examineur devrait la prendre en compte dans l'image globale du candidat.

- conduite adaptée et déterminée, en toute sécurité
- prise en considération de la route et des conditions météorologiques
- prise en considération de l'autre circulation
- prise en considération des intérêts d'autres usagers de la route (en particulier les plus vulnérables)
- anticipation

##### 1. Le contrôle du véhicule :

- utilisation appropriée de ceintures de sécurité, de rétroviseurs, d'appui-tête, du siège
- utilisation appropriée de phares et d'autres équipements
- utilisation appropriée de l'embrayage, de la boîte de vitesses, de l'accélérateur, des systèmes de freinage (y compris le troisième système de freinage), du volant
- contrôle du véhicule sous des conditions diverses, à des allures diverses
- stabilité du véhicule sur la route
- prise en compte des dimensions, du poids et des caractéristiques du véhicule
- prise en compte du poids et du type de charge (C1/D1, C)
- prise en compte du confort des passagers (C1/D1, D) (pas d'accélération rapide, de freinage fort ; une conduite fluide)

##### 2. L'observation :

- une observation d'ensemble
- utilisation appropriée des rétroviseurs
- observation de longue, moyenne et courte distance

##### 3. La priorité / céder le passage :

- la priorité aux carrefours et aux intersections
- céder le passage à d'autres occasions (par exemple, changement de direction, changement de voie, manœuvres)

##### 4. La position correcte sur la route :

- la position correcte sur la route, sur les voies de circulation, dans les virages, selon le type et les caractéristiques du véhicule
- la présélection

##### 5. La conservation de la distance :

- maintenir une distance latérale et longitudinale adéquate
- maintenir une distance adéquate par rapport aux autres usagers de la route

6. La vitesse :

- éviter de dépasser la vitesse maximum autorisée
- adapter sa vitesse aux conditions météorologiques et de la route, et où possible jusqu'aux limites de vitesse nationales
- conduire à une telle vitesse que l'arrêt est possible dans l'espace visible et libre de la route
- adapter sa vitesse à la vitesse des autres usagers de la route du même type

7. Les feux de signalisation, les panneaux de signalisation, autres conditions :

- comportement correct aux feux de signalisation
- suivre les indications des agents de circulation
- comportement correct aux panneaux de signalisation
- comportement approprié aux marquages au sol

8. La signalisation :

- donner des signaux si nécessaire, correctement et au bon moment
- indiquer la direction correctement
- prendre les mesures appropriées à tous les signaux donnés par d'autres usagers de la route

9. La freinage et l'arrêt :

- décélérer à temps, freiner ou s'arrêter selon les circonstances, si nécessaire à l'aide du troisième frein
- anticiper

La conduite économique et favorable à l'environnement est incluse dans les points 0 et 1 mentionnés ci-dessus. Si ces deux points sont effectués correctement, il s'ensuit qu'un candidat conduit de façon économique et favorable à l'environnement.

La conduite de nuit et sous des conditions météorologiques difficiles devrait être contrôlée, si possible. Il est conseillé à un candidat de suivre quelques cours pratiques sur ces sujets. Cependant, pour des raisons pratiques il est impossible de l'imposer. Par contre, la conduite de nuit et sous des conditions météorologiques difficiles devrait être un élément obligatoire de la formation professionnelle.

Il peut être permis d'utiliser un simulateur de conduite pour la formation de ces sujets comme pour d'autres. Mais, l'épreuve devrait se dérouler en circulation, sur la route.

Lors de l'atelier de travail, une longue discussion a eu lieu sur si un candidat peut commencer sa formation pour la catégorie C+E seulement après avoir passé l'épreuve pratique pour la catégorie C. La possession d'un permis de conduire de la catégorie B est requis avant de commencer la formation pour les catégories C1/D1, C et D. Certains participants à l'atelier de travail étaient d'avis que l'obligation d'obtenir un permis de la catégorie C avant de commencer la formation pour C+E retarderait les candidats. Ils ont attiré l'attention à d'autres programmes de formation, dans lesquels il est possible de suivre plusieurs cours en même temps.

La majorité des participants cependant l'estimait indispensable d'apprendre à conduire un véhicule tracteur avant de passer à une combinaison ("apprendre à ramper avant d'apprendre à marcher").

Lors de la période de la formation, il est conseillé aux candidats pour les catégories C, C+E, D et D+E de faire une session ou plus d'une durée plus longue (par exemple, trois heures). Bon nombre d'accidents dans lesquels un poids lourd était impliqué arrivent à cause d'une baisse de concentration, de fatigue, etc. Cependant, un candidat devrait décider pour lui-même s'il veut suivre de tels cours.

### **5. La durée de l'épreuve pratique**

La durée de l'épreuve pratique devrait être telle, afin de permettre à l'examineur de se former une bonne image des aptitudes du candidat. Il devrait être possible de vérifier différents sujets à des endroits divers. La CIECA recommande donc un temps de conduite net minimum de 50 minutes. Il faudrait rajouter à cela du temps supplémentaire pour l'accueil du candidat, le contrôle technique du véhicule, les manœuvres et l'évaluation. Il est recommandé de ne pas introduire une différence de temps de conduite net entre les catégories C1/D1 et C, D et E. La prolongation du temps de conduite net de 45 minutes (directive 91/439/CEE) à 50 minutes est justifiée par l'extension de la liste de contenu de l'épreuve pratique et l'augmentation de la densité de circulation.

### **6. La période d'attente**

Les participants à l'atelier de travail ont indiqué que la période d'attente d'une semaine pour l'épreuve théorique, impliquerait logiquement la même période d'attente pour l'épreuve pratique.

### **7. La place de l'examineur**

Il est quasiment impossible d'harmoniser la place de l'examineur, étant donné les différentes lois nationales concernant la responsabilité juridique du véhicule. Par conséquent, la place de l'examineur devrait être laissée à la discrétion de chaque pays. La CIECA recommande cependant que ce place soit un siège approprié duquel il puisse observer de façon adéquate aussi bien la circulation que le candidat.

### **8. La présence du moniteur**

La CIECA recommande que le moniteur soit présent lors de l'épreuve afin de savoir comment le candidat conduit et quels types d'erreurs il fait éventuellement. Cependant, ceci est un conseil et ne peut être obligatoire. L'EFA a déclaré qu'elle voudrait que le moniteur soit présent obligatoirement lors de l'épreuve. Les participants à l'atelier de travail ont répondu que ce serait impossible à cause des différentes lois nationales.

### **9. Les critères de véhicules d'examen**

Le véhicule dans lequel une épreuve a lieu, devrait être représentatif pour sa catégorie. Pour le schéma complet, voir la page 24. Les critères suivants sont recommandés également :

- tout véhicule devrait satisfaire les critères juridiques, y compris ceux concernant les rétroviseurs
- tout véhicule de ces catégories doit être muni d'un dispositif homologué de registration, par exemple un E-tachygraphe ou un chrono tachygraphe électronique
- Tout véhicule et toute combinaison de véhicules doit être capable de conduire à la vitesse maximum autorisée dans le pays en question
- Tout véhicule doit avoir un compartiment de cargaison avec une superstructure fermée d'une hauteur et d'une largeur d'au moins celles de la cabine.

Pour la catégorie C :

- les véhicules de cette catégorie doivent être munis d'une boîte de vitesse avec plus de 8 rapports en avant
- les véhicules des catégories C et C+E pourrait être équipés également en tant que camion-citerne et remorque-citerne.

Pour la catégorie D :

Il doit être possible de transporter des passagers lors de l'épreuve. Ceci ne devrait pas être obligatoire. Cela vaut également pour le transport d'une charge.

Pour les catégories C1/D1+E, C+E, D+E :

- Les pays peuvent imposer, à part des critères sur la longueur de véhicules, un empattement minimum, si leur législation ou leur registration de véhicules l'exige.
- Les remorques doivent être munies d'un système de freinage conforme à celui du véhicule tracteur (et conforme la Directive européenne relevante).

En ce qui concerne les véhicules des catégories C et D, il ne faudrait plus faire la différence dans les épreuves pour le permis de conduire entre une boîte de vitesse automatique, semi-automatique ou manuelle. Un candidat qui passe l'épreuve dans un véhicule muni d'une boîte de vitesse automatique ou semi-automatique ne devrait pas avoir de restriction dans son permis.

Certains participants ont commenté qu'ils pensent qu'il pourrait être dangereux si un candidat n'est plus obligé de montrer ses aptitudes en la conduite d'un véhicule à boîte de vitesse manuelle ou semi-automatique, mais qu'il a le droit d'en conduire après obtention du permis. D'autres participants ont répliqué qu'en regardant l'industrie, il devient de plus en plus difficile de trouver des poids-lourds à boîte de vitesse manuelle. Les boîtes de vitesse des poids-lourds modernes sont toutes en quelque sorte automatique. Les représentants des membres de la CIECA britanniques, suédois et luxembourgeois ont exprimé leur réserve sur ce point.



Pour la catégorie C :

- les véhicules de cette catégorie doivent être munis d'une boîte de vitesse avec plus de 8 rapports en avant
- les véhicules des catégories C et C+E pourrait être équipés également en tant que camion-citerne et remorque-citerne.

Pour la catégorie D :

Il doit être possible de transporter des passagers lors de l'épreuve. Ceci ne devrait pas être obligatoire. Cela vaut également pour le transport d'une charge.

Pour les catégories C1/D1+E, C+E, D+E :

- Les pays peuvent imposer, à part des critères sur la longueur de véhicules, un empattement minimum, si leur législation ou leur registration de véhicules l'exige.
- Les remorques doivent être munies d'un système de freinage conforme à celui du véhicule tracteur (et conforme la Directive européenne relevante).

En ce qui concerne les véhicules des catégories C et D, il ne faudrait plus faire la différence dans les épreuves pour le permis de conduire entre une boîte de vitesse automatique, semi-automatique ou manuelle. Un candidat qui passe l'épreuve dans un véhicule muni d'une boîte de vitesse automatique ou semi-automatique ne devrait pas avoir de restriction dans son permis.

Certains participants ont commenté qu'ils pensent qu'il pourrait être dangereux si un candidat n'est plus obligé de montrer ses aptitudes en la conduite d'un véhicule à boîte de vitesse manuelle ou semi-automatique, mais qu'il a le droit d'en conduire après obtention du permis. D'autres participants ont répliqué qu'en regardant l'industrie, il devient de plus en plus difficile de trouver des poids-lourds à boîte de vitesse manuelle. Les boîtes de vitesse des poids-lourds modernes sont toutes en quelque sorte automatique. Les représentants des membres de la CIECA britanniques, suédois et luxembourgeois ont exprimé leur réserve sur ce point.

Les critères de véhicules d'examen

	M.M.A.	Longueur	Longueur de la combinaison	Largeur	
C1/D1	≥ 5 000 kg				charge non obligatoire
C1/D1+E	camion ≥ 5 000 kg remorque ≥ 1 250 kg				Remorque : 90% de la MMA (comme B+E)
C	≥ 12 000 kg	≥ 8 m		≥ 2,50 m	50% de la charge utile minimum 3 000 kg
C+E	≥ 20 000 kg		≥ 14 m	≥ 2,50 m	50% de la charge utile minimum 6 000 kg
D	≥ 9 passagers	≥ 10 m		≥ 2,50 m	charge ni passagers obligatoire
D+E	remorque ≥ 1 250 kg			≥ 2,50 m	bus : charge ni passagers obligatoire

## IV Points divers relatifs au groupe lourd

### 1. Ages minimums

Les âges minimums suivants et les restrictions liées pour les catégories C1/D1, C, D et E sont recommandés :

	18	21	24 <sup>5</sup>
C	Certificat d'Aptitude Professionnelle requis	Certificat d'Aptitude Professionnelle non requis	
C+E	Certificat d'Aptitude Professionnelle requis	Certificat d'Aptitude Professionnelle non requis	
C1/D1	≤ 8 passagers	> 8, <16 passagers	
D		* Certificat d'Aptitude Professionnelle : sans restrictions * sans Certificat d'Aptitude Professionnelle : limité à un rayon de 50 km radius	Certificat d'Aptitude Professionnelle non requis
D+E		Certificat d'Aptitude Professionnelle requis	Certificat d'Aptitude Professionnelle non requis

Lors de la discussion, une remarque a été faite concernant la différence d'âge minimum à l'intérieur de la catégorie C1/D1, si elle fait une seule catégorie. D'après certains participants, cette différence d'âge enlèverait le caractère attrayant souhaité pour cette catégorie. Les participants à l'atelier de travail ont répondu qu'à leur avis, une personne transportant des passagers devrait être plus âgée, étant donné sa grande responsabilité. C'est un fait que le risque d'accidents pour les âgés entre 18 et 21 ans est plus élevé que pour ceux de plus de 21 ans. Un permis de la catégorie B permet déjà de transporter 8 passagers. Voilà pourquoi la limite de passagers a été définie à 8 pour les chauffeurs de moins de 21 ans.

En ce qui concerne les critères d'âge minimum dans la catégorie D, la différence est basée sur la directive 76/914/CEE. Cette différence d'âge est liée à la responsabilité d'un conducteur transportant jusqu'à 60 passagers. L'expérience et la responsabilité sont des éléments très importants pour la conduite d'un bus, et ces deux qualités viennent avec l'âge. Pour les conducteurs en catégorie D de 21 ans qui n'ont pas de Certificat d'Aptitude Professionnel, une restriction devrait être imposée, à savoir un rayon de 50 km en transport public pour une période de deux ans, afin de permettre au conducteur de gagner de l'expérience pendant un certain temps dans une région qu'il connaît, et à des vitesses réduites.

<sup>5</sup> Lors de l'atelier de travail, l'âge de 23 avait été recommandé pour les conducteurs en catégorie D sans restrictions. Lors d'une discussion du Bureau Permanent de la CIECA, il a été remarqué que, considérant les taux d'accidents, il serait plus logique d'imposer un âge minimum de 24 ans pour un conducteur de la catégorie D sans restrictions. 24 ans serait également plus en ligne avec les critères d'âge recommandés dans le rapport sur la catégorie A ; de cette manière, il y a trois ans de transition dans tous les cas. Le Bureau Permanent a accepté cette remarque et a demandé de changer le rapport dans ce sens.

## **2. Ages maximums**

Au cours de l'atelier de travail le représentant du Directorate Général de Transport a demandé l'opinion des participants en ce qui concerne l'âge maximum pour les conducteurs de véhicules lourds.

Les participants ont répondu qu'à leur avis, ce point est régulé par des contrôles médicaux. Si les contrôles médicaux sont positifs, il n'y a pas de raison de ne pas laisser un conducteur continuer son travail, quel que soit son âge. Un âge maximum discriminerait les conducteurs plus âgés. L'avis des participants est qu'il ne vaut mieux pas introduire un âge maximum.

## **3. Equivalence**

A cause de ressemblances entre les catégories de remorques et / ou l'expérience étendue du conducteur, une équivalence devrait exister dans les cas suivants :

La possession d'un permis de conduire dans la catégorie C1/D1+E ou la catégorie C+E plus un permis de la catégorie D, devrait sonner un accès automatique à la catégorie D+E. Par contre, un permis C1/D1+E et C ne devrait pas donner un accès automatique à la conduite d'un véhicule C+E.

La possession d'un permis de conduire dans la catégorie C devrait donner un accès automatique à la catégorie C1/D1, avec la restriction de 8 passagers maximum (voir page 11).

La possession d'un permis de conduire dans la catégorie D devrait donner un accès automatique à la catégorie C1/D1.

## **4. La formation périodique**

Outre la recommandation de rehausser le niveau des catégories C et D (voir la première partie sur les sous-catégories), la CIECA propose pour ces conducteurs une formation périodique tous les cinq ans. Dans une période de cinq ans il y a beaucoup de changements de réglementations, et de nouveaux développements se présenteront. Rafraîchir les connaissances d'un conducteur tous les cinq ans augmenterait la sécurité routière.

Le contenu exact d'une telle formation devrait être défini clairement et pour tous les pays. La formation devrait comprendre au moins une évaluation de la conduite, des informations sur les nouvelles réglementations et des nouveautés dans les développements de véhicules. Mais elle devrait également contenir des éléments comme par exemple la conduite sous des conditions difficiles (météorologiques, en régions montagneuses, etc.). Une épreuve de conduite obligatoire ne devrait être imposée à la fin de la formation. Une partie de la formation pourrait se faire sur simulateur.

## **5. Les véhicules très longs et très hauts**

Les véhicules très longs et très hauts (des poids-lourds dépassant les 25 m de longueur, des longs bus et des bus avec des sièges en hauteur) ont des caractéristiques de conduite très différentes par rapport aux véhicules du groupe lourd "normaux". Quoiqu'un permis de conduire séparé ne soit pas nécessaire, l'introduction d'un certificat à obtenir pourrait être une idée pour les conducteurs d'un tel véhicule (formation supplémentaire). Cependant, ceci est proposé d'être une option nationale.

## **6. Les véhicules agricoles et les engins de travail**

Les véhicules très lourds à vitesse basse (engins de travail et véhicules agricoles) se servent de plus en plus fréquemment de la voie publique. En ce moment, un permis séparé n'existe pas pour cette catégorie de véhicules. Le sentiment a été exprimé qu'il est indispensable d'effectuer des démarches dans ce domaine : ce type de véhicules devrait former sa catégorie à elle, avec son permis de conduire et ses épreuves théoriques et pratiques.

## Conclusion

Ce rapport publie les résultats de l'étude effectuée par la CIECA sur les épreuves théoriques et pratiques pour les catégories C et D, leurs remorques et sous-catégories.

Les résultats de cette étude ont été obtenus lors d'un atelier de travail de la CIECA auquel 37 experts venant de 17 pays et de 3 organisations externes ont participé.

Les experts dans ce domaine de travail qui ont participé aux discussions sont arrivés à un certain nombre de conclusions et de recommandations portant sur l'harmonisation des sous-catégories, de l'épreuve théorique et de l'épreuve pratique. Ces recommandations sont le résultat de discussions entre les participants à l'atelier de travail et doivent être considérées comme des solutions de "best practice". Il doit être remarqué ici que les opinions exprimées dans ce rapport ne sont pas les opinions *officielles* des pays participants, mais les pensées d'experts dans ce domaine de travail. Ces experts sont d'avis que ces recommandations peuvent contribuer à une harmonisation ultérieure des sous-catégories et des épreuves théoriques et pratiques du groupe lourd.

A la page suivante vous trouverez un résumé des recommandations les plus importantes.

## Liste de recommandations

### 1. Les sous-catégories :

Éliminer les sous-catégories C1 et D1 telles qu'elles existent aujourd'hui. Créer une sous-catégorie combinée C1/D1 dont la MMA dépasse 3 500 kg sans dépasser 6 000 kg, avec un maximum de 16 sièges, affectée au transport de marchandises ou au transport d'un maximum de 16 passagers. Pas d'accès progressif.

### 2. L'épreuve théorique :

- Le moment : avant l'épreuve pratique
- La forme : à la discrétion des pays
- La période d'attente entre deux épreuves : une semaine minimum
- La validité du certificat théorique : un an maximum
- L'organisation : deux possibilités. Deux épreuves séparées, ou une combinaison des épreuves théoriques des catégories C et C+E
- Le contenu : L'épreuve de la catégorie B sert de base, à laquelle sont ajoutés des points supplémentaires spécifiques pour une catégorie. Le contenu du Certificat d'Aptitude Professionnelle (CAP) actuelle devrait être introduit dans les épreuves pour le permis de conduire. Le contenu du CAP devrait être redéfini. Une liste du contenu recommandé pour l'épreuve pratique a été établie.

### 3. L'épreuve pratique :

- Le lieu : autoroute ou similaire, hors agglomération, en agglomération. Pour chaque catégorie, d'autres critères spécifiques ont été définis
- Le contenu : le contenu devrait refléter les futures tâches de conduite du candidat et devrait permettre à un examinateur de bien évaluer un candidat. Une liste du contenu recommandé pour l'épreuve pratique a été établie
- Les manœuvres : seuls les points principaux ont été définis. Pour chaque manœuvre, le véhicule, la catégorie et l'endroit déterminent comment la manœuvre doit être effectuée (contournant un trottoir, sur quelle distance, en slalom, en pente, en marche avant ou arrière, etc.). Les points principaux sont une marche arrière, tourner, un stationnement, un slalom, un exercice de freinage et un arrêt de bus (cat. C1/D1, D). Pour les catégories +E, une manœuvre d'attelage et de dételage est également obligatoire.
- Les critères d'évaluation : Les critères d'évaluation devraient donner les outils à l'examineur qui lui permettent d'évaluer chaque candidat de façon égale. Une liste de critères d'évaluation a été établie
- La durée : L'épreuve pratique devrait consister d'un temps de conduite minimum de 50 minutes. Du temps supplémentaire devrait être contribué à l'accueil du candidat, le contrôle technique du véhicule, les manœuvres et l'évaluation.

- La période d'attente entre deux épreuves : une période d'attente minimum d'une semaine devrait être respectée entre deux épreuves en cas d'échec d'une épreuve pratique.
- La place de l'examineur : l'examineur devrait avoir un siège approprié d'où il peut observer de façon adéquate aussi bien la circulation et le candidat.
- Les critères de véhicules d'examen : le véhicule servant pour l'épreuve pratique devrait être représentatif pour sa catégorie. Une liste de critères de véhicules d'examens a été établie.

#### 4. Divers :

- Ages minimums :
  - Catégorie C et C+E : 18 (avec CAP)  
21 (CAP non requis)
  - Catégorie C1/D1 : 18 ( $\leq$  8 passagers)  
21 ( $>$  8 passagers)
  - Catégorie D et D+E : 21 (avec CAP ou limité à un rayon de 50 km)  
24 (CAP non requis)
- Equivalence :
  - Permis C1/D1+E ou C+E plus permis D : accès automatique à D+E
  - Permis C : accès automatique à C1/D1, limitation à 8 passagers (voir page 11).
  - Permis D : accès automatique à C1/D1.
- Formation périodique : Les conducteurs de véhicules de la catégorie C et D devraient suivre une formation périodique tous les cinq ans. Cette formation devrait être définie pour tous les pays.
- Les véhicules agricoles et les engins de travail : ces véhicules devraient former une catégorie harmonisée séparée. La CIECA propose d'effectuer une étude sur les critères minimums d'une telle catégorie.

# Annexe



Annexe I : Résumé de minibus en relation avec le poids et le nombre de sièges<sup>1</sup>

	Citroen Relay 1000/1400	Citroen Relay 1800	Ford Transit Tourneo	Ford Transit 12/15 seat minibus	Ford Transit 17 seat minibus
MMA (kg)	2800/3250	3700	2570	2770/3300	3500
Nombre de sièges	12 max.	15/17	8/9 max.	12/15 max.	17 max.

	Iveco A49.10 Daily Coach Charter	Iveco Turbo Daily 35.8/35.10/35.12	Iveco Euromidi	Iveco Turbo Daily HRV	Iveco Turbo Daily 59.12 Hi-Cube 17
MMA (kg)	5000	3500	10000	40.10/45.10/49.10	6000
Nombre de sièges	18 max	14	35-37	15	18

	LCB Marlin	LDV Pilot	LDV Convoy 13 seat	Marshall SLF Minibus	Mercedes-Benz Sprinter 310D/410D
MMA (kg)	6200	?	3100	9200	3500/4250/4600
Nombre de sièges	23	12 max	13 max	29 max	12/15

	Mercedes-Benz 612D Van	Mercedes-Benz Traveliner TL13/16	Optare MetroRider City Bus	Optare Solo	Peugeot Boxer 12 Seater
MMA (kg)	6000	3100/3500	8400	10.000	3000
Nombre de sièges	16/19	13/16	32 max. + places debout	37 max.	12 max.

<sup>1</sup> Source: Minihandbook 1998, Landor Publishing / EMAP Automotive, London 1998

	Peugeot Boxer 15 Seater	Renault Traffic	Toyota Optimo IV	Toyota PowerBus	Volkswagen Caravelle CL
MMA (kg)	3700	2800	6300	2800	2700
Nombre de sièges	15 max.	12	18/21	12 max.	10 max.

	Volkswagen Transporter LWB	Volkswagen LT 35 MWB/LWB
MMA (kg)	2800	3500
Nombre de sièges	12	12-17

## Annexe II : Pourcentages de formation professionnelle / formation en auto-école

Les pourcentages suivants indiquent le nombre de candidats pour un permis de conduire dans les catégories C ou D qui suivent une formation professionnelle respectivement qui suivent une formation en auto-école, dans les pays dont les membres de la CIECA ont participé à l'atelier de travail :

	formation professionnelle	auto-école
Allemagne	5-10%	90-95%
Autriche	5%	95%
Belgique	5%	95%
Croatie	50%	50%
Espagne	-	100%
Estonie	-	100%
Finlande	10%	90%
France	10%	90%
Grande- Bretagne	5%	95%
Hongrie	-	100%
Israël	5%	95%
Luxembourg	-	100%
Monaco	-	100%
Norvège	5%	95%
Pays-Bas	50%	50%
Suède	50%	50%
Tunisie	< 50%	> 50%

### Annexe III : Nombre de candidats pour une épreuve C1 et D1

	C1	D1	année / période
Allemagne <sup>1</sup>	± 250	± 300	1999
Autriche	0	X	1999
Belgique <sup>2</sup>	21	6	janvier-juin 1999
Espagne	6138	433	1998
Finlande	X	300	1999
Grande-Bretagne	291	1337	avril-novembre 1999
Irlande	150	775	1998
Luxembourg	7	1	1998
Norvège	± 1000	5800	1999
Suisse	625	1500	1998

---

<sup>1</sup>En Allemagne, les sous-catégories ont été introduites le 1 janvier 1999. Il y a eu une période de transition de 6 mois.

<sup>2</sup> En Belgique, les sous-catégories ont été introduites le 1 octobre 1998. Il y a eu une période de transition de 6 mois.

## **Annexe IV : Liste des participants**

### **Allemagne**

M. W. Heidrich  
VdTÜV  
Kurfürstenstraße 56  
D - 45138 Essen

M. J. Madeia  
TÜV Verkehr und Fahrzeug GmbH,  
Gottlieb-Daimler-Straße 7,  
D - 70794 Filderstadt

### **Autriche**

M. W. Pecinovsky  
Magistrat der Stadt Wien  
Schlechterstrasse 2,  
A - 1030 Wien

### **Belgique**

M. J. Quoirin  
GOCA - Groupement des Organismes agréés de Contrôle Automobile  
Rue de la Technologie 21/25  
B - 1082 Bruxelles

M. P. Bernard  
AIBV s.a.  
Boulevard Sylvain Dupuis 237  
B - 1070 Bruxelles

### **Croatie**

M. N. Zuber  
Hrvatski Autoklub  
Draskoviceva 25  
HR - 10 000 Zagreb

M. M. Pajnic  
Hrvatski Autoklub  
Draskoviceva 25  
HR - 10 000 Zagreb

### **Espagne**

M. F. Muñoz-Peláez  
Direccion General de Trafico  
Josefa Valcarel 28  
E - 28027 Madrid

**Estonie**

M. T. Saimre  
Estnisches Kraftfahrzeugzulassungsamt  
Maepealse 19  
EST - 12618 Tallinn

M. T. Kangur  
Estnisches Kraftfahrzeugzulassungsamt  
Maepealse 19  
EST - 12618 Tallinn

**Finlande**

M. R. Markkula  
Vehicle Administration  
Fabianinkatu 32  
Boîte postale 120  
FIN - 00101 Helsinki

**France**

M. J.P. Fougère  
Min. de l'Équipement, des Transports et du Tourisme  
Dir. de la Sécurité et de la Circulation Routière  
Arche de la Defense Paroi Sud  
F - 92055 Paris la Defense Cedex 04

**Grande-Bretagne**

M. B. Morris  
Driving Standards Agency  
Stanley House  
56, Talbot Street  
GB - Nottingham

M. J. Pickering  
Driving Standards Agency,  
Stanley house, 56, Talbot street,  
GB - NOTTINGHAM NG1 5GU

**Hongrie**

Mme M. Szebényi  
Közlekedési Főrelugtelet  
Terez Krt 38  
H - 1066 Budapest

M. G. Buzasi  
Generalinspektorat für Verkehr  
Kraftfahrer Ausbildung und Prüfung  
Teréz krt 38  
H - 1066 Budapest

**Israël**

M. Zvi Uzant  
Ministry of Transport  
8, Hamelacha Street  
IL - 61570 Tel Aviv

**Luxembourg**

M. G. Heintz  
Ministère des Transports  
Bd Royal  
L - 2938 Luxembourg

**Monaco**

M. J. Aubert  
Min. d'Etat, Dépt. des Travaux Publics et des Aff. Soc.  
Service du Contrôle Technique et de la Circulation  
Section des Titres de Circulation  
B.P. 699  
MC - 98000 Monaco

**Norvège**

M. J.E. Isachsen  
Traffic Education Division  
Boîte postale 8142 Dep  
N - 0033 Oslo

M. H. Sagevik  
Norwegian Public Roads Administration  
Boîte postale 8142 Dep.  
N - 0033 Oslo

**Pays-Bas**

M. B. Geelen  
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen  
Boîte postale 5301  
NL - 2280 HH Rijswijk

M. H. Westerveld  
Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen  
Boîte postale 5301  
NL - 2280 HH Rijswijk

**Suède**

M. Ö. Ellström  
Swedish National Road Administration (SNRA)  
Röda Vägen 1  
S-78187 Borlänge

M. J. Norrmén  
Swedish National Road Administration,  
Vägverket, Driving Education & Driving Tests Division,  
Södra Järnväggsgatan 37 A,  
S - 852 37 SUNDSVALL

**Tunisie**

M. Sassi Hammami  
Ministère du Transport (DGTT)  
Rue Ibn Nadim Montplaisir  
TN - 1002 Tunis

M. Fathi Mallek  
Ministère du Transport (DGTT)  
Rue Ibn Nadim Montplaisir  
TN - 1002 Tunis

**Directorat Général de Transport de la Commission européenne**

M. H. Ruyters  
Rue de Motstraat 28  
3ème étage, bureau 23  
B - 1040 Bruxelles

**Fédération européenne d'auto'écoles**

M. G. van Aerschot  
Henri Dunantlaan 40/1  
B-1140 Evere

M. G. von Bressensdorf  
Hofbrunnstraße 13  
D - 81479 München

**Eurotra**

M. H. Blankenbijn  
Asterstraat 7  
NL - 3911 WE Rhenen

**Union internationale du transport routier**

M. W. Smolders  
32 - 34 Av. de Tervuren, bld 37  
B - 1040 Bruxelles



**CIECA**

M. J.P. Vaessen  
CIECA President  
Boîte postale 5301  
NL - 2280 HH Rijswijk

Mme H. Groot  
secrétariat CIECA  
Boîte postale 5301  
NL - 2280 HH Rijswijk

Mme A. Janssen  
secrétariat CIECA  
Boîte postale 5301  
NL - 2280 HH Rijswijk

## **Annexe V : Questions théoriques sur la sécurité et le confort de passagers**

**Allemagne**

Theoretical questions in regard to the safety and comfort of the Passengers

2 When can a fast driving vehicle with a high body break out to the side on a dry, straight street ?

- 1 If caught suddenly by a strong sidewind.
- 1 If suddenly an object appears.
- 1 If a tire explodes.

2 Your driving with a bus outside the city-limits on a road with a single lane for each direction. Which distance do you usually have to keep towards the vehicle in front of you ?

- 1 The distance has to be big enough to allow a vehicle, that is overtaking to fit in the gap.
- 1 The distance should not exceed 10 m to make good use of the traffic-space.

2 What do you have to do to prevent a dual-axle vehicle from rolling down a descent ?

- 1 Apply parking brake.
- 1 Insert the busstop-brakes
- 1 Put a chock in front of a hind wheel.

2 Due to fog the visual range is only about 50 m. What is the procedure for vehicles with a max. weight exceeding 7,5 t in this case?

- 1 On country roads overtaking is forbidden.
- 1 On motorways it is allowed to overtake.
- 1 The max. allowed speed on all roads is 50 km/h.

2 What do you have to do in wintertime ?

- 1 You have to be able to see through the side windows
- 1 The steps have to be snow- and ice-free.
- 1 The floor cannot be slippery.

2 You are driving down a descent that you underestimated with a full bus. The speed accelerates despite the permanent brake in use. What do you have to do?

- 1 Brake with the operational brakes to be able to lower the gears.
- 1 Turn off the permanent brake and hold the speed only with the operational brake.

2 What do you have to check at the emergency exits before driving off?

- 1 If they are lightened as required.
- 1 If they are blocked by luggage or other items.
- 1 If the necessary equipment to open them is there.

2 You want to leave a busstop with your regular bus. What is the correct procedure?

- 1 Start blinking right before driving off.
- 1 While entering into the flowing traffic turn on the warning flasher.
- 1 Don't force entry into the flowing traffic.

2 When are you allowed to transport a Passenger lying down ?

- 1 If they are secured by build in safety belts.
- 1 If the back rest can be reclined to a lying position.
- 1 If the registration papers show the entry of Passenger-beds.

2 What does the busdriver have to pay attention to when leaving a busstop ?

- 1 All doors have to be closed properly.
- 1 Nobody may be in front of the bus.
- 1 The flowing traffic might not be endangered.

2 What do you have to take care off when transporting luggage ?

- 1 Luggage can only be transported in the designated area.
- 1 Entrance and exit have to be free as well as the passageway.
- 1 The luggage has to be stowed away safely.

2 What can the driver of a schoolbus encounter at a busstop ?

whith children that:

- 1 try to enter the bus while the doors are closing.
- 1 press themself in the full bus.

Drivers of vehicels in Cat. D have to drive secure and skilful in the traffic. Neither at accelerating nor at a possible emergency brake shall the Passenger be endangered.

A well balanced driving style is required.

Also in stress situations, the driver has to be in charge of things. This requires a sufficient and longer driving experience on similar vehicels. To be able to drive a vehicel of Cat. D the driver has to proof a two year driving experience (logbook, etc).

At the test for Cat. D driving practice has to be required, opposit to all other CAT where the driving ability is sufficient.

For the behaviour in emergency situations the requirement in Germany is as follows:

each applicant for Lorry and Bus has to take part in a First-Aid-Training.

This consists of 8 double-hours. Each driver has to know the right amount of First-Aid-Kits and their contents as required by law for their vehicel.

# Autriche

## Fragenkatalog

Frage : 1868

Kategorie : 1

Frage-ID : D

L. Änd.: 06.02.1998 12:45

Zus.Fr : 1869

Bewertung : 3

Thema : 300 Vorschriften-D

Wie müssen Sie Ihren Omnibus kennzeichnen, wenn Sie einen Schülertransport durchführen?

- Durch eine gelbrote rechteckige Tafel mit dem Kindersymbol an der Rückseite des Busses
- Durch eine gelbrote rechteckige Tafel mit dem Kindersymbol an der Vorderseite des Busses
- Durch gelbrote rechteckige Tafeln mit dem Kindersymbol an den Seitenwänden des Busses
- Durch die Aufschrift Schülertransport im Zielschild

Frage : 1869

Kategorie : 0

Frage-ID : D.A

L. Änd.: 02.07.1997 10:42

Zus.Fr : 0

Bewertung : 2

Thema : 300 Vorschriften-D

Was haben Sie zu beachten, wenn Sie an der Haltestelle Kinder aus dem Schulbus aussteigen lassen?

- Ich muß die Alarmblinkanlage einschalten
- Ich muß zusätzliche Warnleuchten, welche in der Heckscheibe oder am Dach des Busses montiert sind, einschalten
- Ich muß den rechten Blinker einschalten
- Ich muß Warnzeichen mit der Hupe abgeben

## Fragenkatalog

Frage : 1888

Kategorie : 1

Frage-ID : D

L. Änd.: 29.10.1997 22:45

Zus.Fr : 1889

Bewertung : 3

Thema : 301 Ausstattung Omnibus

Welche Ausstattungsgegenstände  
müssen Sie in einem Omnibus  
mitführen?

- Feuerlöscher
- Verbandskasten
- Ersatzsicherungen
- Funkgerät

Frage : 1889

Kategorie : 0

Frage-ID : D.A

L. Änd.: 05.11.1997 16:14

Zus.Fr : 0

Bewertung : 2

Thema : 301 Ausstattung Omnibus

In welchen Zeitabständen muß der  
Feuerlöscher eines Omnibusses  
überprüft werden?

- Alle 2 Jahre
- Jedes Jahr
- Halbjährlich
- Alle 3 Jahre



## Fragenkatalog

Frage : 3607

Kategorie : 0

Frage-ID : D

L. Änd.: 09.12.1997 15:55

Zus.Fr : 3609

Bewertung : 1

Thema : 301 Ausstattung Omnibus

Welche Ausstattungsgegenstände müssen Sie in einem Omnibus mit 10 t höchstem zulässigen Gesamtgewicht mitführen?

- Ein Pannendreieck
- 2 Unterlegkeile
- Ein Autoradio zum Abhören der Verkehrsnachrichten
- Einen Verbandskasten mit festgelegtem Mindestinhalt

Frage : 3609

Kategorie : 0

Frage-ID : D.A

L. Änd.: 03.11.1997 18:16

Zus.Fr : 0

Bewertung : 1

Thema : 301 Ausstattung Omnibus

Wo bewahren Sie den Verbandskasten Ihres Omnibusses auf?

- An einer dauernd leicht zugänglichen Stelle
- An einer deutlich gekennzeichneten Stelle
- Im Kofferraum
- Im Motorraum

## Fragenkatalog

Frage : 4005

Kategorie : 1

Frage-ID : D

L. Änd.: 29.10.1997 22:50

Zus.Fr : 4006

Bewertung : 3

Thema : 302 Aufbau Omnibusses

Worauf achten Sie bei den  
Einstiegen Ihres Omnibusses?

- Die Einstiege müssen gleitsicher sein
- Die Griffstangen der Einstiege müssen sauber sein
- Die Einstiege müssen auch bei Tag beleuchtet sein
- Als Einstieg darf nur die hintere Tür des Omnibusses verwendet werden

Frage : 4006

Kategorie : 0

Frage-ID : D.A

L. Änd.: 03.11.1997 18:18

Zus.Fr : 0

Bewertung : 2

Thema : 302 Aufbau Omnibusses

Warum ist eine Luftfederung bei  
einem Omnibus vorteilhaft?

- Die Einstiegshöhe verändert sich durch verschieden hohe Beladung nicht
- Die Aufbauneigung in Kurven wird minimiert
- Die Einstiegshöhe kann bei Bedarf abgesenkt werden
- Bei Omnibussen mit Luftfederung entfällt die Zwischenüberprüfung

## Fragenkatalog

Frage : 4022

Kategorie : 1

Frage-ID : D

L. Änd. : 29.10.1997 22:50

Zus.Fr : 4023

Bewertung : 3

Thema : 302 Aufbau Omnibusses

Worauf müssen Sie bei fremdkraftbetätigten Fahrgasttüren in Ihrem Omnibus achten?

- Vorhandene Einklemmschutz-Vorrichtungen müssen funktionieren
- Beim Schließen der Türen muß ich darauf achten, daß keine Personen eingeklemmt werden
- Mit Omnibussen, die mit fremdkraftbetätigten Türen ausgestattet sind, darf ich keine Schülertransporte durchführen
- Während der Fahrt müssen die Fahrgasttüren mechanisch verriegelt werden

Frage : 4023

Kategorie : 0

Frage-ID : D.A

L. Änd. : 09.12.1997 22:25

Zus.Fr : 0

Bewertung : 2

Thema : 302 Aufbau Omnibusses

Wie können Sie die Fahrgäste aus dem Omnibus befreien, wenn sich die pneumatischen Türen nicht öffnen lassen?

- Durch Betätigen des Nothahnes und händisches Öffnen der Türen
- Durch Öffnen der Notausstiegsfenster
- Durch Zertrümmern der Fenster mittels Nothammer
- Durch Entriegeln der pneumatischen Kofferraumsperr

## Fragenkatalog

Frage : 4025

Kategorie : 1

Frage-ID : D

L. Änd. : 29.10.1997 22:50

Zus.Fr : 4026

Bewertung : 3

Thema : 302 Aufbau Omnibusses

Wie öffnen Sie den Notausstieg  
eines Omnibusses?

- Scheibe auswerfen mit Hilfe einer Reißleine
- Scheibe zertrümmern mit Hilfe eines Hammers
- Scheibe mit Hilfe einer Handkurbel öffnen
- Absprengen einer Dachluke mit Hilfe eines Handgriffes

Frage : 4026

Kategorie : 0

Frage-ID : D.A

L. Änd. : 24.06.1998 17:08

Zus.Fr : 0

Bewertung : 2

Thema : 302 Aufbau Omnibusses

Worauf achten Sie bei der  
Verwendung eines Schikorbtes?

- Der Schikorb darf die Kennzeichentafel des Omnibusses nicht verdecken
- Der Schikorb darf die Benutzbarkeit von Notausstiegfenster nicht beeinträchtigen
- Der Schikorb darf das Heckfenster keinesfalls verdecken
- Ein Schikorb darf bei Stockbussen nicht verwendet werden

## Fragenkatalog

Frage : 4014

Kategorie : 1

Frage-ID : D

L. Änd.: 05.11.1997 16:23

Zus.Fr : 4030

Bewertung : 3

Thema : 305 Fahrdienst-D

Dürfen die Fahrgäste im Omnibus rauchen?

- Nur im Gelegenheitsverkehr
- Nur im Linienverkehr
- Nur auf Fahrtstrecken über 100 km Länge
- Nein

Frage : 4030

Kategorie : 0

Frage-ID : D.A

L. Änd.: 05.11.1997 15:28

Zus.Fr : 0

Bewertung : 2

Thema : 305 Fahrdienst-D

Bei welcher Einsatzart des Busses sind Stehplätze erlaubt?

- Im Linienverkehr
- Im Gelegenheitsverkehr
- Bei jeder Einsatzart eines Busses
- Nur beim Schülertransport

## Fragenkatalog

Frage : 3415

Kategorie : 0

Frage-ID : D

L. Änd.: 09.12.1997 15:51

Zus.Fr : 3416

Bewertung : 1

Thema : 309 Fahr- und Parkverbote

Sie wollen Fahrgäste aus Ihrem Omnibus aussteigen lassen. Dürfen Sie dies im Bereich eines Halte- und Parkverbotes?

- Nein
- Ja, wenn es durch eine Zusatztafel gestattet ist
- Ja, aber nur für die Dauer von 10 Minuten
- Ja, aber nur wenn keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert werden

Frage : 3416

Kategorie : 0

Frage-ID : D.A

L. Änd.: 03.11.1997 18:15

Zus.Fr : 0

Bewertung : 1

Thema : 309 Fahr- und Parkverbote

Sie wollen Fahrgäste aus Ihrem Omnibus aussteigen lassen. Dürfen Sie dies im Bereich einer Straßenbahnhaltestelle?

- Ja, solange die Straßenbahn nicht behindert wird
- Ja, außerhalb der Betriebszeiten der Straßenbahn
- Nein
- Ja, solange die Straßenbahn nicht länger als 10 Minuten warten muß

# **Estonie**

## BUS DRIVERS (D-CATEGORY) QUALIFICATION TEST

### 1. What of the following can annoy a passenger?

- a. the driver's untidy look
- b. untidy bus interior
- c. bus driver's arrogant behaviour
- d. polite greeting

### 2. How can a bus driver provide pleasant transport services to a passenger?

- a. by accurate look and wearing a uniform
- b. with a bus that is clean and in good technical condition
- c. using smooth and comfortable driving style
- d. by turning on load music to be heard by the passengers

### 3. What are the important factors in providing accurate services to passengers?

- a. good communication skills
- b. polite, respectful behaviour towards the passengers
- c. giving orders to passengers in a loud voice
- d. maintaining self-control in any situation

### 4. What are the driver's responsibilities in case of an emergency stop?

- a. inform the passengers about the circumstances
- b. switch on hazard warning lights and use reflective warning triangle
- c. ensure the safety of passengers during the halt

### 5. What must be checked by the bus driver in the bus before departure?

- a. whether handles are fastened correctly
- b. whether seats are clean and tightly fastened
- c. whether the mechanisms for opening and closing bus doors are in order
- d. whether the interior lights are in order

### 6. What does a bus driver have to do in case of fire in the bus?

- a. immediately go and seek for help
- b. see that the passengers immediately leave the bus
- c. provide first aid to passengers, if necessary
- d. arrange the fire to be extinguished



**7. What are the possibilities a bus driver can use to increase the passengers' safety level?**

- a. further professional training of the bus driver
- b. avoid any risks while driving
- c. to evaluate the traffic situation properly

**8. What are the factors a bus driver has to take into consideration to ensure safe driving?**

- a. possible effect of side wind
- b. number of passengers and their location in the bus
- c. longer braking time and distance from other vehicles

**9. Do the bus driver and passengers have to fasten their seat belts, if the bus is equipped with these?**

- a. only passengers do
- b. only the bus driver does
- c. both passengers and the bus driver have to fasten the seat belts

**10. Which professional qualities of a bus driver contribute to the safety of passengers?**

- a. appropriate assessment of circumstances
- b. swiftly responding to changing circumstances
- c. good eye for visual judgement
- d. taking risks

**11. How should a bus driver act if the route cannot be continued due to reasons beyond the control of the driver (slippery icy roads, snow storm, etc.)?**

- a. informs calmly the passengers about the reasons of stopping
- b. assesses the situation and decides to return to the starting point of the route, if necessary
- c. tries to continue the trip whatever it takes
- d. switches on an additional heating system to ensure the convenience of passengers

**12. What is the right behaviour of a bus driver who has participated in a traffic accident?**

- a. stop as quickly as possible avoiding other possible accidents
- b. immediately switch on hazard warning lights
- c. find out whether there are any injured persons or casualties in the bus
- d. provide first aid to those injured.

# France

OBJET : *Questions théoriques D concernant la sécurité et le confort des passagers.  
Evacuation d'urgence.*

**QUESTIONS ORALES :**

Fiche n°2 : SECURITE / SPECIFIQUE D ET E(D)  
Consignes d'évacuation en cas d'accident (explication et démonstration).

Fiche n°6 : SECURITE / LE STATIONNEMENT  
Lors des chargements et déchargements :  
- en D et E(D) être très attentif lors de la descente et de la montée des voyageurs.  
Lorsqu'il s'agit des transports d'enfants, utiliser les feux de détresse.

**QUESTIONS ECRITES :**

A quelle condition doit satisfaire un véhicule réservé au transport d'enfants, lorsque celui-ci est équipé d'une porte arrière dont le déverrouillage ne peut être commandé du poste du conducteur ?

Dans un autocar effectuant un transport d'enfants, combien d'enfants de moins de 11 ans peuvent occuper une banquette double sans accoudoir central ?

Dans un autocar effectuant un transport scolaire, combien d'enfants de 15 ans peuvent occuper une banquette double sans accoudoir central ?

Dans un autocar neuf, les passagers doivent-ils obligatoirement attacher la ceinture de sécurité ?

Dans un véhicule de transport en commun, où la mention « issue de secours » doit-elle être inscrite de façon lisible ?

En rase campagne, dans un véhicule de transport en commun d'enfants, ceux-ci peuvent-ils voyager debout ?

Le transport de voyageurs en position couchée est-il possible dans un autocar aménagé à cet effet ?

Les autocars à deux étages peuvent-ils, par construction, transporter des voyageurs debout à l'étage inférieur ?

Les autocars à deux étages peuvent-ils, par construction, transporter des voyageurs debout à l'étage supérieur ?

Lors de l'ouverture des portes, les accès au véhicule doivent-ils être éclairés ?

Peut-on transporter des passagers dans une remorque attelée à un autocar ?

Un véhicule de transport en commun utilisé occasionnellement pour le transport d'enfants doit-il être équipé de feux de détresse ?

Un commande de coupe-batterie est-elle obligatoire sur un véhicule de transport en commun près du poste de conduite ?

Une remorque attelée à un autocar peut-elle transporter des personnes ?

Vous conduisez un véhicule affecté au transport d'enfants. Lors de la montée et de la descente des enfants, de quels feux devez-vous faire usage ?

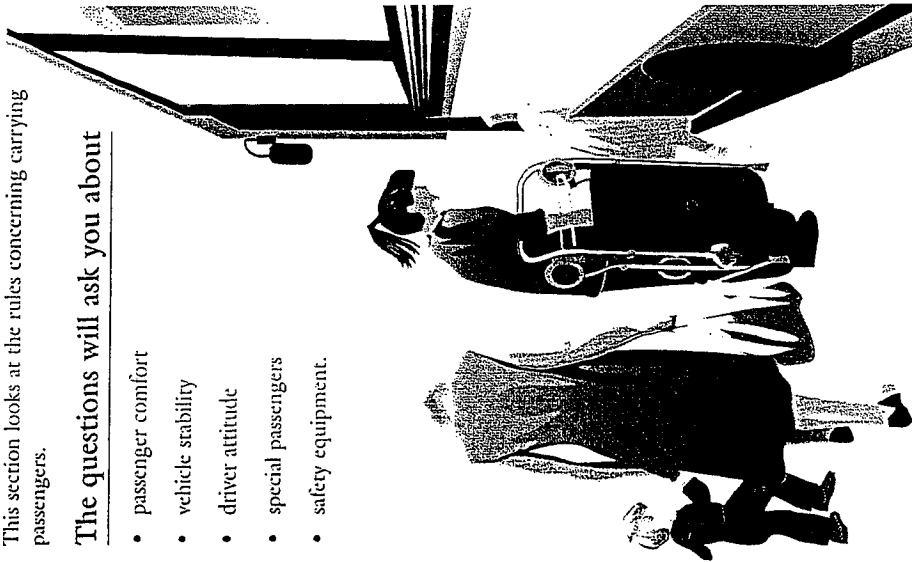
# Grande-Bretagne

## SECTION 5 CARRYING PASSENGERS

This section looks at the rules concerning carrying passengers.

The questions will ask you about

- passenger comfort
- vehicle stability
- driver attitude
- special passengers
- safety equipment.



## CARRYING PASSENGERS

Answer

**X** Overhanging trees

Where a road has a steep camber, that is, where the road dips towards the kerb, there are dangers that you must be aware of. As the nearside wheels will be lower this causes the vehicle to lean towards the pavement or verge. You must therefore look out for

- overhanging trees
- lamp posts
- bus stop roofs.

Answer

**X** passengers

Consideration for your passengers can be shown in numerous ways. Be courteous at all times. Give them time to get seated before moving away.

Some passengers have special needs. Allow them to be independent, but be prepared to help if necessary.

Look out for those who may not be able to see or hear your bus coming.

Answers

**X** assist passengers with special needs  
**X** help passengers unfamiliar with the service

Showing consideration to passengers goes a long way – whether they have special needs or not. Try to imagine what assistance you would like if you were in their position.

80079  
 474-33  
 (6.99)

What would you have to be especially aware of when driving a double-deck bus on a road with a steep camber?

Mark one answer

- Keep Left islands
- A smooth road surface
- Pedestrian crossings
- Overhanging trees

80623

As a bus driver your first consideration is to your

Mark one answer

- timetable
- passengers
- employer
- workmates

80846

You are driving a double-deck bus. Passenger care is important. You should

Mark two answers

- assist passengers with special needs
- provide a commentary of the route
- listen to passengers while driving
- help passengers unfamiliar with the service
- carry passengers luggage upstairs

80624  
QUESTION 53

As a bus driver your main responsibility is

Mark one answer

- the safety and comfort of your passengers
- keeping to a strict timetable
- the collecting of fares
- the issuing of tickets

80632  
QUESTION 54

As a bus driver you should show care to your passengers. You can do this by

Mark two answers

- stopping close to the kerb
- reaching destinations early
- not speaking when taking fares
- giving them time to get seated

80633  
QUESTION 55

What is the MAIN reason for using smooth acceleration when driving your bus?

Mark one answer

- To reduce wear on the tyres
- To reduce wear on the engine
- To improve fuel consumption
- To improve passenger comfort

Answer

**X** the safety and comfort of your passengers

You should deliver them to their destination

- safely
- on time
- efficiently
- courteously.

Answers

**X** stopping close to the kerb  
**X** giving them time to get seated

Ensure that you stop the vehicle where it is safe and convenient for your passengers to get on and off.

Acceleration as you move off can easily unsteady a passenger; try to wait until all passengers are seated or settled before moving off.

Answer

**X** To improve passenger comfort

Operators often publicise journeys as being

- comfortable
- convenient
- fast
- trouble free.

You are an important factor in delivering this standard of service.

## CARRYING PASSENGERS

Answers

**X** the safety of your passengers  
**X** the comfort of your passengers

A bus driver should create the best possible image by setting a good example for others to follow.

Adopting the correct attitude will help you fulfil your main priority, which is the safety and comfort of your passengers.

Answer

**X** plan ahead and take early action on all stops and hazards

As the driver of a bus, your first duty is to your passengers. You're delivering a service to paying customers who wish to reach their destination comfortably and safely. Set yourself a high professional standard and take pride in your work.

You must ensure that you have a comprehensive knowledge of *The Highway Code* and other matters relating to vehicle and passenger safety.

Answer

**X** the front of the bus

When approaching hazards or bus stops you should always be aware of what your passengers are doing.

Late, harsh braking as they leave their seats can take passengers by surprise and cause them to fall over, possibly injuring themselves or others.

80634  
QUESTION 56

When driving a bus, your MAIN priorities should be

Mark two answers

- the safety of your passengers
- the comfort of your passengers
- keeping strictly to your timetable
- greeting all passengers with a smile
- making sure passengers take their luggage

80644  
QUESTION 57

For the comfort of your passengers harsh braking should be avoided. You should

Mark one answer

- pump the brakes when approaching a bus stop or hazard
- use the gears to slow down
- use the parking brake just before stopping to avoid throwing passengers forward
- plan ahead and take early action on all stops and hazards

80640  
QUESTION 58

A bus driver brakes harshly. Passengers may be thrown towards

Mark one answer

- the front of the bus
- the rear of the bus
- the nearside
- the offside

80639  
QUESTION 415-7 (0-98)

How can you avoid harsh braking?

Mark one answer

- Gently apply the parking brake
- Plan ahead and take early action
- Slow down by using your gears only
- Pump the brake pedal several times

80636

QUESTION 415-7 (0-98)

On which TWO occasions would passengers be most likely to notice weight transfer?

Mark two answers

- Braking
- Cornering
- Reversing
- Overtaking

80662

QUESTION 415-7 (0-98)

Well ahead of you are traffic lights on green. What should you do in case the lights change to red?

Mark one answer

- Accelerate to make sure you can cross before they change
- Slow down to avoid the need to stop suddenly
- Accelerate, but warn your passengers you may have to stop
- Carry on at a constant speed, but be ready to sound your horn

Answer

Plan ahead and take early action

Always look well ahead. Early planning and anticipation will help you to avoid braking harshly. As a bus driver you'll have paying customers on board, and they won't want to be thrown forward every time you deal with a hazard.

Answers

- Braking
- Cornering

A smooth ride at all times is not always easy to achieve. However, driving in a professional manner will help you eliminate late braking and taking corners too fast.

Answer

Slow down to avoid the need to stop suddenly

If you're approaching a set of traffic lights and they've been on green for a while, anticipate their changing. Ease off the accelerator and be ready to come to a gradual stop if they change. Don't drive up to them trying to beat the red light. The lights will more than likely change as you come closer, causing you to brake late and harshly. Think of your passengers.

# CARRYING PASSENGERS

Answer

the rear of the bus

After boarding passengers, accelerating to build up speed while they are still in the aisle can easily cause them to lose their balance and sustain unnecessary injury.

A few seconds delay to allow them time to get seated will make little difference to your overall journey time.

BE PROFESSIONAL - BE PATIENT.

Answer

passengers

Passengers are very vulnerable when they are standing in a moving vehicle. Inconsiderate use of the footbrake can easily cause injury to your passengers, especially the young or infirm, who may not wait until you have stopped before they leave their seat.

Consider that it may even be your driving style that has encouraged them to leave their seat early, because they don't want to feel responsible for holding you up.

Answer

the outside of the bend

Turning or travelling around bends too quickly will push passengers sideways. In addition, the weight of the passengers being transferred to one side of the vehicle will make it even more unstable. This in turn will make steering out of the bend more difficult.

80639  
QUESTION 418-33 (0-94)

A bus driver accelerates sharply. Passengers may be thrown towards

Mark one answer

- the rear of the bus
- the front of the bus
- the nearside
- the offside

80664

QUESTION 415-33 (0-94)

A bus driver should avoid stopping harshly MOSTLY for the benefit of the

Mark one answer

- tyres
- brakes
- passengers
- suspension

80675

QUESTION 415-33 (0-94)

If a bus takes a bend too fast passengers may be thrown towards

Mark one answer

- the outside of the bend
- the inside of the bend
- the front of the bus
- the rear of the bus



80620

**QUESTION 16**

For the safety and comfort of your passengers you should

**Mark three answers**

- brake smoothly
- think well ahead
- stop close to the kerb
- brake hard on a bend
- give change on the move
- drive with the door open

80864

**QUESTION 17**

Before moving off from a standstill, a bus driver should be especially aware of passengers who attempt to

**Mark two answers**

- change seats
- smoke
- ask you questions
- get off
- get on
- refuse to pay

80871

**QUESTION 18**

As you move off in a bus watch out, in particular, for the passenger who attempts to

**Mark two answers**

- smoke in the lower saloon
- stand in the upper saloon
- avoid paying the correct fare
- board the bus
- alight from the bus
- use an expired travel pass

**Answers**

- brake smoothly
- think well ahead
- stop close to the kerb

How well you look after your passengers and drive your bus is a measure of your professionalism. Dealing competently and safely with hazards and other road users is expected. Making that extra effort, especially when under pressure, is appreciated by your passengers.

**Answers**

- get off
- get on

Check your nearside external and internal mirrors before you move away, to check for anyone attempting to board or leave your vehicle.

Always give passengers time to get seated safely before you move away.

**Answers**

- board the bus
- alight from the bus

Always check your nearside mirror before moving away, a passenger may be attempting to open the door to board the bus or running to jump aboard an open platform. Always check for passengers attempting to get off the bus as you move away.

**CARRYING PASSENGERS**

**Answers**

- the vehicle is being reversed
- a valid medical exemption certificate is held by the driver

If your vehicle is fitted with a seat belt you must wear it, unless you're exempt for medical reasons. Seat belts save lives. If the fitting of the belt is uncomfortable and it prevents you obtaining a safe driving position, report this to your employer. If it isn't right for you, it's likely that it won't be right for other drivers either.

**Answer**

- at all times

As the driver of a bus you may be responsible for several passengers at any given time. If a situation occurs where you have to brake or steer harshly in an emergency, your passengers could be thrown about the vehicle in different directions. Due to the necessary fittings on board, such as luggage racks, handrails and poles, there's a great danger of injury. If seat belts are provided for passengers, they should wear them. Seat belts save lives.

**Answer**

- A fire extinguisher

Every bus must carry a fire extinguisher. Make sure that you know where it's located and how to use it so that you're fully prepared in the event of a fire.

80256 415-19  
QUESTION 19 414-7 (0.94)

The driver of a bus should wear a seat belt if one is fitted UNLESS

**Mark two answers**

- the seat belt is particularly uncomfortable
- the vehicle is being reversed
- a valid medical exemption certificate is held by the driver
- the belt is of the lap-only type
- the passengers carried are children

80166

**QUESTION 20**

When seat belts are fitted in a bus your passengers SHOULD wear them

**Mark one answer**

- on journeys over distances of 25 km (15.5 miles)
- only when travelling in EC countries
- only when travelling on motorways
- at all times

80061 414-7 (1.95)

**QUESTION 21**

Which of the following is a legal requirement for every bus?

**Mark one answer**

- A fire extinguisher
- A current timetable
- A mobile phone or radio
- A working tachograph

80618  
**QUESTION**

The location of which of the following MUST be clearly labelled on a bus?

**Mark three answers**

- Air vents
- First aid equipment
- Vehicle length
- Route timetables
- Fuel cut-off switch
- Fire extinguisher

**Answers**

- First aid equipment
- Fuel cut-off switch
- Fire extinguisher

Knowing the location of first aid equipment, the fuel cut-off device and the fire extinguisher is essential on every PCV that you drive.

Take time to familiarise yourself with their location whenever you drive a different vehicle.

When you take your PCV test you will be asked questions on safety.

80258  
**QUESTION**

If a passenger carries a white stick with a red ring painted on it this shows the person is

**Mark one answer**

- blind and deaf
- deaf only
- unable to climb steps
- blind only

**Answer**

- blind and deaf

Give extra care to those passengers who require more time or help to get on or off the vehicle. Recognise their disability and help them as much as you can.

There's a great deal of competition these days, and passengers often have a choice of how they travel. Take pride in your work and this will show through in the way that you deal with your passengers. They'll appreciate this, and travel with your company again.



154

**DSA THEORY TEST** for drivers of large vehicles

## CARRYING PASSENGERS

**Answer**

- They have poor vision and hearing
- Be prepared to help if they appear to need it, or ask for it. Always do your best to offer a smooth and comfortable ride to your passengers.

80806  
**QUESTION**

A passenger is boarding your bus. They are carrying a white stick with a red ring painted on it. What does this mean?

**Mark one answer**

- They have a learning difficulty
- They have poor vision and hearing
- They have a physical disability
- They have a speech problem

80159  
**QUESTION**

A passenger finds walking difficult. What could you do to help?

**Mark one answer**

- Reduce the time spent on the bus by driving more quickly
- Wait until the passenger is sitting down before moving away
- Make sure they have a window seat
- Suggest they stand near the door

**Answer**

- Wait until the passenger is sitting down before moving away

You should always try to wait until your passengers have become seated before you move away. This is even more important if a passenger is elderly or has difficulty walking.

There are several ways that you, the driver, can make a journey easier for people with disabilities. There are several devices that can be fitted to vehicles to make getting on and off easier. Wide doors and lifting devices will help wheelchair access. But don't forget the personal touch. Offer help when you think it might be needed. And remember, a smile goes a long way.

**Answer**

- let them board without help

Always be prepared to offer assistance if they ask for it, but allow them to show their independence, even if it delays you for a few seconds longer.

80810  
**QUESTION**

A disabled passenger is boarding your bus. They tell you that getting on board is not a problem to them. You should

**Mark one answer**

- let them board without help
- ask a passenger to help them
- leave your cab and help them
- do nothing, you cannot leave your seat

155

**DSA THEORY TEST** for drivers of large vehicles

80868  
QUESTION 274

As a bus driver, which of the following should you not do?

Mark three answers

- Signal if necessary when pulling in
- Drive on before people are seated
- Issue tickets without looking at customers' faces
- Use smooth acceleration and anticipate braking needs
- Give time to passengers and show consideration
- Always rush to keep to a timetable

80870  
QUESTION 275

While you are collecting fares you should look at passengers when speaking to them. This will



Mark three answers

- help you to recognise someone having difficulty
- show people you are in a rush to keep to a timetable
- show common courtesy and help the image of your company
- help deaf and hearing-impaired people to understand you
- help you decide whether people with a disability should get on the bus

Answers

- Drive on before people are seated
  - Issue tickets without looking at customers' faces
  - Always rush to keep to a timetable
- Nobody likes to be late, but a friendly face and showing your passengers some common courtesies will encourage them to use your service again.

Answers

- help you to recognise someone having difficulty
- show common courtesy and help the image of your company
- help deaf and hearing-impaired people to understand you

You are a representative of your company, so showing passengers that their custom is appreciated will encourage them to travel with you again.

## CARRYING PASSENGERS

Answers

- look at them when speaking to them
- are as helpful as possible

Hard of hearing passengers may want to lip read. Make sure that they are able to see your face clearly as you speak.

Answer

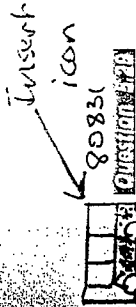
- fully-trained people

Make sure that you are fully trained in the safe use of lifts, ramps and securing devices. If you drive a vehicle fitted with this equipment, never let untrained people operate it. Look out for the safety of others at all times.

Answer

- allow the step height to be raised and lowered

This type of bus can be especially useful for disabled passengers. Using air suspension, the front entrance can be lowered for easier access. Make sure you are properly trained to operate this equipment. Only use it for the intended purpose, and make sure it is in the correct position before continuing your journey.



When dealing with passengers who are hard of hearing it is important that you

Mark two answers

- shout as loudly as you can
- look at them when speaking to them
- hurry them to get seated
- are as helpful as possible

80876  
QUESTION 277

Your bus is fitted with lifts or ramps for the less able bodied. The equipment should only be operated by

Mark one answer

- wheel chair attendants
- fully-trained people
- bus company employees
- accompanying nurses

90619  
QUESTION 278 417-7 (5.86)

The purpose of a 'kneeling bus' is to

Mark one answer

- improve passenger comfort on bumpy roads
- help with access under low bridges
- allow the step height to be raised and lowered
- give more clearance over speed ramps

80255  
416-18

(0-95)

This sign fitted to the front and rear of a bus means that



Mark one answer

- the bus may be carrying children
- children must be accompanied by an adult
- the bus is carrying blind people
- the driver will help disabled people

80866

You are the driver of a bus displaying reflective yellow signs. You are permitted to use hazard warning lights when



Mark two answers

- stationary and parked on the offside of the road
- stationary and children are boarding
- stationary and children are getting off
- slowing down to find a parking space
- slowing down in town centre traffic queues
- slowing down approaching a bus stop

Answer

**X** the bus may be carrying children  
If you're carrying children on your vehicle and it isn't on a scheduled route used by the general public, it must have a sign displayed to the front and rear.

When carrying children to and from school it's likely that you'll have to make several stops in places other than recognised bus stops. Think carefully before you stop. Don't cause unnecessary inconvenience to other road users.

Answers

**X** stationary and children are boarding  
**X** stationary and children are getting off

Buses carrying children must display a distinctive yellow reflective sign on the front and rear, unless running a scheduled service for the general public.

Buses displaying the sign are permitted to use hazard warning lights when stationary for children to get on or off.

**X** the bus may be carrying children

80268  
417-33

(0-95)

Hazard warning lights may only be used at certain times. In addition, a bus displaying this sign may use them when



Mark one answer

- stopped at a pedestrian crossing
- stopped and children are getting on or off the vehicle
- approaching a school crossing patrol
- there is a sign warning of a school ahead

80621

You are driving a bus. The bell rings four times. This means

Mark one answer

- continuing past the next bus stop
- the bus is full
- move off when safe
- there is an emergency

80807

Your conductor rings the bell twice. This means

Mark one answer

- carry on past the next bus stop
- stop immediately for an emergency stop
- pull in at the next bus stop
- move off when safe to do so

## CARRYING PASSENGERS

Answer

**X** stopped and children are getting on or off the vehicle

You may be driving in the rush hour, when traffic is dense, so when you stop you're permitted to show your hazard warning lights. This will show other road users that children are getting on and off the vehicle. Look out for passing traffic and try to ensure that all your passengers get on and off safely.

Answer

**X** there is an emergency

Four bell rings indicate that someone on the bus considers an emergency situation has occurred.

As the driver, you must stop the vehicle safely, with consideration for your passengers, before investigating further.

Answer

**X** move off when safe to do so

Make sure that you are both familiar with the correct signals.

The conductor will ensure that all passengers are settled before signalling.

80811

~~QUESTION~~

You are driving a bus. The bell rings three times. This means

**Mark one answer**

- pull in at the next stop
- move away when safe
- an emergency on board
- your vehicle is full

80808

~~QUESTION~~

Your bus has broken down at night in heavy rain. Why should you move your passengers to the front of the bus?

**Mark one answer**

- To keep the bus stable
- To help you see clearly out of the back window
- To limit injuries in case of a rear-end collision
- To keep them informed about the breakdown

80863

~~QUESTION~~

You are driving a half-cab bus and have no contact with the passengers. This is only allowed if

**Mark one answer**

- it is fitted with an interior mirror
- there is a chain or strap across the doorway
- a responsible person is in charge of them
- you make sure no one stands on the platform

**Answer**

your vehicle is full

The bell system is used to inform you using a pre-determined set of codes. Never allow anyone to use the bells other than in the accepted way.

**Answer**

To limit injuries in case of a rear-end collision

The safety of your passengers should be your first priority. You should take every precaution possible to ensure they are out of danger.

**Answer**

a responsible person is in charge of them

It's essential that the passengers on the vehicle are able to report any problems to a responsible person. This person should be aware of the correct bell signals so that they are able to communicate with the driver.

## CARRYING PASSENGERS

**Answer**

leave the interior in darkness  
Passengers should be able to move about the vehicle in safety.

You should ensure that all interior lights are in working order before you start your journey.

**Answers**

- stop safely and quickly
- get everyone off the bus
- contact emergency services

Fire can spread extremely quickly. Your first priority is the safety of your passengers.

If at all possible

- disconnect electrical lines
- cut off the fuel supply.

Fire can destroy a vehicle in an alarmingly short time.

80844

~~QUESTION~~

You are driving a coach at night with passengers on board. You should never

**Mark one answer**

- stop at service stations
- switch the radio on
- leave the interior in darkness
- close any curtains

80622

~~QUESTION~~

There is a fire on the upper deck of your double-deck bus. You should



**Mark three answers**

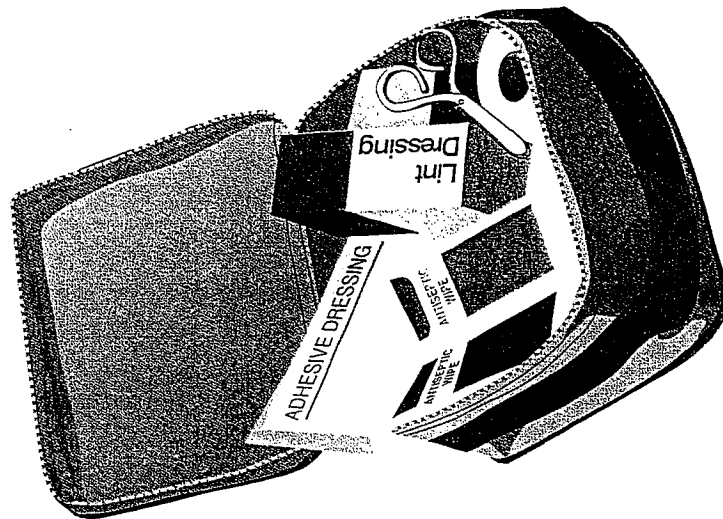
- stop safely and quickly
- get everyone off the bus
- contact emergency services
- open all the windows
- move the passengers into the lower deck
- make sure passengers have their belongings

## SECTION 5 IN THE EVENT OF AN ACCIDENT

This section looks at how to behave in the event of an accident.

The questions will ask you about

- reducing risk
- injuries
- hazardous materials
- casualties.



## IN THE EVENT OF AN ACCIDENT

**Question**

In the UK the headroom under bridges, unless otherwise shown, is AT LEAST

**Mark one answer**

- 4.8 metres (16 feet)
- 5 metres (16 feet 6 inches)
- 6 metres (19 feet 8 inches)
- 8 metres (26 feet 3 inches).

**Answer**

**X** 5 metres (16 feet 6 inches)

Always be aware of the height of the vehicle you're driving. Don't forget you're driving a high vehicle – there are over 750 incidents a year involving collisions with bridges. Every effort should be made to prevent these incidents occurring. If you hit a railway bridge it must be reported to

- Railtrack or Northern Ireland Railways (NIR)
- the police.

You must report the accident facts to the police as soon as possible, or at least within 24 hours. Failure to report an incident involving a railway bridge is an offence.

**Question**

You are approaching a bridge that has NO height restriction on it. The height of the bridge will be at least

**Mark one answer**

- 4.4 metres (14 feet 5 inches)
- 4.8 metres (16 feet)
- 5 metres (16 feet 6 inches)
- 3.6 metres (11 feet 10 inches).

**Answer**

**X** 5 metres (16 feet 6 inches)

The headroom under bridges in the UK is at least 5 metres (16 feet 6 inches), unless otherwise indicated.

Where the overhead clearance is arches this headroom is normally only between the limits marked.



**Question**

Your PCV hits a low railway bridge. Nobody is injured. You should report the accident

**Mark one answer**

- immediately, to your employer
- within 24 hours to Railtrack
- within seven days to the police
- immediately, to Railtrack.

**Answer**

**X immediately, to Railtrack**

Due to the possibility of structural damage to the bridge it's strongly recommended that you inform the authorities immediately. You should telephone Railtrack's 24-hour bridge hotline number, 0345 003 355, and report the incident. It's very important to do this as soon as possible so that all rail traffic is stopped.

In Northern Ireland you must report it to NIR and the police immediately.

**Question**

A laminated windscreen is one which

**Mark two answers**

- will not shatter
- does not mist up
- has a plastic layer
- cuts down on glare.

**Answers**

**X will not shatter**  
**X has a plastic layer**

Windscreens are either laminated or toughened. The main difference is that toughened screens shatter, whereas a laminated screen will crack. A small crack will quickly become larger because the screen will flex as the vehicle is being driven.

**Question**

You arrive at the scene of a serious accident. Your FIRST priority should be to

**Mark one answer**

- your passengers
- yourself
- the emergency services
- accident victims.

**Answer**

**X your passengers**

In the event of an accident, keeping calm and in command of the situation could save lives.

Your passengers are your first priority. Make sure they are safe and call the emergency services.

**IN THE EVENT OF AN ACCIDENT**

**Answer**

**X Stop at the scene of the accident.**

If your vehicle is involved in an accident you must stop. If the accident causes any damage or injury to another person, other vehicle, any animal not in your vehicle, or roadside property you must

- stop at the scene
- give your own address and the vehicle owner's address, plus the registration number of the vehicle to anyone having reasonable grounds to require it.

**Answer**

**X 24 hours**

If you don't give your name and address at the time of the accident, report the accident to the police as soon as reasonably practicable. That is, as soon as possible, or in any case within 24 hours.

**Mark one answer**

- 24 hours
- 48 hours
- 72 hours
- seven days.

**Question**

Your vehicle has been involved in an accident where someone is injured. You do not produce the required insurance certificate at the time of the accident. You must report the accident to the police as soon as possible, or in any case within

If any other person is injured and you don't produce your insurance at the time of the accident to the police or to any other person who has reasonable grounds to request it, you must also

- report the accident to the police as soon as possible, or in any case within 24 hours
- produce your insurance certificate to the police either when reporting the accident or within seven days (five days in Northern Ireland) at any police station you select.

**Question**

Your PCV has hit a parked vehicle. The owner cannot be found. You must report the accident

**Mark one answer**

- to the police within seven days
- to the owner as soon as possible
- to the owner within seven days
- to the police within 24 hours.

**Question**

At the scene of an accident you see a plain orange rectangle displayed on one of the vehicles. This tells you that the vehicle

**Mark one answer**

- is carrying hazardous material
- is carrying a First Aid kit
- is carrying medical supplies
- is unladen.

**Question**

You are treating a passenger who is in shock. You should

**Mark one answer**

- give them liquids
- keep them moving
- encourage them to sleep
- keep them warm.

**Answer**

**X** to the police within 24 hours

If you damage a parked vehicle and the owner isn't around you must report it to the police. This applies to any property you might have damaged.

In Northern Ireland all accidents must be reported to the police immediately.

**Answer**

**X** is carrying hazardous material

Vehicles that carry hazardous goods have badges displayed on the side and rear. These are coloured orange and show the type of material that's being carried. Make a note of this and report it to the emergency services when you contact them.

**Answer**

**X** keep them warm

Knowing what to do in the event of an accident could save lives. Stay calm and be in command of the situation. Call the emergency services. They're the experts and know how to deal with injured or shocked victims. First Aid is very important, but the correct procedure is vital.

Although not obviously injured, passengers may be suffering from shock. Reassure them and keep them warm. Don't give them anything to eat or drink.

**IN THE EVENT OF AN ACCIDENT**

**Answer**

**X** Get medical help.

If one of your passengers is unconscious but breathing, get medical help immediately. Only move the casualty if there's danger of further injury. Call the experts: dial 999.

Study the section on First Aid in your copy of *The Goods Vehicle Driving Manual* or *The Bus and Coach Driving Manual* (both published by The Stationery Office). Please note that the advice given in these manuals is only a brief example of how you may deal with situations on the road. If you require further and more comprehensive details about First Aid you can contact the

- St John Ambulance Association and Brigade
- St Andrew's Ambulance Association
- British Red Cross Association.

There's no substitute for proper training.

**Question**

Your bus is involved in an accident. You have a passenger who is unconscious but still breathing. What should you do?

**Mark one answer**

- Get medical help.
- Check their pulse.
- Give them liquid.
- Lie them on their back.

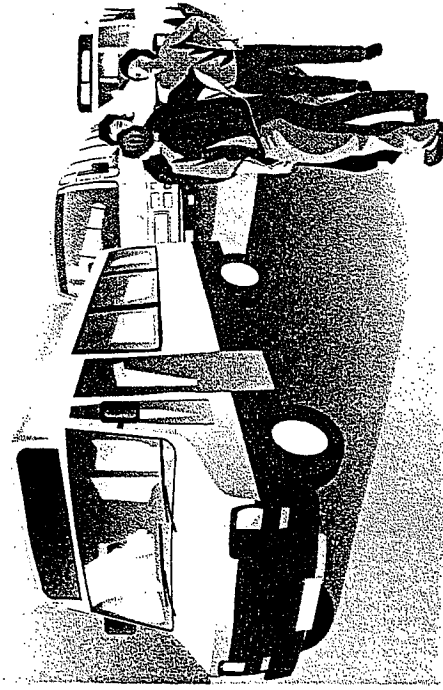


## SECTION 7 LEAVING THE VEHICLE

This section looks at safety when leaving your vehicle.

### The questions will ask you about

- mirrors and signals
- passenger comfort
- driver's cab.



## LEAVING THE VEHICLE

### Question

As driver of a bus your FIRST priority is

#### Mark one answer

- the safety and comfort of your passengers
- making sure that you're always on time
- making sure that your log book and tachograph are correctly completed
- making sure that your destination is clearly marked.

### Answer

- the safety and comfort of your passengers

As a driver of a PCV you have responsibilities beyond those of other drivers. Your passengers have paid for a service and should arrive at their chosen destination safely. By providing a courteous and comfortable service your customers will travel with you again.

### Question

You are driving a one-person operated bus. You are at a bus stop issuing tickets. You should

#### Mark one answer

- be in gear without any signal
- be in gear and signalling
- signal only when ready to move away
- be in neutral but signalling to move off.

### Answer

- signal only when ready to move away

Giving wrong signals causes uncertainty and confusion to other road users. Only give reliable signals which are relevant to your intended actions.

### Question

As the driver of a one-person-operated double-deck bus you should be constantly aware of passengers on the top deck. How should you do this?

#### Mark one answer

- By counting passengers up and down the staircase.
- By frequent checks upstairs while stopped at bus stops.
- By listening to passengers in the upstairs gangway when approaching bus stops.
- By making full use of the internal mirror system.

### Answer

- By making full use of the internal mirror system.

If you're driving a one-person-operated double-deck bus you must ensure that you're able to see passengers who are about to descend the stairs. Make sure that you can see them in the internal mirrors. Always consider their safety, and avoid harsh braking and steering.

**Question**

When pulling up on the left in busy places you should be careful that

**Mark one answer**

- there is good access to unload
- you have disconnected all air lines
- your nearside mirror does not strike the head of a pedestrian
- you change your tachograph mode.

**Question**

You are stopping to collect passengers from a bus stop. Where should you pull up?

**Mark one answer**

- Close to the kerb.
- Away from the kerb.
- After the bus stop.
- Before the bus stop.

**Answer**

**X** your nearside mirror does not strike the head of a pedestrian

When pulling up on the left you should always be aware of pedestrians, particularly if they are close to the edge of the road. The height of your nearside mirror can vary depending on the size and type of vehicle you are driving. If in doubt approach these situations with caution and stop if necessary.

**Answer**

**X** Close to the kerb.

Too often you see a bus pull halfway into a bus stop layby and stop with the rear sticking well out into the road. Pulling up in this position may save passengers walking a few paces, but is it safe?

You know the answer has got to be NO! Be professional; pull up in the correct position.

**Question**

A bus stop is blocked and you cannot pull into it. Before opening the exit door what is the most important action to take?

**Mark one answer**

- Try to get the bus stop cleared.
- Carry on to the next bus stop.
- Check for traffic on the left.
- Check for traffic on the right.

**Answer**

**X** Check for traffic on the left.

You must take care of your passengers at all times. Ensure that you allow your passengers to get on or off the vehicle safely. If you're unable to stop close to the kerb don't open the doors until you're sure it's safe. Always check the nearside mirror first.

**Question**

Several cars have parked blocking your bus stop. Before allowing passengers to get off you should

**Mark one answer**

- move on to the next bus stop
- check it is clear of traffic on the left
- try and find the car owners
- check it is clear of traffic on the right.

**Question**

The nearside mirror is used for checking

**Mark one answer**

- if the driver's door is closed properly
- for any vehicles moving up on the left
- if passengers are seated
- for any vehicles parking in front of you.

**Answer**

**X** check it is clear of traffic on the left  
Always check your nearside mirror before opening the door to allow passengers to alight. When away from the kerb it is important to tell the passengers to

- look out for cyclists
  - expect a long step down onto the road.
- Be ready to offer assistance if required.

**Answer**

**X** for any vehicles moving up on the left

Always be aware of any vehicles on your nearside, particularly on dual carriageway or motorways where, because of the limits on your vehicle, it can take some distance to overtake safely. When you think you are far enough ahead to move back to the left safely, check again – car drivers have been known to accelerate up on the nearside.

**Question**

Passengers may be in a hurry to get off the bus as you approach a bus stop. What should you do to reduce any dangers?

**Mark one answer**

- Insist that passengers stay seated until the bus stops.
- Pull up just before the stop and let passengers get off.
- Let passengers on the bus before letting passengers off.
- Not open the passenger doors until the bus stops.

**Answer**

**X** Not open the passenger doors until the bus stops.

Passengers may be in a hurry to get off at their stop. Don't

- brake harshly
  - open the doors until the vehicle has come to a stop
- as passengers might have left their seats early and be standing up, waiting to get off. Due to the necessary fittings on boards, such as handrails, poles and luggage racks, there's a substantial risk of injury. Consider your passengers' safety first.



### Question

As a driver, when getting out of your bus, you must make sure that

#### Mark three answers

- the parking brake is on
- the vehicle is stopped in a safe place
- the engine is switched off
- the air pressure gauges read full
- you are parked at a bus stop
- you always change the destination board.



### Question

Many buses have a separate door on the offside for the driver. When leaving the bus by this door you should always

#### Mark three answers

- jump down from the cab
- check for traffic which may be passing
- apply the parking brake
- climb down facing the bus using the footholds
- climb down facing away from the bus using the footholds.

#### Answers

- the parking brake is on
  - the vehicle is stopped in a safe place
  - the engine is switched off
- Don't park where you will cause obstruction or inconvenience to other road users.
- It's an offence to leave your bus
- with the engine running
  - without applying the parking brake.

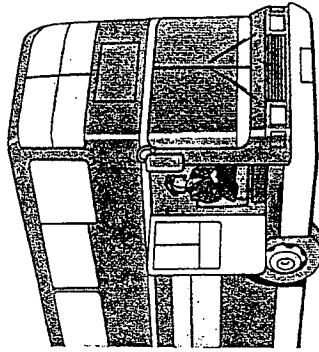
#### Answers

- check for traffic which may be passing
  - apply the parking brake
  - climb down facing the bus using the footholds
- Having found a safe place to park your bus, make a final offside check before opening your door.
- Never jump down from the cab into the road. It's particularly dangerous as you risk injury from landing badly, or falling into the path of passing traffic.

## LEAVING THE VEHICLE

### Question

This bus has a separate door for the driver, opening onto the offside. What should you do when getting out of such a vehicle?



#### Answers

- Check for passing traffic.
- Climb down facing towards the vehicle.

If your vehicle has a separate offside driver's door you must take the precaution of good observation before leaving the vehicle. Don't jump down out of the cab. Leave by climbing down facing towards the vehicle.

Consider your own safety as well as that of others.

Always check for close passing traffic before getting out of your vehicle.

#### Mark two answers

- Climb down facing away from the vehicle.
- Check for passing traffic.
- Climb down facing towards the vehicle.
- Jump down carefully, flexing the knees on landing.
- Climb down holding the steering wheel rim tightly.

### Question

Before you leave your vehicle you must always

- empty the air tanks
- apply the parking brake
- adjust your mirrors
- switch on your hazard warning lights.

#### Answer

- apply the parking brake

Whenever you leave the driving seat you must always make sure that your vehicle is secured by applying the parking brake. Make sure that neutral is selected. Never leave a vehicle in gear.

Make sure the engine is stopped. It is an offence to leave your vehicle with the engine running.

### Question

Long vehicles need to straddle lanes

### Mark one answer

- to avoid mounting the kerb
- to avoid braking sharply
- when driving on motorways
- when coming to contraflow systems.

### Question

Before you open your cab door you should check for

### Mark one answer

- the height of your cab from the ground
- vehicles passing close to your lorry
- loose grab rails near the door
- pedestrians crossing the road behind you.

### Question

You have just parked a lorry at a roadside in very heavy traffic. Before dismounting from the cab you should be particularly careful to do which one of the following?

### Mark one answer

- Make sure the radio is turned down.
- Check the rear view mirrors.
- Make sure the hazard warning lights are on.
- Check that all windows are closed.

### Answer

#### to avoid mounting the kerb

When driving a long vehicle it's sometimes necessary to adopt a different road position to avoid mounting the kerb or colliding with street furniture such as lamp-posts, traffic signs, etc.

Other road users may not understand what you intend to do next. Watch them carefully and always signal in good time.

### Answer

#### vehicles passing close to your lorry

Always check behind to make sure it's safe to open your door.

Then check again for close passing traffic before getting out of your vehicle.

Don't jump down out of the cab. Consider your own safety as well as that of others.

### Answer

#### Check the rear view mirrors.

Dismounting from the offside of a vehicle can be hazardous, especially if the traffic is travelling at speed. Lean out of the window and use your mirrors to check behind and all around the vehicle. Ensure that you use all proper footholds and hand grips. Be responsible for your own health and safety.

## LEAVING THE VEHICLE

### Answer

#### Disconnecting the air-lines.

After getting out of your vehicle it's a good idea to walk round and check your

- tyres
- load
- lights
- brake line and electrical connections, etc.

When you return to your vehicle or take over a different vehicle all the safety checks should be carried out.

### Answers

#### Slippery walkways.

#### Overhead cables.

#### Overhead pipeways.

Take your time if you're using walkways at high levels. Fuel can make the surface slippery and therefore increase the safety risk.

### Question

Which ONE of the following is NOT important when getting out of a lorry cab?

### Mark one answer

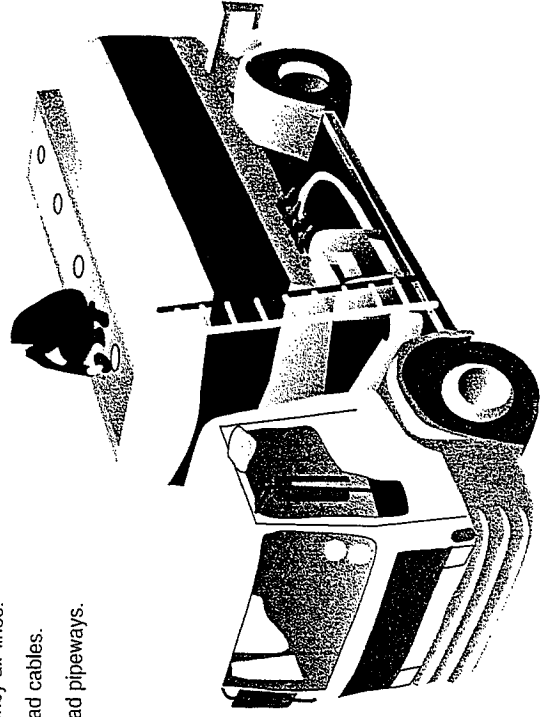
- Watching for approaching traffic.
- Using the mirrors.
- Applying the parking brake.
- Disconnecting the air-lines.

### Question

You are the driver of a tanker vehicle. When opening the tank hatches, what dangers should you be aware of?

### Mark three answers

- Low air-pressure.
- Speed limiters.
- Slippery walkways.
- Emergency air-lines.
- Overhead cables.
- Overhead pipeways.



**Question**

Hazard warning lights may be used in which TWO of these situations?

**Mark two answers**

- To thank a driver who has let you pull in after overtaking.
- As a warning to drivers that you're towing another vehicle.
- To show your intention to go ahead at a junction when your position might suggest otherwise.
- When driving on motorways or dual carriageways to warn following drivers of a hazard ahead.
- When your vehicle is stopped to warn others of an obstruction.

**Answers**

- When driving on motorways or dual carriageways to warn following drivers of a hazard ahead.
  - When your vehicle is stopped to warn others of an obstruction.
- Use the hazard warning lights if you're approaching a queue of traffic on the motorway. This will alert traffic behind, which might not be able to see the hazard due to the bulk of your vehicle.
- Don't use your hazard warning lights as an excuse for illegal parking. They should only be used for warning other road users of a hazard ahead, not one created by your thoughtless parking.

**Question**

When should you use hazard-warning lights?

**Mark one answer**

- To warn other drivers that you are towing.
- Approaching queuing traffic on a motorway.
- When parked illegally on a busy road.
- To thank a driver for giving way to you.

**Answer**

- Approaching queuing traffic on a motorway.
- You may only use hazard warning lights whilst driving if you are on unrestricted dual carriageways and motorways to warn drivers behind you of a hazard or obstruction ahead.
- Only use them for just long enough to ensure that your warning has been observed.

**Question**

As a bus driver, on which FOUR occasions should you use your hazard warning lights?

**Mark four answers**

- When you are temporarily obstructing traffic.
- To thank a driver who has let you pull in.
- To warn of an obstruction when driving on the motorway.
- When parking in a restricted area.
- When you have broken down.
- When stationary and children are getting off a school bus.

**Answers**

- When you are temporarily obstructing traffic.
  - To warn of an obstruction when driving on the motorway.
  - When you have broken down.
  - When stationary and children are getting off a school bus.
- As a bus driver you may use your hazard warning lights to alert other drivers to danger on specific occasions such as listed above.

**LEAVING THE VEHICLE**

**Question**

You are driving a bus in hot weather. May the passenger door be left open to let fresh air in?

**Mark one answer**

- Yes, this is normal practice.
- No, unless all passengers are seated.
- Yes, unless carrying school children.
- No, this is not allowed.

**Answer**

- No, this is not allowed.
- Under no circumstances should you drive with your passenger door open. Many vehicles have air operated doors which close automatically when the clutch is released. Do not override this set-up.
- An open door invites people to make rash decisions to enter or leave the vehicle as you are about to move away, which can be extremely dangerous.

**Question**

You are approaching a bus stop. A passenger is waiting there holding a white stick with red reflective bands. This means they will NOT be able to

**Mark two answers**

- hear the bus approaching
- see the bus approaching
- climb aboard the bus
- speak to you.

**Answers**

- hear the bus approaching
  - see the bus approaching
- As a bus driver you need to be aware of difficulties experienced by people who can't see or hear properly.
- Try to be patient and considerate, be prepared to offer assistance if required, but allow them to be independent.
- Some disabilities are obvious, but remember that many people suffer from invisible pain caused through arthritis and other conditions.

**Question**

When leaving the cab of your bus which of the following is NOT important?

**Mark one answer**

- Applying the parking brake.
- Switching off the engine.
- Watching for approaching traffic.
- Operating the fuel cut-off switch.

**Answer**

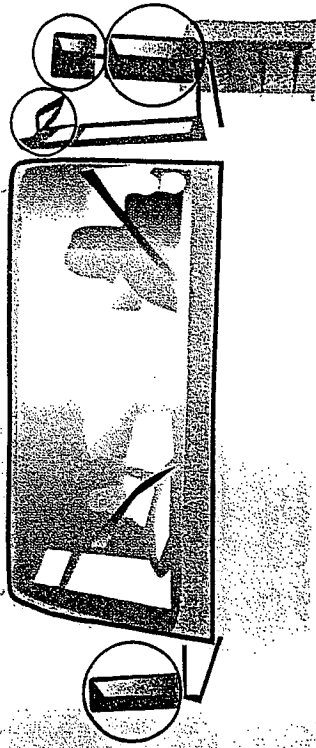
- Operating the fuel cut-off switch.
- This is not normally necessary unless the vehicle has been involved in an accident and there is a risk of fire.

## SECTION 9 RESTRICTED VIEW

This section looks at the subject of restricted views when driving a large vehicle.

The questions will ask you about

- mirrors
- signals
- parking
- moving off
- blind spots
- observation at junctions.



## RESTRICTED VIEW

### Question

What should you first check before moving to the LEFT?

Mark one answer

- The nearside mirror.
- The offside mirror.
- Behind, over your right shoulder.
- Behind, over your left shoulder.

### Question

You are driving a long vehicle. Before turning left onto a main road you should be ESPECIALLY careful of

Mark two answers

- cyclists alongside you on the left
- motorcyclists alongside you on the left
- motorcyclists coming from your left
- cyclists coming from your left
- motorcyclists alongside you on the right

### Question

What should you first check before moving to the RIGHT?

Mark one answer

- The nearside mirror.
- Behind, over your left shoulder.
- Behind, over your right shoulder.
- The offside mirror.

### Answer

The nearside mirror.

The left side of the vehicle, as you face forwards, is often referred to as the nearside; the right side of the vehicle as the offside. Before you make a turn or a change of direction, however slight, you should always check the mirrors. If you intend to turn left, check your left-hand (nearside) mirror first, then your right-hand (offside) mirror, and then your left-hand mirror again as you turn.

### Answers

cyclists alongside you on the left  
 motorcyclists alongside you on the left

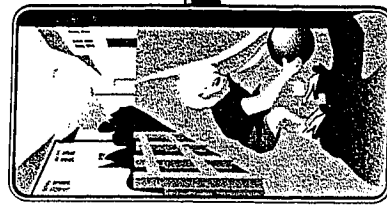
You should always check your nearside mirror before any change of direction. Be alert for cyclists and motorcyclists who don't realise the potential danger involved in trying to squeeze through on your nearside when you are waiting at a junction. Always check for pedestrians and cyclists on the nearside of your vehicle before moving away.

### Answers

The offside mirror.

If you intend to turn right, check your right-hand (offside) mirror first, then your left-hand (nearside) mirror, and then your right mirror again as you turn.

You must ensure that all your mirrors are properly adjusted to give a clear view around and behind. They should be free from dirt and grime and not be broken.





**Question**

Some lorries have an extra mirror angled down towards the nearside front wheel. This mirror is **ESPECIALLY** useful when

**Mark two answers**

- moving off
- parking
- checking your trailer
- turning right
- overtaking.

**Question**

You are about to move off. You should always

**Mark one answer**

- extend your right arm as far as you can out of the window
- use only the outside mirror and move away quickly
- signal right with indicator and arm together
- use your mirrors and look behind.

**Answers**

- moving off
- parking

Sitting in a high cab doesn't always give you all round visibility. Other road users might assume that you can see them and position themselves out of sight close to your vehicle. Making good use of any extra mirrors can help prevent dangerous incidents with less experienced road users, especially when turning left.

**Answer**

- use your mirrors and look behind

You must use the mirrors well before you signal your intention to make any manoeuvre. Use them before

- moving away
- changing direction
- turning left or right
- overtaking
- changing lanes
- slowing or stopping
- speeding up
- opening the cab door.

**Answer**

- only if it is necessary

Looking into your mirrors isn't enough. You must act correctly and positively on what you see. Develop a routine that will give you a constant update on what's happening around your vehicle. Using your mirrors is essential but you must also look behind. There might be a vehicle, pedestrian or cyclist that you haven't seen in your mirrors.

**Question**

Moving off from the side of the road, you should signal

**Mark one answer**

- after you begin to move
- at all times
- only if it is necessary
- only if laden.

**Question**

In which **THREE** of the following situations would you **FIRST** need to check your nearside mirror?

**Mark three answers**

- Before moving out to pass a car parked on your left.
- After passing cars on your left.
- Before moving to the left.
- After passing pedestrians standing on the nearside kerb.
- Before moving out to the right.

**Answers**

- After passing cars on your left.
- Before moving to the left.
- After passing pedestrians standing on the nearside kerb.

On a large vehicle the nearside mirror is very important and it's essential to use it when moving off. You must check for pedestrians and cyclists along the nearside of your vehicle. Passengers might be running for a bus or waiting very close to the kerbside. Cyclists might ride up along your nearside while you're stationary.

As you pass vehicles on the left you should ensure that you check your mirror and leave a safety margin before you move back to the left. This applies whether the vehicles are stationary or moving.

**Question**

The MSM routine is used to negotiate a hazard. What do the initials MSM stand for?

**Mark one answer**

- Mirror, signal, manoeuvre.
- Manoeuvre, speed, mirror.
- Mirror, speed, manoeuvre.
- Manoeuvre, signal, mirror.

**Answers**

- Mirror, signal, manoeuvre.

A 'hazard' is any situation that could involve adjusting speed or altering course. Look well ahead so that you're ready to deal with them in good time. Always use the MSM routine when you're approaching a hazard.

**M – Mirror**

Check the position of the traffic behind you.

**S – Signal**

Signal your intention to slow down or change course in good time.

**M – Manoeuvre**

A manoeuvre is any change in position, from slowing or stopping the vehicle to turning off a busy road.

**Question**

You want to park a semi-trailer and leave it unattended. Where should you NOT do this?

**Mark one answer**

- In a lorry park.
- On level ground.
- In a factory.
- In a lay-by.

**Question**

You wish to park your trailer. The site you choose should be

**Mark three answers**

- firm
- downhill
- uphill
- legal
- grassed
- level.

**Question**

When parking a lorry at night where must you have lights on?

**Mark one answer**

- On the road.
- In a motorway service area.
- In a factory entrance.
- In dock authority areas.

**Answer**

In a lay-by.

If you need to park the semi-trailer of your vehicle find a safe place. Don't park it in a lay-by. Leave these available for drivers who wish to stop and rest. Find a place off the road, preferably a lorry park or somewhere safe which will decrease the risk of theft.

**Answers**

- firm
- legal
- level

Check that the ground is firm and level before you uncouple the trailer. If you need to, place a heavy plank under the legs to distribute the weight and stop the legs sinking into the ground.

Don't park illegally. Make sure that your unintended trailer is not blocking access for others.

**Answer**

On the road.

If you have to stop for a short while in a lay-by you should always leave the side lights on. The lay-by might be away from street lighting, and other vehicles entering the lay-by must be able to see your vehicle. You must always leave your side lights on when parked on the road.

**RESTRICTED VIEW**

**Question**

You are driving a lorry. You are about to move off from behind a stationary car. What should you do?

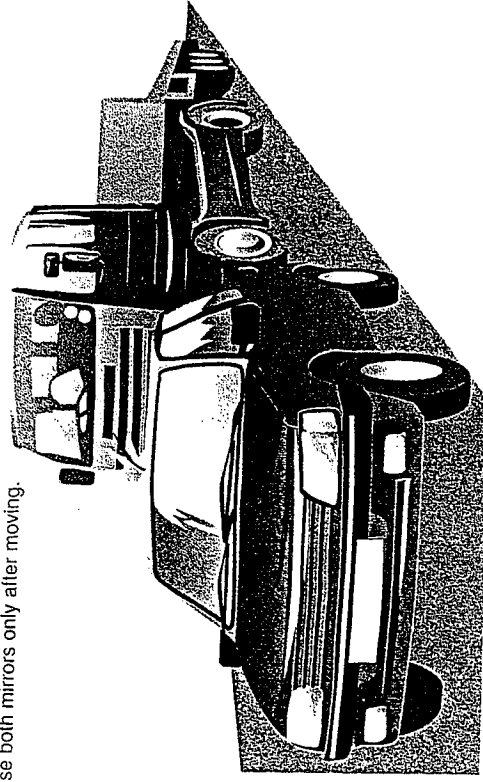
**Mark three answers**

- Start to signal when moving.
- Signal before moving.
- Check the blind spot before moving.
- Use both mirrors before moving.
- Use both mirrors only after moving.

**Answers**

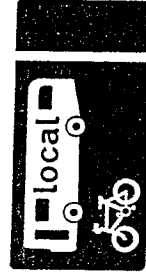
- Signal before moving.
- Check the blind spot before moving.
- Use both mirrors before moving.

Because the body of your vehicle is designed to take loads your view around it will be restricted. Take extra care to look well out of the window to check the blind spots. Don't forget to check all the mirrors. Check ahead and signal if necessary before moving off.



**Question**

What does this sign mean?



**Mark one answer**

- Contraflow bus and cycle lane.
- With-flow bus and cycle lane.
- No buses or cycles.
- Priority to buses or cycles.

**Answers**

With-flow bus and cycle lane.

In some towns there are special lanes set aside for certain types of vehicle. These lanes show a picture of, or state, the authorised road users, and there's usually a sign showing the time that the lane is in operation. Some lanes might only be in operation for a short time. Check the sign and use the lane only if it's permitted.



**Question**

You are driving in fast-moving traffic along a motorway. There is a stationary queue of traffic ahead. What should you do?

**Mark one answer**

- Move to the hard shoulder.
- Change lanes.
- Switch on your rear foglamp.
- Switch on your hazard warning lights.

**Question**

You are driving a bus 12 metres (39 feet 4 inches) long. You want to turn right at a roundabout. There are TWO LANES marked for turning right. You should

**Mark one answer**

- straddle the two lanes
- use the left-hand of the two lanes
- use the right-hand of the two lanes
- use either lane.

**Answer**

**X** Switch on your hazard warning lights.

Traffic queues on the motorway are becoming more common, whether due to the sheer volume of traffic at peak times or to incidents. Keep well back from the vehicle in front so you'll be able to see the problems ahead on the road. If you see a queue of stationary traffic ahead, switching on your hazard warning lights will warn those behind you of the hazard ahead.

**Answer**

**X** use the left-hand of the two lanes

If there are two lanes for a right turn at a roundabout and you're driving a long vehicle, take the left-hand of the two lanes as you approach. This will allow you room to negotiate the roundabout without mounting or scuffing the kerb. Keep a check in the right-hand mirror as the rear end of the vehicle might cut across the right-hand lane when you steer around the roundabout.

**Question**

You are driving a long articulated vehicle. Your view is restricted by buildings and parked cars. How should you turn right out of a T-junction?

**Mark one answer**

- Look both ways at the same time as emerging.
- Ease forward slowly until you have a clear view.
- Sound your horn while emerging to warn other vehicles.
- Emerge quickly to clear the junction.

**Question**

You are turning right onto a dual carriageway from a side road. Your vehicle is too long for the central gap. How should you proceed?

**Mark one answer**

- Move forward and wait in the middle.
- Wait until it is clear from both directions.
- Move out blocking traffic from the right.
- Edge out slowly so other traffic will see you.

**Answer**

**X** Ease forward slowly until you have a clear view.

If your view at a junction is restricted by parked vehicles you should ease forward slowly until you can see.

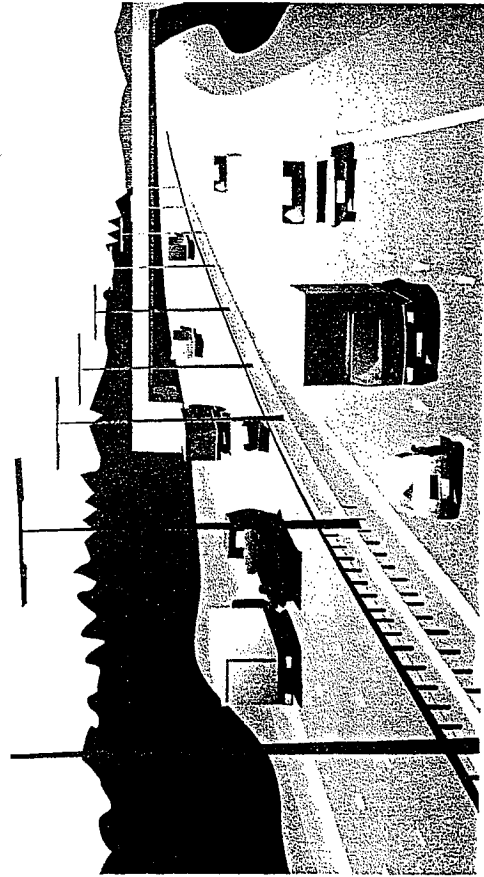
**IF YOU DON'T KNOW, DON'T GO.**

Your vehicle takes longer than a car to gather speed so you won't be able to accelerate out of trouble. Don't impede the progress of the traffic in the road that you're turning into.

**Answer**

**X** Wait until it is clear from both directions.

If you wish to turn right onto a dual carriageway don't stop in the middle unless the gap is big enough for your vehicle to do so without impeding the moving traffic. Consider turning left and using a roundabout further on up the road to avoid crossing the central reservation.



### Question

You want to turn left at a road junction. What is most important when deciding your position?

### Mark three answers

- The length of the vehicle.
- The width of the road.
- The camber of the road.
- The type of road surface.
- The angle of the corner.

### Answers

- The length of the vehicle.
- The width of the roads.
- The angle of the corner.

Where you position your vehicle on approach to a left turn will depend on several factors. You should be considering and deciding on the best position as you approach. If you need to take up part of any other lane be extra cautious. Other road users might not understand your reasons for doing this. They might try to pass on the left in the gap that you need to make the turn. Always check the left-hand mirror as you approach and just before you turn.

It's better to take extra road space on the road that you're leaving than to expect there to be extra room on the road that you're entering. There might not be any.

### Question

As you are driving your vehicle a group of horse riders comes towards you. The leading rider's horse has suddenly become nervous of your presence. What should you do?

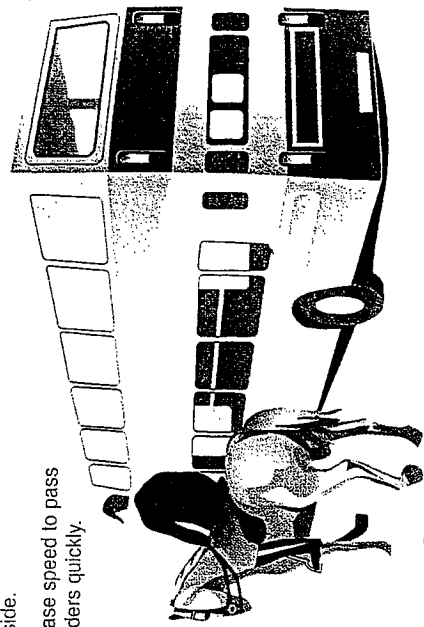
### Mark one answer

- Brake gently to a stop until they have passed.
- Brake quickly to a stop, applying the parking brake.
- Continue driving, keeping well in to the nearside.
- Increase speed to pass the riders quickly.

### Answer

- Brake gently to a stop until they have passed.

If you have to pass a group of riders on horseback you must give them plenty of room. Try not to startle the animals – the riders might be learners and have limited control. If any of the animals do become unsettled you should brake gently and come to a stop. A nervous animal is unpredictable; you should wait until the animal is settled or has passed by.



Other road users behind you might have limited vision of the hazard, so good mirror work and early signalling will be required.

## RESTRICTED VIEW

### Answer

- your seat is properly adjusted
- Large vehicles are designed for their specific function and this often means the shape and size can impair all-round visibility for the driver. You must make sure that you adjust the seat so that you're able to reach all the controls and see in all the mirrors. You should be seated in such a way that you're able to lean out of the window and check all offside blind spots.

### Question

To have good all-round vision you should make sure that

### Mark one answer

- windows are open
- a sun visor is fitted
- your seat is properly adjusted
- all lights are clean.

### Question

When driving, blind spots will make it especially hard for you to see vehicles which are

### Mark three answers

- wide
- long
- narrow
- short
- low down
- high.

### Answers

- narrow
  - short
  - low down
- Cyclists are difficult to see, and young children are not as visible as adults. Be more vigilant for them at junctions, where your attention can be diverted elsewhere, as they approach from behind and move into your blind spots.

### Question

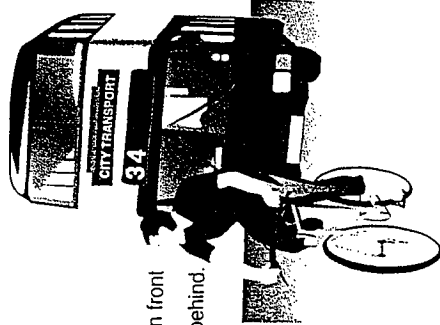
In a bus with a high driving position you may have to look out for

### Mark one answer

- cyclists close in front
- cyclists close behind
- large vehicles close in front
- large vehicles close behind.

### Answer

- cyclists close in front



It's essential that you're constantly aware of other road users and pedestrians around you. A routine of effective mirror checking should be established. You must also know when it's essential to make checks in the blind spots, such as just below the nearside front of the vehicle. A cyclist in that space could be out of your normal vision. Constant awareness will ensure that you've seen any riders getting into that position.



### Question

Motorcycle riders are more at risk from other road users. This is because they

#### Mark one answer

- are easier for other road users to see
- are more likely to break down
- cannot give arm signals
- are more difficult for other road users to see.

### Question

What is the MAIN cause of motorcycle collisions?

#### Mark one answer

- Other drivers.
- Other motorcyclists.
- Wet roads.
- Ley roads.

### Question

At road junctions, which of the following are most at risk?

#### Mark three answers

- Motorcyclists.
- Pedestrians.
- Car drivers.
- Cyclists.
- Lorry drivers.

### Answer

**X** are more difficult for other road users to see

Always look out for the more vulnerable users on our roads, such as

- motorcyclists
- children
- old people.

All need extra consideration. Motorcyclists in particular can appear very quickly.

### Answer

**X** Other drivers.

Motorcyclists are more difficult to see, particularly when the light is poor or its raining. Look for the bright jacket or single headlight that will help you identify an approaching motorcyclist.

### Answer

**X** Cyclists.

**X** Motorcyclists.

**X** Pedestrians.

At busy junctions scan near, middle and far distances to identify all the hazards before emerging with a long vehicle.

Be alert for other road users hidden by parked vehicles.

## RESTRICTED VIEW

### Question

Motorcyclists often filter between lines of slow-moving vehicles. Which of the following will cause them particular danger?

#### Mark two answers

- The queuing vehicles.
- Vehicles changing lanes.
- Vehicles emerging from junctions.
- Traffic lights.
- Zebra crossings.

### Question

Motorcyclists ride in daylight with their headlamps switched on because

#### Mark one answer

- it helps the motorcyclist to see
- there is a speed trap ahead
- they can be seen more easily
- there are speed humps ahead.

### Answer

**X** they can be seen more easily

Using a dipped headlight makes motorcyclists more visible to other road users.

Motorcyclists don't ride with their headlight on to claim right of way, it is to alert you and other road users to their presence.

### Question

Some large vehicles with restricted vision to the rear may be fitted with an audible warning device for reversing. In areas with a 30 mph (48 kph) restriction the device may be used

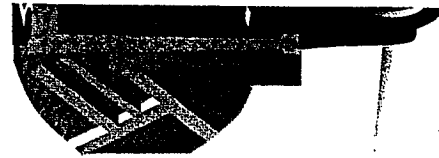
#### Mark one answer

- between 7 am and 11.30 pm only
- between 11.30 pm and 7 am only
- during hours of daylight only
- at any time.

### Answer

**X** between 7 am and 11.30 pm only

Some vehicles are fitted with an audible warning device that sounds when the vehicle is being reversed. This is an effective safety feature but doesn't take away the need to use good, effective observation around the vehicle before and while reversing. As these devices make a loud noise they shouldn't be used between 11.30 pm and 7 am.



CAUTION Vehicle reversing



**Question**

You are unable to see clearly when reversing into a loading bay. You should

**Mark one answer**

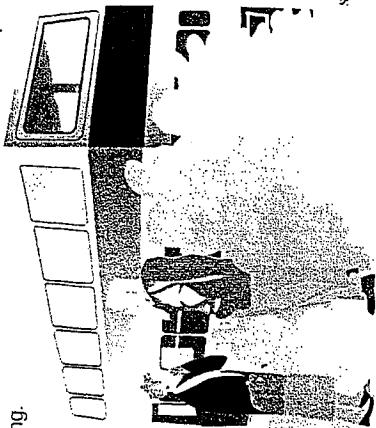
- get someone to guide you
- use an audible warning signal
- back into the bay until your bumper touches
- open your door and lean well out.

**Question**

What would you do if smoke started coming from the exhaust system, making it difficult for others to see?

**Mark one answer**

- Carry on driving.
- Drive back to your depot.
- Stop and get the fault fixed immediately.
- Let the engine cool down.



**Question**

Driving too close to the vehicle in front will

**Mark one answer**

- decrease your view ahead
- increase your view ahead
- increase the view of following drivers
- decrease the view of following drivers.

**Answer**

**X** get someone to guide you  
Don't take chances when reversing in a confined space. It is too easy to crush or kill someone without knowing they are in danger. Always double check, and if in doubt get help from a reliable person.

**Answer**

**X** Stop and get the fault fixed immediately.  
You should respect the environment and try to keep excessive noise and exhaust fumes to a minimum. Smoke from the exhaust is unpleasant and could indicate a fault with the vehicle, which should be checked as soon as possible. If smoke from the exhaust system does become a problem, do the responsible and professional thing – stop and seek assistance to get the fault mended straight away.

**Answer**

**X** decrease your view ahead  
Don't get into a position where you reduce your vision unnecessarily, such as driving too close to the vehicle in front.  
At all times, you must be aware that as a driver of a large vehicle you won't be able to see all around the vehicle. This is why you must have an excellent mirror routine and be constantly updating your information on what's going on around you.

**RESTRICTED VIEW**

**Answer**

**X** amount of space needed for the vehicle to turn  
You should be familiar with the room that your vehicle requires to make turns or carry out a manoeuvre. You'll need to consider this as you approach junctions and road layouts. If you're driving a new or temporary vehicle, familiarise yourself with its characteristics before you drive on public roads.

**Question**

The 'turning circle' is the

**Mark one answer**

- number of turns of the steering wheel between locks
- amount of space needed for the vehicle to turn
- amount by which the vehicle overhangs kerbs
- amount by which a vehicle cuts corners.

**Question**

TV and video equipment fitted to a coach must ONLY be used when

**Mark one answer**

- the coach is moving slowly
- it cannot be seen by the driver
- on long motorway journeys
- the coach is on tour.

**Answer**

**X** it cannot be seen by the driver  
Make sure that you are not distracted by any TV or video equipment fitted to your vehicle. Your main responsibility at all times is the safety and comfort of your passengers.

**Question**

You have a sleeper cab fitted to your lorry. This could make your driving more difficult because it reduces your view of the

**Mark one answer**

- road ahead
- right hand mirror
- blind spots
- left hand mirror.

**Answer**

**X** blind spots  
A sleeper cab can cause extra blind spots. Make sure that you are aware of all your blind spot areas. Be alert for vehicles just to the rear offside and nearside of your cab, they could soon become 'invisible', hidden in your blind spot.

**Question**

You are driving this lorry turning right from this minor road. What should you be ESPECIALLY aware of?

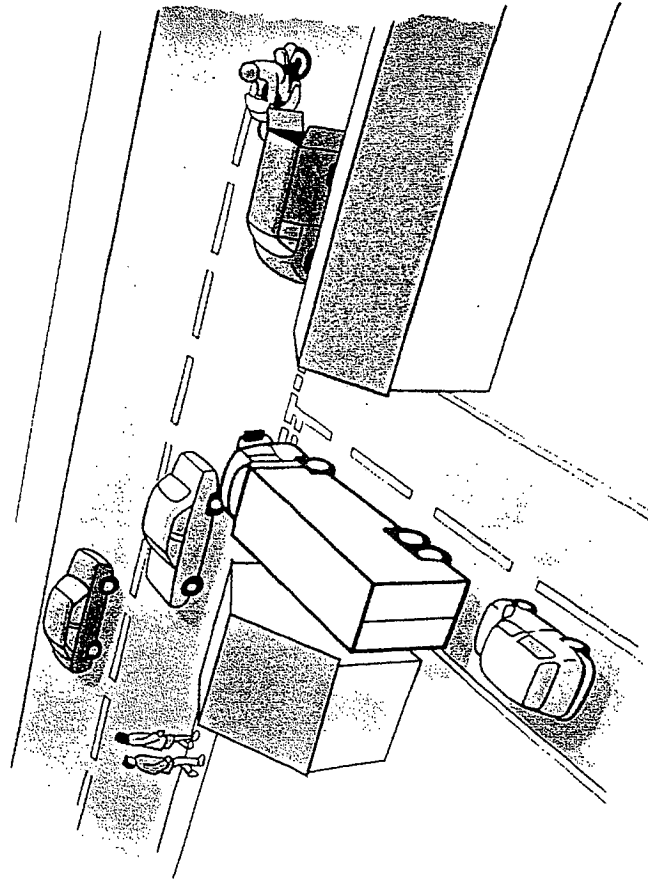
**Mark one answer**

- Motorcyclist from the right passing the parked van.
- Vehicles coming from the left along the main road.
- Pedestrians on the footpath on the main road.
- Vehicles coming from the rear on the minor road.

**Answer**

**X** Motorcyclist from the right and passing the parked van.

Parked vehicles near junctions can hide smaller road users such as cyclists and motorcyclists. Double check before emerging with a large vehicle. If in doubt move forward slowly into a position where you can safely have another look.



**RESTRICTED VIEW**

**Answers**

**X** are smaller than other vehicles  
**X** are easily hidden in blind spots

When driving large vehicles, windscreen pillars and large mirrors can easily create large blind spots as you look left and right at junctions.

Altering your body position slightly while taking observation can give you a much improved view of the traffic.

If in doubt, look again. Re-assess the situation.

**DON'T TAKE CHANCES.**

**Answer**

**X** get someone to guide you

Reversing a large vehicle, particularly in a place where there are other people about requires care and skill. Never be too proud to admit you would like assistance. If in doubt, don't take chances, get help.

Be sure, be safe.

**Question**

At junctions it is difficult to see motorcyclists because they

**Mark two answers**

- are easily hidden in blind spots
- always ride in the gutter
- always wear black leathers
- are smaller than other vehicles.

**Question**

You are unable to see clearly when reversing into a parking bay. You **MUST**

**Mark one answer**

- use an audible warning signal
- get someone to guide you
- back into the bay until your bumper touches
- open your door and lean well out.

**Question**

Drivers should be aware that motorcyclists are more vulnerable **ESPECIALLY**

**Mark three answers**

- to emerging vehicles
- in gusting winds
- on poor road surfaces
- at traffic lights
- near zebra crossings
- when exiting motorways.

**Question**

The most common cause of accidents involving motorcyclists is

**Mark one answer**

- the motorcycle being poorly maintained
- the other driver not seeing them
- a slippery road surface
- the inexperience of the rider.

**Question**

Just before turning right from a main road to a side road, you should check your right hand mirror. This is because

**Mark one answer**

- there may be pedestrians stepping off the kerb
- you need to check your position
- a motorcyclist may be overtaking you
- your rear view to the left is blocked.

**Answers**

- to emerging vehicles
- in gusting winds
- on poor road surfaces

Always be concerned for the safety of yourself and other road users. Be aware of the various factors that create situations where you will sometimes have to take action to keep more vulnerable road users safe.

**Answer**

- the other driver not seeing them

Emerging at junctions with a large vehicle requires consideration, sound judgement and good observation.

Some road users are more difficult to see than others. Cyclists generally keep close to the kerb.

Motorcyclists are usually travelling faster and can be more difficult to see.

Don't emerge until you know it is clear.

**Answer**

- a motorcyclist may be overtaking you

Looking and acting sensibly on what you see in your mirrors before you change speed or direction are essential. Driving a large vehicle will sometimes require you to position your vehicle well to the left before making a tight right turn. Inexperienced drivers or riders may not realise your intentions. Make sure you signal in good time. Make a final mirror check before committing yourself to the turn.

**Question**

Before turning left you should have a final look into the

**Mark one answer**

- left-hand mirror
- interior mirror
- right-hand mirror
- overtaking mirror.

**Answer**

- left-hand mirror

Making a left turn with a long vehicle you may have to adopt an unusual position well over the centre of the road. Always signal your intentions in good time, and make good use of the nearside mirror. Be alert for less experienced road users putting themselves in danger by coming up along your nearside.

**Suède**



Driver Education & Driving Tests Division  
Jörgen Norrmén, +4660139013, mobil +46705469310  
jorgen.norrmén@vv.se

Date  
1999-09-06

Reference

Your date

Your reference

---

CIECA  
Member of the Steering Group C/D

1.

You are driving in a line of cars that are maintaining a speed of about 90 km/h. Which of the following statements is (are) correct?

- A: I shall keep enough distance between myself and the car ahead so that there is space for a car to overtake me.
- B: It is good enough if I just watch the car immediately in front of me.
- C: I shall also pay attention to the cars further ahead in the queue and to those overtaking me.
- D: If I look through the windscreens of the cars ahead of me I might be able to notice if someone is braking further ahead.

RIGHT ANSWER: A, C, D

---

2.

In which way(s) can you reduce the adverse environmental impact of vehicle emissions?

- A: Check the adjustment of the spark plugs and the carburettor.
- B: Use high octane petrol.
- C: Keep a steady speed.
- D: Let the engine idle for 4-5 minutes to reach full operating temperature.

RIGHT ANSWER: A, C

---

3.

What is the relation between the speed and kinetic energy of the vehicle?

- A: If the vehicle speed is tripled the kinetic energy becomes nine times greater.
- B: If the vehicle speed is doubled the kinetic energy becomes four times greater.
- C: If the vehicle speed is doubled the kinetic energy becomes twice as much.
- D: If the vehicle speed increases, the kinetic energy remains unchanged.

RIGHT ANSWER: A, B

---

#### Head Office

---

Postal address	Visiting address	Telephone	Telefax	E-mail address
S-781 87 BORLÄNGE SWEDEN	Röda vägen 1	+46 243 750 00	+46 243 758 25	vagverket@vv.se





Date  
1999-09-06

Reference

Driver Education & Driving Tests Division  
Jörgen Norrmén, +4660139013, mobil +46705469310  
jorgen.norrmen@vv.se

Your date

Your reference

---

4.

What is true about vehicle emissions?

- A: Emissions increase the risk of respiratory diseases and cancer.
- B: Emissions cause acidification of woods and lakes.
- C: Catalytic converters effectively remove all harmful substances present in vehicle emissions.
- D: Driving patterns have an effect on emissions.

RIGHT ANSWER: A, B, D

---

5.

What is true about diesel motor emissions?

- A: The poisonous substances in the emissions decrease when the motor reaches the right operating temperature.
- B: The main purpose of the exhaust brake is to cut down emissions.
- C: The emissions from an idling cold diesel motor are insignificant.
- D: The quality of the diesel fuel is an important factor in the environmental impact.

RIGHT ANSWER: A, D

---

6.

Which statements are correct concerning car fuel consumption?

- A: Driving patterns, e.g. acceleration and choice of gear, affect fuel consumption.
- B: The load, such as a roof box, increases fuel consumption.
- C: The engine condition affects fuel consumption.
- D: The environment is not affected by the car's fuel consumption.

RIGHT ANSWER: A, B, C

---

7.

What are the risks that can be involved if you are pressed for time?

- A: My driving pattern can be more detrimental to the environment.
- B: I will be less conscious of the risks when driving.
- C: I will interact less well with the rest of traffic.
- D: I will drive too closely to the car ahead.

RIGHT ANSWER: A, B, C, D

---

8.

What can be the cause of abnormally "black" exhaust gases?

- A: Incorrectly adjusted fuel injection pump.
- B: Clogged air filter.
- C: Clogged fuel filter.
- D: The cold start device is connected.

RIGHT ANSWER: A, B, D

---



Date  
1999-09-06

Reference

Driver Education & Driving Tests Division  
Jörgen Norrmén, +4660139013, mobil +46705469310  
jorgen.norrmnen@vv.se

Your date

Your reference

---

**9.**

You are driving a heavy vehicle with a trailer and will be continuing down a hill (gradient 12 %). Which two of the following state what is most important to think about?

- A: To drive in low gear and tap the brakes.
- B: That the load has the right centre of gravity.
- C: To use the exhaust brake.
- D: To apply a constant pressure to the brakes the entire time.

RIGHT ANSWER: A, C

---

**10.**

What risk(s) is (are) involved for people and the environment when refuelling diesel vehicles?

- A: Headache when breathing in diesel fumes.
- B: Fuel spilled on the ground can cause ground water pollution.
- C: Direct contact with diesel can cause skin irritation.
- D: Allowing the engine to idle when refuelling causes unnecessary exhaust emissions.

RIGHT ANSWER: A, B, C, D

---

**11.**

Why is it important to keep enough of a distance to the vehicle ahead?

- A: To be able to stop if the vehicle ahead brakes sharply.
- B: To leave space for a vehicle overtaking from behind.
- C: To be able to plan the driving better.
- D: To be able to keep a more even speed.

RIGHT ANSWER: A, B, C, D

---

**12.**

Which factor(s) increase(s) the fuel consumption of your heavy vehicle?

- A: A high tarpaulin cover.
- B: Tyres in which the air pressure is high.
- C: Driving with a highly revved engine.
- D: Heavy headwinds.

RIGHT ANSWER: A, C, D

---