

T.C.
Millî Eğitim Bakanlığı
Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü

AVRUPA BİRLİĞİNDE SÜRÜCÜ SINAVLARI



Karşılaştırma Raporu

Sinan BOZDOĞAN
Eğitim Uzmanı

KASIM 2021

AVRUPA BİRLİĞİNDE SÜRÜCÜ SINAVLARI

Karşılaştırma Raporu

İÇİNDEKİLER

Konu	Sayfa
1. Temel AB Mevzuatı	3
2. Direksiyon Sınavlarında Süre	4
3. Güzergâhalar	5
4. Direksiyon Sınavlarında Uygulanan Temel Manevralar	6
5. Sürücü sınavlarında Başarı Oranları	7
6. Direksiyon Sınav Gözetmeni Eğitimi ve Sürekli Eğitim Şartı	8
7. Sürücü Eğiticilerinin Sınavlarda ve Araçtaki Yerleri	10
8. Sürücü Eğiticilerinin Sınavları ve Sürekli Eğitim Şartları	12
9. Trafik Algı Sınavları	13
10. AB Mevzuatında Teorik Ve Direksiyon Sınav Standartları	14

Bu raporda yer alan bilgiler, 2006/126/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi (Yönetmeliği) ile Millî Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, faydalanıcısı olduğu Sürücülerin Eğitimi ve Sürücü Sınavı Süreçlerinin Geliştirilmesi Teknik Destek Projesi kapsamında, Potsdom Üniversitesinden Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher. Dr. Genschow Dr. Jan Genschow ve Bianca Bredow tarafından hazırlanan proje belgelerine dayanmaktadır.

Bu Rapor, sadece Millî Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü çalışmalarında kullanılmak üzere hazırlanmış bir İç Raptordur. Hiçbir şekilde üçüncü şahıslar ile paylaşılabilir, veri kaynağı olarak kullanılmaz ve yayın statüsünde değerlendirilemez.

AVRUPA BİRLİĞİNDE SÜRÜCÜ SINAVLARI

1. TEMEL AB MEVZUATI

Avrupa Birliği üye ülkelerinde sürücü belgesi (sürücü ehliyetleri) alım şartları, eğitim standartları ve sınav standart ve minimum uygulama şartları 20 Aralık 2006 tarihli ve 2006/126/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi (Yönetmeliği) içerisinde yer almaktadır.

2006/126/AT sayılı AB direktifi (Yönetmelik) sürücülerin ilk eğitimleri, belgelendirme süreçleri ve sınavları için temel referans belgesi olup; AB üye ülkelerin bu yönetmeliğe uyumlu sürücü eğitim sınav ve belgelendirme süreçlerini belirlemeleri gerekmektedir. Malum olduğu üzere AB ülkelerinde karşılıklı (uluslararası) tanınırlığa dayalı tek tip sürücü belgesi uygulanmakta olup; sürücü belgelerinin karşılıklı tanınırlığı bu mevzuatın (direktifin) ana amacıdır.

Her bir AB ülkesinde, bu yönetmeliğe uyumlu olmak kaydıyla kendi ülke şartlarına göre eğitim sınav ve belgelendirme süreçlerine ilişkin birbirlerinden farklı kanun, yönetmelik ve alt düzenlemeler bulunmakla birlikte; eğitim, sınav ve belgelendirme otoriteleri (kurumları) de ülkelere göre farklılık arz etmektedir. Bu nedenle **bu alanda yapılacak düzenlemelerde öncelikle AB uyumu bakımından temel referans belgesi olan 2006/126/AT sayılı AB direktifine göre düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.**

Ülkemizde öncelikle eğitim alanında bu yönetmeliğe uyumlu birçok çalışma gerçekleştirilmiş; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunda yer alan sürücü belgesi sınıfları (AB yönetmeliğinde kategori olarak geçen A, B, C ve D sınıfları ve bunların alt sürücü belgesi sınıfları) söz konusu AB yönetmeliğine uyumlu hale getirilmiştir.

Buna çerçevede, Bakanlığımızca gerekli mevzuat düzenlemeleri zamanında yapılmış; yeni yönetmelik ve yönergeler ile eğitim ve sınav standartları AB mevzuatına uyumlu hale getirilmiştir.

Sürücülerin ilk eğitimleri, belgelendirme süreçleri ve sınavları için AB ülkelerine uygulanan ve uyulması zorunlu olan standart ve genel şartlar 2006/126/AT sayılı AB direktifi (Yönetmelik) **eklerinde** detaylandırılmıştır. Buna göre söz konusu direktife ilişkin Ekler;

1. Ek I:Topluluk Modeli Sürücü Ehliyeti İle İlgili Hükümler
2. **Ek II: Sürücü Sınavlarına İlişkin Asgari Zorunluluklar**
3. Ek III: Motorlu Taşıt Sürmek İçin Asgari Fiziksel Ve Zihinsel Uygunluk Standartları
4. **Ek IV: Pratik Sürüş Testleri Yürüten Şahıslarla İlgili Asgari Standartlar**
5. Ek V: Madde 4(4)(B) İkinci Alt Paragrafta Tanımlanan Sürücü Eğitimi Ve Testi Bileşenlerine İlişkin Asgari Zorunluluklar
6. Ek VI: Sürücü Eğitimi ve Testi A Kategorisindeki Motosikletler İçin Asgari Zorunluluklar
7. Ek VII: Müteakip Olarak Tadil Edilen Yürürlükten Kaldırılmış Direktif olarak belirlenmiştir.

2. DİREKSİYON SINAVLARINDA SÜRE

AB üye ülkelerinde B sınıfı sürücü belgesi için direksiyon eğitimi dersleri sınav süreleri Tablo 2. de gösterilmiştir. Buna göre direksiyon eğitim dersi en fazla olan ülkeler Norveç'te 65-75, Estonya 60, Hollanda 55, Birleşik Krallık, İrlanda ve Slovenya da ise 50 dakikalık toplam süre uygulanmaktadır.

Bu toplam sınav sürelerine rağmen, AB üye ülkelerinde direksiyon sınavlarında araç sürüş süreleri 25 veya 30 dakika arası uygulandığı görülmektedir. Direksiyon eğitimi sınavlarında sadece İspanya ve Portekiz'de 20 dakikalık bir sürüş uygulandığı; bir çok ülkede ortalama 25 dakika olan sürüş süresinin sadece dört AB ülkesinde (*Norveç, Macaristan, Birleşik Krallık ve Estonya*) 40 ve üzeri sınav süresi uygulandığı görülmektedir.

Tablo 2. AB Üye Ülkelerinde Direksiyon Sınav Süreleri

Ülkeler	Sınav süresi	
	Toplam sınav (dakika)	Sınav Sürüş (dakika)
*Türkiye	35	30
Avusturya	40	25
Belçika	40	25
Bulgaristan	O	25
Kıbrıs (Rum)	35	O
Çek Cumhuriyeti	30	30
Almanya	45	25
Danimarka	45	25
İspanya	25	20
Estonya	60	45
Fransa	35	25
Finlandiya	45	30
Birleşik Krallık	50	38-40
Yunanistan	35	25
Macaristan	70	40
Hırvatistan	45	30
İtalya	30	25
İrlanda	50	30
Lüksemburg	40	30
Litvanya	-	25
Letonya	45	25
Malta	40	25
Hollanda	55	35
Portekiz	30	20
Polonya	O	40
Romanya	25	25
İsveç	45	25
Slovakya	20	-
Slovenya	50	-
*Norveç	65-75	60
*Avustralya	45	-

(X): Mevcut; (-): Mevcut değil; (O): Bilgi bulunmamaktadır; (*): AB üyesi değil
Kaynak: SturzbecherProf. D. GenschowDr. J. Bredow B. 2015, Potsdam Üniversitesi Analiz Raporu, Sürücülerin Eğitimi ve Sürücü Sınavı Süreçlerinin Geliştirilmesi için Teknik Destek Projesi, Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, Sözleşme N° TR2010/0740.01-2/FWC/079

Bu sürelerinin dayandığı AB mevzuatı incelendiğinde, 2006/126/AT sayılı AB Direktifi (Yönetmelik) eki olan “*Ek II: Sürücü Sınavlarına İlişkin Asgari Zorunluluklar*” başlığı altında 10’ncu maddesi altında ifade edilmiştir. Buna göre; söz konusu yasal düzenleme, **A1, A2, B, B1 ve BE sınıfları için en az 25 dakika; diğer sınıf sürücü belgeler için en az 45 dakika** olması gerektiğini belirtmektedir.

3. GÜZERGÂHALAR

AB ülkelerinde direksiyon sınavları çoğunlukla sabit bir rota üzerinde olmayan, esnek güzergâhlarda sınavlar yapılmaktadır.

Tablo 3: AB Ülkelerinde Sınav Güzergâhları

Ülkeler	Sınav yerleri		
	Standart Güzergâhlar	Esnek Güzergâhlar	Eğitim Alanları
*Türkiye	X	-	-
Avusturya	-	X	X
Belçika	X	-	-
Bulgaristan	O	O	-
Kıbrıs (Rum)	O	O	O
Çek Cumhuriyeti	-	X	X
Almanya	-	X	-
Danimarka	-	X	-
İspanya	-	X	-
Estonya	-	X	-
Fransa	-	X	-
Finlandiya	-	X	-
Birleşik Krallık	X	-	-
Yunanistan	-	X	-
Macaristan	X	-	X
Hırvatistan	-	X	X
İtalya	O	O	O
İrlanda	X	-	-
Lüksemburg	-	X	X
Litvanya	X	-	X
Letonya	-	X	X
Malta	O	O	-
Hollanda	-	X	-
Portekiz	X	-	-
Polonya	-	X	X
Romanya	X	-	-
İsveç	-	X	-
Slovakya	-	X	-
Slovenya	-	X	-
*Norveç	X	-	-
*Avustralya	X	-	-

(X): Mevcut; (-): Mevcut değil; (O): Bilgi bulunmamaktadır; (*): AB üyesi değil

Kaynak: Sturzbecher Prof. D. Genschow, Dr. J. Bredow B. 2015, Potsdam Üniversitesi Analiz Raporu, Sürücülerin Eğitimi ve Sürücü Sınavı Süreçlerinin Geliştirilmesi için Teknik Destek Projesi, Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, Sözleşme N° TR2010/0740.01-2/FWC/079

Tablo 3, incelendiğinde 28 AB ülkesinden sadece 7’sinde sabit güzergâh uygulaması varken, 21 AB ülkesinde esnek güzergâhlarda, sınav sürüşünün rotasının sınav değerlendirme gözetmeni tarafından belirlendiği güzergâhlar direksiyon sınavları yapılmaktadır.

Direksiyon sınavlarında sürücü kurslarının eğitim alanlarının kullanılması ise AB ülkelerinde pek yaygın olmamakla birlikte, 8 ülkede eğitim alanlarında sınavlarda sürüş uygulaması yapılmaktadır. Ancak bu ülkelerin hepsinde direksiyon sınavları özel eğitim alanlar ile birlikte akan trafikte gözetmen veya sınav otoritesi tarafından belirlenen güzergâhlarda uygulanmaktadır.

4. DİREKSİYON SINAVLARINDA UYGULANAN TEMEL MANEVRALAR

AB ülkelerinde direksiyon sınavlarında uygulanan temel manevralar Tablo 4’de gösterilmiştir.

Tablo 4: AB Ülkelerinde uygulanan Temel Manevralar

Ülkeler	Temel Sürüş Manevraları					
	Park Etme	Taşıtın Geriye Döndürülmesi (180° Geriye Dönüş)	Köşeden Geriye Gidilmesi(90° L Dönüş)	Durmak İçin Doğru Şekilde Fren Basılması	Acil Duruş (Ani Fren)	Yokuş Kalkış
*Türkiye	X	-	X	-	X	X
Avusturya	X	X	X	-	X	X
Belçika	X	X	-	-	-	-
Bulgaristan	X	O	O	O	O	X
Kıbrıs (Rum)	X	X	X	-	X	-
Çek Cumhuriyeti	X	X	X	X	-	-
Almanya	X	X	X	-	X	-
Danimarka	X	X	X	X	X	X
İspanya	X	X	X	-	-	X
Estonya	X	X	X	-	-	X
Fransa	X	X	X	X	-	-
Finlandiya	X	X	-	-	-	X
Birleşik Krallık	X	X	X	-	X	-
Yunanistan	X	X	X	-	-	X
Macaristan	X	X	X	X	X	X
Hırvatistan	X	X	X	-	X	O
İtalya	O	O	O	O	O	O
İrlanda	X	X	X	X	-	X
Lüksemburg	X	X	X	X	X	X
Litvanya	X	X	X	X	-	X
Letonya	X	X	-	X	-	X
Malta	X	X	X	-	X	-
Hollanda	X	X	-	-	-	X
Portekiz	X	X	-	-	-	X
Polonya	X	X	-	X	X	X
Romanya	X	X	X	X	X	X
İsveç	X	X	X	-	X	X
Slovakya	X	X	-	X	-	X
Slovenya	X	X	X	X	X	X
*Norveç	X	X	X	-	-	-
*Avustralya	X	X	-	-	-	X

(X): Mevcut; (-): Mevcut değil; (O): Bilgi bulunmamaktadır; (*): AB üyesi değil

Buna göre, kaldırım kenarı veya çapraz girişlerde dâhil, araç park uygulaması ile birlikte araçların (180 derece) geriye dönüş yapma manevrası tüm AB ülkelerinde uygulanmaktadır. 90° sağa veya sola geri dönüş ise (L dönüşler) 20 AB ülkesinde uygulanan bir manevradır. Bu manevralar 2006/126/EC sayılı AB mevzuatında da üye ülkelerin yapması zorunlu uygulamalar arasındadır. Sürücü sınavlarında AB mevzuatında tüm zorunlu manevralar ve diğer hususlara ilişkin açıklamalar son bölümde yer almaktadır.

5. SÜRÜCÜ (ADAY) SINAVLARI BAŞARI ORANLARI

AB Ülkelerinde sürücü sınavları başarı oranları tablosu aşağıda verilmiştir. Söz konusu ülkeler arasında direksiyon sınavını geçme oranlarında önemli farklılıklar bulunmaktadır. En düşük geçme oranları yaklaşık yüzde 35 ile Polonya’da görülürken, Avusturya yaklaşık yüzde 94 ile direksiyon sınavını ilk denemesinde geçen en yüksek sürücü adayları oranına sahiptir.

Tablo 5: AB Ülkelerinde Sınav Başarı Oranları

Ülkeler	Başarı Oranı*
*Türkiye	~ 66 %
Avusturya	~ 94 %
Belçika	~ 60 %
Bulgaristan	~ 47 %
Kıbrıs (Rum)	O
Çek Cumhuriyeti	~ 60-70 %
Almanya	~ 72 %
Danimarka	~ 60 %
İspanya	~ 51 %
Estonya	~ 57 %
Fransa	~ 56 %
Finlandiya	~ 75 %
Birleşik Krallık	~ 46 %
Yunanistan	~ 50 %
Macaristan	~ 54 %
Hırvatistan	~ 53 %
İtalya	O
İrlanda	~ 57 %
Lüksemburg	~ 55 %
Litvanya	~ 42 %
Letonya	~ 50 %
Malta	~ 50 %
Hollanda	~ 48 %
Portekiz	~ 75 %
Polonya	~ 35 %
Romanya	~ 70 %
İsveç	~ 61 %
Slovakya	~ 80 %
Slovenya	~ 53 %
*Norveç	~ 80 %
*Avustralya	~ 55 %
* : yüzde oran olarak verilmiştir; ~ : yaklaşık olarak; O: Bilgi bulunmamaktadır	
Kaynak: Sturzbecher Prof. D. Genschow, Dr. J. Bredow B. 2015, Potsdom Üniversitesi Analiz Raporu, Sürücülerin Eğitimi ve Sürücü Sınavı Süreçlerinin Geliştirilmesi için Teknik Destek Projesi, Milli Eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, Sözleşme N° TR2010/0740.01-2/FWC/079	

AB ülkelerinde direksiyon sınavlarında başarısız olan adaylar, çoğunlukla tekrar sınavına girmeden önce uymaları gereken bir asgari bekleme süreleri bulunmaktadır. Örneğin, Almanya’da adaylar ilk deneme ile tekrar sınavı arasında en az 14 günlük bir dönem beklemelidir. Estonya’da adaylar sınava tekrar girmeden bir hafta, Macaristan’da üç gün ve Romanya’da 15 gün beklemelidir. Belçika’da sınava aynı gün tekrar girilmesi mümkündür. Fakat direksiyon sınavında iki kez başarısız olan bir aday, üçüncü direksiyon sınavına girmeden önce en az altı sürüş dersi almalıdır. Polonya’da aday direksiyon sınavından üç kez kalması durumunda beş sürüş dersi almalıdır.

6. DİREKSİYON SINAV GÖZETMENİ EĞİTİM VE SÜREKLİ EĞİTİM ŞARTI

Sürücü sınavlarında en belirleyici sınav değerlendirme aşaması uygulamalı sınav değerlendirme yani direksiyon sınavı değerlendirme aşamasıdır. Direksiyon sınavlarında görev alan gözetmenler (sınav yapıcılar, Türkiye’de mevzuata göre Sınav Değerlendirme Komisyonları olarak ifade edilmektedir) için AB ülkelerinde eğitim zorunluluğu ve eğitim sürelerine ilişkin bilgiler Tablo 6’de gösterilmektedir.

AB ülkelerinde, direksiyon sınavı gözetmeleri için sürekli eğitim şartları incelendiğinde sadece 5 AB ülkesinde bir zorunluluk olmadığı, ancak birçok AB ülkesinde en fazla 5 yılda 1, en az yılda 1 defaya kadar eğitimler verildiği görülmektedir.

Sürekli eğitime dair elde edilen bazı ülke bilgileri şu şekildedir. Çek Cumhuriyetinde, direksiyon sınavı gözetmenliği sertifikası başlangıçta beş yıllığına, sonrasında üç yıllığına verilmektedir. Ayrıca Slovenya’da sürekli eğitim aşamasında, iki yılda bir teorik ileri eğitim ve beş yılda bir ise uygulamalı ileri eğitim verilmektedir. Avusturya’da en az dört yılda bir sürekli eğitime katılmak gereklidir. Almanya’da yılda beş gün sürekli eğitim zorunludur. Estonya, Letonya ve Hollanda’da ileri eğitim günü sayısı yılda en az iki gündür. Lüksemburg’da beş yıl içerisinde beş günlük ileri eğitim zorunludur. Portekiz’de direksiyon sınavı gözetmeni olarak çalışabilmek için sertifikanın yenilenebilmesi için üç yıllık dönemde en az bir haftalık ileri eğitime katılım gereklidir. İsveç’te ise sınav yapabilmek için iznin yenilenmesi amacıyla üç yıl içinde dört günlük geliştirici eğitime katılım gereklidir.

Tablo 6: Direksiyon Sınav Gözetmenlerinin Eğitim ve Sürekli Eğitim Şartları

Ülkeler	Eğitim Şartları		Sürekli Eğitim	
	Teorik Eğitim	Uygulamalı eğitim	Zorunlu sürekli eğitim	... yılda bir
*Türkiye	88	8	12 (8 sa. Teorik 4 sa uygulama)	-
Avusturya	X	X	X	4
Belçika	X	X	-	-
Bulgaristan	O	O	X	O
Kıbrıs (Rum)	O	O	O	O
Çek Cumhuriyeti**	X		X	3
Almanya	Minimum 6 ay		X	1
Danimarka	O	O	O	O
İspanya	6 hafta		X	1
Estonya	4 ay		X	1
Fransa	7 ay		X	O
Finlandiya	Minimum 2 hafta		O	O
Birleşik Krallık	4 ila 6 hafta + 12 aylık deneme süresi		-	-
Yunanistan	O	O	O	O
Macaristan	84 saat	76 saat	X	1
Hırvatistan	X		X	5
İtalya	O	O	O	O
İrlanda	6 hafta		-	-
Lüksemburg	X	X	X	5
Litvanya	~ 2 hafta		X	3
Letonya	~ 3 ay		X	1
Malta	O	O	O	O
Hollanda	~ 1 yıl		X	1
Portekiz	X		X	3
Polonya	152 saat		O	O
Romanya	-	-	-	-
İsveç	12 hafta	45 hafta	X	3
Slovakya	-	-	O	O
Slovenya***	40 saat	50 saat	X	2/5
Norveç	4 ila 5 ay + üç haftalık kurs		-	-
*Avustralya	1 hafta	1 hafta	-	-
(X): Mevcut; (-): Mevcut değil; (O): Bilgi bulunmamaktadır; (*): AB üyesi değil **Direksiyon sınavı gözetmenliği sertifikası başlangıçta beş yıllığına, sonrasında üç yıllığına verilmektedir. ***İki yılda bir teorik ileri eğitim ve beş yılda bir uygulamalı ileri eğitim				
Kaynak: Sturzbecher Prof. D. Genschow, Dr. J, Bredow B. 2015, Potsdam Üniversitesi Analiz Raporu, Sürücülerin Eğitimi ve Sürücü Sınavı Süreçlerinin Geliştirilmesi için Teknik Destek Projesi, Millî eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, Sözleşme N° TR2010/0740.01-2/FWC/079				

7. SÜRÜCÜ EĞİTİCİLERİNİN SINAVLARDA VE ARAÇTAKİ YERLERİ

Son zamanlarda, direksiyon usta öğreticilerinin sınavlarda bulunma durumu ve araçtaki yerleri konusu ülkemizde sıklıkla tartışılan bir husustur. Buna göre Tablo 7 bu konuda önemli bilgileri içermektedir. Burada alanda yapılan araştırmalar eğitim ve sınavın bir arada bulunması gerektiği, sınav yapanlar ile eğitmenlerin sınavın aşama ve sürecini değerlendirecek şekilde bir arada bulunmaları gerektiği yönde bir uzlaşmış olduğu yönündedir.

Tablo 7 incelendiğinde de görüleceği üzere 28 AB ülkesinden 14'üne direksiyon usta öğreticilerinin araçta bulunması **zorunlu**, 8'inde (*Danimarka Estonya, Finlandiya, Birleşik Krallık Malta, Hollanda, Polonya İsveç, Norveç*) adayın **isteğine bağlı** kılınmıştır. Sadece 4 AB ülkesinde direksiyon usta öğreticisinin sınav aracında bulunması yasaklanmıştır.

Direksiyon eğitimi sınavlarında araç içerisinde **sınav görevlisi gözetmen-** yani sınav yapımcılar- arka ve ön koltukta sınav değerlendirilmesi yapabilmektedirler. 28 AB ülkelerinden 10'unda direksiyon sınav değerlendirmesi arka koltukta, 17 AB ülkesinde ise ön koltukta oturularak gerçekleştirilmektedir. Sadece bir AB ülkesinde (Estonya) ise hem ön hem de arka koltukta sınav gözlemlenmektedir. Dolayısıyla AB ülkelerinde büyük sınav değerlendirme görevlileri sınav araçlarında ön koltukta değerlendirme yapmaktadır.

Burada dikkate değer bir konu ise; direksiyon usta öğreticisinin isteğe bağlı olarak sınav aracında bulunması uygulaması yapan ülkelerin hepsinde (8 AB ülkesi, *Danimarka Estonya, Finlandiya, Birleşik Krallık Malta, Hollanda, Polonya İsveç, Norveç*) sınav görevlilerinin (gözetmenlerin) ön koltukta oturmaları; direksiyon sınavlarını ön koltuk üzerinden değerlendiriyor olmaları oldukça manidardır. AB ülkelerinin büyük bir oranında direksiyon usta öğreticileri sınav sürecini arka koltuktaki izlemektedir.

Tablo 7: Direksiyon Usta Öğreticilerin ve Gözetmenlerin Araçtaki Yerleri ve Yasal Durumu

Ülkeler	Sürücü Eğitmeninin Araçta Bulunması			Gözetmenin pozisyonu	
	Yasak	Zorunlu	İsteğe bağlı	Ön yolcu koltuğu	Arka koltuk
*Türkiye	-	X	-	X	X
Avusturya	-	X	-	-	X
Belçika	-	X	-	-	X
Bulgaristan	-	X	-	X	-
Kıbrıs (Rum)	O	O	O	O	O
Çek Cumhuriyeti	-	X	-	-	X
Almanya	-	X	-	-	X
Danimarka	-	-	X	X	-
İspanya	-	X	-	-	X
Estonya	-	-	X	X	(X) ¹
Fransa	-	X	-	X	-
Finlandiya	-	-	X	X	-
Birleşik Krallık	-	-	X	X	-
Yunanistan	-	X	-	-	X
Macaristan	-	X	-	-	X
Hırvatistan	-	X	-	-	X
İtalya	O	O	O	O	O
İrlanda	X	-	-	X	-
Lüksemburg	-	X	-	-	X
Litvanya	X	-	-	X	-
Letonya	X	-	-	X	-
Malta	-	-	X	X	-
Hollanda	-	-	X	X	-
Portekiz	-	X	-	X	-
Polonya	-	-	X	X	-
Romanya	X	-	-	X	-
İsveç	-	-	X	X	-
Slovakya	-	X	-	-	X
Slovenya	-	X	-	-	X
*Norveç	-	-	X	X	-
*Avustralya	X	-	-	X	-

(X): Mevcut; (-): Mevcut değil; (O): Bilgi bulunmamaktadır;

Kaynak: Sturzbecher Prof. D. Genschow, Dr. J. Bredow B. 2015, Potsdom Üniversitesi Analiz Raporu, Sürücülerin Eğitimi ve Sürücü Sınavı Süreçlerinin Geliştirilmesi için Teknik Destek Projesi, Millî eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, Sözleşme N° TR2010/0740.01-2/FWC/079

8. SÜRÜCÜ EĞİTİCİLERİNİN SINAVLARI VE SÜREKLİ EĞİTİM ŞARTLARI

Sürücü Eğiticilerinin (Direksiyon Usta Öğreticilerinin) Sınavları ve Sürekli Eğitim Şartları Tablo 8 de gösterilmektedir. AB ülkelerinde sürücü eğitici olabilmek için yetkilendirilmiş kurumlardan mesleki yeterlilikleri karşılayacak düzeyde eğitim almaları ve eğitim sonunda sözlü, yazılı, direksiyon uygulama veya ders uygulama (demonstrasyon) sınavlarını başarmaları zorunludur.

Tablo 8: Sürücü Eğiticilerinin Sınavları ve Sürekli Eğitim Şartları

Ülkeler	Sınav					Sürekli eğitim	
	Sözlü bilgi (teorik) sınavı	Yazılı bilgi sınavı	Direksiyon sınavı	**Teori dersi, demonstrasyon dersi	**Uygulamalı sürücü eğitimi demonstrasyon dersi	Zorunlu sürekli eğitim	... yılda bir
Türkiye	-	X	X	-	-	-	-
Avusturya	X	X	X	-	X	-	-
Belçika	X	X	-	X	X	X	1
Bulgaristan	X	X	-	-	-	O	-
Kıbrıs (Rum)	-	X	X	X	X	O	-
Çek Cumhuriyeti	X	X	X	X	X	-	-
Almanya	X	X	X	X	X	X	4
Danimarka	X	X	X	X	X	O	-
İspanya	X	X	X	-	-	-	-
Estonya	-	-	X	X	X	X	5
Fransa	X	X	X	X	X	-	-
Finlandiya	-	X	X	X	X	-	-
Birleşik Krallık	-	X	X	-	X	-	-
Yunanistan	X	X	X	-	-	-	-
Macaristan	X	X	X	X	X	X	1
Hırvatistan	X	X	X	X	X	X	4
İtalya	X	X	X	-	-	X	1
İrlanda	-	X	X	-	X	-	-
Lüksemburg	-	X	X	X	X	-	-
Litvanya	-	X	-	X	-	X	5
Letonya	X	-	X	-	-	X	5
Malta	X	-	X	-	X	-	-
Hollanda	X	X	X	-	X	X	5
Portekiz	-	X	X	-	X	X	5
Polonya	X	X	X	X	X	X	5
Romanya	-	X	X	X	X	O	-
İsveç	-	-	-	-	-	-	-
Slovakya	X	X	X	X	X	X	5
Slovenya	X	X	X	X	X	X	3
*Norveç	-	X	X	-	X	-	-
*Avustralya	-	X	X	X	X	X	5
(*) : AB üyesi değil (**): Uygulamalı olarak sürücü eğiticisinin dahil olduğu teori dersi ve uygulamalı sürücü eğitimi (X): Mevcut; (-): Mevcut değil; (O): Bilgi bulunmamaktadır;							
Kaynak: Sturzbecher Prof. D. Genschow, Dr. J. Bredow B. 2015, Potsdam Üniversitesi Analiz Raporu, Sürücülerin Eğitimi ve Sürücü Sınavı Süreçlerinin Geliştirilmesi için Teknik Destek Projesi, Milli eğitim Bakanlığı Özel Öğretim Kurumları Genel Müdürlüğü, Sözleşme N° TR2010/0740.01-2/FWC/079							

Sürücü eğitimi sertifikasyon sınavlarında yazılı sınavların yanında uygulama direksiyon testleri ile birlikte sözlü sınavlar da uygulanmaktadır. Sözlü sınavlar, sınav değerlendirme görevlisinin sözlü olarak mesleki yeterlilik veya bilgi düzeyine ilişkin sorular sorması ve katılımcının vereceği cevaba göre sınavın geçerli olacağı sınav uygulamasıdır.

Demonstrasyon dersleri ise, sürüş veya teorik derslere aday eğitmenin bizzat dâhil olarak öğretmenlik becerilerinin simultane edildiği veya rol senaryosu olarak uygulandığı sınav türüdür.

AB ülkelerinin birçoğunda sürücü eğiticileri, sürekli eğitime alınması gerekmektedir. Sürekli eğitim uygulaması yapılan ülkeler incelendiğinde, sertifika sonrası sürücü eğiticileri en az 5 yılda 1; en fazla yılda bir eğitim alındıkları görülmektedir. Buna göre Sürücü eğiticileri, Avustralya, Slovakya, Polonya, Portekiz, Hollanda, Litvanya Lüksemburg ve Estonya’da 5 yılda bir eğitime tabi olmakta, Almanya ve Hırvatistan’da 4, Slovenya’da 3, Belçika, İtalya ve Macaristan’da ise yılda 1 zorunlu eğitime alınmaktadır.

9. TRAFİK ALGI SINAVLARI

AB ülkelerin çoğunda, karayolu trafiğindeki tehlikelere ilişkin bilgi, ilgili sınav yöntemleri kullanılarak yalnızca bilgi sınavında test edilmektedir. Ancak ayrı bir sınav uygulaması olarak sadece birkaç ülkede uygulanmaktadır. Bu ülkeler, Birleşik Krallık ve Hollanda ile bazı Avustralya eyaletlerinde “tehlike algı sınavı” olarak da bilinen bilgisayar temelli olarak adayın trafik, risk ve güvenli sürüş algısı ve tehlikeden kaçınma becerilerini değerlendirmek amacıyla teorik (bilgi) sınavına ek olarak ayrı bir sınav uygulanmaktadır.

Birleşik Krallıkta sürücü adayları bilgi sınavının hemen sonrasında – uygulamalı sürüş sınavına girmeden önce tehlike algı testi uygulanmaktadır. Bu sınav 2002 yılında uygulanmaya başlatılan bu testlerde, sürüş eyleminin sürücünün bakış açısından sunulduğu 14 adet bir dakikalık video serilerini izletilmekte; video izleme esnasında aday tehlikeli bir durum algılar algılamaz, bu durum fareyle tıklanarak belirtmesi istenmektedir. Sınav performansı adayın tepki hızı ile ölçülmektedir. Değerlendirme, tehlikeli bir durumun ortaya çıktığının ne kadar erken anlaşıldığı ve adayın ne zaman uygun şekilde tepki verdiğine göre değerlendirilmektedir.

Hollanda’da ise tehlike algı sınavında acemi sürücüye trafik durumlarının resimleri gösterilmekte ve ilgili durumda ne yapılması gerektiğine karar vermesi istenmektedir. Resimlerdeki trafik durumları aynalardaki bilgiler ve sinyal lambaları ve hız göstergesi görünecek şekilde sürücünün bakış açısından yansıtılmaktadır. Adaya her sınav sorusunu yanıtlamak için sekiz saniye verilmektedir. Örnek olarak her hangi bir resimdeki duruma göre verilebilecek üç tepki seçeneğinden aşağıda sunulmuştur:

- **“Frene basma”** (yavaşlamak veya hatta taşıtı durdurmak),
- **“Ayağını gazdan çekme”** (gelişmekte olan trafik durumunda bilgi edinmek ve yorumlamak için zaman ayırmak; gerekli olduğu takdirde uygun şekilde tepki vermeye hazır olma amacıyla)
- **“Hiçbir şey yapmamak”** (sabit hızla yola devam etmek).

Bu bağlamda, “trafik algı sınavı”, teorik ve uygulama (direksiyon) sınavlarından farklı bir formatta ayrı olarak uygulanması oldukça nadir olarak uygulanmaktadır. Bu sınavlardaki sorular hususlar direksiyon ve teorik sınavlarda sarmal veya karma şekilde rastgele olarak uygulanması durumu AB ülkelerinde daha yaygın olarak uygulanmaktadır.

10. AB MEVZUATINDA TEORİK VE DİREKSİYON SINAV STANDARTLARI

AB Direktifinde (2006/126/AT) yer alan sınav teorik ve uygulama (direksiyon) sınav standartlarına ilişkin hükümler aşağıda sunulmuştur.

Tablo 10: AB Mevzuatı Açısından Teorik Sınav ve Soruları

<u>AB DİREKTİFİNDE (2006/126/AT) YER ALAN HUSUSLAR</u>
2. Teorik sınavın içeriği tüm taşıt kategorileri ile ilişkilidir
2.1. Aşağıda sıralanan noktaların her birinden sorular sorulmalıdır, soruların içeriği ve formu her üye devletin kendi takdirine bırakılmıştır
2.1.1. Karayolu trafik mevzuatları: — özellikle karayolu levhaları, işaretleri ve sinyalleri, yol hakları ve hız limitleri ile ilgili konular
2.1.2. Sürücü: — atiklik ve diğer karayolu kullanıcılarına karşı tutumun önemi, — algı, yargı ve karar verme, özellikle reaksiyon süresi, ayrıca alkol, ilaç ve tıbbi ürünler, ruh hali ve yorgunluğa bağlı sürüş davranışları değişikliği
2.1.3. Yol: — taşıtlar arasında güvenli mesafenin, fren mesafelerinin ve çeşitli hava ve karayolu koşulları altında yol tutuşunun izlenmesine ilişkin en önemli ilkeler, — çeşitli yol koşulları, özellikle de hava ve gündüz ve geceye göre değişen koşullarla ilişkili sürüş riski faktörleri, — çeşitli yol tiplerinin karakteristikleri ve ilgili yasal zorunluluklar;
2.1.4. Diğer karayolu kullanıcıları: — diğer karayolu kullanıcılarının deneyimsizliği ve çocuklar, yayalar, bisikletçiler ve hareketlilikleri kısıtlanmış kinseler gibi en kırılgan kategorilerdeki insanlar ile ilgili özel risk faktörleri, — çeşitli taşıt tiplerinin hareketi ve sürüşüne ve sürücülerinin farklı görüş alanlarına ilişkin riskler;
2.1.5. Genel kurallar ve Tüzükler ve diğer meseleler: — taşıtların kullanımı için gereken idari belgelerle ilgili kurallar — sürücünün kaza anında nasıl davranması gerektiğini tanımlayan genel kurallar (uyarı cihazlarının konulması ve dikkatin yükseltilmesi) ve gerektiğinde karayolu kaza kurbanlarına yardımcı olmak için alacağı tedbirler, — taşıt, yük ve taşınan insanlarla ilgili güvenlik faktörleri;
2.1.6. Taşıttan inişte gereken uyarılar;
2.1.8. Taşıt güvenlik ekipmanı ve özellikle, emniyet kemeri, baş destekleri ve çocuk güvenlik ekipmanının kullanımı;
2.1.9. Çevreyle ilgili taşıt kullanımı Kuralları (işitsel uyarı cihazlarının uygun kullanımı, ılımlı yakıt tüketimi, kirletici emisyonların sınırlandırılması, vs.)
3.1.1. Eldiven, bot, giysi ve güvenlik kaskı gibi koruyucu levazım kullanımı; (A, A1 ve A2 sınıflar için)
3.1.2. Motosiklet sürücülerinin diğer karayolu kullanıcıları tarafından görünürlüğü (A, A1 ve A2 sınıflar için)
3.1.2. Motosiklet sürücülerinin diğer karayolu kullanıcıları tarafından görünürlüğü (A, A1 ve A2 sınıflar için)
3.1.4. Acil duruş anahtarı, yağ düzeyleri ve zincir gibi ek dikkat çekilerek belirtilen karayolu güvenliğini etkileyen mekanik yönler. (A, A1 ve A2 sınıflar için)
4.1.1. 3820/85 sayılı Konsey Tüzüğünde tanımlanan sürüş saatleri ve dinlenme dönemleri hakkındaki kurallar; tanımlanan kayıt ekipmanı kullanımı (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.1.2. taşımacılık tipi ile ilgili kurallar: mallar veya yolcular (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)

4.1.3. Malların ve yolcuların ulusal ve uluslararası taşınması için gereken taşıt ve taşımacılık belgeleri (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.1.4. Kaza anında nasıl davranılacağı; kaza veya benzer olay sonrasında alınması gereken tedbirlerin bilgisi, yolcuların boşaltılması gibi acil eylemler ve temel ilk yardım bilgisi dâhil; (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.1.5. Tekerleklerin çıkartılması ve yenilenmesi sırasında alınacak önlemler; (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.1.6. Taşıt ağırlıkları ve boyutlar hakkındaki kurallar; hız limitleri ile ilgili kurallar; (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.1.7. Taşıtlarının karakteristiklerinin neden olduğu görüş alanı engelleri; (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.1.8. Karayolu haritasını okumak, rota planlaması, elektronik navigasyon sistemlerin kullanımı dâhil (seçime bağlı); (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.1.9. Taşıt yüklemesi ile ilgili güvenlik faktörleri: yükün kontrolü (istif ve sıkıştırma), farklı yük türleriyle ilgili zorluklar (örn. sıvılar, asılan yükler, ...), malların yükleme ve boşaltması ve yükleme ekipmanının kullanımı (sadece C, CE, C1, C1E kategorileri); (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.1.10. Sürücünün yolcuların taşınması, rahatı ve güvenliği; çocukların taşınması; uzağa sürüş öncesinde gerekli denetimler ile ilgili sorumlulukları; tüm otobüs türleri teori testine tabi olmalıdır (kamu servis otobüsleri ve servis araçları, özel boyutlardaki otobüsler, ...) (sadece D, DE, D1, D1E kategorileri). (C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ve D1E kategorileri)
4.2.1. içten patlamalı motorlar, sıvılar (örn. motor yağı, soğutma suyu, yıkama suyu), yakıt sistemi, elektrik sistemi, ateşleme sistemi, transmisyon sistemi (debriyaj, vites, vs.); C, CE, D ve DE kategorileri
4.2.2. Yağ ve antifriz koruması;
4.2.3. Lastik ayar, doğru kullanım ve lastik bakımı ilkeleri;
4.2.4. Fren ayarlarının ve hız yöneticilerinin tipleri, işleyişi, ana parçaları, bağlantısı, kullanımı ve günlük bakımı ilkeleri ve anti-kitleme frenlerinin kullanımı;
4.2.5. Kavrama sistemlerinin tipleri, işleyişi, ana parçaları, bağlantısı, kullanımı ve günlük bakımı ilkeleri (sadece CE, DE kategorileri);
4.2.6. Arıza nedenlerini bulma yöntemleri,
4.2.7. Taşıtların önleyici bakımı ve gerekli kullanım onarımları;
4.2.8. Sürücünün malları anlaşılan koşullar uyarınca alma, taşıma ve teslim etme konusundaki sorumlulukları (sadece C, CE kategorileri).

Tablo 11: AB Mevzuatı Açısından Direksiyon Sınav ve Soruları

AB DİREKTİFİNDE (2006/126/AT) YER ALAN HUSUSLAR
6. A1, A2 ve A Sınıfları ile ilgili test edilecek Vasıflar ve davranışlar
6.1.1. Eldivenler, botlar, giysiler ve güvenlik kaskı gibi koruyucu levazımı ayarlama;
6.1.2. Lastikler, frenler, direksiyon kullanımı, acil duruş anahtarı (uygulanabildiği hallerde), zincir, yağ düzeyleri, ışıklar, reflektörler, direksiyon göstergeleri ve işitsel uyarı cihazının durumu hakkında rastgele denetim yapma.

6.2.1. motosikleti motor yardımı olmadan taşıtın yanı sıra yürüyerek ayağı üstüne kaldırma ve kapatma ve hareket ettirme;

6.2.2. motosikleti ayağı üstünde park etme;

6.2.3. slalom dâhil yavaş hızda yapılacak en az iki manevra; bu manevra debriyajın, fren, balans, görüş istikameti ve motosiklet üzerindeki pozisyonla birlikte tutuşu ve ayakların ayaklıklar üzerindeki pozisyonu yetkinliğini değerlendirmeye imkân vermelidir;

6.2.4. yüksek hızda yapılacak en az iki manevra, manevralardan biri ikinci veya üçüncü viteste, en az 30 km/h hızla ve bir manevra asgari 50 km/h hızda bir engelden kaçınma olarak yapılacaktır; bu manevra motosiklet üzerindeki pozisyonu, görüş istikametini, balans, direksiyon tekniği ve vites değiştirme teknikleri yetkinliğini değerlendirme imkânı vermelidir;

6.2.5. Fren: en az iki fren egzersizi yapılacaktır, asgari 50 km/h hızda acil fren dâhil; bu manevra ön ve arka vites, görüş istikameti ve motosiklet üzerindeki pozisyonun yetkinliğini değerlendirme imkânı vermelidir,

A1, A2 ve A Sınıfları Trafikteki davranışlar

6.3.1. park etme sonrasında, trafikte duruş sonrasında biniş, özel araba yolundan çıkış;

6.3.2. düzgün karayollarında sürüş; gelen taşıtları geçerek, sınırlı alanlar dâhil;

6.3.3. yuvarlak virajlarda biniş;

6.3.4. dört yol ağzları: kavşaklara ve bağlantı noktalarına giriş ve geçiş;

6.3.5. yön değiştirme: sol ve sağ dönüşler; şerit değiştirme;

6.3.6. otobana yaklaşma/çıkış veya benzeri (uygulanabilir hallerde): hız şeridinden katılma; ayrılma şeridinden ayrılma;

6.3.7. sollama/geçme: diğer trafiği sollama (mümkün olan hallerde); engellerin yanı sıra sürüş, örn. Park etmiş arabalar; diğer trafik tarafından sollanma (uygun olan hallerde);

6.3.8. Özel karayolu özellikleri (uygulanabilir hallerde): dönerli kavşaklar; demiryolu geçidi kavşakları; tramvay/otobüs durakları; yaya geçitleri; uzun yokuşlarda tırmanma/inme;

6.3.9. taşıttan ayrılırken gereken önlemleri alma

7. B, B1 ve BE kategorileri ile ilgili test edilecek Vasıflar ve davranışlar

7.1.1. koltuğun doğru oturma pozisyonu elde etmek için gereken biçimde ayarlanması;

7.1.2. dikiz aynalarının, emniyet kemerinin ve varsa baş desteklerinin ayarlanması;

7.1.3. kapıların kapandığının kontrolü;

7.1.4. lastikler, frenler, direksiyon kullanımı, acil duruş anahtarı (uygulanabildiği hallerde), zincir, yağ düzeyleri, ışıklar, reflektörler, direksiyon göstergeleri ve işitsel uyarı cihazının durumu hakkında rastgele denetim yapmak.

7.1.5. taşıt yükleme ile ilgili güvenlik faktörlerini denetleme: gövde, örtüler, yük kapıları, kasa kilidi, yükleme biçimi, yükün güvenliği (sadece BE kategorisi);

7.1.6. bağlantı mekanizmasını, freni ve elektrikli bağlantıları denetleme (sadece BE)

7.2.1. düz hatta geri gitme veya doğru trafik şeridini korurken köşeden sağa veya sola geri gitme;

7.2.2. ileri ve geri vitesleri kullanarak taşıtı aksi yöne bakacak biçimde çevirme;

7.2.3. taşıtı park etme ve bir park alanını terk etme (paralel, çapraz veya sağ-açı, ileri veya geri, düz, yokuş yukarı veya yokuş aşağıya);

7.2.4. belirli bir noktada kesin olarak fren; ancak, acil duruş seçime bağlıdır.

7.3. BE Kategorisi: karayolu güvenliği bakımından test edilecek özel manevralar

7.3.1. bağlama ve ayırma veya treyleri motorlu taşıtıdan ayırma ve yeniden bağlama; manevra treylerin yanı sıra park edilecek taşıtın çekilmesini de içermelidir (tek bir şeritte değil);

7.3.2. viraj boyunca geri gitme yönü üye devletlerin takdirine bırakılmıştır;

7.3.3. yükleme/boşaltma için güvenli park etme.

7.4. Trafikteki davranış B, BE ve B1 sınıfı için

7.4.1. park etme sonrasında, trafikte duruş sonrasında sürüş; özel araç yolundan çıkış;

7.4.2. düz karayollarında sürüş; gelen taşıtları geçme, daraltılmış alanlarda dâhil;

7.4.3. yuvarlak virajlarda sürüş

7.4.4. dört yol ağızları: kavşaklara ve bağlantı noktalarına yaklaşma ve geçiş;

7.4.5. yön değiştirme: sol ve sağ dönüşler; şerit değiştirme;

7.4.6. otobana yaklaşma/çıkış veya benzeri (uygulanabilir hallerde): hız şeridinden katılma; şeridinden ayrılma;

7.4.7. sollama /geçme: diğer trafiği geçme (mümkün olan hallerde); engellerin yanından sürme, örn. Park etmiş arabalar; diğer trafik tarafından sollanma (uygun olan hallerde);

7.4.8. Özel karayolu özellikleri (uygulanabilir hallerde): dönüşlü kavşaklar; demiryolu geçidi kavşakları; tramvay/otobüs durakları; yaya geçitleri; uzun yokuşlarda tırmanma/inme;

7.4.9. Taşıttan ayrılırken gereken önlemleri alma.

8.1.1. koltuğun doğru oturma pozisyonu elde etmek için gereken biçimde ayarlanması;

8.1.2. dikiz aynalarının, emniyet kemerinin ve varsa baş desteklerinin ayarlanması;

8.1.3. lastikler, frenler, direksiyon kullanımı, acil duruş anahtarı (uygulanabildiği hallerde), zincir, yağ düzeyleri, ışıklar, reflektörler, direksiyon göstergeleri ve işitsel uyarı cihazının durumu hakkında rastgele denetim yapmak.

8.1.4. güç yardımcı fren ve direksiyon sistemlerinin denetimi; tekerleklerin, tekerlek somunlarının, çamurlukların, dikiz aynalarının, pencerelerin ve sileceklerin, sıvıların (örn. motor yağı, soğutucu, yıkama suyu) durumunun denetimi; (AET) 3821/85 sayılı Tüzükte tanımlanan kayıt ekipmanı dâhil enstrüman panelinin denetimi ve kullanımı;

8.1.5. hava basıncının, hava tanklarının ve süspansiyonun denetlenmesi;

8.1.6. taşıt yükleme ile ilgili güvenlik faktörlerini denetleme: gövde, örtüler, yük kapıları, kasa kilidi, yükleme biçimi, yükün güvenliği (sadece C, CE, C1, C1E);

8.1.7. bağlantı mekanizmasını, freni ve elektrikli bağlantıları denetleme (sadece CE, C1E, DE, D1E kategorileri);

8.1.8. özel taşıt güvenlik tedbirleri alabilme; kasayı, servis kapılarını, acil çıkışları, ilk yardım ekipmanını, yangın söndürücülerini ve diğer güvenlik ekipmanını kontrol etme (sadece D, DE, D1, D1E kategorileri);

8.1.9. karayolu haritasını okumak, rota planlaması, elektronik navigasyon sistemler in kullanımı dâhil (tercihen);

8.2.1. bağlama ve ayırma veya treyleri (Römork) motorlu taşıtıdan ayırma ve yeniden bağlama; manevra treylerin yanı sıra park edilecek taşıtın çekilmesini de içermelidir (tek bir şeritte değil); (sadece CE, C1E, DE, D1E kategorileri için);

8.2.2. Viraj boyunca geri gitme, yönü üye devletlerin takdirine bırakılmıştır;

8.2.3. bir yükleme rampasında/ platformda veya benzer bir tesiste güvenli biçimde park etme, yükleme/boşaltma (sadece C, CE, C1, C1E kategorileri);

8.2.4. yolcuların otobüse güvenli biçimde binmeleri veya inmeleri için park etme (sadece D, DE, D1, D1E kategorileri).

Trafikteki Davranışlar

- 8.3.1. park etme sonrasında, trafikte duruş sonrasında sürüş; özel araba yolundan çıkış;
- 8.3.2. düz karayollarında sürüş; gelen taşıtları geçme, daraltılmış alanlarda dâhil;
- 8.3.3. yuvarlak virajlarda sürüş;
- 8.3.4. dört yol ağızları: kavşaklara ve bağlantı noktalarına yaklaşma ve geçiş;
- 8.3.5. yön değiştirme: sol ve sağa dönüşler; şerit değiştirme;
- 8.3.6. otobana yaklaşma/çıkış veya benzeri (uygulanabilir hallerde): hız şeridinden katılma; şeridinden ayrılma;
- 8.3.7. sollama /geçme: diğer trafiği geçme (mümkün olan hallerde); engellerin yanından sürme, örn. Park etmiş arabalar; diğer trafik tarafından sollanma (uygun olan hallerde)
- 8.3.8. Özel karayolu özellikleri (uygulanabilir hallerde): dönüşlü kavşaklar; demiryolu geçidi kavşakları; tramvay/otobüs durakları; yaya geçitleri; uzun yokuşlarda tırmanma/inme;
- 8.3.9. taşıttan ayrılırken gereken önlemleri alma