Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Quesito n° 7001 - 01##tipologia1 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31065	Le couple moteur est engendré par la force avec laquelle le piston entraîne la rotation de l’arbre moteur au moyen du vilebrequin	VERO	
31066	Le couple d’un moteur endothermique est le produit de la force qui pousse le piston par le bras du vilebrequin	VERO	
31067	Le couple moteur est engendré par la force appliquée par le système de freinage aux moyeux des roues	FALSO	
31068	La variation des courbes de couple et de puissance d’un moteur à combustion interne est liée au nombre de tours du moteur	VERO	
31069	Le régime de couple maximal d’un moteur à combustion interne correspond à celui de sa puissance maximale	FALSO	
31070	La courbe de couple d’un moteur endothermique représente la valeur du couple en fonction de son régime	VERO	
31071	Le rendement optimal du moteur correspond à un nombre de tours approchant celui du couple maximal	VERO	
31072	Le meilleur compromis entre la vitesse et la consommation de carburant correspond à un nombre de tours d’un moteur à combustion interne approchant celui du couple maximal	VERO	
31073	Dans les courbes de puissance et de couple d’un moteur à combustion interne, le nombre de tours correspondant au couple maximal est inférieur à celui de la puissance maximale	VERO	
31074	La courbe de couple d’un moteur endothermique représente la valeur du couple en fonction du poids du véhicule	FALSO	
31075	Dans un moteur endothermique, la variation de la courbe de couple en fonction de l’augmentation du nombre de tours est d’abord décroissante, atteint son minimum, puis elle est croissante	FALSO	
31076	Le couple d’un moteur endothermique est la somme d’une force et d’une longueur	FALSO	
31077	La courbe de puissance d’un moteur endothermique présente la valeur du couple en fonction des dimensions du véhicule	FALSO	
31078	Dans un moteur endothermique, la variation de la courbe de puissance en fonction de l’augmentation du nombre de tours est d’abord croissante, atteint son maximum, puis elle décroît	VERO	
31079	La courbe de puissance d’un moteur endothermique représente la valeur de la puissance en fonction du nombre de tours	VERO	
31080	Dans la courbe de couple, le nombre de tours qui correspond à une valeur approchant le régime de couple maximal coïncide avec celui de la consommation maximale	FALSO	

Quesito n° 7002 - 01##tipologia1 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31081	Dans un moteur endothermique, la variation de la courbe de puissance en fonction de l’augmentation du nombre de tours est d’abord décroissante, atteint son minimum, puis elle croît	FALSO	
31082	Dans la courbe de couple, le nombre de tours qui correspond à une valeur approchant le régime de couple maximal coïncide avec celui du rendemment maximal	VERO	
31083	Dans un moteur endothermique, la variation de la courbe de couple en fonction de l’augmentation du nombre de tours est d’abord croissante, atteint son maximum, puis elle décroît	VERO	
31084	Dans la courbe de puissance, le nombre de tours qui correspond à la puissance maximale coïncide avec celui du couple maximal	FALSO	
31085	Le fonctionnement des moteurs peut être décrit par les courbes caractéristiques de couple et de puissance	VERO	
31086	Pour réduire les émissions polluantes, le moteur doit tourner constamment au régime maximal	FALSO	
31087	Le déflecteur (spoiler) situé au-dessus de la cabine d’un camion diminue le coefficient de résistance aérodynamique (CX)	VERO	
31088	Même en augmentant de peu la vitesse, la résistance aérodynamique à l’avancement augmente beaucoup	VERO	

31089	La force de résistance aérodynamique est directement proportionnelle à la surface frontale du véhicule	VERO	
31090	La résistance aérodynamique à l’avancement augmente si la surface de la route est mouillée	FALSO	
31091	La résistance aérodynamique à l’avancement du véhicule est indépendante de la vitesse de celui-ci	FALSO	
31092	La surcharge du véhicule entraîne une augmentation des émissions polluantes	VERO	
31093	Le coefficient de pénétration aérodynamique (CX) dépend du poids du véhicule	FALSO	
31094	La résistance aérodynamique à l’avancement du véhicule influe sur la consommation de carburant	VERO	
31095	La résistance aérodynamique à l’avancement du véhicule est inversement proportionnelle à la superficie de la section frontale de celui-ci	FALSO	
31096	La résistance aérodynamique à l’avancement est directement proportionnelle à la puissance maximale du moteur	FALSO	

Quesito n° 7003 - 01##tipologia1 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31097	La force de résistance aérodynamique du véhicule est proportionnelle au carré de la vitesse	VERO	
31098	La résistance aérodynamique à l’avancement est directement proportionnelle au poids du véhicule	FALSO	
31099	Sur un tronçon de route en plaine, à vitesse égale, la consommation de carburant est inférieure avec un rapport de vitesse bas	FALSO	
31100	La consommation de carburant dépend de la vitesse du véhicule, mais est indépendante du nombre de tours du moteur	FALSO	
31101	Rouler à vitesse constante permet de réduire la consommation de carburant	VERO	
31102	La réduction des émissions polluantes ne dépend pas de l’aérodynamisme du véhicule	FALSO	
31103	Un régime moteur trop élevé entraîne une consommation excessive de carburant	VERO	
31104	Les changements de vitesses fréquents permettent de réduire la consommation de carburant	FALSO	
31105	La boîte de vitesses fait partie du système de transmission	VERO	
31106	Le choix d’une vitesse appropriée à la charge du véhicule permet de réduire la consommation de carburant	VERO	
31107	L’ampleur de la plage d’utilisation du moteur endothermique est liée à la variation des courbes de couple et de puissance	VERO	
31108	L’ampleur de la plage d’utilisation du moteur endothermique est l’intervalle entre le nombre de tours du couple maximal et celui de la puissance minimale	FALSO	
31109	Lors des montées avec un véhicule en charge, il faut faire attention à ne pas dépasser le régime de couple maximal	FALSO	
31110	Le changement de vitesse permet d’équilibrer la force de traction et la résistance totale à l’avancement du véhicule	VERO	
31111	La plage d’utilisation du moteur endothermique est la zone dans laquelle le moteur ne consomme pas de carburant	FALSO	
31112	La plage d’utilisation du moteur endothermique est la zone dans laquelle le conducteur est obligé de changer de rapport de vitesse	FALSO	

Quesito n° 7004 - 01##tipologia1 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31113	Le changement de vitesse sert à modifier le rapport de transmission entre le moteur et les roues motrices	VERO	
31114	Le bon choix du rapport de vitesse permet de faire tourner le moteur endothermique dans sa plage d’utilisation	VERO	
31115	L’utilisation de la boîte de vitesse permet d’adapter celle-ci aux variations de la pente de la route	VERO	
31116	L’ampleur de la plage d’utilisation définit l’élasticité du moteur endothermique	VERO	
31117	L’ampleur de la plage d’utilisation du moteur endothermique détermine l’« élasticité du moteur »	VERO	
31118	La plage d’utilisation du moteur endothermique est l’intervalle entre le nombre de tours du couple maximal et celui de la puissance maximale	VERO	
31119	En montée, il faut augmenter la force de traction	VERO	
31120	La force de traction augmente si l’on passe à des rapports de vitesse de plus en plus élevés	FALSO	

31121	L’augmentation de la force de traction s’obtient en insérant des vitesses de moins en moins élevées	VERO	
31122	L’augmentation de la force de traction s’obtient en insérant des vitesses de plus en plus élevées	FALSO	
31123	En descente, une force de traction plus importante est nécessaire	FALSO	
31124	L’augmentation de la force de traction s’obtient en augmentant la longueur du véhicule	FALSO	
31125	L’augmentation de la force de traction peut être obtenue en insérant des rapports de transmission plus élevés	FALSO	
31126	Pour avoir une force de traction plus élevée, il faut utiliser un rapport de vitesse plus bas	VERO	
31127	L’augmentation de la force de traction s’obtient en insérant les rapports réduits	VERO	
31128	La force de traction à la périphérie des roues est plus élevée avec des rapports de vitesse bas	VERO	

Quesito n° 7005 - 01##tipologia1 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31129	La force de traction à la périphérie des roues est plus faible avec des rapports de vitesse bas	FALSO	
31130	Pour augmenter la force de traction, il faut insérer la vitesse supérieure	FALSO	
31131	Dans les descentes raides, les vitesses hautes permettent un meilleur contrôle du véhicule	FALSO	
31132	La force de traction nécessaire augmente si le poids du véhicule s’accroît	VERO	
31133	En montée, à pente égale, si la charge du véhicule augmente, il faut passer à un rapport de vitesse plus élevé	FALSO	
31134	Il est nécessaire d’augmenter la force de traction si la charge du véhicule s’accroît	VERO	
31135	En montée, à pente égale, si la charge du véhicule augmente, il faut passer à un rapport de vitesse plus bas	VERO	
31136	En montée, si la pente augmente, il faut insérer un rapport de vitesse plus bas afin d’augmenter la force de traction	VERO	
31137	En passant de la troisième à la quatrième vitesse, la force de traction augmente	FALSO	
31138	La force de traction à la périphérie des roues doit augmenter si les résistances qui s’opposent au mouvement du véhicule augmentent aussi	VERO	
31139	La force de traction à la périphérie des roues est constante et ne dépend pas de la vitesse insérée	FALSO	

Quesito n° 7006 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31140	Les systèmes électroniques avancés servent à augmenter la sécurité active et passive du véhicule	VERO	
31141	L’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) sert à réduire les distances d’arrêt et à contrôler le véhicule en cas de freinage d’urgence	VERO	
31142	L’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) sert à réduire la consommation de carburant lors de l’accélération du véhicule	FALSO	
31143	Le système ACC ou ABA (régulation de vitesse adaptative) sert à réduire les distances d’arrêt et à contrôler le véhicule en cas de freinage d’urgence	FALSO	
31144	Le système ACC ou ABA (régulation de vitesse adaptative) sert à maintenir automatiquement la distance de sécurité par rapport aux véhicules qui précèdent et vont dans la même direction	VERO	
31145	Le système ACC ou ABA (régulation de vitesse adaptative) reçoit les signaux d’un radar spécial pour relever la distance et la vitesse du véhicule qui précède	VERO	
31146	L’ASR (régulation antipatinage) sert à réduire les espaces totaux d’arrêt et à manœuvrer le véhicule pendant un freinage d’urgence	FALSO	
31147	L’ASR (régulation antipatinage) bloque la roue qui patine et permet de transférer le couple moteur à l’autre roue, qui a conservé l’adhérence	VERO	
31148	L’ASCT (contrôle automatique de stabilité et de traction) est un système mécanique antipatinage de toutes les roues du véhicule (motrices ou non)	FALSO	
31149	Le système d’assistance au freinage (BAS ou BDC ou EBS ou EBA ou AFU) est un système électronique qui reconnaît un freinage soudain et applique une pression minimale sur le système de freinage	FALSO	
31150	L’AAS (système de contrôle des suspensions) est un système électronique qui contrôle l’effet amortissant des suspensions du véhicule pour optimiser la tenue de route et le confort	VERO	
31151	L’AAS (système de contrôle des suspensions) est un système électronique qui n’a pas besoin de relever la vitesse du véhicule pour fonctionner	FALSO	

31152	L’ELC (contrôle de niveau électronique) est un système électronique qui contrôle et régule l’accélération des véhicules	FALSO	
31153	L’ELC (contrôle de niveau électronique) peut être utilisé également pour baisser le surface de chargement des autobus/autocars	VERO	
31154	Le LDWS (système d’avertissement de franchissement de voie) est un système électronique qui avertit le conducteur chaque fois qu’il doit tourner à un carrefour	FALSO	
31155	Le LDWS (système d’avertissement de franchissement de voie) est un système constitué d’une centrale électronique et de capteurs installés dans le pare choc arrière	FALSO	

Quesito n° 7007 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31156	L’ESP (programme électronique de stabilité) est un système électronique qui sert à stabiliser le véhicule sur la trajectoire choisie	VERO	
31157	L’ESP (programme électronique de stabilité) intervient quand la centrale détecte une discordance entre la trajectoire choisie par le conducteur et la trajectoire effective du véhicule	VERO	
31158	Le CBC (système électronique de contrôle du lacet) est un système électronique qui favorise les embardées pendant la marche des véhicules	FALSO	
31159	Le HHC (hill holder control – aide au démarrage en côte) est un système électronique qui bloque les freins quand le véhicule est à l’arrêt sur une pente, pour éviter qu’il recule	VERO	
31160	Le HHC (hill holder control – aide au démarrage en côte) est un système électronique qui entre en fonction uniquement si le véhicule est à l’arrêt, en montée, sur une route dont la pente dépasse 15 %	FALSO	
31161	Grâce au CDC (système de contrôle d’amortissement continu), qui gère continuellement les amortisseurs, la stabilité du véhicule est garantie et les cahots sont limités lors des freinages, des virages, des dos d’âne, etc.	VERO	
31162	Le CDC (système de contrôle d’amortissement continu), assure des conditions optimales d’adhérence des roues et un confort de marche, en agissant continuellement sur l’accélération du véhicule	FALSO	
31163	L’APA (aide au stationnement) est un système électronique qui aide le conducteur à stabiliser la trajectoire du véhicule	FALSO	
31164	Le système APA (système qui aide le conducteur à garer son véhicule) est muni de capteurs installés sur les pare-chocs avant et arrière, qui relèvent la distance des obstacles présents à proximité du véhicule (autres véhicules, trottoir, etc.)	VERO	
31165	L’EBD (répartiteur électronique du freinage) est un système électronique qui répartit le freinage entre les roues, évitant ainsi le blocage des roues moins chargées	VERO	
31166	L’EBD (répartiteur électronique du freinage) est un système électronique qui répartit le freinage en appliquant plus de force aux roues plus chargées	FALSO	
31167	Le TMPS ou TPMS (système de contrôle de la pression des pneus) avertit le conducteur en temps réel, par un indicateur ou un voyant, de la baisse de pression des pneus	VERO	
31168	Les feux adaptatifs sont des phares qui adaptent le faisceau de lumière pour éclairer la route de manière correcte	VERO	
31169	Les pneus PAX system évitent que le pneu sorte de la jante, en cas de perte de pression, et permettent de parcourir environ 2 000 km à vitesse réduite	FALSO	
31170	Le système d’avertissement de somnolence et de perte d’attention du conducteur (DDAW) est prévu pour l’homologation des véhicules à moteur des catégories M et N dont la vitesse maximale dépasse 200 km/h	FALSO	
31171	Le système d’avertissement de somnolence et de perte d’attention du conducteur (DDAW) analyse les autres systèmes du véhicule pour relever les indicateurs de conduite en condition de fatigue	VERO	

Quesito n° 7008 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31183	En cas de crevaison d’un pneu, la situation doit être considérée comme une urgence si le véhicule ne dispose pas de roues jumelées	FALSO	
31184	Les freins à tambours disposent d’un système qui pousse les mâchoires contre le tambour	VERO	
31185	Les freins à tambour sont munis de mâchoires et d’étriers	FALSO	
31186	Les freins à tambour sont identiques aux freins à disque	FALSO	
31187	Les freins à tambour sont munis d’étriers et de tambours	FALSO	
31172	Les ADAS (systèmes avancés d’aide à la conduite) peuvent adapter la marche du véhicule aux variations des conditions de la route et de l’environnement mais, en cas d’urgence, ils ne peuvent intervenir de manière autonome pour éviter une collision	FALSO	

31173	Un véhicule connecté est, généralement, un véhicule qui utilise un ensemble de technologies de communication pour échanger des informations directement avec d'autres véhicules ou avec l'infrastructure ou sur le cloud	VERO	
31174	La conduite automatique ne peut pas être considérée comme une évolution de la conduite assistée	FALSO	
31175	Les ADAS (systèmes avancés d'aide à la conduite) interviennent sur l'accélération du véhicule, sur son freinage et sur les virages dans des conditions de danger immédiat	VERO	
31176	Les ADAS (systèmes avancés d'aide à la conduite) représentent le premier pas vers les véhicules à conduite complètement autonome	VERO	
31177	Parmi les fonctions principales des ADAS (systèmes avancés d'aide à la conduite) ne figure pas l'adaptation intelligente de la vitesse (ISA)	FALSO	
31178	Parmi les fonctions principales des ADAS (systèmes avancés d'aide à la conduite) figure le Driver Alert Control	VERO	
31179	Les éléments de freinage peuvent être à tambour ou à disque	VERO	
31180	La surchauffe des mâchoires des freins augmente leur coefficient de frottement	FALSO	
31181	Les éléments de freinage dissipent l'énergie cinétique du véhicule	VERO	
31182	Les éléments de freinage exercent une action de frottement	VERO	

Quesito n° 7009 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31188	Les freins à tambour sont munis de mâchoires et de garnitures	VERO	
31189	Les freins à tambour sont, du fait de leur conception, incompatibles avec les véhicules lourds	FALSO	
31190	À force de freinage égale, les freins à disque surchauffent moins que les freins à tambour	VERO	
31191	Dans les freins à disque, la ventilation des éléments de friction est assurée par un compresseur	FALSO	
31192	Les freins à disque peuvent remplacer le frein moteur	FALSO	
31193	Les freins à disque comprennent les étriers qui agissent sur les plaquettes	VERO	
31194	Les freins à disque ne sont jamais utilisés sur les véhicules lourds	FALSO	
31195	Les hautes températures des freins en améliorent les prestations	FALSO	
31196	Dans les freins à disques ventilés, la ventilation des éléments de friction est plus importante que dans les freins à tambour	VERO	
31197	À force de freinage égale, les freins à tambour surchauffent moins que les freins à disque	FALSO	
31198	Dans les systèmes hydrauliques, la force de freinage est amplifiée par le servofrein	VERO	
31199	Dans le frein hydraulique la force de freinage est transmise aux éléments de freinage par un liquide	VERO	
31200	Le circuit de freinage des véhicules lourds munis de freins pneumatiques utilise l'air accumulé dans des réservoirs spécifiques	VERO	
31201	Le frein pneumatique utilise l'air comprimé préalablement accumulé dans des réservoirs spécifiques	VERO	
31202	Dans le système de freinage pneumatique intégral, les réservoirs contiennent l'huile pour le circuit de freinage	FALSO	
31203	Dans le frein pneumatique la force de freinage est fournie par la pression de l'air	VERO	

Quesito n° 7010 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31204	L'antigel du système de freinage de type pneumatique évite la formation de glace à l'intérieur du circuit	VERO	
31205	La pression de l'air accumulée dans les réservoirs du système pneumatique de freinage est indiquée par un manomètre situé dans la cabine	VERO	
31206	Le manomètre de l'huile mesure la pression de l'huile du système de freinage	FALSO	
31207	Le manomètre du système de freinage indique la pression de l'eau	FALSO	
31208	Certaines anomalies du système de freinage sont détectables par le contrôle du manomètre	VERO	
31209	La pression de l'air dans chaque réservoir du système de freinage est indiquée par un manomètre spécifique	VERO	
31210	Le manomètre du système de freinage indique la pression dans les réservoirs à air du système de freinage	VERO	
31211	Le frein pneumatique du système de freinage utilise l'incompressibilité de l'air	FALSO	

31212	Le contrôle du manomètre du système de freinage permet au conducteur de vérifier que la pression de l’air est comprise entre le minimum et le maximum prescrits	VERO	
31213	La température de l’air dans le réservoir du circuit pneumatique de freinage est indiquée par un manomètre spécifique	FALSO	
31214	Certaines anomalies du système de refroidissement sont détectables par le contrôle du manomètre de l’air	FALSO	
31215	Le compresseur du système de freinage pneumatique comprime l’huile destinée à actionner les éléments de freinage	FALSO	
31216	Le compresseur du système de freinage pneumatique aspire et comprime l’air	VERO	
31217	Le compresseur du système de freinage pneumatique reçoit le mouvement de l’arbre moteur	VERO	
31218	Le compresseur du système de freinage pneumatique reçoit le mouvement de l’arbre de transmission	FALSO	
31219	Le compresseur du système de freinage pneumatique est composé de satellites et de planétaires	FALSO	

Quesito n° 7011 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31220	Le filtre du système de freinage pneumatique élimine les impuretés en suspension dans l’air comprimé	VERO	
31221	La présence d’impuretés dans le réservoir à air du système de freinage pneumatique est mesurée par un manomètre spécifique	FALSO	
31222	L’antigel du système de freinage pneumatique évite que l’huile contenue dans le convertisseur gèle	FALSO	
31223	Le filtre du système de freinage pneumatique élimine les impuretés de l’huile présente dans le convertisseur	FALSO	
31224	Le groupe de régulation et de contrôle du système de freinage pneumatique exerce une action sur la boîte de vitesses	FALSO	
31225	Le groupe de régulation et de contrôle du système de freinage pneumatique a pour fonction de maintenir la pression de l’air dans les réservoirs entre la valeur minimale et la valeur maximale	VERO	
31226	Le groupe de régulation et de contrôle du système de freinage pneumatique a pour fonction d’éviter de dangereuses surpressions dans les réservoirs	VERO	
31227	Le groupe de régulation et de contrôle du système de freinage pneumatique empêche le retour de l’air contenu dans les réservoirs	VERO	
31228	Les réservoirs du système de freinage pneumatique sont testés à la pression d’une atmosphère	FALSO	
31229	Les réservoirs du système de freinage pneumatique stockent l’air résultant de la phase de compression dans les cylindres du moteur	FALSO	
31230	Les réservoirs du système de freinage pneumatique accumulent l’air destiné aux freins	VERO	
31231	Le système de freinage d’un camion ou d’un autobus est muni d’un frein de secours	VERO	
31232	Le système de freinage d’un camion ou d’un autobus réalise le freinage de service et celui de secours, en règle générale, par la pédale du frein uniquement	VERO	
31233	L’enclenchement du frein de stationnement est indiqué par un voyant sur le tableau de bord	VERO	
31234	Le répartiteur de freinage (freins duplex) distribue l’air en l’envoyant aux réservoirs du système de freinage pneumatique	FALSO	
31235	Le répartiteur de freinage (freins duplex) est actionné par un levier à commande manuelle situé à côté du volant	FALSO	

Quesito n° 7012 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31236	Le répartiteur de freinage (freins duplex) permet le passage de l’air comprimé contenu dans les réservoirs au système de freinage pneumatique	VERO	
31237	Le répartiteur de freinage (freins duplex) d’un système de freinage pneumatique permet de moduler l’intensité du freinage	VERO	
31238	Le répartiteur de freinage (freins duplex) d’un système de freinage pneumatique distribue la différence de rotation des roues pendant un virage	FALSO	
31239	Le répartiteur de freinage (freins duplex) ne peut être installé sur les véhicules munis d’une boîte de vitesses épicycloïdale	FALSO	
31240	Le répartiteur de freinage (freins duplex) est actionné par le convertisseur pneumo-hydraulique	FALSO	
31241	Le répartiteur manuel du système de freinage pneumatique envoie l’air au double système de freinage pour actionner le frein de stationnement	FALSO	

31242	Le répartiteur manuel du système de freinage pneumatique actionne le frein de stationnement	VERO	
31243	Le répartiteur manuel du système de freinage pneumatique envoie de l’air comprimé aux freins à ressorts, tant de l’essieu avant que de l’essieu arrière	FALSO	
31244	Le répartiteur manuel du système de freinage pneumatique exerce une action sur le limiteur de vitesse	FALSO	
31245	Le répartiteur manuel du système de freinage pneumatique est activé par le conducteur au moyen d’une commande manuelle	VERO	
31246	Une pression d’air insuffisante dans les réservoirs d’un système de freinage pneumatique empêche le véhicule muni d’un frein de stationnement à ressorts de se mettre en mouvement	VERO	
31247	Le distributeur manuel d’un système de freinage pneumatique actionne le double système de freinage en agissant sur le l’élément à ressort	VERO	
31248	Le modulateur de pression en fonction de la charge du système de freinage est régulé par le conducteur en fonction de la charge transportée	FALSO	
31249	Le modulateur de pression en fonction de la charge du système de freinage évite le blocage des roues pendant le freinage, quand le véhicule n’est pas chargé	VERO	
31250	Le modulateur de pression en fonction de la charge du système de freinage peut interagir avec les suspensions	VERO	
31251	Le modulateur de pression en fonction de la charge du système de freinage régule l’intensité de la force de freinage appliquée aux essieux en fonction de la charge du véhicule	VERO	

Quesito n° 7013 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31252	Le modulateur de pression en fonction de la charge du système de freinage permet de modifier la hauteur du plateau de charge du véhicule	FALSO	
31253	Le modulateur de pression en fonction de la charge du système de freinage réduit la pression de l’air sur tous les éléments de freinage en cas de blocage des roues	FALSO	
31254	Dans le système de freinage oléopneumatique, le compresseur aspire l’air de l’extérieur et l’envoie dans les réservoirs spécifiques	VERO	
31255	Le système de freinage oléopneumatique contient une pompe à air à engrenages	FALSO	
31256	Le convertisseur pneumo-hydraulique du système de freinage transmet la force de l’air comprimé à une pompe hydraulique	VERO	
31257	Le convertisseur pneumo-hydraulique du système de freinage est situé entre les réservoirs à air et le répartiteur de freinage (freins duplex)	FALSO	
31258	Le convertisseur pneumo-hydraulique du système de freinage envoie l’huile sous pression aux dispositifs hydrauliques qui freinent les roues	VERO	
31259	Dans le système de freinage oléopneumatique, l’huile est contenue dans un réservoir spécifique du convertisseur pneumo-hydraulique	VERO	
31260	Le convertisseur pneumo-hydraulique du système de freinage met sous pression l’huile du circuit de lubrification du système de freinage	FALSO	
31261	Dans les freins oléopneumatiques le fluide de freinage est constitué d’un mélange d’eau, d’huile et d’air	FALSO	
31262	Le système de freinage oléopneumatique est muni de convertisseurs pneumo-hydrauliques	VERO	
31263	Avant de commencer à rouler, il faut que l’air et l’huile du système de freinage oléopneumatique aient atteint une pression suffisante	FALSO	
31264	Le système de freinage oléopneumatique est muni d’une chaîne de distribution	FALSO	
31265	Dans le système de freinage pneumo-hydraulique, le circuit de l’huile est toujours relié à la pédale du frein et le circuit de l’air aux éléments de freinage	FALSO	
31266	Le système de freinage oléopneumatique utilise de l’air comprimé et de l’huile	VERO	
31267	Le convertisseur pneumo-hydraulique permet d’utiliser les rapports réduits	FALSO	

Quesito n° 7014 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31268	Le convertisseur pneumo-hydraulique produit une pression pneumatique destinée à agir sur les éléments de freinage	FALSO	
31269	Le circuit de freinage pneumo-hydraulique du système de freinage est muni d’un réservoir à eau	FALSO	
31270	Dans le système oléopneumatique, un ou plusieurs convertisseurs pneumo-hydrauliques transmettent la force de l’air comprimé à une pompe hydraulique	VERO	
31271	Dans un virage, le convertisseur pneumo-hydraulique permet à la roue extérieure de s’adapter au nombre de tours de la roue intérieure	FALSO	

31272	Le convertisseur pneumo-hydraulique du système de freinage transforme la pression pneumatique en pression hydraulique	VERO	
31273	Le système de freinage oléopneumatique est composé d’une section à air comprimé et d’une section hydraulique	VERO	
31274	Le convertisseur pneumo-hydraulique du système de freinage utilise la pression de l’air pour comprimer l’huile	VERO	
31275	Le convertisseur pneumo-hydraulique du système de freinage transforme la pression hydraulique en pression pneumatique	FALSO	
31276	Le circuit de freinage pneumo-hydraulique est muni d’un régulateur de pression	VERO	
31277	Le circuit de freinage pneumo-hydraulique est muni d’un déshumidificateur	VERO	
31278	Le convertisseur pneumo-hydraulique du système de freinage produit de l’air sous pression destiné aux éléments de freinage	FALSO	
31279	Le système de freinage oléopneumatique est muni d’un répartiteur manuel	VERO	
31280	Le convertisseur pneumo-hydraulique met sous pression l’huile qui actionne les éléments de freinage	VERO	
31281	Le système de freinage oléopneumatique est muni d’un répartiteur de freinage (freins duplex)	VERO	
31282	Le frein oléopneumatique exerce une action sur l’arbre de transmission	FALSO	
31283	Le frein oléopneumatique est un type de frein qui provoque uniquement le ralentissement du véhicule	FALSO	

Quesito n° 7015 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31284	Le système de freinage oléopneumatique est muni d’un compresseur	VERO	
31285	Le compresseur du système de freinage oléopneumatique est actionné par l’arbre moteur	VERO	
31286	Le système de freinage pneumo-hydraulique est muni de réservoirs à air	VERO	
31287	Le frein oléopneumatique du système de freinage utilise l’huile lubrifiante du moteur	FALSO	
31288	Le système de freinage oléopneumatique est muni d’un convertisseur pneumo-hydraulique	VERO	
31289	Le système de freinage oléopneumatique utilise la faible compressibilité de l’huile	VERO	
31290	Le compresseur du système de freinage oléopneumatique est actionné par l’arbre de transmission	FALSO	
31291	Dans le système de freinage oléopneumatique, la pression pneumatique est convertie en pression hydraulique	VERO	
31292	Le convertisseur pneumo-hydraulique est un élément du circuit de freinage	VERO	
31293	Le système de freinage oléopneumatique contient de l’air et de l’eau dans ses réservoirs	FALSO	
31294	Les réservoirs du système de freinage oléopneumatique sont munis d’une soupape de protection	VERO	
31295	Le circuit de freinage pneumo-hydraulique utilise de l’air et de l’huile	VERO	
31296	Le système de freinage pneumatique est muni d’un convertisseur pneumo-hydraulique	FALSO	
31297	L’air du circuit de freinage pneumo-hydraulique sert à refroidir les mâchoires des éléments de freinage	FALSO	
31298	Dans le système de freinage oléopneumatique, l’huile assure une bonne lubrification des pneus	FALSO	
31299	L’utilisation du frein moteur et/ou du limiteur de vitesse entraîne la surchauffe des freins	FALSO	

Quesito n° 7016 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31300	La surchauffe des freins entraîne une diminution de leur efficicacité	VERO	
31301	L’utilisation en combinaison du limiteur de vitesse et des freins entraîne une diminution de l’usure des mâchoires	VERO	
31302	L’utilisation du frein moteur et/ou du limiteur de vitesse limite la surchauffe des freins	VERO	
31303	L’utilisation du frein moteur et/ou du limiteur de vitesse limite la consommation des garnitures du système de freinage	VERO	
31304	L’utilisation du frein moteur et/ou du limiteur de vitesse limite l’usure des éléments de freinage	VERO	
31305	Le frein de service permet un arrêt rapide du véhicule, tandis que le limiteur de vitesse et le frein moteur ne permettent que le ralentissement du véhicule	VERO	

31306	Pour arrêter un véhicule dans l’espace minimum, le conducteur doit intervenir énergiquement sur le limiteur de vitesse et non pas sur le frein	FALSO	
31307	L’usage simultané du limiteur de vitesse et du frein moteur entraîne le blocage des roues	FALSO	
31308	Il est opportun d’utiliser le limiteur de vitesse en parcourant de longues descentes	VERO	
31309	Le frein moteur annule le flux du gazole	VERO	
31310	Le frein moteur est efficace car il agit sur l’arbre de transmission	FALSO	
31311	Le frein moteur est particulièrement efficace à haute vitesse	FALSO	
31312	Pour effectuer un freinage brusque, il est opportun d’utiliser le frein moteur	FALSO	
31313	L’usage prolongé du frein moteur provoque une hausse de la température du moteur	VERO	
31314	Dans les longues descentes, il est opportun de limiter l’usage du frein moteur pour éviter une consommation excessive de carburant	FALSO	
31315	L’utilisation du frein moteur a un effet considérable, surtout à faible vitesse	VERO	

Quesito n° 7017 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31316	L’actionnement du frein moteur réduit la section du collecteur d’échappement par une vanne papillon	VERO	
31317	L’utilisation du frein moteur évite une augmentation de la température du moteur	FALSO	
31318	Dans les longues descentes, il est conseillé de ne pas utiliser le frein moteur pour éviter sa détérioration	FALSO	
31319	L’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) évite le blocage des roues pendant le freinage du véhicule	VERO	
31320	L’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) n’est jamais nécessaire, dans la mesure où il s’agit d’un accessoire optionnel	FALSO	
31321	Dans les systèmes de freinage, la force des freins est amplifiée par l’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage)	FALSO	
31322	L’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) est obligatoire pour tous les véhicules en circulation	FALSO	
31323	L’intervention de l’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) n’est pas commandée par le conducteur	VERO	
31324	L’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) est obligatoire uniquement pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3	FALSO	
31325	Pour arrêter un véhicule dans l’espace minimal, le conducteur doit éviter le blocage des roues	VERO	
31326	Pour obtenir un freinage graduel, il faut agir graduellement par intermittence sur la pédale du frein	FALSO	
31327	Le limiteur de vitesse est contrôlé par le conducteur	VERO	
31328	Le limiteur de vitesse est particulièrement efficace aux vitesses les plus basses possibles	FALSO	
31329	Le limiteur de vitesse entre en fonction automatiquement quand on dépasse la vitesse de 80 km/h	FALSO	
31330	Le limiteur de vitesse est efficace car il agit directement sur le système d’échappement du moteur	FALSO	
31331	L’utilisation du seul limiteur de vitesse ne garantit pas un arrêt rapide du véhicule	VERO	

Quesito n° 7018 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31338	L’exploitation de l’inertie du moteur et de la transmission permet d’économiser le carburant et les freins	VERO	
31339	La plus grande inertie du véhicule permet de l’arrêter dans un espace plus court	FALSO	
31340	L’inertie du véhicule peut être utilement exploitée pour atteindre le point d’arrêt	VERO	
31341	L’inertie est la force qui s’oppose à la variation du mouvement du véhicule	VERO	
31342	Le répartiteur de freinage (freins duplex) n’est pas en mesure de fonctionner si le véhicule est surchargé	FALSO	
31343	En présence d’une panne d’un des deux circuits du système de freinage, il est possible de circuler si l’autre circuit est efficace	FALSO	
31344	La baisse soudaine de la pression de l’air dans un des réservoirs des freins peut être causée par la rupture de la canalisation reliant le réservoir au répartiteur de freinage (freins duplex)	VERO	
31345	L’indication d’un excès de pression de l’air dans les réservoirs du système de freinage peut être causée par le mauvais fonctionnement du groupe de régulation et de contrôle et/ou d’une vanne	VERO	

31346	La faible pression de l’air dans les réservoirs du système de freinage peut être causée par le fonctionnement défectueux du compresseur	VERO	
31347	Avant d’allumer le moteur, il faut s’assurer que l’air du système de freinage a atteint une pression suffisante	FALSO	
31336	L’utilisation d’un rapport de vitesse bas permet de mieux exploiter l’inertie du véhicule	FALSO	
31337	Un véhicule à pleine charge a une inertie inférieure à celle du même véhicule sans charge	FALSO	
31332	Le limiteur de vitesse est de type électromagnétique ou hydraulique	VERO	
31333	Le limiteur de vitesse est particulièrement efficace aux vitesses les plus élevées	VERO	
31334	L’utilisation du limiteur de vitesse annule le flux du gazole	FALSO	
31335	Un véhicule a plus d’inertie en montée qu’en descente	FALSO	

Quesito n° 7019 - 02##tipologia2 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31348	La rupture de la canalisation de l’air comprimé d’un des deux circuits du système de freinage, ne compromet pas l’efficacité de l’autre	VERO	
31349	Le frein de secours entre en action en cas de panne du frein de service	VERO	
31350	En cas de surpression excessive de l’air dans les réservoirs du système de freinage, le conducteur doit s’abstenir d’actionner les freins et utiliser davantage le limiteur de vitesse	FALSO	
31351	Le conducteur qui constate une panne d’un des deux circuits du système de freinage doit s’arrêter dès que possible dans des conditions de sécurité	VERO	
31352	La pression excessive de l’air dans les réservoirs du système de freinage est indiquée par le manomètre figurant sur le tableau de bord	VERO	
31353	En cas de faible pression de l’air des réservoirs du système de freinage, il faut appuyer sur la pédale du frein pour augmenter la pression	FALSO	
31354	En cas de mauvais fonctionnement du répartiteur de freinage (freins duplex), il faut rouler avec un régime moteur élevé	FALSO	
31355	L’indication d’une pression excessive de l’air dans les réservoirs du système de freinage peut être causée par un fonctionnement défectueux du groupe de régulation et de contrôle	VERO	
31356	Le limiteur de vitesse est obligatoire pour tous les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3	VERO	
31357	Le limiteur de vitesse est obligatoire pour tous les camions dont le masse maximale autorisée dépasse 3,5 t	VERO	
31358	Le limiteur de vitesse est obligatoire pour tous les camions-citernes dont le masse maximale autorisée dépasse 12 t, indépendamment de leur date d’immatriculation	FALSO	
31359	Le limiteur de vitesse est obligatoire pour tous les camions-citernes immatriculés après le 31 décembre 1987, indépendamment de leur masse maximale autorisée	FALSO	
31360	Le limiteur de vitesse est obligatoire pour les véhicules des catégories M2 et M3 et conseillé pour les véhicules des catégories N2 et N3	FALSO	

Quesito n° 7020 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31361	Le changement de vitesse est nécessaire pour optimiser l’utilisation du moteur en fonction de la vitesse du véhicule, de la pente de la route, de la résistance aérodynamique et de la charge	VERO	
31362	Le moteur doit être utilisé à un régime (nombre de tours par minute) compris entre celui du couple maximal et celui de la puissance maximale, régime dans lequel l’on obtient le meilleur rendement et la moindre consommation de carburant	FALSO	
31363	Dans les descentes raides, il faut utiliser des rapports de vitesse bas pour exploiter l’effet de freinage du moteur	VERO	
31364	Le changement de vitesse permet d’augmenter la force de traction aux vitesses élevées	FALSO	
31365	Lors des montées avec un véhicule chargé, il ne faut jamais insérer les rapports réduits	FALSO	
31366	Lors des montées avec un véhicule chargé, il faut insérer un rapport de vitesse bas, qui correspond à une force de traction plus importante	VERO	
31367	En descente, l’utilisation d’un rapport de vitesse bas permet d’utiliser l’effet de freinage du moteur	VERO	
31368	En descente, l’utilisation d’un rapport de vitesse bas (réduit) augmente l’espace de freinage	FALSO	
31369	Dans toute condition de conduite, il faut maintenir le moteur à un régime approchant celui de la plus faible consommation spécifique	VERO	

31370	Dans les montées avec le véhicule chargé, il est opportun de maintenir le moteur à un nombre de tours compris dans l'intervalle optimal indiqué par le compte-tours	VERO	
31371	L'insertion d'un rapport de vitesse plus élevé diminue le coefficient de pénétration aérodynamique (CX)	FALSO	
31372	Dans les montées parcourues avec le véhicule chargé, il faut changer de vitesse quand le compte-tours indique que le régime du moteur n'est plus dans l'intervalle optimal	VERO	
31373	En descente, l'utilisation d'un rapport de vitesse bas (réduit) permet de stabiliser la vitesse du véhicule	VERO	
31374	En descente, l'utilisation d'un rapport de vitesse bas (réduit) fait augmenter la consommation des plaquettes de freins	FALSO	
31375	Il faut insérer un rapport de vitesse plus bas, si le nombre de tours du moteur descend trop en dessous de celui du couple maximal	VERO	
31376	En descente, l'utilisation d'un rapport de vitesse bas (réduit), permet d'exploiter l'effet de freinage du moteur	VERO	

Quesito n° 7021 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31377	En règle générale, le conducteur doit choisir le rapport de vitesse le plus élevé possible pour la vitesse à laquelle il a décidé de voyager	VERO	
31378	Si la pente de la route augmente, il est opportun d'insérer les rapports de vitesse les plus élevés	FALSO	
31379	Il faut insérer un rapport de vitesse plus élevé lors des longues descentes et exploiter l'effet de freinage du moteur	FALSO	
31380	En règle générale, le conducteur doit choisir un rapport de vitesse pouvant maintenir le nombre de tours du moteur dans l'intervalle optimal de moindre consommation indiqué par le compte-tours	VERO	
31381	Si la pente de la route augmente, il peut être opportun de rétrograder	VERO	
31382	Il faut insérer un rapport de vitesse plus élevé, si le nombre de tours du moteur descend trop en-dessous du couple maximal	FALSO	
31383	Il faut toujours insérer un rapport de vitesse plus élevé lors des montées avec un véhicule chargé	FALSO	
31384	L'épaisseur de la bande de roulement des pneus ne peut être inférieure à 1,6 mm, mais uniquement sur les roues arrière	FALSO	
31385	La pression des pneus doit être contrôlée régulièrement	VERO	
31386	Une pression de gonflage différente des pneus d'un même axe peut entraîner un éloignement de la trajectoire rectiligne	VERO	
31387	La bonne pression de gonflage des pneus est indépendante de la charge du véhicule	FALSO	
31388	Les pneus, s'ils sont montés sur des roues jumelées, doivent être gonflés à une pression inférieure à celle prévue par le constructeur	FALSO	
31389	La pression des pneus doit être contrôlée une fois par an	FALSO	
31390	Avant le départ, les conditions des pneus doivent être contrôlées	VERO	
31391	La pression des pneus doit être contrôlée avec les pneus froids	VERO	
31392	Avant le départ, il faut vérifier que les pneus ne soient pas dégonflés	VERO	

Quesito n° 7022 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31393	Les roues jumelées, si elles sont dégonflées, peuvent se détériorer à cause de leur friction réciproque	VERO	
31394	La pression insuffisante des pneus atténue le risque d'aquaplanage	FALSO	
31395	Une pression insuffisante de gonflage des pneus provoque une consommation excessive des bords de la bande de roulement	VERO	
31396	Une pression insuffisante de gonflage des pneus provoque une consommation excessive de leur partie centrale	FALSO	
31397	Le manque d'équilibrage des pneus peut provoquer une consommation irrégulière de la bande de roulement	VERO	
31398	Une pression de gonflage excessive des pneus provoque une consommation plus importante de ceux-ci dans la partie centrale	VERO	
31399	Une pression de gonflage excessive des pneus provoque une consommation plus importante de ceux-ci sur les côtés	FALSO	
31400	L'angle de dérive des pneus est l'angle qui se crée entre les deux axes du véhicule	FALSO	
31401	L'angle de dérive des pneus est mesuré à l'occasion du contrôle technique périodique du véhicule	FALSO	
31402	Un angle de dérive plus important des roues arrière par rapport aux roues avant diminue le survirage du véhicule	FALSO	

31403	En cas de survirage, le véhicule a tendance à fermer la trajectoire du virage à cause de la dérive plus importante des roues avant par rapport aux roues arrière	FALSO	
31404	Un bon entretien du véhicule empêche la survenue du phénomène de la dérive	FALSO	
31405	Le sous-virage augmente la stabilité du véhicule pendant le virage	FALSO	
31406	Le sous-virage du véhicule pendant le virage augmente avec l'augmentation de la vitesse	VERO	
31407	Le sous-virage est provoqué par le fait que l'angle de dérive des roues avant est plus important que celui des roues arrière	VERO	
31408	En cas de survirage, le véhicule a tendance à tourner sur lui-même en prenant appui sur les roues avant	VERO	

Quesito n° 7023 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31409	En cas de survirage, le véhicule tourne moins que ce que voulait le conducteur	FALSO	
31410	Les amortisseurs usés peuvent augmenter le sous-virage du véhicule	VERO	
31411	En cas de sous-virage, le véhicule tourne plus que ce que voulait le conducteur	VERO	
31412	En cas de survirage, le véhicule a tendance à s'échapper par la tangente en élargissant le virage	FALSO	
31413	L'angle de dérive des pneus est provoqué par la force motrice des véhicules à traction avant	FALSO	
31414	L'augmentation de la charge sur l'essieu arrière du véhicule augmente le sous-virage	FALSO	
31415	L'angle de dérive dépend de la pression des pneus	VERO	
31416	En cas de sous-virage, le véhicule a tendance à élargir le virage	VERO	
31417	Le survirage d'un véhicule est provoqué par le fait que l'angle de dérive des pneus de l'essieu arrière est plus important que celui des pneus de l'essieu avant	VERO	
31418	L'angle de dérive dépend de la force transversale agissant sur les roues pendant un virage	VERO	
31419	Un véhicule est en survirage quand, par exemple, pour des raisons dues à sa charge, il a tendance à dévier sa trajectoire vers l'intérieur du virage et à tourner plus que prévu	VERO	
31420	L'angle de dérive des pneus est indépendant de la pression de gonflage de ceux-ci	FALSO	
31421	Le sous-virage du véhicule compense l'effet de la dérive des pneus	FALSO	
31422	Le sous-virage augmente lors de virages en montée	FALSO	
31423	En cas de sous-virage, le véhicule tourne moins que ce que voulait le conducteur	VERO	
31424	Le sous-virage d'un véhicule est provoqué par le fait que l'angle de dérive des pneus de l'essieu avant est plus important que celui des pneus de l'essieu arrière	VERO	

Quesito n° 7024 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31425	L'angle de dérive dépend de forces transversales agissant sur les pneus	VERO	
31426	L'angle de dérive ne dépend pas de la charge pesant sur chaque axe	FALSO	
31427	L'angle de dérive des pneus est plus important dans les véhicules munis de direction assistée	FALSO	
31428	En cas de survirage, le véhicule a tendance à fermer la trajectoire pendant un virage à cause de la dérive plus importante des roues arrière.	VERO	
31429	L'angle de dérive est l'angle qui se crée entre la trajectoire idéale du pneu et sa trajectoire réelle	VERO	
31430	Le sous-virage du véhicule n'est pas influencé par la pression de gonflage des pneus	FALSO	
31431	La dérive des pneus dépend de la charge du véhicule	VERO	
31432	L'angle de dérive est lié à la déformation de la carcasse du pneu	VERO	
31433	La dérive des pneus est influencée par l'angle de carrossage des roues pouvant favoriser la déformation des flancs des pneus	VERO	
31434	En cas de survirage, le véhicule ne peut pas tourner suffisamment	FALSO	
31435	En cas de survirage, le véhicule a tendance à prendre appui sur les roues avant et à faire une tête-à-queue	VERO	
31436	La dérive des pneus est l'éloignement de la trajectoire du pneu de celle voulue par le conducteur	VERO	

31437	Pour corriger le survirage, il peut être opportun de contrebraquer les roues dans le sens opposé à celui du virage	VERO	
31438	Pour corriger le survirage, il peut être nécessaire de braquer momentanément les roues vers l'extérieur du virage	VERO	
31439	Pour corriger le survirage, il peut être opportun d'accélérer sans tourner le volant	FALSO	
31440	En cas de survirage du véhicule, il faut freiner à fond	FALSO	

Quesito n° 7025 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31441	Pour corriger le survirage d'un véhicule à propulsion arrière, il ne faut pas accélérer pour faciliter le retour du véhicule dans la bonne direction	VERO	
31442	Pour corriger le survirage, il faut momentanément et rapidement tourner le volant vers l'intérieur du virage	FALSO	
31443	Pour corriger le survirage, il faut contrebraquer correctement	VERO	
31444	Quand un véhicule a un comportement sous-vireur, il a tendance à tourner plus que ce que le conducteur veut	FALSO	
31445	Quand un véhicule a un comportement sous-vireur, il a tendance à tourner moins que ce que le conducteur veut	VERO	
31447	Pour corriger le sous-virage, il faut utiliser le volant et l'accélérateur pour redonner la bonne direction au véhicule	VERO	
31448	Pour corriger le sous-virage, il faut freiner à fond	FALSO	
31449	Par STI (Systèmes de Transport Intelligent) l'on entend l'intégration de la télématique et de l'ingénierie des transports, pour la planification, la conception, l'exploitation, l'entretien et la gestion des systèmes de transport	VERO	
31450	Les STI (Systèmes de Transport Intelligent) contribuent à améliorer la sécurité de la conduite et des personnes	VERO	
31451	Les STI (Systèmes de Transport Intelligent) contribuent à améliorer la sécurité et la protection des véhicules et des marchandises	VERO	
31452	Les STI (Systèmes de Transport Intelligent) ne sont pas importants pour ce qui est de l'efficacité des systèmes de transport de passagers et de marchandises	FALSO	
31453	Les systèmes télématiques pour les transports peuvent permettre au gérant de parcs automobiles de connaître la situation des véhicules ou des engins et d'établir les parcours les plus efficients	VERO	
31454	Les systèmes télématiques pour les transports peuvent permettre au conducteur de choisir et d'utiliser les différentes opportunités de voyage en fonction de ses désirs et de ses passions	FALSO	
31455	Les ADAS (Systèmes avancés d'aide à la conduite) sont des systèmes qui ont tendance à modifier les choix de conduite (comportement au volant) en fonction du contexte qui influe sur la marche du véhicule	VERO	
31456	Les ATMS (Systèmes avancés de gestion de la circulation) sont des systèmes qui, par exemple, agissent au moyen du contrôle des feux tricolores des carrefours et des règles relatives au flux ou à la circulation	VERO	

Quesito n° 7026 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31457	Les ATIS (Systèmes avancés d'information des voyageurs) ont pour caractère distinctif la capacité d'influer sur les choix de voyage tels que, par exemple, les parcours	VERO	
31458	Les ATDM (Systèmes avancés de contrôle de la demande de mobilité) ont tendance à modifier les choix de conduite (comportement au volant) en fonction du contexte qui influe sur la marche du véhicule	FALSO	
31459	Les ADAS (Systèmes avancés d'aide à la conduite) sont des systèmes qui influent sur les choix de voyage tels que, par exemple, les choix de parcours	FALSO	
31460	Pour résoudre les problèmes majeurs des systèmes de transport, les théories économiques suggèrent d'abandonner les approches basées sur le prix (par le biais de tarifs) en faveur d'approches basées sur la quantité (par le biais de la limitation directe de l'utilisation)	FALSO	
31461	Dans un contexte ITS, les « permis de conduire commercialisables » sont considérés comme des permis achetables par les voyageurs en échange de comportements « vertueux »	VERO	
31462	Aux fins d'un transport multimodal et intermodal de marchandises sans entraves, il n'est pas important que les opérateurs connaissent l'emplacement de la marchandise, les horaires, les conditions de la circulation, ni les espaces disponibles	FALSO	
31463	Aux fins d'un transport multimodal et intermodal de marchandises sans entraves, il est important d'automatiser autant que possible le déplacement des marchandises	VERO	

31464	Aux fins d’un transport multimodal et intermodal de marchandises sans entraves, le suivi à distance est important, notamment pour les marchandises dangereuses	VERO	
31465	Les systèmes de localisation automatique servent à connaître la position d’une personne, d’un véhicule ou d’une marchandise pendant son déplacement, en vue de satisfaire à une ou plusieurs conditions requises en matière de mobilité ou de logistique	VERO	
31466	La gestion des parcs automobiles par la localisation automatique ne représente pas une des conditions requises de la mobilité en matière de transport de marchandises	FALSO	
31467	Les systèmes d’identification automatique (AIS, AVI, AEI) servent à reconnaître sans équivoque un passager ou de la marchandise	VERO	
31468	L’identification automatique ne détecte aucune information relative au conducteur, aux voyageurs et à l’unité de transport (monomodal ou multimodal)	FALSO	
31469	Un des systèmes disponibles pour l’identification automatique visant la reconnaissance d’un passager est le code-barres linéaire et bidimensionnel	VERO	
31470	L’identification automatique peut être utilisée pour remplir une unité de charge mais pas à des fins uniquement de contrôle et de vérification	FALSO	
31471	L’identification automatique peut être utilisée, par exemple, pour répondre à la nécessité d’associer de la documentation à la marchandise en transit	VERO	
31472	Le relevé des données relatives à la circulation ne peut être effectué qu’au moyen de capteurs insérés dans la chaussée (capteurs intrusifs, GD)	FALSO	

Quesito n° 7027 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31473	Parmi les instruments principaux ou les technologies disponibles pour relever les données relatives à la circulation figurent les boucles inductives, les micro-ondes, les infrarouges et les ultrasons	VERO	
31474	Parmi les capteurs automatiques pour relever les données relatives à la circulation, les boucles inductives permettent de mesurer la vitesse du véhicule, mais pas sa longueur, ni le nombre d’essieux	FALSO	
31475	Dans le cadre des systèmes de diagnostic et des prévisions en matière de circulation, l’estimation des conditions de circulation actuelles – ou diagnostic – consiste à identifier, de manière qualitative ou quantitative la situation de celle-ci	VERO	
31476	Dans le cadre des systèmes de diagnostic et des prévisions en matière de circulation, l’estimation des conditions de circulation actuelles – ou diagnostic – est nécessaire pour donner des informations aux usagers	VERO	
31477	Dans le cadre des systèmes de diagnostic et des prévisions en matière de circulation, le pronostic ou la prévision des conditions de la circulation consiste à déterminer, de manière qualitative ou quantitative, la situation de la circulation actuelle	FALSO	
31478	Dans le cadre des systèmes de diagnostic et des prévisions en matière de circulation, les méthodes statistiques d’analyse des données ont l’inconvénient d’être complexes et de nécessiter des temps d’élaboration très longs	FALSO	
31479	Dans le cadre des systèmes de diagnostic et des prévisions en matière de circulation, le développement de technologies d’identification des véhicules permet de mesurer directement les temps de parcours d’un échantillon de véhicules	VERO	
31480	Les modèles de simulation du trafic reproduisent le phénomène physique et fournissent des estimations fiables et précises pour des situations anormales	VERO	
31481	Les modèles de simulation du trafic requièrent la simulation du réseau ou d’une partie de celui-ci, nécessitent de courts délais d’élaboration et n’ont pas besoin d’un processus de calibration détaillé	FALSO	
31482	L’objectif des méthodes de diagnostic pour la détection automatique des accidents est de détecter, immédiatement et sans l’intervention d’un opérateur, la survenue d’accidents routiers	VERO	
31483	Les bénéfices attendus des systèmes de détection automatique des accidents sont relatifs tant à la réduction des embouteillages qu’à la sécurité	VERO	
31484	Une détection des accidents immédiate et fiable ne permet pas d’éliminer rapidement les entraves à la circulation	FALSO	
31485	Pour être efficace, un système de surveillance avec détection automatique des accidents doit être caractérisé par sa rapidité, sa précision et son automatisme	VERO	
31486	Les prestations du système de surveillance avec détection automatique des accidents ne dépendent pas de la qualité et de la quantité d’informations fournies par le système de surveillance	FALSO	
31487	Les STI (Systèmes de Transport Intelligent) sont composés d’un système de contrôle et de régulation (ATMS - Système avancé de gestion de la circulation) et d’un système d’information des usagers (ATIS - Système avancé d’information des voyageurs)	VERO	
31488	Le système ATMS (Système avancé de gestion de la circulation) acquiert des informations sur l’environnement grâce à un réseau de capteurs	VERO	

Quesito n° 7028 - 03##tipologia3 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31491	Parmi les applications des systèmes de transport « intelligents » pour le contrôle du trafic autoroutier, le contrôle des voies peut être complété par des systèmes d'information des usagers	VERO	
31492	Parmi les applications des systèmes de transport « intelligents » pour le contrôle du trafic autoroutier, le contrôle des accès aux bretelles est destiné à vérifier le versement des péages	FALSO	
31493	Dans le cadre de la gestion dynamique des voies, le contrôle de celles-ci vise à indiquer au conducteur quelle voie choisir quand les conditions liées au trafic, à la voirie ou à l'environnement ne lui permettent pas de faire le bon choix ou rendent ce dernier difficile	VERO	
31494	Le contrôle dynamique des flux sur les voies autoroutières est une forme de régulation du trafic autoroutier qui ne fournit pas de dispositions, ni d'indications appropriées aux usagers	FALSO	
31495	Dans les systèmes de régulation dynamique des réseaux de feux tricolores, la succession et la durée des différentes phases est préétablie en fonction d'observations statistiques des flux de trafic des différents courants	FALSO	
31496	Par la gestion dynamique des voies dans un réseau routier urbain, il est possible de protéger les véhicules destinés aux transports en commun des retards dus aux embouteillages	VERO	
31489	Le système ATMS se caractérise et se distingue par un système de suivi mais n'est pas caractérisé par un système de surveillance	FALSO	
31490	Parmi les applications des systèmes de transport « intelligents » pour le contrôle du trafic autoroutier ne figure pas le contrôle des accès aux bretelles	FALSO	

Quesito n° 7029 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31497	Dans les limites de l'adhérence, l'espace de freinage ne dépend pas du poids du véhicule	VERO	
31498	La distance de freinage est proportionnelle au carré de la vitesse	VERO	
31499	La distance de freinage est inversement proportionnelle au carré de la vitesse	FALSO	
31500	À force de freinage égale, la distance de freinage s'allonge avec l'augmentation de l'inertie du véhicule	VERO	
31501	À force de freinage égale, la distance de freinage s'allonge avec l'augmentation de la masse du véhicule	VERO	
31502	Quand on entre dans un tunnel autoroutier, il faut allumer toutes les lumières internes de la cabine	FALSO	
31503	Quand on entre dans un tunnel, il faut avoir noté les dispositions particulières de l'organisme propriétaire	VERO	
31504	Le conducteur d'un véhicule lourd, en dépassant les piétons et les cyclistes, doit se tenir à une distance latérale appropriée de ces derniers	VERO	
31505	En parcourant les ronds-points à deux voies, les véhicules lourds doivent circuler sur la voie de gauche et ne doivent jamais emprunter la voie de droite	FALSO	
31506	La manœuvre de virage des véhicules aux croisements dépend de la longueur de leur empattement et de leur porte-à-faux	VERO	
31507	Dans le virage à droite, il est permis de monter sur le trottoir avec la roue arrière interne à faible vitesse	FALSO	
31508	Le porte-à-faux d'un véhicule à deux essieux est la distance entre ces derniers	FALSO	
31509	Le porte-à-faux arrière d'un véhicule à deux essieux est la distance entre le centre de l'essieu arrière et la limite du gabarit arrière du véhicule	VERO	
31510	Pour les véhicules de plus de 7 mètres de longueur, en cas de virage à droite, il est obligatoire de se déplacer du côté gauche de la chaussée	FALSO	
31511	Pour tourner à un croisement, il faut que le conducteur de l'autobus attende que l'espace soit libre	VERO	
31512	Le risque d'interférence entre la partie arrière de la carrosserie et la chaussée, au terme d'une rampe parcourue en descente, augmente avec la longueur du porte-à-faux avant	FALSO	

Quesito n° 7030 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31513	Le risque d'interférence entre la partie arrière de la carrosserie et la chaussée, au terme d'une rampe parcourue en descente, augmente avec la longueur du porte-à-faux arrière	VERO	

31514	Le risque d’interférence entre la partie arrière de la carrosserie et la chaussée, au début d’une rampe parcourue en montée, augmente avec la longueur de l’empattement	FALSO	
31515	Le risque d’interférence entre la partie arrière de la carrosserie et la chaussée, au début d’une rampe parcourue en montée, augmente avec la longueur du porte-à-faux arrière	VERO	
31516	Quand la longueur du porte-à-faux arrière augmente, l’effet de sous-virage du véhicule augmente aussi	FALSO	
31517	Quand le croisement entre deux véhicules est impossible à cause d’un obstacle, le conducteur qui trouve l’obstacle sur sa voie doit donner la priorité aux véhicules venant en sens inverse	VERO	
31518	Quand le croisement entre deux véhicules est impossible à cause d’un obstacle, le conducteur qui trouve l’obstacle sur sa voie a la priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse	FALSO	
31519	Le conducteur qui ne peut avancer à cause d’un chantier a la priorité par rapport aux véhicules venant en sens inverse	FALSO	
31520	Le conducteur qui ne peut avancer à cause d’un chantier doit donner la priorité aux véhicules venant en sens inverse	VERO	
31521	Sur des routes en forte pente, en cas de croisement difficile, le véhicule qui monte doit en règle générale s’arrêter et donner la priorité	FALSO	
31522	Sur des routes en forte pente, en cas de croisement difficile, le véhicule qui monte, s’il dispose d’une zone d’arrêt, doit donner la priorité	VERO	
31523	Sur des routes en forte pente, en cas de croisement difficile, le véhicule qui descend doit en règle générale s’arrêter et donner la priorité	VERO	
31524	Sur des routes en forte pente, en cas de croisement difficile, le véhicule qui monte, s’il dispose d’une zone d’arrêt, a la priorité	FALSO	
31525	Si, sur une route de montagne, le croisement d’un véhicule de MMC inférieure à 3,5 t avec un autre de plus de 3,5 t est difficile, le véhicule plus léger doit faire marche arrière	VERO	
31526	Si un camion-remorque et un autobus doivent se croiser sur une route en pente où ils ne peuvent pas passer en même temps, c’est l’autobus qui doit faire marche arrière	VERO	
31527	Si un camion et un autobus doivent se croiser sur une route de montagne où ils ne peuvent pas passer en même temps, c’est le camion qui doit éventuellement faire marche arrière	VERO	
31528	Si deux autobus doivent se croiser sur une route en forte pente où ils ne peuvent pas passer en même temps, c’est le véhicule qui est en descente qui doit éventuellement faire marche arrière	VERO	

Quesito n° 7031 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31529	Si une voiture et un camion-remorque doivent se croiser sur une route de montagne où ils ne peuvent pas passer en même temps, c’est la voiture qui doit éventuellement faire marche arrière.	VERO	
31530	Si deux autobus doivent se croiser sur une route en forte pente où ils ne peuvent pas passer en même temps, c’est le véhicule qui est en montée qui doit éventuellement faire marche arrière	FALSO	
31531	Si deux autobus doivent se croiser sur une route en forte pente où ils ne peuvent pas passer en même temps, c’est le conducteur du véhicule qui l’estime opportun qui doit éventuellement faire marche arrière	FALSO	
31532	Sur une route de montagne, si le croisement entre un véhicule dont la masse maximale autorisée est inférieure à 3,5 t et un autre dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 t est difficile, c’est le véhicule le plus lourd qui doit faire marche arrière	FALSO	
31533	Si une voiture et un camion-remorque doivent se croiser sur une route de montagne où il n’est pas possible de passer en même temps, c’est le camion-remorque qui doit éventuellement faire marche arrière	FALSO	
31534	Si un camion-remorque et un autobus doivent se croiser sur une route en pente où il n’est pas possible de passer en même temps, c’est le camion-remorque qui doit faire marche arrière	FALSO	
31535	Si un camion et un autobus doivent se croiser sur une route de montagne où il n’est pas possible de passer en même temps, c’est l’autobus qui doit éventuellement faire marche arrière	FALSO	

Quesito n° 7032 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31536	En cas d’accident de la route, il faut s’éloigner pour ne pas se faire identifier	FALSO	
31537	Le conducteur doit secourir uniquement les passagers blessés de son véhicule	FALSO	
31538	Il est toujours nécessaire de secourir une victime d’un accident de la route	VERO	

31539	En cas de grosses perte de matériaux dangereux, il faut prévenir les autorités en fournissant toutes les indications possibles sur les matériaux déversés	VERO	
31540	Un accident de la route peut être une situation d'urgence même sans blessé	VERO	
31541	Une des choses à faire en cas d'urgence est d'essayer d'éviter que d'autres conducteurs se trouvent impliqués	VERO	
31542	La seule exception à l'obligation de secourir un blessé est constituée par des cas de force majeure	VERO	
31543	Les autorités doivent être informées de la chute de matériaux sur la chaussée si elles s'est produite pendant la nuit, pas si elle s'est produite pendant la journée	FALSO	
31544	Une situation est considérée comme une urgence uniquement si l'accident a causé plus de deux blessés	FALSO	
31545	Dans des situations d'urgence, en cas de grande valeur du véhicule ou de la marchandise transportée, le conducteur peut s'occuper d'abord des objets, et ensuite des blessés	FALSO	
31546	Les premiers secours à un blessé peuvent être prodigués uniquement par une personne ayant suivi un cours de secourisme et ayant réussi l'examen y afférent	FALSO	
31547	En cas d'accident de la route, le conducteur doit avant tout s'assurer de sa propre sécurité	VERO	
31548	En cas d'accident ou de malaise, il ne faut pas donner à boire à une personne inconsciente	VERO	
31549	En cas d'accident, il faut serrer le membre fracturé avec un garrot	FALSO	
31550	En cas d'accident de la route, il faut informer son avocat avant toute autre action	FALSO	
31551	En cas d'accident ou de malaise, il faut donner au blessé n'importe quel type de médicament	FALSO	

Quesito n° 7033 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31552	Si la victime présente un corps étranger dans l'œil, il faut le couvrir et attendre l'intervention d'un spécialiste	VERO	
31553	Si la victime présente un corps étranger dans l'œil, le secouriste doit enlever le corps étranger	FALSO	
31554	En cas d'accident ou de malaise, il faut demander l'intervention d'un médecin ou d'une ambulance	VERO	
31555	En cas d'accident de la route, il faut appeler son assureur avant toute autre action	FALSO	
31556	Si la victime présente un corps étranger dans l'œil, il faut enlever le corps étranger avec des moyens de fortune	FALSO	
31557	En cas d'accident ou de malaise, il faut tenter de rester calme	VERO	
31558	Si la victime présente un corps étranger dans l'œil, il faut faire prendre l'air à l'œil	FALSO	
31559	Si la victime présente un corps étranger dans l'œil, il faut verser de l'eau sur l'œil	FALSO	
31560	En cas d'accident de la route, il suffit de signaler le danger avec le klaxon	FALSO	
31561	En cas d'accident de la route, il faut donner de l'alcool aux blessés en état de choc	FALSO	
31562	Si la victime présente un corps étranger dans l'œil, il faut le couvrir avec un matériau possiblement stérile	VERO	
31563	En cas d'accident de la route, il faut tenter de limiter les dangers environnementaux, si on peut le faire en conditions de sécurité	VERO	
31564	En cas d'accident ou de malaise, il faut donner des boissons alcooliques aux blessés	FALSO	
31565	En cas d'accident de la route, il faut protéger un blessé que l'on ne peut pas déplacer de la chaussée	VERO	
31566	En cas d'accident de la route, il faut déplacer immédiatement le blessé, indépendamment de ses lésions	FALSO	
31567	En cas d'accident de la route, le conducteur doit vérifier que de la fumée et des flammes ne sortent pas des véhicules concernés	VERO	

Quesito n° 7034 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31568	Si la victime présente un corps étranger dans l'œil, il faut qu'elle ne se touche pas l'œil blessé	VERO	
31569	La personne qui fournit les premiers secours ne doit pas enlever le corps étranger de l'œil du blessé	VERO	
31570	En cas d'accident ou de malaise, il faut rester sur place pour assister le blessé, le tranquilliser et le rassurer	VERO	

31571	En cas de situations d’urgence, en autoroute, il suffit d’attendre le passage du premier véhicule de service ou de la police de la route	FALSO	
31572	En cas d’accident de la route, il faut prévenir du danger les véhicules qui arrivent	VERO	
31573	En cas d’accident, si un corps étranger est pénétré dans la blessure, il faut éviter de l’enlever	VERO	
31574	En cas d’accident de la route, il faut secourir les blessés	VERO	
31575	Les premiers secours sont l’aide immédiate et urgente fournie au blessé	VERO	
31576	Les premiers secours doivent en tout cas éviter d’aggraver la situation du blessé	VERO	
31577	Les premiers secours commencent par la requête de documents au blessé	FALSO	
31578	Les premiers secours ne constituent pas une obligation juridique	FALSO	
31579	Les premiers secours consistent à mettre en œuvre des mesures sanitaires simples et immédiates à l’égard de la personne blessée	VERO	
31580	Les premiers secours sont une aide que quiconque peut fournir à un blessé, avec beaucoup de précautions, pour ne pas aggraver son état	VERO	
31581	Les premiers secours doivent être dispensés uniquement par des opérateurs sanitaires	FALSO	
31582	Pour dispenser les premiers secours, le consentement écrit du blessé est nécessaire	FALSO	
31583	Les premiers secours sont l’aide que quiconque peut dispenser à un blessé	VERO	

Quesito n° 7035 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31584	En cas d’accident, il ne faut pas déplacer le blessé à moins que sa position constitue un danger pour sa sécurité	VERO	
31585	En cas d’accident, il est obligatoire de déplacer le blessé qui le demande fermement	FALSO	
31586	En cas d’accident de la route, il ne faut pas déplacer les blessés qui ne sont pas en mesure de bouger, à moins qu’ils ne soient en situation de danger grave et imminent	VERO	
31587	En cas d’accident, il ne faut en aucun cas déplacer le blessé avant l’arrivée des forces de l’ordre	FALSO	
31588	En cas d’accident, l’état d’ivresse du blessé comporte l’interdiction de le déplacer	FALSO	
31589	En cas d’accident de la route, il faut attendre le personnel sanitaire pour le déplacement des blessés, à moins qu’ils ne soient en situation de danger grave et imminent	VERO	
31590	Il faut enlever immédiatement le casque au conducteur de moto qui a perdu conscience à la suite d’un accident	FALSO	
31591	Si le blessé est inconscient, il faut lui couvrir le visage avec un linge propre	FALSO	
31592	Si le blessé est inconscient, il faut comprendre s’il peut bouger les jambes	FALSO	
31593	Si le blessé est conscient, la présence de lésions internes est exclue	FALSO	
31594	Dans les premiers secours, les fonctions vitales du blessé figurent parmi les contrôles prioritaires	VERO	
31595	Quiconque dispense des secours à un blessé doit immédiatement vérifier s’il respire	VERO	
31596	Si le blessé est inconscient, il faut faire intervenir au plutôt l’ambulance en téléphonant au 118	VERO	
31597	Quiconque dispense des secours à un blessé doit immédiatement vérifier si son cœur bat	VERO	
31598	Si le blessé est inconscient, les premiers secours consistent à le déplacer	FALSO	
31599	Si le blessé est conscient, il conserve toutes ses fonctions vitales de base	VERO	

Quesito n° 7036 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31600	Pour s’assurer du fait que le blessé est conscient, il faut vérifier qu’il se souvient par cœur de la plaque d’immatriculation de son véhicule	FALSO	
31601	Si le blessé est inconscient et ne respire pas, il faut libérer le nez et la bouche d’obstructions éventuelles	VERO	
31602	Si le blessé est conscient, il faut s’assurer du fait qu’il bouge les bras et les jambes de manière coordonnée	FALSO	
31603	Si le blessé reprend conscience, il n’est plus nécessaire d’appeler le 118	FALSO	
31604	Si le blessé est inconscient, il faut l’immobiliser, même à l’aide de bâtons rigides	FALSO	
31605	Si le blessé est conscient, il répond aux questions	VERO	
31606	Dans les premiers secours, parmi les contrôles prioritaires figurent, ceux des voies aériennes, de la respiration et du rythme cardiaque	VERO	

31607	Si le blessé est conscient, le secouriste peut quitter les lieux de l’accident	FALSO	
31608	Si le blessé est conscient, son cœur bat et il peut respirer	VERO	
31609	Si le blessé est conscient, il réagit aux sollicitations verbales	VERO	
31610	La respiration artificielle est nécessaire si le blessé ne respire plus de manière autonome	VERO	
31611	Si le blessé est inconscient et ne respire pas, il faut pratiquer la respiration artificielle	VERO	
31612	Pour évaluer si le blessé respire, le secouriste doit placer la main sur le thorax de celui-ci, pour voir s’il se soulève et s’abaisse	VERO	
31613	Si le blessé ne respire pas, il faut lui ouvrir la bouche pour contrôler si la langue ou un objet étranger obstruent les voies respiratoires	VERO	
31614	Si le blessé ne respire pas, il faut lui basculer la tête en arrière pour faciliter le passage de l’air	VERO	
31615	Pour évaluer si le blessé respire, il faut écouter le bruit produit par l’air qui passe par la gorge et sort par la bouche et par le nez	VERO	

Quesito n° 7037 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31616	Pour évaluer si le blessé respire, le secouriste doit placer la main sous le nez de celui-ci pour sentir la respiration sur sa peau	VERO	
31617	Pour évaluer si le blessé respire, il faut attendre l’intervention d’un professionnel	FALSO	
31618	Pour évaluer si le blessé respire, il faut regarder son thorax pour voir s’il se soulève et s’abaisse	VERO	
31619	Si le blessé ne respire pas, il faut lui soulever les jambes	FALSO	
31620	Si le blessé ne respire pas, il faut lui verser de l’eau fraîche sur le visage	FALSO	
31621	Pour évaluer si le blessé respire, le secouriste doit regarder le thorax de celui-ci pour voir s’il porte des traces de blessure	FALSO	
31622	Si le blessé ne respire pas, il faut le placer sur le dos et lui basculer le tête en arrière	VERO	
31623	Si le blessé ne respire pas, il faut le libérer de tout ce qui pourrait gêner la respiration (par exemple la cravate ou la ceinture)	VERO	
31624	Si le blessé ne respire pas, il faut lui donner de l’air comprimé si cela est possible	FALSO	
31625	Pour évaluer si le blessé respire, il faut suivre un cours de secourisme	FALSO	
31626	Si le blessé ne respire pas, il faut le ranimer en le secouant violemment	FALSO	
31627	Si le blessé ne respire pas, il faut essayer de le remettre debout	FALSO	
31628	La respiration artificielle consiste à faire des insufflations	VERO	
31629	La respiration artificielle sert à introduire du dioxyde de carbone dans le blessé	FALSO	
31630	La respiration artificielle doit être effectuée le plus rapidement possible, si le blessé ne respire plus de manière autonome	VERO	
31631	La respiration artificielle sert à stimuler mécaniquement tout le corps	FALSO	

Quesito n° 7038 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31644	Le massage cardiaque effectué pendant les premiers secours consiste en une série de compressions de la carotide	FALSO	
31645	Le massage cardiaque effectué pendant les premiers secours stimule la circulation sanguine	VERO	
31646	Le massage cardiaque doit être évité sur les personnes hypertendues	FALSO	
31647	En cas de blessé avec un traumatisme crânien, il faut tenir compte du fait qu’il peut avoir subi des lésions très graves avec des atteintes cérébrales	VERO	
31642	Pour vérifier si le cœur du blessé bat, il faut observer les capillaires de l’œil	FALSO	
31643	Pour vérifier la présence de la circulation sanguine, il est possible de vérifier les pulsations de la carotide en maintenant le cou en extension	VERO	
31632	Dans les premiers secours, la respiration est facilitée en faisant boire le blessé	FALSO	
31633	La respiration artificielle sert à insuffler de l’oxygène dans les poumons du blessé	VERO	
31634	La respiration artificielle se pratique au moyen d’électrodes	FALSO	
31635	La respiration artificielle consiste à inspirer et ensuite à expirer dans la bouche du blessé	VERO	
31636	Pour vérifier la présence de la circulation sanguine, il est possible de détecter les pulsations de la carotide	VERO	
31637	Le massage cardiaque effectué au cours des premiers secours consiste à faire des insufflations	FALSO	

31638	Le massage cardiaque effectué dans le cadre des premiers secours est une procédure à effectuer dans toutes les situations d'urgence	FALSO	
31639	Pour vérifier si le cœur du blessé bat, il faut lui piquer un doigt pour vérifier si le sang sort rythmiquement	FALSO	
31640	Le massage cardiaque effectué dans le cadre des premiers secours, quand cela est possible, peut être alterné avec la respiration artificielle	VERO	
31641	Le massage cardiaque effectué durant les premiers secours consiste en une série de compressions du sternum	VERO	

Quesito n° 7039 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31648	Il est utile de faire boire des boissons alcooliques à un blessé ayant subi un traumatisme crânien	FALSO	
31649	En cas de blessure avec fracture de la base du crâne, il faut arrêter l'hémorragie de l'oreille	FALSO	
31650	La position latérale de sécurité facilite la respiration et la sortie de liquides éventuels de la bouche	VERO	
31651	En cas de traumatisme crânien, le secouriste doit appeler l'ambulance même si le blessé ne l'estime pas nécessaire	VERO	
31652	Si le blessé est inconscient mais respire, il est nécessaire de le placer en position latérale de sécurité	VERO	
31653	La position latérale de sécurité est la position la plus appropriée pour un blessé qui respire	VERO	
31654	La position latérale de sécurité accélère le rythme cardiaque	FALSO	
31655	Pour secourir un blessé ayant subi un traumatisme crânien, il faut le coucher sur le dos,avec les jambes soulevées	FALSO	
31656	Un blessé est en état de choc quand le sang arrive peu au cerveau et au cœur	VERO	
31657	Si le blessé est en état de choc, il faut le placer au sol sur le dos et lui soulever les jambes	VERO	
31658	Une perte de sang abondante peut provoquer un état de choc.	VERO	
31659	Un symptôme de l'état de choc est la condition de confusion mentale	VERO	
31660	Si le blessé est en état de choc, les battements de son cœur sont faibles mais fréquents	VERO	
31661	Un blessé est en état de choc quand son visage a une rougeur marquée	FALSO	
31663	Un blessé est en état de choc quand sa pression artérielle chute	VERO	

Quesito n° 7040 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31664	Un blessé est en état de choc quand il présente des abrasions superficielles	FALSO	
31665	Si le blessé est en état de choc, il faut lui faire boire des boissons alcooliques	FALSO	
31666	La position latérale de sécurité fonctionne comme un stimulant en cas de choc	FALSO	
31667	Un blessé est en état de choc quand il hurle sans cesse	FALSO	
31668	Si le blessé est en état de choc, il est pâle, il a des frissons et des sueurs froides	VERO	
31669	Si la victime d'un accident de la route a une blessure qui saigne, il faut éviter des infections en utilisant des insecticides	FALSO	
31670	En cas d'hémorragie externe veineuse, le secouriste doit s'abstenir de toute intervention de premiers secours et se limiter à appeler l'ambulance	FALSO	
31671	En cas d'hémorragie externe artérielle, il faut comprimer avec force l'artère principale concernée	VERO	
31672	Si la victime d'un accident de la route présente une blessure qui saigne, il faut éviter que le sang salisse la route	FALSO	
31673	L'hémorragie externe artérielle, même si elle est abondante, ne comporte pas un danger mortel	FALSO	
31674	Si la victime d'un accident présente une blessure qui saigne, il faut tenir compte du risque d'infection	VERO	
31675	En cas d'hémorragie externe artérielle, il faut laisser couler tout le sang	FALSO	
31676	En cas d'hémorragie externe, il faut éviter toute intervention	FALSO	
31677	Si la victime d'un accident de la route présente une blessure qui saigne, il ne faut pas intervenir si le blessé est en état d'ébriété	FALSO	
31678	Pour arrêter une hémorragie externe artérielle un sparadrap est suffisant	FALSO	
31679	En cas d'hémorragie externe artérielle, il faut arrêter la sortie de sang dès que possible	VERO	

Quesito n° 7041 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31680	Les ceintures ou les cravates sont utilisables comme garrot, à placer en amont de la blessure pour arrêter une hémorragie artérielle	VERO	
31681	Il est opportun que le secouriste se protège du contact avec le sang du blessé en utilisant des gants ou d'autres moyens	VERO	
31682	Si la victime d'un accident de la route présente une blessure qui saigne, il faut élargir celle-ci pour en faire sortir le pus	FALSO	
31683	L'hémorragie externe veineuse comporte un risque d'étouffement	FALSO	
31684	Pour arrêter une hémorragie externe veineuse, il est utile de comprimer la blessure avec du matériel possiblement stérile	VERO	
31685	En cas d'hémorragie externe veineuse, il faut anesthésier immédiatement le blessé	FALSO	
31686	Si la victime d'un accident de la route présente une blessure qui saigne, il faut intervenir avec du matériel le plus propre possible	VERO	
31687	En cas d'hémorragie veineuse, le sang s'écoule par jets	FALSO	
31688	Pour arrêter une hémorragie externe veineuse, les compresses avec de l'eau froide ou de la glace sont utiles	FALSO	
31689	Si la victime d'un accident présente une hémorragie importante, il faut appeler au plus tôt l'ambulance	VERO	
31690	En cas d'hémorragie artérielle, le sang coule avec continuité	FALSO	
31691	En cas d'hémorragie externe artérielle, le blessé risque de mourir rapidement à cause de la perte de sang.	VERO	
31692	L'hémorragie externe veineuse est caractérisée par le fait que le sang ne s'écoule pas par jets	VERO	
31693	Si la blessure présente des traces de terre, il faut la laver avec de l'eau	VERO	
31694	L'hémorragie externe artérielle est caractérisée par le fait que le sang s'écoule par jets intermittents	VERO	
31695	En cas de fracture des côtes, la victime ressentira de la douleur en respirant	VERO	

Quesito n° 7042 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31696	En cas de fracture des côtes, si aucune lésion au dos n'est présente, il faut déplacer la victime	FALSO	
31697	En cas de fracture des côtes, le blessé doit être tenu en position demi-assise s'il est conscient	VERO	
31698	En cas de fracture des côtes, si la victime ne respire pas, il ne faut pas intervenir	FALSO	
31699	En cas de fracture des côtes, il faut éviter le plus possible de bouger le blessé	VERO	
31700	En cas de fracture des côtes, il faut inviter le blessé à parler ou à tousser.	FALSO	
31701	En cas de fracture des côtes, il faut placer la victime en position latérale de sécurité	FALSO	
31702	En cas d'incendie, le secouriste doit couvrir la victime brûlée avec du matériel possiblement stérile pour éviter des infections	VERO	
31703	En cas d'incendie, le secouriste doit éviter de détacher les résidus de tissus qui adhèrent aux parties brûlées de la victime	VERO	
31704	En cas de graves brûlures provoquées par des vêtements brûlés, il faut déshabiller immédiatement le blessé	FALSO	
31705	Le secouriste doit éteindre les flammes qui enveloppent la victime en les étouffant avec une couverture	VERO	
31706	En cas d'incendie, le secouriste doit éviter d'intervenir pour se protéger et appeler les sapeurs-pompiers	FALSO	
31707	En cas d'incendie, le secouriste doit mouiller les brûlures avec de l'eau froide	VERO	
31708	En cas d'incendie, le secouriste doit détacher les résidus de tissus qui adhèrent aux parties brûlées de la victime	FALSO	
31709	En cas d'incendie, le secouriste doit mouiller les brûlures avec de l'eau chaude	FALSO	
31710	Si la victime présente des fractures fermées à un membre, il ne faut rien faire, mais se limiter à déplacer le blessé	FALSO	
31711	Les fractures sont des lésions des os et peuvent être simples ou complexes	VERO	

Quesito n° 7043 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31712	En cas de fracture, le blessé ne doit pas être couvert	FALSO	

31713	Les fractures sont des hémorragies internes	FALSO	
31714	Si la victime présente des fractures à un membre, il est possible de tenter d'immobiliser l'articulation avec des moyens de fortune	VERO	
31715	Les fractures ouvertes sont les seules qui nécessitent l'intervention du médecin	FALSO	
31716	Si la victime présente une fracture à un membre, il faut lui faire boire des boissons alcooliques	FALSO	
31717	Si la victime présente des fractures à un membre, il faut mesurer sa température corporelle	FALSO	
31718	Les fractures doivent être couvertes avec des tissus stériles uniquement si elles sont ouvertes	VERO	
31719	Les fractures doivent toujours être immobilisées	FALSO	
31720	En cas de fracture fermée d'un membre, il faut empêcher la mobilité du membre blessé	VERO	
31721	En cas d'accident, il ne faut pas déplacer le blessé si l'on suspecte des lésions de la colonne vertébrale	VERO	
31722	En cas d'accident de la route, il faut appeler l'ambulance même s'il n'y a pas de blessés	FALSO	
31723	Quand un accident de la route se produit, il faut présenter, entre autres, le manuel d'utilisation et d'entretien du véhicule	FALSO	
31724	Quand un accident de la route se produit, il faut présenter, entre autres, le certificat de l'assurance	VERO	
31725	En cas d'accident, s'il n'est pas possible de libérer la chaussée des véhicules, on peut appeler la police routière	VERO	
31726	En cas d'accident de la route, il faut fournir ses nom et prénom au conducteur de l'autre véhicule concerné seulement en présence des forces de l'ordre	FALSO	
31727	En cas d'accident de la route, il faut avant tout s'éloigner pour se rendre chez les Carabiniers	FALSO	

Quesito n° 7044 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31728	Quand un accident de la route se produit, il faut présenter, entre autres, le permis de conduire pour identifier le conducteur	VERO	
31729	La signalisation du danger par le panneau signalant un véhicule à l'arrêt est interdite pendant le jour	FALSO	
31730	En cas d'accident de la route, il est interdit de descendre du véhicule avant l'arrivée de la police	FALSO	
31731	En cas d'accident de la route sans blessé, il faut essayer de ne pas entraver la circulation	VERO	
31732	Dans un accident, en cas de déversement de substances visqueuses, il faut étaler celles-ci sur toute la chaussée	FALSO	
31733	En cas d'accident, les conducteurs des véhicules concernés doivent tenter de garder leur calme	VERO	
31734	Les frais de justice liés à l'accident de la route peuvent être remboursés par l'assurance RCA (responsabilité civile automobile)	FALSO	
31735	En cas d'accident de la route, un agent de la police de la route doit être obligatoirement présent pour remplir le constat amiable de l'accident	FALSO	
31736	En cas d'accident, les conducteurs des véhicules concernés doivent d'abord remplir le formulaire de constat amiable d'accident et ensuite déplacer les véhicules qui entravent la circulation	FALSO	
31737	La signalisation de danger peut consister en la mise en place du panneau signalant un véhicule à l'arrêt	VERO	
31738	En cas d'accident sans blessé, il est interdit aux conducteurs de descendre des véhicules jusqu'à l'arrivée de la dépanneuse	FALSO	
31739	S'il s'avère impossible de dégager de la chaussée le véhicule ayant subi l'accident, il faut appeler le secours routier	VERO	
31740	Dans chaque accident sans blessé, il est obligatoire de remplir le formulaire de constat amiable d'accident	FALSO	
31741	La signalisation de danger par le panneau signalant un véhicule à l'arrêt est destinée aux conducteurs qui arrivent sur les lieux de l'accident	VERO	
31742	Quand un accident de la route se produit, il faut présenter, entre autres, le certificat de propriété	FALSO	
31743	La signalisation de danger par le panneau signalant un véhicule à l'arrêt vise à ralentir la circulation dans la zone dangereuse	VERO	

Quesito n° 7045 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31744	Si l'on ne parvient pas à enlever de la chaussée le véhicule ayant subi l'accident, il faut attendre sur place et signaler le danger	VERO	

31745	Quand un accident de la route se produit, il faut présenter notamment le certificat d'immatriculation, pour identifier le propriétaire du véhicule	VERO	
31746	En cas d'accident, les conducteurs des véhicules concernés doivent signer un formulaire de constat amiable d'accident avant de le faire remplir par la compagnie d'assurances	FALSO	
31747	En cas d'accident de la route sans blessé, il est obligatoire d'appeler les agents chargés du contrôle de la circulation	FALSO	
31748	La signalisation de danger par le panneau signalant un véhicule à l'arrêt est interdite dans les dos d'âne	FALSO	
31749	Quand un accident de la route se produit, il faut présenter, entre autres, le permis de conduire et le certificat d'immatriculation, pour identifier respectivement, le conducteur et le propriétaire du véhicule	VERO	
31750	En cas d'accident de la route, s'il n'est pas possible de déplacer le véhicule, il faut signaler immédiatement le danger	VERO	
31751	En cas d'accident de la route, sans blessé, il faut quand même appeler l'ambulance en composant le 118	FALSO	
31752	La signalisation de danger sert à alerter les conducteurs des véhicules qui arrivent	VERO	
31753	La signalisation de danger peut être effectuée en mettant au maximum le volume de l'autoradio	FALSO	
31754	Dans le cadre d'un accident de la route, en cas de déversement de substances visqueuses sur la chaussée, il faut signaler le danger aux véhicules qui arrivent	VERO	
31755	En cas d'accident, les conducteurs des véhicules concernés doivent relever les dommages visibles	VERO	
31756	La signalisation de danger vise à empêcher la circulation sur les chantiers routiers	FALSO	
31757	En cas d'accident de la route avec uniquement des dommages aux biens, il faut appeler les Carabiniers	FALSO	
31758	En cas d'accident, les conducteurs des véhicules concernés doivent constater les dommages après avoir dégagé la chaussée	VERO	
31759	En cas d'accident de la route, sans blessé, il faut essayer de dégager la chaussée pour ne pas mettre en danger soi-même et les autres	VERO	

Quesito n° 7046 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31760	La signalisation du danger par le panneau signalant un véhicule à l'arrêt est inutile en cas d'accident de la route sans blessé	FALSO	
31761	En cas d'accident, les conducteurs des véhicules concernés doivent relever tous les éléments utiles pour en reconstituer la dynamique	VERO	
31762	En cas d'accident, il faut toujours fournir ses nom et prénom aux autres conducteurs concernés	VERO	
31763	Le manque d'assurance (RCA) comporte une sanction pour le propriétaire et l'utilisateur du véhicule	VERO	
31764	Le conducteur qui provoque des dommages uniquement matériels lors d'un accident peut s'acquitter de l'obligation de remboursement en payant directement la personne ayant subi un dommage	VERO	
31765	Les personnes non transportées qui subissent un dommage du fait de la circulation du véhicule sont remboursables par l'assurance RCA (responsabilité civile automobile)	VERO	
31766	Le conducteur qui cause uniquement des dommages matériels lors d'un accident doit être assisté par un consultant en matière d'investissement	FALSO	
31767	Le conducteur qui cause uniquement des dommages matériels n'est pas responsable à l'égard des conducteurs ayant subi des dommages	FALSO	
31768	Le Code des assurances privées prévoit le remboursement uniquement à la suite d'un jugement ayant force de chose jugée	FALSO	
31769	Le conducteur qui provoque des dommages uniquement matériels dans un accident a une responsabilité civile à l'égard de la personne ayant subi des dommages	VERO	
31770	Le vol du chargement du véhicule est remboursable par l'assurance RCA (responsabilité civile automobile)	FALSO	
31771	Les dommages aux choses dérivant d'un accident de la route sont remboursables par l'assurance RCA (responsabilité civile automobile)	VERO	
31772	Les frais d'entretien ordinaire du véhicule sont remboursables par l'assurance RCA (responsabilité civile automobile)	FALSO	
31773	Le conducteur qui provoque uniquement des dommages matériels lors d'un accident peut se faire assister par un consultant en matière d'accidents de la route	VERO	
31774	Le conducteur qui cause uniquement des dommages matériels lors d'un accident n'est pas responsable à l'égard des tiers transportés	FALSO	

31775	Le conducteur qui cause uniquement des dommages matériels lors d’un accident peut faire rembourser la personne ayant subi les dommages par l’assurance RCA (responsabilité civile automobile) obligatoire aux termes de la loi	VERO	

Quesito n° 7047 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31776	Le manque d’assurance RCA (responsabilité civile automobile) n’entraîne aucune sanction	FALSO	
31777	Le contrat d’assurance de responsabilité civile couvre la responsabilité pour les dommages causés à des tiers	VERO	
31778	Le conducteur qui cause uniquement des dommages matériels dans un accident n’est pas responsable à l’égard des piétons ayant subi des dommages	FALSO	
31779	Les dommages dus au vandalisme sont remboursables par l’assurance RCA (responsabilité civile automobile)	FALSO	
31780	Le vol du véhicule peut être remboursé par l’assurance RCA (responsabilité civile automobile)	FALSO	
31781	Le contrat d’assurance de responsabilité civile est passé entre la compagnie d’assurances et l’assuré	VERO	
31782	Le Code des assurances privées prévoit le remboursement direct de l’assuré par sa propre compagnie d’assurances	VERO	
31783	Quand un accident de la route se produit, il faut présenter, entre autres, l’attestation de versement de la taxe automobile	FALSO	
31784	Le Code des assurances privées prévoit le remboursement par l’assurance de la partie adverse par une action directe	VERO	
31785	Lors d’un accident, les passagers transportés peuvent servir de témoins par le biais d’une déclaration écrite	VERO	
31786	Pour remplir correctement le formulaire de constat amiable de l’accident, il est nécessaire d’indiquer le code fiscal de toutes les personnes concernées et de celles qui ont assisté à l’accident	FALSO	
31787	Les signatures figurant sur le formulaire de constat amiable de l’accident doivent être authentifiées par les agents de la circulation	FALSO	
31788	Pour remplir correctement le formulaire de constat amiable de l’accident, il est nécessaire d’indiquer les données de la licence communautaire	FALSO	
31789	En cas d’accident sans blessé, les conducteurs ne doivent pas remplir le formulaire de constat amiable si l’un des deux véhicules est muni d’un système d’alerte par satellite	FALSO	
31790	Sur le formulaire de constat amiable d’accident, il ne faut pas indiquer les noms et prénoms des éventuels témoins	FALSO	
31791	Pour remplir correctement le formulaire CID (Convention d’indemnisation directe), il faut indiquer les noms des conducteurs, s’ils sont différents de ceux des personnes assurées	VERO	

Quesito n° 7048 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31797	Pour remplir correctement le formulaire CID (Convention d’indemnisation directe), il faut indiquer les noms des compagnies d’assurances	VERO	
31798	La Convention d’indemnisation directe (CID) peut être activée en cas d’accident concernant deux véhicules seulement	VERO	
31799	Pour remplir correctement le formulaire de constat amiable d’accident, il faut indiquer le numéro de la carte sanitaire des conducteurs des véhicules concernés	FALSO	
31800	En cas d’accident sans blessé, les conducteurs doivent indiquer le nom de la compagnie d’assurances et le numéro de la police d’assurance des autres conducteurs concernés	VERO	
31801	En cas d’accident sans blessé, le formulaire de constat amiable d’accident doit être signé par les agents de la police municipale	FALSO	
31802	En cas d’accident sans blessé en Italie, si un véhicule immatriculé dans un État n’appartenant pas à l’UE est concerné, les conducteurs doivent indiquer également le numéro de la carte verte, ainsi que les noms et prénoms du conducteur et du propriétaire du véhicule	VERO	
31803	Pour remplir correctement le formulaire de constat amiable en cas d’accident, il faut indiquer les données de la carte tachygraphique	FALSO	
31804	La convention d’indemnisation directe (CID) peut être appliquée si aucune moto n’est impliquée	FALSO	
31805	En cas d’accident sans blessé, les conducteurs doivent noter les références du permis de conduire, du véhicule et de l’assurance de l’autre conducteur concerné	VERO	
31806	Pour remplir correctement le formulaire CID (convention d’indemnisation directe), il faut indiquer les noms des assurés	VERO	

31807	En cas d’accident sans blessé, les conducteurs doivent remplir le formulaire de constat amiable d’accident et, si possible, le faire signer par les autres conducteurs concernés	VERO	
31795	Pour remplir correctement le formulaire CID (constat amiable d’accident) il est nécessaire d’indiquer les numéros des polices d’assurances	VERO	
31796	En cas d’accident sans blessé, les conducteurs doivent indiquer la date de la première immatriculation du véhicule en précisant le jour, le mois et l’année de celle-ci	FALSO	
31792	En cas d’accident sans blessé, les conducteurs concernés doivent noter le numéro du permis de conduire, ainsi que la date et le lieu de délivrance de celui-ci	VERO	
31793	La Convention d’indemnisation directe (CID) peut être activée quand les véhicules sont régulièrement immatriculés et assurés	VERO	
31794	Pour remplir correctement le formulaire de constat amiable d’accident, il faut indiquer le numéro de la carte de qualification du conducteur	FALSO	

Quesito n° 7049 - 04##tipologia4 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31808	En cas d’accident sans blessé, les conducteurs doivent noter le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules	FALSO	
31809	La convention d’indemnisation directe (CID) peut être appliquée si aucun autobus n’est impliqué	FALSO	
31810	Pour remplir correctement le formulaire CID (convention d’indemnisation directe), il faut décrire l’accident de manière détaillée	VERO	

Quesito n° 7050 - 05##tipologia5 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31811	La lésion subie par un travailleur n’ayant pas respecté les dispositions en matière de sécurité établies par son employeur ne constitue pas un accident du travail	FALSO	
31812	Le code des assurances privées prévoit le remboursement de tous les dommages par l’INAIL	FALSO	
31813	La lésion subie par un conducteur durant les opérations de chargement et de déchargement des marchandises est considérée comme un accident du travail	VERO	
31814	Les dommages subis par le système musculaire et squelettique au cours des opérations de remplacement d’un pneu constituent un accident du travail	VERO	
31815	Durant l’activité professionnelle, la fracture subie par le conducteur qui glisse en montant dans la cabine de son camion constitue un accident du travail	VERO	
31816	La lésion à une main subie par le conducteur au cours de l’opération d’attache de la remorque est considérée comme un accident du travail	VERO	
31817	La lésion subie par le conducteur à la suite d’une chute accidentelle du surface de chargement du camion constitue un accident du travail	VERO	
31818	L’accident impliquant un conducteur professionnel, survenu dans le garage au terme de la journée de travail, n’est pas considéré comme un accident du travail	FALSO	
31819	Sont considérés comme accidents du travail des conducteurs professionnels, uniquement les accidents qui surviennent quand le véhicule est en mouvement	FALSO	
31820	Une lésion physique qui se produit pendant l’entretien du véhicule est un accident du travail	VERO	
31821	Un accident de la route qui a entraîné des lésions pour le conducteur pendant son activité professionnelle est considéré comme un accident du travail	VERO	
31822	Les dommages subis par la marchandise transportée par un véhicule sont considérés comme un accident du travail	FALSO	
31823	La chute du conducteur du surface de chargement ne fait pas partie des risques professionnels	FALSO	
31824	Les accidents dérivant du déplacement du chargement ne font pas partie des risques professionnels du conducteur	FALSO	
31825	L’accident dont est victime un touriste sur un autobus/autocar pendant le transport est considéré comme un accident du travail	FALSO	
31826	La lésion subie par le travailleur si, par négligence, il n’utilise pas les dispositifs de protection individuelle prévus par son employeur, ne constitue pas un accident du travail	FALSO	

Quesito n° 7051 - 05##tipologia5 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

31827	Les éléments qui caractérisent les accidents du travail sont : le fait qu'ils surviennent à l'occasion du travail, qu'ils soient dus à une cause violente et qu'ils provoqueent des lésions invalidantes	VERO	
31828	Tout dommage organique ou fonctionnel subi par le travailleur à la suite de son travail constitue un accident du travail	VERO	
31829	Le dommage physique subi par le conducteur qui tombe accidentellement dans une citerne constitue un accident du travail	VERO	
31830	La consommation excessive d'alcool durant les périodes de repos obligatoire constitue un accident du travail	FALSO	
31831	La lésion de la vue causée par un contact accidentel avec le matériel corrosif transporté constitue un accident du travail	VERO	
31832	Durant l'activité professionnelle, le conducteur risque de subir des lésions à la suite d'un incendie	VERO	
31833	La plupart des accidents de la route est due aux comportements incorrects du conducteur	VERO	
31834	Un vitesse non appropriée est l'une des causes les plus fréquentes des accidents de la route	VERO	
31835	Le non-respect des dispositions en matière de priorité est l'une des causes les plus fréquentes des accidents de la route	VERO	
31836	La distraction pendant la conduite est l'une des causes les plus fréquentes des accidents de la route	VERO	
31837	Le non-respect de la distance de sécurité est l'une des causes les plus fréquentes des accidents de la route	VERO	
31838	La fatigue du conducteur augmente le risque d'accidents de la route	VERO	
31839	Le mauvais fonctionnement des suspensions est l'une des causes des accidents de la route	VERO	
31840	Les pneus dont la bande de roulement est usée augmentent le risque d'accidents de la route	VERO	
31841	Le mauvais fonctionnement des freins est l'une des causes des accidents de la route	VERO	
31842	Une panne de tachygraphe est l'une des causes les plus fréquentes des accidents de la route	FALSO	

Quesito n° 7052 - 05##tipologia5 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31843	Le mauvais fonctionnement de la pompe à injection est l'une des causes les plus fréquentes des accidents de la route	FALSO	
31844	Le manque d'extincteurs à bord du véhicule augmente le risque d'accidents de la route	FALSO	
31845	Une panne de la pompe de l'eau augmente le risque d'accidents de la route	FALSO	
31846	Le filtre de l'air bouché augmente le risque d'accidents de la route	FALSO	
31847	Le type de combustible (gazole, GPL, méthane) augmente le risque d'accidents de la route	FALSO	

Quesito n° 7053 - 05##tipologia5 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31848	La psychologie du trafic concerne également l'étude des facteurs humains et sociaux associés à la promotion de styles de conduite sûrs et de la mobilité durable	VERO	
31849	La concentration du conducteur est l'un des facteurs cognitifs qui semblent influer le plus sur le style de conduite	VERO	
31850	L'attention du conducteur n'est pas un des facteurs cognitifs qui semblent influer le plus sur le style de conduite	FALSO	
31851	La quantité de ressources cognitives requises du conducteur d'un véhicule est variable et change, par exemple, selon qu'il doit conduire dans des conditions de faible visibilité ou de trafic dense	VERO	
31852	La quantité de ressources cognitives requises du conducteur d'un véhicule est indépendante du fait que les conditions de visibilité soient faibles ou que le trafic soit dense	FALSO	
31853	Un conducteur plus expérimenté ne possède pas plus d'équilibre psychologique	FALSO	
31854	Pendant la conduite, le conducteur peut adopter des comportements transgressifs sur la route, dictés par un état d'âme particulier tel que la frustration, la rage, l'anxiété ou l'agressivité, causés par le milieu social	VERO	
31855	Pendant la conduite, le conducteur doit apprendre à contrôler ses états de tension et de fatigue	VERO	
31856	Pendant la conduite, les situations de trafic intense ou les conditions de circulation critiques ne peuvent jamais engendrer du stress ni influer sur les réactions émotives du conducteur	FALSO	

31857	Pendant la conduite, le comportement routier est influencé aussi par les variables socio-culturelles de l'environnement dans lequel le conducteur se trouve à agir	VERO	
31858	Parmi les variables qui influent sur les réactions du conducteur, il ne faut jamais considérer les habitudes, les motivations et les attitudes, l'école, la famille et l'expérience de vie	FALSO	
31859	Dans l'évaluation de ses compétences en matière de conduite ou des conditions de la route, le conducteur peut subir l'effet de biais sociocognitifs, tels que l'optimisme irréaliste, l'illusion du contrôle, ou l'écart entre risque réel et risque perçu	VERO	
31860	Pendant la conduite, les biais sociocognitifs, tels que l'optimisme irréaliste, n'induisent jamais le conducteur à faire des erreurs d'évaluation ni à manquer d'objectivité dans son jugement	FALSO	
31861	Les conducteurs de véhicules et, plus en général, les personnes, piétons compris, sont à l'origine de 95 % des accidents	VERO	
31862	Les accidents dus aux causes objectives (par ex. : pannes mécaniques ou éclatement des pneus) ne sont jamais, même indirectement, à attribuer aux êtres humains	FALSO	
31863	Parmi les aptitudes requises pour la conduite, le contrôle de l'émotivité est particulièrement important	VERO	

Quesito n° 7054 - 05##tipologia5 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31864	Parmi les aptitudes requises pour la conduite, la rapidité de réaction est particulièrement importante	VERO	
31865	Parmi les aptitudes requises pour la conduite, la capacité de garder sous contrôle tous les éléments de la circulation n'est pas importante	FALSO	
31866	Parmi les aptitudes requises pour la conduite, la coordination sensorielle et motrice est inutile	FALSO	
31867	Parmi les causes de distraction pouvant entraîner de graves conséquences sur la conduite des véhicules ne figurent pas la recherche des commandes de l'autoradio, du lecteur CD/MP3 ou du navigateur par satellite	FALSO	
31868	Parmi les causes de distraction pouvant entraîner de graves conséquences sur la conduite des véhicules ne figurent pas l'allumage de la cigarette, ni la recherche du cendrier	FALSO	
31869	Parmi les causes de distraction pouvant entraîner de graves conséquences sur la conduite des véhicules, le fait de se regarder dans le rétroviseur n'est pas considéré comme important	FALSO	
31870	L'automobiliste doit avoir une attention diffuse qui doit se porter, en une succession très rapide, sur tous les éléments de la circulation qui l'entourent	VERO	
31871	Les dispositifs de protection individuelle sont des instruments qui permettent de préserver la sécurité des conducteurs	VERO	
31872	Les gants assurent la protection des mains contre les risques mécaniques, électriques et chimiques	VERO	
31873	Les lunettes, les masques et les visières protègent les yeux contre les échardes et les matières corrosives	VERO	
31874	Parmi les personnes concernées par la gestion de la sécurité du travail figure l'employeur	VERO	
31875	Parmi les personnes concernées par la gestion de la sécurité du travail figure le préposé	VERO	
31876	Parmi les personnes concernées par la gestion de la sécurité du travail figure le représentant des travailleurs pour la sécurité	VERO	
31877	Parmi les personnes concernées par la gestion de la sécurité du travail ne figure pas le représentant des travailleurs pour la sécurité du site productif	FALSO	
31878	Parmi les personnes concernées par la gestion de la sécurité du travail ne figure pas le dirigeant de l'entreprise	FALSO	
31879	Parmi les personnes concernées par la gestion de la sécurité du travail ne figure pas le médecin compétent	FALSO	

Quesito n° 7055 - 05##tipologia5 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31880	Les critères généraux applicables en matière de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs établis par la législation prévoient, notamment, la limitation au minimum du nombre de travailleurs exposés au risque	VERO	
31881	Les critères généraux applicables en matière de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs établis par la législation prévoient, notamment, le contrôle sanitaire des travailleurs (quand cela est nécessaire à la suite de l'évaluation des risques)	VERO	
31882	Les critères généraux applicables en matière de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs établis par la législation prévoient, notamment, l'utilisation de signaux d'avertissement et de sécurité	VERO	

31883	Les critères généraux applicables en matière de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs établis par la législation ne concernent pas la réduction des risques à la source, par le remplacement de tout ce qui est dangereux par ce qui ne l'est pas ou qui est moins dangereux	FALSO	
31884	Les critères généraux applicables en matière de protection de la sécurité et de la santé des travailleurs établis par la législation ne concernent pas l'utilisation limitée des agents chimiques, physiques et biologiques	FALSO	
31885	Dans le cadre de la sécurité au travail, l'on entend par risque la probabilité qu'un accident entraînant des dommages corporels se produise	VERO	
31886	Dans le cadre de la sécurité au travail, l'évaluation du risque veut dire évaluer notamment la gravité des dommages potentiels	VERO	
31887	Dans le cadre de la sécurité au travail dans le secteur des transports, les indices d'accidents relatifs aux accidents graves et/ou mortels sont très importants	VERO	
31888	Dans le cadre de la sécurité au travail, pour évaluer le risque, il ne faut pas considérer la probabilité que le dommage puisse se produire	FALSO	
31889	Dans le cadre de la sécurité au travail, l'employeur n'est pas tenu d'effectuer des actions de formation, d'information et d'entraînement du personnel	FALSO	
31890	L'accident du travail est un événement traumatique dû à une cause violente sur les lieux de travail ou simplement pendant le travail, qui comporte l'impossibilité d'effectuer l'activité professionnelle	VERO	
31891	L'accident du travail n'est pas pris en compte par l'INAIL (Istituto nazionale assicurazione contro gli infortuni sul lavoro)	FALSO	
31892	La définition d'accident du travail est caractérisée notamment par le fait qu'il est dû à une cause violente	VERO	
31893	La définition d'accident du travail est caractérisée notamment par le fait qu'il se produit pendant l'activité professionnelle	VERO	
31894	La définition d'accident du travail est caractérisée notamment par le fait qu'il doit entraîner une incapacité de travailler (permanente ou temporaire)	VERO	
31895	La définition d'accident du travail ne comporte pas nécessairement la cause violente	FALSO	

Quesito n° 7056 - 05##tipologia5 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	**Testo domanda**	**Risposta Corretta**	**Immagine**
31896	Les lésions subies, pendant le travail, par le conducteur qui glisse en montant dans la cabine du camion sont considérées comme dues à un accident du travail dans le secteur des transports	VERO	
31897	Les lésions subies (notamment aux membres supérieurs) pendant les opérations d'attelage et de dételage des remorques sont considérées comme des accidents du travail dans le secteur des transports	VERO	
31898	Les lésions subies en raison de chutes accidentelles du surface de chargement d'un camion ne sont pas considérées comme un accident du travail dans le secteur des transports	FALSO	
31899	Les lésions dues au contact accidentel avec du matériel corrosif transporté ne sont pas considérées comme un accident du travail dans le secteur des transports	FALSO	
31900	Dans le domaine des transports routiers, un premier facteur de risque, assez important, est lié à l'accidentalité routière	VERO	
31901	Dans le cadre de l'accidentalité routière, la fatigue due à la conduite est un des principaux facteurs de risque liés à l'erreur humaine	VERO	
31902	Dans le domaine des transports routiers, l'accidentalité routière n'est pas considérée comme un facteur de risque	FALSO	
31903	Dans le cadre de l'accidentalité routière, la consommation d'alcool est un des principaux facteurs de risque liés à l'erreur humaine	VERO	
31904	Dans le cadre de l'accidentalité routière, la distraction liée à l'utilisation de dispositifs technologiques pendant la conduite (téléphones portables, etc.) est un des principaux facteurs de risque liés à l'erreur humaine	VERO	
31905	Dans le cadre de l'accidentalité routière, la consommation d'alcool n'est pas un des principaux facteurs de risque liés à l'erreur humaine	FALSO	
31906	Dans le cadre de l'accidentalité routière, la consommation occasionnelle de substances psychotropes n'est pas un des principaux facteurs de risque liés à l'erreur humaine	FALSO	
31907	Une évaluation correcte des risques par l'employeur est nécessaire quand l'activité de transport comporte (même occasionnellement) le déplacement de marchandises dangereuses et potentiellement biologiquement impactantes	VERO	
31908	Si l'activité de transport comporte occasionnellement le déplacement de marchandised dangereused et potentiellement biologiquement impactanted, l'utilisation de dispositifs de protection individuelle (DPI) n'est pas obligatoire.	FALSO	
31909	Une évaluation correcte des risques par l'employeur est nécessaire quand les opérateurs doivent accéder à la partie supérieure du véhicule pour engager/faciliter les opérations de chargement et de déchargement	VERO	

31910	Quand les opérateurs doivent accéder à la partie supérieure du véhicule pour engager/faciliter les opérations de chargement et de déchargement, l'évaluation des risques n'est pas nécessaire, si la carrosserie est du type avec citerne	FALSO	
31911	Les gilets retro-réfléchissants ne constituent pas des dispositifs de protection individuelle	FALSO	

Quesito n° 7057 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31912	La définition par la loi de la durée des temps de conduite et de repos a pour objectif de réduire l'usure des véhicules	FALSO	
31913	Aux fins de l'utilisation obligatoire du tachygraphe, est défini comme conducteur quiconque est chargé de la conduite du véhicule sur une distance d'au moins 100 km	FALSO	
31914	La définition par la loi de la durée maximale des temps de conduite et de repos a pour objectif de protéger le conducteur qui est tenu d'utiliser le tachygraphe contre les risques pouvant découler d'une fatigue excessive	VERO	
31915	La définition par la loi de la durée maximale des temps de conduite et de repos a pour objectif de réduire les émissions polluantes des véhicules	FALSO	
31916	La définition par la loi de la durée maximale des temps de conduite et de repos a pour objectif de limiter le niveau des salaires des conducteurs	FALSO	
31917	La définition par la loi de la durée maximale des temps de conduite et de repos a pour objectif d'améliorer les conditions sociales des conducteurs qui sont tenus d'utiliser le tachygraphe	VERO	
31918	Aux fins de l'utilisation obligatoire du tachygraphe, n'est pas défini comme conducteur quiconque se trouve à bord d'un véhicule et est éventuellement chargé de le conduire	FALSO	
31919	Aux fins de l'utilisation obligatoire du tachygraphe, est défini comme conducteur quiconque est chargé de la conduite du véhicule même pendant une courte période	VERO	
31920	Aux fins de l'utilisation obligatoire du tachygraphe, est défini comme conducteur quiconque se trouve à bord d'un véhicule et est éventuellement chargé de le conduire	VERO	
31921	La définition par la loi de la durée maximale des temps de conduite et de repos a pour objectif de protéger les autres usagers de la route contre le danger d'accidents causés par des conducteurs trop fatigués	VERO	
31922	Le tachygraphe est l'instrument qui enregistre les temps de conduite, de travail et de disponibilité, ainsi que les interruptions de la conduite et les périodes de repos quotidien d'un conducteur soumis au contrôle	VERO	
31923	La législation qui règlemente la durée maximale de conduite dans le transport de marchandises sur route s'applique, sans préjudice des exceptions prévues par la loi, aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 t	VERO	
31924	La législation qui règlemente la durée maximale de conduite dans le transport de personnes sur route s'applique, sans préjudice des exceptions prévues par la loi, aux conducteurs d'autobus/autocar	VERO	
31925	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite s'applique aux transports effectués entre des États membres de l'UE par des autobus/autocars ou des véhicules dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 t	VERO	
31926	Le règlement n° 561/2006(CE) en matière de durée maximale de conduite s'applique aux transports effectués entre l'UE et des États membres de l'Espace économique européen par des autobus/autocars ou des véhicules dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 t	VERO	
31927	Les conducteurs de camions dont la masse maximale admissible est inférieure à 3,5 t sont soumis aux dispositions UE en matière de durée maximale de conduite pour le transport de marchandises sur route	FALSO	

Quesito n° 7058 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31928	Le conducteur d'un autobus/autocar immatriculé en Italie qui se rend en France (État de l'UE) doit respecter la durée maximale de conduite prévue par l'accord AETR	FALSO	
31929	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite s'applique également aux conducteurs de véhicules immatriculés à l'extérieur de l'UE, si le transport est effectué entièrement au sein de ladite Union	VERO	
31930	Les dispositions UE en matière de durée maximale de conduite ne s'appliquent pas aux conducteurs d'autobus/autocar en service de ligne, si le parcours ne dépasse pas 80 km	FALSO	
31931	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules utilisés dans des situations d'urgence ou des opérations de sauvetage	VERO	

31932	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs d’ autobus/autocars de ligne dont le parcours ne dépasse pas 50 km	VERO	
31933	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules dont la vitesse maximale autorisée est de 50 km/h	FALSO	
31934	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale ne dépasse pas 7,5 t et qui sont destinés au transport non commercial de marchandises à usage privé	VERO	
31935	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules dont la vitesse maximale autorisée est de 40 km/h	VERO	
31936	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale dépasse 3,5 t et qui tractent une remorque	FALSO	
31937	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs d’autobus/autocar immatriculés au titre du service de location avec chauffeur	FALSO	
31938	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules utilisés par des sociétés sportives	FALSO	
31939	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules soumis à des tests sur route dans le cadre de réparations ou d’interventions d’entretien	VERO	
31940	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite dans le transport de marchandises s’applique aux conducteurs de véhicules de n’importe quelle masse maximale admissible	FALSO	
31941	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules dont le tachygraphe a été soumis à une révision périodique	FALSO	
31942	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite s’applique aux conducteurs de véhicules des sapeurs-pompiers	FALSO	
31943	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite dans le transport routier de personnes s’applique aux conducteurs d’autobus/autocar indépendamment du type de service effectué	FALSO	

Quesito n° 7059 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31950	Conformément aux dispositions relatives au tachygraphe, le conducteur peut dépasser 4 heures et demie de conduite consécutives, s’il se trouve dans des conditions psychophysiques ne compromettant pas la sécurité routière	FALSO	
31951	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite, s’applique également aux transports effectués entre les États de l’UE et la Suisse par autobus/autocar ou par des véhicules dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 t	VERO	
31952	La législation en matière de temps de conduite et de repos prévoit une période de conduite journalière de 9 heures, qui peut être étendue à 10 heures, trois fois par semaine au maximum	FALSO	
31953	La législation en matière de tachygraphe définit comme « période de conduite journalière » la durée globale de conduite entre le terme d’une période de repos journalier et le début de la période de repos journalier suivante ou entre une période de repos journalier et une période de repos hebdomadaire	VERO	
31954	La législation en matière de temps de conduite et de repos prévoit que la durée maximale de conduite ne peut dépasser 9 heures par jour, augmentables à 10 heures pendant deux jours par semaine au maximum	VERO	
31955	Conformément à la législation relative au tachygraphe, la durée de conduite journalière est de 9 heures consécutives	FALSO	
31956	Conformément à la législation relative au tachygraphe, la durée de conduite journalière ne peut pas dépasser 8 heures	FALSO	
31957	La durée maximale de conduite sur deux semaines des conducteurs de véhicules soumis à la législation relative au tachygraphe est de 112 heures	FALSO	
31958	La durée maximale de conduite hebdomadaire établie par la législation relative au tachygraphe est de 45 heures	FALSO	
31959	La législation en matière de temps de conduite et de repos prévoit que la durée maximale de conduite ne doit pas dépasser 90 heures sur deux semaines	VERO	
31948	Pour les conducteurs devant respecter la législation relative au tachygraphe, la durée maximale de conduite par jour est de 4 heures et demie, augmentable à 9 heures pendant deux jours par semaine	FALSO	
31949	La législation en matière de temps de conduite et de repos prévoit une durée de conduite continuelle ne dépassant pas 4 heures et demie	VERO	

31944	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules du secours routier qui œuvrent dans un rayon de 100 km de leur base opérationnelle	VERO	
31945	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules destinés au secours routier œuvrant sur les autoroutes	FALSO	
31946	La législation en vigueur en matière de durée maximale de conduite ne s’applique pas aux conducteurs de véhicules des forces armées	VERO	
31947	Conformément à la législation relative au tachygraphe, un conducteur peut conduire pendant plus de 4 heures et demie de suite si un autre conducteur se trouve à bord	FALSO	

Quesito n° 7060 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31960	La législation en matière de temps de conduite et de repos prévoit que la durée maximale de conduite ne peut dépasser 56 heures par semaine	VERO	
31961	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, pendant la période d’interruption de 45 minutes, qui suit une durée de conduite de 4 heures et demie, le conducteur ne peut effectuer aucun type de travail	VERO	
31962	La législation en matière temps de conduite et de repos prévoit une interruption obligatoire après 4 heures de conduite	FALSO	
31963	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, l’interruption de la conduite est facultative	FALSO	
31964	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, l’interruption périodique de 45 minutes peut être fractionnée en 2 périodes : la première de 15 minutes au moins et la deuxième de 30 minutes au moins	VERO	
31965	La législation relative à l’utilisation du tachygraphe définit comme interruption toute période consacrée uniquement au repos du conducteur et pendant laquelle celui-ci ne peut ni conduire, ni exercer d’autres activités	VERO	
31966	Au cours de la période d’interruption de la conduite de 45 minutes, après avoir conduit pendant 4 heures et demie, le conducteur d’un véhicule soumis à la législation relative au tachygraphe peut effectuer l’entretien du véhicule	FALSO	
31967	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, il est possible d’effectuer « d’autres activités » pendant une période d’interruption de la conduite	FALSO	
31968	La législation en matière temps de conduite et de repos prévoit une interruption de 45 minutes après quatre heures et demie de conduite	VERO	
31969	La législation relative à l’utilisation du tachygraphe définit comme interruption toute période pendant laquelle le conducteur peut exercer d’autres activités mais ne peut pas conduire	FALSO	
31970	Aux termes de la législation relative à l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « repos » toute période pendant laquelle le conducteur ne peut pas conduire mais peut exercer d’autres activités	FALSO	
31971	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, l’astreinte peut être considérée comme une période de repos uniquement si le conducteur se trouve à son domicile habituel	FALSO	
31972	Aux termes de la législation relative à l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « repos » toute période sans interruption pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps	VERO	
31973	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, l’astreinte ne peut pas être considérée comme une période de repos	VERO	
31974	La période de repos journalier établie par la législation et relative au tachygraphe peut être au minimum de 11 heures, pouvant être réduites à neuf heures trois jours par semaine	VERO	
31975	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « période de repos journalier réduit » toute période de repos sans interruption de 9 heures au moins, mais inférieure à 11 heures	VERO	

Quesito n° 7061 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31976	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « période de repos journalier réduit » toute période de repos sans interruption de 6 heures au moins	FALSO	
31977	La période de repos journalier établie par le règlement 561/2006(CE) est de 11 heures au moins	VERO	
31978	Aux fins de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « période de repos journalier régulier » toute période de repos sans interruption de 11 heures au moins	VERO	
31979	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, la période de repos journalier doit être effectuée dans les 24 heures qui suivent la fin du repos précédent	VERO	

31980	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « période de repos journalier régulier » toute période de repos sans interruption de 7 heures au moins	FALSO	
31981	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « période de repos journalier régulier » toute période de repos qui peut être fractionnée en deux parties, dont la première doit être de 3 heures au moins sans interruption et la seconde de 9 heures au moins sans interruption	VERO	
31982	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, la période de repos journalier peut être effectuée dans un véhicule muni de couchettes et à l’arrêt	VERO	
31983	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, la période de repos journalier peut être effectuée dans un véhicule uniquement si le conducteur se trouve à bord d’un ferry	FALSO	
31984	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, le conducteur peut, avec l’accord de son employeur, conduire pendant plus de 6 jours par semaine	FALSO	
31985	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « période de repos hebdomadaire réduit » toute période de repos inférieure à 45 heures, qui peut être réduite, sous certaines conditions, à 24 heures de suite au minimum	VERO	
31986	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « période de repos hebdomadaire régulier » toute période de repos d’au moins 24 heures	FALSO	
31987	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, il est interdit de conduire pendant plus de 6 jours de suite	VERO	
31988	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, est définie comme « période de repos hebdomadaire régulier » toute période de repos d’au moins 45 heures	VERO	
31989	Aux termes de la législation relative au tachygraphe, le conducteur peut dépasser 4 heures et demie de conduite pour atteindre un emplacement approprié pour l’arrêt du véhicule, à condition de ne pas compromettre la sécurité routière	VERO	
31990	Le conducteur d’un autobus/autocar immatriculé en Allemagne (État membre de l’UE) qui se rend en Russie (État où s’applique l’AETR) doit respecter les temps maximum de conduite prévus par l’accord AETR	VERO	
31991	En matière de durée de conduite des conducteurs de véhicules destinés au transport de personnes ou de choses, l’accord AETR s’applique quand le transport ne se limite pas au territoire de l’UE, de la Suisse, ou de l’Espace économique européen, mais concerne le territoire d’autres États	VERO	

Quesito n° 7062 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31992	Le conducteur d’un autobus/autocar dépourvu de tachygraphe et destiné à un service régulier dans le contexte national doit être muni d’une copie de son contrat de travail	FALSO	
31993	Le conducteur d’un autobus/autocar dépourvu de tachygraphe et destiné à un service régulier dans le contexte national doit être muni d’un extrait du registre de service et d’une copie de l’horaire de service	VERO	
31994	Le conducteur d’un autobus/autocar dépourvu de tachygraphe et destiné à un service régulier dans le contexte national doit être muni d’une carte tachygraphique	FALSO	
31995	Le tachygraphe doit être installé et entretenu uniquement par des ateliers autorisés	VERO	
31996	Le tachygraphe doit être soumis à un contrôle de fonctionnement tous les 3 ans	FALSO	
31997	Le tachygraphe est obligatoire sur tous les véhicules ayant une masse totale dépassant 3,5 t	FALSO	
31998	Le tachygraphe doit être soumis à un contrôle biennal de fonctionnement	VERO	
31999	Le tachygraphe n’empêche pas le véhicule de dépasser la limite maximale de vitesse	VERO	
32000	Les feuilles d’enregistrement du tachygraphe analogique doivent être homologuées conformément aux dispositions de l’UE	VERO	
32001	Les feuilles d’enregistrement du tachygraphe analogique doivent être fournies par l’employeur	VERO	
32002	En cas d’urgence, il est possible d’utiliser des photocopies des feuilles d’enregistrement du tachygraphe analogique	FALSO	
32003	Les feuilles d’enregistrement du tachygraphe analogique sont transmises au conducteur par la chambre de commerce	FALSO	
32004	La feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique doit être enlevée lors de la restitution du véhicule ou 24 heures après son insertion	VERO	
32005	La feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique doit indiquer la plaque d’immatriculation du ou des véhicule(s) que le conducteur a conduit pendant sa journée de travail	VERO	

32006	Le tachygraphe empêche le véhicule de dépasser la limite maximale de vitesse	FALSO	
32007	La feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique doit être remplacée toutes les 36 heures	FALSO	

Quesito n° 7063 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32008	La feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique est personnelle et, en cas de changement de conducteur, elle doit être remplacée par celle du nouveau conducteur	VERO	
32009	Avant le début du voyage, le conducteur doit noter le numéro d’homologation du tachygraphe analogique sur la feuille d’enregistrement	FALSO	
32010	Avant le début du voyage, le conducteur doit noter le numéro de la carte tachygraphique sur la feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique	FALSO	
32011	Avant le début du voyage, le conducteur doit noter la date de la dernière révision du tachygraphe analogique sur la feuille d’enregistrement	FALSO	
32012	Avant le début du voyage, le conducteur doit noter sur la feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique les kilomètres parcourus par le véhicule jusqu’au moment du départ	VERO	
32013	Avant le début du voyage, le conducteur doit noter la plaque d’immatriculation du véhicule sur la feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique	VERO	
32014	Avant le début du voyage, le conducteur doit noter son nom et son prénom sur la feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique	VERO	
32015	Avant le début du voyage, le conducteur doit noter le lieu de départ sur la feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique	VERO	
32016	Avant le début du voyage, le conducteur doit noter la date du départ sur la feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique	VERO	
32017	La feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique doit être remplie uniquement à la fin de la période de travail	FALSO	
32018	La feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique doit indiquer le numéro du permis de conduire et de la carte de qualification de conducteur	FALSO	
32019	Sur les disques du tachygraphe figurent des symboles qui indiquent également les temps de conduite, de repos et de disponibilité	VERO	
32020	La feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique doit être remplacée au terme de chaque interruption obligatoire de la conduite journalière	FALSO	
32021	Sur la feuille d’enregistrement du tachygraphe analogique sont enregistrées toutes les ouvertures de celui-ci	VERO	
32022	Si un véhicule est muni d’un tachygraphe analogique, le conducteur doit actionner le dispositif de commutation quand le véhicule est à l’arrêt	VERO	
32023	En cas de changement de véhicule, pendant une même journée de service, le conducteur doit utiliser, si elle est compatible, la même feuille d’enregistrement de tachygraphe, en y ajoutant les notes nécessaires	VERO	

Quesito n° 7064 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32024	En cas de changement de véhicule, pendant une même journée de service, le conducteur doit utiliser une nouvelle feuille d’enregistrement de tachygraphe	FALSO	
32025	En cas de panne du tachygraphe, si le voyage dure moins de sept jours, la réparation peut être effectuée au retour du véhicule à la base	VERO	
32026	En cas de panne du tachygraphe, la réparation doit être effectuée dans un délai maximal de sept jours, si le véhicule ne rentre pas à la base auparavant	VERO	
32027	En cas de panne du tachygraphe, le conducteur est tenu d’effectuer des enregistrements manuels uniquement si le voyage dure plus de sept jours	FALSO	
32028	En cas de panne du tachygraphe, le conducteur doit interrompre immédiatement le voyage	FALSO	
32029	Si le tachygraphe analogique tombe en panne pendant le voyage, le conducteur doit s’arrêter immédiatement et transmettre à l’employeur, ainsi qu’à l’Inspection du travail, les données relatives aux temps de conduite et de repos	FALSO	
32030	Si le tachygraphe analogique tombe en panne pendant le voyage, le conducteur doit noter manuellement les données relatives aux temps de conduite et de repos en utilisant les espaces prévus à cet effet sur la feuille d’enregistrement	VERO	
32031	En cas de panne du tachygraphe, le conducteur doit procéder à un enregistrement manuel au dos du disque	VERO	
32032	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, le nettoyage du véhicule n’est pas considéré comme une « autre activité »	FALSO	

32033	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, le chargement et le déchargement du véhicule sont considérés comme relevant des « autres activités »	VERO	
32034	La feuille d’enregistrement du tachygraphe ne précise pas les temps de disponibilité	FALSO	
32035	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, le contrôle de la pression des pneus est considéré comme relevant des « autres activités »	VERO	
32036	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, toute activité exercée pour le compte d’un autre employeur, dans le secteurs des transports ou dans un autre domaine, est considérée comme relevant des « autres activités »	VERO	
32037	Aux termes de la législation sur l’utilisation du tachygraphe, les démarches administratives relatives aux douanes ne sont pas considérées comme relevant des « autres activités »	FALSO	
32038	Sur un véhicule soumis à la législation relative au tachygraphe et muni d’un dispositif analogique, les feuilles d’enregistrement relatives aux transports dont le trajet dépasse 50 km doivent être conservées	FALSO	
32039	Le conducteur d’un véhicule soumis à la législation relative au tachygraphe et muni d’un dispositif analogique doit conserver les feuilles d’enregistrement relatives à la journée en cours et celles des 28 derniers jours	VERO	

Quesito n° 7065 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32040	Le conducteur d’un véhicule soumis à la législation relative au tachygraphe et muni d’un dispositif analogique doit conserver les feuilles d’enregistrement relatives à la journée en cours et celles des trois derniers mois	FALSO	
32041	La mémoire d’un tachygraphe numérique enregistre les données relatives à l’entretien ordinaire du véhicule	FALSO	
32042	À la fin de la journée de travail, la carte tachygraphique du conducteur doit être extraite quand le véhicule est à l’arrêt	VERO	
32043	La carte tachygraphique du conducteur peut être insérée dans le tachygraphe numérique quand le véhicule est en mouvement	FALSO	
32044	La mémoire d’un tachygraphe numérique enregistre les données relatives à l’insertion et à l’extraction de la carte du conducteur	VERO	
32045	La mémoire d’un tachygraphe numérique enregistre et mémorise les données relatives à la vitesse du véhicule	VERO	
32046	La mémoire d’un tachygraphe numérique enregistre les transferts de données éventuels à des unités externes	VERO	
32047	Les quatre types de carte tachygraphique sont les suivants : carte du conducteur, carte de l’entreprise, carte de l’atelier et carte de la Chambre de Commerce	FALSO	
32048	Si un véhicule est muni d’un tachygraphe numérique, la carte tachygraphique du conducteur doit être utilisée pour chaque jour de conduite, du moment où le conducteur prend en charge un véhicule à celui où il le restitue	VERO	
32049	La carte tachygraphique du conducteur est délivrée par la Chambre de Commerce	VERO	
32050	La carte tachygraphique du conducteur peut être prêtée à un autre conducteur appartenant à la même entreprise	FALSO	
32051	La carte tachygraphique du conducteur est personnelle	VERO	
32052	Si un véhicule est muni d’un tachygraphe numérique, la carte tachygraphique du conducteur doit être utilisée uniquement pendant les périodes de conduite et être extraite pendant les interruptions ou les périodes de repos	FALSO	
32053	Si un véhicule est muni d’un tachygraphe numérique, la même carte tachygraphique peut être utilisée par tous les conducteurs qui se relaient à la conduite du même véhicule	FALSO	
32054	Il y a quatre types de carte tachygraphique	VERO	
32055	La carte tachygraphique du conducteur ne peut pas être extraite du tachygraphe numérique moins de 24 heures après son insertion	FALSO	

Quesito n° 7066 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32056	La carte tachygraphique du conducteur doit être insérée dans le logement prévu à cet effet lors de la prise en charge du véhicule	VERO	
32057	Quand deux personnes se relaient à la conduite d’un véhicule muni d’un tachygraphe numérique, les deux cartes tachygraphiques doivent être insérées dans les logements prévus à cet effet (slot)	VERO	

32058	Quand deux personnes se relaient à la conduite d'un véhicule muni d'un tachygraphe numérique, la personne qui conduit est la seule qui doit insérer sa carte dans l'appareil et le deuxième conducteur n'insère sa carte que quand commence effectivement sa période de conduite	FALSO	
32059	Le tachygraphe numérique indique sur son écran la présence de radars de vitesse le long de la route	FALSO	
32060	Dans la mémoire d'un tachygraphe numérique, le conducteur peut insérer manuellement la donnée suivante : vitesse moyenne pendant le voyage	FALSO	
32061	Le tachygraphe numérique visualise sur son écran un avis d'insertion incorrecte de la carte tachygraphique	VERO	
32062	Le tachygraphe numérique arrête le véhicule en marche si la carte tachygraphique n'a pas été insérée correctement	FALSO	
32063	Le tachygraphe numérique visualise sur son écran le dépassement des limites maximales des temps de conduite	VERO	
32064	En cas de perte de la carte tachygraphique, le conducteur est tenu d'interrompre immédiatement son travail et d'attendre l'arrivée d'un remplaçant	FALSO	
32065	En cas de perte de sa carte tachygraphique, le conducteur doit effectuer une déclaration de perte auprès des autorités de police	VERO	
32066	En cas de perte de sa carte tachygraphique, le conducteur doit imprimer le compte rendu de l'activité de conduite enregistrée dans la mémoire du tachygraphe, le signer et le conserver pour les voyages suivants	VERO	
32067	En cas de perte de sa carte tachygraphique, le conducteur peut conduire au maximum pendant 15 jours de travail, ou bien pendant la période nécessaire pour ramener le véhicule à la base, si le voyage dure plus de 15 jours	VERO	
32068	En cas de perte de sa carte tachygraphique, le conducteur peut se la faire prêter par un collègue	FALSO	
32069	En cas de panne du tachygraphe numérique, le conducteur doit noter manuellement les temps et les kilomètres parcourus	VERO	
32070	En cas de panne du tachygraphe numérique, le conducteur doit demander l'autorisation provisoire de conduite à la chambre de commerce qui a délivré la carte tachygraphique	FALSO	
32071	La fonction out of scope (désactivation du tachygraphe numérique) doit être utilisée quand le véhicule sert à des activités qui ne sont pas concernées par la législation relative au tachygraphe	VERO	

Quesito n° 7067 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32072	La fonction out of scope (désactivation du tachygraphe numérique) doit être utilisée quand le tachygraphe est endommagé	FALSO	
32073	Quiconque modifie un tachygraphe est passible d'une sanction administrative pécuniaire et de la suspension du permis de conduire	VERO	
32074	Quiconque, étant tenu d'enregistrer les périodes de conduite aux termes de la législation en vigueur, conduit un véhicule muni d'un tachygraphe ne fonctionnant pas, est passible d'une sanction administrative pécuniaire et de la suspension du permis de conduire	VERO	
32075	Quiconque, étant tenu d'enregistrer les périodes de conduite aux termes de la législation en vigueur, n'insère pas la feuille d'enregistrement ou la fiche du conducteur, est passible d'un retrait de points de la carte de qualification de conducteur	VERO	
32076	Quiconque modifie les sceaux, mais n'altère pas le tachygraphe est passible d'une sanction administrative pécuniaire mais pas de la suspension du permis de conduire	FALSO	
32077	Quiconque, étant tenu d'enregistrer les périodes de conduite aux termes de la législation en vigueur, conduit un véhicule muni d'un tachygraphe ne fonctionnant pas, est passible de la confiscation du véhicule	FALSO	
32078	Quiconque circule avec un véhicule dépourvu de tachygraphe, est passible dans les cas où ce dernier est prévu, d'une sanction consistant en l'arrestation	FALSO	
32079	Quiconque circule avec un véhicule muni d'un tachygraphe non conforme aux caractéristiques établies par les dispositions en vigueur est passible d'une sanction administrative pécuniaire et de la suspension du permis de conduire	VERO	
32080	Quiconque circule avec un véhicule dépourvu de tachygraphe, est passible, dans les cas où ce dernier est prévu, d'une sanction administrative pécuniaire et de la suspension du permis de conduire	VERO	
32081	Quiconque, étant tenu d'enregistrer les périodes de conduite aux termes de la législation en vigueur, n'insère pas la feuille d'enregistrement ou la fiche du conducteur, est passible d'une sanction administrative pécuniaire et de la suspension du permis de conduire	VERO	
32082	La peine pour avoir modifié un tachygraphe deux fois en l'espace deux ans est établie par le Tribunal	FALSO	
32083	Quiconque altère les sceaux du tachygraphe est passible d'une sanction administrative pécuniaire et de la révocation du permis de conduire	FALSO	

32084	Quiconque altère les sceaux du tachygraphe est passible d'une sanction administrative pécuniaire et de la suspension du permis de conduire	VERO	
32085	Le titulaire de l'autorisation de transport de marchandises qui met en circulation un véhicule dont le tachygraphe est altéré est passible de la suspension du permis de conduire	FALSO	
32086	Le titulaire de la licence de transport de personnes qui met en circulation un véhicule dépourvu de tachygraphe, dans les cas où ce dernier est prévu, est passible d'une sanction administrative pécuniaire	VERO	
32087	Pour conduire un véhicule ayant une masse dépassant 3,5 t et destiné à un usage par des tiers, il faut être titulaire d'un permis de conduire de catégorie C ou CE et de la carte de qualification du conducteur	VERO	

Quesito n° 7068 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32102	La carte de qualification du conducteur a une validité de 5 ans	VERO	
32103	La carte de qualification du conducteur expire en même temps que le permis de conduire	FALSO	
32088	Pour aux transports réguliers (service public de ligne), le permis de conduire de la catégorie D et lr certificat d'habilitation professionnelle de type KB sont nécessaires	FALSO	
32089	Pour conduire un autobus/autocar destiné aux transports occasionnels (location avec chauffeur) le permis de conduire de la catégorie D et la carte de qualification du conducteur sont nécessaires	VERO	
32090	La carte de qualification du conducteur est délivrée par la Chambre de commerce	FALSO	
32091	Pour conduire un autobus/autocar destiné aux transports réguliers (service public de ligne) le permis de conduire de la catégorie D et la carte de qualification du conducteur sont nécessaires	VERO	
32092	La carte de qualification du conducteur permet à un conducteur de conduire même si la validité de son permis de conduire a été suspendue	FALSO	
32093	La carte de qualification du conducteur est délivrée par le bureau de la Motorisation civile	VERO	
32094	Le conducteur titulaire d'un permis de conduire D ou DE n'a pas besoin de la carte de qualification du conducteur	FALSO	
32095	La carte de qualification du conducteur n'est pas requise pour la conduite d'autobus/autocars destinés aux services de transports réguliers	FALSO	
32096	La carte de qualification du conducteur est obligatoire pour les conducteurs professionnels qui exercent leur activité pour le compte d'une entreprise de transport sur route de personnes ou de marchandises dont le siège est en Italie	VERO	
32097	La carte de qualification du conducteur est obligatoire pour les conducteurs professionnels citoyens d'États n'appartenant pas à l'UE qui exercent leur activité pour le compte d'une entreprise de transport sur route de personnes ou de marchandises, dont le siège est en Italie	VERO	
32098	La carte de qualification du conducteur n'est pas requise pour la conduite de véhicules utilisés pour des transports non commerciaux de marchandises, si le conducteur n'a pas été embauché comme chauffeur	VERO	
32099	La carte de qualification du conducteur n'est pas requise pour la conduite d'autobus scolaire	FALSO	
32100	À la carte de qualification du conducteur sont attribués initialement 30 points	FALSO	
32101	La carte de qualification du conducteur a une dotation en points distincte et supplémentaire par rapport au permis de conduire	VERO	

Quesito n° 7069 - 06##tipologia6 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32104	La carte de qualification du conducteur se renouvelle en démontrant d'avoir exercé l'activité de conducteur au cours des 5 dernières années	FALSO	
32105	La carte de qualification du conducteur se renouvelle en suivant un cours de formation périodique	VERO	
32106	La carte de qualification du conducteur pour le transport de personnes ne peut être renouvelée à qui a atteint la limite d'âge de soixante ans	FALSO	
32107	La carte de qualification du conducteur expirée depuis plus de deux ans se renouvelle en suivant un cours de formation initial	FALSO	

Quesito n° 7070 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32108	Les citoyens des États membres de l'UE ont le droit d'entrer, de circuler et de séjourner en Italie pendant trois mois au maximum, sans limitations, à condition d'avoir une carte d'identité en cours de validité	VERO	

32109	Les citoyens des États membres de l’UE ont le droit d’entrer, de circuler et de séjourner en Italie pendant trois mois au maximum, à condition de disposer d’une carte de séjour délivrée par la questure	FALSO	
32110	Les citoyens des États membres de l’UE ont le droit d’entrer, de circuler et de séjourner en Italie pendant trois mois au maximum, à condition de disposer d’un passeport muni d’un visa d’entrée	FALSO	
32111	Les citoyens des États membres de l’UE peuvent entrer, circuler et séjourner en Italie pendant trois mois au maximum uniquement avec leur carte d’identité et une déclaration de présence	VERO	
32112	Les citoyens de l’UE peuvent séjourner dans un autre État membre de l’UE pendant trois mois au maximum s’ils disposent d’un document d’identité en cours de validité	VERO	
32113	Le citoyen d’un État membre de l’UE qui séjourne dans un autre État membre ne peut être expulsé que pour des raisons d’ordre public, de sécurité publique et de santé publique	VERO	
32114	Les citoyens de l’UE n’ont pas besoin d’un permis pour séjourner en Italie	VERO	
32115	Les citoyens de l’UE ont le droit de circuler librement dans l’Union Européenne sans demander de visa	VERO	
32116	Les citoyens de l’UE ont le droit de circuler librement sur le territoire d’un État membre, sauf exception	VERO	
32117	L’entrée en Italie de citoyens de l’UE peut faire l’objet de limitations pour des raisons d’ordre public	VERO	
32118	Pour séjourner en Italie, les citoyens de l’UE doivent demander un visa aux missions diplomatiques et consulaires de leur État d’origine	FALSO	
32119	Le citoyen d’un État membre de l’UE qui séjourne dans un autre État membre peut être expulsé pour des raisons religieuses	FALSO	
32120	Les citoyens d’un État non-membre de l’UE peuvent entrer en Italie s’ils disposent d’un passeport et d’un visa en cours de validité	VERO	
32121	Les étrangers ressortissants d’un État non-membre de l’UE et qui entrent en Italie font l’objet de contrôles à la frontière de type douanier, monétaire et sanitaire	VERO	
32122	Le visa est une autorisation accordée à un étranger pour lui permettre l’entrée sur le territoire de la République italienne	VERO	
32123	Le visa est une signature validant le cachet et qui est apposée au moment de l’entrée sur le territoire de la République italienne	FALSO	

Quesito n° 7071 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32124	Tous les États membres de l’UE adhèrent à l’accord de Schengen	FALSO	
32125	Même des États non-membres de l’UE adhèrent à l’accord de Schengen	VERO	
32126	Dans l’espace Schengen, les frontières internes peuvent être franchies à n’importe quel endroit sans contrôle des personnes	VERO	
32127	L’accord de Schengen comporte l’abolition des contrôles systématiques des personnes aux frontières intérieures à son espace (espace Schengen)	VERO	
32128	L’accord de Schengen comporte le renforcement des contrôles aux frontières extérieures de son espace (espace Schengen)	VERO	
32129	Chaque État signataire de l’accord de Schengen peut suspendre l’application du traité pendant une période limitée et pour des raisons spécifiques	VERO	
32130	Dans les États de l’espace Schengen, il est fait application de règles et de procédures communes en matière de visas, de séjours de courte durée, de demandes d’asile et de contrôles aux frontières	VERO	
32131	L’accord de Schengen comporte l’abolition des contrôles systématiques des personnes aux frontières extérieures de son espace (espace Schengen)	FALSO	
32132	L’accord de Schengen comporte le renforcement des contrôles aux frontières intérieures à son espace (espace Schengen)	FALSO	
32133	L’accord de Schengen prévoit des réductions fiscales importantes pour les conducteurs de véhicules destinés au transport de marchandises qui circulent à l’intérieur de son espace (espace Schengen)	FALSO	
32134	Selon les principes de l’accord de Schengen, les frontières intérieures peuvent être traversées à n’importe quel endroit sans qu’il soit nécesaire de posséder une carte d’identité	FALSO	
32135	Selon les principes de l’accord de Schengen, les frontières intérieures peuvent être traversées à n’importe quel endroit sans que le contrôle des personnes soit effectué	VERO	
32136	La Pologne est un État membre de l’UE et se trouve dans l’espace Schengen	VERO	
32137	La Slovénie est un État membre de l’UE et se trouve dans l’espace Schengen	VERO	
32138	La Lettonie est un État membre de l’UE et se trouve dans l’espace Schengen	VERO	
32139	Le Royaume-Uni n’est plus un État membre de l’UE	VERO	

Quesito n° 7072 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32140	L’accord de Schengen doit être obligatoirement présenté par le conducteur aux organes de police lors du franchissement des frontières intérieures à son espace (espace Schengen)	FALSO	
32141	La Serbie est un État membre de l’UE et est interne à l’espace Schengen	FALSO	
32142	L’Irlande est un État membre de l’UE et est interne à l’espace Schengen	FALSO	
32143	L’Ukraine n’est pas un État membre de l’UE mais est interne à l’espace Schengen	FALSO	
32144	Tous les États membres de l’UE sont internes à l’espace Schengen	FALSO	
32145	L’Irlande est un État membre de l’UE mais n’est pas interne à l’espace Schengen	VERO	
32146	L’immigration clandestine est autorisée dans les États membres de l’UE	FALSO	
32147	L’entrée illégale de personnes en Italie est autorisée si elle est à des fins de travail	FALSO	
32148	Aux frontières des États membres de l’UE qui adhèrent à la convention de Schengen ne s’applique, généralement, aucun type de contrôle, ni de type douanier, ni relatif aux personnes aux fins de la sécurité	VERO	
32149	Le franchissement des frontières avec des États ayant adhéré à la convention de Schengen, mais non à l’UE, comporte des contrôles douaniers et des limitations à l’importation et à l’exportation d’argent et de biens, mais ne comporte pas de contrôles sur l’identité des personnes	VERO	
32150	Le franchissement des frontières avec des États ayant adhéré à l’UE, mais non à la convention de Schengen, comporte des contrôles sur l’identité des personnes mais ne comporte pas de contrôles douaniers	VERO	
32151	Le franchissement des frontières avec des États n’appartenant pas à l’UE et n’adhérant pas à la convention de Schengen, comporte toujours des contrôles douaniers avec des limitations à l’exportation et à l’importation de marchandises et d’argent	VERO	
32152	La franchissement des frontières avec des États n’appartenant pas à l’UE et n’adhérant pas à la convention de Schengen, comporte toujours des contrôles sur l’identité des personnes	VERO	
32153	Le franchissement des frontières avec des États membres de l’UE ayant adhéré à la convention de Schengen comporte toujours des contrôles douaniers avec des limitations à l’exportation et à l’importation de marchandises et d’argent	FALSO	
32154	Aux frontières avec les États membres de l’UE n’ayant pas adhéré à la convention de Schengen, n’est effectué, généralement, aucun type de contrôle, ni de type douanier, ni relatif aux personnes ? aux fins de la sécurité	FALSO	
32155	Le franchissement des frontières avec des États ayant adhéré à l’UE, mais non à la convention de Schengen, comporte des contrôles sur l’identité des personnes	FALSO	

Quesito n° 7073 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32156	Le franchissement des frontières avec des États n’appartenant pas à l’UE et n’ayant pas adhéré à la convention de Schengen est interdit aux véhicules transportant des marchandises	FALSO	
32157	Le franchissement des frontières avec les États membres de la convention de Schengen, mais non de l’UE, comporte des contrôles sur l’identité des personnes mais ne comporte pas de contrôles douaniers, ni de limitations à l’importation et à l’exportation d’argent et de marchandises	FALSO	
32158	L’entrée en Italie de citoyens de l’UE n’est pas soumise à des limitations particulières	VERO	
32159	L’entrée sur le territoire italien est autorisée aux étrangers n’étant pas citoyens d’un État membre de l’UE qui se présentent à la frontière et sont titulaires d’un passeport ou d’un autre document de voyage équivalent, reconnu comme valable pour le franchissement des frontières	VERO	
32160	L’entrée sur le territoire italien est autorisée aux étrangers n’étant pas citoyens d’un État membre de l’UE qui disposent d’un visa d’entrée ou de transit dans les cas où celui-ci est nécessaire	VERO	
32161	Les étrangers ressortissants d’un État non-membre de l’UE et qui entrent en Italie ne font pas l’objet de contrôles à la frontière de type douanier, monétaire, ni sanitaire	FALSO	
32162	L’entrée sur le territoire italien est autorisée sans autre formalité aux étrangers ressortissants d’un État non-membre de l’UE qui démontrent qu’ils ont des parents au casier judiciaire vierge	FALSO	
32163	Le visa délivré par les ambassades et les consulats italiens dans l’État d’origine de l’étranger, ou dans celui où ce dernier réside de façon permanente, permet de circuler librement dans tous les États européens	FALSO	

32164	L’entrée sur le territoire italien est autorisée aux étrangers ressortissants d’un État non-membre de l’UE, qui ne sont pas considérés comme dangereux pour l’ordre public, la sécurité nationale, la santé publique ou les relations internationales	VERO	
32165	L’entrée sur le territoire italien est autorisée aux étrangers ressortissants d’un État non-membre de l’UE qui démontrent qu’ils disposent de moyens financiers suffisants pour leur séjour, ainsi que de la somme nécessaire à leur rapatriement ou d’un billet de retour	VERO	
32166	L’entrée sur le territoire italien est autorisée aux étrangers ressortissants d’un État non-membre de l’UE qui ont été désignés par le système informatique Schengen aux fins de leur non-admission	FALSO	
32167	Tous les citoyens qui n’appartiennent pas à des États membres de l’UE peuvent entrer en Italie en présentant leur passeport et, si nécessaire, le visa délivré dans leur État d’origine	VERO	
32168	Le passeport peut être individuel ou collectif	VERO	
32169	Le passeport collectif peut être délivré à des groupes qui voyagent dans des buts différents et qui sont composés de cent personnes au moins	FALSO	
32170	La carte d’identité valable pour l’expatriation remplace le passeport pour le franchissement de toutes les frontières	FALSO	
32171	Le visa est l’autorisation accordée à l’étranger citoyen d’un État non-membre de l’UE pour l’entrée sur le territoire de la République italienne, il est imprimé sur un autocollant et s’applique sur le passeport ou sur un autre document de voyage du demandeur	VERO	

Quesito n° 7074 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32172	Le visa est délivré par les ambassades et les consulats italiens dans l’État d’origine de l’étranger ou dans celui où ce dernier réside en permanence	VERO	
32173	Il n’est pas possible de délivrer un visa (ou de prolonger la validité de celui-ci) si l’étranger qui le demande se trouve déjà en Italie	VERO	
32174	Les citoyens de certains États ne sont pas tenus de demander un visa d’entrée en vue de séjours pour tourisme, motif professionnel, voyage d’affaires, invitation et compétition sportive si leur séjour ne dépasse pas 120 jours	FALSO	
32175	Le visa uniforme Schengen permet le transit ou un court séjour ne dépassant pas 150 jours	FALSO	
32176	Le visa peut être de type individuel ou collectif, ce dernier a une validité maximale de 60 jours	FALSO	
32177	Le visa est délivré par un tribunal italien à l’étranger qui veut séjourner en Italie	FALSO	
32178	Les étrangers, citoyens d’États non-membres de l’UE, qui souhaitent séjourner en Italie pour effectuer des visites, des voyages d’affaires, du tourisme ou des études pendant des périodes ne dépassant pas trois mois doivent demander un permis de séjour	FALSO	
32179	Les citoyens de certains États ne sont pas tenus de demander un visa d’entrée en vue de séjours pour tourisme, motif professionnel, voyage d’affaires, invitation et compétition sportive si leur séjour ne dépasse pas 90 jours	VERO	
32180	L’étranger, citoyen d’un État non-membre de l’UE, qui entre légalement en Italie et souhaite y séjourner pendant plus de 3 mois doit demander un permis de séjour dans un délai de huit jours ouvrables	VERO	
32181	L’étranger, citoyen d’un État non-membre de l’UE, qui entre légalement en Italie doit demander un permis de séjour dans un délai de 30 jours ouvrables	FALSO	
32182	L’immigration clandestine peut être effectuée par voie maritime (prédominante en Italie), par voie terrestre ou par voie aérienne	VERO	
32183	L’immigration clandestine est l’entrée illégale dans un autre État de personnes qui n’en sont pas citoyennes ou qui n’ont pas le droit d’y séjourner	VERO	
32184	L’immigration clandestine comprend également le trafic d’êtres humains et peut alimenter le marché du travail illégal	VERO	
32185	La côte tyrrhénienne est une des principales voies d’accès vers l’Italie pour les immigrés clandestins	FALSO	
32186	L’immigration clandestine est l’entrée légale dans un autre État de personnes qui n’en sont pas citoyenness ou qui n’ont pas le droit d’y résider de manière permanente	FALSO	
32187	En cas d’immigration clandestine, le moyen de transport qui a amené l’étranger à la frontière est obligé de le conduire à la préfecture la plus proche	FALSO	

Quesito n° 7075 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

32188	L’immigration clandestine comporte le trafic d’êtres humains, qui sont souvent exploités par les organisations criminelles dans le cadre d’activités illicites (prostitution, travail illégal, trafic de stupéfiants, etc.)	VERO	
32189	Une des zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie est la côte sicilienne et, notamment les îles de Lampedusa et de Pantelleria	VERO	
32190	Une des zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie est la côte adriatique des Pouilles	VERO	
32191	Parmi les zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie figurent les frontières terrestres de Trieste et de Tarvisio	VERO	
32192	Une des zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie est la côte ionienne calabraise	VERO	
32193	Une des zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie est la ville de Gorizia	VERO	
32194	Une des zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie est la ville de Rome et, notamment la zone de Fregene	FALSO	
32195	Parmi les zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie figurent les côtes de la Sardaigne	FALSO	
32196	Une des zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie est la ville de Milan	FALSO	
32197	Parmi les zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie figurent les côtes ligures du ponant	FALSO	
32198	Parmi les zones les plus touchées par le phénomène de l’immigration clandestine en tant que point d’entrée en Italie figurent les côtes de la Versilia	FALSO	
32199	En plus des sanctions personnelles (jusqu’à 15 années d’emprisonnement) pour ceux qui, d’une manière ou d’une autre, favorisent l’entrée illégale d’étrangers en Italie, la confiscation du moyen de transport utilisé pour commettre l’infraction est également prévue	VERO	
32200	L’immigré clandestin est le citoyen d’un État non-membre de l’UE, entré en Italie sans avoir respecté les dispositions en la matière	VERO	
32201	L’immigration clandestine est un délit puni par une lourde sanction pécuniaire	VERO	
32202	L’immigré clandestin est le citoyen d’un État membre de l’UE, entré en Italie sans avoir respecté l’obligation d’emporter un document d’identité en cours de validité	FALSO	
32203	L’immigration clandestine est un délit puni par une sommation	FALSO	

Quesito n° 7076 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32204	L’entrée illégale de personnes ne comporte pas de risques pour la sécurité nationale et l’ordre public	FALSO	
32205	L’étranger, citoyen d’un État non-membre de l’UE, qui ne dispose pas d’un permis de séjour ou dont le permis a expiré est expulsé	VERO	
32206	L’étranger, citoyen d’un État non-membre de l’UE, qui ne dispose pas d’un permis de séjour ou dont le permis a expiré est immédiatement régularisé	FALSO	
32207	L’aide à l’immigration clandestine est punie par l’emprisonnement, une amende et la confiscation du véhicule	VERO	
32208	L’aide à l’immigration clandestine constitue un délit administratif	FALSO	
32209	À défaut de preuves irréfutables démontrant que tout ce qui était possible a été fait pour ne pas faciliter le transport de clandestins, le conducteur peut être sanctionné de manière extrêmement lourde, tant pénalement qu’administrativement	VERO	
32210	À défaut de preuves irréfutables démontrant que tout ce qui était possible a été fait pour ne pas faciliter le transport de clandestins, l’entreprise peut être sanctionnée de manière extrêmement lourde, tant pénalement qu’administrativement	VERO	
32211	Les entreprises de transport sur route et leurs conducteurs doivent élaborer et mettre en œuvre un plan de contrôle approprié pour éviter, autant que possible, que les contrôles des forces de l’ordre puissent révéler la présence à bord de clandestins	VERO	
32212	À défaut de preuves irréfutables démontrant que tout ce qui était possible a été fait pour ne pas faciliter le transport de clandestins, seul le conducteur peut être sanctionné de manière extrêmement lourde, tant pénalement qu’administrativement	FALSO	
32213	À défaut de preuves irréfutables démontrant que tout ce qui était possible a été fait pour ne pas faciliter le transport de clandestins, le conducteur, mais non l’entreprise, peut être sanctionné de manière extrêmement lourde, tant pénalement qu’administrativement	FALSO	

32214	Le délit d’aide à l’immigration clandestine entraîne la confiscation du véhicule mais non l’emprisonnement	FALSO	
32215	Le délit d’aide à l’immigration clandestine entraîne de lourdes sanctions seulement pour le conducteur du véhicule	FALSO	
32216	L’aide à l’immigration clandestine entraîne uniquement de lourdes sanctions pécuniaires ne constituant pas un délit	FALSO	
32217	Les transporteurs sont également tenus pour co-responsables du délit d’aide à l’immigration clandestine pour avoir organisé, avoir autorisé ou avoir été informés du transport illégal	VERO	
32218	La législation italienne punit sévèrement tous ceux qui exercent des activités visant à favoriser l’entrée illégale des étrangers sur le territoire italien	VERO	
32219	S’ils font l’objet d’un régime douanier spécial, les moyens de transport et les marchandises transportées ne peuvent être contrôlés même si l’on soupçonne qu’ils puissent être utilisés pour effectuer des transports illégaux de marchandises ou de personnes	FALSO	

Quesito n° 7077 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32220	La législation italienne prévoit des sanctions pour les clandestins mais non pour ceux qui exercent des activités visant à favoriser l’entrée illégale des étrangers sur le territoire italien	FALSO	
32221	La législation que les transporteurs routiers sont tenus de respecter pour contribuer à la lutte contre l’immigration clandestine figure dans des pactes bilatéraux spécifiques entre l’Italie et l’État d’origine de l’immigré irrégulier	FALSO	
32222	Les transporteurs doivent s’assurer du fait que les étrangers, citoyens d’États non-membres de l’UE disposent des ressources financières requises pour entrer dans les États signataires de l’accord de Schengen	FALSO	
32223	Les transporteurs doivent s’assurer du fait que les étrangers, citoyens d’États non-membres de l’UE disposent des documents de voyage requis pour entrer dans les États signataires de l’accord de Schengen	VERO	
32224	En cas d’immigration clandestine, le moyen de transport qui amène l’étranger à la frontière est obligé de le reconduire dans son État d’origine ou dans celui où son billet a été délivré	VERO	
32225	La non-vérification de la présence à bord de clandestins entraîne une sanction administrative pécuniaire, ainsi que la suspension ou la révocation de l’autorisation	VERO	
32226	Le transporteur doit s’assurer du fait que les étrangers, citoyens d’États non-membres de l’UE disposent des documents requis pour entrer dans l’espace Schengen	VERO	
32227	Le transporteur est tenu de reprendre à bord les étrangers, citoyens d’États non-membres de l’UE auxquels il a été interdit d’entrer dans l’espace Schengen et de les reconduire dans leur État d’origine	VERO	
32228	En cas d’infractions répétées ou graves, relativement au transport illégal de personnes (clandestins), il est possible de procéder à la suspension ou à la révocation de l’autorisation à effectuer des activités de transport par route	VERO	
32229	Le transporteur qui informe les autorités de frontière de la présence éventuelle à bord d’étrangers en situation irrégulière risque de commettre le délit de délation	FALSO	
32230	Les dispositions que les transporteurs routiers sont tenus de respecter pour contribuer à lutter contre l’immigration clandestine conseillent au transporteur de signaler aux autorités de frontière la présence éventuelle à leur bord d’étrangers en situation irrégulière	FALSO	
32231	Parmi les technologies utilisées pour les contrôles aux frontières figurent les détecteurs de battement cardiaque	VERO	
32232	Pour éviter la montée à bord du véhicule d’immigrés clandestins, il est opportun de se garer dans des espaces surveillés et de fermer le véhicule à clé	VERO	
32233	Pour éviter la montée à bord du véhicule d’immigrés clandestins, le conducteur d’un autobus/autocar doit effectuer un contrôle général et approfondi du véhicule et de la remorque	VERO	
32234	Parmi les technologies utilisées pour les contrôles aux frontières figurent les détecteurs d’oxygène	FALSO	
32235	Pour éviter la montée à bord du véhicule d’immigrés clandestins, il est opportun de contrôler les documents des passagers	FALSO	

Quesito n° 7078 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32236	Parmi les mesures adoptées pour éviter l’entrée illégale des citoyens étrangers figure l’utilisation de scanners à ondes passives qui permettent de détecter des images/silhouettes de personnes dans les véhicules	VERO	

32237	Parmi les mesures adoptées pour éviter l’entrée illégale des citoyens étrangers figure l’utilisation de détecteurs de battement cardiaque qui permettent de détecter la présence de personnes dans les véhicules	VERO	
32238	Parmi les technologies utilisées par les autorités de frontière pour lutter contre le phénomène de l’immigration clandestine à bord des véhicules figurent les détecteurs de dioxyde de carbone	VERO	
32239	Parmi les technologies utilisées par les autorités de frontière pour lutter contre le phénomène de l’immigration clandestine à bord des véhicules figurent les systèmes à rayons gamma	VERO	
32240	Pour le contrôle des véhicules, afin d’éviter l’entrée illégale de citoyens étrangers, on utilise notamment des unités cynophiles	VERO	
32241	Parmi les mesures adoptées pour éviter l’entrée illégale des citoyens étrangers figure l’utilisation de rayons www, qui permettent, au moyen d’internet, de voir à l’intérieur des véhicules	FALSO	
32242	Pour le contrôle des véhicules, afin d’éviter l’entrée illégale de citoyens étrangers, on utilise des ondes sonores à haute fréquence qui obligent les clandestins éventuels à sortir du véhicule	FALSO	
32243	Le contrôle des véhicules, pour éviter l’entrée illégale de citoyens étrangers, est effectué normalement par des systèmes satellitaires	FALSO	
32244	Le contrôle des véhicules, pour éviter l’entrée illégale de citoyens étrangers entraîne l’utilisation de charges explosives qui effrayent les éventuels clandestins à bord	FALSO	
32245	Le contrôle des véhicules, pour détecter la présence de clandestins éventuels, entraîne inévitablement le déchargement de toute la marchandise présente sur le véhicule	FALSO	
32246	Pour éviter de favoriser l’immigration de clandestins, il nécessaire de garder constamment le véhicule, notamment dans les zones à risque	VERO	
32247	Pour éviter de favoriser l’immigration de clandestins, il est nécessaire d’examiner attentivement les parties du véhicule à risque et, en cas de suspicion, de prévenir immédiatement les autorités compétentes	VERO	
32248	Pour éviter de transporter des clandestins sans le savoir, notamment dans le transport de marchandises, il faut contrôler également le toit, l’intérieur du véhicule, derrière la cabine et entre les essieux des roues	VERO	
32249	Pour éviter de transporter des clandestins sans le savoir, notamment dans le transport de personnes, il faut contrôler également l’intérieur du véhicule, pour voir si quelqu’un s’est infiltré au milieu des passagers réguliers	VERO	
32250	Des signes d’effraction, même légers, peuvent indiquer la présence de clandestins à bord du véhicule	VERO	
32251	La rupture des serrures de l’espace de chargement peut indiquer la présence de clandestins à bord du véhicule	VERO	

Quesito n° 7079 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32257	En cas d’agression, de vol ou de hold-up, il faut réagir contre les criminels s’ils sont armés	FALSO	
32258	En cas d’agression, de vol ou de hold-up, il faut appeler les forces de l’ordre	VERO	
32259	En cas d’agression, de vol ou de hold-up, il ne faut pas faire intervenir les forces de l’ordre pour ne pas aggraver la situation	FALSO	
32260	Dans le secteur des transports routiers, les vols de véhicules et de marchandises sont fréquents	VERO	
32261	Pour réduire les vols de véhicules, il est opportun d’équiper ces derniers d’antivols	VERO	
32262	Dans le secteur des transports routiers, les vols sont plus fréquents dans les zones peu fréquentées et éclairées	VERO	
32263	Dans le secteur des transports routiers, les vols contre les conducteurs sont fréquents	VERO	
32264	Dans le secteur des transports routiers, les enlèvements de voyageurs sont fréquents	FALSO	
32265	Dans le secteur des transports routiers, les vols sont plus fréquents pendant les arrêts dans les zones surveillées	FALSO	
32266	Dans le secteur des transports routiers, les vols les plus fréquents visent à enlever le moteur des véhicules à l’arrêt	FALSO	
32267	Pour prévenir les agressions, il faut connaître l’emplacement des lieux peu sûrs de l’itinéraire	VERO	
32255	Pour éviter de favoriser l’immigration de clandestins, notamment dans les zones à risque, le véhicule ne doit pas être laissé sans surveillance pendant plus de dix minutes	FALSO	
32256	Les agents de la sécurité publique peuvent procéder à des contrôles des véhicules et des marchandises transportées même s’ils sont soumis à un régime douanier spécial, si des raisons ou des suspicions fondées subsistent quant à leur utilisation pour effectuer des transports illégaux de marchandises ou de personnes	VERO	

32252	Les entreprises ne sont pas tenues d’informer les conducteurs des contrôles à effectuer et du comportement à tenir si la présence de clandestins à bord est détectée	FALSO	
32253	Pour éviter de transporter des clandestins sans le savoir, les entreprises interdisent l’utilisation de cadenas ou de scellés sur les parties des véhicules à risque	FALSO	
32254	Pour éviter de favoriser l’immigration de clandestins, il est nécessaire d’examiner attentivement les parties à risque de son véhicule et, en cas de suspicion, d’abandonner immédiatement ce dernier pour éviter d’être impliqué	FALSO	

Quesito n° 7080 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32268	Pour prévenir les agressions, il est opportun de garer le véhicule dans des endroits isolés	FALSO	
32269	Pour prévenir les agressions, il est opportun de garer le véhicule dans des endroits bien éclairés	VERO	
32270	Le conducteur ne doit pas réagir à des comportements agressifs pour ne pas mettre en danger l’intégrité physique des passagers	VERO	
32271	Pour prévenir les agressions ou les hold-up, il est légitime de placer des armes à feu bien en vue au-dessus du tableau de bord	FALSO	
32272	Pour réduire le risque de vol des véhicules et des marchandises, il est opportun de garer le véhicule dans des endroits non isolés	VERO	
32273	Le conducteur ne doit pas réagir avec violence aux agressions verbales	VERO	
32274	En cas d’agression, de vol ou de hold-up, il faut fournir aux forces de l’ordre tous les détails importants	VERO	
32275	Pour prévenir les agressions, il est opportun d’éviter, si possible, de traverser des zones isolées	VERO	
32276	Pour prévenir les agressions, il est utile de choisir un itinéraire planifié avec soin	VERO	
32277	Pour prévenir les agressions, le dépassement des limites de vitesse est autorisé si l’on traverse des zones à risque	FALSO	
32278	Pour prévenir les agressions, il est opportun de se garer dans des zones surveillées	VERO	
32279	En cas de vol ou de hold-up, l’utilisation d’armes est toujours autorisée pour défendre le chargement	FALSO	
32280	Pour réduire le risque de vol aux dépens du conducteur, il est opportun de s’arrêter dans des endroits non isolés	VERO	
32281	En cas d’agression, de vol ou de hold-up, il est possible de se plaindre auprès de la compagnie d’assurances ou des forces de l’ordre	FALSO	
32282	Pour réduire le risque de vol aux dépens du conducteur, il est possible de ne pas respecter les temps de conduite et de repos en vue d’arriver à destination le plus rapidement possible	FALSO	
32283	Pour réduire le risque de vol aux dépens du conducteur, il faut s’arrêter dans des zones isolées ou peu éclairées pour passer inaperçu	FALSO	

Quesito n° 7081 - 07##tipologia7 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32284	Les cales de roues sont un système antivol du véhicule efficace	FALSO	
32285	Pour éviter les vols de parties du chargement, il faut laisser le véhicule à l’arrêt avec le frein à main enclenché	FALSO	
32286	Pour éviter les vols des véhicules, il est opportun d’enlever toujours la clé de contact	VERO	
32287	Pour éviter le vol du véhicule et du chargement, il est opportun de stationner dans des endroits peu fréquentés en laissant les feux du véhicule allumés (feux d’indication de direction clignotant simultanément)	FALSO	
32288	Pour réduire les risques de vols du chargement du véhicule, il est opportun de vérifier la fermeture de l’espace de chargement	VERO	

Quesito n° 7082 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32289	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée également par la ponctualité de ses livraisons	VERO	
32290	L’image d’une entreprise de transport routier conditionne les opinions des clients	VERO	
32291	L’image d’une entreprise de transport routier a une influence sur son chiffre d’affaires	VERO	
32292	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée également par les avis des salariés	VERO	

32293	L’image d’une entreprise de transport routier n’est pas essentielle parce que ce secteur n’est pas soumis à la concurrence	FALSO	
32294	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée par la modernité des moyens de transport utilisés	VERO	
32295	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée par le type de produits qu’elle transporte	FALSO	
32296	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée également par le comportement des conducteurs ayant un contact direct avec les clients	VERO	

Quesito n° 7083 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32298	L’image d’une entreprise de transport routier est influencée par la manière dont les conducteurs se présentent aux clients	VERO	
32299	L’image d’une entreprise de transport routier dépend également de la capacité du conducteur d’interagir avec les commettants	VERO	
32300	L’image d’une entreprise de transport routier est conditionnée par le fait que les conducteurs fument pendant l’arrêt dans les aires de service	FALSO	
32301	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée uniquement par les campagnes publicitaires	FALSO	
32302	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée par le type de convention collective appliquée au personnel salarié	FALSO	
32303	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée par le nombre de véhicules faisant l’objet d’un crédit-bail à la disposition de l’entreprise	FALSO	
32304	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée par la sensibilité écologique et par l’attention à la protection de l’environnement	VERO	
32305	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée par l’amélioration constante et le renouvellement du service	VERO	
32306	L’image d’une entreprise de transport routier n’est pas déterminée par le décorum et l’habillement des conducteurs	FALSO	

Quesito n° 7084 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32307	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée également par la qualité du service	VERO	
32308	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée par l’ensemble des opinions et par la vision que les clients ont de celle-ci	VERO	
32309	L’image d’une entreprise de transport routier n’est conditionnée en aucune manière par le travail des conducteurs	FALSO	
32310	L’image d’une entreprise de transport routier dépend de la nationalité du conducteur	FALSO	
32311	L’image d’une entreprise de transport routier est influencée également par l’entretien et le nettoyage des moyens de transport.	VERO	
32312	L’image d’une entreprise de transport routier dépend également de la capacité des conducteurs d’interagir avec les voyageurs	VERO	
32313	L’image d’une entreprise de transport routier n’est pas conditionnée par les comportements des conducteurs qui y travaillent	FALSO	
32314	L’image d’une entreprise de transport routier est déterminée par l’âge des conducteurs	FALSO	
32315	L’image d’une entreprise de transport routier dépend également de la qualité du travail des conducteurs	VERO	

Quesito n° 7085 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32316	L’image d’une entreprise de transport routier peut ne pas être prise en compte parce que ce secteur n’est pas soumis à la concurrence	FALSO	
32317	Le conducteur a l’obligation de prévenir à temps du fait qu’il ne peut pas se rendre au travail, afin que l‘entreprise puisse adopter les mesures nécessaires pour assurer le service	VERO	
32318	En cas de désaccord entre le transporteur et le client, au sujet de questions relatives au prix du transport, le conducteur doit servir d’intermédiaire en tentant de parvenir à un accord entre les parties	FALSO	
32319	Le conducteur joue un rôle important au sein de l’entreprise de transport routier parce qu’il a des contacts avec de nombreux interlocuteurs et, notamment, avec les autorités douanières	VERO	
32320	Parmi les obligations d’un conducteur qui n’est pas aussi propriétaire de l’entreprise, figure celle d’investir son argent dans l’entreprise	FALSO	

32321	Le conducteur joue un rôle important au sein de l’entreprise de transport routier parce qu’il a des contacts avec de nombreux interlocuteurs et, notamment, avec les autorités délivrant les autorisation nécessaires au déroulement du service	FALSO	
32322	En cas de désaccord entre le transporteur et le client au sujet de questions relatives au prix du transport, le conducteur doit intervenir en prenant la défense de son employeur	FALSO	
32323	En cas de désaccord entre le transporteur et le client au sujet de questions relatives au prix du transport, le conducteur doit adopter un comportement correct et professionnel même si le client lui adresse directement des critiques	VERO	
32324	Le conducteur est tenu de s’habiller de manière appropriée et professionnelle	VERO	

Quesito n° 7086 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32325	En cas de désaccord entre le transporteur et le client au sujet de questions relatives au prix du transport, le conducteur n’est pas tenu de prendre position pour l’une ou l’autre partie	VERO	
32326	Le conducteur joue un rôle important au sein de l’entreprise de transport routier parce qu’il a des contacts avec de nombreux interlocuteurs et, notamment, avec les expéditionnaires ou les agents de voyage	VERO	
32327	Parmi les fonctions d’un conducteur qui n’est pas aussi propriétaire de l’entreprise de transport, figure le recouvrement des créances	FALSO	
32328	Pour contribuer à la qualité du service, le conducteur doit exercer le service de transport en garantissant la sécurité maximale	VERO	
32329	Parmi les fonctions d’un conducteur qui n’est pas aussi propriétaire de l’entreprise de transport, figure la tenue des registres comptables de l’entreprise	FALSO	
32330	Le conducteur doit connaître parfaitement quatre langues au moins	FALSO	
32331	Le conducteur d’une entreprise de transport routier est tenu de se présenter au travail à l’heure prévue	VERO	
32332	Le conducteur joue un rôle important au sein de l’entreprise de transport routier parce qu’il a des contacts avec de nombreux interlocuteurs et, notamment, avec les clients	VERO	
32333	Le conducteur joue un rôle important au sein de l’entreprise de transport routier parce qu’il a des contacts avec de nombreux interlocuteurs et, notamment, avec les banques	FALSO	

Quesito n° 7087 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32334	Pour contribuer à la qualité du service, le conducteur d’une entreprise de transport routier doit adopter des comportements cordiaux et respectueux à l’égard des clients	VERO	
32335	En cas de désaccord entre le transporteur et le client au sujet de questions relatives au prix du transport, le conducteur doit s’absenter du travail s’il est directement concerné	FALSO	
32336	Le conducteur d’une entreprise de transport routier est tenu de souscrire une assurance vie	FALSO	
32337	Parmi les fonctions du conducteur, qui n’est pas aussi propriétaire de l’entreprise de transport, figure la sélection du personnel à recruter dans l’entreprise	FALSO	
32338	Le conducteur d’une entreprise de transport routier est soumis à une obligation d’obéissance	VERO	
32339	Parmi les fonctions d’un conducteur qui n’est pas aussi propriétaire de l’entreprise de transport, figure la définition du coût du service	FALSO	
32340	Pour contribuer à la qualité du service, le conducteur d’une entreprise de transport routier doit informer ladite entreprise de tout problème éventuel pouvant se présenter pendant la fourniture du service	VERO	
32341	En cas de désaccord entre le transporteur et le client au sujet de questions relatives au prix du transport, le conducteur doit intervenir et prendre contact directement avec le client si le problème concerne un transport effectué par lui-même	FALSO	
32342	Le conducteur d’une entreprise de transport routier est tenu de collaborer avec ses collègues	VERO	

Quesito n° 7088 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32343	Le conducteur d’une entreprise de transport routier est soumis à une obligation de fidélité	VERO	

32344	Pour contribuer à la qualité du service, le conducteur d’une entreprise de transport routier doit faire face aux imprévus, suivant les indications de l’entreprise, afin de respecter les obligations contractuelles	VERO	
32345	Parmi les fonctions d’un conducteur qui n’est pas aussi propriétaire de l’entreprise de transport, figure la création de nouveaux services de sa propre initiative	FALSO	
32346	En cas de désaccord entre le transporteur et le client au sujet de questions relatives au prix du transport, le conducteur ne doit pas intervenir parce qu’il n’est pas une des parties en cause	VERO	
32347	En cas de désaccord entre le transporteur et le client au sujet de questions relatives au prix du transport, le conducteur peut intervenir s’il estime que le client a raison	FALSO	
32348	Le conducteur d’une entreprise de transport routier est soumis à une obligation de diligence	VERO	
32349	Il est important que les véhicules soient toujours en bon état pendant la circulation, pour garantir que le transport s’effectue dans des conditions de sécurité	VERO	
32350	Il est important que les véhicules soient toujours en bon état pendant la circulation, pour limiter la pollution	VERO	
32351	Il est important que les véhicules soient toujours en bon état pendant la circulation, pour éviter toute communication à la Chambre de commerce	FALSO	

Quesito n° 7089 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32352	Il est important que les véhicules soient toujours en bon état pendant la circulation, pour limiter le bruit	VERO	
32353	Il est important que les véhicules soient toujours en bon état pendant la circulation, pour que la prime annuelle d’assurance soit moins élevée	FALSO	
32354	Il est important que les véhicules soient toujours en bon état pendant la circulation, pour éviter toute communication au Comité central du registre des transporteurs routiers	FALSO	
32355	Le conducteur peut, par un contrôle visuel, constater la présence de déchirures des pneus	VERO	
32356	Le conducteur peut, par un contrôle visuel, constater la présence de fuites d’huile du véhicule	VERO	
32357	Il est important que les véhicules soient toujours en bon état pendant la circulation, pour éviter toute usure du tachygraphe numérique	FALSO	
32358	Le conducteur peut, par un contrôle visuel, constater le non-fonctionnement des dispositifs d’éclairage	VERO	
32359	Le conducteur peut, par un contrôle visuel, constater le pourcentage d’oxyde de carbone contenu dans les gaz d’échappement du véhicule	FALSO	
32360	Le conducteur peut, par un contrôle visuel, constater la viscosité de l’huile	FALSO	

Quesito n° 7090 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32361	La constatation d’une panne par un conducteur peut éviter d’aggraver la situation	VERO	
32362	Le conducteur doit s’arrêter dès qu’il constate une anomalie du navigateur satellitaire	FALSO	
32363	Le conducteur doit connaître de manière approfondie les instruments à bord du véhicule	VERO	
32364	Le conducteur doit connaître et savoir consulter le manuel de conduite et d’entretien du véhicule	VERO	
32365	Un freinage non équilibré est dû à une force de freinage différente exercée par les éléments d’un même axe	VERO	
32366	L’équilibrage incorrect des freins peut dériver d’une pression de gonflage différente des pneus d’un même axe	VERO	
32367	Un freinage peu efficace peut découler d’une consommation irrégulière du tambour ou des disques	VERO	
32368	L’équilibrage incorrect des freins peut découler d’un jeu excessif de la pédale de frein	FALSO	
32369	L’équilibrage incorrect des freins peut découler d’une pression excessive sur la pédale de frein	FALSO	

Quesito n° 7091 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32370	Un freinage peu efficace peut découler de la rupture de l’indicateur de pression du circuit de freinage	FALSO	

32371	L’équilibrage incorrect des freins peut découler d’une consommation différente des garnitures d’un même axe	VERO	
32372	Un freinage peu efficace peut découler de garnitures ou de tambours et/ou de disques très usés	VERO	
32373	L’équilibrage incorrect des freins peut découler d’un freinage effectué avec l’embrayage au point mort	FALSO	
32374	Un freinage peu efficace peut découler du fait que le filtre anti particules est bouché	FALSO	
32375	Un freinage peu efficace peut découler d’un niveau d’huile trop bas dans le carter	FALSO	
32376	Le conducteur peut, par un contrôle visuel, constater l’efficacité de freinage du véhicule	FALSO	
32377	Un freinage peu efficace peut découler de tambours ou de disques souillés d’huile	VERO	
32378	Des vibrations dans la direction peuvent être causées par une mauvaise convergence des roues avant	FALSO	

Quesito n° 7092 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32379	Braquer avec le véhicule à l’arrêt peut endommager le joint élastique de la transmission	FALSO	
32380	Braquer avec le véhicule à l’arrêt endommage la direction et augmente précocement le jeu de la direction	VERO	
32381	Le jeu excessif de la direction entrave le fonctionnement des suspensions avant	FALSO	
32382	Le fait que la direction est plus dure que d’habitude peut être dû à un réglage incorrect de la géométrie des suspensions	VERO	
32383	La vibration de la direction peut dériver du manque d’équilibrage des roues directrices	VERO	
32384	Le fait que la direction soit plus dure que d’habitude peut être dû à une surcharge de l’axe arrière	FALSO	
32385	Une vibration de la direction peut être due à une mauvaise pression de gonflage des pneus avant	FALSO	
32386	Le fait que la direction soit plus dure que d’habitude peut être dû à la présence de la direction assistée	FALSO	
32387	Le réglage incorrect du pincement des roues entraîne la tendance du véhicule à s’éloigner de la trajectoire rectiligne	VERO	

Quesito n° 7093 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32388	La vibration de la direction peut découler du fait que les roues ont des dimensions non réglementaires	FALSO	
32389	Il est nécessaire de vérifier régulièrement que le jeu de la direction n’est pas excessif	VERO	
32390	La vibration de la direction peut découler d’une usure excessive des pneus	FALSO	
32391	La vibration de la direction peut découler de son mauvais fonctionnement	VERO	
32392	Le jeu excessif de la direction peut découler de l’usure du joint de cardan de l’arbre de transmission	FALSO	
32393	Il faut contrôle périodiquement le niveau de l’huile de la direction assistée	VERO	
32394	Le jeu excessif de la direction détériore précocement les pneus arrière	FALSO	
32395	Une direction trop dure peut être un indice du mauvais fonctionnement de la direction assistée	VERO	
32396	Le fait que la direction est plus dure que d’habitude peut être dû aux pneus avant dégonflés	VERO	

Quesito n° 7094 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32397	Braquer avec le véhicule à l’arrêt peut endommager la direction	VERO	
32398	Le fait que la direction est plus dure que d’habitude peut être dû à la surcharge de l’axe avant	VERO	
32399	Le jeu excessif de la direction peut découler de la pression de gonflage insuffisante des pneus avant	FALSO	
32400	Le fait que la direction est plus dure que d’habitude peut être dû à la pression de gonflage excessive des pneus avant	FALSO	
32401	La vibration excessive de la direction peut être due à un jeu excessif de ses commandes	VERO	

32402	Le jeu excessif de la direction peut être réduit en tenant fermement le volant avec les deux mains	FALSO	
32403	Le jeu excessif de la direction entraîne la difficulté de maintenir la trajectoire voulue	VERO	
32404	Le jeu de la direction dépend du mauvais état d'entretien des essieux	FALSO	
32405	La vibration de la direction peut être causée par un mauvais équilibrage des roues avant	VERO	

Quesito n° 7095 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32408	La mauvaise orientation du faisceau lumineux d'un phare peut découler d'un dispositif de régulation de celui-ci endommagé	VERO	
32409	La mauvaise orientation du faisceau lumineux d'un phare peut découler d'un fusible défectueux	FALSO	
32410	Si le véhicule ne démarre pas, il faut relier entre eux, avec un câble, les deux pôles de la batterie	FALSO	
32411	Il est opportun de contrôler régulièrement le serrage correct des bornes des deux pôles de la batterie	VERO	
32412	La panne des phares peut être résolue immédiatement en allumant les feux de détresse	FALSO	
32413	La mauvaise orientation du faisceau lumineux d'un phare peut être due à un voyant défectueux du tableau de bord	FALSO	
32414	La mauvaise orientation du faisceau lumineux d'un phare peut être due à une parabole légèrement oxydée	FALSO	
32406	L'alternateur est relié directement aux phares	FALSO	
32407	La mauvaise orientation du faisceau lumineux d'un phare peut découler d'une lampe montée de manière incorrecte	VERO	

Quesito n° 7096 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32415	La mauvaise orientation du faisceau lumineux d'un phare peut être due à un défaut de réglage de celui-ci	VERO	
32416	La panne des phares peut être due à un fusible endommagé	VERO	
32417	Le pont redresseur est incorporé dans l'alternateur et compense les déséquilibres de poids du véhicule	FALSO	
32418	La panne des phares peut être résolue en allumant les feux d'encombrement	FALSO	
32419	La panne des phares peut être indiquée par des voyants du tableau de bord ou par l'ordinateur de bord	VERO	
32420	Il est possible de monter sur un même axe des pneus de types différents, à condition que l'épaisseur de la bande de roulement dépasse 1,6 mm	FALSO	
32421	Les pneus doivent être contrôlés après avoir parcouru une route en mauvais état ou défoncée, parce qu'ils peuvent avoir été endommagés	VERO	
32422	Si des problèmes d'équilibrage des roues surviennent, le véhicule a tendance à s'éloigner de la trajectoire rectiligne	FALSO	
32423	Le mauvais réglage du pincement des roues avant entraîne une usure asymétrique des pneus	VERO	

Quesito n° 7097 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32424	La pression des pneus doit être contrôlée fréquemment parce que, si elle n'est pas correcte, le comportement du véhicule peut devenir instable	VERO	
32425	Les pneus doivent être contrôlés régulièrement parce qu'ils s'usent	VERO	
32426	Le réglage incorrect du pincement diminue les risque d'embardée du véhicule	FALSO	
32427	Les pneus doivent être contrôlés pour vérifier que l'épaisseur de la bande de roulement n'est pas inférieure à 1,6 mm	VERO	
32428	Les pneus doivent être contrôlés régulièrement parce qu'une pression de gonflage insuffisante entraîne une usure précoce de la zone centrale de la bande de roulement	FALSO	
32429	Un mauvaise équilibrage des roues diminue l'espace de freinage du véhicule	FALSO	
32430	La pression des pneus doit être contrôlée fréquemment parce que, s'ils ne sont pas gonflés correctement, ils s'usent précocement	VERO	
32431	Les pneus doivent être contrôlés pour vérifier que l'épaisseur de la bande de roulement ne soit pas inférieure à 6 mm	FALSO	
32432	Tourner le volant avec le véhicule à l'arrêt peut entraîner une usure anormale des pneus	VERO	

Quesito n° 7098 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32433	Les pneus doivent être contrôlés régulièrement parce qu'une pression de gonflage excessive entraîne une usure précoce des zones latérales de la bande de roulement	FALSO	
32434	Tourner le volant avec le véhicule à l'arrêt peut endommager les pneus	VERO	
32435	Les amortisseurs épuisés entraînent un comportement irrégulier du différentiel	FALSO	
32436	Les amortisseurs épuisés entraînent un comportement irrégulier de la boîte de vitesses	FALSO	
32437	Les amortisseurs épuisés rendent le véhicule plus bruyant	VERO	
32438	L'efficacité des suspensions influe sur le comportement du véhicule dans les virages	VERO	
32439	Le comportement instable du véhicule peut être dû aux amortisseurs épuisés	VERO	
32440	Le comportement instable du véhicule peut être dû aux vitres ouvertes	FALSO	
32441	La stabilité du véhicule est indépendante de la position du chargement	FALSO	

Quesito n° 7099 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32442	L'instabilité du véhicule peut dépendre de la détérioration des ressorts à lames ou des ressorts hélicoïdaux de la suspension	VERO	
32443	L'instabilité du véhicule peut être due à la présence d'asphalte drainant	FALSO	
32444	Les amortisseurs qui présentent des signes de fuite provoquent des oscillations anormales du véhicule	VERO	
32445	L'instabilité du véhicule peut être due à la détérioration du système de suspension pneumatique	VERO	
32446	Pour réduire le bruit émis par les véhicules, il est permis de boucher le pot d'échappement avec du polyester	FALSO	
32447	L'émission de fumée blanche très polluante par le système d'échappement peut être causée par l'usure des segments des pistons	VERO	
32448	Une augmentation anormale des émissions polluantes peut être liée à l'usure des pneumatiques	FALSO	
32449	L'émission de fumée blanche très polluante par le système d'échappement peut être causée par la présence d'huile brûlée	VERO	
32450	Une augmentation anormale des émissions polluantes peut être liée à l'usure de la boîte de vitesse	FALSO	

Quesito n° 7100 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32451	L'émission de fumée blanche très polluante par le système d'échappement peut être causée par des injecteurs mal réglés	FALSO	
32452	Une augmentation anormale des émissions polluantes peut être liée à un mauvais réglage de la pompe à injection	VERO	
32453	Pour réduire les émissions sonores des véhicules dotés de moteur thermique, il est nécessaire que le silencieux du système d'échappement fonctionne correctement et ait été approuvé	VERO	
32454	Le bruit émis par les véhicules dotés de moteur thermique peut dépendre d'un silencieux d'échappement défectueux	VERO	
32455	Pour réduire les émissions sonores des véhicules dotés de moteur thermique, il est nécessaire d'introduire une paille de fer dans le pot d'échappement	FALSO	
32456	Une augmentation anormale des émissions polluantes peut être due à un filtre à air encrassé ou plein	VERO	
32457	L'émission de fumée blanche très polluante par le système d'échappement peut être causée par l'usure des bandes élastiques des pistons	VERO	
32458	L'émission de fumée noire très polluante par le système d'échappement peut être causée par un filtre à huile complétement encrassé	FALSO	
32459	L'émission de fumée noire très polluante par le système d'échappement peut être causée par un manque d'eau dans le radiateur	FALSO	

Quesito n° 7101 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32460	L'émission de fumée blanche très polluante par le système d'échappement peut être causée par un mauvais réglage du variateur de l'avance	FALSO	

32461	L’émission de fumée blanche très polluante par le système d’échappement peut être causée par un filtre à air encrassé	FALSO	
32462	L’émission de fumée blanche très polluante par le système d’échappement peut être due à l’ovalisation du cylindre	VERO	
32463	L’émission de fumée noire très polluante par le système d’échappement peut être causée par un filtre à air encrassé	VERO	
32464	L’émission de fumée blanche très polluante par le système d’échappement peut être due à l’usure des segments racleurs d’huile	VERO	
32465	L’émission de fumée noire très polluante par le système d’échappement peut être causée par la rupture de l’alternateur	FALSO	
32466	Une augmentation anormale des émissions polluantes peut être due à un mauvais réglage ou à la détérioration des injecteurs	VERO	
32467	Pour réduire les émissions sonores des véhicules à moteur, il est nécessaire d’introduire du fluide antigel dans le radiateur	FALSO	
32468	Une augmentation anormale des émissions polluantes peut être due à l’usure des éléments freinants	FALSO	

Quesito n° 7102 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32469	Pour réduire les émissions sonores des véhicules à moteur, il est nécessaire d’intervenir sur les éléments de freinage qui couinent	VERO	
32470	Un embrayage qui patine peut être causé par la détérioration du plateau de pression	VERO	
32471	Un embrayage qui patine peut être causé par un manque d’huile dans la boite de vitesse	FALSO	
32472	Un embrayage qui patine peut être dû au fait que le véhicule est encore en rodage	FALSO	
32473	Un embrayage qui patine peut être causé par l’usure du disque d’embrayage	VERO	
32474	Un embrayage qui patine peut être causé par un disque d’embrayage sale d’huile	VERO	
32475	Un embrayage qui patine peut être causé par un mauvais équilibrage du disque d’embrayage	FALSO	
32476	Le mauvais fonctionnement du moteur peut être révélé par un bruit anormal des amortisseurs	FALSO	
32477	Le mauvais fonctionnement du moteur peut être révélé par la surchauffe du liquide de refroidissement	VERO	

Quesito n° 7103 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32478	Un fonctionnement anormal du moteur peut être révélé par un disfonctionnement du différentiel	FALSO	
32479	Le mauvais fonctionnement du moteur peut être révélé par une panne du tachygraphe numérique	FALSO	
32480	Le mauvais fonctionnement d’un moteur thermique peut être révélé par un ralenti instable	VERO	
32481	Le mauvais fonctionnement d’un moteur thermique peut être révélé par une détonation de carburant	VERO	
32482	Les vitres et le pare-brise peuvent présenter des traces d’impact, qui doivent cependant rester modestes	FALSO	
32483	La visibilité à travers le pare-brise doit être optimale dans toutes les conditions météorologiques	VERO	
32484	Les vitres et le pare-brise doivent être tenus propres	VERO	
32485	La visibilité optimale s’obtient en lavant les vitres avec de l’huile lubrifiante	FALSO	
32486	La visibilité optimale s’obtient notamment en maintenant les essuie-glaces en parfait état de marche	VERO	

Quesito n° 7104 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32487	La visibilité optimale s’obtient notamment en ajoutant du sable au liquide lave-glace	FALSO	
32488	Les vitres et les pare-brise endommagés doivent être remplacés, éventuellement avec des modèles non homologués	FALSO	
32489	Les vitres et le pare-brise doivent être intacts	VERO	
32490	La visibilité optimale s’obtient en vérifiant régulièrement le niveau du liquide lave-glace	VERO	
32491	Les modèles des vitres et du pare-brise doivent être homologués	VERO	

32492	La visibilité optimale s’obtient en appliquant des films auto-adhésifs sur le pare-brise	FALSO	
32493	Avant de démarrer, il est recommandé de vérifier que tous les voyants qui indiquent le mauvais fonctionnement d’un élément sont bien éteints	VERO	
32494	L’allumage du voyant batterie peut être causé par une température atmosphérique trop basse	FALSO	
32495	L’allumage du voyant de pression ou de surchauffe de l’huile moteur peut être causé par le manque de fluidité du liquide de refroidissement	FALSO	

Quesito n° 7105 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32496	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par la pression trop élevée dudit liquide	FALSO	
32497	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par la rupture d’une courroie	VERO	
32498	L’allumage du voyant de pression ou de surchauffe de l’huile moteur peut être causé par un niveau d’huile insuffisant	VERO	
32499	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par un mauvais fonctionnement du thermomètre	VERO	
32500	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par la surcharge du véhicule	FALSO	
32501	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par le mauvais fonctionnement du système de désembuage du véhicule	FALSO	
32502	L’allumage du voyant batterie peut être causé par une panne du régulateur d’alternateur	VERO	
32503	L’allumage du voyant de pression ou de surchauffe de l’huile moteur peut indiquer un mauvais fonctionnement de la pompe à engrenages	VERO	
32504	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par un manque d’huile moteur	FALSO	

Quesito n° 7106 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32505	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par le mauvais fonctionnement du motoventilateur du système de refroidissement	VERO	
32506	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par un long parcours en ligne droite effectué à vitesse constante	FALSO	
32507	L’allumage du voyant batterie peut être causé par l’utilisation simultanée de plusieurs éléments électriques (autoradio, allume-cigare, air conditionnée)	FALSO	
32508	L’allumage du voyant batterie peut être causé par la rupture du fusible du système d’ouverture des portes de l’autobus/autocar	FALSO	
32509	L’allumage du voyant batterie peut être causé par la rupture de la courroie trapézoïdale	VERO	
32510	L’allumage du voyant batterie peut être causé par l’ampoule grillée d’un phare endommagé	FALSO	
32511	Le conducteur doit connaître la signification des voyants lumineux du tableau de bord	VERO	
32512	En cas d’allumage du voyant de pression ou de surchauffe de l’huile moteur, il convient de vérifier le niveau d’huile avec la jauge prévue à cet effet	VERO	
32513	L’allumage du voyant de pression ou de surchauffe de l’huile moteur peut indiquer que l’huile n’a pas été changée	FALSO	

Quesito n° 7107 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32514	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par la rupture de la pompe à eau	VERO	
32515	L’allumage du voyant de pression ou de surchauffe de l’huile moteur peut être causé par un manque d’huile dans le convertisseur de pression pneumatique en pression hydraulique	FALSO	
32516	L’allumage du voyant de pression ou de surchauffe de l’huile moteur peut être causé par un manque de pression d’huile moteur	VERO	
32517	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par la surchauffe des freins	FALSO	
32518	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par un mauvais fonctionnement du thermostat	VERO	

32519	L’allumage du voyant batterie peut indiquer que l’alternateur ne recharge plus la batterie	VERO	
32520	L’allumage du voyant batterie peut être dû à un mauvais fonctionnement dudit voyant	VERO	
32521	L’allumage du voyant de température du liquide de refroidissement du moteur peut être causé par un niveau insuffisant dudit liquide	VERO	
32522	En cas d’allumage du voyant de pression ou de surchauffe de l’huile moteur, il convient de rouler en faisant tourner le moteur le plus vite possible pour augmenter la pression de l’huile	FALSO	

Quesito n° 7108 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32523	Pour garantir le meilleur fonctionnement possible du véhicule, il est nécessaire de dépasser les limites de vitesse dans le trafic urbain	FALSO	
32524	Le changement d’huile du système de transmission fait partie des opérations d’entretien ordinaire du véhicule	VERO	
32525	Le réglage tous les six mois du segment racleur d’huile fait partie des opérations d’entretien ordinaire du véhicule	FALSO	
32526	Pour garantir le meilleur fonctionnement possible du véhicule, il est nécessaire de cirer la carrosserie une fois par an	FALSO	
32527	Le remplacement des bandes élastiques tous les 10 000 km fait partie des opérations d’entretien ordinaire du véhicule	FALSO	
32528	Le remplacement de l’huile moteur fait partie des opérations d’entretien ordinaire du véhicule	VERO	
32529	Le remplacement du moteur fait partie des opérations d’entretien ordinaire du véhicule	FALSO	
32530	Le contrôle périodique des parties mécaniques fait partie des opérations d’entretien ordinaire du véhicule	VERO	
32531	Pour garantir le meilleur fonctionnement possible du véhicule, il est nécessaire d’effectuer régulièrement des opérations préventives d’entretien	VERO	

Quesito n° 7109 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32532	Le nettoyage annuel du filtre à huile fait partie des opérations d’entretien ordinaire du véhicule	FALSO	
32533	Le remplacement du filtre à air fait partie des opérations d’entretien ordinaire du véhicule	VERO	
32534	Pour garantir le meilleur fonctionnement possible du véhicule, il est nécessaire de laver la carrosserie au moins une fois par semaine	FALSO	
32535	Pour garantir le meilleur fonctionnement possible du véhicule, il est nécessaire d’effectuer la réparation des dispositifs mécaniques usés même s’ils fonctionnent encore	VERO	
32536	Pour garantir le meilleur fonctionnement possible du véhicule, il est nécessaire de remplacer périodiquement les courroies de la transmission	VERO	
32537	Le conducteur doit savoir quand il est nécessaire de faire appel à un spécialiste pour réparer une panne	VERO	
32538	Le conducteur doit signaler rapidement à l’entreprise qui a produit le véhicule tout mauvais fonctionnement	VERO	
32539	Le conducteur peut omettre de signaler à l’entreprise qui a produit le véhicule les éventuelles anomalies de celui-ci : cela est du ressort du garage qui effectue les réparations	FALSO	
32540	Il faut contrôler régulièrement le filtre à air du moteur afin d’assurer une bonne combustion	VERO	

Quesito n° 7110 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32541	Il faut contrôler régulièrement le filtre à huile pour éviter que la température du liquide de refroidissement n’augmente	FALSO	
32542	Il faut remplacer régulièrement le filtre à huile pour capturer les impuretés de l’huile lubrifiante	VERO	
32543	Il faut veiller à ce que le filtre à air reste propre pour éviter que celui-ci ne s’encrasse	VERO	
32544	Il faut contrôler régulièrement le filtre à air du moteur pour garantir le refroidissement correct de ce dernier	FALSO	
32545	Pour contrôler les éléments freinants, il faut vérifier le degré d’usure des plaquettes de frein	VERO	
32546	La présence d’air dans le réservoir du système de freinage diminue la distance de freinage	FALSO	

32547	Pour contrôler les éléments freinants, il faut vérifier le degré d'usure des mâchoires de frein	VERO	
32548	Il faut contrôler régulièrement le niveau du liquide de frein pour garantir le fonctionnement correct du système de freinage du véhicule	VERO	
32549	Pour contrôler les éléments freinants, il faut vérifier la couleur des plaquettes de frein	FALSO	

Quesito n° 7111 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32550	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile moteur mais pas le niveau de l'huile des freins	FALSO	
32551	Pour contrôler les éléments freinants, il faut vérifier le serrage des mâchoires de frein	FALSO	
32552	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile de l'amplificateur à dépression (servofrein) du système de freinage du véhicule	VERO	
32553	Une pression d'air trop faible dans les réservoirs du système de freinage peut être causée par une fuite d'air dudit système	VERO	
32554	Un mouvement rapide de l'aiguille du manomètre pendant la marche peut être causé par la présence d'eau dans le réservoir d'air du système de freinage	VERO	
32555	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumatique, il est nécessaire de contrôler régulièrement le niveau d'huile du réservoir des freins	FALSO	
32556	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumatique, il est nécessaire de contrôler régulièrement le pourcentage de dioxyde de carbone contenu dans les réservoirs à air comprimé	FALSO	
32557	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumo-hydraulique, il est nécessaire de contrôler régulièrement le niveau d'huile moteur à l'aide de la jauge	FALSO	
32558	La présence d'eau dans le réservoir d'air du système de freinage diminue le volume d'air à disposition	VERO	

Quesito n° 7112 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32563	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumo-hydraulique, il est nécessaire de contrôler régulièrement l'usure des garnitures des mâchoires de frein ou des plaquettes de frein	VERO	
32564	La pression de l'air dans le réservoir du système de freinage peut augmenter au-delà de la limite prévue si le conducteur utilise peu les freins pendant la marche	FALSO	
32565	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumatique, il est nécessaire de contrôler régulièrement que la pompe hydraulique fonctionne correctement	FALSO	
32566	La présence d'eau dans le réservoir d'air du système de freinage augmente le volume d'air à disposition	FALSO	
32567	Si le manomètre du système de freinage indique une diminution de la pression, il faut contrôler le fonctionnement de tout le système et, notamment, l'intégrité de la canalisation d'air des freins	VERO	
32561	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumatique, il est nécessaire de contrôler régulièrement l'intégrité des réservoirs d'air comprimé	VERO	
32562	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile des freins pour permettre le bon fonctionnement des freins duplex	FALSO	
32559	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumo-hydraulique, il est nécessaire de contrôler régulièrement le niveau d'eau	FALSO	
32560	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumatique, il est nécessaire de contrôler que la canalisation des freins ne présente pas de fuite d'air	VERO	

Quesito n° 7113 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32568	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumatique, il est nécessaire de contrôler régulièrement l'usure des garnitures des mâchoires de frein ou des plaquettes de frein	VERO	
32569	Si le manomètre du système de freinage indique une pression trop élevée de l'air dans le réservoir dudit système, cela peut être dû à une utilisation prolongée des freins	FALSO	
32570	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumo-hydraulique, il est nécessaire de contrôler régulièrement le niveau d'huile du réservoir de la partie hydraulique des freins	VERO	

32571	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de freinage pneumo-hydraulique, il est nécessaire de contrôler régulièrement la viscosité de l'huile	FALSO	
32572	Pour vérifier le bon fonctionnement de l'embrayage, il est nécessaire de contrôler régulièrement la boîte de vitesse	FALSO	
32573	Pour vérifier le bon fonctionnement de l'embrayage, il est nécessaire de contrôler régulièrement l'usure du disque	VERO	
32574	Pour vérifier le bon fonctionnement de l'embrayage, il est nécessaire de contrôler régulièrement la température du disque d'embrayage	FALSO	
32575	Pour vérifier le bon fonctionnement de l'embrayage, il est nécessaire de contrôler régulièrement le réglage de la garde à l'embrayage	VERO	
32576	Le niveau d'huile de la boîte de vitesse doit être contrôlé régulièrement pour garantir une bonne lubrification des engrenages	VERO	

Quesito n° 7114 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32577	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile de la boîte de vitesse pour ne pas endommager ou user les engrenages	VERO	
32578	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile de la boîte de vitesse pour garantir plus de souplesse de l'embrayage	FALSO	
32579	En hiver, il convient d'ajouter de l'eau à l'huile du différentiel pour le rendre plus souple	FALSO	
32580	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile du cardan de l'arbre de transmission	FALSO	
32581	Pour vérifier le bon fonctionnement de la boite de vitesse, il faut contrôler régulièrement le réglage de la garde à l'embrayage	FALSO	
32582	Pour vérifier le bon fonctionnement de la boite de vitesse, il faut bien écouter les bruits des pignons de boite de vitesse	VERO	
32583	Pour vérifier le bon fonctionnement de la boite de vitesse, il faut contrôler régulièrement l'absence de fuite d'huile dans la canalisation des freins	FALSO	
32584	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile du joint de l'arbre de transmission	FALSO	
32585	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile du différentiel pour permettre le bon fonctionnement du système de lubrification du moteur	FALSO	

Quesito n° 7115 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32586	Il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile du différentiel pour permettre la lubrification correcte des satellites et des planétaires	VERO	
32587	Pour vérifier le bon fonctionnement des organes de distribution, il faut contrôler régulièrement le niveau d'huile de la boîte de vitesse	FALSO	
32588	Pour vérifier le bon fonctionnement des organes de distribution, il faut vérifier régulièrement que l'arbre à cames soit correctement lubrifié	VERO	
32589	Pour vérifier le bon fonctionnement des organes de distribution, il faut contrôler régulièrement la courroie de distribution	VERO	
32590	Pour vérifier le bon fonctionnement des organes de distribution, il faut contrôler régulièrement que les organes de la transmission soient bien lubrifiés	FALSO	
32591	Il faut contrôler régulièrement le liquide de refroidissement du moteur pour éviter que la température de l'huile moteur ne diminue trop	FALSO	
32592	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de refroidissement, il faut contrôler régulièrement le niveau du liquide de refroidissement	VERO	
32593	Une température trop basse du moteur empêche le véhicule de se mettre en mouvement	FALSO	
32594	Il faut contrôler régulièrement le liquide de refroidissement du moteur pour éviter que ce dernier ne surchauffe	VERO	

Quesito n° 7116 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32595	Si l'on ajoute de l'eau au liquide antigel du système de refroidissement, on augmente le risque de congélation	VERO	
32596	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de refroidissement, il faut contrôler régulièrement la température de la cabine	FALSO	
32597	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de refroidissement, il faut contrôler régulièrement le filtre à air	FALSO	
32598	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de refroidissement, il faut contrôler régulièrement celui du motoventilateur	VERO	
32599	Le fait de ne pas remplacer le filtre à huile du système de lubrification peut en provoquer l'encrassement	VERO	

32600	Il faut contrôler régulièrement le niveau d’huile moteur pour éviter d’endommager gravement ce dernier	VERO	
32601	L’encrassement du filtre à huile du système de lubrification cause la présence de particules ou de résidus dans l’huile	VERO	
32602	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de lubrification, il faut inspecter régulièrement l’intérieur du filtre à cartouche	FALSO	
32603	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de lubrification, il faut contrôler régulièrement le niveau de lubrifiant à l’aide d’une jauge	VERO	

Quesito n° 7117 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32604	L’encrassement du filtre à huile du système de lubrification peut endommager les cylindres du moteur	VERO	
32605	L’encrassement du filtre à huile du système de lubrification peut causer l’émission de fumées noires par le système d’échappement	FALSO	
32606	L’encrassement du filtre à huile du système de lubrification peut causer un mauvais fonctionnement de l’amplificateur à dépression (servofrein)	FALSO	
32607	Il faut contrôler régulièrement le niveau d’huile moteur pour éviter que le moteur ne tourne trop vite	FALSO	
32608	L’encrassement du filtre à huile du système de lubrification peut causer une interruption du circuit de lubrification	FALSO	
32609	Le code de la route impose de vérifier périodiquement le niveau d’huile de lubrification du moteur	FALSO	
32610	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de lubrification, il faut régulièrement noter le kilométrage auquel a été effectuée la vidange précédente	VERO	
32611	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de lubrification, il faut vérifier régulièrement celui du motoventilateur	FALSO	
32612	L’encrassement du filtre à air du moteur peut rendre le freinage inefficace	FALSO	

Quesito n° 7118 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32613	Pour vérifier le bon fonctionnement du système d’alimentation, il faut contrôler régulièrement la pompe à injection	VERO	
32614	L’encrassement du filtre à carburant provoque une usure plus importante des injecteurs du système d’alimentation	FALSO	
32615	L’encrassement du filtre à air du moteur provoque l’émission de fumées blanches par le système d’échappement	FALSO	
32616	L’encrassement du filtre à air du moteur provoque l’entrée de particules dans la chambre de combustion	FALSO	
32617	L’encrassement du filtre à pollen diminue les prestations du véhicule	FALSO	
32618	L’encrassement du filtre à carburant provoque l’émission de fumées noires par le système d’échappement	FALSO	
32619	Pour vérifier le bon fonctionnement du système d’alimentation, il faut contrôler régulièrement la pompe à eau	FALSO	
32620	L’encrassement du filtre à carburant provoque une perte de rendement du moteur	VERO	
32621	L’encrassement du filtre à air du moteur génère une combustion irrégulière	VERO	

Quesito n° 7119 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32622	L’encrassement du filtre à pollen peut nuire à la salubrité de l’habitacle	VERO	
32623	L’encrassement du filtre à carburant peut causer un afflux irrégulier du carburant à la pompe	VERO	
32624	Pour vérifier le bon fonctionnement du système d’alimentation, il faut contrôler régulièrement le filtre à air	VERO	
32625	L’encrassement du filtre à air du moteur provoque l’émission de fumées noires par le système d’échappement	VERO	
32626	L’encrassement du filtre à air du moteur provoque une perte de rendement du moteur	VERO	
32627	Pour vérifier le bon fonctionnement du système d’alimentation, il faut contrôler régulièrement la pompe à huile	FALSO	
32628	L’encrassement du filtre à carburant peut causer une lubrification insuffisante des cylindres du moteur	FALSO	
32629	Le filtre à carburant retient les impuretés présentes dans le carburant	VERO	
32630	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de démarrage, il faut contrôler régulièrement les balais du démarreur	VERO	

Quesito n° 7120 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32631	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de démarrage, il est nécessaire de contrôler périodiquement le graissage correct du couple conique	FALSO	
32632	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de démarrage, il est nécessaire de contrôler périodiquement le serrage des bornes de la batterie	VERO	
32633	Pour vérifier le bon fonctionnement du système de démarrage, il est nécessaire de contrôler périodiquement le bon fonctionnement du ventilateur	FALSO	
32634	La défaillance d’un fusible est une panne du système électrique	VERO	
32635	Pour vérifier le bon fonctionnement du système électrique, il est nécessaire de contrôler régulièrement la charge de la batterie	VERO	
32636	La défaillance d’un fusible est une panne du système de transmission	FALSO	
32637	Pour vérifier le bon fonctionnement du système électrique d’un véhicule alimenté au gazole, il est nécessaire de contrôler périodiquement l’état des bougies	FALSO	
32638	La défaillance d’un fusible comporte la coupure du moteur	FALSO	
32639	Pour vérifier le bon fonctionnement du système électrique d’un véhicule alimenté au gazole, il est nécessaire de contrôler périodiquement l’état du distributeur d’allumage	FALSO	

Quesito n° 7121 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32640	La défaillance d’un fusible est normalement réparée par le remplacement du fusible lui-même	VERO	
32641	Il convient de vérifier périodiquement l’état d’usure de la courroie d’alternateur et de la remplacer, si nécessaire	VERO	
32642	Pour vérifier le bon fonctionnement du système électrique, il est nécessaire de contrôler périodiquement le bon fonctionnement de l’alternateur	VERO	
32643	Le fait que la batterie ne se recharge pas peut être dû à la rupture de la courroie trapézoïdale qui entraîne l’alternateur	VERO	
32644	La panne de l’alternateur empêche la batterie de se recharger	VERO	
32645	Le fonctionnement anormal de l’alternateur porte atteinte aux performances du système de freinage pneumo-hydraulique	FALSO	
32646	L’allumage du voyant batterie indique que la pression du liquide de la batterie a dépassé la valeur maximale	FALSO	
32647	La panne du redresseur empêche la dynamo de se recharger	FALSO	
32648	La panne du redresseur de l’alternateur empêche la batterie de se recharger	VERO	

Quesito n° 7122 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32649	La panne de la pompe de l’eau de refroidissement empêche l’alternateur de recharger la batterie	FALSO	
32650	L’allumage du voyant batterie indique que celle-ci n’est pas chargée correctement	VERO	
32651	L’alternateur est le dispositif qui transporte l’électricité de la batterie aux autres organes du véhicule	FALSO	
32652	Le fonctionnement anormal de l’alternateur n’altère pas le bon fonctionnement du système de freinage pneumo-hydraulique	VERO	
32653	L’alternateur génère du courant alternatif et son dysfonctionnement empêche la batterie de se recharger	VERO	
32654	Pour vérifier le bon fonctionnement du système d’échappement, il est nécessaire de contrôler périodiquement l’intégrité des tuyaux	VERO	
32655	Pour vérifier le bon fonctionnement du système d’échappement, il est nécessaire de contrôler périodiquement l’état des bornes de la batterie	FALSO	
32656	Pour vérifier le bon fonctionnement du système d’échappement, il est nécessaire de contrôler périodiquement le catalyseur	VERO	
32657	Pour vérifier le bon fonctionnement du système d’échappement, il est nécessaire de contrôler périodiquement l’usure des mâchoires de frein	FALSO	

Quesito n° 7123 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32658	Le conducteur doit actionner l'extincteur pour vérifier son bon fonctionnement	FALSO	

32659	Le conducteur doit vérifier que le contrôle périodique de l'extincteur a été effectué	VERO	
32660	L'identification de la cause des défaillances par le conducteur est essentielle en vue de l'économie de carburant	FALSO	
32661	Le conducteur doit signer la carte grise après avoir soumis son véhicule au contrôle technique	FALSO	
32662	Le conducteur doit savoir optimiser le phasage de son moteur diesel	FALSO	
32663	Le conducteur peut changer lui-même les plaquettes de frein	FALSO	
32664	Le conducteur doit vérifier que le véhicule est en règle avec le contrôle technique	VERO	
32665	Le conducteur doit démonter personnellement le tachygraphe numérique en cas de dysfonctionnement	FALSO	
32666	Le conducteur doit vérifier que le contrôle périodique du tachygraphe a été effectué	VERO	

Quesito n° 7124 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32667	Avant le départ, il faut vérifier le bon fonctionnement du système d'éclairage	VERO	
32668	Avant le départ, le conducteur doit vérifier le bon fonctionnement de l'ouverture des portes de l’autobus/autocar	VERO	
32669	Le fonctionnement de l’éclairage intérieur des autobus/autocars doit être vérifié avant le départ	VERO	
32670	Avant le départ, le conducteur doit vérifier que la carrosserie du véhicule ne présente pas de zones décolorées	FALSO	
32671	Le contrôle de l'allumage correct du système d'éclairage ne peut être effectué que par un électricien automobile	FALSO	
32672	Le niveau du liquide de nettoyage du pare-brise doit être contrôlé périodiquement	VERO	
32673	L'élément distinctif d’un petit entrepreneur est son capital qui doit l'emporter sur le travail	FALSO	
32674	L'élément distinctif d’un petit entrepreneur est le travail, qui doit être personnel ou familial et l’emporter sur celui de tout collaborateur salarié	VERO	
32675	L'élément distinctif d’un petit entrepreneur est l'absence de collaborateurs	FALSO	

Quesito n° 7125 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32676	Les transporteurs routiers sont tenus de s'inscrire au registre des entreprises	VERO	
32677	Les transporteurs routiers ne sont tenus de s'inscrire au registre des entreprises que s'ils transportent des marchandises en compte propre	FALSO	
32678	Les transporteurs routiers ne sont pas tenus de s'inscrire au registre des entreprises de la Chambre de commerce, mais au PRA (pubblico registro automobilistico)	FALSO	
32679	Les transporteurs routiers ne sont tenus de s'inscrire au registre des entreprises que s'ils exercent une activité internationale	FALSO	
32680	La logistique est l'ensemble des activités d’organisation, de gestion et stratégiques qui régissent les flux des matériaux dans l'entreprise depuis leur origine, chez les fournisseurs, jusqu'à la livraison des produits finis aux clients	VERO	
32681	La logistique est exclusivement le stockage et la manutention des marchandises dans les entrepôts	FALSO	
32682	Dans les plateformes logistiques, seuls le stockage et la manutention des marchandises sont effectués	FALSO	
32683	Les plateformes logistiques visent à rationaliser le processus logistique et à atteindre une rentabilité et une rapidité maximales dans la fourniture des services	VERO	
32684	Les plateformes logistiques visent à harmoniser les coûts d'expédition	FALSO	

Quesito n° 7126 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32685	La logistique doit garantir la ponctualité absolue des livraisons	VERO	
32686	La logistique doit satisfaire la rapidité de livraison attendue par le client final	VERO	
32687	La logistique ne résout pas les problèmes liés au système de production et aux nouvelles habitudes de consommation	FALSO	
32688	La logistique n'est pas affectée par la mondialisation des marchés	FALSO	
32689	La logistique n'est pas affectée par l'augmentation de la fréquence des livraisons	FALSO	

32690	La logistique est affectée par la mondialisation des marchés	VERO	
32691	La logistique résout un certain nombre de problèmes liés à la protection juridique des consommateurs	FALSO	
32692	La logistique résout un certain nombre de problèmes d'entretien des véhicules	FALSO	
32693	La logistique résout un certain nombre de problèmes liés à la ponctualité des livraisons	VERO	

Quesito n° 7127 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32694	La logistique résout un certain nombre de problèmes liés à la qualité des produits finis	FALSO	
32695	Le canal de distribution se caractérise par la coopération de plusieurs entreprises ayant pour objectif commun de mettre des produits sur le marché selon l'assortiment, l'endroit et le moment demandés	VERO	
32696	Le terme sélection (picking) désigne l'activité de sélection et de prélèvement partiel de marchandises (appartenant à différentes unités de chargement)	VERO	
32697	Le picking (sélection) est l'activité qui consiste à regrouper des colis, des composants, des produits ou des matériaux, sélectionnés parmi des unités de chargement plus importantes, qui sont ensuite traités et expédiés	VERO	
32698	Le picking (sélection) est l'activité qui consiste à livrer la marchandise à l'utilisateur final	FALSO	
32699	L'erreur d'expédition n'est pas un facteur d'insatisfaction du client final	FALSO	
32700	Pour le client final, la rapidité de la disponibilité du produit est un facteur moins important que la qualité et le prix du produit	FALSO	
32701	Le système logistique est l'ensemble des infrastructures, des équipements, des ressources et des politiques opérationnelles qui assurent le flux de marchandises et des informations s'y rapportant	VERO	
32702	Le système logistique désigne le parc de véhicules de l'entreprise de transport	FALSO	

Quesito n° 7128 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32703	Le système logistique est un système composé d'un ensemble de sous-systèmes interdépendants	VERO	
32704	Une vision intégrée du système logistique permet de réduire les coûts	VERO	
32705	Le système logistique de l'entreprise ne doit pas nécessairement être mis en relation avec la production, le marketing et les ventes	FALSO	
32706	Le système logistique est configuré comme un système unique qui ne peut pas être subdivisé en activités	FALSO	
32707	L'externalisation des services logistiques et la concentration des entreprises, en termes de ressources et de réseaux, sont deux phénomènes étroitement liés	VERO	
32708	Pour réduire les coûts et augmenter la gamme et la qualité des services offerts, il n'est pas nécessaire d'externaliser les services logistiques	FALSO	
32709	L'externalisation (outsourcing) ne modifie pas la souplesse opérationnelle de l'entreprise	FALSO	
32710	En externalisant les services logistiques, l'entreprise ne parvient pas à réduire ses coûts	FALSO	
32711	En externalisant les services logistiques, l'entreprise compense son manque de savoir-faire spécialisé et de technologies innovantes	VERO	

Quesito n° 7129 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32716	Le coût du transport primaire dépend du mode de transport et de l'itinéraire considéré, mais pas des propriétés des marchandises transportées (densité, dangerosité, valeur, etc.)	FALSO	
32717	Le coût du transport secondaire est influencé par le nombre et la densité des points de livraison et par la quantité moyenne par livraison	VERO	
32718	Le coût du transport secondaire est indépendant du nombre et de la densité des points de livraison	FALSO	
32719	Le coût des activités de sélection (picking) n'est pas inclus dans le coût des activités logistiques	FALSO	
32720	L'externalisation des services logistiques ne comporte aucun risque pour l'entreprise	FALSO	
32714	L'externalisation (outsourcing) transforme effectivement l'activité marginale ou non stratégique d'une entreprise en activité principale (core business) d'une autre	VERO	

32715	Le coût du transport primaire dépend du mode de transport, de l'itinéraire emprunté et de certaines propriétés des marchandises transportées (densité, dangerosité, valeur, etc.)	VERO	
32712	Par l'externalisation (outsourcing) l'entreprise confie la gestion opérationnelle d'une ou de plusieurs fonctions logistiques à des prestataires externes pour une période définie par contrat	VERO	
32713	L'externalisation (outsourcing) n’augmente pas le niveau et la qualité du service, tant interne qu'externe, de l'entreprise	FALSO	

Quesito n° 7130 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32721	L’externalisation (outsourcing) de la logistique ne peut être réalisée en interne (in house)	FALSO	
32722	L'entreprise peut déléguer les parties purement exécutives des activités logistiques (manutention, transport, stockage, etc.) sans renoncer à les contrôler	VERO	
32723	L'acheminement des marchandises dans les locaux de l'opérateur logistique permet à ce dernier de mettre en œuvre tous les moyens d'amélioration et d'optimisation dont il dispose	VERO	
32724	Un opérateur logistique structurellement trop grand ou trop petit n'influence pas la relation d'externalisation (outsourcing) dans le temps	FALSO	
32725	L'externalisation (outsourcing) de la logistique peut entraîner une perte de savoir-faire (compétence) sur les processus logistiques internes de l’entreprise	VERO	
32726	La stratégie des centres de micro-expédition (micro-fulfillment) ne permet pas de livrer les commandes plus rapidement	FALSO	
32727	Le dernier kilomètre est l'un des points les plus critiques de la chaîne d'approvisionnement (supply chain)	VERO	
32728	Les centres de micro-expédition (micro-fulfillment) disposent de grandes zones de stockage	FALSO	
32729	Les centres de micro-expédition (micro-fulfillment), bien que situés à proximité de l’agglomération, ne réduisent pas les délais de livraison du dernier kilomètre	FALSO	

Quesito n° 7131 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32730	Les processus logistiques de commerce électronique (e-commerce) peuvent être gérés sans systèmes d'étiquetage	FALSO	
32731	L'e-logistique est l'opération qui consiste à faire effectuer les retours des marchandises par le client final	FALSO	
32732	L'e-logistique est l'ensemble des opérations logistiques qui gravitent autour du monde du commerce électronique (e-commerce)	VERO	
32733	L'augmentation du trafic due aux livraisons du dernier kilomètre n'a pas de conséquences environnementales	FALSO	
32734	Dans le domaine de l'e-logistique, il est essentiel d'intégrer la gestion des entrepôts et la livraison des produits aux clients grâce à un logiciel qui assure le lien avec les opérateurs de transport	VERO	
32735	La sélection (picking) n'est pas une étape critique du commerce électronique (e-commerce)	FALSO	
32736	Le commerce électronique (e-commerce) a normalisé les livraisons ultra-rapides (en moins de 24 heures), les expéditions à bas prix et les retours gratuits	VERO	
32737	Il est important pour le client final de connaître à tout moment la situation de sa commande (préparation, expédition, transport, distribution et livraison)	VERO	
32738	L'un des principes fondamentaux de l’e-logistique est la numérisation	VERO	

Quesito n° 7132 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32739	L’e-logistique est l'union toujours plus étroite entre la logistique, le commerce électronique et l'utilisation des dernières technologies de la chaîne d'approvisionnement	VERO	
32740	Dans la logistique durable, les économies d'énergie et la réduction des déchets et des résidus ne sont pas importantes	FALSO	
32741	Dans la logistique durable, l'économie collaborative (sharing economy) appliquée aux processus logistiques (partage de flottes, d'entrepôts et de données) n'est pas importante	FALSO	
32742	La logistique durable joue un rôle important dans la transition d'un modèle économique linéaire vers un modèle d'économie circulaire	VERO	

32743	La logistique durable désigne l'ensemble des pratiques et processus visant à améliorer la durabilité des activités d'entreprise liées à la chaîne d'approvisionnement (supply chain	VERO	
32744	Comme la logistique, en tant qu'ensemble d'activités et de processus opérationnels, est invisible pour les clients finaux, il n'est pas nécessaire d'appliquer des politiques durables	FALSO	
32745	Une planification correcte de la logistique réduit l'impact environnemental et les coûts des entreprises	VERO	
32746	Une bonne planification du secteur de la logistique n'a pas de corrélation avec l'impact sur l'environnement	FALSO	

Quesito n° 7133 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32748	Une planification correcte de la logistique réduit les coûts pour l'entreprise mais augmente l'impact sur l'environnement	FALSO	
32749	La logistique durable se développe grâce au commerce à kilomètre zéro	FALSO	
32750	Le développement du commerce électronique (e-commerce) affecte le secteur de la logistique, qui doit planifier une gestion durable des ressources, de l'espace et des emballages	VERO	
32751	Le développement du commerce électronique (e-commerce) n'a pas affecté le secteur de la logistique	FALSO	
32752	Le développement du commerce électronique (e-commerce) a eu peu d'influence sur le secteur de la logistique	FALSO	
32753	La logistique durable implique l'adoption de systèmes de planification des activités de transport	VERO	
32754	Le transport intermodal favorise la durabilité environnementale	VERO	
32755	Le transport intermodal favorise le développement du transport électrique	FALSO	
32756	Un emballage durable est un emballage conçu pour avoir le moins d'impact possible sur l'environnement, tout en remplissant au mieux ses fonctions de protection et d'information	VERO	

Quesito n° 7134 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32757	Les emballages doivent être conçus pour favoriser tous les processus logistiques en vue de la réutilisation et de la récupération des matériaux	VERO	
32758	L'emballage doit être conçu uniquement pour faciliter le transport	FALSO	
32759	Les caractéristiques d'un emballage durable (packaging) sont : réduire, réutiliser et recycler	VERO	
32760	Les caractéristiques d'un emballage durable (packaging) sont : la modularité, la micronisation et la moralité	FALSO	
32761	La logistique inverse (reverse logistics) génère un avantage environnemental car le produit retourné peut être régénéré	VERO	
32762	Les palettes ne peuvent pas être soumises au système de logistique inverse	FALSO	
32763	L'emballage ne peut être soumis au système de logistique inverse	FALSO	
32764	Il n'est généralement pas utile d'utiliser la logistique inverse (reverse logistics) si une marchandise est défectueuse ou a été endommagée pendant le transport	FALSO	
32765	La logistique inverse (reverse logistics) permet de récupérer des biens encore utilisables	VERO	

Quesito n° 7135 - 08##tipologia8 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32766	La logistique durable favorise la réduction des émissions durant toutes les phases et fait la distinction entre la logistique directe et la logistique inverse	VERO	

Quesito n° 7136 - 09##tipologia9 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32767	Une posture correcte comporte que le haut du corps reste droit pendant la conduite	VERO	
32768	Une mauvaise position de conduite entraîne une fatigue du système squelettique du conducteur, mais pas de son système musculaire	FALSO	
32769	Une bonne posture sur le siège du conducteur permet de prévenir certaines maladies professionnelles	VERO	
32770	Rester longtemps dans la même posture augmente les risques pour la santé du conducteur professionnel	VERO	
32771	Une mauvaise posture peut entraîner des lésions à la colonne vertébrale	VERO	

32772	Une mauvaise posture peut entraîner une tension excessive pour les articulations, les tendons et les muscles	VERO	
32773	Les vibrations transmises par le véhicule augmentent les risques pour la santé des conducteurs professionnels	VERO	
32774	Pour réduire les dommages causés par une exposition continue aux vibrations, il est utile de faire des exercices pour renforcer la région lombaire	VERO	
32775	L'exposition prolongée aux vibrations ne cause pas de dommages à la santé du conducteur si celui-ci utilise des compléments alimentaires	FALSO	
32776	L'exposition continue aux vibrations expose le conducteur à des douleurs vertébrales	VERO	
32777	Pour réduire les dommages causés par une exposition continue aux vibrations, il est utile de faire des exercices pour renforcer les muscles du cou	VERO	
32778	L'exposition prolongée aux vibrations ne nuit pas à la santé du conducteur s'il utilise des analgésiques	FALSO	
32779	L'exposition prolongée aux vibrations n'est pas une cause de maladies professionnelles	FALSO	
32780	Le bruit excessif à l'intérieur de la cabine affecte le bien-être du conducteur	VERO	
32781	Pour améliorer l'insonorisation de l'habitacle, le volume de la radio doit être maintenu élevé	FALSO	
32782	L'insonorisation de la cabine s'améliore lorsque les vitres sont fermées	VERO	

Quesito n° 7137 - 09##tipologia9 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32783	L'insonorisation de la cabine s'améliore lorsque les vitres sont ouvertes pendant les voyages	FALSO	
32784	Une bonne posture permet au conducteur de déroger aux règles de conduite et de repos.	FALSO	
32785	Une bonne posture permet au conducteur de réduire l'utilisation de la boîte de vitesse	FALSO	
32786	Une posture correcte réduit la fatigue du conducteur	VERO	
32787	La posture est la position que prend le conducteur pendant la conduite	VERO	
32788	La posture correcte du conducteur est obtenue par le réglage de la position du siège	VERO	
32789	L'ergonomie vise à optimiser la consommation de carburant des véhicules	FALSO	
32790	Le siège du conducteur est ergonomique si la conduite prolongée n'entraîne pas de fatigue excessive	VERO	
32791	Le siège du conducteur est ergonomique si les mouvements nécessaires à la conduite n'impliquent pas d'effort excessif	VERO	
32792	Le siège du conducteur est ergonomique si le véhicule est équipé du système de navigation par satellite	FALSO	
32793	Le siège du conducteur est ergonomique si la température de l'habitacle est maintenue constamment au-dessus de 28 degrés	FALSO	
32794	L'ergonomie assure la sécurité et le confort de la personne qui effectue un travail	VERO	
32795	Le siège du conducteur est ergonomique si le véhicule est équipé d'une chaîne stéréo	FALSO	
32796	Le siège du conducteur est ergonomique si son système musculo-squelettique n'est pas soumis à une fatigue excessive	VERO	
32797	L'ergonomie étudie les comptes de l'entreprise de transport	FALSO	
32798	Le siège du conducteur est ergonomique si les espaces, les commandes et les instruments sont faciles à atteindre et à utiliser	VERO	

Quesito n° 7138 - 09##tipologia9 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32799	L'ergonomie vise à concevoir des outils et des dispositifs qui permettent au travailleur de maintenir une posture correcte pendant son activité professionnelle	VERO	
32800	La posture est ergonomique si le conducteur n'a pas à actionner fréquemment les indicateurs de direction	FALSO	
32801	Le siège du conducteur est ergonomique si l'espace et les commandes peuvent être adaptés à différentes tailles	VERO	
32802	Le siège du conducteur est ergonomique si le véhicule est équipé d'un système antivol par satellite	FALSO	
32803	Le siège est correctement réglé si, à l'arrêt, le pied gauche peut reposer à gauche du pédalier	VERO	
32804	Une posture correcte permet au conducteur d'actionner les pédales sans étendre complètement sa jambe	VERO	

32805	La posture du conducteur est correcte quand est nécessaire d'étendre complètement les jambes pour actionner les pédales.	FALSO	
32806	La posture du conducteur est correcte si ses genoux touchent le volant pendant la conduite	FALSO	
32807	Le conducteur a adopté une posture correcte lorsque son dos est contre le dossier du siège	VERO	
32808	La posture du conducteur est correcte si, pendant la conduite, son dos est détaché du dossier	FALSO	
32809	La posture du conducteur est correcte si elle entraîne une fatigue des membres inférieurs, mais pas des membres supérieurs	FALSO	
32810	La posture du conducteur est correcte si le haut de son corps est incliné vers l'avant pendant la conduite	FALSO	
32811	La position de conduite correcte permet au conducteur de ne pas utiliser le rétroviseur droit	FALSO	
32812	Une posture correcte permet au conducteur d'avoir une bonne vue à travers les rétroviseurs extérieurs, sans se déplacer sur son siège	VERO	
32813	Afin d'éviter tout risque de blessure à la colonne vertébrale, le conducteur doit maintenir les ceintures de sécurité détachées du corps	FALSO	
32814	L'état du filtre à pollen n'affecte pas la qualité de l'air dans l'habitacle	FALSO	

Quesito n° 7139 - 09##tipologia9 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32815	La fumée de cigarette stagnante dans l'habitacle réduit les performances du conducteur	VERO	
32816	Un habitacle bien ventilé favorise l’endormissement au volant du conducteur	FALSO	
32817	Une mauvaise oxygénation de l'habitacle réduit le confort du conducteur	VERO	
32818	Pour pouvoir conduire, il faut être reconnu apte physiquement et psychiquement	VERO	
32819	Les personnes qui ont mangé des aliments très lourds à digérer doivent s'abstenir de conduire	VERO	
32820	Les personnes dans un état de grande émotion doivent s'abstenir de conduire	VERO	
32821	Toute personne présentant des signes de fatigue doit s'abstenir de conduire	VERO	
32822	Une bonne condition physique et psychique est importante car elle permet de bons temps de réaction	VERO	
32823	Toute personne ayant pris des médicaments qui altèrent sa capacité à conduire doit s'abstenir de le faire	VERO	
32824	Toute personne atteinte d’une indisposition temporaire doit s'abstenir de conduire	VERO	
32825	Les fluctuations de température et les courants d'air augmentent les risques pour la santé des conducteurs professionnels	VERO	
32826	L'exposition à la poussière et aux substances nocives augmente les risques pour la santé des conducteurs professionnels	VERO	
32827	En cas de fatigue, il convient d’augmenter la température de l'habitacle	FALSO	
32828	En cas de fatigue, les facultés visuelles s'aiguisent	FALSO	
32829	En cas de fatigue, le temps de réaction est plus long	VERO	
32830	En cas de fatigue, il est obligatoire de voyager avec la vitre ouverte	FALSO	

Quesito n° 7140 - 09##tipologia9 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32831	En cas de fatigue, il peut être difficile de se concentrer	VERO	
32832	Une digestion difficile après un repas copieux peut provoquer une somnolence chez le conducteur	VERO	
32833	Pour améliorer la santé des conducteurs professionnels, il convient d’augmenter la consommation de cigarettes	FALSO	
32834	Afin de limiter les risques pour leur santé, les conducteurs doivent limiter au maximum le nombre de trajets de nuit	VERO	
32835	Pour améliorer la santé des conducteurs professionnels, il est nécessaire qu’ils conduisent au moins 12 heures sans interruption afin d'arriver à destination plus tôt	FALSO	
32836	Afin de limiter les risques pour sa santé, le conducteur doit respecter au maximum les rythmes habituels veille-sommeil	VERO	
32837	Le respect des pauses prescrites par la réglementation permet de prévenir les maladies professionnelles	VERO	
32838	Pour améliorer la santé des conducteurs professionnels, il est nécessaire d’écouter la radio à un volume élevé	FALSO	

32839	Pour limiter les risques de maladies professionnelles, il est nécessaire de conduire au moins 6 heures sans interruption afin d'arriver à destination plus tôt	FALSO	
32840	Le respect des temps de conduite prescrits permet de prévenir les maladies professionnelles	VERO	
32841	Un nombre suffisant d'heures de sommeil réduit les risques liés à la conduite	VERO	
32842	L'exercice physique régulier peut être une source de stress pour le conducteur et donc augmenter le risque d'accidents de la route	FALSO	
32843	Pour éviter tout risque pour la santé, le conducteur ne doit pas effectuer d'exercices de relaxation musculaire	FALSO	
32844	L'utilisation de la climatisation pendant la conduite peut provoquer un stress psychologique et physique chez le conducteur professionnel	FALSO	
32845	Le stress entraîne une tension musculaire qui affecte la posture correcte du conducteur	VERO	
32846	Le port de lunettes de soleil par le conducteur n'est pas recommandé car il fatigue les yeux	FALSO	

Quesito n° 7141 - 09##tipologia9 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32847	Le bruit ambiant excessif peut causer un stress psychologique et physique chez les conducteurs professionnels	VERO	
32848	Il est possible de conduire même en cas de forte fatigue si l'on dispose d'une réserve suffisante de café fort dans le véhicule	FALSO	
32849	L'endormissement au volant est moins susceptible de survenir après un repas copieux	FALSO	
32850	Avant un long voyage, il est conseillé de ne pas dormir plus de quatre heures la nuit précédente	FALSO	
32851	L'endormissement au volant ne se produit que la nuit	FALSO	
32852	La participation à des cours de remise à niveau organisés par l'entreprise peut entraîner un stress psychologique et physique pour le conducteur professionnel	FALSO	
32853	La fatigue visuelle, en particulier lors de la conduite de nuit, augmente les risques pour la santé des conducteurs professionnels	VERO	
32854	Le stress psychologique n'a pas d'influence négative sur la conduite	FALSO	
32855	Pendant son activité professionnelle, le conducteur est exposé à des lésions des membres dues à la montée et à la descente de la cabine	VERO	
32856	Au cours de son activité professionnelle, le conducteur est exposé à des traumatismes suite à un accident de la route	VERO	
32857	L'endormissement au volant est un facteur de risque pour la sécurité routière	VERO	
32858	Le fait de conduire systématiquement au-delà des horaires prescrits peut être une source de stress pour le conducteur et augmenter ainsi le risque d'accidents de la route	VERO	
32859	L'endormissement au volant est plus fréquent chez les conducteurs myopes	FALSO	
32860	Le stress du conducteur augmente le risque d'accidents de la route	VERO	
32861	Faire des pauses pendant la conduite de nuit peut provoquer un stress psychologique et physique chez les conducteurs professionnels	FALSO	
32862	L'endormissement au volant touche principalement les conducteurs fatigués ou surmenés	VERO	

Quesito n° 7142 - 09##tipologia9 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32869	Pendant son activité professionnelle, le conducteur peut être exposé à des intoxications dues à la pollution environnementale	VERO	
32870	Conduire dans des conditions de trafic dense peut être une source de stress et donc augmenter le risque d'accidents de la route	VERO	
32871	Conduire dans des conditions de trafic excessif peut provoquer un stress psychologique et physique chez les conducteurs professionnels	VERO	
32872	L'endormissement au volant touche en générale ceux qui n'ont pas assez dormi	VERO	
32873	La variation continue des heures de repas et de sommeil peut provoquer un stress psychologique et physique chez les conducteurs professionnels	VERO	
32867	Pendant son activité professionnelle, le conducteur est exposé à des pathologies musculo-squelettiques dues à une mauvaise posture	VERO	
32868	Pour réduire le stress au volant, il est conseillé d'utiliser des techniques de relaxation	VERO	
32863	Travailler pendant les périodes de repos obligatoires peut provoquer un stress psychologique et physique chez les conducteurs professionnels	VERO	

32864	L’endormissement au volant peut être combattu par la prise de tranquillisants	FALSO	
32865	Dormir pendant huit heures consécutives provoque un stress chez le conducteur et augmente donc le risque d'accident de la route	FALSO	
32866	Le risque d'accident augmente en cas de fatigue accrue du conducteur	VERO	

Quesito n° 7143 - 10##tipologia10 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32874	Immédiatement après un repas, il convient que le conducteur règle la température de l'habitacle à un niveau bas	FALSO	
32875	Il convient qu’un conducteur professionnel prenne une boisson alcoolisée pour faciliter sa digestion	FALSO	
32876	L'alimentation équilibrée d'un conducteur comprend des fruits, des légumes et de l'eau	VERO	
32877	Le conducteur doit veiller à boire peu d'eau pendant la conduite	FALSO	
32878	Les conducteurs professionnels doivent éviter de prendre des repas copieux et difficiles à digérer	VERO	
32879	Le régime alimentaire correct pour un conducteur consiste en des aliments légers et énergétiques	VERO	
32880	Il convient pour un conducteur professionnel d'éviter de boire beaucoup d'eau en conduisant	FALSO	
32881	Les conducteurs professionnels doivent limiter leur consommation en aliments qui provoquent la somnolence	VERO	
32882	Il convient que les conducteurs boivent fréquemment de l'eau	VERO	
32883	Pendant la digestion, le conducteur est plus vigilant en raison de l'augmentation du flux sanguin vers son cerveau	FALSO	
32884	Une alimentation correcte pour un conducteur consiste en des repas faciles à digérer	VERO	
32885	Le jeûne prolongé améliore les performances du conducteur	FALSO	
32886	Le régime alimentaire d'un conducteur consiste en des repas peu nombreux, mais copieux	FALSO	
32887	Le surpoids entraîne des charges nocives pour la colonne vertébrale du conducteur	VERO	
32888	Le régime alimentaire approprié d'un conducteur consiste en des aliments gras pour un apport énergétique accru	FALSO	
32889	Les conducteurs professionnels doivent limiter leur consommation d'aliments frits et gras	VERO	

Quesito n° 7144 - 10##tipologia10 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32890	Le régime alimentaire correct d'un conducteur consiste à ne manger que de la viande rouge	FALSO	
32891	La gêne physique due aux chocs et aux secousses du véhicule est accrue si le conducteur est en surpoids	VERO	
32892	Pendant la pause obligatoire lors de la conduite, le conducteur peut boire une petite quantité de vin rouge	FALSO	
32893	Il convient pour un conducteur professionnel de boire de grandes quantités de café	FALSO	
32894	La consommation simultanée d'alcool et de stupéfiants améliore la concentration lors de la conduite sur de longs trajets	FALSO	
32895	Le conducteur peut prendre des tranquillisants s'il doit dépasser le temps de conduite prescrit	FALSO	
32896	L'alcool et les stupéfiants ne doivent pas être consommés en conduisant, car ils peuvent provoquer de l'agressivité et une sous-estimation du danger	VERO	
32897	Lors de la prise de médicaments, aucun alcool ne doit être consommé à l'exception d'un digestif à base de plantes	FALSO	
32898	Certains médicaments peuvent augmenter le temps de réaction	VERO	
32899	Les médicaments n'interagissent jamais avec l'alcool	FALSO	
32900	Prendre des antibiotiques et de l'alcool en même temps peut avoir un effet négatif sur la conduite	VERO	
32901	Les médicaments n'ont des effets secondaires que s'ils sont pris à jeun	FALSO	
32902	L'alcool et les stupéfiants ne doivent pas être consommés pendant la conduite car ils peuvent causer une surestimation de ses propres capacités	VERO	
32903	Lorsque l’on prend un médicament, un sédatif ou un tranquillisant, il ne faut pas boire d'alcool car cela renforce leur effet calmant	VERO	
32904	Si le conducteur doit dépasser le temps de conduite prescrit, il doit prendre des médicaments excitants	FALSO	

32905	Certains médicaments peuvent avoir des effets secondaires qui nuisent à la conduite	VERO	

Quesito n° 7145 - 10##tipologia10 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32906	L'alcool et les stupéfiants peuvent être consommés pendant la conduite car ils améliorent l'acuité mentale	FALSO	
32907	L'alcool et les stupéfiants ne doivent pas être consommés pendant la conduite car ils peuvent entraîner une surestimation des performances du véhicule	VERO	
32908	Lors de la prise de médicaments, il ne faut pas consommer d'alcool à l'exception d'un petit verre d'eau-de-vie	FALSO	
32909	La consommation d'alcool est conseillée aux conducteurs peu sûrs d'eux	FALSO	
32910	L'alcool et les stupéfiants peuvent être consommés au volant car ils améliorent les capacités intellectuelles	FALSO	
32911	Certains médicaments peuvent interagir avec l'alcool et avoir des conséquences négatives sur la conduite	VERO	
32912	Certains médicaments provoquent la somnolence	VERO	
32913	Certains médicaments peuvent entraîner une baisse d'attention	VERO	
32914	La consommation continue d'alcool provoque des gastrites et des ulcères de l'estomac	VERO	
32915	La consommation continue d'alcool endommage le système nerveux	VERO	
32916	La consommation continue d'alcool prévient la cirrhose du foie	FALSO	
32917	La consommation d'alcool peut améliorer la coordination motrice	FALSO	
32918	La consommation continue d'alcool rend les ongles cassants	FALSO	
32919	La consommation continue d'alcool provoque des troubles et des maladies des organes vitaux	VERO	
32920	La consommation continue d'alcool prévient les callosités étendues	FALSO	
32921	La consommation d'alcool peut entraîner une augmentation des capacités de perception	FALSO	

Quesito n° 7146 - 10##tipologia10 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32922	La consommation d'alcool peut entraîner une dépendance physique	VERO	
32923	L'alcool, les médicaments et de nombreuses substances qui induisent des états d'altération peuvent causer un phénomène de dépendance au fil du temps	VERO	
32924	L'alcool, les médicaments et de nombreuses substances qui induisent des états d'altération ne créent pas de dépendance	FALSO	
32925	La consommation d'alcool peut entraîner un sentiment initial d'euphorie	VERO	
32926	La consommation d'alcool peut entraîner une sous-estimation des situations dangereuses	VERO	
32927	La consommation d'alcool peut conduire à une surestimation de ses capacités	VERO	
32928	La consommation d'alcool peut entraîner un état d'étourdissement	VERO	
32929	L'alcoolémie est la maladie des personnes alcooliques	FALSO	
32930	L'alcoolémie est mesurée au moyen d'un test psychologique	FALSO	
32931	L'alcoolémie peut également être mesurée dans l'air expiré	VERO	
32932	La consommation d'alcool peut entraîner une baisse du taux d'alcoolémie	FALSO	
32933	L'alcoolémie est la concentration d'alcool dans les urines	FALSO	
32934	L'alcoolémie est mesurée par des tests sanguins	VERO	
32935	L'alcoolémie est mesurée par une sonde placée dans l'appareil digestif	FALSO	
32936	L'alcoolémie est la concentration d'alcool dans le sang	VERO	
32937	L'alcoolémie est généralement exprimée en grammes d'éthanol par litre de sang	VERO	

Quesito n° 7147 - 10##tipologia10 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32938	La consommation d'alcool peut entraîner une réduction du champ visuel	VERO	
32939	La consommation d'alcool peut augmenter la sensibilité à l'éblouissement lors de la conduite pendant la nuit	VERO	
32940	La consommation d'alcool peut entraîner un élargissement du champ visuel à 270°	FALSO	
32941	La consommation d'alcool peut entraîner une altération de la perception de la distance et de la vitesse	VERO	

32942	La consommation d'alcool peut entraîner une amélioration des réflexes	FALSO	
32943	La consommation d'alcool peut entraîner un ralentissement des temps de réaction	VERO	
32944	Pour réduire les effets de toutes les toxines produites par l'alcool, il suffit de boire un verre d'eau	FALSO	
32945	Pour réduire les effets de toutes les toxines produites par l'alcool, il suffit de manger des aliments secs	FALSO	
32946	Pour réduire les effets de toutes les toxines produites par l'alcool, il suffit de boire du café	FALSO	
32947	La consommation d'alcool par les conducteurs professionnels est sanctionnée par le code de la route	VERO	
32948	La consommation d'alcool peut faire l'objet de contrôles spécifiques par les forces de l’ordre	VERO	
32949	Une consommation minimale d'alcool est autorisée pendant les repas également pour les conducteurs professionnels	FALSO	
32950	La consommation de stupéfiants entraîne également une dépendance à l'alcool	FALSO	
32951	La consommation de stupéfiants provoque des dommages irréversibles aux cellules du cerveau	VERO	
32952	La consommation de stupéfiants conduit toujours à des actes violents	FALSO	
32953	La consommation de stupéfiants entraîne une dépendance	VERO	

Quesito n° 7148 - 10##tipologia10 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32954	La prise d'ecstasy peut comporter un risque de déshydratation	VERO	
32955	Les stupéfiants ou les psychotropes comprennent le cannabis, les amphétamines, l'héroïne...	VERO	
32956	L'ecstasy est un état mystique	FALSO	
32957	La consommation de marijuana améliore la réactivité du conducteur	FALSO	
32958	L'ecstasy est un complément alimentaire	FALSO	
32959	La marijuana réduit le temps de réaction	FALSO	
32960	Les stupéfiantes ou les psychotropes comprennent la marijuana	VERO	
32961	La consommation de marijuana prolonge le temps de réaction	VERO	
32962	L'ecstasy est une drogue qui crée une dépendance	VERO	
32963	L'ecstasy est un complément énergétique	FALSO	
32964	La marijuana est un médicament pour les maux de tête	FALSO	
32965	La prise d'ecstasy peut initialement provoquer un état d'euphorie	VERO	
32966	Il est recommandé de prendre de l'ecstasy si l'on doit entreprendre un voyage éprouvant	FALSO	
32967	La prise d'ecstasy peut entraîner des nausées, une tachycardie, une confusion mentale	VERO	
32968	Les stupéfiantes ou les psychotropes comprennent le coca-cola	FALSO	
32969	Les stupéfiants ou les psychotropes comprennent l'ecstasy	VERO	

Quesito n° 7149 - 10##tipologia10 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32970	L'ecstasy peut être consommée avant de conduire	FALSO	
32971	La consommation de marijuana entraîne des pertes de mémoire	VERO	
32972	La prise d'ecstasy est conseillée s’il faut dépasser les temps de conduite prescrits	FALSO	
32973	L'ecstasy est une drogue à base de safran	FALSO	
32974	Les stupéfiants ou les psychotropes comprennent la cocaïne	VERO	
32975	Il est possible de voyager sur de courtes distances en mauvaise condition physique et mentale si une période de repos supplémentaire est observée à la fin du voyage	FALSO	
32976	Les stupéfiants ou les psychotropes comprennent la passiflore et le souci officinal	FALSO	
32977	Les stupéfiants ou les psychotropes comprennent la papaye et la gelée royale	FALSO	
32978	L'ecstasy est une drogue de synthèse	VERO	
32979	L'ecstasy est une drogue qui peut même causer la mort	VERO	
32980	Les stupéfiants ou les psychotropes comprennent le LSD	VERO	
32981	La prise d'ecstasy est conseillée aux conducteurs lorsqu'ils ne peuvent pas prendre de pause-déjeuner	FALSO	
32982	Les stupéfiants ou les psychotropes comprennent les boissons contenant du ginseng ou de la taurine	FALSO	

32983	L'ecstasy se présente sous forme de comprimés ou de tablettes	VERO	
32984	La consommation de stupéfiants est possible pendant la conduite parce qu'ils améliorent les réflexes	FALSO	
32985	La consommation de marijuana au volant n'est pas sanctionnée par le code de la route	FALSO	

Quesito n° 7150 - 10##tipologia10 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32986	L'abus d'alcool peut être l'un des motifs de licenciement des conducteurs professionnels	VERO	
32987	La consommation de stupéfiants est toujours interdite pour les conducteurs professionnels	VERO	
32988	La consommation de stupéfiants peut être l'un des motifs de licenciement des conducteurs professionnels	VERO	
32989	La consommation de stupéfiants au volant est occasionnellement autorisée pour les conducteurs professionnels	FALSO	
32990	La conduite sous l'influence de stupéfiants est autorisée pour les conducteurs de véhicules utilisés pour le transport de marchandises mais pas de personnes	FALSO	
32991	Le conducteur est considéré comme étant sous l'influence de stupéfiants s'il ne répond pas correctement au questionnaire proposé par les forces de l'ordre	FALSO	
32992	Le conducteur est considéré comme étant sous l'influence de stupéfiants si des traces de fumée sont trouvées dans l'habitacle	FALSO	
32993	Le conducteur est considéré comme étant sous l'influence de stupéfiants si ses analyses de sang révèlent des traces de ces substances	VERO	
32994	Le conducteur n'est considéré comme étant sous l'influence de stupéfiants qu'après avoir subi des tests dans des établissements de santé agréés	VERO	
32995	Le conducteur est considéré comme étant sous l'influence de stupéfiants uniquement si des tests de laboratoires agréés le confirment	VERO	
32996	Le conducteur est considéré comme étant sous l'influence de stupéfiants s'il y a des traces de ces substances dans ses fluides biologiques	FALSO	

Quesito n° 7151 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32997	Les marchandises non périssables nécessitent une consommation rapide ou un soin particulier pour leur conservation pendant le transport	FALSO	
32998	Les marchandises se distinguent selon leur état naturel, qui peut être solide, liquide ou gazeux	VERO	
32999	Les produits semi-finis sont ceux qui ont subi tous les processus de transformation nécessaires pour les rendre utilisables par les consommateurs	FALSO	
33000	Les marchandises d'origine nationale sont celles qui sont produites sur le territoire national	VERO	
33001	Des véhicules équipés d'un système de déchargement sont utilisés pour transporter les véhicules en panne	FALSO	
33002	Pour le transport de terre, de sable et de matériaux inertes, on utilise normalement des véhicules à benne basculante	VERO	
33003	Pour le transport de terre, de sable et de matériaux inertes, on utilise normalement des véhicules classés comme engins de chantier avec benne basculante	VERO	
33004	Les véhicules équipés d'un système de déchargement sont aérodynamiques, afin de réduire la consommation de carburant du véhicule pendant le transport	FALSO	
33005	Les véhicules équipés d'un système de déchargement sont utiles pour éviter les arrêts prolongés de la benne lorsque le véhicule est à l'arrêt ou lors du chargement des marchandises	VERO	
33006	Les véhicules équipés d'un système de déchargement sont requis pour le transport de marchandises dangereuses	FALSO	
33007	Les véhicules équipés d'un système de déchargement sont utiles pour éviter les arrêts prolongés nécessaires au chargement ou au déchargement de l'espace de chargement	VERO	
33008	Pour le transport de terre, de sable et de matériaux inertes en vrac, on utilise normalement des véhicules avec un plateau de chargement continu sans ridelles	FALSO	
33009	Le système de déchargement augmente la stabilité du véhicule en marche	FALSO	
33010	Seuls les véhicules équipés d'un système de déchargement des caisses ou des conteneurs peuvent être utilisés pour le transport de terre, de sable et de matériaux inertes	FALSO	
33011	Les véhicules équipés d'un système de déchargement sont utiles pour réduire la charge sur l'essieu arrière	FALSO	

33012	Les véhicules équipés d'un système de déchargement permettent d'optimiser les méthodes et les temps de chargement et de déchargement	VERO	

Quesito n° 7152 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33020	Les conteneurs sont considérés comme des unités de chargement.	VERO	
33021	Les conteneurs et les caisses mobiles ont des dimensions et des caractéristiques unifiées sur une base internationale	VERO	
33022	L'unité de chargement ne peut pas être un semi-remorque	FALSO	
33023	L'unité de chargement est toujours conçue pour la manutention manuelle	FALSO	
33024	Les camions bâchés sont considérés comme des unités de chargement dans le trafic intermodal	FALSO	
33025	Les caisses mobiles sont des unités de chargement utilisées dans le trafic intermodal	VERO	
33026	Les rampes de chargement des caisses ou des conteneurs du véhicule sont considérées comme des unités de chargement	FALSO	
33027	Les caisses mobiles sont considérées comme des unités de chargement	VERO	
33028	Pour le transport combiné, des unités de chargement sont utilisées	VERO	
33013	Les véhicules équipés d'un système de déchargement sont utiles pour éviter des arrêts prolongés du véhicule lorsque la benne est au sol pour le chargement et le déchargement des marchandises	VERO	
33014	Les véhicules équipés de hayons élévateurs doivent être utilisés pour le transport de terre, de sable et de matériaux inertes en vrac	FALSO	
33015	L'unité de chargement peut être utilisée pour le transport intermodal de marchandises	VERO	
33016	Les conteneurs sont des unités de chargement utilisées dans le trafic intermodal	VERO	
33017	L’unité de chargement appelée palette est un semi-remorque conçu pour le transport combiné rail-route	FALSO	
33018	L'unité de chargement est le travailleur individuel préposé au chargement et au déchargement des marchandises	FALSO	
33019	L'unité de chargement peut consister en un conteneur	VERO	

Quesito n° 7153 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33029	Les porte-conteneurs sont considérés comme des unités de chargement dans le trafic intermodal	FALSO	
33030	L'unité de chargement est un syndicat qui protège les intérêts des manutentionnaires	FALSO	
33031	Une unité de chargement est une unité logistique utilisée pour la manutention et le stockage des marchandises	VERO	
33032	Les cales de stationnement qui équipent le véhicule doivent être considérées comme des unités de chargement	FALSO	
33033	Les caisses mobiles peuvent être utilisées pour le transport combiné	VERO	
33034	Les conteneurs et les caisses mobiles sont transportés exclusivement par des véhicules routiers	FALSO	
33035	Les véhicules équipés en permanence d'une carrosserie-citerne sont utilisés pour le transport combiné	FALSO	
33036	Les conteneurs et les caisses mobiles sont largement utilisés dans le transport combiné	VERO	
33037	Les véhicules équipés d'une grue ou d'un hayon élévateur doivent être utilisés pour le transport combiné	FALSO	
33038	Les conteneurs et les caisses mobiles n'ont pas de dimensions standard et les caractéristiques de construction sont libres	FALSO	
33039	Les conteneurs peuvent être utilisés pour le transport combiné	VERO	
33040	Les conteneurs et les caisses mobiles ont des dimensions et des caractéristiques déterminées par les différentes entreprises de transport	FALSO	
33041	Les conteneurs et les caisses mobiles peuvent ne pas appartenir aux entreprises qui les utilisent	VERO	
33042	Les palettes doivent pouvoir supporter le poids des marchandises qui y sont éventuellement posées	VERO	
33043	La palette consiste en une plateforme sur laquelle sont regroupées des marchandises	VERO	
33044	Les marchandises posées sur des palettes ne doivent pas être stabilisées par des sangles ou d'autres systèmes pour permettre une manipulation plus facile	FALSO	

Quesito n° 7154 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33045	Les marchandises posées sur des palettes sont regroupées de manière à pouvoir être empilées	VERO	
33046	Les palettes peuvent également être appelées plateformes ou plateaux	VERO	
33047	Les palettes permettent un transbordement rapide des marchandises	VERO	
33048	Les palettes sont des plateformes en bois, en plastique ou en acier dotées de barres transversales et de supports	VERO	
33049	Les palettes chargées de marchandises peuvent être ancrées à l'aide de cordes, de chaînes, de sangles en nylon et de tendeurs	VERO	
33050	Les palettes sont des cages en fer de dimensions 120 x 80 x 90 cm	FALSO	
33051	Les marchandises manipulées sur des palettes ne peuvent jamais être empilées	FALSO	
33052	Les palettes sont des chariots élévateurs équipés de fourches pour la manutention des marchandises	FALSO	
33053	Les palettes sont composées de bombonnes haute pression pour le transport des liquides	FALSO	
33054	Les palettes sont des équipements utilisés pour la manutention des conteneurs	FALSO	
33055	Les palettes sont des équipements utilisés pour la manutention et le transport de marchandises	VERO	
33056	Les marchandises manipulées sur des palettes ne doivent pas être arrimées avec des sangles car leur mouvement pourrait briser ces dernières	FALSO	
33057	Les palettes peuvent être manipulées lors d’opérations de transbordement mécanisé utilisant des transpalettes	VERO	
33058	Lors du transport de fûts, de bombonnes ou de bidons, il est obligatoire d'utiliser des tapis pour augmenter le coefficient de friction entre la surface de chargement et le conteneur	FALSO	
33059	Lors du transport de fûts, de bombonnes ou de bidons, des mesures doivent être prises pour éviter que ceux-ci ne roulent sur la surface de chargement du véhicule	VERO	
33060	Pour des raisons de sécurité, des véhicules équipés de hayons élévateurs doivent être utilisés pour le transport de fûts, de bombonnes ou de bidons	FALSO	

Quesito n° 7155 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33061	Lors du transport de fûts, de bombonnes ou de bidons, il est obligatoire d'utiliser des couvercles pour éviter la dispersion de la matière transportée	FALSO	
33062	Lors du transport de fûts, de bombonnes ou de bidons, si on ne dispose pas de véhicules spécialement équipés à cet effet, il faut éviter que les récipients roulent sur la surface d’appui de la carrosserie	VERO	
33063	Le transport de groupage peut être effectué avec un véhicule équipé d'une carrosserie fourgon	VERO	
33064	Le transport de groupage peut être effectué avec un véhicule équipé d'un caisson ouvert	VERO	
33065	Le transport de groupage peut être effectué avec un véhicule équipé d'une bétonnière	FALSO	
33066	Le transport de groupage peut être effectué avec un véhicule équipé d'une citerne	FALSO	
33067	Lors du chargement du véhicule, les marchandises à livrer en premier doivent être chargées avant les autres	FALSO	
33068	Lors du chargement des marchandises sur le véhicule, l'ordre de livraison des différents colis n'est pas important	FALSO	
33069	Pour le transport des déchets urbains solides, l'utilisation de véhicules destinés au transport spécifique de ces marchandises est requise	VERO	
33070	Des véhicules spécifiques de transport munis de porte-conteneurs ou de caisses mobiles sont nécessaires pour le transport de meubles	FALSO	
33071	Pour le transport de papier sur palettes, l'utilisation de véhicules spécifiques de transport conformes à l’ATP (accord relatif aux transports de denrées périssables) est requise	FALSO	
33072	Pour le transport de groupage, l'utilisation de véhicules spécifiques pour le transport de granulés et de poudres est requise	FALSO	
33073	Pour le transport de denrées périssables conformément à l’ATP, l'utilisation de véhicules spécifiques de transport sous température dirigée est requise	VERO	
33074	L'utilisation de véhicules spécifiques de transport est requise pour le transport d'animaux vivants	VERO	
33075	L'utilisation d'un camion semi-remorque est particulièrement recommandée pour le transport d'une petite quantité de marchandises	FALSO	
33076	L'utilisation d'un camion semi-remorque est particulièrement adaptée aux trajets fractionnés en raison de l'interchangeabilité de la remorque	VERO	

Quesito n° 7156 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33077	L'avantage du camion semi-remorque est l'interchangeabilité de la remorque	VERO	
33078	Pour un transport sûr des marchandises, il faut éviter d'atteler une remorque au tracteur	FALSO	
33079	L'utilisation d'un camion semi-remorque est particulièrement adaptée au transport intermodal	VERO	
33080	Il est préférable d'utiliser des camions semi-remorque plutôt que des camions-remorques si les marchandises transportées doivent être livrées à des destinataires basés dans un autre pays	FALSO	
33081	L'utilisation d'un camion-remorque est recommandée pour le transport de bateaux de plus de douze mètres	FALSO	
33082	L'utilisation de camions-remorques est particulièrement adaptée au fractionnement des charges	VERO	
33083	Les marchandises doivent être placées sur le véhicule de manière à assurer la visibilité totale dans toutes les directions, ainsi que la liberté de conduite du conducteur	VERO	
33084	Les marchandises doivent être placées sur le véhicule de manière à ne pas dépasser les limites de masse et de gabarit fixées par la réglementation en vigueur	VERO	
33085	Lors du transport de marchandises, la charge peut être placée sur le véhicule même si la stabilité du véhicule est compromise	FALSO	
33086	Les carrosseries ancrées de façon permanente à la structure du véhicule comprennent les carrosseries interchangeables	FALSO	
33087	Il est interdit d'installer sur les véhicules utilisés pour le transport de marchandises, des équipements permettant le chargement, le déchargement et le transport de marchandises	FALSO	
33088	Les véhicules utilisés pour le transport de marchandises peuvent être équipés d'accessoires amovibles tels que bâches, ridelles surélevées et autres	VERO	
33089	Les véhicules à moteur dotés d’une carrosserie de type citerne sont des véhicules de transport spécifique	VERO	
33090	Les véhicules équipés de fourgons isothermes pour le transport de denrées alimentaires sous le régime de l’ATP (accord relatif aux transports de denrées périssables) sont des véhicules de transport spécifique	VERO	
33091	Les véhicules équipés d'une bétonnière sont des véhicules de transport spécifique	VERO	
33092	Les véhicules à moteur dont la carrosserie est de type fourgon et dont la masse totale maximale dépasse 3,5 t sont des véhicules de transport spécifique	FALSO	

Quesito n° 7157 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33093	Les camions dont la masse totale maximale est inférieure à 3,5 t sont des véhicules de transport spécifique	FALSO	
33094	Les véhicules destinés au transport spécifique peuvent être utilisés pour le transport de personnes	FALSO	
33095	Les véhicules d'assistance routière sont classés comme des véhicules à usage spécial	VERO	
33096	Les véhicules de secours routier ont une carrosserie adaptée au transport de véhicules	VERO	
33097	Les véhicules équipés de pompes à béton sont des véhicules à usage spécial	VERO	
33098	Les véhicules équipés de bétonnières sont classés comme véhicules à usage spécial	FALSO	
33099	Les véhicules munis d'un équipement pour le transport de conteneurs sont classés comme véhicules à usage spécial	FALSO	
33100	Les véhicules équipés pour le transport exclusif d'animaux vivants sont classés comme véhicules à usage spécial	FALSO	
33101	Les grues de chargement installées sur les véhicules permettent le chargement et le déchargement de colis lourds et volumineux	VERO	
33102	Les grues de chargement sont généralement installées derrière la cabine du conducteur, mais peuvent également être installées sur le porte-à-faux arrière du véhicule	VERO	
33103	Les grues de chargement sont généralement installées devant la cabine du conducteur, ou bien sur le porte-à-faux arrière du véhicule	FALSO	
33104	Les hayons élévateurs sont presque toujours installés à l'arrière du véhicule	VERO	
33105	Les hayons élévateurs sont des équipements constitués d'une plateforme mobile qui facilite le chargement mais pas le déchargement	FALSO	

33106	L'efficacité de l'équipement (grue ou hayon élévateur) installé sur le véhicule doit être contrôlée périodiquement et un entretien approprié doit être effectué	VERO	
33107	La disposition des marchandises sur les véhicules a un impact important sur la sécurité routière	VERO	
33108	Le chargement du véhicule doit être effectué avec le plus grand soin et les marchandises à transporter doivent être positionnées et fixées correctement	VERO	

Quesito n° 7158 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33109	Le transport de chargements saillants sur des véhicules est toujours interdit	FALSO	
33110	Toute perte d'une charge doit être signalée rapidement et, si un enlèvement immédiat n'est pas possible, les responsables du PRA (pubblico registro automobilistico) doivent en être informés immédiatement	FALSO	
33111	Afin d'éviter que la charge ne se déplace (ne glisse ou ne bascule) sur la surface d'appui de la carrosserie, l'utilisation de sangles est interdite	FALSO	
33112	Lorsqu'on dispose plusieurs colis sur la surface d'appui de la carrosserie, ceux-ci doivent être répartis de la manière la plus uniforme possible	VERO	
33113	Un seul colis très lourd doit être positionné au centre de la surface de chargement de la carrosserie, avec toutes les précautions nécessaires	VERO	
33114	Un seul colis très lourd doit être placé à l'extrémité avant de la surface de chargement de la carrosserie	FALSO	
33115	Un seul colis très lourd peut être placé soit à l'extrémité avant, soit à l'extrémité arrière de la surface de chargement de la carrosserie	FALSO	
33116	Un seul colis très lourd doit être placé à l'extrémité arrière de la surface de chargement de la carrosserie	FALSO	
33117	La charge doit être disposée de manière à ce que les colis les plus lourds soient placés sur le porte-à-faux arrière du véhicule	FALSO	
33118	La charge placée sur le véhicule doit être maintenue horizontalement pour éviter qu'elle ne glisse sur la surface d'appui de la carrosserie	VERO	
33119	Le frottement entre la charge et la surface de chargement suffit toujours à empêcher la charge de glisser sur la surface d'appui de la carrosserie	FALSO	
33120	Le poids de la charge qui la pousse vers la surface de chargement suffit toujours à empêcher ladite charge d'être soulevée	FALSO	
33121	Pour vérifier la stabilité de la charge, il est nécessaire d'identifier le barycentre de la marchandise qui est placée sur la surface d'appui de la carrosserie	VERO	
33122	Pour éviter que la charge ne roule, il faut s'assurer que la résultante de la force du poids et de la force d'inertie se trouve dans le périmètre de la base d'appui de la carrosserie	FALSO	
33123	Il n'est pas nécessaire de s'assurer que les forces agissant sur la charge pendant que le véhicule se déplace peuvent la faire basculer sur la surface de chargement dans les directions longitudinale et transversale	FALSO	
33124	Les forces agissant sur la charge pendant que le véhicule se déplace (force d'inertie, force centrifuge, etc.) peuvent faire basculer le colis vers l'avant et l'arrière de la surface de chargement, mais pas latéralement	FALSO	

Quesito n° 7159 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33125	Un colis très lourd doit être correctement arrimé au véhicule par un ou plusieurs dispositifs de retenue	VERO	
33126	Les colis doivent être rangés de manière à ce qu'ils ne bougent pas lorsque le véhicule est en mouvement	VERO	
33127	Pour éviter que la charge ne se déplace pendant la marche du véhicule, il est essentiel de contrôler fréquemment la pression des pneus	FALSO	
33128	Pour éviter que la charge ne se déplace pendant la marche du véhicule, celle-ci doit être fixée à la grue de chargement	FALSO	
33129	Lors du transport de gros colis cylindriques, il est essentiel d'arrimer la charge non seulement avec des sangles, mais aussi avec des cales pour éviter qu'elle ne roule sur la surface d'appui de la carrosserie	VERO	
33130	La charge placée sur le véhicule doit être protégée contre les intempéries et les chutes	VERO	
33131	L'utilisation d'équipements auxiliaires tels que poutres, planches, montants et parois mobiles pour empêcher le déplacement de la charge pendant le transport est interdite	FALSO	
33132	Les sangles utilisées pour fixer la charge sur le véhicule ne doivent pas être déchirées, ou usées, ni avoir de dispositifs de serrage (tendeurs à cliquet) endommagés	VERO	
33133	Les sangles utilisées pour fixer la charge sont ancrées à la surface de chargement du véhicule	VERO	

33134	L'interposition de matériaux de remplissage (carton, mousse, etc.) entre des colis voisins ou en contact est interdite	FALSO	
33135	Il est interdit d'arrimer la charge sur le véhicule avec des sangles tendues au moyen d'un tendeur à cliquet	FALSO	
33136	Les sangles d'arrimage de la charge doivent être positionnées de manière à empêcher les colis de glisser dans le sens longitudinal et transversal	VERO	
33137	Dans le cas de colis très lourds (véhicules, engins de chantier, etc.), il est indispensable d'utiliser des systèmes d'ancrage par chaîne ou par câble spécialement conçus	VERO	
33138	Le nombre et la tension des sangles doivent être pris en compte pour arrimer correctement les colis sur le véhicule	VERO	
33139	Le coefficient de frottement entre les colis et surface d’appui de la carrosserie doit être pris en compte pour arrimer correctement les colis sur le véhicule	VERO	
33140	Le temps de conduite du conducteur doit être pris en compte lors de l'arrimage des colis sur le véhicule	FALSO	

Quesito n° 7160 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33141	L'angle entre la sangle et surface d’appui des colis doit être pris en compte pour arrimer correctement les colis sur le véhicule	VERO	
33142	Les sangles (rubans de fixation) textiles et leurs tendeurs à cliquet sont généralement utilisés pour l'ancrage au sol ou l'ancrage direct de la charge placée sur la surface d’appui de la carrosserie	VERO	
33143	Il est interdit d'utiliser des sangles (rubans de fixation) textiles et leurs tendeurs à cliquet pour la fixation directe de la charge placée sur la surface d’appui de la carrosserie	FALSO	
33144	Les sangles utilisées pour ancrer la charge au véhicule sont munies d’une étiquette ad hoc indiquant le matériau dont elles sont constituées	VERO	
33145	L'étiquette des sangles utilisées pour ancrer la charge au véhicule indique la tension maximale d'utilisation	VERO	
33146	L'étiquette des sangles utilisées pour ancrer la charge au véhicule indique le poids à vide maximal admissible du véhicule	FALSO	
33147	L'étiquette des sangles utilisées pour ancrer la charge au véhicule indique la masse totale maximale du véhicule	FALSO	
33148	L'utilisation de chaînes pour ancrer des charges très lourdes directement sur le véhicule est interdite	FALSO	
33149	L'utilisation de câbles en acier pour ancrer des charges très lourdes directement sur le véhicule est interdite	FALSO	
33150	Les principales caractéristiques des chaînes utilisées pour fixer la charge au véhicule sont l'épaisseur des anneaux et la qualité du matériau	VERO	
33151	Pour le transport de marchandises liquides non dangereuses (par exemple de l'eau), on utilise des citernes normales ou des citernes adaptées à cet effet	VERO	
33152	Les véhicules transportant des marchandises dangereuses peuvent être chargés au-delà de la charge utile du véhicule	FALSO	
33153	Les systèmes de fixation des bâches sur les véhicules peuvent être des tendeurs ou des sangles à anneaux	VERO	
33154	Les systèmes de fixation des bâches sur les véhicules peuvent être des couvertures coulissantes sur rails verticaux	VERO	
33155	L'utilisation de bâches sur les véhicules de transport en régime TIR est interdite	FALSO	
33156	Lors du transport de véhicules au moyen de véhicules spécialement équipés de rails d’accès (camions porte-voitures), des systèmes d’attelage spécifiques sont normalement utilisés	VERO	

Quesito n° 7161 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33157	Lors du transport de véhicules au moyen de véhicules spécialement équipés de rails d’accès (camions porte-voitures), il faut veiller à placer les véhicules les plus lourds sur la surface de chargement la plus proche de la chaussée	VERO	
33158	Lors du transport de véhicules au moyen de véhicules spécialement équipés de rails d’accès (camions porte-voitures), l'arrière du premier véhicule chargé doit être orienté dans le sens de la marche	FALSO	
33159	Lors du transport de véhicules au moyen de véhicules spécialement équipés de rails d’accès (camions porte-voitures), la hauteur maximale ne doit pas dépasser 3 m	FALSO	
33160	Le charge faisant saillie à l'arrière du véhicule peut traîner sur le sol	FALSO	
33161	Dans le cas d'une charge faisant saillie à l'arrière du véhicule, la partie saillante, même si elle n'est que d'un centimètre, doit être signalée de manière appropriée	VERO	

33162	Seuls les objets indivisibles peuvent faire saillie à l'arrière des véhicules, dans certaines limites	VERO	
33163	Dans les limites de gabarit prévues pour la catégorie de chaque véhicule, un chargement saillant à l'arrière du véhicule ne dépassant pas les 3/10 de la longueur de ce dernier est autorisé	VERO	
33164	Par dérogation aux limites de gabarit prévues pour la catégorie de chaque véhicule, un chargement saillant ne dépassant pas 30 cm est autorisé	FALSO	
33165	un chargement saillant à l'arrière du véhicule doit être signalé par un ou deux panneaux carrés d'au moins 50x50 cm, avec des bandes diagonales rétroréfléchissantes rouges et blanches	VERO	
33166	Lorsque la charge fait saillie longitudinalement sur toute la largeur de l'arrière du véhicule, les panneaux de signalisation doivent être au moins 4	FALSO	
33167	Un mauvais positionnement de la charge n'affecte pas la stabilité en marche du véhicule	FALSO	
33168	Le mauvais positionnement de la charge peut entraîner une surcharge d'un ou de plusieurs essieux	VERO	
33169	Le mauvais positionnement de la charge peut compromettre la stabilité en marche du véhicule	VERO	
33170	Le mauvais positionnement de la charge peut réduire le rendement du moteur.	FALSO	
33171	Lors du transport de marchandises, il est essentiel de vérifier soigneusement que la charge est compatible avec la charge utile et le volume utile du véhicule	VERO	
33172	Le contrôle de la position du barycentre d'un véhicule chargé n'a aucune incidence sur la stabilité en marche du véhicule dans les virages	FALSO	

Quesito n° 7162 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33173	La charge utile est la charge qui peut effectivement être transportée sur le véhicule	VERO	
33174	La masse maximale autorisée est toujours indiquée sur la carte grise du véhicule.	VERO	
33175	La charge qui peut effectivement être transportée sur le véhicule est identifiée par la charge utile de celui-ci	VERO	
33176	La charge utile des camions est indiquée sur la carte grise	VERO	
33177	La charge utile d'un véhicule augmente parallélement au poids à vide du véhicule	FALSO	
33178	La masse maximale autorisée coincide avec la masse du véhicule en ordre de marche	FALSO	
33179	La masse maximale autorisée est la différence entre la charge utile et le poids à vide	FALSO	
33180	La charge utile de la remorque correspond à sa masse maximale autorisée	FALSO	
33181	La charge utile est égale au poids de la carrosserie installée sur le véhicule	FALSO	
33182	La charge utile d'un véhicule coincide avec sa masse maximale autorisée	FALSO	
33183	La charge utile d'un véhicule correspond à sa masse en ordre de marche	FALSO	
33184	La charge effectivement transportée sur un véhicule ne doit pas lui faire dépasser sa masse maximale autorisée	VERO	
33185	Dans le cas des véhicules équipés d'une carrosserie fourgon, le volume de chargement est égal au produit de la la surface d’appui par la hauteur intérieure utile de la carrosserie	VERO	
33186	Dans le cas des véhicules équipés d'une carrosserie fourgon, le volume de chargement est égal au produit de la longueur de la la surface d’appui par la hauteur intérieure utile de la carrosserie	FALSO	
33187	Dans le cas des véhicules avec caisson, le volume de chargement est égal au produit de la longueur la surface de chargement par la limite de hauteur maximale imposée par les normes du véhicule (4 m)	FALSO	
33188	Les véhicules équipés d'une plateforme de chargement supplémentaire au-dessus de la cabine du conducteur peuvent atteindre une hauteur de 4,4 m au-dessus du sol, charge comprise	FALSO	

Quesito n° 7163 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33189	Les véhicules-citernes ne peuvent pas circuler à pleine charge en raison de problèmes de stabilité en marche du véhicule	FALSO	
33190	La charge utile d'une citerne pour les marchandises non dangereuses dépend des prescriptions de la convention TIR	FALSO	
33191	La charge utile d'une citerne pour les marchandises non dangereuses dépend du pourcentage d'espace vide autorisé	VERO	
33192	La charge utile d'une citerne pour marchandises non dangereuses dépend du type de système de freinage dont est équipé le véhicule	FALSO	

33193	La charge utile d'un camion-citerne pour les marchandises non dangereuses dépend du poids spécifique du liquide et du pourcentage d'espace vide autorisé	VERO	
33194	La capacité de la citerne pour le transport de marchandises non dangereuses, sous pression atmosphérique, est proportionnelle à la charge utile du véhicule sur lequel elle est installée	VERO	
33195	Le non-respect du volume total à vide pour le transport de marchandises non dangereuses diminue la fluctuation des marchandises liquides transportées et augmente la stabilité en marche du véhicule	FALSO	
33196	Avant de prendre la route, il est nécessaire de s’assurer que les trappes du trou d'homme situées au sommet de la citerne sont bien fermées, afin d'éviter que les marchandises transportées ne s'échappent	VERO	
33197	Dans les citernes, des cloisons transversales et longitudinales appropriées ou des brise-lames conformes aux normes ADR réduisent les sollicitations sur le liquide en mouvement lorsque le réservoir n'est pas complètement rempli	VERO	
33198	Lors du transport de liquides en citerne, il est permis de dépasser la masse maximale autorisée et les masses maximales autorisées par essieu	FALSO	
33199	Pour les véhicules composés d'un tracteur et d'une remorque, il est nécessaire de vérifier que la masse totale de la remorque est compatible avec la masse tractable du tracteur	VERO	
33200	Un mauvais chargement sur un camion peut affecter la stabilité en marche du véhicule	VERO	
33201	Un mauvais chargement sur un camion est sanctionné par la confiscation du véhicule	FALSO	
33202	Un mauvais chargement sur un camion peut avoir des conséquences sur la stabilité en marche de celui-ci	VERO	
33203	Un mauvais chargement sur un camion peut endommager le système électrique du véhicule	FALSO	
33204	Un mauvais chargement sur un camion peut entraîner une surcharge du véhicule ou d'un ou plusieurs essieux	VERO	

Quesito n° 7164 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33205	La charge doit être disposée de manière à ce que la masse soit répartie le plus uniformément possible sur la structure porteuse	VERO	
33206	Plusieurs colis de petites dimensions doivent être concentrés dans la partie arrière de la surface de chargement de la carrosserie	FALSO	
33207	Un seul colis très lourd doit être placé sur la surface de chargement de la carrosserie en utilisant, si possible, de longues poutres	VERO	
33208	Plusieurs colis de petites dimensions doivent être concentrés dans la partie avant de la surface de chargement de la carrosserie	FALSO	
33209	Pour des raisons de sécurité, la charge doit être placée verticalement loin du barycentre géométrique de la surface d'appui de la carrosserie	FALSO	
33210	Plusieurs colis de petites dimensions doivent être répartis le plus uniformément possible sur la surface de chargement de la carrosserie	VERO	
33211	Une tolérance de surcharge est autorisée pour le transport de marchandises dangereuses à hauteur de 5% de la masse maximale autorisée du véhicule	FALSO	
33212	La tolérance de charge de 5 % s'applique également aux véhicules transportant des marchandises dangereuses telles que le GPL	FALSO	
33213	La surcharge du véhicule de plus de 5 % de la masse maximale autorisée entraîne des sanctions pour le propriétaire du véhicule, mais pas pour le conducteur	FALSO	
33214	Le conducteur, le propriétaire du véhicule et le commettant sont responsables de la surcharge d'un véhicule	VERO	
33215	Une tolérance de surcharge de 5% de la masse maximale autorisée du véhicule est admise pour le transport d'essence en citerne	FALSO	
33216	Une surcharge de 3 % de sa masse totale en charge n'est pas autorisée pour un camion de chantier	FALSO	
33217	La surcharge du véhicule porte atteinte au bon fonctionnement du tachygraphe	FALSO	
33218	Une tolérance de surcharge pour le transport d'essence est admise dans la limite de 5% de la masse totale autorisée du véhicule	FALSO	
33219	La surcharge du véhicule affecte l'efficacité du limiteur de vitesse	FALSO	
33220	Une surcharge maximale de 15% de la masse totale autorisée du véhicule est admise	FALSO	

Quesito n° 7165 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33221	La surcharge du véhicule affecte l'efficacité des dispositifs d'éclairage et de signalisation visuelle	FALSO	

33222	La surcharge du véhicule affecte l'efficacité de la suspension	VERO	
33223	La surcharge du véhicule affecte la stabilité en marche	VERO	
33224	La surcharge du véhicule affecte l'efficacité du système de freinage	VERO	
33225	La surcharge du véhicule jusqu'à 15% de la masse totale autorisée n'entraîne pas l'application de sanctions	FALSO	
33226	Un mauvais chargement peut augmenter le risque de renversement du véhicule en raison de l'effondrement d'un accotement	VERO	
33227	Pour des raisons de sécurité, les masses maximales autorisées sur les essieux des véhicules ne doivent pas être dépassées	VERO	
33228	Pour des raisons de sécurité, la charge doit être répartie correctement pour éviter de surcharger les essieux du véhicule	VERO	
33229	Pour des raisons de sécurité, la charge ne doit pas être concentrée sur le porte-à-faux arrière du véhicule	VERO	
33230	La charge doit être disposée de manière à ne pas surcharger l'un ou l'autre des essieux du véhicule	VERO	
33231	Le barycentre d'un véhicule de transport de marchandises à moteur avant, dont la carrosserie est de type caisson est déplacé vers la cabine du conducteur lorsque le véhicule est à vide	VERO	
33232	Le barycentre d'un véhicule de transport de marchandises à moteur avant, dont la carrosserie est de type caisson est déplacé vers la partie avant lorsque le véhicule est chargé	FALSO	
33233	Si le barycentre du véhicule est placé plus haut que la plateforme de la route, le véhicule est plus susceptible de se renverser dans les virages	VERO	
33234	Si le barycentre du véhicule est placé plus haut que la plateforme de la route, la stabilité en marche dans les virages peut être compromise	VERO	
33235	Si le barycentre du véhicule est placé plus haut que la plateforme de la route, la stabilité en marche dans les virages augmente	FALSO	
33236	Si le barycentre du véhicule est placé plus haut que la plateforme de la route, l'effet de la force centrifuge dans les virages est réduit	FALSO	

Quesito n° 7166 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33237	La charge doit être disposée de manière à ce que le barycentre du véhicule soit placé vers le bas par rapport à la plateforme de la route	VERO	
33238	La charge doit être disposée de manière à ce que le barycentre du véhicule soit le plus haut possible par rapport à la plateforme de la route	FALSO	
33239	La charge doit être disposée de manière à ce que les colis lourds soient placés le plus haut possible par rapport à la plateforme de la route	FALSO	
33240	Pour éviter que la charge ne se déplace pendant que le véhicule est en marche, les marchandises doivent être correctement ancrées à la surface de chargement	VERO	
33241	Pour éviter que la charge ne se déplace pendant que le véhicule est en marche, la direction, les freins et l'accélérateur doivent être actionnés progressivement	VERO	
33242	Un mauvais positionnement de la charge peut entraîner sa chute sur la plateforme de la route	VERO	
33243	Les véhicules-citernes peuvent être instables en raison du ballottement du liquide transporté	VERO	
33244	Les véhicules-citernes sont sujets au phénomène de surcharge de l'essieu arrière	FALSO	
33245	Lors du franchissement des giratoires, les véhicules-citernes sont soumis au phénomène de ballottement latéral du liquide transporté	VERO	
33246	Dans les virages, les véhicules-citernes sont soumis au phénomène de renversement de la charge dû au ballottement latéral du liquide transporté	FALSO	
33247	Les véhicules-citernes sont soumis au phénomène de ballottement latéral du liquide transporté lors de changements brusques de trajectoire	VERO	

Quesito n° 7167 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33248	Les véhicules à usage spécial sont toujours exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	VERO	
33249	Les véhicules appartenant à l'État, aux régions, aux provinces et aux communes, etc., et utilisés exclusivement pour le transport de marchandises nécessaires aux besoins de l'organisme, sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises en compte propre	VERO	
33250	Les véhicules de travail fournis aux Régions pour leurs besoins internes sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	VERO	

33251	Les véhicules utilisés pour le chargement, le compactage, le transport et le déchargement des déchets solides urbains sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises car ils sont utilisés pour un usage spécial	FALSO	
33252	Les véhicules utilisés pour le transport de marchandises d'une masse totale de 7,5 t sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises en compte propre	FALSO	
33253	Les véhicules à usage spécial sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport de marchandises en compte propre	VERO	
33254	Les engins de chantier sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises s'ils dépassent les masses légales	FALSO	
33255	Tous les engins de chantier sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	FALSO	
33256	Tous les engins de chantier ne sont pas exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	VERO	
33257	Les véhicules à usage spécial sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises et permettent le transport de matériaux relatifs au cycle de fonctionnement des équipements	VERO	
33258	Les engins de chantier ne peuvent être immatriculés qu’en compte propre	FALSO	
33259	Les véhicules à usage spécial sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	VERO	
33260	Les véhicules utilisés pour le transport de marchandises produites dans un pays étranger sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport en compte propre	FALSO	
33261	Les engins de chantier ne portant pas de plaque d'immatriculation sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	VERO	
33262	Les véhicules à usage spécial sont soumis à la réglementation du transport routier de marchandises	FALSO	
33263	Les véhicules à usage spécial utilisés pour les services de dépannage sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	VERO	

Quesito n° 7168 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33264	Les camions d'une masse totale n'excédant pas 6 t utilisés en compte propre sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	VERO	
33265	Les camions d'un poids à vide de 6 t sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport routier de marchandises	FALSO	
33266	Les véhicules utilisés pour le transport de marchandises dont la charge utile totale est supérieure à 6 t sont exemptés de l’application de la réglementation relative au transport pour compte propre	FALSO	
33267	Un véhicule immatriculé en tant que véhicule en compte propre ne peut être utilisé que pour transporter des marchandises en rapport avec l'activité du titulaire	VERO	
33268	Un véhicule immatriculé en tant que véhicule en compte propre peut être utilisé pour transporter des marchandises liées au cycle de production de l'entreprise	VERO	
33269	Les transports en compte propre peuvent être effectués avec un véhicule immatriculé, à condition que le propriétaire ou un employé du propriétaire conduise le véhicule	VERO	
33270	Un véhicule immatriculé en tant que véhicule pour le transport en compte propre peut être utilisé pour transporter des marchandises produites par l'entreprise titulaire de l'immatriculation, même si elles sont destinées à un tiers	VERO	
33271	Un véhicule immatriculé pour le transport en compte propre ne peut transporter que des marchandises appartenant au conducteur	FALSO	
33272	Le transport de marchandises en compte propre est le transport de marchandises par des véhicules immatriculés au nom de personnes physiques ou morales ou d'organismes, pour leurs propres besoins	VERO	
33273	Le transport de marchandises en compte propre est une activité complémentaire à l'activité économique principale exercée par l'entreprise propriétaire des véhicules	VERO	
33274	Le transport de marchandises en compte propre est celui qui est effectué par des entreprises pour lesquelles l'activité de transport est une activité accessoire à l'activité économiquement prépondérante	VERO	
33275	Le transport de marchandises en compte propre n'est effectué qu'avec des véhicules immatriculés au nom d'une personne physique	FALSO	
33276	Le transport de marchandises en compte propre est le transport de marchandises produites et/ou transformées par l’entreprise qui effectue le transport	VERO	

33277	Le transport de marchandises en compte propre est effectué exclusivement par des véhicules immatriculés au nom d'entreprises artisanales ou agricoles	FALSO	
33278	Toute personne conduisant un camion immatriculé pour son propre usage doit être titulaire d'une carte de qualification du conducteur	FALSO	
33279	La conduite d'un véhicule pour le transport de marchandises en compte propre est autorisée pour le salarié de l'entreprise titulaire de la licence	VERO	

Quesito n° 7169 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33280	La conduite d'un véhicule pour le transport de marchandises en compte propre est autorisée pour un associé de la société titulaire de la licence	VERO	
33281	La conduite d'un véhicule pour le transport de marchandises en compte propre est autorisée au titulaire de la licence s'il est un entrepreneur individuel	VERO	
33282	La conduite d'un véhicule utilisé pour le transport de marchandises en compte propre est autorisée pour un collaborateur qui ne fait pas partie de l'entreprise	FALSO	
33283	Un parent du titulaire de la licence est également autorisé à conduire un véhicule pour le transport de marchandises en compte propre	FALSO	
33284	Toute personne titulaire d'un permis de catégorie C peut conduire un véhicule pour le transport de marchandises en compte propre	FALSO	
33285	Seul le titulaire de l'entreprise est autorisé à conduire un véhicule pour le transport de marchandises en compte propre	FALSO	
33286	Une licence pour le transport de marchandises en compte propre ne peut pas être accordée si l'activité de transport est économiquement prédominante dans l'entreprise	VERO	
33287	Une licence pour le transport de marchandises en compte propre ne peut pas être délivrée si le transport est effectué avec des véhicules loués	VERO	
33288	Une licence pour le transport de marchandises en compte propre ne peut pas être délivrée si les véhicules sont conduits par une personne qui n’appartient pas à la société	VERO	
33289	La licence pour le transport de marchandises en compte propre n'est pas accordée si les marchandises ont été transformées par l'entreprise qui demande la licence	FALSO	
33290	Une licence pour le transport de marchandises en compte propre ne peut être délivrée si le transport est effectué avec les véhicules appartenant à l'entreprise	FALSO	
33291	Aucune licence n'est requise pour effectuer des transports de marchandises en compte propre sur des véhicules dont la masse maximale autorisée est inférieure à 6 t	VERO	
33292	Le transport de marchandises en compte propre peut être effectué avec un véhicule dont on est propriétaire, locataire-acheteur ou usufruitier, ou sous clause de réserve de propriété	VERO	
33293	Pour effectuer des transports de marchandises en compte propre, il est nécessaire de s'inscrire au Registre des transports routiers de marchandises	FALSO	
33294	Pour effectuer des transports de marchandises en compte propre, le véhicule doit être signalé par une bande diagonale blanche à l'arrière du véhicule	FALSO	
33295	Aucune licence spéciale n’est requise pour effectuer un transport de marchandises en compte propre avec un véhicule dont la masse maximale autorisée est de 10 t	FALSO	

Quesito n° 7170 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33296	Pour effectuer un transport de marchandises en compte propre, le véhicule doit avoir une masse supérieure à 3,5 t	FALSO	
33297	La licence pour le transport en compte propre n'est requise que pour les véhicules dont la masse totale est supérieure à 6 t	VERO	
33298	Un véhicule est utilisé pour le transport en compte propre si l'entrepreneur s'engage, moyennant paiement, à fournir les services de transport commandés par l'expéditeur	FALSO	
33299	Le conducteur d'un véhicule utilisé pour le transport en compte propre n’est pas tenu de prouver le lien existant entre lui et l'entreprise propriétaire du véhicule	FALSO	
33300	Dans le cadre du transport de marchandises en compte propre, les marchandises à transporter doivent être sans rapport avec l'activité principale de l'entreprise propriétaire du véhicule	FALSO	
33301	La licence pour le transport de marchandises en compte propre est délivrée par la Province	VERO	
33302	La licence pour le transport en compte propre est délivrée par la Chambre de commerce.	FALSO	

33303	La licence de transport en compte propre est délivrée par la Motorisation civile	FALSO	
33304	La licence de transport en compte propre est délivrée par la Préfecture	FALSO	
33305	La licence de transport en compte propre est délivrée par le comité provincial du Registre des transporteurs routiers	FALSO	
33306	Pour effectuer des transports de marchandises en compte propre, une licence est nécessaire pour chaque véhicule dont la masse totale est supérieure à 6 t	VERO	
33307	Pour effectuer un transport de marchandises en compte propre, il faut être titulaire d'une licence délivrée par la Province	VERO	
33308	Pour effectuer un transport de marchandises en compte propre, les marchandises transportées doivent être en rapport étroit avec l'activité	VERO	
33309	La licence de transport en compte propre n'indique pas l'activité exercée par son titulaire	FALSO	
33310	Pour effectuer des transports de marchandises en compte propre, l'entreprise doit obtenir une licence pour chaque véhicule dont la masse totale est supérieure à 6 t	VERO	
33311	Seuls les objets énumérés sur la licence peuvent être transportés dans un véhicule avec une licence en compte propre	VERO	

Quesito n° 7171 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33327	Les transporteurs exercent le transport routier pour le compte d’autrui	VERO	
33312	La licence de transport en compte propre indique les restrictions concernant les marchandises qui peuvent être transportées	VERO	
33313	La licence de transport en compte propre ne prévoit aucune restriction quant aux marchandises transportées	FALSO	
33314	La licence de transport en compte propre ne doit pas accompagner la carte grise	FALSO	
33315	Lorsque la licence de transport en compte propre est délivrée pour des véhicules à moteur dont la charge utile est supérieure à 3 t, pour chaque transport un document des marchandises transportées en compte propre doit être délivré : il doit comporter la liste des marchandises transportées et une déclaration que le titulaire de la licence dispose de celles-ci	VERO	
33316	Lorsque la licence de transport en compte propre est délivrée pour des véhicules à moteur dont la charge utile est supérieure à 3 t, pour chaque transport la licence de transport occasionnel doit être délivré si les marchandises, bien qu'appartenant au titulaire ou à sa disposition, ne figurent pas parmi celles qui sont énumérées dans la licence mais sont néanmoins liées à l'activité exercée par celui-ci	VERO	
33317	Lorsque la licence de transport en compte propre est délivrée pour des véhicules dont la charge utile est supérieure à 3 t, la lettre de voiture doit dans tous les cas être établie pour chaque transport	FALSO	
33318	Lorsque la licence de transport en compte propre est délivrée pour des véhicules dont la charge utile est supérieure à 3 t, pour chaque transport un bon d'accompagnement doit être émis pour toutes les marchandises	FALSO	
33319	Les transporteurs ne sont pas obligés de disposer d'un parc de véhicules	FALSO	
33320	L'activité de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui est définie comme le transport de marchandises effectué sous forme d’entreprise et moyennant paiement	VERO	
33321	Les transporteurs effectuent des activités de transport routier moyennant paiement	VERO	
33322	Les véhicules de plus de 6 t de masse maximale autorisée ne peuvent effectuer des activités de transport routier de marchandises que pour le compte d'autrui	FALSO	
33323	On entend par transport routier pour le compte d’autrui l’activité de transport de marchandises appartenant au propriétaire du véhicule	FALSO	
33324	Le transport routier de marchandises peut être défini pour le compte d’autrui quand le véhicule est utilisé, moyennant paiement, dans l’intérêt des personnes autres que le titulaire de la carte grise	VERO	
33325	Le transport routier de marchandises peut être défini pour le compte d’autrui quand l’entrepreneur s’engage, moyennant paiement, à fournir les services de transport commandés par le commettant	VERO	
33326	Les transporteurs sont des entreprises qui exercent le transport routier en compte propre	FALSO	

Quesito n° 7172 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33328	Tout véhicule à moteur destiné au transport de marchandises pour le compte d'autrui doit être signalé par une bande diagonale rouge à l'avant du véhicule	FALSO	

33329	Tout véhicule à moteur destiné au transport de marchandises pour le compte d'autrui doit être signalé par bande diagonale blanche à l'avant du véhicule	VERO	
33330	Les véhicules destinés au transport de marchandises pour le compte d'autrui doivent être munis d'un panneau placé à l'arrière et portant la mention « pour le compte d'autrui »	FALSO	
33331	Tout véhicule à moteur destiné au transport de marchandises pour le compte d'autrui doit être immatriculé en tant que véhicule à usage d'autrui	VERO	
33332	Pour effectuer des transports de marchandises pour le compte d'autrui, les entreprises disposant de véhicules dont la masse totale en charge n'excède pas 1,5 t doivent uniquement prouver leur honorabilité	VERO	
33333	Pour effectuer des transports de marchandises pour le compte d'autrui, les entreprises disposant de véhicules dont la masse totale en charge n'excède pas 1,5 t doivent uniquement prouver leur capacité financière	VERO	
33334	Pour effectuer des transports de marchandises pour le compte d'autrui, les entreprises disposant de véhicules dont la masse totale en charge n'excède pas 1,5 t doivent uniquement prouver qu'elles remplissent les conditions suivantes : honorabilité, capacité financière, compétence professionnelle	VERO	
33335	Pour effectuer des transports de marchandises pour le compte d'autrui, les entreprises disposant de véhicules dont la masse totale en charge n'excède pas 3,5 t doivent uniquement prouver leur honorabilité	FALSO	
33336	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers est nécessaire pour être dispensé de demander la carte grise	FALSO	
33337	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers permet la délivrance d'une licence pour le transport en compte propre	FALSO	
33338	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers sert à toutes les entreprises qui souhaitent exercer des activités de transport routier de marchandises pour le compte d'autrui	VERO	
33339	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers n'est requise que pour les entreprises dont les véhicules ont une masse maximale autorisée supérieure à 1,5 t, les entreprises dont les véhicules ont une masse inférieure étant exemptées	FALSO	
33340	Pour effectuer des transports de marchandises pour le compte d'autrui, les entreprises doivent s'inscrire au Registre des loueurs de véhicules	FALSO	
33341	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers est nécessaire à toutes les entreprises qui souhaitent exercer l'activité de transport routier de marchandises en compte propre	FALSO	
33342	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers est nécessaire en vue de la délivrance d'une carte grise avec mention « à l'usage d'autrui »	VERO	
33343	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d'autrui est prévue pour les entreprises exerçant l'activité avec tout véhicule avec mention « à l'usage d'autrui »	VERO	

Quesito n° 7173 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33344	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers n'est requise que pour les entreprises dont les véhicules ont une masse maximale autorisée inférieure à 1,5 t, les entreprises dont les véhicules ont une masse supérieure étant exemptées	FALSO	
33345	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers est nécessaire pour effectuer des services de transport pour le compte d'autrui sans effectuer un transport illégal	VERO	
33346	Pour effectuer un transport de marchandises pour le compte d'autrui, l'entrepreneur doit s'inscrire au Registre national des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d'autrui	VERO	
33347	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d'autrui n'est pas prévue pour les entreprises utilisant des camions-remorques	FALSO	
33348	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers de marchandises pour compte d'autrui est obligatoire pour les entreprises utilisant des tracteurs routiers	VERO	
33349	L'inscription au Registre national des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d'autrui n'est pas requise pour les entreprises exerçant leurs activités avec des engins de chantier	FALSO	
33350	Le contrat d'agence prévoit l'intervention d'un transitaire	FALSO	
33351	Un contrat d'agence peut prévoir que l'agent, moyennant paiement, se charge de promouvoir la conclusion de contrats de transport dans une zone donnée pour le compte du commettant	VERO	
33352	Le contrat de dépôt peut prévoir l'engagement d'une personne à conclure un contrat de transport, en son nom propre et pour le compte de la personne qui l'a mandatée	FALSO	
33353	Le transitaire rend compte de son travail à l'expéditeur	FALSO	
33354	Le transitaire est un mandataire	VERO	

33355	Le transitaire assume l'obligation de conclure un contrat de transport, en son nom propre et pour le compte du commettant	VERO	
33356	Le transitaire est la personne qui a conclu un contrat de transport avec le commettant	VERO	
33357	Le transitaire est la personne qui a conclu un contrat de transport avec le mandataire	FALSO	
33358	Le transitaire doit s'inscrire au Registre des conducteurs	FALSO	
33359	Le transitaire n’exige jamais de rémunération	FALSO	

Quesito n° 7174 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33360	Pour exercer cette activité, toujours sous la forme d'une entreprise, le transitaire doit remplir des conditions morales, professionnelles et financières précises	VERO	
33361	Pour exercer cette activité, le transitaire doit présenter une notification certifiée de début d’activité (SCIA) à la CCIAA (Chambre de commerce, d'industrie, d'artisanat et d'agriculture)	VERO	
33362	Le transitaire agit comme un intermédiaire entre le commettant et le transporteur	VERO	
33363	Le transitaire est toujours également le transporteur	FALSO	
33364	Le transitaire ne stipule jamais de contrat avec le commettant	FALSO	
33365	Le transitaire doit s'inscrire au Registre des transporteurs routiers	FALSO	
33366	Le transitaire doit s'inscrire sur la liste interprovinciale des transitaires agréés	FALSO	
33367	Le transitaire a les mêmes obligations et les mêmes droits que le transporteur	FALSO	
33368	Le contrat de transport de marchandises peut être stipulé en faveur de tiers	VERO	
33369	Le contrat de transport routier de marchandises est un contrat consensuel	VERO	
33370	Le contrat de transport routier de marchandises peut également être stipulé sans aucune indication de rémunération	FALSO	
33371	En vertu du contrat de transport, le transporteur s'engage à émettre une facture commerciale	FALSO	
33372	Dans le cas d'un contrat de transport routier, les droits se prescrivent le jour qui suit le déchargement de la marchandise	FALSO	
33373	Les droits relatifs au contrat de transport routier se prescrivent après 18 mois si le transport commence en dehors de l'UE	VERO	
33374	Le délai de prescription du contrat de transport commence à courir le jour du chargement de la marchandise	FALSO	
33375	Les droits dans le cadre de contrats de transport routier se prescrivent après 18 mois si le transport se termine en dehors de l'UE	VERO	

Quesito n° 7175 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33376	Le contrat de transport peut avoir un objet indéterminé	FALSO	
33377	Le délai de prescription en matière de contrat de transport commence à courir le jour de la signature du contrat	FALSO	
33378	Les droits au titre du contrat de transport routier se prescrivent après 18 mois si le transport a lieu sur le territoire de l'UE	FALSO	
33379	Dans le cas d'un contrat de transport routier, les droits se prescrivent après 5 ans	FALSO	
33380	Le délai de prescription en matière de contrat de transport routier commence à courir le jour où les marchandises auraient dû être livrées au lieu de destination	VERO	
33381	Dans le cas du contrat de transport routier, les droits se prescrivent après un an	VERO	
33382	Le contrat de transport routier de marchandises prévoit l'indication précise des marchandises à transférer et de la rémunération	VERO	
33383	Le délai de prescription en matière de contrat de transport routier commence le jour où les marchandises sont livrées à leur lieu de destination	VERO	
33384	Le contrat de transport routier de marchandises est un contrat à titre onéreux	VERO	
33385	Le contrat de transport routier de marchandises est un contrat par lequel un transitaire assume l'obligation de conclure un contrat de transport et d'effectuer des opérations accessoires, en son nom et pour le compte de la partie qui l'a mandaté (commettant)	FALSO	
33386	Le contrat de transport est un contrat par lequel une partie (l'expéditeur) s'engage envers une autre partie (le transporteur) à transférer des personnes ou des choses d'un endroit à un autre moyennant une rémunération	FALSO	

33387	Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à entreposer les bagages dans des locaux adéquats	FALSO	
33388	Le contrat de transport routier est un contrat par lequel un sujet s'engage auprès d’un autre à transférer des personnes ou des choses d'un endroit à un autre moyennant une rémunération	VERO	
33389	Par le contrat de transport, le transporteur s'engage à transporter des marchandises ou des personnes moyennant une rémunération	VERO	
33390	Le contrat de transport de marchandises prévoit l'obligation pour le transporteur de transférer les marchandises d'un lieu à un autre et pour l’expéditeur, il prévoit l'obligation de payer une rémunération	VERO	
33391	Les éléments essentiels du contrat de transport de marchandises sont les biens à transférer et la rémunération du transport	VERO	

Quesito n° 7176 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33392	Le contrat de transport de marchandises ne concerne que le transporteur qui doit transférer les marchandises de l'expéditeur	FALSO	
33393	Le seul élément essentiel du contrat de transport de marchandises est la rémunération dudit transport	FALSO	
33394	Les parties d’un contrat de transport de marchandises sont le manutentionnaire et le destinataire	VERO	
33395	Le contrat de transport routier de marchandises prévoit normalement un expéditeur, un transporteur et un destinataire	VERO	
33396	Il ne peut y avoir que trois parties dans un contrat de transport de marchandises : l'expéditeur, le destinataire et le transporteur	FALSO	
33397	Il y a cinq parties dans un contrat de transport de marchandises : l'expéditeur, le transporteur, le manutentionnaire, le destinataire et le propriétaire des marchandises	VERO	
33398	Les personnes morales impliquées dans le contrat de transport routier sont l'expéditeur, c'est-à-dire celui qui envoie les marchandises	VERO	
33399	Les personnes morales impliquées dans le contrat de transport routier sont l'acheteur et le vendeur	FALSO	
33400	Les parties d’un contrat de transport de marchandises sont le propriétaire de la marchandise et le distributeur	FALSO	
33401	Les parties d’un contrat de transport de marchandises sont l'expéditeur et le destinataire	VERO	
33402	Les parties d’un contrat de transport de marchandises sont le vendeur et l'acheteur des marchandises	FALSO	
33403	Les parties d’un contrat de transport de marchandises sont l'expéditeur et le transporteur	VERO	
33404	Les parties d’un contrat de transport de marchandises sont le propriétaire des marchandises, le manutentionnaire, le transporteur et le destinataire	VERO	
33405	Les personnes morales impliquées dans le contrat de transport routier sont uniquement le manutentionnaire et le transitaire	FALSO	
33406	Les parties d’un contrat de transport de marchandises sont quatre : l'expéditeur, le destinataire, le transporteur et le conducteur	FALSO	
33407	Il ne peut y avoir que quatre parties dans un contrat de transport de marchandises : l'expéditeur, le destinataire, le transporteur et le manutentionnaire	FALSO	

Quesito n° 7177 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33408	Le contrat de transport routier de marchandises n'implique que ces 3 parties : le transporteur, le transitaire et l’agent	FALSO	
33409	Il ne peut y avoir que trois parties dans un contrat de transport de marchandises : l'expéditeur, le transporteur et le manutentionnaire	FALSO	
33410	Les personnes morales impliquées dans le contrat de transport routier comprennent le propriétaire de l'entrepôt des marchandises	FALSO	
33411	La lettre de voiture est un document obligatoire délivré par les bureaux de douane	FALSO	
33412	Si des documents spécifiques sont nécessaires pour le transport des marchandises, le destinataire doit les envoyer par fax	FALSO	
33413	Dans le contrat de transport en port payé, le paiement est effectué soit par l'expéditeur, soit par le destinataire	FALSO	
33414	Le transporteur doit vérifier l'exactitude du contenu de la lettre de voiture lors de la prise en charge de la marchandise	VERO	
33415	La lettre de voiture doit contenir : le nom du destinataire, le lieu de destination, la nature, le poids, la quantité, le nombre d'objets à transporter et les conditions de transport convenues	VERO	
33416	Le contrat de transport routier de marchandises doit reporter le numéro d’immatriculation IVA du destinataire	FALSO	

33417	Le contrat de transport en port dû prévoit l'utilisation de navires	FALSO	
33418	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ou si des frais sont engagés en raison d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat des marchandises sur le véhicule, la responsabilité incombe à l'expéditeur si c'est lui qui a effectué le chargement des marchandises	VERO	
33419	La lettre de voiture est émise par l'expéditeur à la demande du transporteur	VERO	
33420	Le contrat de transport routier de marchandises doit reporter le coût des marchandises achetées par l'expéditeur	FALSO	
33421	Le contrat de transport en port payé prévoit que le paiement soit effectué par le destinataire	FALSO	
33422	Dans le contrat de transport en port dû, le paiement est effectué par l'expéditeur	FALSO	
33423	Dans le contrat de transport en port dû, le paiement est effectué par destinataire	VERO	

Quesito n° 7178 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33424	La lettre de voiture est signée par le transporteur	FALSO	
33425	Si des documents spécifiques sont nécessaires pour l'exécution du transport, le transporteur peut les remplacer par une déclaration sur l'honneur	FALSO	
33426	Le contrat de transport en port dû, prévoit que le paiement soit effectué par l'expéditeur	FALSO	
33427	Le contrat de transport en port dû prévoit que le paiement du transport soit effectué par le destinataire de la marchandise	VERO	
33428	Le contrat de transport routier de marchandises doit contenir toutes les indications nécessaires à l'exécution du transport	VERO	
33429	Dans le contrat de transport en port payé, le paiement est effectué par le transporteur	FALSO	
33430	La lettre de voiture est un document obligatoire délivré par les bureaux de la Motorisation civile (UMC)	FALSO	
33431	Dans le contrat de transport en port payé, le paiement est effectué par l'expéditeur	VERO	
33432	Dans le contrat de transport en port dû, le paiement est effectué par le transporteur	FALSO	
33433	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ou de frais résultant d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat de la marchandise sur le véhicule, la responsabilité incombe à l'expéditeur lorsque le transporteur a indiqué sur la lettre de voiture les défauts constatés	VERO	
33434	Dans le contrat de transport en port payé le paiement est effectué par le destinataire	FALSO	
33435	La lettre de voiture est émise par le transporteur à la demande de l'expéditeur	FALSO	
33436	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ou de frais résultant d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat de la marchandise sur le véhicule, la responsabilité incombe à l'expéditeur si les frais ou les dommages découlent de l'inexactitude ou du caractère incomplet des mentions qu'il a portées sur la lettre de voiture	VERO	
33437	Le transporteur n'est pas tenu de mettre la marchandise transportée à la disposition du destinataire si la lettre de voiture n'indique pas le délai de livraison maximal	FALSO	
33438	Les personnes morales impliquées dans le contrat de transport routier sont l'expéditeur, qui doit préparer les marchandises pour le chargement, dûment emballées et étiquetées	VERO	
33439	La lettre de voiture est signée par l'expéditeur	VERO	

Quesito n° 7179 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33440	Le contrat de transport en port payé prévoit que le paiement du transport est effectué par l'expéditeur des marchandises	VERO	
33441	Dans le contrat de transport en port dû, le prix est payé soit par l'expéditeur, soit par le destinataire	FALSO	
33442	Si des documents spéciaux sont nécessaires pour l'exécution du transport, l'expéditeur doit les remettre au transporteur au moment de la livraison des marchandises	VERO	
33443	La lettre de voiture est signée par un assureur	FALSO	
33444	Le contrat de transport routier de marchandises doit contenir le nom du transitaire	FALSO	

33445	Parmi les personnes morales impliquées dans le contrat de transport routier figure le destinataire, qui peut faire constater l'état de la marchandise transportée	VERO	
33446	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises ou si des frais sont engagés en raison d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat de la marchandise sur le véhicule, le destinataire est responsable s'il ne signe pas la lettre de voiture à la réception de la marchandise	FALSO	
33447	Le manutentionnaire est la personne chargée de placer les marchandises, reçues du transporteur, sur les étagères ou les palettes	FALSO	
33448	Le manutentionnaire est responsable des infractions au Code de la route commises par le conducteur, comme le dépassement des limites de gabarit ou de masse	VERO	
33449	Le manutentionnaire est responsable des infractions au Code de la route commises par le conducteur, comme le dépassement de la masse des véhicules à moteur et des remorques par rapport à la masse indiquée dans la carte grise	VERO	
33450	Le manutentionnaire est responsable des infractions au Code de la route commises par le conducteur, telles que les seules violations des périodes de conduite et de repos de ce dernier	FALSO	
33451	Le manutentionnaire est responsable des infractions au Code de la route commises par le conducteur, comme le seul fait de placer la charge sur le véhicule de manière incorrecte	FALSO	
33452	Le manutentionnaire est l'entreprise ou la personne morale publique qui livre les marchandises au transporteur et les charge dans le véhicule utilisé pour effectuer le transport	VERO	
33453	Le manutentionnaire est responsable conjointement avec l'expéditeur, de la livraison des marchandises au transporteur	VERO	
33454	Le manutentionnaire est responsable des infractions au Code de la route commises par le conducteur, telles que le dépassement des limites de vitesse et le non-respect des temps de conduite et de repos liés aux instructions de transport données au conducteur	VERO	
33455	Le manutentionnaire est conjointement responsable, avec l'expéditeur, de la masse excédentaire chargée sur les véhicules par rapport à celle qui est indiquée sur la carte grise	VERO	

Quesito n° 7180 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33456	Le manutentionnaire est responsable des marchandises avariées	FALSO	
33457	Le manutentionnaire est conjointement responsable avec l'expéditeur du choix du transporteur	FALSO	
33458	Le manutentionnaire est conjointement responsable avec l'expéditeur de la manière dont le véhicule est chargé	FALSO	
33459	Le manutentionnaire est responsable des infractions au Code de la route commises par le conducteur, telles que le seul dépassement des limites de la masse autorisée des véhicules à moteur et des remorques, par rapport à celles qui sont indiquées sur la carte grise	FALSO	
33460	Le manutentionnaire est responsable des infractions au Code de la route commises par le conducteur, comme la mauvaise disposition de la charge sur le véhicule	VERO	
33461	La manutentionnaire est conjointement responsable, avec l'expéditeur, de la mauvaise disposition de la charge sur le véhicule	VERO	
33462	Le manutentionnaire est responsable des infractions au Code de la route commises par le conducteur, telles que celles qui sont exclusivement liées aux instructions de transport données au conducteur et sont incompatibles avec le respect des limitations de vitesse, des temps de conduite et de repos	FALSO	
33463	La responsabilité civile peut être attribuée au manutentionnaire pour les dommages causés aux tiers et aux biens à la suite d'infractions commises par le conducteur	VERO	
33464	Le manutentionnaire est l'entreprise ou la personne morale publique qui reçoit les marchandises du transporteur	FALSO	
33465	Le manutentionnaire est responsable du temps perdu pour le chargement des marchandises de façon attentive	FALSO	
33466	L'expéditeur est conjointement responsable avec l'expéditeur du choix du conducteur	FALSO	
33467	La responsabilité civile peut être attribuée au manutentionnaire pour les dommages en cas d'accident de la circulation	VERO	
33468	Le transport cumulatif désigne le transport de plusieurs lots	FALSO	
33469	Le transport cumulatif est un transport effectué par un seul transporteur avec plusieurs lieux de déchargement	FALSO	
33470	Le transport cumulatif est un transport effectué par plusieurs transporteurs successifs dans le cadre d'un contrat unique	VERO	
33471	Le transport cumulatif est le transport de plusieurs types de marchandises	FALSO	

Quesito n° 7181 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33480	Dans le transport cumulatif, tous les transporteurs sont solidairement responsables des dommages autres que ceux qui sont dus au retard ou à l'interruption du voyage, sans préjudice de la possibilité de recours contre la ou les personnes qui ont causé le dommage	VERO	
33481	Dans le transport cumulatif, tous les transporteurs impliqués dans le transport sont toujours tenus pour responsables proportionnellement à leurs trajets respectifs, même si la faute d'un seul transporteur est prouvée	FALSO	
33482	Dans le transport cumulatif, seul le premier et le dernier transporteur sont responsables des dommages subis par les marchandises s'il n'est pas possible d'identifier le transporteur qui a causé le dommage	FALSO	
33483	Dans le transport cumulatif, la responsabilité des dommages autres que ceux qui sont dus au retard ou à l'interruption du voyage incombe à chaque transporteur individuel pour son propre trajet et à celui qui le suit	FALSO	
33484	Dans le transport cumulatif, le transporteur ayant effectué la partie la plus longue du trajet est responsable de la perte ou du dommage subi par la marchandise s'il n'est pas possible d'identifier le transporteur qui les a causés	FALSO	
33485	Le transport cumulatif suppose la stipulation d'un contrat unique	VERO	
33486	Dans les transports cumulatifs, si la marchandise subit un dommage et s'il n'est pas possible d'identifier le transporteur qui l'a causé, tous les transporteurs sont responsables proportionnellement à leurs trajets respectifs	VERO	
33487	Dans le transport cumulatif, seul le dernier transporteur est responsable du dommage lorsque le transporteur responsable ne peut être identifié	FALSO	
33472	Dans le contrat de sous-traitance transport, le transporteur n'assume aucune obligation	FALSO	
33473	Dans le contrat de sous-traitance transport, le transporteur assume l'obligation envers l'expéditeur de retourner la marchandise en cas de non-livraison de celle-ci	FALSO	
33474	Dans le contrat de sous-traitance transport, le transporteur assume envers l'expéditeur l'obligation d'effectuer l'intégralité du transport du lieu de départ au lieu de destination, en utilisant les services d'un ou de plusieurs sous-traitants	VERO	
33475	Dans le contrat de sous-traitance transport, le transporteur assume l'obligation de conclure des contrats de transport avec d'autres entreprises de transport indépendantes	VERO	
33476	Dans le contrat de sous-traitance transport, le transporteur assume envers l'expéditeur l'obligation d'assurer la marchandise	FALSO	
33477	Le contrat de transport peut également être négocié et conclu par PEC (courrier électronique certifié)	VERO	
33478	Le contrat de transport peut être conclu par PEC (courrier électronique certifié) par l'intermédiaire de l'un des gestionnaires autorisés	VERO	
33479	Dans le transport cumulatif, la responsabilité pour les dommages autres que ceux qui résultent d'un retard ou d'une interruption du voyage revient à chaque transporteur pour son propre trajet	VERO	

Quesito n° 7182 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33488	Dans le transport cumulatif, la responsabilité des dommages autres que ceux qui sont dus au retard ou à l'interruption du voyage incombe à chaque transporteur individuel pour son propre trajet et à celui qui le précède	FALSO	
33489	Le transport cumulatif nécessite un contrat pour chaque transporteur	FALSO	
33490	Dans le transport cumulatif, si les marchandises sont endommagées et qu'il n'est pas possible d'identifier le transporteur qui a causé le dommage, tous les transporteurs sont responsables à parts égales	FALSO	
33491	Dans le transport cumulatif, la responsabilité des dommages autres que ceux qui résultent du retard ou de l'interruption du voyage incombe à chaque transporteur pour l'ensemble du parcours	FALSO	
33492	Le transport cumulatif est effectué par plusieurs transporteurs successifs	VERO	
33493	Dans le contrat de transport par route, la forme écrite compromet la validité du contrat	FALSO	
33494	Dans le contrat de transport par route, la forme écrite est conseillée	VERO	
33495	Dans le contrat de transport par route, la forme écrite est indispensable	FALSO	
33496	Dans le contrat de transport par route, la forme écrite n'est pas discrétionnaire	FALSO	
33497	La lettre de voiture pour le transport international constitue une forme écrite de contrat	VERO	
33498	Dans le contrat de transport par route, la forme écrite est interdite	FALSO	
33499	Dans le contrat de transport par route, la forme écrite n'est pas obligatoire	VERO	

33500	Dans le contrat de transport par route, la forme écrite est le document de contrôle - feuille de route	FALSO	
33501	Le contrat de transport routier de marchandises doit contenir des éléments préétablis qui représentent également des indications importantes pour le transporteur	VERO	
33502	Le contrat de transport routier de marchandises doit contenir le nom du destinataire	VERO	
33503	Le contrat de transport routier de marchandises doit contenir des indications précises sur la nature, la quantité, le poids et le nombre d'objets à transporter	VERO	

Quesito n° 7183 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33504	Dans le cas du transport routier pour le compte d'autrui, les tarifs de transport sont liés aux coûts supportés pour effectuer ledit transport	VERO	
33505	Dans le transport routier de marchandises pour le compte d'autrui, les tarifs de transport sont librement négociés entre les parties contractantes	VERO	
33506	Dans le transport routier de marchandises pour le compte d'autrui, les tarifs de transport sont fixes et obligatoires	FALSO	
33507	Dans le transport routier de marchandises pour le compte d'autrui, les tarifs de transport sont déterminés par les opérateurs sur le marché libre	VERO	
33508	Pour les créances découlant du contrat de transport, le transporteur, bénéfcie d’un privilège sur les marchandises transportées tant qu'elles restent chez lui	VERO	
33509	L'expéditeur peut décider de changer de destinataire à tout moment du voyage, que ce soit à l'aller ou au retour	FALSO	
33510	L'expéditeur peut décider de faire transporter les marchandises vers un autre destinataire jusqu'à ce que celles-ci soient livrées à la destination initialement prévue	VERO	
33511	L'expéditeur peut décider de suspendre le transport, même après que le destinataire a pris possession du deuxième exemplaire de la lettre de voiture	FALSO	
33512	L'expéditeur peut organiser le transport vers un destinataire autre que celui qui était indiqué précédemment sur la lettre de voiture	VERO	
33513	L'expéditeur ne peut modifier la destination du transport que s'il en informe le transporteur dans les 2 heures suivant la prise en charge des marchandises, quelle que soit la durée du voyage	FALSO	
33514	L'expéditeur peut décider de changer le lieu de destination jusqu'à ce que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture soit remis au destinataire	VERO	
33515	L'expéditeur peut décider de suspendre le transport	VERO	
33516	L'expéditeur ne peut décider de suspendre le transport que si la destination est située en dehors de l'UE.	FALSO	
33517	L'expéditeur ne peut modifier la destination du transport que si celui-ci est effectué à l'intérieur du pays	FALSO	
33518	L'expéditeur peut faire effectuer le transport vers un autre lieu	VERO	
33519	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises et qu'il les vend pour le compte du propriétaire, même si les dépenses sont supérieures aux recettes, il n'a droit à aucun remboursement des frais engagés	FALSO	

Quesito n° 7184 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33520	À la réception de la marchandise, le transporteur doit vérifier l'exactitude des indications de la lettre de voiture concernant celle-ci	VERO	
33521	Le transporteur est responsable même après que les marchandises ont été livrées au destinataire, à condition que ce dernier lui ait payé le montant dû	FALSO	
33522	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises parce que le destinataire n'est pas joignable et que les marchandises peuvent se détériorer rapidement, il peut les faire vendre pour le compte du propriétaire	VERO	
33523	À la réception des marchandises, le transporteur n'est pas tenu de vérifier quoi que ce soit.	FALSO	
33524	À la réception des marchandises, le transporteur ne peut émettre de réserves	FALSO	
33525	À la réception des marchandises, le transporteur doit vérifier l'état apparent de la marchandise et de son emballage	VERO	
33526	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ou si des frais sont engagés en raison d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat des marchandises sur le véhicule, le transporteur est toujours responsable, même si les marchandises ont été chargées par l'expéditeur	FALSO	
33527	Si le transporteur détecte des divergences avec les informations fournies par l'expéditeur, il doit les noter sur la lettre de voiture	VERO	

33528	Le transporteur n'est pas tenu de vérifier le bon état de l'emballage lors de la prise en charge de la marchandise	FALSO	
33529	Le contrat de transport routier de marchandises doit indiqué le délai de livraison qui est calculé sur la base de la différence entre les délais partiels	FALSO	
33530	À la réception de la marchandise, si le transporteur n'est pas en mesure de vérifier l'exactitude des informations, il doit émettre des réserves dans la lettre de voiture	VERO	
33531	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises, il doit demander des instructions au destinataire, et non à l'expéditeur	FALSO	
33532	Parmi les personnes morales impliquées dans le contrat de transport routier figure le transporteur, qui doit s'assurer que la charge a été correctement chargée	VERO	
33533	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises parce que le destinataire refuse de les recevoir, il peut les déposer dans un entrepôt public en accord avec l'expéditeur	VERO	
33534	En cas de dommages causés aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ou si des frais sont engagés en raison d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat de la marchandise sur le véhicule, le transporteur est responsable si les frais ou les dommages sont liés à l'inexactitude ou au caractère incomplet des indications de l'expéditeur sur la lettre de voiture	FALSO	
33535	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises à temps, pour des raisons indépendantes de sa volonté, il n'est pas obligé d’assurer la garde des marchandises	FALSO	

Quesito n° 7185 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33536	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises, il doit demander des instructions à l'expéditeur	VERO	
33537	Le transporteur est tenu de mettre les marchandises transportées à la disposition du destinataire à l'endroit, à la date et de la manière qui sont spécifiés dans le contrat	VERO	
33538	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises à temps, pour des raisons indépendantes de sa volonté, il doit néanmoins assurer la garde des marchandises	VERO	
33539	Le contrat de transport de marchandises par route doit contenir un délai de livraison	VERO	
33540	Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur doit vérifier que celle-ci est en bon état	VERO	
33541	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres biens, ou si des frais sont engagés en raison d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat des marchandises sur le véhicule, le transporteur est toujours responsable jusqu'au retour dans ses locaux, même si le véhicule est vide	FALSO	
33542	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises parce que le destinataire n'est pas joignable, il peut, en accord avec l'expéditeur, déposer les marchandises dans un entrepôt public	VERO	
33543	Le transporteur n'est pas tenu de vérifier l'exactitude du contenu de la lettre de voiture	FALSO	
33544	À la réception des marchandises, le transporteur doit seulement les peser et les étiqueter	FALSO	
33546	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ou si des frais sont engagés en raison d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat des marchandises sur le véhicule, le transporteur est responsable si la lettre de voiture n’indique pas quelles sont ses réserves, motivées, car on présume que les marchandises et leur emballage étaient en bon état apparent au moment de la réception	VERO	
33547	Si le transporteur a des difficultés à livrer les marchandises, il peut décider d'interrompre le transport lorsque les empêchements ou les retards ne lui sont pas imputables	FALSO	
33548	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises ou si des frais sont engagés en raison d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat de la marchandise sur le véhicule, le transporteur est responsable s'il n'a pas pris les précautions nécessaires malgré les indications de la lettre de voiture	VERO	
33549	En cas de dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ou si des frais sont engagés en raison d'un emballage imparfait ou d'un arrimage défectueux ou inadéquat de la marchandise sur le véhicule, le transporteur est responsable, même s'il a indiqué ces défauts dans la lettre de voiture	FALSO	
33550	Le transport de marchandises pour le compte d'autrui au-delà des frontières nationales est un transport international, même si le véhicule roule à vide	VERO	
33551	Le transport de marchandises pour le compte d'autrui au-delà des frontières nationales est toujours considéré comme un transport international	VERO	

Quesito n° 7186 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33552	Le transport de marchandises pour le compte d'autrui au-delà des frontières nationales est considéré comme un transport combiné	FALSO	
33553	Le transport de marchandises pour le compte d'autrui au-delà des frontières nationales est considéré comme un transport en régime de cabotage	FALSO	
33554	Le transport de marchandises pour le compte d'autrui au-delà des frontières nationales ne doit être considéré comme un transport international que si le transport des marchandises vers l'un des États membres de l'UE nécessite un passage par un pays non membre de l'UE	FALSO	
33555	Le transport de marchandises pour le compte d'autrui au-delà des frontières nationales n'est considéré comme un transport international que si les marchandises doivent être transportées en dehors des États membres de l'UE	FALSO	
33556	Le transport international routier de marchandises pour le compte d'autrui entre la France et l'Espagne est régi par des accords bilatéraux ou multilatéraux	FALSO	
33557	Pour effectuer des transports routiers internationaux de marchandises pour le compte d'autrui entre un État membre de l'UE et un pays tiers, il faut se référer à des accords bilatéraux ou multilatéraux	VERO	
33558	Le transport routier international de marchandises pour le compte d'autrui nécessite uniquement que les deux pays aient signé un accord bilatéral	FALSO	
33559	Lorsqu'un véhicule utilisé pour le transport de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE a une masse totale de 7,5 t, il n'est pas nécessaire de conserver à bord une copie certifiée conforme de la licence communautaire	FALSO	
33560	Pour effectuer le transport routier international de marchandises pour le compte d'autrui avec un véhicule à moteur et une remorque, il est nécessaire d'être titulaire d'une licence communautaire pour le véhicule à moteur et d'une licence communautaire pour la remorque	FALSO	
33561	Lorsqu'un véhicule utilisé pour le transport de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE a une charge utile ne dépassant pas 7,5 t, il n'est pas nécessaire de conserver à bord une copie certifiée conforme de la licence communautaire	FALSO	
33562	La licence communautaire n'est pas nécessaire en cas de déménagement	FALSO	
33563	Pour pouvoir effectuer des transports pour le compte d'autrui avec des véhicules de plus de 3,5 t au sein de l'UE, une entreprise de transport routier de marchandises doit obtenir une licence communautaire.	VERO	
33564	Lorsqu'un véhicule utilisé pour le transport de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE a une charge utile ne dépassant pas 6 t, il n'est pas nécessaire de conserver à bord une copie certifiée conforme de la licence communautaire	FALSO	
33565	La licence communautaire est le titre d'habilitation requis pour effectuer des transports dans les pays tiers de l'UE	FALSO	
33566	Lorsqu'un véhicule utilisé pour le transport de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE a une charge utile de plus de 3,5 t, l'entreprise de transport routier de marchandises doit effectuer le transport avec des véhicules dont la classe de pollution minimale est EURO 3	FALSO	
33567	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour le transport de véhicules endommagés ou nécessitant une réparation	VERO	

Quesito n° 7187 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33568	Le transport de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE est exempt de tout régime de licence communautaire	FALSO	
33569	Le transport de marchandises en compte propre au sein de l'UE est exempté de tout régime de licence communautaire	VERO	
33570	Pour pouvoir effectuer des transports pour le compte d'autrui avec des véhicules de plus de 3,5 t au sein de l'UE, une entreprise de transport routier de marchandises doit être inscrite au Registre des transporteurs routiers, doit déjà être titulaire d'une autorisation, mais n'a pas besoin d'avoir de licence communautaire	FALSO	
33571	Pour pouvoir effectuer des transports pour le compte d'autrui avec des véhicules de plus de 3,5 t au sein de l'UE, une entreprise de transport routier de marchandises doit être inscrite au Registre des transporteurs routiers, être déjà titulaire d'une autorisation nationale et être autorisée à effectuer des transports internationaux	VERO	
33572	Pour pouvoir effectuer des transports pour le compte d'autrui avec des véhicules de plus de 3,5 t au sein de l'UE, une entreprise de transport n'est pas tenue de remplir des conditions particulières, car les transports au sein de l'UE sont libres	FALSO	
33573	Le transport de véhicules endommagés ou nécessitant une réparation au sein de l'UE est exempt de tout régime de licence communautaire.	VERO	

33574	La licence communautaire n'est pas nécessaire en cas de transport de médicaments.	VERO	
33575	Pour effectuer des transports routiers internationaux de marchandises pour le compte d'autrui entre l'Italie et la Roumanie, il est nécessaire de se référer à l'accord Interbus	FALSO	
33576	Au sein de l'UE, la liberté de fournir des services de transport est garantie par la délivrance d'une autorisation CEMT	FALSO	
33577	Le transport d'effets postaux au sein de l'UE dans le cadre d'une obligation de service public est exempt de tout régime de licence communautaire	VERO	
33578	La licence communautaire n'est pas nécessaire dans le cas du transport postal	VERO	
33579	L'attestation de conducteur est obligatoire pour tous les conducteurs de l'UE	FALSO	
33580	La licence communautaire n'est pas requise dans le cas de transports d'animaux	FALSO	
33581	Pour pouvoir effectuer des transports pour le compte d’autrui avec des véhicules de plus de 3,5 t au sein de l'UE, il suffit qu'une entreprise de transport routier de marchandises soit inscrite au Registre des transporteurs routiers	FALSO	
33582	Le transport au sein de l'UE est exempt de tout régime de licence communautaire, à l'exception du transport exempté pour des raisons liées à la masse, à la charge utile ou à une typologie particulière	FALSO	
33583	Le transport routier de marchandises est complètement libéralisé sur tout le continent européen, suite à la suppression des frontières	FALSO	

Quesito n° 7188 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33584	Au sein de l'UE, le transport de marchandises entre États membres s'effectue au moyen de l’autorisation CEMT	FALSO	
33585	Les entreprises qui entendent effectuer des transports internationaux dans tous les États ayant adhéré à la CEMT (Conférence européenne des ministres des transports) doivent être titulaires d'une licence communautaire	VERO	
33586	La licence communautaire est valable dans les États membres de l'UE, à l'exception de l'Espagne	FALSO	
33587	La licence communautaire est nécessaire pour le transport de marchandises entre l'Italie et la Pologne	VERO	
33588	La licence communautaire est au nom de chaque conducteur	FALSO	
33589	La licence communautaire est au nom de plusieurs transporteurs dans le cas d'une coopérative	FALSO	
33590	La licence communautaire est renouvelable	VERO	
33591	Aucune autorisation n'est requise pour le transport de marchandises entre l'Italie et la Pologne	FALSO	
33592	La licence communautaire est délivrée par les Provinces	FALSO	
33593	Le transport international de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE est libéralisé pour certains types de transport et soumis uniquement à la possession de la licence communautaire pour les autres	VERO	
33594	Au sein de l'UE, la liberté de fournir des services de transport est garantie par la délivrance de la licence communautaire	VERO	
33595	La licence communautaire ne doit être renouvelée que lorsqu'un véhicule est remplacé ou ajouté au parc de véhicules de l'entreprise	FALSO	
33596	La licence communautaire n’a pas d’échéance	FALSO	
33597	La licence communautaire est enregistrée au nom d'un seul transporteur	VERO	
33598	La licence communautaire est requise pour le transport de marchandises en compte propre au sein de l'UE	FALSO	
33599	La licence communautaire a une durée de 5 ans	VERO	

Quesito n° 7189 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33600	La licence communautaire est délivrée par les bureaux de la Motorisation civile	FALSO	
33601	Pour le transport routier international de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE, il suffit de conserver à bord une copie certifiée conforme de la licence communautaire pour chaque véhicule et remorque éventuelle	VERO	
33602	La licence communautaire a une durée de 1 an	FALSO	
33603	La licence communautaire est nécessaire pour le transport pour le compte d'autrui de médicaments au sein de l'UE	FALSO	
33604	La licence communautaire est transférable à des tiers	FALSO	

33605	Si le véhicule à moteur et la remorque sont immatriculés dans des pays différents, la licence communautaire n'est requise que pour le véhicule à moteur	VERO	
33606	La licence communautaire suffit pour qu'une entreprise italienne puisse exercer des activités de transport routier pour le compte d'autrui en Russie	FALSO	
33607	Le transport international de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE n'est libéralisé que pour certains types de transport spécifiques et soumis à une autorisation bilatérale pour les autres types	FALSO	
33608	La licence communautaire est valable cinq ans	VERO	
33609	La licence communautaire est valable dans l'UE, l'EEE (Espace économique européen) et la Suisse	VERO	
33610	La licence communautaire est requise pour le transport d'effets postaux dans l'UE dans le cadre d'un régime de service public	FALSO	
33611	La licence communautaire est au nom de chaquee camion utilisé	FALSO	
33612	La licence communautaire est délivrée par la Chambre de commerce	FALSO	
33613	Au sein de l'UE, le transport de marchandises entre États membres s'effectue au moyen d'une licence communautaire	VERO	
33614	La licence communautaire est délivrée par la direction générale de la sécurité routière et du transport routier du Département de la mobilité durable du Ministère des infrastructures et de la mobilité durable	VERO	
33615	Une autorisation CEMT est nécessaire pour le transport de marchandises entre l'Italie et la Pologne	FALSO	

Quesito n° 7190 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33616	La licence communautaire est délivrée par les Régions	FALSO	
33617	La licence communautaire est enregistrée au nom d’un seul transporteur	VERO	
33618	Les entreprises qui ont l'intention d'effectuer toutes les opérations de transport intracommunautaire, à l'exception de celles qui sont exemptées pour des raisons liées à la masse, à la charge utile ou à une typologie particulière, doivent être titulaires d’une licence communautaire	VERO	
33619	La licence communautaire est un document qui permet à son titulaire d'effectuer des transports internationaux dans les États membres de l'UE	VERO	
33620	Les opérations de transport postal effectuées dans le cadre d'un service universel sont exemptées du régime de la licence communautaire	VERO	
33621	Le transport international de marchandises pour le compte d'autrui au sein de l'UE est entièrement libéralisé et aucun document n'est requis pour l'effectuer	FALSO	
33622	Une autorisation bilatérale est nécessaire pour le transport de marchandises entre l'Italie et la Pologne	FALSO	
33623	La copie certifiée conforme de la licence communautaire n'est délivrée que pour les véhicules de propriété	FALSO	
33624	Pour circuler dans l'UE, il faut conserver à bord d’un véhicule effectuant un transport pour le compte d'autrui une simple photocopie de la licence communautaire	FALSO	
33625	Le nombre de copies délivrées de la licence communautaire correspond au nombre de véhicules en disponibilité	VERO	
33626	La copie certifiée conforme de la licence est délivrée en un seul exemplaire pour l'entreprise	FALSO	
33627	Pour circuler dans l'UE, il faut conserver à bord du véhicule effectuant un transport pour le compte d'autrui l'original de la licence communautaire	FALSO	
33628	Pour circuler dans l'UE, il faut conserver à bord du véhicule effectuant un transport pour le compte d'autrui une copie certifiée conforme de la licence communautaire	VERO	
33629	Des copies de la licence communautaire sont délivrées par le bureau de la Motorisation civile compétent	VERO	
33630	L'entreprise de transport doit demander une copie certifiée conforme de sa licence communautaire pour chaque conducteur	FALSO	
33631	La copie certifiée conforme de la licence communautaire est également délivrée pour les véhicules en régime de location-vente	VERO	

Quesito n° 7191 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33633	Les copies de la licence communautaire sont délivrées en nombre correspondant au nombre de conducteurs employés par l'entreprise	FALSO	
33634	La copie certifiée conforme de la licence communautaire n'est délivrée que pour les véhicules de location	FALSO	
33635	Les copies de la licence communautaire ne sont délivrées que pour les véhicules appartenant à l'entreprise	FALSO	

33636	Une copie certifiée conforme de la licence communautaire doit se trouver à bord de chaque véhicule utilisé pour le transport international	VERO	
33637	La copie certifiée conforme de la licence est délivrée en deux originaux, un pour l'entreprise et un pour le conducteur	FALSO	
33638	Des copies de la licence communautaire doivent être conservées dans les véhicules en disponibilité pour l'entreprise	VERO	
33639	Les copies de la licence communautaire sont des photocopies non authentifiées	FALSO	
33640	L'entreprise de transport doit demander des copies certifiées conformes de la licence communautaire, une pour chaque conducteur, la licence étant au nom du conducteur	FALSO	
33641	Les copies de la licence communautaire doivent être conformes à l'original	VERO	
33642	La copie certifiée conforme de la licence est délivrée en autant d'exemplaires qu'il y a de conducteurs	FALSO	
33643	Pour circuler dans l'UE, il faut conserver à bord du véhicule effectuant des transports pour le compte d’autrui une autorisation CEMT	FALSO	
33644	L'entreprise de transport doit demander des copies certifiées conformes de la licence communautaire pour chaque véhicule qu'elle a l'intention d'utiliser pour des trajets au sein de l'UE	VERO	
33645	Pour circuler dans l'UE, il faut conserver à bord du véhicule effectuant des transports pour le compte d’autrui un certificat indiquant la catégorie de pollution du véhicule (EURO 1, 2, 3, etc.)	FALSO	
33646	Des copies de la licence communautaire sont délivrées pour les véhicules en disponibilité pour l'entreprise	VERO	
33647	L'entreprise de transport doit demander des copies certifiées conformes de la licence communautaire, une pour chaque État membre de l'UE où le véhicule transitera	FALSO	
33632	Les copies de la licence communautaire doivent être conservées dans les locaux de l'entreprise et non à bord des véhicules	FALSO	

Quesito n° 7192 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33648	L'entreprise de transport doit demander des copies certifiées conformes de la licence communautaire, une pour chaque voyage à l'intérieur de l'UE	FALSO	
33649	Les opérations de transport effectuées par des véhicules dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, ne dépasse pas 3,5 t (cette limite deviendra 2,5 t à partir du 21 mai 2022) sont exemptées du régime de licence communautaire	VERO	
33650	La licence communautaire n'est pas requise pour le transport de marchandises dans des véhicules à moteur dont la masse maximale autorisée, remorque comprise, ne dépasse pas 3,5 t	VERO	
33651	Dans le domaine du transport routier international de marchandises, le cabotage est la possibilité pour un transporteur d'un État membre d'effectuer un transport national dans un autre pays de l'UE	VERO	
33652	Dans le domaine du transport routier international, le cabotage est l'admission de transporteurs non résidents à effectuer des transports nationaux de marchandises dans un pays de l'UE autre que celui dans lequel le transporteur est établi	VERO	
33653	Dans le domaine du transport routier international de marchandises, le cabotage est l'admission de transporteurs non résidents à effectuer des transports nationaux de marchandises dans un État membre de l'Espace économique européen (EEE) autre que celui dans lequel le transporteur est établi	VERO	
33654	Dans le domaine du transport routier international de marchandises, le cabotage est la possibilité pour un transporteur appartenant à un État membre de traverser librement un autre pays de l'UE au cours d'un transport	FALSO	
33655	Dans le domaine du transport routier international de marchandises, le cabotage est la possibilité pour un transporteur d'un État membre de transporter des marchandises de son propre pays vers un autre pays de l'UE	FALSO	
33656	Dans le domaine du transport international de marchandises, le cabotage constitue l'admission dans les transports nationaux de marchandises de transporteurs résidents	FALSO	
33657	Dans le domaine du transport routier international, le cabotage est autorisé sans aucune condition ni règle	FALSO	
33658	Le cabotage est un transport effectué par le transporteur de l'UE dans un pays de l'UE autre que celui dans lequel il est établi	VERO	
33659	Le cabotage ne peut être effectué que si l’entreprise est titulaire d'une licence communautaire	VERO	
33660	Le cabotage est, par exemple, un transport effectué par un transporteur italien sur le territoire de l'Espagne	VERO	
33661	Le cabotage peut être effectué par une entreprise de transport italienne sur le territoire français sous certaines conditions	VERO	

33662	Le cabotage est un service qui utilise plusieurs modes de transport (route, mer, rail, etc.) pour effectuer le trajet du lieu de chargement au lieu de destination	FALSO	
33663	Le cabotage ne peut être effectué que si le livret de comptes rendus des transports nationaux de cabotage est rempli	FALSO	

Quesito n° 7193 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33664	Le cabotage ne peut être effectué sur le territoire de l'UE	FALSO	
33665	Le cabotage est autorisé sous réserve d'avoir un siège ou un autre établissement dans l'État où s'effectue le transport	FALSO	
33666	Le cabotage est autorisé, en règle générale, pour les entreprises qui ne sont pas autorisées dans l'État membre d'établissement à effectuer des opérations de transport exemptées de tout régime international de licence ou d'autorisation	FALSO	
33667	Le cabotage est autorisé sur une base temporaire	VERO	
33668	Le cabotage est autorisé, en règle générale, pour les entreprises qui ne sont pas titulaires d'une licence communautaire et qui détiennent une attestation du conducteur, s'il y a lieu	FALSO	
33669	Le cabotage est autorisé avec des restrictions particulières dans le transport en compte propre et le transport de médicaments	FALSO	
33670	Pour les transporteurs de l'UE pour le compte d'autrui établis dans les États membres admis au cabotage et pour les transporteurs de l'Espace économique européen (EEE), le cabotage est autorisé pour trois opérations en sept jours sous certaines conditions	VERO	
33671	Pour les transporteurs de l'UE pour le compte d'autrui établis dans les États membres admis au cabotage et pour les transporteurs de l'Espace économique européen (EEE), le cabotage est autorisé si les opérations sont effectuées avec un véhicule différent	FALSO	
33672	Pour les transporteurs de l'UE pour le compte d'autrui établis dans les États membres admis au cabotage et pour les transporteurs de l'Espace économique européen (EEE), le cabotage est autorisé si les opérations sont consécutives à un transport national	FALSO	
33673	Pour les transporteurs de l'UE pour le compte d'autrui établis dans les États membres admis au cabotage et pour les transporteurs de l'Espace économique européen (EEE), le cabotage est autorisé si le dernier déchargement de cabotage avant de quitter le territoire a lieu dans les 4 jours suivant le dernier déchargement sur le territoire de l'État	FALSO	
33674	La documentation attestant le transport national par lequel le territoire de l'État membre de destination a été atteint, à vide, doit se trouver à bord du véhicule, en tant que preuve de la régularité des opérations de cabotage	FALSO	
33675	La licence communautaire, entre autres, doit se trouver à bord du véhicule, en tant que preuve de la régularité des opérations de cabotage	FALSO	
33676	Tout document comportant le nom, l'adresse et la signature de l'expéditeur, entre autres, doit se trouver à bord du véhicule, en tant que preuve de la régularité des opérations de cabotage	FALSO	
33677	La documentation relative à chaque transport de cabotage effectué, entre autres, doit se trouver à bord du véhicule, en tant que preuve de la régularité des opérations de cabotage	VERO	
33678	Pour effectuer des transports routiers internationaux de marchandises pour le compte d'autrui entre l'Italie et la Russie, une autorisation est normalement requise pour chaque pays tiers traversé	VERO	
33679	Un transport est défini comme « pays tiers » lorsque des marchandises sont chargées dans un État pour être emmenées dans un autre par un véhicule immatriculé dans un État autre que celui où le transport commence ou se termine	VERO	

Quesito n° 7194 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33680	Un transport est défini comme « pays tiers » lorsqu'il a lieu entre deux États qui ne sont pas membres de l'UE	FALSO	
33681	Un transport est défini comme « pays tiers » lorsqu'il a lieu entre deux États membres de l'UE	FALSO	
33682	Un transport est défini comme « pays tiers » lorsque la charge est constituée de biens produits dans un État non membre de l'UE	FALSO	
33683	La CEMT réglemente les transports uniquement entre l'Italie et la France	FALSO	
33684	L'Italie est membre de la CEMT	VERO	
33685	La CEMT est la Conférence européenne des ministres des transports	VERO	
33686	La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) ne comprend que les États fondateurs de l'UE	FALSO	
33687	La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) est composée de tous les États qui ont adhéré à la conférence	VERO	

33688	La CEMT prévoit la délivrance d'autorisations valables pour le transport routier international de marchandises pour le compte d'autrui	VERO	
33689	La CEMT a libéralisé le transport de marchandises et de personnes pour le compte d'autrui dans les pays de l'UE uniquement	FALSO	
33691	La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) regroupe tous les États membres de l'Espace économique européen (EEE)	VERO	
33692	La CEMT prévoit des autorisations bilatérales entre les États membres de l'UE	FALSO	
33693	Seuls les États membres de l'UE sont membres de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)	FALSO	
33694	Les membres de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) sont les États membres de l'UE et les États non membres qui ont rejoint la conférence	VERO	
33695	Une entreprise italienne spécialisée dans les déménagements et souhaitant effectuer une opération de transport dans un Etat membre de la CEMT n'est pas tenue d'obtenir une autorisation car les déménagements sont libéralisés dans la zone CEMT	FALSO	

Quesito n° 7195 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33696	Une entreprise italienne spécialisée dans les déménagements qui souhaite effectuer une opération de transport dans un État membre de la CEMT peut demander une autorisation CEMT hors contingent	VERO	
33697	Au sein de la CEMT, sans préjudice des réserves, le transport d'animaux est libéralisé	VERO	
33698	Au sein de la CEMT, sans préjudice des réserves, le transport de véhicules endommagés ou à réparer et la circulation des véhicules à réparer sont libéralisés	VERO	
33699	Au sein de la CEMT, sans préjudice des réserves, le transport de produits semi-finis destinés à l'assemblage est libéralisé	FALSO	
33700	Une entreprise italienne spécialisée dans les déménagements ne peut en aucun cas être autorisée à effectuer des transports dans un pays membre de la CEMT	FALSO	
33701	Au sein de la CEMT, sans préjudice des réserves, le transport de produits frais de la pêche est libéralisé	FALSO	
33702	Au sein de la CEMT, sans préjudice des réserves, le transport de denrées périssables est libéralisé	FALSO	
33703	Une entreprise de transport routier de marchandises titulaire d'une autorisation CEMT impose à l'entreprise attributaire du marché de transport l'obligation de ramener le véhicule dans son pays d'établissement tous les 3 voyages en charge effectués en dehors de ce dernier	VERO	
33704	L'autorisation CEMT est délivrée par le pays où l'entreprise est établie	VERO	
33705	Pendant le transport international, l'autorisation CEMT doit être présentée à tous les postes de douane	VERO	
33706	Seules des restrictions temporelles s'appliquent à l'utilisation de l'autorisation CEMT	FALSO	
33707	Les autorisations CEMT sont valables pour 100 trajets	FALSO	
33708	En ce qui concerne l'utilisation de l'autorisation CEMT, il existe dans certains États membres une obligation d'utiliser des véhicules appartenant à certaines catégories de pollution EURO	VERO	
33709	Une entreprise de transport routier de marchandises titulaire d'une autorisation CEMT impose à l'entreprise attributaire du marché de transport l'obligation de ramener le véhicule dans son pays d'établissement tous les 10 voyages en charge effectués en dehors de ce dernier	FALSO	
33710	Lors d'un transport international, l'autorisation CEMT est le seul document permettant à l'entreprise titulaire d'effectuer un transport entre États membres et doit se trouver à bord du véhicule	FALSO	
33711	Les autorisations CEMT sont valables pour une certaine durée	VERO	

Quesito n° 7196 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33712	L'autorisation CEMT accompagne le véhicule à moteur	VERO	
33713	L'autorisation CEMT peut être louée à une entreprise de transport autre que celle qui en est titulaire	FALSO	
33714	L'autorisation CEMT doit toujours être accompagnée de la licence communautaire.	FALSO	
33715	Une entreprise de transport routier de marchandises titulaire d'une autorisation CEMT est soumise à des restrictions quantitatives quant au nombre de voyages qu'elle peut effectuer pendant la période de validité de l'autorisation	FALSO	
33716	L'autorisation CEMT ne doit pas être accompagnée du carnet de route, appelé aussi carnet statistique, car cela n'est pas prévu	FALSO	

33717	Lors d'un transport international, l'autorisation CEMT doit être présentée uniquement aux autorités douanières du pays d'arrivée	FALSO	
33718	Lors d'un transport international, il est obligatoire de conserver l'autorisation CEMT à bord du véhicule si celui-ci effectue un trajet à vide	VERO	
33719	En ce qui concerne l'utilisation de l'autorisation CEMT, il existe des restrictions uniquement en ce qui concerne le type de véhicules que l'entreprise est tenue d'utiliser	FALSO	
33720	Les autorisations CEMT sont valables pour un nombre illimité de trajets	VERO	
33721	Les autorisations CEMT sont valables pour le nombre de trajets calculé sur la base de ceux qui ont été effectués l'année précédente	FALSO	
33722	Les autorisations CEMT sont valables pour 50 trajets	FALSO	
33723	Pour ce qui est de l'autorisation CEMT, des restrictions d'ordre temporel et territorial, ainsi que sur le nombre maximal de voyages ne concernant pas l'État où l'entreprise est installée, sont prévues	VERO	
33724	L'autorisation CEMT est délivrée par l'organisme européen compétent en la matière	FALSO	
33725	L'autorisation CEMT n'est pas valable en cas de transport d'un pays membre vers un pays tiers	VERO	
33726	En Italie, l'autorisation CEMT est délivrée par l'ambassade de l'État étranger	FALSO	
33727	En Italie, l'autorisation CEMT est délivrée à toute entreprise qui en fait la demande, indépendamment du nombre de requêtes présentées	FALSO	

Quesito n° 7197 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33728	L'autorisation CEMT n'est valable que si les véhicules sont immatriculés dans un pays membre de la CEMT	VERO	
33729	Les autorisations CEMT à court terme sont valables 60 jours	FALSO	
33730	L'autorisation CEMT ne peut être remplacée par une copie certifiée conforme	VERO	
33731	L'autorisation CEMT concerne les transports au sein des États membres	VERO	
33732	Durant un transport international, l'autorisation CEMT ne doit être produite qu'à la douane de départ	FALSO	
33733	Les autorisations CEMT sont contingentées	VERO	
33734	En Italie, l'autorisation CEMT est délivrée sur la base d'un classement	VERO	
33735	L'autorisation CEMT permet uniquement d'effectuer des transports en charge ou à vide (de type bilatéral) d'un pays membre de la CEMT vers un autre pays membre et inversement	FALSO	
33736	Durant un transport international, l'autorisation CEMT doit être conservée par l'entreprise car, à bord du véhicule, le carnet de route suffit	FALSO	
33737	Les autorisations CEMT sont délivrées aux transitaires en douane qui les louent pour chaque nouveau transport à l'entreprise que ces derniers chargent d'effectuer ledit transport	FALSO	
33738	L'autorisation CEMT doit obligatoirement être assortie d'un certificat d'inscription au Registre des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d'autrui	FALSO	
33739	Les autorisations CEMT à court terme sont valables 90 jours et ne peuvent être utilisées que pour les transports dans les pays n'appartenant pas à l'UE	FALSO	
33740	Durant un transport international, l'autorisation CEMT doit être conservée à bord du véhicule entre les lieux de chargement et de déchargement, ainsi que durant les parcours à vide	VERO	
33741	L'autorisation CEMT est contingentée	VERO	
33742	L'autorisation CEMT est valable 5 ans	FALSO	
33743	L'autorisation CEMT ne peut être utilisée en même temps pour plusieurs véhicules de l'entreprise en disponibilité	VERO	

Quesito n° 7198 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33744	L'autorisation CEMT permet d'effectuer des transports de type bilatéral, de transit, entre des pays autres que le pays d'immatriculation du véhicule, ainsi que des parcours à vide	VERO	
33745	L'autorisation CEMT permet, entre autres, d'effectuer des transports de type bilatéral entre des pays membres de la CEMT	VERO	
33746	L'autorisation CEMT permet, entre autres, d'effectuer des trajets à vide entre des pays autres que le pays d'immatriculation du véhicule	VERO	
33747	Les autorisations CEMT ne permettent pas le cabotage dans un pays différent de celui où est installée l'entreprise qui effectue le transport	VERO	
33748	Les autorisations CEMT permettent le cabotage dans un pays différent de celui où est installée l'entreprise qui effectue le transport	FALSO	

33749	Toute entreprise de transport titulaire d'une autorisation CEMT peut effectuer tout type de transport dans les pays membres de la CEMT, sans aucune obligation, ni limitation	FALSO	
33750	L'autorisation CEMT permet uniquement d'effectuer des transports en charge (de type bilatéral) d'un pays membre de la CEMT à l'autre	FALSO	
33751	L'autorisation CEMT permet uniquement d'effectuer des transports en charge ou à vide dans les pays membres de l'UE	FALSO	
33752	Les autorisations CEMT à court terme ne sont pas valables aux fins de la circulation en Autriche	VERO	
33753	Aucune restriction n'est prévue pour ce qui est des autorisations CEMT	FALSO	
33754	Les transporteurs suisses qui effectuent un transport dans le cadre de l'UE ne sont tenus de posséder ni autorisation, ni licence, car le transport depuis et vers l'UE est complétement libéralisé	FALSO	
33755	Les transporteurs italiens qui transitent par la Suisse ne sont tenus de conserver à bord aucun document, car le transit par la Suisse est complétement libéralisé	FALSO	
33756	Les transporteurs suisses qui effectuent un transport dans le cadre de l'UE sont tenus de conserver à bord du véhicule une autorisation de type bilatéral délivrée par le pays où ils se rendent	FALSO	
33757	Les transports à travers la Suisse sont complétement libéralisés	FALSO	
33758	Les transporteurs suisses qui effectuent un transport dans le cadre de l'UE ne sont pas tenus de conserver à bord du véhicule l'attestation du conducteur, même si ce sont des transporteurs n'appartenant pas à l'UE	VERO	
33759	Les transports à travers la Suisse sont réglementés par un accord UE/Suisse	VERO	

Quesito n° 7199 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33760	Les transporteurs suisses qui effectuent un transport dans le cadre de l'UE sont tenus de conserver à bord du véhicule l'attestation du conducteur, puisque ce sont des transporteurs n'appartenant pas à l'UE	FALSO	
33761	Les transports à travers la Suisse sont réglementés par un accord bilatéral Italie/Suisse	FALSO	
33762	Les transports à travers la Suisse sont libéralisés uniquement le jour	FALSO	
33763	Les transporteurs italiens qui traversent la Suisse sont tenus de conserver à bord du véhicule une copie certifiée conforme de la licence communautaire	VERO	
33764	Pendant qu'ils traversent la Suisse, les transporteurs italiens sont tenus de conserver à bord du véhicule une autorisation de transit par la Suisse	FALSO	
33765	Pendant qu'ils traversent la Suisse, les transporteurs italiens sont tenus de conserver à bord du véhicule une autorisation occasionnelle délivrée par les autorités suisses à la frontière par laquelle ils sont entrés dans le pays	FALSO	
33766	Les transports de et vers le Royaume-Uni sont réglementés par un accord UE/Royaume-Uni	VERO	
33767	Les transports de et vers le Royaume-Uni sont réglementés par un accord bilatéral Italie/Royaume-Uni	FALSO	
33768	Les transports de et vers le Royaume-Uni sont libéralisés uniquement le jour	FALSO	
33769	L'accord de libre-échange entre l'UE et le Royaume-Uni est un accord bilatéral	VERO	
33770	Les transports de et vers Gibraltar sont réglementés par un accord UE/Royaume-Uni	FALSO	
33771	Les transports de et vers Gibraltar (Royaume-Uni) ne sont pas réglementés par un accord UE/Royaume-Uni	VERO	
33772	L'accord UE/Royaume-Uni a mis fin à l'application du régime CEMT entre l'UE et le Royaume-Uni	FALSO	
33773	L'accord UE/Royaume-Uni englobe le territoire du Royaume-Uni dans celui de l'UE	FALSO	
33774	Dans l'accord UE/Royaume-Uni, les territoires des deux parties sont considérés comme distincts et conservent chacun son caractère unitaire	VERO	
33775	Les transports de et vers l'Irlande du Nord sont considérés comme effectués dans le cadre de l'UE	FALSO	

Quesito n° 7200 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33786	Un transporteur italien qui charge en France et décharge en Irlande ne peut transiter par le Royaume-Uni	FALSO	
33787	L'accord UE/Royaume-Uni autorise les transports en charge du Pays de Galles (Royaume-Uni) vers l'Italie (UE)	VERO	
33788	Un transporteur italien qui charge en France et décharge en Irlande peut transiter par le Royaume-Uni	VERO	
33789	L'accord UE/Royaume-Uni n'autorise pas les transports à vide	FALSO	

33790	Pour effectuer un transport pour le Royaume-Uni, un transporteur italien doit posséder l'autorisation CEMT du Royaume-Uni	FALSO	
33791	Pour effectuer un transport dans l'UE, un transporteur britannique doit posséder l'autorisation du Royaume-Uni pour la Communauté	VERO	
33776	Dans l'accord UE/Royaume-Uni, par « territoire du Royaume-Uni » on entend aussi celui de l'Irlande du Nord	VERO	
33777	L'accord UE/Royaume-Uni ne porte pas préjudice à l'application des dispositions définies par l'IFT (ex CEMT)	VERO	
33778	Il n'est pas permis de tracter une remorque italienne avec un véhicule tracteur britannique	FALSO	
33779	Il est permis de tracter une remorque britannique avec un véhicule tracteur italien	VERO	
33780	Le transport de marchandises qui ne génère aucun revenu est réglementé par l'accord bilatéral UE/Royaume-Uni	FALSO	
33781	L'accord UE/Royaume-Uni réglemente uniquement les transports de marchandises à fins commerciales	VERO	
33782	L'accord UE/Royaume-Uni autorise les transports en charge d'un point à un autre qui prévoient le transit dans un pays tiers	VERO	
33783	L'accord UE/Royaume-Uni n'autorise pas les transports en charge d'un point à un autre qui prévoient le transit dans un pays tiers	FALSO	
33784	L'accord bilatéral UE/Royaume-Uni autorise les transports en charge dont l'origine et la destination sont situées dans l'UE et qui prévoient le transit par le Royaume-Uni	VERO	
33785	L'accord bilatéral UE/Royaume-Uni autorise les transports en charge dont l'origine et la destination sont situées dans l'UE, mais interdit le transit par le Royaume-Uni	FALSO	

Quesito n° 7201 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33792	Pour effectuer un transport dans l'UE, un transporteur britannique doit posséder la licence communautaire de l'UE	FALSO	
33793	Pour effectuer un transport dans l'UE, un transporteur britannique n'est tenu de posséder aucune autorisation, car le transport de et vers l'UE est complètement libéralisé	FALSO	
33794	Les transports de et pour le Royaume-Uni sont complètement libéralisés	FALSO	
33795	L'accord UE/Royaume-Uni prévoit des limites au nombre de transports réalisables (autorisations contingentées)	FALSO	
33796	L'accord UE/Royaume-Uni ne prévoit pas de nombre maximal d'autorisations à effectuer des transports, ni dans un sens, ni dans l'autre	VERO	
33797	Il est prévu que soient délivrées des copies certifiées conformes de l'autorisation du Royaume-Uni pour la Communauté	VERO	
33798	Dans l'accord UE/Royaume-Uni le transport routier de marchandises est régi par un système de licences	VERO	
33799	La licence communautaire de l'UE, tout comme la licence du Royaume-Uni pour la Communauté est valable au maximum 10 ans	VERO	
33800	L'accord UE/Royaume-Uni autorise les transporteurs des deux parties à effectuer un nombre limité d'opérations supplémentaires dans leurs territoires respectifs, et ce, sans que les véhicules soient tenus de retourner immédiatement dans leur pays d'établissement	VERO	
33801	L'accord UE/Royaume-Uni n'autorise pas les transporteurs des deux parties à effectuer un nombre limité d'opérations supplémentaires dans leurs territoires respectifs, avant que les véhicules ne retournent dans leur pays d'établissement	FALSO	
33802	Un transporteur britannique peut effectuer jusqu'à deux transports en charge d'un pays européen vers un autre sans retourner dans le Royaume-Uni, à condition que ces voyages aient été précédés par un transport en charge du territoire du Royaume-Uni vers celui de l'UE	VERO	
33803	Un transporteur britannique peut effectuer jusqu'à trois transports en charge d'un pays européen vers un autre sans retourner dans le Royaume-Uni	FALSO	
33804	Pour les transporteurs britanniques, le cabotage est autorisé pour trois opérations en 7 jours à certaines conditions	FALSO	
33805	Les transporteurs britanniques ne peuvent effectuer des transports en régime de cabotage que s'ils sont titulaires d'une licence communautaire	FALSO	
33806	Les transporteurs britanniques ne peuvent effectuer des transports de commerce triangulaire que s'ils sont titulaires d'une licence du Royaume-Uni pour la Communauté	VERO	
33807	Les transporteurs britanniques peuvent effectuer un seul transport en charge dans le territoire d'un pays européen à condition que ce voyage ait été précédé par un transport en charge autorisé depuis le territoire du Royaume-Uni	VERO	

Quesito n° 7202 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33808	Les transporteurs britanniques peuvent effectuer deux transports en charge dans le territoire d'un pays européen à condition que ces voyages aient été précédés par un transport en charge autorisé depuis le territoire du Royaume-Uni	FALSO	
33809	Les transporteurs britanniques ne peuvent effectuer au total plus de deux transports au maximum dans le territoire d'un pays européen avant de revenir dans le territoire du Royaume-Uni	VERO	
33810	Les transporteurs britanniques n'ont aucune limite en termes de transports au sein de l'UE avant de revenir dans le territoire du Royaume-Uni s'ils sont titulaires d'une licence du Royaume-Uni pour la Communauté	FALSO	
33811	Avant de revenir dans le territoire du Royaume-Uni, les transporteurs britanniques peuvent effectuer un transport d'échange croisé en plus d'un seul et unique transport post-déchargement dans le pays européen de destination	VERO	
33812	Les transporteurs britanniques peuvent effectuer le seul cabotage autorisé dans les 7 jours qui suivent le déchargement dans le pays européen de destination des marchandises transportées durant le transport en charge depuis le territoire du Royaume-Uni	VERO	
33813	Les transporteurs britanniques peuvent effectuer le seul cabotage autorisé dans les 4 jours qui suivent le déchargement dans le pays européen de destination des marchandises transportées durant le transport en charge depuis le territoire du Royaume-Uni	FALSO	
33814	Les transporteurs italiens peuvent effectuer jusqu'à 2 transports en charge dans le territoire du Royaume-Uni, sans revenir dans l'UE, à condition que ces transports aient été précédés d'un transport en charge du territoire de l'UE vers celui du Royaume-Uni	VERO	
33815	Les transporteurs italiens peuvent effectuer jusqu'à 3 transports en charge dans le territoire du Royaume-Uni, sans revenir dans l'UE, à condition que ces transports aient été précédés d'un transport en charge du territoire de l'UE vers celui du Royaume-Uni	FALSO	
33816	Les transporteurs italiens ne peuvent effectuer le cabotage dans le territoire du Royaume-Uni que s'ils sont titulaires d'une licence du Royaume-Uni pour la Communauté	FALSO	
33817	Les transporteurs italiens peuvent effectuer jusqu'à 2 transports en charge dans le territoire du Royaume-Uni, sans revenir dans l'UE, à condition que ces transports soient réalisés dans les 7 jours suivant le déchargement des marchandises dans le territoire du Royaume-Uni	VERO	
33818	Les transporteurs italiens peuvent effectuer jusqu'à 2 transports en charge dans le territoire du Royaume-Uni, sans revenir dans l'UE, à condition que ces transports soient réalisés dans les 4 jours suivant le déchargement des marchandises dans le territoire du Royaume-Uni	FALSO	
33819	Les transporteurs italiens peuvent effectuer jusqu'à 2 transports en charge dans le territoire du Royaume-Uni, à condition que ces transports suivent un transport à vide dans le territoire de l'UE	FALSO	
33820	Il n'est pas permis d'effectuer de transports de commerce triangulaire (opérations d'échanges croisés entre deux États membres de l'UE), ni de cabotage, dans le territoire de l'autre partie après un transport à vide depuis le Royaume-Uni ou l'UE	VERO	
33821	Les transporteurs italiens réalisent des échanges croisés quand ils opèrent entre deux points appartenant au Royaume-Uni	FALSO	
33822	Les transporteurs britanniques réalisent des échanges croisés quand ils opèrent entre deux points appartenant à deux pays différents de l'UE	VERO	
33823	L'accord UE/Royaume-Uni autorise les transporteurs à effectuer des opérations supplémentaires au sein de leurs territoires respectifs, mais le nombre desdites opérations est limité	VERO	

Quesito n° 7203 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33824	L'accord UE/Royaume-Uni prévoit un nombre maximal d'opérations pouvant être effectuées dans le territoire de l'autre partie	VERO	
33825	L'accord UE/Royaume-Uni ne prévoit aucune limite au nombre d'opérations pouvant être effectuées dans le territoire de l'autre partie	FALSO	
33826	Les transporteurs britanniques, comme les transporteurs italiens, peuvent effectuer au maximum 3 opérations internes au sein de l'UE	FALSO	
33827	Les transporteurs britanniques peuvent effectuer au maximum une opération de cabotage dans un même pays de l'UE	VERO	
33828	L'accord UE/Royaume-Uni n'a pas garanti la continuité des droits d'accès au marché pour les professionnels du transport routier du Royaume-Uni et de l'UE	FALSO	

33829	Les transporteurs italiens en transit dans le territoire britannique doivent conserver à bord de leur véhicule une copie conforme de leur licence communautaire	VERO	
33830	Les transporteurs italiens en transit dans le territoire britannique doivent conserver à bord de leur véhicule une licence britannique de transit	FALSO	
33831	Les transporteurs italiens en transit dans le territoire britannique doivent conserver à bord de leur véhicule une autorisation occasionnelle délivrée par les autorités britanniques à la frontière d'entrée	FALSO	
33832	Les transporteurs britanniques qui effectuent un transport au sein de l'UE ne sont pas tenus de conserver à bord de leur véhicule l'attestation du conducteur, même si le véhicule est immatriculé en dehors de l'UE	VERO	
33833	Les transporteurs italiens en transit dans le territoire britannique ne sont tenus de conserver à bord de leur véhicule aucun document car la traversée du territoire britannique est complètement libéralisée	FALSO	
33834	Les transporteurs britanniques qui effectuent un transport au sein de l'UE doivent conserver à bord de leur véhicule une autorisation bilatérale délivrée par le pays où ils se rendent	FALSO	
33835	Les transporteurs britanniques qui effectuent un transport au sein de l'UE doivent conserver à bord de leur véhicule l'attestation du conducteur, car ce sont des transporteurs n'appartenant pas à l'UE	FALSO	
33836	Les transporteurs britanniques qui traversent le territoire de l'UE doivent conserver à bord de leur véhicule une copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
33837	Les transporteurs britanniques qui traversent le territoire de l'UE doivent conserver à bord de leur véhicule une copie conforme de la licence du Royaume-Uni pour la Communauté	VERO	
33838	Les transporteurs italiens sont tenus de produire, à la demande, les preuves de la régularité de leur transport vers le Royaume-Uni et donc de conserver à bord de leur véhicule la documentation y relative (C.M.R.)	VERO	
33839	Les transporteurs britanniques sont tenus de produire, à la demande, la documentation relative à chaque transport de commerce triangulaire interne à l'UE	VERO	

Quesito n° 7204 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33840	Les transporteurs britanniques sont tenus de produire, à la demande, la documentation relative à tout transport interne à l'UE aux fins de la vérification de la conformité, du respect des temps et des opérations autorisées	VERO	
33841	Les transporteurs italiens sont tenus de produire, à la demande, la documentation relative à tout transport interne au territoire du Royaume-Uni	FALSO	
33842	Les transporteurs italiens sont tenus de produire, à la demande, la documentation relative à tout transport interne au territoire du Royaume-Uni aux fins de la vérification de la conformité, du respect des temps et des opérations autorisées	VERO	
33843	L'accord UE/Royaume-Uni ne prévoit pas de régime de licence pour le transport postal, ni pour le service universel	VERO	
33844	L'accord UE/Royaume-Uni ne prévoit pas de régime de licence pour le transport de véhicules endommagés ou à réparer	VERO	
33845	L'accord UE/Royaume-Uni ne prévoit pas de régime de licence pour le transport des médicaments, d'appareils, ni d'équipements ou autres articles nécessaires pour les soins médicaux dans le cadre des aides d'urgence	VERO	
33846	L'accord UE/Royaume-Uni ne prévoit pas de régime de licence pour le transport de marchandises en compte propre	VERO	
33847	Sur la base de l'accord UE/Royaume-Uni, une licence est requise pour les véhicules à moteur dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km/h et qui servent au transport de marchandises	FALSO	
33848	Le transport libéralisé, prévu par l'accord UE/Royaume-Uni, doit respecter toutes les limites temporelles et quantitatives, ainsi que les obligations en matière de documentation probatoire prévue pour les transports en régime de licence	VERO	
33849	Le transport libéralisé, prévu par l'accord UE/Royaume-Uni, ne doit pas respecter toutes les limites temporelles et quantitatives, ni les obligations en matière de documentation probatoire prévue pour les transports en régime de licence	FALSO	
33850	L'accord UE/Royaume-Uni ne prévoit pas de régime de licence, sauf pour les cas exempts du fait de leur masse, de leur charge utile ou de leurs particularités	FALSO	
33851	L'accord UE/Royaume-Uni ne prévoit pas de régime de licence pour le transport de marchandises pour le compte d'autrui	FALSO	
33852	Sur la base de l'accord UE/Royaume-Uni, à compter du 21 mai 2022, le transport de marchandises effectué par des véhicules à moteur dont la masse en charge maximale techniquement admissible, comprenant celle de la remorque, ne dépasse pas les 2,5 t ne nécessitera plus de licence	FALSO	

33853	Au sein de l’UE, tout conducteur citoyen d’un État autre que la Suisse ou un pays membre de l’UE ou de l’EEE, doit être titulaire d’une attestation de conducteur	VERO	
33854	Le contrat de transport routier international de marchandises peut être réglementé par la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	VERO	
33855	La C.M.R. est la convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route	VERO	

Quesito n° 7205 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33856	La C.M.R. s’applique aux contrats nationaux de transport routier de marchandises	FALSO	
33857	La C.M.R. est la convention relative au transport routier de marchandises dangereuses	FALSO	
33858	La C.M.R. est la convention relative au transport routier de marchandises périssables	FALSO	
33859	La C.M.R. est la convention relative au contrat de transport routier national de marchandises	FALSO	
33860	La C.M.R. est une convention relative au contrat de transport de marchandises sur route	VERO	
33861	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) est la convention relative au contrat national de transport de marchandises sur route	FALSO	
33862	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) encadre la responsabilité des acteurs du contrat de transport, sauf celle du destinataire	FALSO	
33863	La C.M.R. s’applique aux contrats de transport de marchandises sur route à titre onéreux, quand le lieu de réception de la marchandise et le lieu de sa livraison sont situés dans deux états différents, dont l’un au moins est une partie contractante de la convention, sans tenir compte ni du domicile, ni de la nationalité des parties contractantes	VERO	
33864	Les déménagements ne sont pas soumis à l’application de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	VERO	
33865	Les transports effectués sur la base de conventions postales internationales ne sont pas soumis à l’application de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	VERO	
33866	Les transports à titre gratuit ne sont pas soumis à l’application de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	VERO	
33867	Les transports funèbres ne sont pas soumis à l’application de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	VERO	
33868	Tous les transports effectués au sein de l’UE ne sont pas soumis à l’application de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	FALSO	
33869	Tous les transports effectués dans la cadre de l’EEE (Espace économique européen) ne sont pas soumis à l’application de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	FALSO	
33870	Tous les services de transport de marchandises sont soumis à l’application de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	FALSO	
33871	Les transports de denrées périssables ne sont pas soumis à l’application de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	FALSO	

Quesito n° 7206 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33872	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) réglemente les modalités d’exécution du transport	VERO	
33873	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s’applique quand il existe un contrat de transport à titre onéreux et que la marchandise circule dans un pays qui fait partie de la Convention	VERO	
33874	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s’applique indépendamment du domicile et de la nationalité des parties	VERO	
33875	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s’applique quand le lieu de réception de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés dans deux pays différents, dont l’un au moins fait partie de la Convention	VERO	

33876	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s’applique aux déménagements	FALSO	
33877	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s’applique aux transports gratuits	FALSO	
33878	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s’applique aux transports funèbres	FALSO	
33879	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s’applique aux transports intermodaux, même en cas de rupture de charge	FALSO	
33880	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s’applique aux transports en compte propre	FALSO	
33881	L’absence, l’irrégularité ou la perte de la lettre de voiture internationale C.M.R. n’affecte ni l’existence ni la validité du contrat de transport	VERO	
33882	La validité du contrat de transport n’est pas remise en cause lorsque la lettre de voiture internationale C.M.R. n’est pas dûment remplie	VERO	
33883	L’absence, l’irrégularité ou la perte de la lettre de voiture internationale C.M.R. annule la validité du contrat de transport	FALSO	
33884	L’absence, l’irrégularité ou la perte de la lettre de voiture internationale C.M.R. peut rendre le contrat de transport résiliable	FALSO	
33885	L’absence, l’irrégularité ou la perte de la lettre de voiture internationale C.M.R. rend le contrat de transport inopérant	FALSO	
33886	L’absence ou la perte de la lettre de voiture internationale C.M.R. remet en cause la validité du contrat de transport	FALSO	
33887	La lettre de voiture internationale C.M.R. est indispensable aux fins de la validité du contrat de transport	FALSO	

Quesito n° 7207 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33888	La lettre de voiture internationale C.M.R. fait foi des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur	VERO	
33889	La lettre de voiture internationale C.M.R. est prévue par la C.M.R. et constitue une forme de réglementation du contrat de transport	VERO	
33890	La lettre de voiture internationale C.M.R. est remplie en trois exemplaires	VERO	
33891	Le quatrième exemplaire de la lettre de voiture internationale C.M.R. de couleur blanche peut servir à des fins statistiques	VERO	
33892	En Italie, la lettre de voiture internationale C.M.R. doit être conservée par son destinataire pendant deux ans au moins à compter de la date du transport	FALSO	
33893	La lettre de voiture internationale C.M.R. compte trois exemplaires, mais il n’est pas nécessaire qu’ils soient signés	FALSO	
33894	La lettre de voiture internationale doit être signée à la main tant par l’expéditeur que par le transporteur, ou imprimée, ou encore elle doit porter les cachets de l’expéditeur et du transporteur, selon les règles du pays où elle est émise	VERO	
33895	La lettre de voiture internationale est rédigée au minimum en trois exemplaires, dont le premier est destiné à l’expéditeur	VERO	
33896	La lettre de voiture internationale est rédigée au minimum en trois exemplaires, dont le second accompagne la marchandise	VERO	
33897	La lettre de voiture internationale est rédigée au minimum en trois exemplaires, dont le troisième est conservé par le transporteur	VERO	
33898	La lettre de voiture internationale est rédigée au minimum en quatre exemplaires, dont le second est destiné au propriétaire de la marchandise	FALSO	
33899	La lettre de voiture internationale ne doit être signée à la main que par le transporteur ou doit être imprimée ou porter son cachet	FALSO	
33900	La lettre de voiture internationale est rédigée au minimum en deux exemplaires, destinés à l’expéditeur et au destinataire	FALSO	
33901	La lettre de voiture internationale ne doit être signée à la main que par l’expéditeur	FALSO	
33902	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la lettre de voiture peut être demandée pour chaque chargement et pour tout type de marchandise	VERO	
33903	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la lettre de voiture ne peut être demandée que pour le véhicule utilisé pour le transport	FALSO	

Quesito n° 7208 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33904	La lettre de voiture internationale doit contenir des indications précises et obligatoires	VERO	
33905	La forme de la lettre de voiture internationale est libre	FALSO	

33906	Le contenu de la lettre de voiture internationale est libre	FALSO	
33907	La lettre de voiture internationale peut contenir des indications contraires à la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route)	FALSO	
33908	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), une lettre de voiture perdue peut être remplacée par une nouvelle rédigée en trois exemplaires par l'expéditeur et le transporteur	VERO	
33909	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), une lettre de voiture perdue ne peut être remplacée par aucun autre document	FALSO	
33910	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), une lettre de voiture perdue peut être remplacée par l'agrément du destinataire de la marchandise	FALSO	
33911	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), une lettre de voiture perdue peut être remplacée par le conducteur du véhicule utilisé pour le transport	FALSO	
33912	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) réglemente la prise en charge de la marchandise par le transporteur	VERO	
33913	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) est appliquée dès la prise en charge de la marchandise	VERO	
33914	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) est appliquée dès la signature du contrat de transport	FALSO	
33915	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) est appliquée dès que le transporteur met à disposition le véhicule avec lequel sera effectué le transport	FALSO	
33916	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) est appliquée dès le moment où le véhicule mis à disposition est considéré adéquat par l'expéditeur	FALSO	
33917	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) réglemente uniquement la responsabilité du transporteur	FALSO	
33918	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l'expéditeur peut exiger que le transporteur vérifie le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise, à ses frais	VERO	
33919	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l'expéditeur peut exiger que le transporteur vérifie le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise, aux frais du transporteur	FALSO	

Quesito n° 7209 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33920	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l'expéditeur ne peut vérifier que le nombre de colis	FALSO	
33921	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la prise en charge est un acte complexe qui comprend le chargement de la marchandise, le passage de sa détention au transporteur et la vérification, tant de l'état apparent de la marchandise et de l'emballage, que de l'exactitude des indications figurant dans la lettre de voiture	VERO	
33922	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la prise en charge ne comprend que le chargement de la marchandise et le passage de sa détention au transporteur	FALSO	
33923	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la prise en charge ne comprend que la vérification de l'état apparent de la marchandise et de l'emballage	FALSO	
33924	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la prise en charge ne comprend que l'indication exacte du nombre de colis dans la lettre de voiture	FALSO	
33925	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la durée du transport peut être indiquée dans la lettre de voiture	VERO	
33926	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la durée du transport peut être indiquée dans un document à part	VERO	
33927	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la durée du transport peut être concordée verbalement	VERO	
33928	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la durée du transport ne doit être indiquée que dans la lettre de voiture	FALSO	

33929	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la durée du transport ne peut pas être concordée verbalement	FALSO	
33930	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la durée du transport ne peut être indiquée dans un document séparé de la lettre de voiture	FALSO	
33931	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la livraison est un acte complexe qui comprend l'avis d'arrivée à destination de la marchandise, la requête de livraison déposée par le destinataire et la livraison matérielle de la marchandise	VERO	
33932	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la livraison de la marchandise a lieu quand le transporteur abandonne ladite marchandise chez le destinataire sans que celui-ci n'entre en sa possession	FALSO	
33933	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la livraison de la marchandise a lieu quand l'expéditeur en reçoit communication de la part du destinataire	FALSO	
33934	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur qui n'a pas la possibilité d'exécuter les dispositions de l'expéditeur doit en informer ce dernier	VERO	
33935	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas d'impossibilité de poursuivre le voyage, le transporteur doit également en informer le destinataire de la marchandise	VERO	

Quesito n° 7210 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33939	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas d'impossibilité de poursuivre le voyage, le transporteur doit en informer uniquement l'expéditeur	FALSO	
33940	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas d'impossibilité de poursuivre le voyage, le transporteur ne doit pas obligatoirement en informer l'expéditeur, ni le destinataire	FALSO	
33941	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas d'impossibilité de poursuivre le voyage, le transporteur doit en informer l'ambassade italienne de l'État où s'est produit l'empêchement	FALSO	
33942	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), il y a empêchement absolu de faire le voyage quand le transporteur ne peut pas effectuer le transport en respectant les délais, les modalités et les coûts prévus indiqués dans la lettre de voiture	VERO	
33943	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur qui ne reçoit aucune instruction après avoir communiqué à l'expéditeur l'impossibilité de poursuivre le voyage prévu est tenu d'adopter les mesures les plus opportunes dans l'intérêt de l'ayant droit	VERO	
33944	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur qui ne reçoit aucune instruction après avoir communiqué à l'expéditeur l'impossibilité de poursuivre le voyage prévu n'a aucune obligation	FALSO	
33945	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur qui ne reçoit aucune instruction après avoir communiqué à l'expéditeur l'impossibilité de poursuivre le voyage prévu ramène la marchandise sur le lieu de chargement	FALSO	
33946	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur qui ne reçoit aucune instruction après avoir communiqué à l'expéditeur l'impossibilité de poursuivre le voyage prévu décharge la marchandise dans le premier lieu adapté	FALSO	
33947	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), il y a empêchement absolu à effectuer le voyage quand le coût du transport dépasse de 10% le coût fixé dans le devis	FALSO	
33948	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), il y a empêchement absolu à effectuer le voyage quand le délai prévu pour la livraison de la marchandise est inférieur de 10% à la durée effective du transport	FALSO	
33949	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), il y a empêchement absolu à effectuer le voyage quand le transporteur perd la lettre de voiture	FALSO	
33950	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le destinataire de la marchandise peut se faire remplacer par d'autres destinataires	VERO	
33951	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le destinataire de la marchandise ne peut pas se faire remplacer par d'autres destinataires	FALSO	

33936	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur qui n’a pas la possibilité d’exécuter les dispositions de l’expéditeur doit rendre la marchandise à celui-ci	FALSO	
33937	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur qui n’a pas la possibilité d’exécuter les dispositions de l’expéditeur doit interrompre son voyage	FALSO	
33938	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur qui n’a pas la possibilité d’exécuter les dispositions de l’expéditeur doit décider quoi faire en fonction de ce qui lui convient le mieux sans rien communiquer à l’expéditeur	FALSO	

Quesito n° 7211 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33952	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le destinataire de la marchandise peut se faire remplacer par d’autres destinataires après avoir fait décharger la marchandise	FALSO	
33953	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le destinataire de la marchandise peut se faire remplacer par d’autres destinataires mais doit en informer le conducteur du véhicule utilisé	FALSO	
33954	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur doit mettre le transporteur en condition d’effectuer correctement le transport	VERO	
33955	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur n’est pas tenu de signaler au transporteur la nature exacte de la dangerosité de la marchandise	FALSO	
33956	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur n’est pas responsable si la lettre de voiture est, en partie ou totalement, remplie par le transporteur	FALSO	
33957	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur n’est jamais responsable du transport	FALSO	
33958	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) ne réglemente pas la responsabilité de l’expéditeur	FALSO	
33959	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), si le transporteur a immédiatement émis des réserves à propos des emballages ou si la cause des défauts est apparente ou du moins connue, l’expéditeur est responsable vis-à-vis du transporteur pour ce qui est des défauts des emballages de la marchandise	VERO	
33960	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur peut répondre au transporteur pour ce qui est des défauts des emballages	VERO	
33961	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur répond toujours au transporteur pour ce qui est de la marchandise livrée	FALSO	
33962	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur n’est pas responsable vis-à-vis du transporteur pour ce qui est des défauts des emballages de la marchandise	FALSO	
33963	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur n’est pas responsable vis-à-vis du transporteur pour ce qui est des défauts des emballages, car cela relève de la responsabilité du transporteur	FALSO	
33964	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur ne répond jamais pour ce qui est des défauts des emballages	FALSO	
33965	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur n’a pas de responsabilité pour ce qui est de l’évaluation des emballages	FALSO	
33966	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur répond toujours pour ce qui est des défauts des emballages	FALSO	
33967	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le coût des dommages dérivant de l’omission ou de l’inexactitude des indications figurant sur les documents de transport sont à la charge de l’expéditeur	VERO	

Quesito n° 7212 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33968	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le coût des dommages dérivant de l’omission ou de l’inexactitude des indications figurant sur les documents de transport sont à la charge du transporteur	FALSO	

33969	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le coût des dommages dérivant de l’omission ou de l’inexactitude des indications figurant sur les documents de transport sont à la charge du destinataire	FALSO	
33970	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le coût des dommages dérivant de l’omission ou de l’inexactitude des indications figurant sur les documents de transport ne sont à la charge de personne	FALSO	
33971	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), avant le début du transport, l’expéditeur doit fournir la documentation pour le transit douanier et tout autre certificat nécessaire	VERO	
33972	Les documents relatifs à la validité de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) consistent en la documentation inhérente au transit douanier et tout autre certificat prévu (sur l’origine, la valeur ou l’état sanitaire et la situation douanière de la marchandise ou autre), ainsi que la lettre de voiture	VERO	
33973	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), avant le début du transport, l’expéditeur ne doit fournir que la lettre de voiture	FALSO	
33974	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), avant le début du transport, l’expéditeur ne doit fournir que la documentation relative à l’origine, la valeur ou l’état sanitaire et la situation douanière de la marchandise	FALSO	
33975	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), avant le début du transport, l’expéditeur ne doit fournir que la documentation qui autorise le véhicule à passer la frontière	FALSO	
33976	Les documents relatifs à la validité de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) sont le DDT (document de transport) et le bon d’accompagnement	FALSO	
33977	Le seul document relatif à la validité de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) est la lettre de voiture	FALSO	
33978	Le document relatif à la validité de la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) est le bon d’accompagnement	FALSO	
33979	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), durant le transport, le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle de la marchandise, de son avarie ou du retard de la livraison	VERO	
33980	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la responsabilité du transporteur commence dès la prise en charge de la marchandise et se termine avec la livraison à destination de celle-ci	VERO	
33981	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur est responsable du travail de tous ceux qui interviennent dans la réalisation du transport, indépendamment de leurs relations avec le transporteur lui-même	VERO	
33982	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur est responsable de façon directe et immédiate du travail de tous ceux qui interviennent dans la réalisation du transport	VERO	
33983	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la responsabilité du transporteur commence avant la prise en charge de la marchandise et se termine avec la livraison à destination de celle-ci	FALSO	

Quesito n° 7213 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33984	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la responsabilité du transporteur commence avec la stipulation du contrat de transport et termine avec la livraison au destinataire	FALSO	
33985	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la responsabilité du transporteur commence avec le début du transport par le véhicule et termine quand ledit véhicule arrive au lieu de destination de la marchandise	FALSO	
33986	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur n’est responsable que de la marchandise	FALSO	
33987	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur n’est responsable que des préposés en règle qui reçoivent un salaire	FALSO	
33988	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur est responsable du travail de tous ceux qui interviennent dans la réalisation du transport à condition qu’ils soient rétribués sur la base du contrat	FALSO	

33989	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur n’est responsable que du travail du personnel préposé au chargement de la marchandise	FALSO	
33990	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur n’est responsable que du travail du conducteur	FALSO	
33991	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur peut charger le transporteur d’encaisser une somme donnée qui, par effet d’un autre rapport, serait due à l’expéditeur	VERO	
33992	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur ne peut confier au transporteur d’autres responsabilités que celles qui sont liées au transport	FALSO	
33993	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur peut charger le transporteur d’encaisser pour son compte des sommes d’argent non définies	FALSO	
33994	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’expéditeur peut charger le transporteur d’encaisser une somme d’argent ou son équivalent en biens de valeur non définissable	FALSO	
33995	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le destinataire de la marchandise n’a plus intérêt à recevoir la livraison quand la marchandise n’a plus ses caractéristiques d’origine et ne peut plus être utilisée	VERO	
33996	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le destinataire de la marchandise n’a plus intérêt à recevoir la livraison quand la marchandise peut encore être utilisée malgré tout	FALSO	
33997	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le destinataire de la marchandise n’a plus intérêt à recevoir la livraison quand la marchandise lui est livrée dans les 20 jours suivant le délai convenu	FALSO	
33998	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le destinataire de la marchandise n’a plus intérêt à recevoir la livraison quand, un délai n’ayant pas été fixé, la marchandise lui est livrée dans les 50 jours suivant sa réception par le transporteur	FALSO	
33999	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), il y a perte totale et pas avarie, quand la totalité de la marchandise n’est objectivement plus vendable, même si l’avarie ne concerne qu’une partie de la marchandise transportée	VERO	

Quesito n° 7214 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34000	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), il y a perte totale et pas avarie, quand la marchandise peut être vendue sur le marché de destination à un prix dérisoire	FALSO	
34001	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), il y a perte totale et pas avarie, quand la valeur de la marchandise transportée n’est pas indiquée dans la lettre de voiture	FALSO	
34002	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), il y a perte totale et pas avarie, quand une partie de la marchandise transportée est avariée et que plusieurs lettres de voiture ont été délivrées	FALSO	
34003	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’avarie est la détérioration de la marchandise qui cause la réduction de la valeur économique de celle-ci, qui reste cependant utilisable	VERO	
34004	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’avarie est la détérioration de la marchandise qui rend celle-ci moins facilement utilisable	FALSO	
34005	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’avarie est la détérioration de la marchandise qui devient inutilisable	FALSO	
34006	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), l’avarie est le fait que la marchandise devienne inutilisable	FALSO	
34007	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la marchandise est dite avariée quand l’état physique de la marchandise transportée subit une variation ou un changement qui en diminue la valeur commerciale	VERO	
34008	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la marchandise est dite avariée quand la variation ou le changement de l’état physique de la marchandise transportée n’en modifie pas la valeur commerciale	FALSO	

34009	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la marchandise est dite avariée quand la variation ou la modification de l'état physique de la marchandise transportée est due à une action du transporteur	FALSO	
34010	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), la marchandise est dite avariée quand la variation ou le changement de l'état physique de la marchandise transportée est la conséquence d'ordres donnés par le destinataire	FALSO	
34011	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de retard, l'ayant droit peut demander à être dédommagé ou à recevoir une indemnité pour perte de la marchandise s'il renonce à l'indemnité de retard	VERO	
34012	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de retard, l'ayant droit peut demander une nouvelle livraison et à percevoir une indemnité de retard	VERO	
34013	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), on entend par retard la non-livraison de la marchandise dans les délais convenus	VERO	
34014	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de retard, l'ayant droit peut demander tant à être dédommagé pour perte de la marchandise, qu'à percevoir une indemnité pour livraison au-delà du délai convenu	FALSO	
34015	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de retard, l'ayant droit peut recevoir la marchandise en retard mais n'a droit à aucune indemnité	FALSO	

Quesito n° 7215 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34016	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de retard, l'ayant droit ne peut demander à être dédommagé pour perte de la marchandise, ni à percevoir une indemnité de retard	FALSO	
34017	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), on entend par retard la non-livraison de la marchandise dans les 40 jours suivant le délai convenu	FALSO	
34018	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), on entend par retard la non-livraison de la marchandise dans le lieu de destination convenu	FALSO	
34019	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), on entend par retard la non-livraison de la marchandise dans les 70 jours suivant la réception de la marchandise par le transporteur	FALSO	
34020	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), durant le transport, le transporteur n'est responsable que de la perte partielle ou totale de la marchandise	FALSO	
34021	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), durant le transport, le transporteur n'est responsable que du retard de la livraison	FALSO	
34022	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), durant le transport, le transporteur n'est pas tenu pour responsable si le retard est dû à une panne du véhicule utilisé	FALSO	
34023	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur est exonéré de la responsabilité de la perte, de l'avarie ou du retard dans la livraison de la marchandise en cas de défaut propre à ladite marchandise	VERO	
34024	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur est exonéré de la responsabilité de la perte, de l'avarie ou du retard dans la livraison de la marchandise s'il pouvait en éviter les circonstances	FALSO	
34025	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur est exonéré de la responsabilité de la perte, de l'avarie ou du retard dans la livraison de la marchandise dans tous les cas	FALSO	
34026	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), le transporteur n'est exonéré de la responsabilité de la perte, de l'avarie ou du retard dans la livraison de la marchandise en aucun cas	FALSO	
34027	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s'applique aux transports sur route de marchandises dangereuses	FALSO	
34028	La C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route) s'applique au transport combiné	VERO	
34029	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de transport combiné, la responsabilité du transporteur est exclue quand le fait qui endommage la marchandise ne se produit pas durant le trajet sur route et n'est dû ni à un acte, ni à une omission du transporteur	VERO	

34030	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de transport combiné, la responsabilité du transporteur est comprise, même quand le fait qui endommage la marchandise se produit durant le trajet ne se déroulant pas sur route	FALSO	
34031	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de transport combiné, la responsabilité du transporteur est totale et comprend également les dégâts provoqués par des tiers durant le trajet ne se déroulant pas sur route	FALSO	

Quesito n° 7216 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34032	Selon la C.M.R. (convention relative au contrat de transport international de marchandises sur route), en cas de transport combiné, la responsabilité du transporteur comprend également les dégâts des autres transporteurs non routiers si le départ du chargement a été réalisé sur route	FALSO	
34033	Les droits de douane se distinguent en : spécifiques, sur la valeur et mixtes	VERO	
34034	Les douanes italiennes exercent leur activité au service de l’UE	VERO	
34035	Les douanes exercent leur activité pour défendre les intérêts de l’industrie et des consommateurs	VERO	
34036	Les douanes n’ont pas d’objectifs relatifs à l’imposition fiscale	FALSO	
34037	Les douanes dépendent complétement de l’UE qui encaisse tous les droits de douane	FALSO	
34038	Les droits de douane sont versés pour des raisons différentes des droits fiscaux	FALSO	
34039	Les droits de douane concernent toutes les marchandises transportées au sein de l’UE	FALSO	
34040	Les droits de douane n’influencent pas le coût des marchandises	FALSO	
34041	L’union douanière comporte l’interdiction, entre les divers États membres, des droits de douane	VERO	
34042	Les douanes n’existent plus car avec l’UE toutes les frontières ont été abolies	FALSO	
34043	L’union douanière comporte l’adoption d’un tarif douanier libre dans le cadre des échanges entre États membres et États tiers	FALSO	
34044	L’union douanière comporte l’institution de droits de douane dans le cadre des échanges entre États membres	FALSO	
34045	L’union douanière ne comporte pas l’interdiction des droits de douane pour ce qui est des mouvements de marchandises entre les divers États membres	FALSO	
34046	Pour le transport de marchandises italiennes vers le Portugal, aucun document douanier n’est nécessaire	VERO	
34047	L’abolition des barrières douanières aux frontières internes de l’UE consent la libre circulation des personnes et des marchandises entre les États membres	VERO	

Quesito n° 7217 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34048	Pour le transport de marchandises italiennes vers le Portugal, le DDT (document de transport) est requis	FALSO	
34049	Pour le transport de marchandises italiennes vers le Portugal, le document douanier de transit T2 est requis	FALSO	
34050	Pour le transport de marchandises italiennes vers le Portugal, le document douanier « carnet TIR » est requis	FALSO	
34051	L’abolition des barrières douanières aux frontières internes de l’UE consent la libre circulation des personnes mais pas des marchandises	FALSO	
34052	L’abolition des barrières douanières aux frontières internes de l’UE consent les échanges commerciaux mais pas le transport entre les États membres	FALSO	
34053	L’abolition des barrières douanières aux frontières internes de l’UE consent les échanges commerciaux et le transport y relatif entre les États membres, avec les documents douaniers prévus à cet effet	FALSO	
34054	Par territoire douanier italien on entend l’ensemble du territoire italien circonscrit par la ligne douanière	VERO	
34055	Depuis le 1er janvier 2020, le statut douanier de Campione d'Italia a été modifié	VERO	
34056	Par territoire douanier italien, on entend l’ensemble du territoire italien	FALSO	
34057	Par territoire douanier italien, on entend l’ensemble du territoire italien et celui de la Corse	FALSO	
34058	Par territoire douanier italien, on entend l’ensemble du territoire italien mais pas celui de l’île de Pantelleria	FALSO	
34059	Les territoires italiens considérés comme extra-douaniers sont ceux de la Région Frioul-Vénétie julienne	FALSO	

34060	Les territoires italiens considérés comme extra-douaniers sont ceux de la Région autonome Vallée d'Aoste	FALSO	
34061	Les territoires italiens considérés comme extra-douaniers sont ceux de la ville de Trieste	FALSO	
34062	La déclaration douanière est un acte unilatéral obligatoire : elle doit être produite tant à l'entrée qu'à la sortie d'une marchandise du territoire douanier de l'UE	VERO	
34063	La déclaration douanière est un acte qui place la marchandise sous un régime douanier donné	VERO	

Quesito n° 7218 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34064	Au moment de l'introduction de la marchandise étrangère dans le territoire de l'UE, toute personne se chargeant du transport est tenue de présenter immédiatement la déclaration douanière au bureau des douanes compétent	VERO	
34065	La déclaration douanière peut être présentée aux bureaux des douanes par le transitaire en douane	VERO	
34066	Le transitaire est la personne responsable de présenter immédiatement au bureau des douanes compétent la déclaration douanière au moment de l'introduction de la marchandise étrangère dans le territoire de l'UE	FALSO	
34067	Le destinataire de la marchandise est la personne responsable de présenter immédiatement au bureau des douanes compétent la déclaration douanière au moment de l'introduction de la marchandise étrangère dans le territoire de l'UE	FALSO	
34068	L'expéditeur est la personne responsable de présenter immédiatement au bureau des douanes compétent la déclaration douanière au moment de l'introduction de la marchandise étrangère dans le territoire de l'UE	FALSO	
34069	La déclaration douanière peut être présentée aux bureaux des douanes par l'expéditeur	FALSO	
34070	Pour les marchandises qui doivent être exportées de l'UE vers l'extérieur, il est nécessaire de présenter une déclaration douanière	VERO	
34071	Pour les marchandises qui doivent être exportées de l'UE vers l'extérieur, au terme des opérations douanières, l'exportateur entre en possession de la facture douanière	VERO	
34072	Pour les marchandises qui doivent être exportées de l'UE vers l'extérieur, il est nécessaire que les objets soient assortis d'une facture douanière jusqu'à la sortie des frontières douanières	VERO	
34073	Pour les marchandises qui doivent être exportées de l'UE vers l'extérieur, il n'est nécessaire de ne présenter aucun document à la douane	FALSO	
34074	Pour les marchandises qui doivent être exportées de l'UE vers l'extérieur, il y a toujours un transitaire qui se charge de la présentation à la douane de la déclaration d'exportation	FALSO	
34075	Pour les marchandises qui doivent être exportées de l'UE vers l'extérieur, l'entreprise de transport doit nécessairement recruter un conducteur ne provenant pas de l'UE	FALSO	
34076	Les horaires de dédouanement des marchandises dans les principales douanes italiennes des frontières terrestres sont généralement les suivants : de 6h à 22h	FALSO	
34077	Les horaires de dédouanement des marchandises dans les principales douanes italiennes des frontières terrestres sont généralement les suivants : de 8h à 14h et de 16h à 18h	FALSO	
34078	Les horaires de dédouanement des marchandises dans les principales douanes italiennes des frontières terrestres sont généralement les suivants : de 8h à 20h	FALSO	
34079	Si elles n'ont pas encore reçu de destination douanière, les marchandises qui entrent dans le territoire douanier italien doivent être l'objet d'une déclaration sommaire au bureau douanier d'entrée	VERO	

Quesito n° 7219 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34092	Selon le code de l'UE, les déclarations douanières doivent être remplies sur n'importe quel formulaire	FALSO	
34093	Selon le code de l'UE, les déclarations douanières doivent être remplies sous la forme d'un acte de notoriété	FALSO	
34094	Selon le code de l'UE, les déclarations douanières doivent être remplies sous la forme d'un acte public	FALSO	
34095	Le DAU (Document Administratif Unique) est un régime douanier	FALSO	
34080	Les entrepôts de dépôt temporaire des marchandises sont généralement gérés par les transporteurs	FALSO	
34081	Pour les marchandises ne provenant pas de l'UE et non assorties de documents douaniers de transit, la déclaration sommaire doit être produite par le détenteur des marchandises ou par son représentant	VERO	

34082	Les horaires de dédouanement des marchandises dans les principales douanes italiennes des frontières terrestres sont généralement les suivants : de 8h à 18h	VERO	
34083	S'il n'y a pas de marchandises dans les dépôts temporaires des marchandises gérés par des particuliers, c'est le transporteur qui répond des droits de frontière	FALSO	
34084	S'il n'y a pas de marchandises dans les dépôts temporaires des marchandises gérés par des particuliers, c'est le transitaire qui répond des droits de frontière	FALSO	
34085	S'il n'y a pas de marchandises dans les dépôts temporaires des marchandises gérés par des particuliers, c'est l'expéditeur qui répond des droits de frontière	FALSO	
34086	Les dépôts temporaires des marchandises sont généralement gérés par la douane	VERO	
34087	Les dépôts temporaires des marchandises sont généralement gérés par les transitaires	FALSO	
34088	Les dépôts temporaires des marchandises sont généralement gérés par les magasiniers	FALSO	
34089	La déclaration douanière peut être remplie à la main ou à l'ordinateur	VERO	
34090	La déclaration douanière ne peut être effectuée qu'en remplissant le DAU (Document Administratif Unique)	FALSO	
34091	Selon le code de l'UE, les déclarations douanières doivent être remplies sur des formulaires ad hoc, les DAU	VERO	

Quesito n° 7220 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34096	Pour les marchandises devant être exportées de pays membres de l'UE vers des pays ne lui appartenant pas, une déclaration douanière d'exportation est nécessaire et doit être présentée à la douane sur un DAU (Document Administratif Unique)	VERO	
34097	La déclaration douanière pour l'assujettissement à un régime douanier de transit ou dédouanement doit être signée devant notaire	FALSO	
34098	DAU est le sigle de Document Administratif Unique	VERO	
34099	Le DAU est la déclaration douanière utilisée par les professionnels pour tous les régimes douaniers et les destinations douanières	VERO	
34100	Le DAU est utilisé pour les marchandises issues de l'UE et destinées à des pays tiers	VERO	
34101	Le DAU (Document Administratif Unique) ne peut être utilisé pour les marchandises provenant d'États tiers	FALSO	
34102	Le DAU (Document Administratif Unique) est la déclaration douanière utilisée exclusivement pour les régimes douaniers de transit de l'UE	FALSO	
34103	Le DAU (Document Administratif Unique) est utilisé pour les marchandises transportées en Italie et exclusivement sur le territoire national	FALSO	
34104	Le DAU (Document Administratif Unique) ne peut être utilisé pour les marchandises issues de l'UE	FALSO	
34105	Le DAU (Document Administratif Unique) ne peut être utilisé pour les marchandises qui ne sont pas mises en libre pratique	FALSO	
34106	Pour les marchandises qui ne sont pas issues de l'UE et qui entrent en Italie sans être assorties de documents douaniers de transit, une déclaration sommaire peut être présentée par n'importe qui	FALSO	
34107	Pour les marchandises qui ne sont pas issues de de l'UE et qui entrent en Italie sans être assorties de documents douaniers de transit, la déclaration sommaire doit être présentée par le magasinier	FALSO	
34108	Si elles n'ont pas encore reçu de destination douanière, les marchandises qui arrivent sur le territoire douanier italien doivent être l'objet d'une déclaration sommaire verbale faite dans n'importe quel bureau des douanes	FALSO	
34109	Si elles n'ont pas encore reçu de destination douanière, les marchandises qui arrivent sur le territoire douanier italien doivent être l'objet d'une déclaration sommaire verbale faite auprès du Ministère des infrastructures et de la mobilité durable	FALSO	
34110	Si elles n'ont pas encore reçu de destination douanière, les marchandises qui arrivent sur le territoire douanier italien doivent être l'objet d'une déclaration sommaire verbale faite dans les bureaux de la Commune d'entrée	FALSO	
34111	La déclaration douanière pour l'assujettissement à un régime douanier de transit ou dédouanement doit être effectuée également verbalement	FALSO	

Quesito n° 7221 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

34112	Pour les marchandises devant être exportées de pays membres de l'UE vers des pays ne lui appartenant pas, il est possible de présenter la déclaration douanière par le biais de systèmes informatiques	VERO	
34113	Pour les marchandises devant être exportées de pays membres de l'UE vers des pays ne lui appartenant pas, il n'est possible de présenter la déclaration douanière que par le biais de systèmes informatiques	FALSO	
34114	La déclaration douanière pour l'assujettissement à un régime douanier de transit ou dédouanement doit être effectuée par écrit et par le biais de systèmes informatiques	VERO	
34115	La déclaration douanière pour l'assujettissement à un régime douanier de transit ou dédouanement doit également être effectuée oralement et devant témoins	FALSO	
34116	Pour contrôler les déclarations douanières, l'autorité douanière effectue toujours un contrôle des marchandises	FALSO	
34117	La déclaration douanière devient valable après le contrôle, total ou partiel, de l'autorité douanière, qui est effectué en dehors des espaces douaniers	FALSO	
34118	Lors de la sortie des marchandises d'une zone ou d'un dépôt franc sous douane pour le contrôle douanier, il faut produire les factures relatives auxdites marchandises	FALSO	
34119	Lors de la sortie des marchandises d'une zone ou d'un dépôt franc sous douane pour le contrôle douanier, il ne faut produire aucun document	FALSO	
34120	Lors de la sortie des marchandises d'une zone ou d'un dépôt franc sous douane pour le contrôle douanier, il faut produire le DDT (document de transport)	FALSO	
34121	Dans les zones franches ou les dépôts francs sous douane, les marchandises qui ne sont pas issues de l'UE sont considérées comme des marchandises situées hors territoire douanier de l'UE	VERO	
34122	Il est généralement plus économique d'acheter des boissons alcoolisées, du tabac, des parfums, du sucre et du carburant dans les zones franches ou les dépôts francs sous douane	VERO	
34123	Dans les zones franches ou les dépôts francs sous douane, le versement relatif au transport est effectué par la personne qui expédie les marchandises	FALSO	
34124	Dans les zones franches ou les dépôts francs sous douane, les marchandises sont entreposées en attente de leur mise en libre pratique	FALSO	
34125	Dans les zones franches ou les dépôts francs sous douane, il est cependant obligatoire de produire une déclaration douanière	FALSO	
34126	Dans les zones franches ou les dépôts francs sous douane, il faut payer une franchise pour les marchandises entreposées	FALSO	
34127	Lors de la sortie des marchandises d'une zone ou d'un dépôt franc sous douane pour le contrôle douanier, il faut produire une copie du document de transport ou du document douanier	VERO	

Quesito n° 7222 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34128	Les douanes sont chargées du contrôle des marchandises en entrée et en sortie	VERO	
34129	Les douanes contrôlent les marchandises à des fins fiscales	VERO	
34130	Le service douanier de contrôle est effectué par les militaires de la Garde des finances	VERO	
34131	Le service douanier de contrôle est effectué par les fonctionnaires de la douane	FALSO	
34132	Le service douanier de contrôle est effectué par le transitaire en douane	FALSO	
34133	Le service douanier de contrôle est effectué par les Carabiniers	FALSO	
34134	La contrebande est une violation douanière	VERO	
34135	La contrebande est un délit contre l'Administration publique	FALSO	
34136	La contrebande est un délit contre la foi publique	FALSO	
34137	La contrebande est une activité licite	FALSO	
34138	Lors du passage de la frontière italo-suisse à Ponte Chiasso (CO) et à Gaggiolo (VA), la « fiche de circulation » doit être remplie et signée par le conducteur du véhicule qui transporte la marchandise	VERO	
34139	Pour transiter depuis le territoire suisse par la frontière de Ponte Chiasso (CO) ou de Gaggiolo (VA), en plus du document douanier de transit, il faut présenter la « fiche de circulation » bleu clair	VERO	
34140	Lors du passage de la frontière italo-suisse à Ponte Chiasso (CO) et à Gaggiolo (VA), la « fiche de circulation » doit être remplie et signée par le titulaire de l'entreprise de transport	FALSO	
34141	Lors du passage de la frontière italo-suisse à Ponte Chiasso (CO) et à Gaggiolo (VA), la « fiche de circulation » doit être remplie et signée par l'exportateur	FALSO	
34142	Lors du passage de la frontière italo-suisse à Ponte Chiasso (CO) et à Gaggiolo (VA), la « fiche de circulation » doit être remplie et signée par le transitaire	FALSO	

34143	Pour transiter depuis le territoire suisse par la frontière de Ponte Chiasso (CO) ou de Gaggiolo (VA), en plus du document douanier de transit, il faut présenter le DDT (document de transport)	FALSO	

Quesito n° 7223 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34144	Pour transiter depuis le territoire suisse par la frontière de Ponte Chiasso (CO) ou de Gaggiolo (VA), en plus du document douanier de transit, il faut présenter la facture	FALSO	
34145	Pour transiter depuis le territoire suisse par la frontière de Ponte Chiasso (CO) ou de Gaggiolo (VA), en plus du document douanier de transit, il faut présenter le « carnet TIR »	FALSO	
34146	Par marchandises issues de l'UE, on entend les marchandises importées de pays ou de territoires qui ne font pas partie du territoire douanier de l'UE et qui sont mises en libre pratique	VERO	
34147	La mise en libre pratique est un régime douanier	VERO	
34148	Les marchandises issues de l'UE sont définies comme « mises en libre pratique »	VERO	
34149	Par marchandises issues de l'UE, on entend les marchandises dédouanées	VERO	
34150	Par marchandises issues de l'UE, on entend les marchandises entièrement obtenues dans le territoire douanier de l'UE	VERO	
34151	Par marchandises issues de l'UE, on entend les marchandises « mises en libre pratique », si elles sont issues de pays membres	FALSO	
34152	Par marchandises issues de l'UE, on entend les marchandises « non mises en libre pratique », si elles sont issues de pays membres	FALSO	
34153	Par marchandises issues de l'UE, on entend les marchandises dites « mises en libre pratique dans l'UE », si aucun droit de douane n'a encore été payé	FALSO	
34154	Le régime de transit de l'UE permet aux marchandises de circuler dans le territoire douanier de l'UE sans être assujetties ni aux taxes d'importation, ni à d'autres impôts, ni aux mesures de politique commerciale	VERO	
34155	Le régime de transit de l'UE permet aux marchandises de circuler dans le territoire douanier de l'UE moyennant des taxes d'importation	FALSO	
34156	Le régime de transit de l'UE permet aux marchandises de circuler dans tous les territoires hors de l'UE sans être assujetties aux droits de douane	FALSO	
34157	Le régime de transit de l'UE permet aux marchandises de circuler dans tous les territoires hors de l'UE sans être assujetties ni aux droits de douane, ni à d'autres impôts, ni aux mesures de politique commerciale	FALSO	
34158	Le transit entre deux pays membres de l'UE de type externe est un régime douanier	VERO	
34159	Le régime de transit externe permet la circulation des marchandises non issues de l'UE dans le territoire douanier de l'UE	VERO	

Quesito n° 7224 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34160	Le régime de transit externe permet la circulation des marchandises issues de l'UE dans le territoire douanier de l'UE	FALSO	
34161	Le régime de transit externe permet la circulation des marchandises non issues de l'UE dans le territoire douanier de l'UE moyennant des taxes d'importation	FALSO	
34162	Le régime de transit externe permet la circulation des marchandises issues de l'UE dans le territoire douanier de l'UE moyennant des taxes d'importation	FALSO	
34163	Quand des marchandises T1 arrivent à la douane, la Garde des finances appose le visa d'entrée dans les espaces douaniers, contrôle les plombs, le cas échéant, et remet le document à la douane	VERO	
34164	Le document T1, à l'entrée des espaces douaniers, doit être présenté à la Garde des finances	VERO	
34165	À leur arrivée à la douane en Italie, au contrôle d'entrée les marchandises T1 doivent être présentées au poste de la Garde des finances qui contrôle les sceaux et appose le visa d'entrée sur le document T1	VERO	
34166	À l'arrivée à la douane en Italie de marchandises T1, la Garde des finances n'appose de visa sur aucun document	FALSO	
34167	À l'arrivée à la douane en Italie de marchandises T1, la Garde des finances reçoit le document du conducteur et le remet aux bureaux des douanes sans aucune autre formalité	FALSO	
34168	À l'arrivée à la douane en Italie de marchandises T1, la Garde des finances peut décider d'en examiner au hasard	FALSO	
34169	À l'entrée dans les espaces douaniers, le document T1 doit être présenté au transitaire en douane	FALSO	
34170	À l'entrée dans les espaces douaniers, le document T1 doit être présenté au fonctionnaire des douanes	FALSO	

34171	À l’entrée dans les espaces douaniers, le document T1 doit être présenté au destinataire	FALSO	
34172	À l’arrivée dans les douanes d’Italie, les marchandises T1 doivent être présentées au fonctionnaire des douanes	FALSO	
34173	À l’arrivée dans les douanes d’Italie, les marchandises relatives au document T1 doivent être présentées au transitaire en douane	FALSO	
34174	À l’arrivée dans les douanes d’Italie, les marchandises relatives au document T1 doivent être présentées au Ministère des infrastructures et de la mobilité durable	FALSO	
34175	Le TIR est un régime douanier	FALSO	

Quesito n° 7225 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34176	La plaque d’immatriculation TIR identifie la Convention « Transports Internationaux Routiers »	VERO	
34177	Le transit douanier en régime TIR est appliqué aux marchandises transportées sur des véhicules routiers et des conteneurs qui traversent les États adhérant à la Convention TIR	VERO	
34178	Le carnet TIR est un document reconnu à l’échelon international	VERO	
34179	Le carnet TIR est prévu par la Convention TIR à laquelle adhèrent l’UE et de nombreux États ne lui appartenant pas	VERO	
34180	Le carnet TIR permet de transporter des marchandises sans que le transporteur ne doive s’arrêter pour des contrôles obligatoires en douane	VERO	
34181	Un carnet TIR est attribué à chaque véhicule et à chaque conteneur	VERO	
34182	Pour obtenir le carnet TIR en Italie, les entreprises de transport doivent être inscrites au registre institué par l’Union italienne des Chambres de commerce	VERO	
34183	Le carnet TIR est imprimé en anglais	FALSO	
34184	Le carnet TIR est valable un an, à compter de sa création	FALSO	
34185	En Italie, le carnet TIR est délivré par l'IRU	FALSO	
34186	Le carnet TIR est délivré à tout transporteur qui en fait la demande, à condition que celui-ci prouve qu’il n’effectue que des transports nationaux	FALSO	
34187	Le carnet TIR est un document douanier valable dans les États qui adhèrent à la Convention TIR	VERO	
34188	Le carnet TIR permet de simplifier les formalités douanières auxquelles sont sujets les transports sur route entre États qui adhèrent à la Convention TIR	VERO	
34189	Le carnet TIR permet de simplifier les formalités douanières auxquelles sont sujets les transports, s’ils sont effectués sont rupture de charge	VERO	
34190	Le carnet TIR permet de simplifier les formalités douanières auxquelles sont sujets les transports avec rupture de charge	FALSO	
34191	Le carnet TIR est un document douanier valable uniquement dans les États membres de l’UE	FALSO	

Quesito n° 7226 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34192	Le carnet TIR doit être conservé au siège du transporteur	FALSO	
34193	Le carnet TIR est obligatoire pour effectuer des transports intracommunautaires sans devoir s’arrêter dans les douanes internes	FALSO	
34194	Le carnet TIR est délivré en deux exemplaires dont on peut ensuite faire des copies conformes	FALSO	
34195	Le carnet TIR évite les contrôles et le versement des droits de douane de transit aux douanes	FALSO	
34196	Le carnet TIR ne peut être utilisé que pour les transports sans rupture de charge	VERO	
34197	Le carnet TIR ne peut être utilisé que par les entreprises résidentes dans des États qui adhèrent à la Convention TIR	VERO	
34198	Le carnet TIR est un document douanier qui accompagne les marchandises et permet de faciliter le transport	VERO	
34199	Le carnet TIR ne peut être utilisé que pour les transports sans rupture de charge, c’est-à-dire seulement en cas d’absence d’accident	FALSO	
34200	Le carnet TIR n’est pas valable pour les transports combinés car ceux-ci impliquent toujours une rupture de charge	FALSO	
34201	Pour être utilisés pour des transports en régime TIR, les véhicules routiers et les camions-remorques, doivent remplir des caractéristiques techniques particulières	VERO	
34202	Le carnet TIR facilite les contrôles dans les bureaux douaniers de départ et de destination	VERO	

34203	Le carnet TIR peut également être utilisé si le transport prévoit la traversée d'États tiers	VERO	
34204	Pour être utilisés pour des transports en régime TIR, les véhicules routiers et les camions-remorques doivent être dotés de plaques d'immatriculation rectangulaire bleu clair et portant l'inscription TIR	VERO	
34205	Le carnet TIR ne peut être utilisé si le transport prévoit la traversée d'États tiers	FALSO	
34206	Le carnet TIR ne peut être utilisé que pour les transports intracommunautaires	FALSO	
34207	La plaque d'immatriculation TIR, bleu clair et de forme rectangulaire, est fixée à l'arrière de certains véhicules et indique que le véhicule circule en régime TIR	VERO	

Quesito n° 7227 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34208	La plaque d'immatriculation TIR est fixée sur le véhicule et indique que celui-ci circule en régime TIR	VERO	
34209	La plaque d'immatriculation TIR est fixée à l'arrière de certains véhicules destinés au transport en compte propre de marchandises	FALSO	
34210	La plaque d'immatriculation TIR identifie les grands véhicules de transport sur route	FALSO	
34211	La plaque d'immatriculation TIR doit être exposée sur tous les véhicules de masse totale supérieure à 3,5 t	FALSO	
34212	La plaque d'immatriculation TIR indique que le véhicule sur lequel elle est fixée n'est pas doté de carnet TIR	FALSO	
34213	La plaque d'immatriculation TIR indique que le véhicule sur lequel elle est fixée a été construit en France selon des directives européennes sévères	FALSO	
34214	L'ATA est un régime douanier	FALSO	
34215	Le carnet ATA (convention douanière pour l'admission temporaire de marchandises) est un document douanier qui facilite les importations temporaires	VERO	
34216	Le carnet ATA (convention douanière pour l'admission temporaire de marchandises) est un document douanier international	VERO	
34217	Le carnet ATA (convention douanière pour l'admission temporaire de marchandises) est un document douanier international institué par la Convention de Bruxelles en 1961	VERO	
34218	La requête de carnet doit être déposée à la Chambre de commerce territorialement compétente ou auprès d'organisations similaires qui adhèrent à la chaîne de garantie internationale ATA (convention douanière pour l'admission temporaire de marchandises)	VERO	
34219	Le carnet ATA (convention douanière pour l'admission temporaire de marchandises) a la même fonction que le carnet TIR	FALSO	
34220	Le carnet ATA (convention douanière pour l'admission temporaire de marchandises) prévoit que les formalités soient remplies dans toutes les douanes traversées	FALSO	
34221	Le carnet ATA (convention douanière pour l'admission temporaire de marchandises) est délivré par l'IRU	FALSO	
34222	Le carnet ATA (convention douanière pour l'admission temporaire de marchandises) a une validité de cinq ans	FALSO	
34223	Pour effectuer des transports en régime TIR, les véhicules routiers et les camions-remorques, doivent être dotés d'une plaque d'immatriculation rectangulaire portant l'inscription TIR	VERO	

Quesito n° 7228 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34224	Pour effectuer des transports en régime TIR, les véhicules routiers et les camions-remorques, doivent être dotés d'une plaque d'immatriculation rectangulaire portant l'inscription TIR fixée sur le côté de la carrosserie	FALSO	
34225	Le perfectionnement actif est un régime douanier	VERO	
34226	L'importation temporaire relative aux marchandises issues de l'UE est un régime douanier	FALSO	
34227	Le perfectionnement passif est un régime douanier	VERO	
34228	Le dépôt douanier est un régime douanier	VERO	
34229	L'introduction en dépôt en référence aux opérations de stockage de marchandises issues de l'UE, est un régime douanier	FALSO	
34230	Les dépôts douaniers et les enceintes douanières temporaires sont généralement situés dans les espaces douaniers de la douane	VERO	
34231	Les dépôts douaniers et les enceintes douanières temporaires sont généralement situés dans n'importe quel lieu	FALSO	
34232	Les dépôts douaniers et les enceintes douanières temporaires sont généralement situés à moins de 50 km de la frontière	FALSO	

34233	Les dépôts douaniers et les enceintes douanières temporaires sont généralement situés dans les grandes villes	FALSO	
34234	En cas de manque de marchandises dans les dépôts temporaires gérés par des particuliers, ce sont les gérants desdits dépôts qui répondent des impôts de frontière	VERO	
34235	Les plantes, mais pas les semences, doivent être accompagnées de documents particuliers	FALSO	
34236	Les déchets doivent être accompagnés de documents particuliers	VERO	
34237	Les produits destinés à l'alimentation humaine, sauf le lait et ses dérivés, doivent être accompagnés de documents particuliers	FALSO	
34238	Toutes les marchandises transportées d'une région vers une autre doivent être accompagnées de documents douaniers	FALSO	
34239	Les marchandises dangereuses, sauf celles des catégories 2 et 3, doivent être accompagnées de documents particuliers	FALSO	

Quesito n° 7229 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34245	Pour le transport en citerne de farines destinées à l'alimentation humaine, il est conseillé de se munir du reçu de la présentation de la SCIA (déclaration certifiée de début d'activité)	VERO	
34246	La citerne pour le transport de farines destinées à l'alimentation humaine doit être dotée de cachets de garantie intègres pouvant garantir que le chargement n'a pas été endommagé	VERO	
34247	Le transport en citerne de farines destinées à l'alimentation humaine ne doit être accompagné d'aucun document spécifique	FALSO	
34248	Le transport en citerne de farines destinées à l'alimentation humaine doit être accompagné d'une déclaration sur l'honneur du transporteur indiquant qu'il a acquis une espérience spécifique dans ledit transport	FALSO	
34249	Le transport en citerne de farines destinées à l'alimentation humaine requiert la possession du certificat de formation professionnelle du conducteur	FALSO	
34250	Pour le transport d'eau, aucun bon d'accompagnement (XAB) n'est requis	VERO	
34251	Pour le transport international d'essence, le document DA-e est requis	FALSO	
34252	Pour transporter du tabac, il est nécessaire d'avoir un document qui certifie la situation des marchandises pour ce qui des accises	VERO	
34253	Pour transporter du pétrole, il est obligatoire d'avoir une lettre de voiture	FALSO	
34254	Pour transporter des allumettes, un document qui certifie la situation des marchandises pour ce qui des accises est requis	VERO	
34255	Le DSA (Document Simplifié d'Accompagnement) n'est pas requis pour le transport de boissons alcoolisées, contrairement au DAA (Document Administratif d'Accompagnement)	FALSO	
34240	Toutes les marchandises transportées doivent être accompagnées de documents particuliers	FALSO	
34241	Pour transporter de l'essence, il n'est pas obligatoire de remplir une fiche technique contenant les indications et les précautions à prendre en cas d'accident ou de perte de la charge	FALSO	
34242	Pour transporter du lait et des aliments en général, il est nécessaire d'avoir un document d'accompagnement commercial ou un document équivalent	VERO	
34243	Aucune facture d'accompagnement n'est plus requise pour transporter des marchandises en tous genres	FALSO	
34244	Le transport en citerne de farines destinées à l'alimentation humaine doit être accompagné d'un document qui indique le type de marchandise transportée, la raison sociale du fournisseur et celle du destinataire, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement de la marchandise	VERO	

Quesito n° 7230 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34256	Pour transporter des huiles minérales, aucun bon d'accompagnement (XAB) n'est requis	FALSO	
34257	En cas de transport de marchandises pour le compte d'autrui, la carte grise portant l'indication de l'utilisation par des tiers doit être conservée à bord du véhicule	VERO	
34258	En cas de transport de marchandises pour le compte d'autrui, le permis de conduire du conducteur et sa carte de qualification du conducteur doivent être conservés à bord du véhicule	VERO	
34259	La fiche de transport, qui accompagnait les marchandises transportées pour le compte d'autrui sur le territoire national, a été supprimée	VERO	
34260	Les conducteurs ne travaillant pas dans des pays membres de l'UE et qui circulent en dehors des frontières nationales doivent conserver l'original de l'attestation du conducteur à bord du véhicule	VERO	

34261	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui et de transport de Naples à Milan, une copie conforme de la licence communautaire doit être conservée à bord du véhicule	FALSO	
34262	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui, une copie conforme du document de contrôle/feuille de route doit être conservée à bord du véhicule	FALSO	
34263	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui, l’original de la licence communautaire doit toujours être conservé à bord du véhicule	FALSO	
34264	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui, la licence pour le transport en compte propre doit être conservée à bord du véhicule	FALSO	
34265	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui, une copie conforme de l’attestation du conducteur doit être conservée à bord du véhicule	FALSO	
34266	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui au sein de l’UE, de l’EEE ou en Suisse, une copie conforme de la licence communautaire doit être conservée à bord du véhicule	VERO	
34267	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui au sein de l’UE, de l’EEE ou en Suisse, la licence communale pour l’exercice du service doit être conservée à bord du véhicule	FALSO	
34268	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui au sein de l’UE, de l’EEE ou en Suisse, le certificat ATP, quand il est prévu pour la carrosserie, doit éventuellement être conservé à bord du véhicule	FALSO	
34269	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui en dehors de l’UE, la carte grise doit être conservée à bord du véhicule	VERO	
34270	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui en dehors de l’UE, le permis de conduire du conducteur, conforme au véhicule conduit, doit être conservé à bord du véhicule	VERO	
34271	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui en dehors de l’UE, une copie conforme de la licence communautaire doit être conservée à bord du véhicule	FALSO	

Quesito n° 7231 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34272	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui en dehors de l’UE, le certificat d'agrément pour les véhicules transportant certaines marchandises dangereuses (portant une diagonale rose) doit toujours être conservé à bord du véhicule	FALSO	
34273	En cas de transport de marchandises pour le compte d’autrui en dehors de l’UE, la licence communale pour l’exercice du service du véhicule doit être conservée à bord dudit véhicule	FALSO	
34274	Le cas échéant, l’autorisation d’effectuer le transport en compte propre doit être conservée à bord de tout camion immatriculé pour ce type de transport et dont la masse totale est de 26 t	VERO	
34275	L’autorisation d’effectuer le transport en compte propre doit être conservée à bord de tout camion immatriculé pour ce type de transport et dont la masse totale est de 7,5 t	VERO	
34276	Les documents de transport relatifs aux marchandises transportées doivent être conservés à bord de tout camion immatriculé pour le transport en compte propre et dont la masse totale est de 26 t	VERO	
34277	L’autorisation d’effectuer le transport pour le compte d’autrui doit être conservée à bord de tout camion immatriculé pour le transport en compte propre et dont la masse totale est de 26 t	FALSO	
34278	Le contrat d’achat du véhicule pouvant en prouver la propriété doit être conservé à bord de tout camion immatriculé pour le transport en compte propre et dont la masse totale est de 26 t	FALSO	
34279	Le certificat d’inscription au Registre national des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d’autrui doit être conservé à bord de tout camion immatriculé pour le transport en compte propre et dont la masse totale est de 26 t	FALSO	
34280	La carte grise doit être également conservée à bord de tout véhicule immatriculé pour le transport de marchandises en compte propre en dehors de l’UE	VERO	
34281	Le permis de conduire C ou CE, en fonction du type de marchandises transportées, doit être également conservé à bord de tout véhicule immatriculé pour le transport de marchandises en compte propre en dehors de l’UE	VERO	
34282	L’autorisation internationale délivrée par un État n’appartenant pas à l’UE ou l’autorisation CEMT doit être conservée à bord de tout véhicule immatriculé pour le transport de marchandises en compte propre en dehors de l’UE	FALSO	
34283	Une copie conforme de la licence communautaire doit être conservée à bord de tout véhicule immatriculé pour le transport de marchandises en compte propre en dehors de l’UE	FALSO	
34284	L’attestation de voyage délivrée par la Motorisation civile sur le formulaire DTT doit être conservée à bord de tout véhicule immatriculé pour le transport de marchandises en compte propre en dehors de l’UE	FALSO	

34285	Le document d’accompagnement doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’animaux vivants	VERO	
34286	Le journal de route doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’animaux vivants	VERO	
34287	L’autorisation de l’organisme propriétaire de la route doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’animaux vivants	FALSO	

Quesito n° 7232 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34288	La licence communale pour l’exercice du service doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’animaux vivants	FALSO	
34289	L’autorisation pour la circulation d’essai doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’animaux vivants	FALSO	
34290	Aucune autorisation particulière ne doit être conservée à bord des véhicules aménagés pour le transport d’aliments en vrac	FALSO	
34291	L’autorisation sanitaire de conformité du véhicule doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments en vrac	VERO	
34292	L’autorisation de l’organisme propriétaire de la route doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments en vrac	FALSO	
34293	La licence communale pour l’exercice du service doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments en vrac	FALSO	
34294	L’autorisation pour la circulation d’essai doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments en vrac	FALSO	
34295	La SCIA (déclaration certifiée de début d’activité) doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments surgelés	VERO	
34296	Le certificat ATP en cours de validité doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments surgelés	VERO	
34297	La carte grise doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments surgelés	VERO	
34298	La licence communale pour l’exercice du service doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments surgelés	FALSO	
34299	Le document d’accompagnement des animaux doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport d’aliments surgelés	FALSO	
34300	Les viandes transportées à bord d’un véhicule doivent porter une vignette sanitaire et être accompagnées de documents d’accompagnement	VERO	
34301	La déclaration sanitaire de conformité du véhicule doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de viande	VERO	
34302	La licence communale pour l’exercice du service doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de viande	FALSO	
34303	Le disque du tachygraphe, en cas de tachygraphe numérique, ou la carte du tachygraphe, en cas de tachygraphe analogique, doit être conservé/e à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de viande	FALSO	

Quesito n° 7233 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34304	Le cas échéant, la carte de qualification professionnelle (CQC) du conducteur doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de matières dangereuses en citerne	VERO	
34305	Les instructions écrites relatives au transport de matières dangereuses doivent être conservées à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de matières dangereuses en citerne	VERO	
34306	Le certificat de formation professionnelle du conducteur relatif au transport de matières dangereuses doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de matières dangereuses en citerne	VERO	
34307	Le certificat ATP doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de matières dangereuses en citerne	FALSO	
34308	Le journal de route doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de matières dangereuses en citerne	FALSO	
34309	Le cas échéant, le bordereau de chargement du conteneur doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de matières dangereuses autrement qu’en citerne	VERO	
34310	Le document de transport relatif aux matières dangereuses doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de matières dangereuses autrement qu’en citerne	VERO	
34311	Le formulaire d’identification des déchets doit être conservé à bord de tout véhicule appartenant à un organisme ou une entreprise exerçant une activité de transport de déchets par route	VERO	
34312	L’inscription au Registre des gestionnaires environnementaux doit être conservée à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de déchets	VERO	
34313	Le cas échéant, le bordereau de chargement du conteneur doit être conservé à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de déchets	FALSO	

34314	Les instructions écrites relatives au transport de matières dangereuses doivent être conservées à bord de tout véhicule aménagé pour le transport de déchets	FALSO	
34315	L'autorisation de l'organisme propriétaire de la route doit être conservée à bord de tout convoi exceptionnel	VERO	
34316	Le cas échéant, l'autorisation de circuler sans escorte de police doit également être conservée à bord de tout convoi exceptionnel	VERO	
34317	La carte grise doit être conservée à bord de tout convoi exceptionnel	VERO	
34318	L'autorisation pour la circulation d'essai doit être conservée à bord de tout convoi exceptionnel	FALSO	
34319	La licence communale pour l'exercice du service doit être conservée à bord de tout convoi exceptionnel	FALSO	

Quesito n° 7234 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34320	Le disque du tachygraphe, en cas de tachygraphe numérique, ou la carte du tachygraphe, en cas de tachygraphe analogique, doit être conservé/e à bord de tout convoi exceptionnel	FALSO	
34321	Les sanctions prévues pour l'exercice illégal du transport routier s'appliquent à tous les acteurs de la filière	VERO	
34322	Les sanctions prévues pour l'exercice illégal du transport routier ne s'appliquent qu'au transporteur et au manutentionnaire	FALSO	
34323	Les sanctions prévues pour l'exercice illégal du transport routier s'appliquent au manutentionnaire et au propriétaire de la marchandise	FALSO	
34324	Les sanctions prévues pour l'exercice illégal du transport routier s'appliquent au commettant, au manutentionnaire, au propriétaire de la marchandise et au transporteur	VERO	
34325	Les sanctions prévues pour l'exercice illégal du transport routier ne s'appliquent qu'au transporteur	FALSO	
34326	L'exécution d'un transport de marchandises par une entreprise non inscrite au Registre national des transporteurs routiers, ou en violation des conditions d'inscription, est sanctionnée par une procédure d'immobilisation administrative du véhicule	VERO	
34327	L'exécution d'un transport de marchandises par une entreprise non inscrite au Registre national des transporteurs routiers, ou en violation des conditions d'inscription, est sanctionnée par la révocation de l'inscription	FALSO	
34328	On parle de transport illégal quand le transport est effectué avec un véhicule non conforme aux limites fixées par la licence ou l'autorisation	VERO	
34329	L'exécution d'un transport de marchandises par une entreprise non inscrite au Registre national des transporteurs routiers, ou en violation des conditions d'inscription, donne lieu à une sanction disciplinaire	FALSO	
34330	On parle de transport illégal quand le transport est effectué avec un véhicule qui circule en surcharge, durant les jours interdits ou quand les tarifs obligatoires ne sont pas appliqués	FALSO	
34331	On parle de transport illégal quand on transporte des clandestins	FALSO	
34332	On parle de transport illégal quand les conditions d'inscription au Registre national des transporteurs routiers sont violées	VERO	
34333	On parle de transport illégal quand le transport est effectué sans qu'il y ait inscription au Registre national des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d'autrui	VERO	
34334	On parle de transport illégal quand le transport est effectué avec du personnel qui n'est pas en règle ou quand le transporteur n'a pas versé sa cotisation au Registre national des transporteurs routiers de marchandises pour le compte d'autrui	FALSO	
34335	La réalisation d'un transport de marchandises sans que l'entreprise responsable soit inscrite au Registre national des transporteurs routiers, ou en violation des conditions d'inscription, donne lieu à une sanction pénale	FALSO	

Quesito n° 7235 - 12##tipologia12 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34336	La réalisation d'un transport de marchandises sans que l'entreprise responsable soit inscrite au Registre national des transporteurs routiers, ou en violation des conditions d'inscription, donne lieu à une sanction administrative pécuniaire	VERO	
34337	Le transport illégal de marchandises, quand l'entreprise responsable n'est pas inscrite au Registre national des transporteurs routiers, est puni par la perte de l'honorabilité	VERO	
34338	Quand le conducteur du véhicule viole les normes de sécurité de la circulation routière, seul le transporteur doit être tenu pour coresponsable (conjointement et solidairement responsable)	FALSO	

34339	Quand le conducteur du véhicule viole les normes de sécurité de la circulation routière, seul le manutentionnaire doit être tenu pour coresponsable (conjointement et solidairement responsable)	FALSO	
34340	Si le véhicule dépasse la masse limite alors qu'il circule, le conducteur est coresponsable (conjointement et solidairement responsable) avec le commettant, si le transport est effectué pour le compte exclusif de ce dernier	VERO	
34341	En règle générale, durant le transport, quand le contrat est rédigé par écrit, ce sont les transporteurs et commettants qui répondent des violations relatives aux limites de gabarit et de masse	VERO	
34342	Quand le conducteur du véhicule viole les normes de sécurité de la circulation routière, le transporteur, le commettant, le manutentionnaire et le propriétaire des marchandises transportées doivent être tenus pour coresponsables (conjointement et solidairement responsables)	FALSO	

Quesito n° 7236 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34343	L'augmentation ou la diminution du coût du transport influe sur le coût des produits transportés	VERO	
34344	La modalité de transport des marchandises est choisie notamment en fonction de facteurs techniques relatifs au transport, dont la distance	VERO	
34345	La modalité de transport des marchandises est choisie notamment en fonction de facteurs économiques	VERO	
34346	La réduction du coût du transport s'obtient notamment en choisissant un parcours plus plat	VERO	
34347	La réduction du coût du transport s'obtient notamment en utilisant un transport intermodal sur de longues distances	VERO	
34348	La réduction du coût du transport s'obtient notamment en optimisant les potentialités de chaque modalité de transport	VERO	
34349	Les transports des marchandises terrestres peuvent se distinguer en transport sur route ou sur rail	VERO	
34350	Les transports des marchandises sur longue distance sont principalement effectués sur rail	FALSO	
34351	Les transports des marchandises terrestres peuvent se distinguer en transport sur route ou sur pneu	FALSO	
34352	La réduction du coût du transport s'obtient notamment en utilisant le plus possible le transport sur rail	FALSO	
34353	Le transport des marchandises peut être effectué selon différentes modalités, alternatives et non complémentaires	FALSO	
34354	La réduction du coût du transport s'obtient en utilisant le plus possible le transport sur route	FALSO	
34355	La réduction du coût du transport s'obtient en utilisant le plus possible le transport aérien	FALSO	
34356	La réduction du coût du transport s'obtient en satisfaisant toutes les demandes, indépendamment du choix de la modalité de transport	FALSO	
34357	La réduction du coût du transport s'obtient en choisissant le véhicule le mieux adapté au type de charge	VERO	
34358	Le transport des marchandises se décline en transport terrestre, fluvio-maritime et aérien	VERO	

Quesito n° 7237 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34359	Le transport des marchandises est principalement effectué par fleuves et par mer	FALSO	
34360	Les principales difficultés du système des transports européens sont dues à la croissance déséquilibrée des diverses modalités de transport	VERO	
34361	Les principales difficultés du système des transports européens sont dues au non-respect des normes sociales et de sécurité	VERO	
34362	Les principales difficultés du système des transports européens sont dues à l'utilisation insuffisante du transport routier	FALSO	
34363	Les principales difficultés du système des transports européens sont dues à l'utilisation insuffisante du transport aérien	FALSO	
34364	Les principales difficultés du système des transports européens sont dues à l'utilisation insuffisante du transport maritime	FALSO	
34365	Le transport sur rail, par rapport au transport routier, est plus coûteux en termes de pollution	FALSO	
34366	Le transport sur rail, par rapport au transport routier, est plus sûr	VERO	
34367	Le transport sur rail, par rapport au transport routier, est moins coûteux en termes de pollution	VERO	
34368	L'utilisation de la modalité ferroviaire offre plus d'avantages en termes de sécurité du transport	VERO	

34369	L’utilisation de la modalité ferroviaire offre des avantages en termes d’impact sur l’environnement	VERO	
34370	L’utilisation de la modalité ferroviaire offre des avantages en termes de capillarité du transport	FALSO	
34371	L’utilisation de la modalité ferroviaire offre des avantages en termes de rapidité du transport	FALSO	
34372	Le transport sur rail, par rapport au transport routier, est moins adapté au porte à porte	VERO	
34373	Le transport sur rail, par rapport au transport routier, est plus coûteux en termes énergétiques	FALSO	
34374	Le transport sur rail, par rapport au transport routier, est moins coûteux en termes énergétiques	VERO	

Quesito n° 7238 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34375	L’utilisation de la modalité ferroviaire offre des avantages en termes de consommation d’énergie	FALSO	
34376	Le transport sur rail, par rapport au transport routier, est moins sûr	FALSO	
34377	L’utilisation de la modalité ferroviaire offre des avantages en termes de sécurité du transport	VERO	
34378	Le transport sur rail, par rapport au transport routier, est plus adapté au porte à porte	FALSO	
34379	Le transport de marchandises sur rail comporte des bénéfices en termes de consommation d’énergie et d’impact environnemental	VERO	
34380	L’utilisation de la modalité ferroviaire offre des désavantages en termes de sécurité du transport	FALSO	
34381	L’utilisation de la modalité ferroviaire offre des avantages en termes de consommation d’énergie	VERO	
34382	Le transport maritime contribue à la réduction de la congestion du réseau routier	VERO	
34383	Le transport maritime requiert davantage de développement des voies navigables internes	VERO	
34384	Le transport maritime de marchandises est en mesure de contribuer à la réduction de la congestion du réseau routier	VERO	
34385	Le transport maritime à courte distance ne remédie pas à la congestion de certaines infrastructures routières	FALSO	
34386	Le transport maritime ne présente pas d’intérêt pour le transport combiné multimédia	FALSO	
34387	Le transport maritime ne requiert pas d’investissements importants pour l’amélioration des services	FALSO	
34388	Le transport maritime est économiquement moins rentable que les autres modalités de transport	FALSO	
34389	Le transport aérien de marchandises a enregistré une augmentation des coûts relatifs à la sécurité suite aux dispositions promulguées en la matière par l’UE	VERO	
34390	Le transport aérien de marchandises à l’échelon international n’est plus autorisé pour des raisons de sécurité	FALSO	

Quesito n° 7239 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34398	Le transport sur pneu se caractérise par son coût contenu par rapport à toutes les autres modalités	FALSO	
34399	Le transport sur pneu se caractérise par les deux modalités selon lesquelles il peut être effectué : en compte propre ou pour le compte d’autrui	VERO	
34400	Le transport sur pneu se caractérise par la possibilité d’atteindre des villes où n’arrive pas le train	VERO	
34401	Le transport routier de marchandises est plus polluant que le transport maritime	VERO	
34402	L’un des principaux avantages du transport sur pneu est la réalisation d’un service « porte à porte »	VERO	
34403	Le transport routier est caractérisé par des niveaux de sécurité très élevés par rapport aux autres modalités de transport	FALSO	
34404	L’un des principaux avantages du transport sur pneu est sa rapidité	VERO	
34405	Le transport routier de marchandises est obligatoirement soumis au système de la tarification à fourchette	FALSO	
34406	Le transport routier de marchandises international est l’une des causes principales de la congestion des grands axes routiers européens	VERO	
34391	Le transport aérien de marchandises ne pâtit pas des contrôles qui sont rapides	FALSO	

34392	Le transport aérien de marchandises bénéficie d’infrastructures logistiques d’accès appropriées	FALSO	
34393	Le transport aérien de marchandises ne souffre pas de fragmentation du système à l’échelon européen	FALSO	
34394	La modalité de transport sur pneu se caractérise par la possibilité pour l’entrepreneur d’éviter l’émission des factures	FALSO	
34395	La modalité de transport sur pneu se caractérise par le fait que ne peuvent exercer cette activité que les entreprises spécialisées dans le secteur	VERO	
34396	Le transport routier de marchandises est la seconde modalité de transport utilisée en Europe, après le transport maritime	FALSO	
34397	Le transport routier de marchandises a augmenté avec l’abolition des frontières disposée par l’UE	VERO	

Quesito n° 7240 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34407	La modalité de transport su pneu se caractérise par la possibilité d’une meilleure utilisation des véhicules à travers les charges « de retour »	VERO	
34408	Le transport routier ne crée pas de problèmes de pollution environnementale	FALSO	
34409	Dans certains cas, la modalité de transport su pneu se caractérise par la rapidité et la rentabilité du service	VERO	
34410	Le transport routier de marchandises a beaucoup augmenté ces dernières décennies, ce qui a généré l’augmentation des émissions polluantes	VERO	
34411	Le transport su pneu offre la possibilité d’optimiser l’utilisation des véhicules avec des charges « de retour	VERO	
34412	Le transport routier n’influe pas sur le nombre de morts	FALSO	
34413	Le transport routier permet la livraison porte à porte	VERO	
34414	L’un des principaux avantages du transport su pneu est qu’il offre la possibilité d’éviter les embouteillages	FALSO	
34415	L’un des principaux avantages du transport su pneu est qu’il offre la possibilité d’éviter le trafic	FALSO	
34416	Le transport routier de marchandises est moins polluant que le transport ferroviaire	FALSO	
34417	L’un des principaux avantages du transport su pneu est qu’il offre la possibilité d’atteindre des localités qui ne sont pas desservies par d’autres modalités de transport	VERO	
34418	La modalité de transport su pneu se caractérise par la réalisation d’un service porte à porte	VERO	
34419	Le transport routier de marchandises est la modalité de transport la plus utilisée	VERO	
34420	Le transport routier de marchandises garantit, dans certains cas, une plus grande rapidité du service	VERO	
34421	L’un des principaux avantages du transport su pneu est qu’il augmente l’effet de serre	FALSO	

Quesito n° 7241 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34423	L’augmentation du transport routier de marchandises n’influe pas sur l’effet de serre	FALSO	
34425	L’augmentation du transport routier de marchandises n’influe pas sur la sécurité	FALSO	
34428	L’augmentation du transport routier de marchandises augmente le risque d’accidents de la route	VERO	
34429	L’augmentation du transport routier de marchandises a été plus importante ces dix dernières années	VERO	
34430	L’augmentation du transport routier de marchandises n’influe pas sur l’impact environnemental	FALSO	
34431	L’optimisation de la gestion et de l’économie du transport de marchandises passe par l’utilisation correcte des diverses modalités de transport	VERO	
34432	La durabilité du système des transports n’est pas influencée par les réseaux transeuropéens de transport	FALSO	
34433	La durabilité du système des transports n’est pas liée au développement de la logistique du transport de marchandises	FALSO	
34434	Le transport durable n’est pas un objectif en Europe, car il relève de la compétence nationale de chaque pays	FALSO	
34435	La durabilité du système des transports requiert le développement de l’intermodalité	VERO	
34436	La durabilité du système des transports n’est pas liée à l’utilisation d’énergie verte pour les véhicules industriels	FALSO	

34437	La durabilité du système des transports requiert un accord international pour améliorer les infrastructures	VERO	
34438	La durabilité du système des transports doit notamment tenir compte des émissions polluantes	VERO	

Quesito n° 7242 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34439	L’optimisation de la gestion et de l’économie du transport de marchandises passe par l’utilisation du transport maritime	FALSO	
34440	L’optimisation de la gestion et de l’économie du transport de marchandises est exclusivement liée à l’utilisation du transport fluvial	FALSO	
34441	L’optimisation de la gestion et de l’économie du transport de marchandises passe par l’utilisation correcte des diverses modalités de transport	VERO	
34442	Lors du transfert et de la distribution des marchandises, les plateformes logistiques ne fournissent généralement pas d’offre complète de services logistiques	FALSO	
34443	Le système logistique permet seulement le transfert de certaines marchandises données	FALSO	
34444	Les plateformes logistiques rationalisent les voyages de livraison des marchandises et réduisent l’intensité du trafic	VERO	
34445	Le système logistique permet de transférer uniquement les marchandises	FALSO	
34446	Le système logistique permet de rationaliser le transport des marchandises	VERO	
34447	Le système logistique permet de distribuer uniquement les marchandises	FALSO	
34448	Les plateformes logistiques ne permettent pas la gestion d’emballages ou de produits abandonnés	FALSO	
34449	Le système logistique permet de transférer et de distribuer les marchandises	VERO	
34450	Le système de navigation satellitaire Galileo ne permet pas de réduire les coûts de transport	FALSO	
34451	Le système de navigation satellitaire Galileo permet de vérifier la pression des conteneurs aménagés pour le transport de marchandises	FALSO	
34452	Le système de navigation satellitaire Galileo permet de suivre la procédure relative aux marchandises à n’importe quel stade	VERO	
34453	Le système de navigation satellitaire Galileo permet de vérifier n’importe quel paramètre du véhicule	FALSO	
34454	Les véhicules à faible impact environnemental ont des coûts de départ supérieurs à ceux des véhicules conventionnels	VERO	

Quesito n° 7243 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34455	Les véhicules à faible impact environnemental consomment moins de carburant	VERO	
34456	Les véhicules à faible impact environnemental ne comptent pas beaucoup car le transport routier absorbe 10% de la consommation totale de pétrole	FALSO	
34457	Les véhicules à faible impact environnemental ont une consommation énergétique élevée	FALSO	
34458	Les véhicules à faible impact environnemental ont des émissions de Co2 (dioxyde de carbone) élevées	FALSO	
34459	Pour transporter des matières dangereuses, il faut respecter l’accord ADR	VERO	
34460	Pour transporter des matières dangereuses, une facture doit également toujours être présente à bord du véhicule	FALSO	
34461	Pour transporter des matières dangereuses, il suffit de posséder un document de transport	FALSO	
34462	La réglementation internationale ADR s’applique au transport de matières dangereuses	VERO	
34463	La réglementation internationale ADR s’applique au transport de carburants	VERO	
34464	La réglementation internationale ADR s’applique au transport de pétrole	VERO	
34465	La réglementation internationale ADR s’applique au transport de marchandises périssables en régime de température contrôlée	FALSO	
34466	La réglementation internationale ADR s’applique au transport d’engins de chantier exceptionnels	FALSO	
34467	La réglementation internationale ADR s’applique au transport de matériaux de construction	FALSO	
34468	La réglementation internationale ADR s’applique au transport de marchandises alimentaires	FALSO	
34469	La réglementation internationale ADR entend par unité de transport un camion avec ou sans remorque	VERO	
34470	La réglementation internationale ADR entend par unité de transport un véhicule constitué d’un tracteur et d’une remorque	VERO	

Quesito n° 7244 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34471	On entend par unité de transport un conteneur	FALSO	
34472	On entend par unité de transport un camion auquel sont attelées deux remorques	FALSO	
34473	On entend par unité de transport un véhicule tracteur sans semi-remorque	FALSO	
34474	On entend par unité de transport une remorque ou un semi-remorque, quand ces derniers ne sont pas attelés et sont sur la route	FALSO	
34475	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule découvert un véhicule dont le plateau est nu et n'est pas doté de ridelles	VERO	
34476	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule découvert un véhicule dont le plateau est nu ou doté de ridelles	VERO	
34477	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule découvert un véhicule dont le plateau est doté de ridelles	VERO	
34478	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule fermé un véhicule doté d'un compartiment de chargement muni de parois et d'une couverture rigide	VERO	
34479	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule fermé un véhicule qui est aussi frigorifique ou isotherme	VERO	
34480	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule bâché un véhicule dont le plateau nu ou doté de ridelles est recouvert d'une bâche pour protéger les marchandises transportées	VERO	
34481	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule bâché un véhicule découvert doté d'une bâche pour protéger les marchandises transportées	VERO	
34482	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule bâché un véhicule qui est doté de montants et d'une bâche	VERO	
34483	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule découvert un camion-citerne sans isolation	FALSO	
34484	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule découvert un véhicule dont le plateau est recouvert d'une bâche	FALSO	
34485	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule découvert un véhicule doté d'une carrosserie fourgon	FALSO	
34486	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule fermé un véhicule dont le plateau est doté de ridelles	FALSO	

Quesito n° 7245 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34487	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule fermé un véhicule dont le plateau est recouvert d'une bâche	FALSO	
34488	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule fermé un véhicule dont les montants et la bâche sont démontables	FALSO	
34489	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule bâché un véhicule fermé doté de parois et d'une couverture rigide	FALSO	
34490	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule bâché un véhicule-batterie recouvert d'une bâche ignifugée	FALSO	
34491	Selon la réglementation ADR, on entend par véhicule bâché un camion-citerne doté d'une isolation en toile	FALSO	
34492	Sur la carte grise des véhicules dotés d'une benne et aménagés pour le transport de benzène (classe 3) en colis, il ne doit figurer aucune annotation relative à la conformité du moyen de transport	VERO	
34493	Pour certifier la conformité du véhicule en vue du transport sur route de matières dangereuses en colis, en régime national, une annotation relative à la conformité du moyen de transport doit figurer sur la carte grise	FALSO	
34494	Pour certifier la conformité du véhicule en vue du transport sur route de matières dangereuses en colis, en régime national, le certificat ATP est requis	FALSO	
34495	Pour certifier la conformité du véhicule en vue du transport sur route de matières dangereuses en colis, en régime national, le certificat d'agrément ADR (portant une diagonale rose) est requis	FALSO	
34496	L'annotation relative à la conformité du moyen de transport doit figurer sur la carte grise des véhicules dotés d'une benne et aménagés pour le transport de benzène en colis	FALSO	
34497	L'annotation relative à la conformité du moyen de transport doit figurer sur la carte grise des véhicules dotés d'une benne et aménagés pour le transport de benzène en colis uniquement pour les transports en régime national	FALSO	
34498	Une annotation spécifique doit figurer sur la carte grise des véhicules dotés d'une benne et aménagés pour le transport de benzène en colis	FALSO	
34499	Le limiteur de vitesse est obligatoire sur tous les véhicules- citernes ayant été immatriculés après le 31 décembre 2006 et dont la masse maximale autorisée est comprise entre 3,5 et 12 t	FALSO	

34500	Les unités de transport ADR en colis doivent être dotées d’un dispositif de ralentissement de la vitesse, quelle que soit leur masse en charge maximale	FALSO	
34501	Pour certains véhicules à moteur, les unités de transport ADR en colis doivent être dotées d’un limiteur de vitesse	VERO	
34502	Les unités de transport ADR en colis doivent obligatoirement être dotées d’un ABS (système anti-blocage des roues)	FALSO	

Quesito n° 7246 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34506	Les unités de transport ADR en colis doivent toujours être dotées d’un équipement électrique spécial selon la réglementation ADR	FALSO	
34503	L’installation de l’ABS (système anti-blocage des roues) est obligatoire sur les véhicules ADR selon l’année d’immatriculation, la masse maximale autorisée et la modalité de transport	VERO	
34504	Les unités de transport ADR en colis doivent être dotées des extincteurs prévus par la réglementation	VERO	
34505	Les unités de transport ADR en colis doivent être dotées des équipements de sécurité prévus par la réglementation ADR	VERO	
34507	Pour certifier la conformité du véhicule en vue du transport sur route de matières dangereuses en colis et en régime national, aucune attestation n’est nécessaire pour les charges autres qu’explosifs et produits radioactifs	VERO	
34508	Le transport d’une poutre sur un camion est défini comme un convoi exceptionnel en raison de ses dimensions, quand la poutre dépasse de la partie antérieure du véhicule	VERO	
34509	Le transport d’une poutre sur un camion est défini comme un convoi exceptionnel en raison de ses dimensions, quand la longueur du véhicule plus la partie de la poutre qui dépasse totalisent plus de 12 m	VERO	
34510	Le transport d’une poutre sur un camion est défini comme un convoi exceptionnel en raison de ses dimensions quand la longueur du véhicule, charge comprise, dépasse les limites maximales de longueur fixées par le Code de la route	VERO	
34511	Le transport d’une poutre sur un camion est défini comme un convoi exceptionnel en raison de ses dimensions, quand il dépasse de la partie arrière du véhicule de 20% de la longueur	FALSO	
34512	Le transport d’une poutre sur un camion est défini comme un convoi exceptionnel en raison de ses dimensions, quand il dépasse de la partie arrière du véhicule de 10% de la longueur	FALSO	
34513	Le transport d’une poutre sur un camion est défini comme un convoi exceptionnel en raison de ses dimensions, quand il dépasse de la partie arrière du véhicule d’un quart de la longueur	FALSO	
34514	Le transport de charges indivisibles qui, en raison de leurs dimensions, dépassent les limites fixées par le Code de la route est défini comme un convoi exceptionnel	VERO	
34515	Le transport d’une poutre sur un camion est défini comme un convoi exceptionnel en raison des dimensions de celle-ci, quand la longueur du véhicule à laquelle on ajoute celle de la partie de la poutre qui dépasse est supérieure à 11 m	FALSO	
34516	Le transport d’une poutre sur un camion est défini comme un convoi exceptionnel en raison des dimensions de celle-ci, quand la charge dépasse de la partie arrière du véhicule	FALSO	
34517	Pour le transport d’animaux vivants, il est toujours obligatoire de produire une documentation qui spécifie l’origine des animaux et les caractéristiques du voyage	VERO	
34518	La réglementation internationale ADR s’applique uniquement au transport maritime de marchandises	FALSO	

Quesito n° 7247 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34519	Toute entreprise souhaitant effectuer le transport de déchets doit être inscrite au Registre national des gestionnaires environnementaux	VERO	
34520	Pour transporter des déchets, il suffit que l’entreprise soit inscrite au Registre national des transporteurs routiers	FALSO	
34521	Les déchets métallurgiques sont encadrés par les dispositions sur le transport ATP	FALSO	
34522	Les matières dangereuses sont encadrées par les dispositions sur le transport ATP	FALSO	
34523	Pour transporter des marchandises alimentaires, il n’est obligatoire d’utiliser des véhicules conformes aux dispositions ATP que pour les transports internationaux	FALSO	
34524	L’acronyme ATP désigne l’accord international pour le transport de matières dangereuses	FALSO	

34525	L’acronyme ATP fait référence à l’autorisation de transporter des produits agricoles	FALSO	
34526	L’acronyme ATP fait référence à l’accord international relatif au transport de denrées périssables	VERO	
34527	Pour transporter des marchandises alimentaires, il n’est obligatoire d’utiliser des véhicules conformes aux dispositions ATP que pour certaines denrées périssables	VERO	
34528	La modification d’une carrosserie pour transporter des denrées périssables en régime de température contrôlée ne requiert pas d’approbation délivrée par le bureau de la Motorisation civile compétent, à l’issue d’une visite ou d’un essai technique	FALSO	
34529	L’installation d’une carrosserie pour le transport de denrées périssables en régime de température contrôlée requiert une communication spécifique de la part du bureau de la Motorisation civile compétent	FALSO	
34530	L’installation d’une carrosserie pour le transport de denrées périssables en régime de température contrôlée ne requiert aucune formalité si le véhicule est déjà en circulation	FALSO	
34531	Le transport de déchets spéciaux s’inscrit dans le cadre du transport ATP (accord international relatif au transport de denrées périssables)	FALSO	
34532	L’acronyme ATP fait référence à l’autorisation de transporter des produits pétroliers	FALSO	
34533	L’accord ATP concerne le transport de denrées périssables	VERO	
34534	L’accord ATP (accord international relatif au transport de denrées périssables) concerne le transport de matières dangereuses	FALSO	

Quesito n° 7248 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34535	L’accord ATP (accord international relatif au transport de denrées périssables) concerne le transport de déchets	FALSO	
34536	L’accord ATP (accord international relatif au transport de denrées périssables) concerne le transport de marchandises susceptibles de contaminer les eaux	FALSO	
34537	Pour transporter des denrées alimentaires non périssables, il suffit que le véhicule soit conforme aux normes hygiéniques et sanitaires fixées par les autorités compétentes	VERO	
34538	Pour transporter des denrées alimentaires, il est obligatoire d’utiliser, dans tous les cas, des véhicules conformes aux normes ATP (accord international relatif au transport de denrées périssables)	FALSO	
34539	Pour transporter des denrées alimentaires non périssables, il est nécessaire de ne respecter aucune prescription particulière	FALSO	
34540	Pour transporter des denrées alimentaires, en aucun cas il est obligatoire d’utiliser des véhicules conformes aux normes ATP (accord international relatif au transport de denrées périssables)	FALSO	
34541	Les carrosseries utilisées pour le transport ATP de denrées périssables sont exclusivement frigorifiques	FALSO	
34542	Les carrosseries utilisées pour le transport ATP de denrées périssables sont dotées de plaquette VIN	FALSO	
34543	Les carrosseries utilisées pour le transport ATP de denrées périssables sont dotées de certificat ATP	VERO	
34544	Les carrosseries utilisées pour le transport ATP de denrées périssables sont classées conformément à l’accord ADR	FALSO	
34545	Pour transporter des denrées alimentaires non périssables, il est nécessaire d’utiliser un véhicule conforme aux normes ATP (accord international relatif au transport de denrées périssables)	FALSO	
34546	La modification d’une carrosserie pour transporter des denrées périssables en régime de température contrôlée requiert une approbation spécifique délivrée par le bureau de la Motorisation civile compétent à l’issue d’une visite ou d’un essai technique	VERO	
34547	Les produits surgelés s’inscrivent dans le cadre du transport ATP	VERO	
34548	Aucune précaution n’est nécessaire pour effectuer des inspections, par exemple, et ouvrir les portes d’un véhicule ATP	FALSO	
34549	Lors du transport de certaines denrées surgelées et congelées dans un fourgon ATP, durant les opérations de courte durée, il est permis d’augmenter la température à la surface du produit dans une partie de la charge, à hauteur maximale de 2 degrés centigrades	FALSO	
34550	Lors du transport de certaines denrées surgelées et congelées dans un fourgon ATP, durant les opérations de courte durée, il est permis d’augmenter la température à la surface du produit dans une partie de la charge, à hauteur maximale de 3 degrés centigrades	VERO	

Quesito n° 7249 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

34551	Lors du transport de certaines denrées surgelées et congelées dans un fourgon ATP, durant les opérations de courte durée, il est permis d’augmenter la température à la surface du produit dans une partie de la charge, à hauteur maximale de 1 degré centigrade	FALSO	
34552	Lors du transport de certaines denrées surgelées et congelées, la température la plus élevée des denrées dans tous les points de la charge ne doit pas dépasser la température prévue pour le produit en question	VERO	
34553	Lors du transport de certaines denrées surgelées et congelées, la température la plus basse des denrées dans tous les points de la charge ne doit pas être inférieure à la température prévue pour le produit en question	FALSO	
34554	Lors du transport de certaines denrées surgelées et congelées, la température la plus élevée des denrées dans la zone centrale de la charge ne doit pas dépasser la température prévue pour le produit en question	FALSO	
34555	Lors du transport de certaines denrées surgelées et congelées, la température la plus élevée des denrées dans tous la partie latérale de la charge ne doit pas dépasser la température prévue pour le produit en question	FALSO	
34556	Les sociétés de personnes ne peuvent effectuer de transport de marchandises pour le compte d’autrui	FALSO	
34557	Les transporteurs (entreprises de transport routier) sont généralement des sociétés privées	VERO	
34558	Les transporteurs (entreprises de transport routier) sont généralement des sociétés qui peuvent être de différentes dimensions et avoir des formes juridiques différentes	VERO	
34559	Les transporteurs (entreprises de transport routier) peuvent être des sociétés par actions	VERO	
34560	Les transporteurs (entreprises de transport routier) sont toujours des sociétés de capitaux	FALSO	
34561	Les transporteurs (entreprises de transport routier) ne peuvent pas être des sociétés à responsabilité limitée	FALSO	
34562	L’optimisation gestionnaire et économique d’un réseau intégré de transport combiné est essentiellement liée au choix du transport maritime	FALSO	
34563	L’optimisation gestionnaire et économique d’un réseau intégré de transport combiné est essentiellement liée au choix du transport fluvial	FALSO	
34564	L’optimisation gestionnaire et économique d’un réseau intégré de transport combiné est essentiellement liée au choix du transport routier	FALSO	
34565	L’optimisation gestionnaire et économique d’un réseau intégré de transport combiné est essentiellement liée au fait de choisir entre diverses modalités de transport	VERO	
34566	Le transport routier de marchandises pour le compte d’autrui peut comporter l’obligation de s’inscrire au Registre des transporteurs routiers	VERO	

Quesito n° 7250 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34567	S’ils conduisent des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t, les conducteurs de véhicules de transport de marchandises pour le compte d’autrui doivent avoir obtenu la carte de qualification du conducteur	VERO	
34568	Les conducteurs salariés d’entreprises inscrites au Registre des transporteurs routiers sont exonérés du respect des temps de conduite et de repos	FALSO	
34569	Aux fins de l’organisation d’une entreprise de transport de marchandises, la personnalité économique revêt une grande importance contrairement à la personnalité juridique	FALSO	
34570	Aux fins de l’organisation d’une entreprise de transport de marchandises, le type d’organisation de l’entreprise n’a pas d’importance	FALSO	
34571	Aux fins de l’organisation d’une entreprise de transport de marchandises, le type de transport revêt une grande importance	VERO	
34572	Aux fins de l’organisation d’une entreprise de transport de marchandises, la personnalité juridique revêt une grande importance contrairement à la personnalité économique	FALSO	
34573	La forme sociétaire d’une entreprise de transport de marchandises ne dépend pas de la dimension mais uniquement du type de transport	FALSO	
34574	Les diverses configurations possibles d’une entreprise de transport ne dépendent pas de sa forme juridique	FALSO	
34575	Dans la sous-traitance transport, un sujet charge un autre sujet d’effectuer un transport par le biais d’un contrat	VERO	
34576	Dans la sous-traitance transport, un sujet charge un autre sujet d’effectuer un transport sans signer aucun contrat	FALSO	
34577	Les moteurs électriques des véhicules peuvent être alimentés par un courant électrique généré par des piles à combustible qui utilisent de l’hydrogène	VERO	

34578	Le développement de la mobilité durable (véhicules électriques et hybrides), surtout à moyen terme, ne peut se réaliser sans l'emploi de combustibles alternatifs, comme le GNC (gaz naturel comprimé), GPL (gaz de pétrole liquéfié), GNL (gaz naturel liquéfié)	VERO	
34579	Le développement de la mobilité durable (véhicules électriques et hybrides), surtout à moyen terme, ne peut se réaliser sans l'emploi de moteurs à gazole	FALSO	
34580	Le développement de la mobilité durable (véhicules électriques et hybrides), surtout à moyen terme, requiert un nombre adéquat de stations-service pour le gazole et l'essence	FALSO	
34581	Dans les véhicules routiers, le GPL est contenu dans un réservoir à basse pression, entre 6 et 8 bars	VERO	
34582	Dans les véhicules routiers, le GNC (gaz naturel comprimé) est contenu dans un réservoir à basse pression, entre 6 et 8 bars	FALSO	

Quesito n° 7251 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34583	Dans les véhicules routiers, il n'est pas permis d'utiliser de bombonne à haute pression (200 bars environ) qui contienne du gaz naturel pour l'alimentation du moteur	FALSO	
34584	Le système d'alimentation du moteur à GPL ou au gaz naturel peut être installé sur le véhicule dès sa sortie d'usine ou être installé après son immatriculation	VERO	
34585	Le système d'alimentation du moteur des véhicules peut permettre le fonctionnement du propulseur avec de l'essence et du GPL ou avec de l'essence et du gaz naturel	VERO	
34586	Le système d'alimentation du moteur des véhicules peut permettre le fonctionnement du propulseur avec un mélange de gazole et de gaz naturel (dual-fuel)	VERO	
34587	Le système d'alimentation du moteur des véhicules peut permettre le fonctionnement du propulseur avec un mélange de GPL et de gaz naturel (dual-fuel)	FALSO	
34588	Le système d'alimentation du moteur des véhicules peut permettre le fonctionnement du propulseur avec du GPL ou du gaz naturel	FALSO	
34589	Le biométhane obtenu à partir de biomasses issues de déchets agricoles et de déjections animales, de déchets alimentaires et de déchets solides urbains est considéré comme une source renouvelable et durable	VERO	
34590	Le biométhane obtenu à partir de biomasses issues de déchets agricoles et de déjections animales, de déchets alimentaires et de déchets solides urbains est considéré comme très polluant	FALSO	
34591	Dans les moteurs à combustion interne, seuls 30% de l'énergie produite par la combustion se transforment en énergie mécanique	VERO	
34592	Dans les moteurs à combustion interne, seuls 60% de l'énergie produite par la combustion se transforment en énergie mécanique	FALSO	
34593	Dans les véhicules électriques, l'énergie électromagnétique est transformée en énergie mécanique par la traction (force motrice)	VERO	
34595	Les véhicules électriques peuvent avoir une alimentation mixte essence/gazole	FALSO	
34596	Les véhicules électriques peuvent avoir une alimentation mixte GPL/GNV-gaz naturel pour véhicules (dual-fuel)	FALSO	
34597	Les moteurs électriques sont alimentés par le courant électrique accumulé dans les batteries (accumulateurs) rechargeables qui peuvent être au lithium ION	VERO	
34598	Les moteurs électriques sont alimentés par le courant électrique accumulé dans les batteries (accumulateurs) rechargeables qui peuvent être au plomb et acide	VERO	

Quesito n° 7252 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34599	Les accumulateurs des véhicules électriques doivent être remplacés périodiquement	VERO	
34600	Les accumulateurs des véhicules électriques se rechargent très rapidement	FALSO	
34601	Les réservoirs d'essence des véhicules électriques doivent être remplacés périodiquement	FALSO	
34602	Sous certaines conditions, il est permis de transformer certaines catégories de véhicules à moteur thermique en véhicules à traction électrique	VERO	
34603	Afin de réduire les risques pour les piétons liés au silence des véhicules électriques qui s'approchent, un système dit AVAS- Acustic vehicle alerting system a été inventé	VERO	
34604	Afin de réduire les risques pour les autobus/autocars liés aux véhicules hybrides qui s'éloignent, un système dit AVAS- Acustic vehicle alerting system a été inventé	FALSO	

34605	Il est interdit de produire en série des véhicules lourds électriques	FALSO	
34606	L’hydrogène peut être utilisé pour alimenter les véhicules munis de piles à combustible qui produisent de l’énergie électrique pour faire fonctionner un moteur électrique	VERO	
34607	Il n’existe aucun problème pour l’utilisation de l’hydrogène comme combustible, ni pour ce qui est de son transport, ni pour ce qui est de son stockage	FALSO	
34608	Des normes techniques d’homologation ad hoc réglementent l’approbation des véhicules à hydrogène	VERO	
34609	La production de véhicules à combustion interne fonctionnant à l’hydrogène n’est pas permise	FALSO	
34610	Une pile à combustible fonctionne grâce à un processus électrochimique qui transforme l’énergie chimique (hydrogène) en énergie électrique	VERO	
34611	Une pile à combustible fonctionne grâce à un processus électrochimique qui transforme l’énergie électrique en énergie chimique	FALSO	
34612	Pour les piles à combustible utilisées pour la traction automobile, le combustible utilisé peut être le gazole	FALSO	
34613	Pour les piles à combustible utilisées pour la traction automobile, le combustible peut être obtenu à travers la conversion de l’oxygène	FALSO	
34614	Dans les véhicules à hydrogène, un nombre variable de piles à combustible reliées en série en fonction de la tension et de la puissance requise par l’application est utilisé	VERO	

Quesito n° 7253 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34615	Pour la traction automobile, les technologies actuelles permettent de transporter l’hydrogène accumulé dans des réservoirs en plastique	FALSO	
34616	L’hydrogène est un gaz qui occupe beaucoup plus de place qu’un carburant normal à température ambiante (car il a une faible densité énergétique)	VERO	
34617	Un moteur à combustion interne à hydrogène ne produit pas les émissions polluantes typiques des moteurs alimentés avec des combustibles fossiles	VERO	
34618	Un moteur à combustion interne à hydrogène est beaucoup plus polluant qu’un moteur alimenté avec des combustibles fossiles	FALSO	
34619	Les véhicules hybrides utilisent de façon flexible et rentable divers systèmes d’alimentation mixte (propulsion mixte) en fonction des conditions d’utilisation	VERO	
34620	Les véhicules hybrides à moteur électrique ou à moteur thermique, à essence ou à gazole, peuvent fonctionner de façon autonome et en s’alternant (la traction est assurée par le moteur électrique ou par le moteur thermique)	VERO	
34621	Les véhicules hybrides à moteur électrique ou à moteur thermique, à essence ou à gazole, peuvent fonctionner en utilisant exclusivement leur moteur thermique	FALSO	
34622	Les véhicules hybrides à moteur électrique ou à moteur thermique, à essence ou à gazole, peuvent fonctionner de façon à ce que le moteur thermique alimente l’autre moteur	VERO	
34623	Pour leur traction, les véhicules hybrides série utilisent un ou plusieurs moteurs électriques et sont dotés d’accumulateurs électriques (batteries), ainsi que d’un moteur thermique	VERO	
34624	Pour leur traction, les véhicules hybrides série utilisent un moteur électrique et un moteur thermique, tous deux reliés aux organes de transmission et donc aux roues	FALSO	
34625	Dans les véhicules hybrides parallèles, le moteur électrique ne remplace pas le moteur thermique (qui est le moteur principal) mais collabore avec lui	VERO	
34626	Dans les véhicules hybrides série-parallèle, le moteur électrique et le moteur thermique actionnent le véhicule exclusivement à travers le fonctionnement des deux moteurs en même temps	FALSO	
34627	Dans les véhicules hybrides série-parallèle, le moteur électrique récupère l’énergie de freinage, car il est réversible et peut aussi fonctionner comme générateur de courant électrique	VERO	
34628	Dans les véhicules hybrides série-parallèle, le moteur thermique peut fonctionner exclusivement comme moteur de traction	FALSO	
34629	Pour leur traction, les véhicules hybrides bi-mode utilisent un moteur électrique et un moteur thermique et sont dotés de quatre roues motrices	VERO	

Quesito n° 7254 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34631	Dans les véhicules hybrides les plus perfectionnés, quand le moteur électrique est alimenté par l’énergie électrique, il fournit l’énergie mécanique nécessaire à la traction	VERO	

34632	Dans les véhicules hybrides les plus perfectionnés, quand le moteur électrique est alimenté par l'énergie électrique, il devient un générateur d'énergie électrique pour la recharge des accumulateurs	FALSO	
34633	Grâce à la gestion intelligente du moteur électrique garantie par l'électronique de bord, durant le freinage, le moteur électrique génère du courant électrique pour la recharge des accumulateurs	VERO	
34634	On estime qu'un véhicule hybride émet environ 53% du dioxyde de carbone émis par un moteur à essence	VERO	
34635	On estime qu'un véhicule hybride émet environ 10% du dioxyde de carbone émis par un moteur à essence	FALSO	
34636	Le secteur des transports est considéré comme responsable d'environ un quart des émissions de gaz à effet de serre	VERO	
34637	La transition vers la mobilité durable (verte) requiert des interventions pour augmenter le nombre des véhicules à zéro émission ou à faibles émissions	VERO	
34638	La transition vers la mobilité durable (verte) requiert des interventions pour augmenter le nombre des bornes de recharge et des points de ravitaillement en carburants alternatifs	VERO	
34639	La transition vers la mobilité durable (verte) requiert le recours à l'application des principes de l'économie circulaire	VERO	
34640	La transition vers la mobilité durable (verte) n'est pas liée à l'augmentation du nombre de véhicules à zéro émission ou à faibles émissions	FALSO	
34641	La transition vers la mobilité durable (verte) ne dépend pas de l'augmentation des bornes de recharge et des points de ravitaillement en carburants alternatifs	FALSO	
34642	La transition vers la mobilité durable (verte) est favorisée par l'utilisation des véhicules lourds électriques de traction pour le transport professionnel	VERO	
34643	L'utilisation de véhicules lourds électriques de traction pour le transport professionnel n'a pas d'effet sur la transition vers la mobilité durable (verte)	FALSO	
34644	En vue de la transition écologique, il est important de destiner des ressources à l'achat de véhicules de transport de marchandises qui utilisent des carburants alternatifs	VERO	
34645	En vue de la transition écologique, il n'est pas important de destiner des ressources à l'achat de véhicules de transport de marchandises qui utilisent des carburants alternatifs	FALSO	
34646	L'application des principes d'économie circulaire relatifs au prolongement de la vie des produits grâce à leur réutilisation, au tri ou au recyclage, concerne également le secteur des transports	VERO	

Quesito n° 7255 - 13##tipologia13 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34647	L'application des principes d'économie circulaire concerne le prolongement de la vie des produits grâce à leur réutilisation, au tri ou au recyclage, mais pas le secteur du transport de marchandises	FALSO	
34648	L'application des principes d'économie circulaire concerne également le secteur du transport de marchandises, et notamment, l'évolution des plateformes logistiques (hubs)	VERO	
34649	L'application des principes d'économie circulaire concerne également le secteur du transport de marchandises, et notamment, la conception des véhicules	VERO	
34650	Des véhicules lourds à gaz naturel, sous forme gazeuse GNC (gaz naturel comprimé) ou GNL (gaz naturel liquéfié), ont été également conçus	VERO	
34651	L'hydrogène, comme l'électricité, le gaz naturel, le biométhane et autres, est considéré comme un combustible qui contribue à la décarbonisation	VERO	
34652	Dans le domaine du transport de marchandises, l'hydrogène n'est pas considéré comme un combustible qui contribue à la décarbonisation	FALSO	
34653	Dans le domaine du transport de marchandises, l'hydrogène est considéré comme un combustible qui contribue à la décarbonisation	VERO	
34654	Dans le domaine du transport routier, l'utilisation de l'hydrogène pour l'alimentation des propulseurs de véhicules légers et lourds par le biais de la technologie des piles à combustible n'est pas considérée comme importante	FALSO	
34655	Dans le domaine du transport de marchandises, on recourt parfois à l'installation de systèmes d'alimentation de moteurs à allumage spontané (diesel) de type dual-fuel	VERO	
34656	Parmi les avantages de l'utilisation de systèmes d'alimentation de moteurs diesel de type dual-fuel (gazole- gaz naturel), l'un des plus importants est le prix du gaz naturel qui est nettement inférieur à celui du gazole	VERO	
34657	Dans les installations de type dual-fuel (gazole-Gaz Naturel Liquéfié), le gaz naturel est emmagasiné à l'état liquide dans des réservoirs cryogéniques conçus à cet effet	VERO	
34658	Dans les installations de type dual-fuel (gazole-Gaz Naturel Liquéfié), le gaz naturel liquéfié est emmagasiné à l'état gazeux dans des bombonnes ordinaires	FALSO	

34659	Parmi les avantages de l’utilisation de systèmes d’alimentation de moteurs diesel de type dual-fuel (gazole- gaz naturel), l’un des plus importants est l’impact environnemental du véhicule qui est nettement moins bruyant et produit moins d’émissions polluantes	VERO	
34660	Pour l’utilisation de systèmes d’alimentation de moteurs diesel de type dual-fuel (gazole- gaz naturel), il convient de considérer l’impact environnemental du véhicule qui est plus bruyant et produit davantage d’émissions polluantes	FALSO	

Quesito n° 7256 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34661	L’action anticipée sur les commandes du véhicule permet au conducteur d’anticiper les conditions problématiques	VERO	
34662	Le tangage du véhicule n’influence par la stabilité en marche	FALSO	
34663	Le tangage du véhicule peut dépendre de la flexibilité et de la souplesse des suspensions	VERO	
34664	Le tangage du véhicule est gênant pour les passagers mais ne comporte pas de danger, car il ne réduit pas l’adhérence des pneus	FALSO	
34665	Le tangage du véhicule est un mouvement qui déstabilise le véhicule et peut comporter un déplacement dangereux de la charge et des passagers	VERO	
34666	Le tangage du véhicule est influencé par l’usure des pneus	FALSO	
34667	Le tangage du véhicule dans les virages s’oppose à la force centrifuge	FALSO	
34668	L’action anticipée sur les commandes du permet au conducteur de prévoir les situations de risque et d’effectuer un freinage graduel, pas brusque	VERO	
34669	Le tangage du véhicule est un mouvement oscillatoire autour de l’axe transversal du véhicule	VERO	
34670	L’action anticipée sur les commandes du véhicule consiste en une action brusque sur la pédale du frein	FALSO	
34671	Plus le porte-à-faux arrière du véhicule est important, moins le tangage est fort	FALSO	
34672	Le tangage est un mouvement qui déstabilise le véhicule et peut gêner significativement les passagers	VERO	
34673	La force de freinage agit tant sur le véhicule que sur les passagers	VERO	
34674	S’approcher d’un feu tricolore qui est au rouge avec son véhicule au point mort est considéré comme une action anticipée sur les commandes du véhicule	FALSO	
34675	La force de freinage agit sur le véhicule mais pas sur les passagers	FALSO	
34676	L’importance du roulis du véhicule dépend de l’état des suspensions	VERO	

Quesito n° 7257 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34677	Le roulis du véhicule ne dépend pas du type de conduite	FALSO	
34678	Le roulis d’un véhicule chargé augmente quand on effectue rapidement deux virages de suite	VERO	
34679	Le roulis du véhicule peut provoquer le renversement dudit véhicule	VERO	
34680	Le roulis du véhicule est un mouvement qui stabilise le véhicule et n’a pas d’incidence sur la charge	FALSO	
34681	Dans un virage, un freinage brusque peut causer la perte d’adhérence des pneus	VERO	
34682	Un freinage brusque diminue la charge sur l’essieu avant du véhicule	FALSO	
34683	Un freinage brusque peut causer des lésions aux passagers d’un autobus/autocar	VERO	
34684	Un freinage brusque peut causer le déplacement dangereux des marchandises transportées dans l’espace de chargement	VERO	
34685	Les freinages brusques causent l’usure plus rapide des freins	VERO	
34686	En cas de freinage brusque, la charge du véhicule pourrait tomber en arrière	FALSO	
34687	Un freinage brusque provoque le soulèvement de l’essieu avant du véhicule	FALSO	
34688	Un freinage brusque cause la surcharge de l’essieu avant	FALSO	
34689	L’autoroute a au moins trois voies par sens de circulation	FALSO	
34690	Les routes nationales appartiennent à la Commune	FALSO	
34691	Les routes communales relient le chef-lieu de la Commune à ses hameaux	VERO	
34692	L’autoroute est ouverte à n’importe quel type de véhicule à moteur	FALSO	

Quesito n° 7258 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

34693	Du point de vue administratif, les routes sont classées en autoroutes, routes extra urbaines principales, routes extra urbaines secondaires et voies urbaines de circulation	FALSO	
34694	Les routes provinciales n'ont pas d'intersection de voies	FALSO	
34695	Les routes régionales relient les chefs-lieux de province d'une même région	VERO	
34696	Les routes nationales doivent traverser au moins trois régions	FALSO	
34697	On appelle « route » l'aire à usage public qui est destinée à la circulation des véhicules, des piétons et des animaux	VERO	
34698	Les routes régionales relient les chefs-lieux de province de deux régions différentes	FALSO	
34699	Les routes communales sont réservées aux véhicules à moteur	FALSO	
34700	Les routes nationales peuvent relier le réseau routier principal de l'État à celui des États limitrophes	VERO	
34701	L'autoroute est une route à voies séparées qui ne présentent pas d'intersection	VERO	
34702	Les routes provinciales relient le chef-lieu de province et les chefs-lieux des différentes communes d'une même province	VERO	
34703	Les routes nationales peuvent relier entre eux des chefs-lieux de région	VERO	
34704	On appelle « route » toute aire sur laquelle peuvent transiter des véhicules, des piétons ou des animaux	FALSO	
34705	Du point de vue administratif, les routes sont divisées en routes nationales, régionales, provinciales ou communales	VERO	
34706	L'autoroute est classée parmi les routes	VERO	
34707	La route est l'aire à usage public qui est destinée à la circulation des véhicules, des piétons et des animaux	VERO	
34708	Les routes extra urbaines principales sont ouvertes à tous les types de véhicules	FALSO	

Quesito n° 7259 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34709	Les routes extra urbaines principales relient exclusivement les chefs-lieux de province	FALSO	
34710	Les accès aux propriétés latérales d'une route extra urbaine principale sont coordonnés	VERO	
34711	Les routes extra urbaines principales n'ont pas d'intersection	VERO	
34712	Les routes extra urbaines principales sont toutes des routes nationales	FALSO	
34713	Sur les routes extra urbaines principales à trois voies par sens de circulation, la voie de droite est réservée aux autobus/autocars et aux camions	FALSO	
34714	Sur les routes extra urbaines principales à trois voies par sens de circulation, on peut doubler sur n'importe laquelle des trois voies	FALSO	
34715	Les routes extra urbaines secondaires doivent avoir des chaussées séparées	FALSO	
34716	Les routes extra urbaines secondaires ont au moins une voie par sens de circulation	VERO	
34717	Les intersections sont présentes sur les routes extra urbaines secondaires	VERO	
34718	Les routes extra urbaines principales présentent des intersections	FALSO	
34719	Sur les routes extra urbaines principales, les voies autres que celle de droite sont destinées au dépassement	VERO	
34720	Les routes extra urbaines principales présentent des chaussées indépendantes	VERO	
34721	Sur les routes extra urbaines secondaires, il n'existe pas d'obligation de réaliser des accotements	FALSO	
34722	Les routes extra urbaines principales sont ouvertes uniquement à certaines catégories de véhicules	VERO	
34723	Les routes extra urbaines secondaires ne présentent pas d'intersection	FALSO	
34724	Le transport de marchandises dangereuses est interdit sur les routes extra urbaines principales	FALSO	

Quesito n° 7260 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34725	Les routes extra urbaines principales doivent être équipées d'aires de service	VERO	
34726	Les routes extra urbaines secondaires sont dotées d'accotements	VERO	
34727	Sur les routes extra urbaines principales, tous les véhicules doivent circuler d'ordinaire sur la voie de droite	VERO	
34728	Les voies urbaines de circulation ont une chaussée unique et un double sens de circulation	FALSO	

34729	Les voies urbaines de circulation sont dotées d’intersections régies par des feux tricolores	VERO	
34730	Une zone piétonnière est une aire où la circulation des vélocipèdes (bicyclettes) est interdite	FALSO	
34731	Une zone piétonnière est une aire où peuvent transiter des véhicules au service des personnes dont les capacités motrices sont limitées ou nulles	VERO	
34732	Il est interdit de stationner 15 m avant et 15 m après les limites d’une zone piétonnière	FALSO	
34733	Une zone piétonnière est une aire où peuvent transiter les véhicules d’urgence	VERO	
34734	La zone piétonnière est délimitée par des trottoirs dont les bordures sont peintes de blanc et noir	FALSO	
34735	Une zone piétonnière est une aire où ne peuvent éventuellement circuler que les véhicules représentés sur le panneau complémentaire	VERO	
34736	Une zone piétonnière est une aire où peuvent transiter des véhicules au service des personnes dont les capacités motrices sont limitées	VERO	
34737	La zone piétonnière est destinée à la circulation des piétons, des bicyclettes et des autobus/autocars	FALSO	
34738	La zone piétonnière est une aire interdite aux piétons et délimitée par des trottoirs dont les bordures sont peintes de jaune et noir	FALSO	
34739	Le passage piétonnier est une partie de la chaussée réservée à la traversée des piétons mais non interdite à la circulation des véhicules	VERO	
34740	Le passage piétonnier est une partie de la chaussée bien signalée et organisée	VERO	

Quesito n° 7261 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34741	Le passage piétonnier fait partie de la chaussée	VERO	
34742	À un passage piétonnier, les piétons n’ont pas la priorité par rapport aux véhicules	FALSO	
34743	Le passage piétonnier peut exister aussi sur des routes extra urbaines	VERO	
34744	Le passage piétonnier interdit aux piétons de traverser la route d’un côté à l’autre	FALSO	
34745	Par circulation, on entend le mouvement, l’arrêt et le stationnement sur la route des piétons uniquement	FALSO	
34746	Par circulation, on entend le mouvement, l’arrêt et le stationnement sur la route des véhicules uniquement	FALSO	
34747	Par circulation sur route, on entend également le mouvement des piétons	VERO	
34748	Par circulation, on entend le mouvement, l’arrêt et le stationnement sur la route des piétons, des véhicules et des animaux	VERO	
34749	Par circulation, on entend le mouvement, l’arrêt et le stationnement sur la route des véhicules à moteur uniquement	FALSO	
34750	La voie est la partie longitudinale de la route	VERO	
34751	La voie est la partie transversale de la route	FALSO	
34752	La voie peut être spécialisée, c’est-à-dire destinée à des manœuvres particulières (dépassement, changement de direction, etc.)	VERO	
34753	La voie de circulation est suffisamment large pour permettre la circulation d’une file de véhicules	VERO	
34754	La voie est une partie de la route qui est destinée à la circulation d’une seule file de véhicule	VERO	
34755	La voie a une largeur appropriée au passage d’une seule file de véhicules	VERO	
34756	La voie est la partie longitudinale de la route où ne circulent que les véhicules à moteur	FALSO	

Quesito n° 7262 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34757	La voie peut être réservée à certaines catégories de véhicules	VERO	
34758	La voie d’accélération est une voie spécialisée	VERO	
34759	La voie spécialisée d’accélération permet l’insertion sur l’autoroute	VERO	
34760	La voie spécialisée d’accélération permet la sortie de l’autoroute	FALSO	
34761	La voie spécialisée d’accélération permet et facilite la sortie des véhicules d’une chaussée	FALSO	
34762	La voie d’accélération est destinée aux véhicules qui dépassent	FALSO	
34763	La voie d’accélération est destinée à la circulation exclusive d’une ou de certaines catégories de véhicules	FALSO	
34764	La voie d’accélération est une voie spécialisée sur laquelle il est interdit de dépasser	VERO	

34765	La voie d’accélération est une voie spécialisée sur laquelle il est interdit de s’arrêter	VERO	
34766	La voie d’accélération permet et facilite l’insertion des véhicules sur la chaussée	VERO	
34767	La voie d’accélération est une voie sur laquelle il est interdit de dépasser et de stationner	VERO	
34768	La voie de décélération permet et facilite l’insertion des véhicules sur la chaussée	FALSO	
34769	La voie spécialisée de décélération permet l’insertion des véhicules sur l’autoroute	FALSO	
34770	La voie de décélération permet la sortie des véhicules d’une chaussée sans provoquer de ralentissement pour les véhicules qui ne sont pas concernés par cette manœuvre	VERO	
34771	La voie de décélération est une voie spécialisée	VERO	
34772	La voie de décélération est une voie où il est interdit de dépasser et de stationner	VERO	

Quesito n° 7263 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34773	La voie de décélération est destinée à la circulation exclusive d’une ou de certaines catégories de véhicules	FALSO	
34774	La voie de décélération est une voie spécialisée sur laquelle il est interdit de s’arrêter	VERO	
34775	La voie spécialisée de décélération permet de sortir de l’autoroute	VERO	
34776	La voie de décélération est une voie spécialisée sur laquelle il est interdit de dépasser	VERO	
34777	La voie de décélération est destinée aux véhicules en panne	FALSO	
34778	La voie de circulation permet la circulation de tous les véhicules à moteur	VERO	
34779	La voie de circulation est réservée aux seuls véhicules à moteur	FALSO	
34780	La voie de circulation permet et facilite l’insertion des véhicules sur la chaussée	FALSO	
34781	La voie de circulation est normalement délimitée par une signalisation horizontale	VERO	
34782	La voie de circulation permet et facilite la sortie des véhicules de la chaussée	FALSO	
34783	La voie de circulation est toujours délimitée par des lignes continues	FALSO	
34784	La voie de circulation est une partie de la chaussée qui est destinée uniquement aux piétons	FALSO	
34785	La voie de circulation fait partie de la chaussée	VERO	
34786	La voie peut être réservée aux autobus/autocars du service public	VERO	
34787	Les voies réservées aux autobus/autocars peuvent être parcourues par tous les autobus/autocars	FALSO	
34788	La voie réservée est une voie réservée au dépassement	FALSO	

Quesito n° 7264 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34789	Les voies réservées aux autobus/autocars peuvent être parcourues à grande vitesse car elles sont séparées de la route	FALSO	
34790	Les voies réservées aux autobus/autocars peuvent être utilisées par les vélocipèdes (bicyclettes)	FALSO	
34791	La voie réservée est destinée à la circulation exclusive d’une ou de certaines catégories de véhicules	VERO	
34792	Les voies réservées aux autobus/autocars peuvent être délimitées par des bandes jaunes et blanches continues dessinées côte à côte	VERO	
34793	Les voies réservées aux autobus/autocars peuvent aussi être utilisées par les taxis, si cela est indiqué expressément	VERO	
34794	La voie réservée permet et facilite la sortie des véhicules de la chaussée	FALSO	
34795	La voie réservée permet et facilite l’entrée des véhicules sur la chaussée	FALSO	
34796	La voie réservée aux autobus/autocars est généralement délimitée par une signalisation horizontale jaune	VERO	
34797	La voie réservée aux autobus/autocars du service public est délimitée par des bandes longitudinales jaunes	VERO	
34798	La voie réservée peut être réservée à la circulation des autobus/autocars du service public	VERO	
34799	Les voies réservées aux autobus/autocars peuvent être parcourues par des autobus/autocars du service public	VERO	
34800	Les voies réservées aux autobus/autocars peuvent être utilisées par tous les véhicules pour des stationnements de courte durée	FALSO	

34801	La voie spécialisée ne permet que la circulation des véhicules publics	FALSO	
34802	La voie spécialisée est destinée aux véhicules qui se limitent à effectuer certaines manœuvres ou qui circulent à faible vitesse	VERO	
34803	La voie spécialisée est destinée aux véhicules qui se limitent à effectuer certaines manœuvres	VERO	
34804	La voie spécialisée est destinée à la circulation des véhicules qui ont toujours la priorité	FALSO	

Quesito n° 7265 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34805	La voie spécialisée peut être une voie d’accélération ou une voie de décélération	VERO	
34806	La voie spécialisée peut être une voie d’accélération ou une voie de dépassement	VERO	
34807	La voie spécialisée est une partie de la route destinée à la circulation des piétons	FALSO	
34808	La voie spécialisée peut être destinée au changement de direction	VERO	
34809	L’arrêt de bus est destiné à l’arrêt des transports publics	VERO	
34810	L’arrêt de bus est à l’extérieur de la chaussée	VERO	
34811	L’arrêt de bus est délimité par une signalisation horizontale jaune	VERO	
34812	L’arrêt de bus est réservé au stationnement des véhicules	FALSO	
34813	L’arrêt de bus se trouve uniquement sur les routes extraurbaines	FALSO	
34814	L’arrêt de bus est destiné à l’arrêt des transports collectifs de ligne et est adjacent au trottoir ou à l’espace d’attente des piétons	VERO	
34815	L’arrêt de bus est une partie de la route destinée à l’arrêt des véhicules	FALSO	
34816	L’arrêt de bus est une partie de la route interne à la chaussée	FALSO	
34817	L’arrêt de bus abrite les autobus/autocars des intempéries	FALSO	
34818	L’arrêt de bus est une partie de la route externe à la chaussée	VERO	
34819	Le trottoir permet et facilite la sortie des véhicules de la chaussée	FALSO	
34820	La bordure verticale du trottoir peut être peinte de rayures jaunes et noires	VERO	

Quesito n° 7266 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34821	Le trottoir permet le stationnement des véhicules si ces derniers laissent suffisamment d’espace au passage des piétons	FALSO	
34822	Le trottoir est destiné au stationnement des véhicules	FALSO	
34823	Le trottoir est une partie de la route, externe à la chaussée, surélevée ou délimitée et protégée pour les piétons	VERO	
34824	Le trottoir permet le stationnement des véhicules s’il est doté d’aires de stationnement	VERO	
34825	Le trottoir est la partie de la route destinée à la circulation des piétons	VERO	
34826	Le trottoir est destiné aux piétons	VERO	
34827	Le parking est destiné au stationnement réglementé ou non des véhicules	VERO	
34828	Le parking est destiné à la circulation exclusive d’une ou de certaines catégories de véhicules	FALSO	
34829	Le parking est une aire ou une infrastructure située en dehors de la chaussée	VERO	
34830	Le parking est destiné aux piétons	FALSO	
34831	Le parking peut être destiné uniquement au stationnement de certaines catégories de véhicules	VERO	
34832	Le parking est destiné au stationnement des autocaravanes pour une durée limitée	FALSO	
34833	Le parking échangeur est destiné aux piétons	FALSO	
34834	Le parking échangeur ne facilité pas l’intermodalité	FALSO	
34835	Le parking échangeur facilite l’intermodalité	VERO	
34836	Le parking échangeur évite de congestionner davantage le trafic dans les grandes villes	VERO	

Quesito n° 7267 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34837	Le parking échangeur est situé près des gares ferroviaires ou des arrêts de bus des lignes publiques locales	VERO	
34838	Le parking échangeur est exclusivement destiné au stationnement des vélocipèdes des usagers qui utilisent les transports en commun de ligne	FALSO	

34839	Le passage piétonnier sert de trottoir si celui-ci est inexistant	VERO	
34840	Le passage piétonnier permet à un ou plusieurs véhicules de stationner	FALSO	
34841	Le passage piétonnier sert de trottoir si celui-ci est inexistant	VERO	
34842	Le passage piétonnier est destiné au transit des piétons	VERO	
34843	Le passage piétonnier fait partie de la route séparée de la chaussée par une ligne blanche continue ou une protection parallèle à la chaussée	VERO	
34844	Le passage piétonnier facilite l'intermodalité	FALSO	
34845	Le passage carrossable (bateau) est destiné au stationnement réglementé ou non des véhicules	FALSO	
34846	Le passage carrossable (bateau) est un point où le stationnement est interdit, mais pas l'arrêt	VERO	
34847	Le passage carrossable (bateau) est destiné au transit des piétons	FALSO	
34848	Le passage carrossable (bateau) est un accès à une aire latérale à la hauteur duquel le stationnement est interdit	VERO	
34849	Le passage carrossable (bateau) est un accès à une aire latérale adaptée au stationnement d'un ou de plusieurs véhicules	VERO	
34850	Le passage carrossable (bateau) est une aire destinée au stationnement des véhicules	FALSO	
34851	Les emplacements d'arrêt d'urgence sont destinés aux usagers des autobus/autocars de ligne	FALSO	
34852	Les emplacements d'arrêt d'urgence sont adjacents aux accotements du côté extérieur	VERO	

Quesito n° 7268 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34853	Les emplacements d'arrêt d'urgence sont destinés au stationnement des véhicules	VERO	
34854	Les emplacements d'arrêt d'urgence sont destinés au transit des piétons	FALSO	
34855	Les emplacements d'arrêt d'urgence des autoroutes ont pour vocation de faciliter l'intermodalité	FALSO	
34856	Les emplacements d'arrêt d'urgence sont pré-signalés par une signalisation verticale conçue à cet effet	VERO	
34857	L'îlot pour piétons est un agent qui aide les piétons à traverser la route	FALSO	
34858	L'îlot pour piétons fournit un abri aux piétons à la hauteur des passages piétons	VERO	
34859	L'îlot pour piétons sert à abriter et à faire stationner les piétons	VERO	
34860	L'îlot pour piétons est praticable par les autobus/autocars de ligne	FALSO	
34861	L'îlot pour piétons est une partie de la route qui facilite la montée/la descente des passagers des autobus/autocars	VERO	
34862	L'îlot pour piétons est une partie de la route qui est surélevée ou bien délimitée et protégée	VERO	
34863	L'îlot pour piétons est réservé à la circulation des tramways et des véhicules similaires	FALSO	
34864	L'îlot pour piétons est destiné au stationnement des véhicules	FALSO	
34865	L'îlot pour piétons est signalé par des lumières clignotantes rouges	FALSO	
34866	L'îlot pour piétons fournit un abri aux piétons	VERO	
34867	L'îlot pour piétons est une partie de la route qui facilite la montée/la descente des passagers des trolleybus	VERO	
34868	La plateforme de la route comprend les arrêts de bus	VERO	

Quesito n° 7269 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34869	La plateforme de la route est réservée à la circulation des tramways et des véhicules similaires	FALSO	
34870	La plateforme de la route ne comprend pas les arrêts de bus	FALSO	
34871	La plateforme de la route est destinée à la séparation des courants de véhicules	FALSO	
34872	La plateforme de la route est une surface comprise dans les limites de la route	VERO	
34873	La plateforme de la route comprend la chaussée et ses dépendances	VERO	
34874	La voie réservée aux tramways (site propre) est destinée exclusivement à la circulation des tramways	VERO	
34875	La voie de tramway protégée ou banalisée est délimitée par une signalisation verticale	FALSO	
34876	La voie réservée aux tramways (site propre) n'est pas ouverte aux autres véhicules	VERO	

34877	La voie de tramway protégée ou banalisée est signalée par de petites colonnes aux lumières clignotantes jaunes	FALSO	
34878	La voie de tramway protégée ou banalisée fait partie de la route ouverte à la circulation, mais le stationnement et l'arrêt des autres véhicules y sont interdits	VERO	
34879	La plateforme du tramway fait office d'aire d'attente ou de halte pour les piétons	FALSO	
34880	La plateforme du tramway fait partie de la route	VERO	
34881	La plateforme du tramway est une partie longitudinale de la route, bien délimitée	VERO	
34882	La voie réservée aux tramways (site propre) ne permet ni l'arrêt ni le stationnement des véhicules	VERO	
34883	La voie réservée aux tramways (site propre) est également ouverte aux autres véhicules	FALSO	
34884	La voie de tramway protégée ou banalisée est ouverte aux véhicules autres que des tramways car ses rails sont plats	VERO	

Quesito n° 7270 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34885	La voie réservée aux tramways (site propre) permet le stationnement des véhicules, s'ils n'entravent pas la course des tramways	FALSO	
34886	La voie de tramway protégée ou banalisée permet le stationnement des véhicules, s'ils n'entravent pas la course des tramways	FALSO	
34887	La voie de tramway protégée ou banalisée est ouverte aux autobus/autocars	VERO	
34888	La voie réservée aux tramways (site propre) est délimitée par une signalisation verticale	FALSO	
34889	La plateforme du tramway est toujours ouverte aux autobus/autocars	FALSO	
34890	La voie de tramway protégée ou banalisée fait partie de la chaussée	VERO	
34891	La plateforme du tramway sert à séparer les courants de véhicules	FALSO	
34892	La plateforme du tramway peut être un « site propre » ou un « site protégé ou banalisé »	VERO	
34893	La plateforme du tramway fait partie de la chaussée si la voie est protégée ou banalisée	VERO	
34894	La plateforme du tramway est réservée à la circulation des tramways et des véhicules similaires	VERO	
34895	La voie de tramway protégée ou banalisée n'est pas ouverte aux autres véhicules	FALSO	
34896	La voie réservée aux tramways (site propre) est une partie de la route, bien délimitée, où la circulation des véhicules sur pneus est interdite	VERO	
34897	La voie réservée aux tramways (site propre) est ouverte aux autres véhicules car ses rails sont plats	FALSO	
34898	L'îlot de circulation est une partie longitudinale non carrossable de la route	VERO	
34899	L'îlot directionnel est destiné aux piétons	FALSO	
34900	L'îlot directionnel est une partie de la route sur laquelle il est interdit de stationner	VERO	

Quesito n° 7271 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34901	L'îlot directionnel est une partie de la route sur laquelle il n'est pas interdit de s'arrêter	FALSO	
34902	L'îlot directionnel est destiné à séparer les courants de véhicules	VERO	
34903	L'îlot directionnel sert à offrir un refuge aux piétons pour leurs haltes	FALSO	
34904	Les zones à trafic limité sont des aires où la circulation peut être réservée aux véhicules autorisés	VERO	
34905	Les zones à trafic limité sont délimitées par des signaux ad hoc	VERO	
34906	Les zones à trafic limité sont toujours réservées uniquement aux piétons et aux bicyclettes	FALSO	
34907	Les zones à trafic limité correspondent toujours au centre-ville	FALSO	
34908	Les zones à trafic limité sont des aires où la circulation peut être limitée dans le temps aux véhicules autorisés	VERO	
34909	Les zones à trafic limité ne sont pas réservées à la circulation des véhicules publics	VERO	
34910	Les zones à trafic limité sont interdites au trafic des véhicules	FALSO	
34911	Les zones à trafic limité sont des aires interdites aux piétons	FALSO	
34912	Le réseau intégré de transports est homogène et ne permet pas la réalisation de l'échange des voyageurs	FALSO	
34913	Le réseau intégré de transports ne comporte jamais le transbordement de passagers d'un véhicule à un autre	FALSO	

34914	Le réseau intégré de transports est constitué de plusieurs systèmes de transports qui sont reliés entre eux	VERO	
34915	Le réseau intégré de transports comporte presque toujours le transbordement de passagers d'un véhicule à un autre	VERO	
34916	Le réseau intégré de transports est un système qui permet d'optimiser le service du transport public	VERO	

Quesito n° 7272 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34917	Le réseau intégré de transports est toujours constitué de deux systèmes de transports	FALSO	
34918	Les gares routières permettent le stationnement des autobus/autocars et l'attente des passagers	VERO	
34919	Les gares routières ne peuvent comporter de centres de réparation car cela est interdit par la loi	FALSO	
34920	Les gares routières sont des aires exclusivement dédiées à l'abri et à l'entretien des véhicules	FALSO	
34921	Les gares routières sont des aires de démantèlement des autobus/autocars hors d'usage	FALSO	
34922	Les gares routières ne comprennent en général qu'une place sur laquelle circulent les autobus/autocars	FALSO	
34923	Les gares routières permettent l'échange des voyageurs et des bagages dans le réseau de transports	VERO	
34924	Les gares routières ne permettent que l'échange de marchandises	FALSO	
34925	Les gares routières sont situées dans les gares ferroviaires	FALSO	
34926	Les gares routières peuvent constituer d'importants complexes d'intermodalité	VERO	
34927	Les gares routières sont des infrastructures spécifiques situées en dehors de la plateforme de la route	VERO	
34928	Les gares routières sont des complexes intégrés de structures et de services visant l'échange des voyageurs et de leurs bagages	VERO	
34929	Les gares routières permettent le transit des autobus/autocars et d'éventuels véhicules de service	VERO	
34930	Les gares routières sont des zones de stationnement pour les voitures	FALSO	
34931	Les gares routières comprennent, entre autres, un parking, un bâtiment pour les voyageurs et un pour les véhicules	VERO	
34932	Les gares routières ne peuvent pas avoir de billetterie	FALSO	

Quesito n° 7273 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34933	Les gares routières comprenant un bâtiment pour les voyageurs, situé sur l'un des côtés de leur parking, n'ont toujours qu'un seul quai	FALSO	
34934	Les gares routières comprenant un bâtiment pour les voyageurs, situé sur l'un des côtés de leur parking, peuvent avoir un nombre limité de quais	FALSO	
34935	Les gares routières comprenant un bâtiment pour les voyageurs, situé sur l'un des côtés de leur parking, peuvent avoir un nombre illimité de quais	VERO	
34936	Les gares routières comprenant un bâtiment pour les voyageurs, situé sur l'un des côtés de leur parking, représentent un bon compromis pour la circulation des autobus/autocars et des voyageurs	VERO	
34937	Les gares routières comprenant un bâtiment pour les voyageurs, situé sur l'un des côtés de leur parking, ont une série de quais parallèles à côté dudit bâtiment	VERO	
34938	Les gares routières comprenant un bâtiment pour les voyageurs, situé sur l'un des côtés de leur parking, ont toujours un nombre très limité de quais	FALSO	
34939	Le parking des gares routières est une zone sûre où ne se produisent jamais d'interférences entre autobus/autocars et voyageurs	FALSO	
34940	Le parking des gares routières n'est jamais utilisé par les voyageurs	FALSO	
34941	Le parking des gares routières est une zone dangereuse à cause de la circulation mixte des véhicules et des personnes	VERO	
34942	Le parking des gares routières est destiné à la circulation et au stationnement des autobus/autocars, ainsi qu'à la circulation des voyageurs	VERO	
34943	Le parking des gares routières doit être utilisé dans le respect du règlement y relatif	VERO	
34944	Le parking des gares routières est exclusivement destiné à la circulation des voyageurs	FALSO	
34945	Les autobus/autocars peuvent avoir une longueur maximale de 13,50 m s'ils sont dotés de deux essieux	VERO	

34946	L’invasion du trottoir par un autobus/autocar durant la manœuvre de ce dernier pour se rapprocher de son arrêt est due à la distance entre les centres des essieux (avant et arrière)	FALSO	
34947	Le fait que les autobus/autocars coupent les virages est dû à l’interférence (frottement) de la partie arrière de la carrosserie sur la plateforme de la route	FALSO	
34948	L’élargissement de la trajectoire de la partie arrière de la carrosserie dans les virages est dû à la faible garde au sol dudit autobus/autocar	FALSO	

Quesito n° 7274 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34949	Le risque d’interférence (frottement) de la partie arrière de la carrosserie de l’autobus/autocar sur la plateforme de la route augmente lorsque celle-ci a une pente constante	FALSO	
34950	Le risque d’interférence (frottement) de la partie arrière de la carrosserie de l’autobus/autocar sur la plateforme de la route augmente lorsque le véhicule est très chargé	VERO	
34951	Le fait que les autobus/autocars coupent les virages est dû à l’importance de leur porte-à-faux arrière	FALSO	
34952	Le risque d’interférence (frottement) de la partie arrière de la carrosserie de l’autobus/autocar sur la plateforme de la route augmente lorsque le porte-à-faux arrière est très court	FALSO	
34953	L’invasion du trottoir par un autobus/autocar durant la manœuvre de ce dernier pour se rapprocher de son arrêt est due à la faible garde au sol dudit l’autobus/autocar	FALSO	
34954	L’invasion du trottoir par un autobus/autocar durant la manœuvre de ce dernier pour se rapprocher de son arrêt est due à l’importance de son porte-à-faux avant	VERO	
34955	Les autobus/autocars peuvent avoir une hauteur maximale de 4,30 m s’ils sont destinés à des services publics de ligne en ville ou en banlieue et s’ils circulent sur des itinéraires prédéfinis	VERO	
34956	L’invasion du trottoir par un autobus/autocar durant la manœuvre de ce dernier pour se rapprocher de son arrêt est due à l’importance de son porte-à-faux avant	VERO	
34957	Le fait que les autobus/autocars coupent les virages peut être dû à l’importance de leur empattement	VERO	
34958	Le risque d’interférence (frottement) de la partie arrière de la carrosserie de l’autobus/autocar sur la plateforme de la route augmente lorsque le porte-à-faux arrière est très long	VERO	
34959	Il faut faire attention aux autobus/autocars qui circulent sur le parking d’une gare routière à cause des dimensions de leurs porte-à-faux avant et arrière	VERO	
34960	La largeur maximale des autobus/autocars est de 2,55 m	VERO	
34961	Les autobus/autocars de ligne sont dotés d’un dispositif de signalisation lumineuse de danger qui consiste en un clignotement simultané des feux de stop	FALSO	
34962	Les autobus/autocars ne peuvent jamais s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m (rayon de giration externe)	FALSO	
34963	L’élargissement de la trajectoire de la partie arrière de la carrosserie dans les virages est dû à d’interférence (frottement) de la partie arrière de la carrosserie des autobus/autocars sur la plateforme de la route	FALSO	
34964	Le fait que les autobus/autocars coupent les virages est dû à l’importance de la distance entre le centre de leur essieu avant et celui de leur essieu arrière	VERO	

Quesito n° 7275 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34965	Le fait que les autobus/autocars coupent les virages est dû à la faible garde au sol de ces véhicules	FALSO	
34966	Les autobus/autocars peuvent avoir une largeur maximale de 2,60 m	FALSO	
34967	Le risque d’interférence (frottement) de la partie arrière de la carrosserie de l’autobus/autocar sur la plateforme de la route augmente si le tronçon de route est parcouru à vive allure	VERO	
34968	Les autobus/autocars peuvent avoir une hauteur maximale de 4,40 m s’ils sont destinés à des services publics de ligne en ville ou en banlieue et s’ils circulent sur des itinéraires prédéfinis	FALSO	
34969	Les autobus/autocars peuvent avoir une longueur maximale de 12 m s’ils ont deux essieux	FALSO	
34970	L’élargissement de la trajectoire de la partie arrière de la carrosserie dans les virages est dû à l’importance du porte-à-faux arrière	VERO	

34971	Les autobus/autocars ne sont pas sujets à l’élargissement de la trajectoire de la partie arrière de la carrosserie dans les virages	FALSO	
34972	Le risque d’interférence (frottement) de la partie arrière de la carrosserie de l’autobus/autocar sur la plateforme de la route augmente si le tronçon de route est plat	FALSO	
34973	Le fait que les autobus/autocars coupent les virages est dû à la trajectoire que choisit le conducteur, qui ne tient pas compte de la distance entre les essieux	VERO	
34974	Les autobus/autocars doivent s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,50 m et d'un rayon intérieur de 5,30 m (rayon de giration externe)	VERO	
34975	L’invasion du trottoir par un autobus/autocar durant la manœuvre de ce dernier pour se rapprocher de son arrêt est due à l’importance de son porte-à-faux arrière	FALSO	
34976	Les autobus/autocars peuvent avoir une longueur maximale de 15 m s’ils ont trois essieux	VERO	
34977	L’élargissement de la trajectoire de la partie arrière de la carrosserie dans les virages est dû à l’importance du porte-à-faux arrière	VERO	
34978	Les autobus/autocars sont sujets à l’élargissement de la trajectoire de la partie arrière de la carrosserie dans les virages	VERO	
34979	L’élargissement de la trajectoire de la partie arrière de la carrosserie dans les virages est dû à l’importance de la distance entre les centres des essieux (avant et arrière)	FALSO	
34980	L’élargissement de la trajectoire de la partie arrière de la carrosserie dans les virages est dû à l’importance du porte-à-faux avant	FALSO	

Quesito n° 7276 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34981	L’invasion du trottoir par un autobus/autocar durant la manœuvre de ce dernier pour se rapprocher de son arrêt est due à l’importance de son porte-à-faux arrière	FALSO	
34982	Pendant l’arrêt de l’autobus/autocar, le conducteur doit faire attention à l’ouverture des sorties de secours	FALSO	
34983	Pendant l’arrêt de l’autobus/autocar, le conducteur doit faire attention aux portes et aux marches (le cas échéant) qui s’ouvrent vers l’extérieur	VERO	
34984	Pendant l’arrêt de l’autobus/autocar, le conducteur doit faire descendre les passagers sans faire particulièrement attention	FALSO	
34985	Pendant l’arrêt de l’autobus/autocar, le conducteur doit vérifier que la montée et la descente des passagers ne soient pas empêchées par la présence d’objets mal placés	VERO	
34986	Pendant l’arrêt de l’autobus/autocar, le conducteur doit utiliser les rétroviseurs internes et externes, ainsi que les caméras et les écrans de contrôle (le cas échéant)	VERO	
34987	Pendant l’arrêt de l’autobus/autocar, le conducteur doit faire particulièrement attention à la position de son véhicule par rapport au trottoir, surtout s’il doit faire descendre ou monter un passager en fauteuil roulant	VERO	
34988	Dans les gares routières, les places en épi sont réservées aux autobus/autocars articulés	FALSO	
34989	Dans les gares routières, les quais rectilignes et parallèles sont utilisés quand le stationnement dure longtemps	FALSO	
34990	Dans les gares routières, les quais facilitent la montée et la descente des passagers des autobus/autocars	VERO	
34991	Dans les gares routières, les quais peuvent être dotés d’abris bus pour protéger les voyageurs contre les intempéries	VERO	
34992	Dans les gares routières, le hall des voyageurs peut être doté de tableaux ou d’écrans présentant les horaires de départ et d’arrivée des autobus/autocars	VERO	
34993	Dans les gares routières, le hall des voyageurs comprend des zones de garage, de parking, de nettoyage et de ravitaillement en carburant des autobus/autocars	FALSO	
34994	Dans les gares routières, le hall des voyageurs comprend des espaces aménagés pour l’entretien et la réparation des autobus/autocars	FALSO	
34995	Dans les gares routières, le hall des voyageurs est aménagé pour la permanence des voyageurs qui attendent leur autobus/autocar	VERO	
34996	Dans les gares routières, le hall des voyageurs comprend généralement une salle d’attente, une billetterie, un bar, etc.	VERO	

Quesito n° 7277 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34997	Dans les gares routières, le hall des voyageurs est relié au parking de façon fonctionnelle	VERO	

34998	Dans les gares routières, le garage des autobus/autocars est équipé pour la permanence des voyageurs qui attendent leur autobus/autocars	FALSO	
34999	Dans les gares routières, le garage des autobus/autocars comprend généralement une salle d'attente, une billetterie, un bar, etc.	FALSO	
35000	Dans les gares routières, le garage des autobus/autocars comprend des zones de garage, de parking, de nettoyage et de ravitaillement en carburant des autobus/autocars	VERO	
35001	Dans les gares routières, le garage des autobus/autocars est généralement interdit aux voyageurs	VERO	
35002	Dans les gares routières, le garage des autobus/autocars peut être doté d'espaces aménagés pour l'entretien et la réparation des autobus/autocars	VERO	
35003	Dans les gares routières, le garage des autobus/autocars comprend des bars, des kiosques à journaux, un bureau de poste, des guichets bancaires, des boutiques et des bureaux de tabac	FALSO	
35004	La taille du conducteur peut causer un danger pendant la marche	FALSO	
35005	L'utilisation d'infrastructures spécifiques (arrêts de bus, gares routières, etc.) permet d'améliorer le respect des horaires de service des véhicules destinés au transport public	VERO	
35006	L'âge du conducteur peut causer un danger pendant la marche	FALSO	
35007	Les conditions contractuelles du conducteur peuvent causer un danger pendant la marche	FALSO	
35008	L'utilisation d'infrastructures spécifiques (arrêts de bus, gares routières, etc.) comporte des avantages économiques et augmente la sécurité de la circulation	VERO	
35009	L'utilisation d'infrastructures spécifiques (arrêts de bus, gares routières, etc.) augmente l'impact environnemental des véhicules utilisés pour le transport public	FALSO	
35010	L'utilisation d'infrastructures spécifiques (arrêts de bus, gares routières, etc.) ne comporte pas d'avantages particuliers pour la mobilité des personnes	FALSO	
35011	Les conditions atmosphériques comme la pluie, le gel, la neige, etc. peuvent constituer une cause de danger pendant la marche	VERO	
35012	Un virage, un dos-d'âne, un croisement, etc. peuvent constituer une cause de danger pendant la marche	VERO	

Quesito n° 7278 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35013	Le type de véhicule utilisé peut constituer une cause de danger pendant la marche	FALSO	
35014	La vitesse des véhicules et leur distance de freinage en cas d'urgence peuvent constituer une cause de danger pendant la marche	VERO	
35015	L'utilisation d'infrastructures spécifiques (arrêts de bus, gares routières, etc.) peut concerner plusieurs catégories de véhicules utilisés pour le transport public	VERO	
35016	La méconnaissance des règles de la part des piétons peut constituer une cause de danger pendant la circulation routière	VERO	
35017	Le non-respect des règles de la route par les piétons ou d'autres conducteurs peut constituer une cause de danger pendant la circulation routière	VERO	
35018	La présence de signalisation routière le long du parcours peut constituer une cause de danger pendant la circulation routière	FALSO	
35019	L'existence d'infrastructures spécifiques (routes ou voies) réservées aux autobus/autocars ou aux trolleybus destinés au transport public améliore le confort des passagers	VERO	
35020	L'existence d'infrastructures spécifiques (routes ou voies) réservées aux autobus/autocars ou aux trolleybus destinés au transport public permet de réduire l'usure des véhicules	VERO	
35021	L'existence d'infrastructures spécifiques (routes ou voies) réservées aux autobus/autocars ou aux trolleybus destinés au transport public permet de respecter les horaires de service	VERO	
35022	L'existence d'infrastructures spécifiques (routes ou voies) réservées aux autobus/autocars ou aux trolleybus destinés au transport public comporte des risques plus élevés pour la circulation	FALSO	
35023	L'existence d'infrastructures spécifiques (routes ou voies) réservées aux autobus/autocars ou aux trolleybus destinés au transport public permet de réduire les consommations de carburant, ainsi que la pollution atmosphérique	VERO	
35024	Les zones d'arrêt des autobus/autocars ne sont jamais ouvertes aux autres véhicules	FALSO	
35025	Les arrêts destinés aux véhicules publics favorisent la congestion du trafic	FALSO	
35026	Les zones d'arrêt des autobus/autocars sont signalées par des signaux verticaux ad hoc (poteau d'information ou signal)	VERO	

35027	Les zones d’arrêt des autobus/autocars peuvent être précédées de zébras jaunes pour signaler les zones de manœuvre nécessaires à l’arrêt du véhicule et au départ de l’autobus/autocar	VERO	
35028	Les arrêts destinés aux véhicules publics comprennent une zone d’entrée et une zone de sortie pour l’autobus/autocar	VERO	

Quesito n° 7279 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35029	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics destinés au transport collectif de ligne est matérialisée par des bandes bleues	FALSO	
35030	La zone d’arrêt des véhicules publics est généralement délimitée par des bordures	FALSO	
35031	Les arrêts destinés aux véhicules publics sont des zones d’arrêt situées sur la chaussée	FALSO	
35032	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics destinés au transport collectif de ligne est précédée et suivie de zébras	VERO	
35033	La zone d’arrêt des véhicules publics est généralement délimitée par une bande bleue	FALSO	
35034	La zone d’arrêt des véhicules publics est généralement délimitée par une inscription jaune indiquant « BUS »	VERO	
35035	Les arrêts destinés aux véhicules publics sont des zones d’arrêt situées à l’extérieur de la chaussée	VERO	
35036	Les zones d’arrêt des autobus/autocars permettent le stationnement mais pas l’arrêt des autres véhicules	FALSO	
35037	Les zones d’arrêt des autobus/autocars ne peuvent pas être utilisées pour l’arrêt des autres véhicules	FALSO	
35038	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics destinés au transport collectif de ligne est formée de bandes jaunes	VERO	
35039	Sur les zones d’arrêt des autobus/autocars, l’arrêt des voitures est permis, mais pas le stationnement	VERO	
35040	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics destinés au transport collectif de ligne est formée de bandes longitudinales bleu clair en pointillé	FALSO	
35041	La zone d’arrêt des véhicules publics est généralement délimitée par une signalisation verticale	VERO	
35042	La zone d’arrêt des véhicules publics est généralement délimitée par une bande jaune	VERO	
35043	La zone d’arrêt des véhicules publics est généralement délimitée par une bande blanche	FALSO	
35044	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics destinés au transport collectif de ligne est toujours signalée par un zébra jaune	FALSO	

Quesito n° 7280 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35045	Les arrêts destinés aux véhicules publics favorisent la décongestion du trafic	VERO	
35046	Les zones d’arrêt des autobus/autocars doivent être dotées d’un abri pour les voyageurs	FALSO	
35047	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics de transport collectif de ligne comporte, à l’intérieur de la zone d’arrêt, l’inscription « BUS »	VERO	
35048	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics de transport collectif de ligne est indiquée par l’inscription « AUTOBUS DE LIGNE » sur le pavage de la zone d’arrêt	FALSO	
35049	Les arrêts destinés aux véhicules publics comprennent une zone réservée au stationnement des autres véhicules	FALSO	
35050	Les zones d’arrêt des autobus/autocars de ligne ne sont jamais identifiées par un signal vertical	FALSO	
35051	Les zones d’arrêt des autobus/autocars de ligne ne sont jamais identifiées par des bandes jaunes	FALSO	
35052	Sur les zones d’arrêt des autobus/autocars, le passage des véhicules privés est autorisé	VERO	
35053	Les zones d’arrêt des autobus/autocars de ligne sont destinées au transport en commun de ligne	VERO	
35054	Les zones d’arrêt des autobus/autocars peuvent être proches des zones de stationnement d’autres services de transport	VERO	
35055	Les zones d’arrêt des autobus/autocars de ligne sont des bâtiments qui ne sont pas ouverts au public	FALSO	

35056	Les zones d’arrêt des autobus/autocars favorisent les échanges entre véhicules publics de différentes lignes	VERO	
35057	Les zones d’arrêt des autobus/autocars permettent aux voyageurs d’accéder au service de transport	VERO	
35058	Les zones d’arrêt des autobus/autocars de ligne peuvent prévoir l’existence d’îlots pour piétons	VERO	
35059	Les arrêts des véhicules publics sont indiqués par un panneau de danger	FALSO	
35060	Les arrêts des véhicules publics sont indiqués par un signal vertical installé par le propriétaire de la route, sur accord préalable de la Commune	FALSO	

Quesito n° 7281 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35061	Les arrêts des véhicules publics sont indiqués par un signal clignotant jaune	FALSO	
35062	Les arrêts des véhicules publics sont indiqués par une signalisation verticale qui peut être complétée par les horaires des courses	VERO	
35063	Les arrêts des véhicules publics sont indiqués par un signal spécifique « ARRÊT D’AUTOBUS » ou « STATION DE TRAMWAY » pour les lignes extraurbaines	VERO	
35064	Les arrêts des véhicules publics sont indiqués par un signal vertical installé par le gestionnaire du service, sur accord préalable de l’organisme propriétaire de la route	VERO	
35065	L’éventuelle zone d’arrêt des véhicules publics de transport collectif de ligne peut être utilisée comme parking pour les voitures en dehors des horaires de service des autobus/autocars	FALSO	
35066	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics de transport collectif de ligne peut être divisée en trois parties, dont la première et la dernière ont une longueur de 12 m	VERO	
35067	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics de transport collectif de ligne est formée d’une zone centrale d’une longueur de 12 m	FALSO	
35068	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics de transport collectif de ligne doit avoir une longueur supérieure d’au moins 2 m à celle de l’autobus/autocar le plus long susceptible de s’arrêter	VERO	
35069	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics de transport collectif de ligne peut être divisée en trois parties, dont la première est destinée aux manœuvres pour se rapprocher du trottoir	VERO	
35070	L’éventuelle signalisation horizontale de la zone d’arrêt des véhicules publics de transport collectif de ligne peut être utilisée pour le stationnement des véhicules, à condition que ces derniers soient placés au moins à 5 m du panneau « ARRÊT D’AUTOBUS »	FALSO	
35071	Les zones d’arrêt des véhicules publics situées sur deux côtés de routes extraurbaines à une seule chaussée et à double sens de circulation doivent se trouver à 70 m au moins l’une de l’autre	FALSO	
35072	Les zones d’arrêt des véhicules publics situées sur deux côtés de routes extraurbaines à une seule chaussée et à double sens de circulation doivent se trouver à 50 m au moins l’une de l’autre	VERO	
35073	Les zones d’arrêt des véhicules publics situées sur deux côtés de routes extraurbaines à une seule chaussée et à double sens de circulation doivent se trouver à 30 m au moins l’une de l’autre	FALSO	
35074	Les zones d’arrêt des véhicules publics situées sur deux côtés de routes extraurbaines à une seule chaussée et à double sens de circulation doivent se trouver à 40 m au moins l’une de l’autre	FALSO	
35075	Les véhicules à moteur doivent, en règle générale, circuler près du bord droit de la chaussée	VERO	
35076	Dans les centres habités, il est interdit aux véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 t de faire une marche arrière	FALSO	

Quesito n° 7282 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35077	Dans les centres habités, il est interdit aux véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 t de circuler sur les rails plats du tramway	FALSO	
35078	Dans les centres habités, quand la chaussée a deux voies ou plus qui vont dans le même sens de circulation, il faut circuler sur la voie qui est la plus à droite, sauf en cas d’indications contraires	VERO	
35079	Sur une autoroute à trois voies, un autobus/autocar de 8 m de longueur et dont la masse maximale autorisée est inférieure à 5 t peut circuler sur la voie la plus à gauche	FALSO	
35080	Sur une autoroute à trois voies, un camion dont la masse maximale autorisée est de 7,5 t ne peut circuler sur la voie la plus à gauche	VERO	

35081	Quand la chaussée a trois voies qui vont dans le même sens de circulation, il faut circuler sur la voie libre qui est la plus à droite, sauf en cas d'indications contraires	VERO	
35082	Quand une route est divisée en deux chaussées séparées, il est obligatoire de circuler sur celle de droite	VERO	
35083	Sur une autoroute à trois voies, la voie de droite est réservée aux véhicules qui entrent ou qui sortent de l'autoroute	FALSO	
35084	Sur une autoroute a trois voies, un autobus/autocar de 6,5 m de longueur et dont la masse maximale autorisée est de 7,5 t peut circuler sur la voie la plus à gauche	VERO	
35085	Sur les principales routes extra urbaines à trois voies par sens de circulation, la voie de droite est réservée aux véhicules lents	FALSO	
35086	En cas d'îlot pour piétons à la station de tramway, le passage des véhicules est autorisé du côté gauche mais interdit du côté droit	FALSO	
35087	Sur une chaussée à deux voies par sens de circulation, un véhicule de plus de 7 m doit obligatoirement circuler sur la voie de droite	FALSO	
35088	La circulation sur des files parallèles peut être disposée par l'agent de la circulation	VERO	
35089	La circulation sur des files parallèles est interdite aux véhicules de plus de 12 t	FALSO	
35090	La circulation sur des files parallèles est interdite sur les chaussées à deux voies et à double sens de circulation	VERO	
35091	Dans les centres habités, il est permis de circuler sur la voie la plus commode pour prendre une direction donnée au croisement suivant	VERO	
35092	La circulation sur des files parallèles est interdite aux véhicules de plus de 12 m de long	FALSO	

Quesito n° 7283 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35093	Le service effectué par l'entreprise de transport est toujours important en vue de la bonne évaluation des risques et de l'amélioration du confort de marche	FALSO	
35094	Durant le transport des passagers, les situations de danger peuvent toujours être évitées	FALSO	
35095	Aux fins d'une évaluation correcte des risques, les relations entre le conducteur et ses collègues sont toujours importantes	FALSO	
35096	Le conducteur d'un autobus/autocar doit assurer le meilleur confort possible à ses passagers et donc effectuer des manœuvres progressives (douces) dans toutes les situations, sauf pour les démarrages et les freinages	FALSO	
35097	Aux fins d'une évaluation correcte des risques, le niveau d'attention du conducteur est toujours important	VERO	
35098	Le conducteur a l'obligation de se comporter de façon correcte, avec civisme et sens des responsabilités, dans toutes les situations	VERO	
35099	Durant le transport des passagers, le conducteur doit éviter les situations de danger et donc ne pas adopter de comportements à risque	VERO	
35100	Le conducteur d'un autobus/autocar doit assurer le meilleur confort possible à ses passagers et donc effectuer des freinages doux et progressifs, dans la mesure du possible	VERO	
35101	Le conducteur d'un autobus/autocar doit assurer le meilleur confort possible à ses passagers et donc anticiper suffisamment les manœuvres à effectuer	VERO	
35102	Durant le transport des passagers, l'expérience du conducteur est toujours importante aux fins de l'évaluation correcte des risques	VERO	
35103	Durant le transport des passagers, le titre d'études du conducteur est toujours important aux fins de l'évaluation correcte des risques	FALSO	
35104	Les situations de danger ne peuvent être évitées grâce au comportement du conducteur	FALSO	
35105	La composition du parc des véhicules d'une entreprise de transport est toujours importante aux fins de l'évaluation correcte des risques	FALSO	
35106	Pendant la circulation, les situations de danger ne sont jamais causées par l'état physique du conducteur	FALSO	
35107	Pendant la circulation, les situations de danger peuvent toujours être évitées grâce à l'utilisation des dispositifs de sécurité	FALSO	
35108	Pendant la circulation, la vitesse de réaction du conducteur est toujours importante, aux fins de l'évaluation correcte des risques	VERO	

Quesito n° 7284 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35109	Les situations de danger doivent être gérées par le conducteur afin de sauvegarder l'intégrité physique et la sécurité des personnes	VERO	

35110	Le conducteur d’un autobus/autocar doit savoir garantir le confort des passagers en maintenant une vitesse le plus constante possible	VERO	
35111	Pendant la circulation, les situations de danger ne peuvent jamais être gérées par le conducteur	FALSO	
35112	Pendant la circulation, les situations de danger ne peuvent pas toujours être évitées grâce à l’utilisation des dispositifs de sécurité	VERO	
35113	Le conducteur d’un autobus/autocar a l’obligation de préserver l’intégrité physique et la sécurité des voyageurs	VERO	
35114	Le conducteur d’un autobus/autocar doit garantir le confort des passagers en effectuant des virages à la vitesse appropriée compte tenu du rayon de giration dudit virage	VERO	
35115	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que ses extincteurs sont en règle avec les contrôles périodiques	VERO	
35116	L’éclairage intérieur des autobus/autocar est obligatoire	VERO	
35117	L’éclairage intérieur des autobus/autocar doit être existant et suffisant	VERO	
35118	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que ses extincteurs ont été contrôlés moins d’un an auparavant	FALSO	
35119	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que des extincteurs sont bien à bord du véhicule	VERO	
35120	L’éclairage intérieur des autobus/autocar n’est pas obligatoire	FALSO	
35121	L’éclairage intérieur des autobus/autocar n’est soumis à aucune vérification lors du contrôle technique du véhicule	FALSO	
35122	L’éclairage intérieur des autobus/autocar peut être présent sur certains types d’autobus/autocars	FALSO	
35123	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que les dispositifs de vision directe (pare-brise, vitres latérales, etc.) et indirecte (rétroviseurs, caméras et écrans de contrôle) sont propres et en bon état de fonctionnement	VERO	
35124	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que son véhicule est bien doté d’un triangle de présignalisation	VERO	

Quesito n° 7285 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35125	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que ses extincteurs ont été contrôlés moins de six mois auparavant	VERO	
35126	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que son véhicule est bien doté de cales	VERO	
35127	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que son véhicule est bien doté de martelets pour les vitres de sécurité	VERO	
35128	L’éclairage intérieur des autobus/autocars doit être contrôlé périodiquement	VERO	
35129	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier la présence de dispositifs rétroréfléchissants à l’arrière de son véhicule	FALSO	
35130	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier la présence du panneau de chargement saillant	FALSO	
35131	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier la présence d’une trousse de premiers soins	VERO	
35132	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier la présence d’une trousse de premiers soins	VERO	
35133	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier que les émissions de gaz d’échappement nocifs ne dépassent pas les limites fixées par la loi	FALSO	
35134	Avant le départ, le conducteur d’un autobus/autocar doit vérifier le bon fonctionnement du distributeur d’allumage	FALSO	
35135	Le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant peut être effectué en dérogation aux prescriptions de la carte grise	FALSO	
35136	Si le champ S1 de la carte grise le prévoit, le conducteur peut également transporter des personnes debout dans son autobus/autocar	FALSO	
35137	Un nombre de personnes supérieur à celui que prévoit la carte grise peut être transporté dans l’autobus/autocar	FALSO	
35138	Normalement, durant la marche, les passagers debout des autobus/autocars sont invités à se tenir aux supports prévus à cet effet pour éviter les risques liés à d’éventuels freinages brusques	VERO	
35139	Normalement, les passagers des autobus/autocars sont invités à nettoyer les sièges du véhicule après s’être assis	FALSO	
35140	Les passagers debout des autobus/autocars doivent se tenir aux supports prévus à cet effet	VERO	

Quesito n° 7286 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

35141	Les passagers debout des autobus/autocars n’ont aucune obligation particulière	FALSO	
35142	Normalement, les passagers des autobus/autocars sont invités à briser les vitres de sécurité	FALSO	
35143	Normalement, les passagers des autobus/autocars sont invités à utiliser les portes de l’autobus en respectant les indications relatives au sens de montée et de descente	VERO	
35144	Un autobus/autocar peut transporter des personnes dans le respect des solutions de chargement éventuellement prévues	VERO	
35145	Les éventuels passagers debout des autobus/autocars obligent le conducteur à adopter un type de conduite particulièrement prudent et à anticiper ses actions	VERO	
35146	Les passagers debout des autobus/autocars ne sont admis que si cela est expressément indiqué sur la carte grise	VERO	
35147	Normalement, les passagers des autobus/autocars peuvent emporter comme souvenir le martelet brise-vitre	FALSO	
35148	Il est interdit de transporter des personnes handicapées en fauteuil roulant sur des autobus/autocars de ligne	FALSO	
35149	Les passagers debout des autobus/autocars doivent être concentrés à l’arrière du véhicule	FALSO	
35150	Des personnes debout peuvent être transportées dans les autobus/autocars s’il y a des espaces libres dans le couloir	FALSO	
35151	Les passagers debout des autobus/autocars doivent être répartis de façon homogène le long du couloir ou dans les espaces prévus à cet effet	VERO	
35152	Le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant ne peut jamais être effectué en minibus/autobus	FALSO	
35153	Les passagers handicapés ne peuvent charger leur fauteuil roulant sur l’autobus/autocar	FALSO	
35154	Les personnes handicapées en fauteuil roulant peuvent être transportées en autobus/autocar à condition qu’elles se placent près de la porte avant	FALSO	
35155	Dans les autobus/autocars, il est possible de faire monter des passagers en plus par rapport à ce que dispose la carte grise uniquement si cela est lié à des impératifs de service	FALSO	
35156	Le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant doit être effectué sur des autobus/autocars aménagés à cet effet	VERO	

Quesito n° 7287 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35157	Dans les autobus/autocars, il est possible de transporter des passagers assis dans les limites de ce qui est indiqué sur la carte grise	VERO	
35158	Dans les autobus/autocars, il n’est possible de transporter des personnes handicapées en fauteuil roulant que si le véhicule est doté de systèmes de retenue pour les fauteuils roulants	VERO	
35159	Dans les autobus/autocars, il est possible de transporter des passagers dont les capacités motrices sont réduites	VERO	
35160	Les passagers debout peuvent être transportés sur les autobus/autocars tant qu’il y a de l’espace disponible	FALSO	
35161	Normalement, les passagers des autobus/autocars sont invités à ne pas jeter d’objets par les fenêtres et à ne pas se pencher hors de celles-ci	VERO	
35162	Aucune précaution particulière de conduite n’est nécessaire s’il y a des passagers debout dans les autobus/autocars	FALSO	
35163	Les autobus/autocars ne peuvent transporter que des personnes assises si le champ S2 de la carte grise n’indique aucun nombre	VERO	
35164	Les autobus/autocars peuvent également transporter des personnes debout si le champ S2 de la carte grise le prévoit	VERO	
35165	Les autobus/autocars peuvent transporter des personnes débout, si cela est expressément prévu	VERO	
35166	Normalement, les passagers des autobus/autocars sont invités à ne pas pousser et à ne pas s’appuyer aux personnes assises	VERO	
35167	Les autobus/autocars peuvent transporter des personnes debout si le champ S1 de la carte grise le prévoit	FALSO	
35168	Normalement, les passagers des autobus/autocars sont invités à ne pas rester devant les portes destinées à la montée et à la descente des voyageurs	VERO	
35169	Pendant la montée et la descente des passagers, le conducteur de l’autobus/autocar doit bien freiner le véhicule	VERO	
35170	Pendant la montée et la descente des passagers, le conducteur de l’autobus/autocar doit ouvrir les sorties d’urgence	FALSO	
35171	Le conducteur d’un autobus/autocar doit s’arrêter dans des lieux qui garantissent la pleine sécurité des passagers qui descendent du véhicule	VERO	
35172	Pendant la montée et la descente des passagers, le conducteur de l’autobus/autocar doit téléphoner si cela répond à un besoin personnel	FALSO	

Quesito n° 7288 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35173	Avant de repartir, le conducteur d’un autobus/autocar doit s’assurer que les passagers qui sont montés ou descendus du véhicule sont en sécurité	VERO	
35174	Pendant la montée et la descente des passagers, le conducteur de l’autobus/autocar doit activer en même temps tous les feux indicateurs de direction	FALSO	
35175	Pour la montée et la descente des personnes handicapées en fauteuil roulant, le conducteur de l’autobus/autocar doit utiliser un élévateur ou une rampe, si le véhicule en est doté	VERO	
35176	Le conducteur de l’autobus/autocar doit aider les personnes handicapées moteur à s’installer	VERO	
35177	Pendant la montée et la descente des passagers, le conducteur de l’autobus/autocar doit éviter de se distraire en pratiquant des activités qui ne sont pas inhérentes à son travail	VERO	
35178	Le conducteur d’un autobus/autocar de ligne doit respecter les horaires d’arrivée aux arrêts	VERO	
35179	Le conducteur d’un autobus/autocar de ligne peut manger à bord de son véhicule quand il arrive au terminus de sa ligne	FALSO	
35180	Le conducteur d’un autobus/autocar doit repartir d’un arrêt quand les portes du véhicule sont fermées	VERO	
35181	Le conducteur d’un autobus/autocar de ligne vérifie que les portes du véhicule sont fermées avant de repartir d’un arrêt	VERO	
35182	Le conducteur d’un autobus/autocar informe ses passagers de tout changement éventuel d’itinéraire pour cause de force majeure	VERO	
35183	Normalement, les conducteurs d’autocars de location doivent inspecter le véhicule à la fin de l’itinéraire pour rendre aux passagers leurs éventuels objets perdus	VERO	
35184	Le conducteur d’un autobus/autocar de ligne peut utiliser des appareils de communication avec la centrale en cas d’urgence	VERO	
35185	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne peuvent pas manger pendant la pause dans la zone réservée aux passagers	VERO	
35186	Pendant son service, le conducteur peut laisser les portes ouvertes si la température est élevée même quand l’autobus/autocar est en mouvement	FALSO	
35187	Le conducteur d’un autobus/autocar de ligne doit utiliser de préférence un klaxon deux tons	FALSO	
35188	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne peuvent pas manger pendant leur horaire de service	FALSO	

Quesito n° 7289 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35189	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne peuvent pas fumer pendant leur horaire de service	FALSO	
35190	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne peuvent pas emmener leurs animaux de compagnie	VERO	
35191	Le conducteur d’un autobus/autocar a l’obligation d’interrompre son service à son initiative, s’il le considère nécessaire	FALSO	
35192	Le conducteur d’un autobus/autocar doit adopter un comportement correct et courtois avec ses passagers	VERO	
35193	En cas de dysfonctionnement, le conducteur d’un autocar de location peut appliquer des prix différents de ceux qu’avait prévus l’entreprise de transport dont il dépend	FALSO	
35194	Normalement, les conducteurs d’autocars de location doivent effectuer le service gratuitement pour le personnel municipal	FALSO	
35195	Le conducteur d’un autobus/autocar a l’obligation de transporter tout ce que souhaite le passager	FALSO	
35196	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne peuvent pas faire conduire des personnes étrangères au service	VERO	
35197	Durant son service, le conducteur d’un autobus/autocar doit parler avec ses passagers pour les faire rester tranquilles	FALSO	
35198	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne doivent pas fumer pendant les courses	VERO	
35199	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne doivent parler qu’avec leurs passagers	FALSO	
35200	Le conducteur d’un autobus/autocar ne doit actionner la commande de l’ouverture et de la fermeture des portes qu’après avoir vérifié qu’il peut effectuer la manœuvre sans aucun danger pour les passagers	VERO	
35201	Le conducteur d’un autobus/autocar a l’obligation de répondre aux requêtes de chaque passager même si cela nuit aux autres	FALSO	

35202	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne peuvent circuler pendant les horaires nocturnes	FALSO	
35203	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne doivent pas faire monter de passagers autres que ceux qui ont réservé le service de location	VERO	
35204	Normalement, les conducteurs d’autocars de location doivent répondre à la requête de transport de personnes, même à la fin de leur service ou s’ils ont déjà d’autres clients	FALSO	

Quesito n° 7290 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35205	Le conducteur d’un autobus/autocar n’est pas tenu d’offrir son assistance à ses passagers durant le transport	FALSO	
35206	Le conducteur d’un autobus/autocar peut manger et fumer à bord du véhicule quand il n’est pas en service	FALSO	
35207	Le conducteur d’un autobus/autocar de ligne peut répondre à la requête des passagers souhaitant monter ou descendre en dehors des arrêts prévus	FALSO	
35208	Normalement, les conducteurs d’autocars de location ne doivent pas adopter de comportements incorrects, ni s’exprimer vulgairement	VERO	
35209	Le conducteur d’un autobus/autocar ne peut jamais parler avec ses passagers, même quand son véhicule est immobile	FALSO	
35210	Le conducteur d’un autobus/autocar ne doit pas se distraire quand il est au volant	VERO	
35211	Les passagers d’un autobus/autocar ne peuvent pas demander d’informations au conducteur, même quand le véhicule est immobile	FALSO	
35212	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, aux différents itinéraires possibles	VERO	
35213	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, à la possibilité éventuelle de voyager debout	VERO	
35214	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, à la couleur de la carrosserie	FALSO	
35215	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, au service auquel est destiné le véhicule en question	VERO	
35216	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, à la possibilité de transporter des personnes handicapées en fauteuil roulant	VERO	
35217	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, à la capacité du véhicule en question	VERO	
35218	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, au nombre de places assises	VERO	
35219	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, à la possibilité du véhicule en question de transporter un nombre indéfini de passagers	FALSO	
35220	Le choix de l’autobus/autocar est lié, entre autres, à la possibilité du véhicule en question de transporter une quantité indéfinie de bagages	FALSO	

Quesito n° 7291 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35221	À l’échelon international, on entend par service régulier un service en règle avec les réglementations fiscales	FALSO	
35222	À l’échelon international, on entend par service régulier un service dont les conducteurs sont dotés de CQC (carte de qualification du conducteur)	FALSO	
35223	À l’échelon international, on entend par service occasionnel un service en règle avec les réglementations fiscales	FALSO	
35224	À l’échelon international, on entend par service régulier un service de ligne	VERO	
35225	À l’échelon international, on entend par service régulier un service qui peut être spécialisé pour le transport exclusif de certaines catégories de passagers	VERO	
35226	À l’échelon international, on entend par service occasionnel un service de ligne	FALSO	
35227	À l’échelon international, on entend par service occasionnel un service de location d’autocars avec conducteur	VERO	
35228	À l’échelon international, on entend par service occasionnel un service de transport de personnes en compte propre	FALSO	
35229	À l’échelon international, on entend par service régulier un service de transport de personnes effectué selon une certaine fréquence, sur un parcours donné, et qui offre aux passagers la possibilité de monter et de descendre du véhicule uniquement à des arrêts prévus	VERO	
35230	À l’échelon international, on entend par service régulier un service pour lequel une facture commerciale est délivrée	FALSO	
35231	La responsabilité pénale peut être prise, habituellement à titre payant, même par des sujets externes, comme les assurances	FALSO	

35232	La responsabilité contractuelle ne s’étend pas aux sujets préposés à la réalisation du transport	FALSO	
35233	La responsabilité contractuelle s’étend aux sujets préposés à la réalisation du transport, donc principalement au conducteur du véhicule	VERO	
35234	La responsabilité civile comporte l’indemnisation du dommage	VERO	
35235	La responsabilité pénale est toujours exclusivement punie par des sanctions administratives	FALSO	
35236	La responsabilité civile consiste en l’obligation d’indemniser les dommages causés à des personnes ou à des choses	VERO	

Quesito n° 7292 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35237	La responsabilité civile peut être une responsabilité contractuelle ou extracontractuelle	VERO	
35238	La responsabilité pénale est transmissible à d’autres sujets	FALSO	
35239	La responsabilité pénale est personnelle	VERO	
35240	La responsabilité civile est indépendante de la responsabilité pénale et administrative	VERO	
35241	La responsabilité contractuelle peut être attribuée au conducteur	VERO	
35242	La responsabilité contractuelle ne s’applique pas en cas de violation de contrat due à une force majeure et n’est pas couverte par l’assurance responsabilité civile automobile	VERO	
35243	La responsabilité contractuelle ne peut être attribuée qu’au transporteur	FALSO	
35244	La responsabilité civile ne peut être attribuée qu’au conducteur du véhicule	FALSO	
35245	La responsabilité pénale est uniquement attribuée à la personne qui commet le fait illicite	VERO	
35246	La responsabilité civile est toujours exclusivement punie par des sanctions administratives	FALSO	
35247	La responsabilité pénale ne peut être attribuée qu’au transporteur, jamais au conducteur	FALSO	
35248	La responsabilité pénale ne prévoit que l’indemnisation des dommages en faveur de la personne lésée	FALSO	
35249	La responsabilité pénale n’est pas couverte par l’assurance	VERO	
35250	La responsabilité pénale est exclue quand le fait dépend d’une force majeure	VERO	
35251	La responsabilité contractuelle est attribuée uniquement au conducteur	FALSO	
35252	La responsabilité contractuelle peut être attribuée au transporteur	VERO	

Quesito n° 7293 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35253	La responsabilité civile ne peut être attribuée qu’au propriétaire du véhicule	FALSO	
35254	La responsabilité contractuelle consiste dans le respect du contrat entre transporteur et compagnie d’assurance	FALSO	
35255	La responsabilité civile est attribuée solidairement au conducteur et au propriétaire du véhicule	VERO	
35256	La responsabilité pénale n’est pas transmissible à d’autres sujets	VERO	
35257	La responsabilité pénale peut être évoquée en cas d’homicide involontaire	VERO	
35258	La responsabilité civile est également attribuée au conducteur	VERO	
35259	La responsabilité contractuelle est évoquée en cas de non-respect d’une obligation contractuelle	VERO	
35260	Le rapport contractuel relatif au transport de personnes comporte la responsabilité civile du transporteur	VERO	
35261	La responsabilité civile liée à un fait illicite n’a rien à voir avec la responsabilité extracontractuelle	FALSO	
35262	La responsabilité civile liée à un fait illicite se fonde sur l’obligation d’indemniser pour quiconque cause un dommage injuste à un tiers	VERO	
35263	La responsabilité civile liée à un fait illicite peut comporter le droit de recours contre l’assuré de la part de l’assurance	VERO	
35264	La responsabilité civile liée à un fait illicite n’oblige pas la personne ayant commis ledit fait à indemniser les dommages	FALSO	
35265	La responsabilité civile liée à un fait illicite concerne aussi les dommages causés dans le contexte de la circulation routière	VERO	
35266	La responsabilité civile peut être prise, habituellement à titre payant, même par des sujets externes, comme les assurances	VERO	
35267	Dans le contrat de transport, le transporteur s’engage à respecter toutes les clauses contractuelles	VERO	
35268	Dans le contrat de transport routier de personnes, l’objet du contrat est le transfert d’une ou de plusieurs personnes d’un lieu à un autre	VERO	

Quesito n° 7294 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35269	Le contrat de transport routier de personnes prévoit, généralement, la délivrance d'un billet qui sert également à identifier le transporteur qui a droit au transport	FALSO	
35270	Les parties d'un contrat de transport de ligne urbain sont le transporteur et la Commune	FALSO	
35271	Dans le contrat de transport routier de personnes, l'objet du contrat est le passager	FALSO	
35272	Le contrat de transport routier de personnes prévoit, généralement, la délivrance d'un billet qui sert à prouver le droit de son possesseur à prétendre la prestation de la part du transporteur	VERO	
35273	Le contrat de transport routier de personnes prévoit, généralement, la délivrance d'un billet qui sert également à identifier le sujet qui a droit au transport	VERO	
35274	Le contrat de transport routier de personnes devient effectif à travers la délivrance d'un billet, moyennant paiement d'une somme d'argent donnée	VERO	
35275	Dans le contrat de transport, le transporteur s'engage à faire conduire l'autobus/autocar par des conducteurs expérimentés et fiables	FALSO	
35276	Le contrat de transport routier de personnes prévoit, généralement, la délivrance d'un billet, qui constitue titre de légitimation	VERO	
35277	Les parties d'un contrat de transport de ligne urbain sont les passagers et la Commune	FALSO	
35278	Dans le contrat de transport routier de personnes, le titre de légitimation n'existe pas	FALSO	
35279	Dans le contrat de transport, le transporteur s'engage à délivrer une facture commerciale	FALSO	
35280	Dans le contrat de transport routier de personnes, l'objet du contrat est le transport de marchandises d'un lieu à un autre	FALSO	
35281	Le contrat de transport routier de personnes prévoit, généralement, la délivrance d'un billet qui sert à prouver le droit de son possesseur à prétendre la prestation de la part du commettant	FALSO	
35282	Les parties d'un contrat de transport de ligne urbain sont les passagers et le transporteur	VERO	
35283	Les parties contractantes dans un contrat de transport de ligne urbaine sont le transporteur, la Commune et les passagers	FALSO	
35284	Dans le cadre d'un contrat de transport routier de personnes, les sujets du contrat sont le transporteur et le voyageur	VERO	

Quesito n° 7295 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35285	Quand un sujet s'engage, contre paiement, à transférer des personnes ou des choses d'un endroit à un autre, l'on a un contrat de mandat	FALSO	
35286	Quand un sujet s'engage, contre paiement, à transférer des personnes ou des choses d'un endroit à un autre, l'on a un contrat de location	FALSO	
35287	Quand un sujet s'engage, contre paiement, à transférer des personnes ou des choses d'un endroit à un autre, l'on a un contrat d'attribution	FALSO	
35288	Quand un sujet s'engage, contre paiement, à transférer des personnes ou des choses d'un endroit à un autre, l'on a un contrat de transport	VERO	
35289	Dans le cadre d'un contrat de transport, le transporteur s'engage à transférer des personnes ou des marchandises d'un endroit à un autre contre paiement	VERO	
35290	Le contrat de transport routier de personnes prend fin, d'ordinaire, quand les bagages sont remis à leur propriétaire	FALSO	
35291	Le contrat de transport est un contrat comportant un paiement	VERO	
35292	Le contrat de transport est un contrat aléatoire	FALSO	
35293	Le contrat de transport est un contrat rarement gratuit	VERO	
35294	Le contrat de transport est un contrat atypique	FALSO	
35295	Le rapport contractuel en matière de transport de personnes est limité aux phases de déplacement du véhicule	FALSO	
35296	Le rapport contractuel en matière de transport de personnes prend fin quand cesse toute relation matérielle entre le voyageur et le moyen de transport	VERO	
35297	Le rapport contractuel en matière de transport de personnes prend fin quand le passager descend du moyen de transport et que toutes les opérations de remise de l'éventuel bagage sont achevées	VERO	
35298	Le rapport contractuel en matière de transport de personnes prend toujours fin quand le passager descend du moyen de transport	FALSO	
35299	Le titre de transport doit mentionner la date de naissance du conducteur	FALSO	
35300	Dans le cadre du service de ligne, le billet n'est jamais transférable	FALSO	

Quesito n° 7296 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35301	Dans le cadre du service de ligne les billets peuvent être vendus non seulement par le transporteur effectuant le service, mais aussi par des agences ou commerces spécifiques liés audit transporteur par un contrat de mandat de vente	VERO	
35302	Le titre de transport doit mentionner le nom de l'entreprise émettrice	VERO	
35303	Dans le cadre du service de ligne, le billet n’a pas de date de péremption	FALSO	
35304	Le titre de transport doit mentionner le prix	VERO	
35305	Le titre de transport doit mentionner le lieu de départ et de destination ou le type de desserte (urbaine, interurbaine, etc.)	VERO	
35306	Le titre de transport doit mentionner tous les éléments prévus par la législation fiscale	VERO	
35307	En matière de transport public local, les systèmes de billetterie électronique permettent d’utiliser des titres de transport électroniques, enregistrés sur une carte à puce intelligente (smart card)	VERO	
35308	Le titre de transport doit mentionner la profession de son titulaire	FALSO	
35309	Dans le cadre du service de ligne, le billet identifie la personne ayant droit au transport	VERO	
35310	Le titre de transport doit mentionner la plaque du véhicule	FALSO	
35311	Le titre de transport doit mentionner la période de validité	VERO	
35312	Dans le cadre du service de ligne, le billet doit comporter la durée du trajet	FALSO	
35313	Dans le cadre du service de ligne, le billet constitue aussi un reçu fiscal	VERO	
35314	Dans le cadre du service de ligne, le billet n’est pas transférable si c’est interdit par les conditions générales de transport	VERO	
35315	Dans le cadre du service de ligne, le transporteur du service public de ligne est tenu de délivrer un billet aux passagers	VERO	
35316	Dans le cadre du service occasionnel, la date du trajet est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	VERO	

Quesito n° 7297 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35317	Dans le cadre du service occasionnel, l'itinéraire, avec les arrêts, est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	VERO	
35318	Dans le cadre du service occasionnel, le nombre et la liste des participants, c’est-à-dire des personnes à transporter est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	VERO	
35319	Dans le cadre du service occasionnel, le prix du transport est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	VERO	
35320	Dans le cadre du service occasionnel, la nationalité des voyageurs, si le service est effectué dans le cadre national, est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	FALSO	
35321	Dans le cadre du service occasionnel, la date du dernier voyage effectué par le transporteur est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	FALSO	
35322	Dans le cadre du service occasionnel, l'acte constitutif de la société de transport est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	FALSO	
35323	Dans le cadre du service occasionnel, le code fiscal du conducteur est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	FALSO	
35324	Dans le cadre du service occasionnel, le numéro d’immatriculation du véhicule qui servira au transport est un élément essentiel du contrat de transport de personnes	FALSO	
35325	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur répond des dommages que peut subir le voyageur, aux termes de sa responsabilité contractuelle	VERO	
35326	En ce qui concerne les bagages du voyageur, le transporteur est tenu de les surveiller à partir du moment où ils lui sont remis	VERO	
35327	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur répond des avaries des objets, aux termes de sa responsabilité contractuelle	VERO	
35328	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur répond du non-respect d’une obligation contractuelle aux termes de sa responsabilité extracontractuelle	FALSO	
35329	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur répond des dommages qu’il a causés à un piéton, aux termes de sa responsabilité contractuelle	FALSO	
35330	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur est responsable même en cas de transport gratuit	VERO	
35331	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur est responsable des éventuels retards dans l'exécution du transport	VERO	

35332	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur n’est pas responsable de l’éventuelle perte ou détérioration des bagages, sauf si le passager parvient à prouver que c’est lui qui a causé le dommage	FALSO	

Quesito n° 7298 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35333	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur répond du non-respect d’une obligation contractuelle, aux termes de sa responsabilité contractuelle	VERO	
35334	En ce qui concerne les bagages du voyageur, en cas de dommage, la responsabilité du transporteur est engagée même si le conducteur a déchargé des choses du moyen de transport et les a amenées dans l’hôtel	FALSO	
35335	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur ne répond jamais des avaries aux choses	FALSO	
35336	En ce qui concerne les bagages du voyageur, le transporteur en est toujours responsable, du moment où il les reçoit à celui où il les remet	VERO	
35337	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur est responsable des sinistres que peut subir le passager durant le voyage	VERO	
35338	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur n’est pas responsable des éventuels retards	FALSO	
35339	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur est responsable de la non-exécution du transport	VERO	
35340	En ce qui concerne les bagages du voyageur, en cas de dommages, le transporteur et le conducteur sont tous deux responsables, même en cas de transport gratuit	VERO	
35341	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur est responsable des éventuelles pertes ou détériorations des bagages, s’il ne démontre pas qu’il a pris toute les mesures appropriées pour éviter le dommage	VERO	
35342	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur est responsable des dommages qui se produisent uniquement s’il effectue le service contre paiement	FALSO	
35343	En ce qui concerne les bagages du voyageur, le transporteur en est toujours responsable, du moment où il les reçoit au moment où il les porte dans la chambre d’hôtel du voyageur	FALSO	
35344	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur peut insérer des clauses limitant sa responsabilité en cas de sinistres que pourrait subir le voyageur	FALSO	
35345	En ce qui concerne les bagages du voyageur, la responsabilité incombe au conducteur et au transporteur même si ceux-ci sont confiés à l’hôtelier	FALSO	
35346	En ce qui concerne les bagages du voyageur, en cas de détériorations, de destruction ou de vol, si ceux-ci ont été confiés à l’hôtelier, la responsabilité de ce dernier est engagée	VERO	
35347	Dans le cadre du contrat de transport de personnes, le transporteur n’est pas sujet à la responsabilité contractuelle, qui est en revanche appliquée au « transport de courtoisie »	FALSO	
35348	L'obligation de protection du transporteur comporte l'adoption de toutes les « mesures adéquates » destinées à assurer le transport à destination du voyageur en toute sécurité	VERO	

Quesito n° 7299 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35349	L’obligation de protection du transporteur n’impose pas à celui-ci d’équiper le véhicule de façon adéquate	FALSO	
35350	L’obligation de protection du transporteur impose à celui-ci d’équiper le véhicule de façon adéquate	VERO	
35351	L’obligation de protection du transporteur ne comporte pas de frais pour le passager	FALSO	
35352	L’obligation de protection du transporteur s’ajoute à l'obligation primaire du transport	VERO	
35353	En ce qui concerne les bagages du voyageur, le transporteur n’est pas responsable des dommages causés par force majeure	VERO	
35354	En ce qui concerne les bagages du voyageur, le transporteur est responsable de la perte même en cas de vol	FALSO	
35355	Par le contrat de transport, le transporteur s’engage entre autres à surveiller les bagages avec diligence	VERO	
35356	En ce qui concerne les bagages du voyageur, le transporteur en est toujours responsable, même s’il parvient à démontrer que la perte est le fruit du hasard	FALSO	
35357	Le passager ne peut pas contrevenir délibérément au règlement de l'entreprise de transport	VERO	

35358	L’obligation de protection du transporteur ne dégage pas le passager de l’obligation de prendre des mesures de protection personnelle et de collaborer	VERO	
35359	Le passager ne peut pas se placer dans des situations dangereuses	VERO	
35360	Le passager n’a aucune obligation en matière de protection personnelle	FALSO	
35361	Le passager peur laisser ses bagages totalement sans surveillance, en comptant exclusivement sur la responsabilité du conducteur	FALSO	
35362	Le passager doit respecter les conditions de transport publiées par des avis publics	VERO	
35363	Le passager est tenu de veiller à sa protection et de collaborer avec le transporteur	VERO	
35364	Le passager peut demander des arrêts même si ceux-ci ne sont pas prévus	FALSO	

Quesito n° 7300 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35365	Le Plan des transports ne suit pas de schéma général de référence	FALSO	
35366	Le Plan des transports est élaboré par l'entreprise et celle-ci est tenue d’en respecter les principes	VERO	
35367	Le Plan des transports suit un schéma général de référence publié par un DPCM spécifique	VERO	
35368	Le Plan des transports contient les arrêts prévus par les itinéraires	FALSO	
35369	Le Plan des transports est un document qui n’est pas élaboré ni diffusé par l'entreprise de transport, mais que celle-ci doit en tout cas respecter	FALSO	
35370	Le Plan des transports constitue l’engagement pris par les sujets fournissant la prestation d’orienter les actions vers la gestion de la qualité selon les normes de la série UNI EN ISO 9000	VERO	
35371	Le Plan des transports est un type particulier de « charte des services »	VERO	
35372	Le Plan des transports est né pour requalifier l'offre et l'organisation des services d’utilité publique	VERO	
35373	Le Plan des transports est le document qui règle les rapports entre les entreprises offrant des services de transport public et les citoyens qui les utilisent	VERO	
35374	Le Plan des transports n’est pas obligatoire	FALSO	
35375	Avec le Plan des transports, les sujets fournissant la prestation ne sont pas tenus de garantir des services de remplacement en cas de besoin	FALSO	
35376	Le Plan des transports garantit la continuité des services	VERO	
35377	Avec le Plan des transports, les sujets fournissant la prestation doivent garantir des services de transport continus et réguliers	VERO	
35378	Avec le Plan des transports, les sujets fournissant la prestation doivent garantir une assurance en cas de dommages aux personnes et aux objets	VERO	
35379	Le Plan des transports garantit des dessertes pendant les heures nocturnes également	FALSO	
35380	Le Plan des transports garantit l’égalité et l’impartialité en matière d’accessibilité des services et des infrastructures	VERO	

Quesito n° 7301 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35381	Avec le Plan des transports, les sujets fournissant la prestation doivent garantir l’égalité et l’impartialité	VERO	
35382	Le Plan des transports garantit la gratuité des services	FALSO	
35383	Avec le Plan des transports, les sujets fournissant la prestation doivent garantir la liberté de choix	VERO	
35384	Le Plan des transports garantit efficience et efficacité en matière d’entretien des véhicules et des infrastructures, ainsi que de compétences professionnelles du personnel	VERO	
35385	Le Plan des transports garantit la participation des citoyens aux décisions de l’entreprise, par le biais de représentants délégués	VERO	
35386	Avec le Plan des transports, les sujets fournissant la prestation ne doivent pas garantir la participation des usagers	FALSO	
35387	Dans le Plan des transports de l’entreprise, les sujets fournissant la prestation définissent les engagements en matière de couleur des autobus/autocars utilisés	FALSO	
35388	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service, tels que la sécurité du voyage	VERO	
35389	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service, tels que les services pour voyageurs handicapés	VERO	
35390	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service tels que le type de pneus utilisés	FALSO	

35391	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service, tels que les informations destinées à la clientèle	VERO	
35392	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service, tels que la régularité et la ponctualité du service	VERO	
35393	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service, tels que le nombre des personnes affectées au nettoyage des véhicules	FALSO	
35394	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service, tels que la marque des véhicules utilisés	FALSO	
35395	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service, tels que le nettoyage et les conditions hygiéniques des véhicules et/ou des arrêts	VERO	
35396	Le Plan des transports de l’entreprise, précise le standard des facteurs de qualité du service, tels que la protection de l’usager/du voyageur	VERO	

Quesito n° 7302 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35397	Le Plan des transports garantit le respect de l’environnement	VERO	
35398	Dans le Plan des transports de l’entreprise, les sujets fournissant la prestation définissent les engagements en matière de code de comportement de leur personnel	VERO	
35399	Dans le Plan des transports de l’entreprise, les sujets fournissant la prestation définissent les engagements en matière de langue officielle utilisée	FALSO	
35400	Le personnel de bord doit éviter de parler avec les passagers, y compris quand le véhicule est à l’arrêt	FALSO	
35401	Le personnel de bord ne doit jamais descendre du véhicule	FALSO	
35402	Le personnel de bord doit porter l’uniforme, s’il est obligatoire, et porter son badge de façon visible	VERO	
35403	Dans le Plan des transports de l’entreprise, les sujets fournissant la prestation définissent les engagements en matière de comportement et de langage de leur personnel	VERO	
35404	Le personnel de bord doit veiller à présenter un aspect soigné	VERO	
35405	Le personnel de bord n’est pas tenu de prêter assistance durant les opérations de montée dans le véhicule de personnes handicapées	FALSO	
35406	Dans le Plan des transports de l’entreprise, les sujets fournissant la prestation définissent les engagements en matière de reconnaissance des personnels en contact avec le public	VERO	
35407	Le personnel de bord doit aider les personnes en difficulté et ayant des problèmes moteurs	VERO	
35408	Le personnel de bord doit avoir un comportement civil et respectueux envers le client	VERO	
35409	Dans le Plan des transports de l’entreprise, les sujets fournissant la prestation définissent les engagements en matière de caractère présentable du personnel	VERO	
35410	Les passagers doivent s’abstenir de tout comportement pouvant déranger les autres passagers ou leur nuire	VERO	
35411	Les usagers ne sont pas autorisés à fumer dans le véhicule	VERO	
35412	Le voyageur peut monter dans un moyen de transport même sans billet ou sans réservation	FALSO	

Quesito n° 7303 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35413	Les passagers sont tenus d’endommager le véhicule	FALSO	
35414	Les passagers sont tenus de signaler les éventuels dommages aux organes de traction du véhicule	FALSO	
35415	Les usagers ne peuvent pas prétendre le transport de marchandises ou d’autres matériaux que leurs bagages	VERO	
35416	Les passagers ont le droit de fumer à bord du véhicule	FALSO	
35417	Les passagers doivent tenir les enfants, les objets et les animaux loin des portes	VERO	
35418	Les passagers doivent aider les personnes ayant des problèmes de motricité et laisser les places assises aux personnes âgées et invalides ou aux femmes enceintes	VERO	
35419	Le voyageur peut fumer s’il le désire	FALSO	
35420	Les usagers ne peuvent pas prétendre que le transport soit effectué en violation des normes de sécurité prévues par le code de la route en vigueur	VERO	
35421	Les passagers doivent respecter le moyen de transport public : ne pas endommager les véhicules en les vandalisant, ne pas écrire sur les sièges ou le bas-côté des véhicules, etc.	VERO	

35422	Le voyageur ne doit pas se comporter de manière à déranger les autres personnes	VERO	
35423	Les passagers doivent attacher leur ceinture de sécurité même quand le véhicule en est dépourvu	FALSO	
35424	Les passagers doivent s’abstenir d’exercer une activité commerciale ou publicitaire, même à des fins de bienfaisance, dans les véhicules, les abris ou les gares	VERO	
35425	Les passagers ne doivent pas occuper plus d’une seule place assise par personne, ni obstruer les sorties et les points de passage	VERO	
35426	Le voyageur doit respecter les instructions, les dispositions et les indications fournies par le personnel du transporteur	VERO	
35427	Les usagers ne sont pas autorisés à parler au téléphone portable à voix basse	FALSO	
35428	Les passagers doivent être munis d’un titre de transport valide et être toujours prêts à le présenter à la demande du personnel préposé au contrôle	VERO	

Quesito n° 7304 - 14##tipologia14 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35429	Les usagers ne sont pas autorisés à jeter des objets depuis le véhicule, qu’il soit en marche ou à l’arrêt	VERO	
35430	Le voyageur ne doit pas occuper plus d’une place assise	VERO	
35431	Les passagers sont tenus de nettoyer le véhicule	FALSO	
35432	Les passagers sont tenus de s’adresser au personnel de bord en cas de danger	VERO	
35433	Les passagers sont tenus de respecter l’interdiction de fumer à bord des véhicules	VERO	
35434	Les passagers sont tenus de contrôler si les autres passagers ont un billet régulièrement visé	FALSO	
35435	Les passagers sont tenus de respecter les normes régulant le transport d’objets et d’animaux	VERO	
35436	Les usagers ne sont pas autorisés à tacher, salir ou endommager le véhicule	VERO	
35437	Le voyageur peut utiliser le signal d’alarme ou tout autre dispositif d’urgence chaque fois qu’il désire descendre de l'autobus/autocar	FALSO	
35438	Les passagers sont tenus de respecter le personnel de bord préposé aux fonctions de guide et de contrôleur, et observer ses indications	VERO	
35439	Quand il est en service, le conducteur de l'autobus/autocar doit porter l’uniforme, si cela est prévu	VERO	
35440	Le conducteur d’un autobus/autocar de ligne doit tenir le véhicule propre et en bon état	VERO	

Quesito n° 7305 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35441	Les forces de résistance qui agissent sur un véhicule sont celles qui s’opposent à sa progression	VERO	
35442	Le poids d’un véhicule dépend de l'inclinaison de la route	FALSO	
35443	Le poids d’un véhicule change selon qu’il est vide ou en charge	VERO	
35444	Le poids d’un véhicule est inversement proportionnel à sa masse	FALSO	
35445	Le poids d’un véhicule est proportionnel à sa masse	VERO	
35446	Le poids ne dépend pas de l'inclinaison du véhicule	VERO	
35447	Le poids d’un véhicule est égal à la somme de sa masse et de l'accélération de gravité	FALSO	
35448	Le poids d’un véhicule est égal au produit de sa masse par l'accélération de gravité	VERO	
35449	Le poids dépend du fait que le corps placé à la surface de la terre est attiré par la Terre	VERO	
35450	Le poids est proportionnel au nombre d’essieux du véhicule	FALSO	
35451	Le poids d’un véhicule ne varie pas en fonction de la charge transportée	FALSO	
35452	La force motrice, grâce aux organes de transmission, permet le mouvement du véhicule	VERO	
35453	La force motrice est transmise au sol grâce à l'adhérence entre les roues motrices et l'asphalte	VERO	
35454	Un véhicule en mouvement est doué d’une énergie cinétique d’autant plus grande que sa vitesse est élevée	VERO	
35455	La force motrice est la force centrifuge générée par le moteur	FALSO	
35456	La force motrice est partiellement absorbée par les composantes mécaniques des véhicules	VERO	

Quesito n° 7306 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35457	Un véhicule en mouvement est doué d’une énergie cinétique proportionnelle à sa masse	VERO	
35458	La force motrice est la force de direction générée par le moteur endothermique ou électrique	FALSO	
35459	La force motrice est la force propulsive générée par le moteur et transmise aux roues	VERO	
35460	La force motrice maintient le véhicule en mouvement grâce aux organes de direction	FALSO	
35461	La force motrice est la force de gravité	FALSO	
35462	La force motrice est due à la force propulsive générée par le moteur endothermique-électrique	VERO	
35463	La force motrice est complètement absorbée par le moteur	FALSO	
35464	En s’opposant à la force centrifuge, la force centripète permet de suivre une trajectoire curviligne	VERO	
35465	La force centrifuge peut être équilibrée par la force freinant	FALSO	
35466	La force centripète est inversement proportionnelle à la masse du véhicule	FALSO	
35467	La force centrifuge tend à projeter un corps vers l'extérieur du virage	VERO	
35468	La force centripète intervient quand un véhicule parcours un virage	VERO	
35469	La force centripète intervient durant la descente du véhicule	FALSO	
35470	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand son poids augmente	FALSO	
35471	La force centripète est générée par les organes de transmission	FALSO	
35472	La force centrifuge est d’autant plus importante que la vitesse et la masse du véhicule sont élevées	VERO	

Quesito n° 7307 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35473	La force centrifuge tend à déporter le véhicule vers l'intérieur du virage	FALSO	
35474	En entrant dans un virage serré (petit rayon de braquage) il est nécessaire de passer une vitesse supérieure	FALSO	
35475	La force centripète dépend de l'adhérence des pneus à la route	VERO	
35476	La force centripète est proportionnelle à la vitesse et à la masse du véhicule	VERO	
35477	La force centripète intervient quand le véhicule parcourt une montée	FALSO	
35478	L’on modifie la force centrifuge en modifiant la trajectoire du véhicule dans le virage	VERO	
35479	La force centripète dépend de l'adhérence des pneus	VERO	
35480	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente si l’entraxe du véhicule augmente	FALSO	
35481	La force centrifuge est inversement proportionnelle au rayon du virage	VERO	
35482	La force centripète est la force qui permet à un corps de suivre une trajectoire circulaire	VERO	
35483	La force centrifuge est directement proportionnelle au rayon du virage	FALSO	
35484	La force centrifuge agit sur un véhicule quand il parcourt une montée	FALSO	
35485	La force centrifuge est à son maximum quand le véhicule parcourt une montée	FALSO	
35486	L’on modifie la force centrifuge en modifiant la vitesse du véhicule	VERO	
35487	La force centrifuge peut faire déraper un véhicule dans un virage	VERO	
35488	Le manque de révision périodique du véhicule provoque son retournement dans un virage	FALSO	

Quesito n° 7308 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35489	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand le virage est plus serré	VERO	
35490	La force centripète est générée par la centrale électrique du véhicule	FALSO	
35491	La force centrifuge est plus importante en ligne droite que dans un virage	FALSO	
35492	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand le barycentre est plus haut	VERO	
35493	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand la force centrifuge augmente	VERO	
35494	La force centrifuge ne dépend pas du rayon du virage que parcourt le véhicule	FALSO	

35495	La force centripète est appliquée au véhicule qui parcourt un virage	VERO	
35496	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand la vitesse augmente	VERO	
35497	La force centrifuge peut causer le retournement d’un véhicule	VERO	
35498	La force centrifuge doit être équilibrée par la force centripète	VERO	
35499	La force centrifuge agit sur un corps quand il parcourt un virage	VERO	
35500	L'énergie cinétique augmente en phase de freinage du véhicule	FALSO	
35501	Quand l'énergie cinétique augmente, l’espace nécessaire à l’arrêt du véhicule diminue	FALSO	
35502	L'énergie cinétique est proportionnelle au coefficient de résistance aérodynamique du véhicule (CX)	FALSO	
35503	L'énergie cinétique augmente en même temps que le temps de réaction du conducteur	FALSO	
35504	L'énergie cinétique influe sur l’espace nécessaire au freinage du véhicule	VERO	

Quesito n° 7309 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35505	Le freinage du véhicule comporte la dissipation de l’énergie cinétique du véhicule	VERO	
35506	En phase de freinage, l'énergie cinétique est dissipée par chaleur à travers le système de freinage	VERO	
35507	La présence de l’ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) compense un mauvais temps de réaction	FALSO	
35508	La force d’inertie varie en fonction de la modification du coefficient d’adhérence de la route	FALSO	
35509	La force d’inertie ne varie pas en fonction de la vitesse du véhicule	FALSO	
35510	La force d’inertie est inférieure pour un véhicule plus léger	VERO	
35511	La force d’inertie ne dépend pas de la masse du véhicule mais seulement de sa vitesse	FALSO	
35512	La force d’inertie s’oppose au ralentissement du véhicule	VERO	
35513	La force d’inertie s’oppose à la variation de la vitesse du véhicule	VERO	
35514	La force d’inertie aide au freinage du véhicule	FALSO	
35515	La force d’inertie agit sur un véhicule chaque fois que son mouvement est modifié	VERO	
35516	La force d’inertie des véhicules voyageant à la même vitesse est égale	FALSO	
35517	La force d’inertie permet une meilleure tenue de route du véhicule dans les virages	FALSO	
35518	La force d’inertie augmente avec la masse du véhicule	VERO	
35519	Le déplacement du barycentre influe sur la stabilité du véhicule	VERO	
35520	Le barycentre d’un autobus/autocar est le point d’ancrage entre le véhicule tracteur et la remorque	FALSO	

Quesito n° 7310 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35521	La hauteur du barycentre du véhicule à vide est constante	VERO	
35522	La position du barycentre varie en fonction tant de la charge que de la position de celle-ci sur le véhicule	VERO	
35523	Le barycentre d’un véhicule se trouve au centre de l’essieu des roues motrices	FALSO	
35524	Le barycentre varie selon que le véhicule parcourt une ligne droite ou un virage	FALSO	
35525	Le positionnement de la charge du véhicule influe sur la position du barycentre	VERO	
35526	Une position différente de la charge ne modifie pas le barycentre du véhicule	FALSO	
35527	La position du barycentre d’un véhicule varie selon son âge	FALSO	
35528	Le barycentre est le point où, par convention, l’on considère que les forces agissant sur le véhicule sont appliquées	VERO	
35529	Le coefficient d’adhérence augmente si la superficie de contact entre deux corps est humide	FALSO	
35530	Le coefficient d’adhérence entre le pneu et la route est plus élevé sur le gravier que sur l'asphalte	FALSO	
35531	Le coefficient d’adhérence varie de zéro à un	VERO	
35532	Le coefficient d’adhérence varie de un à deux	FALSO	
35533	Le coefficient d’adhérence entre le pneu et l’asphalte augmente si l'asphalte est rugueux	VERO	

35534	Le coefficient d’adhérence entre le pneu et la route est bas si l'asphalte est gelé	VERO	
35535	La force de frottement est une force engendrée par la friction de deux superficies au contact l’une de l’autre	VERO	
35536	La force de frottement freine le glissement de deux superficies au contact l’une de l’autre	VERO	

Quesito n° 7311 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35537	La force de frottement qui se développe entre les pneus et l’asphalte favorise la diminution de la consommation	FALSO	
35538	La force de frottement s’oppose à la force de freinage du véhicule	FALSO	
35539	La force de frottement augmente le rendement du véhicule dans la mesure où ce n’est pas une force dissipative	FALSO	
35540	La force de frottement est une force dissipative	VERO	
35541	La force de frottement tend à maintenir le véhicule en mouvement constant	FALSO	
35542	La force de frottement génère de la chaleur	VERO	
35543	La force de frottement comporte l'abaissement du barycentre du véhicule	FALSO	

Quesito n° 7312 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35544	Parmi les véhicules destinés au transport public de personnes, il y a les autobus/autocars, à savoir les véhicules destinés à transporter plus de 9 personnes	VERO	
35545	Parmi les véhicules destinés au transport public de personnes, il y a les autobus scolaires, à savoir une catégorie particulière d’autobus, destinés au transport d’élèves avec des équipements spécifiques	VERO	
35546	Parmi les véhicules destinés au transport public de personnes, il y a les autobus articulés, à savoir des autobus constitués de deux parties rigides communicantes, reliées entre elles par une section articulée	VERO	
35547	Parmi les véhicules destinés au transport public de personnes, il y a les autobus articulés, à savoir des autobus constitués d’une seule partie rigide	FALSO	
35548	Parmi les véhicules destinés au transport public de personnes, il y a les camions, à savoir des véhicules automobiles destinés au transport de choses et des personnes préposées à l’utilisation et au transport desdites choses	FALSO	
35549	Parmi les véhicules destinés au transport public de personnes, il y a les camions, à savoir des véhicules automobiles destinés au transport occasionnel de personnes	FALSO	
35550	Les autobus/autocars sont des véhicules pour lesquels une autorisation est requise s’ils sont destinés à l’usage de tiers	VERO	
35551	Les autobus/autocars sont des véhicules destinés au transport de plus de neuf personnes, conducteur compris	VERO	
35552	Les autobus/autocars sont des véhicules bénéficiant de dérogations spécifiques aux limites générales relatives aux dimensions concernant les autres véhicules	VERO	
35553	Les autobus/autocars sont des véhicules destinés au transport de marchandises	FALSO	
35554	Les autobus/autocars sont des véhicules destinés au transport de neuf personnes maximum, conducteur compris	FALSO	
35555	Les autobus/autocars sont des véhicules qui peuvent être exclusivement destinés à l’usage de tiers	FALSO	
35556	Les autobus/autocars urbains disposent essentiellement de places debout	VERO	
35557	Les autobus urbains sont destinés à parcourir de brefs trajets	VERO	
35558	Les autobus/autocars urbains sont destinés à circuler essentiellement dans les centres urbains	VERO	
35559	Les autobus/autocars urbains disposent pour l’essentiel de places debout	VERO	

Quesito n° 7313 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35560	Les autobus/autocars urbains disposent exclusivement de places assises	FALSO	
35561	Les autocars de grand tourisme sont utilisés sur les grandes lignes	VERO	
35562	Les autocars de grand tourisme disposent seulement de places assises	VERO	
35563	Du fait des caractéristiques de leur construction, les autobus/autocars de classe A sont conçus pour les passagers debout	VERO	
35564	Du fait des caractéristiques de leur construction, les autobus/autocars de classe A ne transportent que 22 passagers plus le conducteur	VERO	

35565	Du fait des caractéristiques de leur construction, les autobus/autocars de classe B ne sont pas destinés au transport de personnes debout	VERO	
35566	Du fait des caractéristiques de leur construction, les autobus/autocars de classe B ne transportent que 22 passagers plus le conducteur	VERO	
35567	Conformément à la classification nationale, les véhicules destinés au transport de personnes pour le compte de tiers sont divisés en véhicules de classe A et de classe B	FALSO	
35568	Du fait des caractéristiques de leur construction, les autobus/autocars de classe A ne sont pas munis de sièges parce qu'ils sont destinés exclusivement au transport de passagers debout	FALSO	
35569	Du fait des caractéristiques de leur construction, les autobus/autocars de classe B sont destinés au transport de personnes debout	FALSO	
35570	Du fait des caractéristiques de leur construction, les véhicules destinés au transport de personnes pour le compte de tiers, sont divisés en véhicules de classe l et de classe II	FALSO	
35571	Du fait des caractéristiques de leur construction, les autobus/autocars de classe A ne transportent que 22 passagers, conducteur compris	FALSO	
35572	Du fait des caractéristiques de leur construction, les véhicules destinés au transport de personnes pour le compte de tiers, sont divisés en véhicules de classe A et de classe B	FALSO	
35573	Font partie de la classe A les autobus/autocars destinés aux services de ligne urbains	VERO	
35574	Font partie de la classe I les autobus/autocars destinés aux services de ligne urbains	VERO	
35575	Font partie de la classe B les autobus/autocars destinés à la location avec chauffeur	VERO	

Quesito n° 7314 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35576	Font partie de la classe III les autocars de type grand tourisme	VERO	
35577	Font partie de la classe III les autobus/autocars destinés au transport de plus de 22 personnes, plus le conducteur	VERO	
35578	Ne font pas partie de la classe A les autobus/autocars destinés aux services de ligne suburbains	FALSO	
35579	Font partie de la classe B les autobus/autocars destinés au transport de plus de 22 personnes plus le conducteur	FALSO	
35580	Font partie de la classe l de la classification UE les autobus/autocars interurbains de la classification nationale	FALSO	
35581	Font partie de la classe II les autobus/autocars destinés au transport de 22 personnes maximum, plus le conducteur	FALSO	
35582	Font partie de la classe B les autobus/autocars de classe II	FALSO	
35583	Sur la base des normes UE, les autobus/autocars sont classés en autobus/autocars de classe l s'ils disposent d'un nombre de places supérieur à 22 + 1 (conducteur), avec de l'espace pour les passagers debout	VERO	
35584	Sur la base des normes UE, les autobus/autocars sont classés en autobus/autocars de classe III s'ils disposent d'un nombre de places supérieur à 22 +1 (conducteur), avec des places exclusivement pour passagers assis	VERO	
35585	Sur la base des normes UE, les autobus/autocars sont classés en autobus/autocars de classe A s'ils disposent d'un nombre de places inférieur ou égal à 22 + 1 (conducteur), avec des sièges et des équipements pour les passagers debout	VERO	
35586	Sur la base des normes UE, les autobus/autocars sont classés en autobus/autocars de classe B s'ils disposent d'un nombre de places inférieur ou égal à 22 + 1 (conducteur), et sont équipés exclusivement pour des passagers debout	FALSO	
35587	Sur la base des normes UE, les autobus/autocars sont classés en autobus/autocars de classe II s'ils disposent d'un nombre de places inférieur ou égal à 22 + 1 (conducteur), et sont équipés exclusivement pour des passagers assis	FALSO	
35588	Sur la base des normes UE, les autobus/autocars sont classés en autobus/autocars de classe V s'ils disposent d'un nombre de places supérieur à 22 + 1 (conducteur), avec des espaces pour les passagers debout	FALSO	
35589	Les autobus/autocars doivent être équipés exclusivement de places assises	FALSO	
35590	Les autobus/autocars de classe I ne peuvent pas servir aux services interrégionaux	VERO	
35591	Dans les autobus/autocars destinés à la location avec chauffeur, un nombre limité de places debout est prévu	FALSO	

Quesito n° 7315 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

35592	Les autobus/autocars doivent être munis de panneaux postérieurs rétroréfléchissants	FALSO	
35593	Les autobus/autocars doivent être munis de bandes latérales rétroréfléchissantes de couleur rouge	FALSO	
35594	Les autobus/autocars sont munis de dispositifs clignotants jaunes	FALSO	
35595	Les autobus/autocars sont munis de panneaux postérieurs à rayures blanches et rouges	FALSO	
35596	Les autobus/autocars sont munis de bandes rétroréfléchissants latérales et postérieures	FALSO	
35597	Les autobus/autocars doivent être munis de civières	FALSO	
35598	L’installation de bandes rétroréfléchissantes jaunes ou blanches sur les autobus/autocars est obligatoire	FALSO	
35599	L’installation de panneaux postérieurs rétroréfléchissants à rayures sur les autobus/autocars est obligatoire	FALSO	
35600	L’installation de panneaux postérieurs portant la lettre « a » sur les autobus/autocars est obligatoire	FALSO	
35601	Les autobus/autocars doivent être munis d’une rampe monte-charge à l’arrière	FALSO	
35602	Les autobus scolaires sont des autobus dont les sièges et les espaces sont de dimensions réduites	VERO	
35603	Les autobus scolaires sont des autobus avec des sièges pour élèves de dimensions réduites et des sièges de taille normale pour les accompagnateurs	VERO	
35604	Les autobus scolaires sont des autobus qui portent le nom de l’Institution scolaire écrit sur une plaque à l'intérieur de la cabine du conducteur	FALSO	
35605	Les autobus scolaires sont des autobus dont la carrosserie est de couleur jaune	FALSO	
35606	Dans les autobus/autocars urbains à 3 portes, la porte centrale sert d’ordinaire aux passagers pour monter et les 2 autres pour descendre	FALSO	
35607	Les autobus/autocars urbains ne peuvent jamais avoir 4 portes	FALSO	

Quesito n° 7316 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35608	Dans les autobus/autocars urbains à 4 portes, les deux portes centrales servent d’ordinaire aux passagers pour monter, tandis que la porte avant et la porte arrière sont utilisées par les passagers pour descendre	FALSO	
35609	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être utilisées en cas de danger et peuvent coïncider avec les portes de service	VERO	
35610	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être facilement repérables par les passagers	VERO	
35611	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être également réparties sur les deux flancs de l’autobus/autocars	VERO	
35612	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être utilisées par les passagers dans les conditions normales, pour monter dans le bus et en descendre	FALSO	
35613	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent coïncider avec les portes de service	FALSO	
35614	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être réalisées exclusivement par des trappes sur le toit	FALSO	
35615	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être réalisées seulement sur le franc droit de l’autobus/autocars	FALSO	
35616	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être commandées seulement par le conducteur	FALSO	
35617	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être signalées par des inscriptions spécifiques et/ou des symboles	VERO	
35618	Les sorties de secours des autobus/autocars peuvent être des portes, des fenêtres ou des trappes	VERO	
35619	Le nombre minimal de sorties de secours des autobus/autocars est fixé sur la base du nombre de passagers	VERO	
35620	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être signalées par des lumières de couleur rouge	FALSO	
35621	Les sorties de secours des autobus/autocars doivent être signalées par des autocollants de couleur bleue et blanche	FALSO	
35622	Les sorties de secours des autobus/autocars ne doivent pas être signalées	FALSO	
35623	Le nombre minimal de sorties de secours des autobus/autocars est fixé sur la base de la masse maximale autorisée de l’autobus/autocars	FALSO	

Quesito n° 7317 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

35624	Dans les autobus/autocars, en conditions normales, les sorties de service sont utilisées par les passagers pour monter dans le véhicule et en descendre	VERO	
35625	Dans les autobus/autocars, les sorties de secours sont identifiées par des étiquettes spécifiques	VERO	
35626	Dans les autobus/autocars, les sorties de service ne peuvent jamais être utilisées pour l'évacuation des passagers en cas de danger	FALSO	
35627	Dans les autobus/autocars, les sorties de secours coïncident toujours avec les portes de service	FALSO	
35628	Les sorties de secours d’un autobus/autocars doivent toutes être signalées	VERO	
35629	Les sorties de secours d’un autobus/autocars sont identifiées par des étiquettes spécifiques	VERO	
35630	Le nombre minimal de sorties de secours des autobus/autocars est fixé sur la base du nombre de passagers qu’il peut transporter	VERO	
35631	Les sorties de secours d’un autobus/autocars doivent être utilisées en cas de danger et peuvent coïncider avec les portes de service	VERO	
35632	Les sorties de secours d’un autobus/autocars peuvent aussi coïncider avec les portes de service	VERO	
35633	Les sorties de secours d’un autobus/autocars peuvent être des portes ou des fenêtres	VERO	
35634	Les sorties de secours d’un autobus/autocars peuvent être des trappes d’évacuation sur le toit	VERO	
35635	Les sorties de secours d’un autobus/autocars ne peuvent pas être actionnées par les passagers même en cas d’urgence	FALSO	
35636	Les sorties de secours d’un autobus/autocars sont identifiées par le conducteur avant le départ et indiquées aux passagers	FALSO	
35637	En conditions normales, les sorties de secours d’un autobus/autocars doivent toujours être utilisées par les passagers pour monter dans le véhicule et en descendre	FALSO	
35638	La porte d’accès ou de service des autobus/autocars est celle qu’utilisent les passagers en conditions normales, avec le conducteur assis à la place du conducteur	VERO	
35639	La double porte de service des autobus/autocars permet l'accès de plusieurs personnes en même temps	VERO	

Quesito n° 7318 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35640	La porte de sécurité des autobus/autocars est destinée à être utilisée par les passagers pour descendre du véhicule en cas de danger imminent	VERO	
35641	La double porte de service des autobus/autocars est destinée à être utilisée par les passagers pour descendre du véhicule uniquement en cas de danger imminent	FALSO	
35642	Les portes de sortie des autobus/autocars, sont d’ordinaire placées seulement dans la partie antérieure du véhicule	FALSO	
35643	Les autobus/autocars doivent être munis de sorties de sécurité qui peuvent être des fenêtres de secours	VERO	
35644	D’ordinaire, les portes de service des autobus/autocars sont ouvertes et fermées par les passagers	FALSO	
35645	Les autobus/autocars sont munis d’extincteurs	VERO	
35646	La date de validité des extincteurs des autobus/autocars ne doit pas être dépassée	VERO	
35647	Les extincteurs des autobus/autocars doivent être efficients	VERO	
35648	Le nombre des extincteurs des autobus/autocars doit correspondre au nombre minimum fixé	VERO	
35649	Les autobus/autocars doivent être dotés d’un espace adéquat pour loger un ou plusieurs extincteurs	VERO	
35650	Les extincteurs des autobus/autocars doivent être bien fixés à leur place mais faciles à extraire en cas de besoin	VERO	
35651	Les extincteurs des autobus/autocars doivent être du type approuvé	VERO	
35652	Les extincteurs des autobus/autocars ne doivent pas être cadenassés	VERO	
35653	Le nombre d’extincteurs d’un autobus/autocars doit être celui qui figure sur la carte grise du véhicule	FALSO	
35654	Les extincteurs des autobus/autocars/autocars doivent être chargés avant le départ	FALSO	
35655	Les extincteurs des autobus/autocars doivent être utilisés seulement par le conducteur	FALSO	

Quesito n° 7319 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

35656	Si le véhicule est muni d’extincteurs et de tous les équipements de sécurité, il n’est pas possible que des situations d’urgence se produisent	FALSO	
35657	Il est obligatoire d’installer une trousse de secours dans un autobus/autocars	VERO	
35658	La trousse de secours est obligatoire dans un autobus/autocar	VERO	
35659	La trousse de secours d’un autobus/autocar doit être fixée à un emplacement spécifique	VERO	
35660	La trousse de secours d’un autobus/autocar doit contenir des médicaments non périmés	VERO	
35661	La trousse de secours d’un autobus/autocars est facultative	FALSO	
35662	La trousse de secours est obligatoire seulement pour un autobus/autocar de plus de 16 places, plus le conducteur	FALSO	
35663	La trousse de secours d’un autobus/autocar ne peut être utilisée que par du personnel médical	FALSO	
35664	La trousse de secours des autobus/autocars peut être absente, mais en ce cas, il doit y avoir au moins un médecin à bord	FALSO	
35665	Les autobus/autocars destinés au transport d’élèves suivant la scolarité obligatoire sont appelés autobus scolaires	VERO	
35666	L’autobus scolaire est un véhicule destiné au transport des enseignants des écoles et de leurs éventuels assistants	FALSO	
35667	Les autobus/autocars destinés au transport des élèves suivant la scolarité obligatoire doivent être de couleur rouge	FALSO	
35668	Les autobus/autocars de couleur jaune citron sont des autobus scolaires ou des minibus	FALSO	
35669	Les autobus/autocars destinés au transport d’élèves suivant la scolarité obligatoire doivent disposer d’au moins 16 places	FALSO	
35670	L’autobus scolaire est un autobus destiné au transport des élèves et peut être muni de sièges pour accompagnateurs	VERO	
35671	L’autobus scolaire est un autobus qui peut être muni d’un signal indiquant « autobus scolaire » carré à fond orange placé à l’arrière	VERO	

Quesito n° 7320 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35672	L’autobus scolaire est un autobus dont les sièges sont de dimensions réduites, adaptés au type d’élèves à transporter	VERO	
35673	L’autobus scolaire est un autobus destiné au transport des élèves et ne peut pas être équipé de sièges pour accompagnateurs	FALSO	
35674	L’autobus scolaire est un autobus destiné au transport des élèves et ne peut pas être équipé de sièges pour accompagnateurs sans ceintures de sécurité	FALSO	
35675	L’autobus scolaire est un autobus exclusivement destiné au transport des élèves de l’école primaire	FALSO	
35676	L’autobus scolaire est un autobus dont les sièges doivent être de dimensions analogues à celles de tous les autres autobus	FALSO	
35677	L’autobus scolaire est un autobus qui peut ne pas respecter certaines normes de sécurité	FALSO	
35678	L’autobus scolaire est un autobus qui est tenu de transporter tout élève qui suit la scolarité obligatoire	FALSO	
35679	L’autobus scolaire est un autobus destiné exclusivement au transport d’élèves de l’école maternelle	FALSO	
35680	L’autobus scolaire doit être muni d’une trousse de premiers soins	VERO	
35681	L’autobus scolaire doit être muni d’extincteurs	VERO	
35682	L’autobus scolaire doit être muni de sorties de secours	VERO	
35683	L’autobus scolaire doit être muni d’une sirène	FALSO	
35684	L’autobus scolaire doit être muni de gyrophares bleus	FALSO	
35685	L’autobus scolaire doit être muni d’un gyrophare jaune	FALSO	
35686	Les autobus scolaires sont caractérisés par des aménagements particuliers réalisés spécifiquement pour le transport des élèves	VERO	
35687	Les autobus scolaires peuvent être équipés de sièges et d’espaces de dimensions réduites	VERO	

Quesito n° 7321 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35688	Les autobus scolaires peuvent être équipés de sièges pour accompagnateurs	VERO	
35689	Les autobus scolaires peuvent ne pas être munis d’extincteurs	FALSO	
35690	Les autobus scolaires n’ont pas de sorties de secours	FALSO	
35691	Les autobus scolaires sont exclusivement destinés au transport d’élèves qui suivent la scolarité obligatoire	FALSO	
35692	Les autobus scolaires sont caractérisés par un intérieur aménagé pour le transport des élèves	VERO	

35693	Les autobus scolaires peuvent être dotés du signe SCUOLABUS	VERO	
35694	Les autobus scolaires peuvent transporter seulement des élèves de l'école maternelle	FALSO	
35695	Les autobus scolaires doivent être dotés de sièges et d'espaces de dimensions normales	FALSO	
35696	Les autobus scolaires ne sont jamais dotés de sièges pour accompagnateurs	FALSO	
35697	Les autobus scolaires sont considérés comme des autobus aux fins de l'habilitation nécessaire pour les conduire	VERO	
35698	Les autobus scolaires peuvent être munis de sièges spécifiques pour les accompagnateurs	VERO	
35699	Les autobus scolaires doivent avoir un aménagement particulier pour le transport des élèves	VERO	
35700	Les autobus scolaires sont toujours munis de sièges aux caractéristiques (dimensions) identiques à celles de tout autre autobus	FALSO	
35701	Les autobus scolaires ne peuvent pas transporter des élèves	FALSO	
35702	Les autobus scolaires ne peuvent jamais être munis de places pour accompagnateurs	FALSO	
35703	Les autobus scolaires doivent disposer de 35 places au moins	FALSO	

Quesito n° 7322 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35704	Les autobus scolaires n'ont pas besoin de sorties de secours	FALSO	
35705	Les autobus/autocars doivent être munis de housses de sièges	FALSO	
35706	Les autobus/autocars doivent être munis d'un système de son permettant d'écouter de la musique pendant le trajet	FALSO	
35707	Les autobus/autocars doivent être munis de bretelles réfléchissantes pour les passagers	FALSO	
35708	Les autobus/autocars doivent être munis de sorties de secours	VERO	
35709	Les autobus/autocars doivent être munis de ceintures de sécurité et d'adaptateurs pour enfants	VERO	
35710	Les autobus/autocars doivent être munis de coussins, au cas où un passager en aurait besoin	FALSO	
35711	Tous les autobus/autocars doivent être munis d'un appareil oblitérateur	FALSO	
35712	Les autobus/autocars doivent être munis d'une trousse de premiers soins	VERO	
35713	Les autobus/autocars doivent être munis d'extincteurs	VERO	
35714	Les ceintures de sécurité font partie des dispositifs de sécurité passive	VERO	
35715	Les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue ne sont pas utiles en cas de retournement du véhicule	FALSO	
35716	Les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue font partie des dispositifs de protection active	FALSO	
35717	L'utilisation des ceintures de sécurité et des dispositifs de retenue réduit le risque de lésions graves et de mort	VERO	
35718	Les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue sont des dispositifs de protection passive	VERO	
35719	Les ceintures de sécurité des autobus/autocars doivent être du type homologué	VERO	

Quesito n° 7323 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35720	Le conducteur d'un autobus/autocars doit éviter d'attacher les ceintures de sécurité pendant les trajets courts	FALSO	
35721	Les ceintures de sécurité de type sous-abdominal ont quatre points d'ancrage	FALSO	
35722	Les ceintures de sécurité sont installées grâce à des ancrages spécifiques fixés à la structure du véhicule ou des sièges	VERO	
35723	Les ceintures de sécurité sont munies de sangles et de systèmes de réglage	VERO	
35724	Les ceintures de sécurité peuvent être munies d'enrouleurs	VERO	
35725	Les ceintures de sécurité de type sous-abdominal ont trois points d'ancrage	FALSO	
35726	Les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue doivent être soumis à des contrôles périodiques	VERO	
35727	L'obligation d'installer des ceintures de sécurité concerne seulement les autobus/autocars de ligne	FALSO	
35728	L'obligation d'installer des ceintures de sécurité ne concerne pas les véhicules qui ont été construits sans points d'ancrage pour les ceintures de sécurité	VERO	
35729	L'obligation d'installer des ceintures de sécurité concerne tous les véhicules même s'ils n'ont pas été initialement conçus avec des points d'ancrage	FALSO	

35730	Les ceintures de sécurité, même s'il y en a, ne doivent pas être utilisées sur des autobus/autocars immatriculés pour le compte de tiers	FALSO	
35731	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité concerne le conducteur et les passagers des véhicules à moteur qui en sont pourvus, sauf exemption	VERO	
35732	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité concerne seulement les passagers des sièges arrière des autobus/autocars qui en sont pourvus, sauf exemption	FALSO	
35733	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité concerne tous les autobus/autocars à l'exception de ceux qui sont immatriculés pour la location avec chauffeur	FALSO	
35734	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité dans les autobus/autocars concerne les véhicules effectivement pourvus de ceintures de sécurité dès leur immatriculation	VERO	
35735	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité, sauf exemption, permet de minimiser les dommages causés par un accident de la route	VERO	

Quesito n° 7324 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35736	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité, sauf exemption, est en tout cas utile aussi en cas d'accidents à faible vitesse	VERO	
35737	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité concerne le chauffeur et tous les autres occupants des autobus/autocars qui en sont effectivement pourvus	VERO	
35738	En général, les ceintures de sécurité, quand l'autobus/autocar en est équipé, doivent être utilisées	VERO	
35739	Les ceintures de sécurité et les dispositifs de retenue sont obligatoires uniquement dans les autobus/autocars desservant une ligne	FALSO	
35740	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité, sauf exemption, ne dispense pas le conducteur de conduire en tenant compte des conditions de la circulation et de la route	VERO	
35741	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité, sauf exemption, concerne uniquement le conducteur, puisque les passagers en sont expressément exemptés	FALSO	
35742	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité, sauf exemption, concerne seulement les passagers puisque le conducteur en est expressément exempté	FALSO	
35743	Pour les conducteurs de minibus et d'autobus/autocars, l'utilisation des ceintures de sécurité est obligatoire	VERO	
35744	L'information relative à l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus/autocars peut être fournie par des panneaux spécifiques ou des pictogrammes placés de façon à être bien visibles sur chaque siège	VERO	
35745	L'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité sur les autobus/autocars concerne tous les passagers des véhicules permettant de transporter des passagers debout	FALSO	
35746	Le conducteur d'un autobus/autocar ne doit pas se soucier du fait que les passagers respectent l'obligation de mettre les ceintures de sécurité	FALSO	
35747	L'information relative à l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus/autocars peut être fournie par des pictogrammes placés sur le poteau de l'arrêt de bus	FALSO	
35748	L'information relative à l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus/autocars peut être fournie par haut-parleur, par le conducteur, le contrôleur des billets ou la personne désignée comme chef de groupe	VERO	
35749	L'information relative à l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus/autocars peut être fournie par une mention spéciale sur la carte grise du véhicule	FALSO	
35750	L'information relative à l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus/autocars peut être fournie par avis audiovisuels	VERO	
35751	Pour les passagers des autobus/autocars destinés au transport local et autorisés à transporter des personnes debout, l'utilisation des ceintures de sécurité n'est pas obligatoire	VERO	

Quesito n° 7325 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35752	L'information relative à l'utilisation des ceintures de sécurité dans les autobus/autocars peut être fournie par des pictogrammes placés à l'extérieur de l'autobus/autocars	FALSO	
35753	Le conducteur n'est pas tenu d'informer les passagers de l'obligation de mettre les ceintures de sécurité	FALSO	
35755	Dans les autobus/autocars, l'information relative à l'utilisation des ceintures de sécurité peut être fournie par des panneaux spécifiques ou des pictogrammes placés de façon à être bien visibles sur chaque siège	VERO	

35756	Les systèmes de retenue pour enfants présentent les mêmes caractéristiques, quel que soit le poids de l'enfant transporté	FALSO	
35757	Les systèmes de retenue pour enfants doivent être fournis avec une fiche d'information comprenant les instructions relatives à leur installation correcte et à leur bonne utilisation	VERO	
35758	Les systèmes de retenue pour enfants doivent être utilisés uniquement s'ils sont homologués	VERO	
35759	Les systèmes de retenue pour enfants doivent être du type homologués	VERO	
35760	Les systèmes de retenue pour enfants ne prévoient pas d'homologation mais seulement des instructions d'utilisation	FALSO	
35762	Les règles d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants dépendent du poids autorisé du véhicule	FALSO	
35763	Les règles d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants dépendent du nombre de places assises figurant sur la carte grise du véhicule	FALSO	
35764	Les règles d'utilisation des dispositifs de retenue pour enfants dépendent du type de véhicule transportant l'enfant	VERO	
35765	Dans les autobus/autocars des catégories internationales M2 et M3 dotés de ceintures de sécurité, les enfants de plus de 3 ans doivent utiliser les systèmes de retenue spécifiques, si le véhicule en dispose	VERO	
35766	Dans les autobus/autocars des catégories internationales M2 et M3 dotés de ceintures de sécurité les enfants doivent utiliser les dispositifs de retenue ou les ceintures de sécurité s'il s'agit d'autobus/autocars urbains avec des places debout	FALSO	
35767	Dans les autobus/autocars des catégories internationales M2 et M3 dotés de ceintures de sécurité, les enfants de moins de 3 ans ne sont pas tenus d'utiliser les ceintures de sécurité ou les dispositifs de retenue pour enfants	VERO	

Quesito n° 7326 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35768	Dans les autobus/autocars des catégories internationales M2 et M3 dotés de ceintures de sécurité les enfants de moins de 3 ans ont l'obligation d'utiliser les ceintures de sécurité ou les dispositifs de retenue pour enfants	FALSO	
35769	Les moniteurs d'auto-école sont exemptés de l'utilisation des ceintures de sécurité dans l'exercice de leurs fonctions (y compris durant les examens)	VERO	
35770	Les passagers assis qui voyagent en milieu urbain à bord d'un autobus/autocars des catégories M2 et M3 autorisé à transporter des personnes debout sont exemptés de l'utilisation des ceintures de sécurité	VERO	
35771	Les personnes souffrant de pathologies particulières et titulaires d'une attestation de l'ASL (Agence sanitaire locale) sont exemptées de l'utilisation des ceintures de sécurité	VERO	
35772	Les membres des forces de l'ordre dans l'exercice d'un service d'urgence sont exemptés de l'utilisation des ceintures de sécurité	VERO	
35773	Les personnes souffrant de pathologies particulières pour lesquelles les ceintures sont contrindiquées sont exemptées de l'utilisation des ceintures de sécurité	VERO	
35774	Les femmes enceintes sont exemptées de l'utilisation des ceintures de sécurité même si sans certificat médical attestant des risques liés à l'utilisation des ceintures	FALSO	
35775	Les personnels des services de secours de santé et de lutte contre l'incendie sont toujours exemptés de l'utilisation des ceintures de sécurité	FALSO	
35776	Les personnes en surpoids sont exemptées de l'utilisation des ceintures de sécurité	FALSO	
35777	Les personnes âgées sont exemptées de l'utilisation des ceintures de sécurité	FALSO	
35778	Quiconque prend la responsabilité de la décision de ne pas porter une ceinture de sécurité, dégageant le conducteur de toute responsabilité, est exempté de l'utilisation des ceintures de sécurité	FALSO	
35779	Le conducteur d'un autobus/autocar doit assurer un certain confort de voyage aux passagers grâce à des démarrages et à des freinages brutaux	FALSO	
35780	Les passagers debout obligent le conducteur de l'autobus/autocar à être plus attentif	VERO	
35781	Le conducteur d'un autobus/autocar doit assurer un certain confort de voyage aux passagers grâce à des accélérations et à des freinages graduels	VERO	
35782	Le conducteur d'un autobus/autocar doit moduler son action sur la direction dans les virages pour limiter le roulis	VERO	
35783	Le conducteur d'un autobus/autocar doit tenir compte du comportement des autres usagers de la route	VERO	

Quesito n° 7327 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35784	Le conducteur d'un autobus/autocar doit changer de vitesse sans à-coups	VERO	

35785	Le conducteur d’un autobus/autocar doit respecter les règles du Code de la route sans s’occuper du comportement des autres conducteurs qu’il rencontre sur la route	FALSO	
35786	Le conducteur d’un autobus/autocar assure un certain confort de voyage aux passagers grâce à une vitesse irrégulière et à de brusques coups de volant	FALSO	
35787	Le conducteur d’un autobus/autocar doit modérer particulièrement sa vitesse si l'autobus/autocar est destiné au transport de passagers debout	VERO	
35788	Le conducteur d’un autobus/autocar doit maintenir son calme en toute situation	VERO	
35789	Le conducteur d’un autobus/autocar doit toujours tenir sous contrôle le milieu extérieur	VERO	
35790	Le conducteur d’un autobus/autocar doit accélérer davantage quand le virage est serré parce que la force centrifuge diminue	FALSO	
35791	Le conducteur d’un autobus/autocar doit dépasser les limites de vitesse quand il le juge nécessaire	FALSO	
35792	Les passagers debout sont davantage exposés aux effets des accélérations et des décélérations de l'autobus/autocar	VERO	
35793	Le conducteur d’un autobus/autocar doit actionner toutes les commandes le plus graduellement possible	VERO	
35794	Le conducteur est tenu de refuser de transporter des dispositifs destinés à assurer ou favoriser la mobilité des passagers handicapés	FALSO	
35795	Les personnes handicapées en fauteuil roulant montent dans l'autobus/autocar et en descendent grâce au tachygraphe numérique	FALSO	
35796	Les personnes handicapées en fauteuil roulant montent dans l'autobus/autocar et en descendent grâce à un appareil de levage qui peut être démonté s’il ne sert pas	FALSO	
35797	Les personnes handicapées en fauteuil roulant montent dans l'autobus/autocar et en descendent grâce à des rampes commandées manuellement	VERO	
35798	Le personnes handicapées en fauteuil roulant montent dans l'autobus/autocar et en descendent grâce à des rampes portables installées manuellement	VERO	
35799	Le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant n’impose pas d’obligations particulières au conducteur dans la mesure où un accompagnateur est toujours présent	FALSO	

Quesito n° 7328 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35800	Le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant exige une bonne utilisation des appareils de levage dont est muni l'autobus/autocar	VERO	
35801	Les personnes handicapées en fauteuil roulant montent dans l'autobus/autocar et en descendent grâce à un appareil de levage à commande électrique ou hydraulique	VERO	
35802	Le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant demande au conducteur des compétences particulières	VERO	
35803	Le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant exige une bonne utilisation des systèmes de retenue spécifiques installés dans l'autobus/autocar	VERO	
35804	Les personnes handicapées en fauteuil roulant montent dans l'autobus/autocar et en descendent grâce à la rampe portable dont la personne handicapée doit être munie	FALSO	
35805	Les éventuels bagages des passagers doivent être placés dans le passage interne, près des sorties de secours de l'autobus/autocar	FALSO	
35806	Les éventuels bagages des passagers doivent être placés près du conducteur de l’autobus/autocar	FALSO	
35807	Les éventuels bagages des passagers doivent être placés dans la soute à bagage de l’autobus/autocar	VERO	
35808	Les éventuels bagages des passagers doivent être placés de façon à éviter de dépasser le poids autorisé par essieu de l'autobus/autocar	VERO	
35809	Les éventuels bagages des passagers doivent être réunis dans une même zone du plateau de chargement de la soute à bagage de l’autobus/autocar	FALSO	
35810	Les éventuels bagages des passagers doivent être répartis de façon homogène sur le plateau de chargement de la soute à bagage de l’autobus/autocar	VERO	
35811	Toute modification de l'aménagement interne des autobus/autocars comporte une mise à jour de la carte grise	VERO	
35812	Toute modification de l'aménagement interne des autobus/autocars est autorisée et aucune approbation spécifique n’est nécessaire si elle concerne le nombre de places assises	FALSO	
35813	Toute modification de l'aménagement interne des autobus/autocars nécessite une approbation spécifique suivie d’une mise à jour de la carte grise	VERO	

35814	Toute modification de l'aménagement interne des autobus/autocars est toujours autorisée et aucune approbation spécifique, ni mise à jour de la carte grise par la suite n'est nécessaire	FALSO	
35815	Le transport des enfants de l'école maternelle impose la présence obligatoire d'au moins un accompagnateur	VERO	

Quesito n° 7329 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35816	Le transport des enfants de l'école maternelle impose la présence obligatoire d'au moins une place pour l'accompagnateur	VERO	
35817	Le transport des enfants de l'école maternelle impose la présence obligatoire d'un accompagnateur et d'une place pour ce dernier	VERO	
35818	Le transport des enfants de l'école maternelle impose la présence obligatoire d'un dispositif spécifique pour que les poussettes puissent monter et descendre	FALSO	
35819	Le transport des enfants de l'école maternelle impose la présence obligatoire de ceintures de sécurité	FALSO	
35820	Le transport des enfants de l'école maternelle impose la présence obligatoire de systèmes de blocage des poussettes	FALSO	
35821	Tout élève qui suit la scolarité obligatoire peut voyager à bord d'un véhicule de transport scolaire	VERO	
35822	Tout élève de l'école maternelle peut voyager à bord d'un véhicule de transport scolaire à condition qu'au moins un accompagnateur soit présent à bord du véhicule	VERO	
35823	Les enfants relevant des services d'éducation pour l'enfance peuvent voyager à bord d'un véhicule de transport scolaire seulement s'ils sont immobilisés par des systèmes de retenue et en présence d'au moins un accompagnateur	VERO	
35824	Seuls les élèves de l'école secondaire du 1er degré peuvent voyager à bord d'un véhicule de transport scolaire si ce dernier est autorisé au transport de ces élèves	FALSO	
35825	Seuls les élèves de l'école primaire peuvent voyager à bord d'un véhicule de transport scolaire si la carte grise du véhicule porte la mention « destiné au transport d'élèves suivant la scolarité obligatoire »	FALSO	
35826	Seuls les élèves qui suivent la scolarité obligatoire peuvent prendre place à bord des véhicules de transport scolaire	FALSO	
35827	La présence d'un accompagnateur majeur est obligatoire dans les autobus/autocars effectuant une desserte publique de ligne, qui transportent des élèves	FALSO	
35828	Dans les autobus/autocars effectuant un service public de ligne les élèves sont tenus d'occuper exclusivement les places assises	FALSO	
35829	Les autobus scolaires sont des autobus aménagés spécialement pour le transport des élèves qui suivent la scolarité obligatoire et ceux de l'école maternelle	VERO	
35830	Les élèves ont tendance à ne pas utiliser les points d'appui spécifiques présents dans l'autobus/autocar	VERO	
35831	Beaucoup d'autobus scolaires sont dépourvus de systèmes de retenue (ceintures de sécurité)	VERO	

Quesito n° 7330 - 15##tipologia15 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35832	Les élèves ne peuvent pas être transportés dans des autobus/autocars qui ne sont pas équipés de ceintures de sécurité	FALSO	

Quesito n° 7331 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35833	L'optimisation des ressources, en matière de transport routier de personnes, est certainement liée au choix de la modalité de transport routier	FALSO	
35834	En matière de mobilité, l'un des inconvénients du transport ferroviaire de personnes est la flexibilité des horaires	FALSO	
35835	En matière de mobilité, les réseaux transeuropéens de transport sont d'importants projets pour les infrastructures de transport à l'échelle nationale	FALSO	
35836	L'optimisation des ressources, en matière de transport routier de personnes, est certainement liée à la politique des transports	VERO	
35837	En matière de mobilité, le marché unique repose sur la libre circulation des biens, des services, des personnes et des capitaux	VERO	
35838	Le fait d'atteindre le meilleur équilibre entre le personnel et les biens utilisés pour l'organisation interne des entreprises de transport, dépend du type de service de transport, de la taille et de la forme juridique de l'entreprise	VERO	

35839	En matière de mobilité, le marché unique prévoit la libre circulation des marchandises mais pas des personnes	FALSO	
35840	En matière de mobilité, le transport combiné rail-route est autorisé, dans le cadre de l'UE, uniquement pour le transport de marchandises et non pour le transport de personnes	FALSO	
35841	Le fait d'atteindre le meilleur équilibre entre le personnel et les biens utilisés pour l'organisation interne des entreprises de transport dépend aussi du type de transport	VERO	

Quesito n° 7332 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35842	Le fait d'atteindre le meilleur équilibre entre le personnel et les biens utilisés pour l'organisation interne des entreprises de transport dépend du recours au transport fluvial	FALSO	
35843	L'optimisation des ressources, en matière de transport routier de personnes, est certainement liée au choix des modalités de transport (routier, fluvial, maritime et aérien)	VERO	
35844	L'optimisation des ressources, en matière de transport routier de personnes, est certainement liée à la possibilité d'utiliser les modalités de transport qui conviennent le mieux dans le cadre d'un réseau de transport intégré	VERO	
35845	Le fait d'atteindre le meilleur équilibre entre le personnel et les biens utilisés pour l'organisation interne des entreprises de transport dépend du recours au transport maritime	FALSO	
35846	Le fait d'atteindre le meilleur équilibre entre le personnel et les biens utilisés pour l'organisation interne des entreprises de transport dépend exclusivement de la forme juridique de l'entreprise	FALSO	
35847	En matière de mobilité, l'UE juge indispensable d'améliorer les voies ferrées européennes	VERO	
35848	En matière de mobilité, l'un des objectifs de la politique des transports de l'UE est transférer sur rail un pourcentage plus élevé de transports routiers sur longue distance et de transports aériens sur courte distance	VERO	
35849	L'optimisation des ressources, en matière de transport routier de personnes, est certainement liée au choix de la modalité de transport ferroviaire	FALSO	
35850	En matière de mobilité, l'un des inconvénients du transport routier de personnes est le fait que les embouteillages sont fréquents	VERO	

Quesito n° 7333 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35851	L'optimisation des ressources, en matière de transport routier de personnes, est certainement liée au choix de la modalité de transport maritime	FALSO	
35852	En matière de mobilité, le transport combiné rail-route est interdit sur le territoire de l'UE	FALSO	
35853	Le fait d'atteindre le meilleur équilibre entre le personnel et les biens utilisés pour l'organisation interne des entreprises de transport dépend aussi de la forme juridique de l'entreprise	VERO	
35854	L'organisation interne des entreprises fournissant des dessertes de ligne est d'ordinaire caractérisée par une structure d'entreprise, comme la société par actions	VERO	
35855	L'organisation interne des entreprises fournissant des services de location avec chauffeur est d'ordinaire caractérisée par une structure d'entreprise, comme l'entreprise familiale	VERO	
35856	L'organisation interne des entreprises fournissant des dessertes de ligne est d'ordinaire caractérisée par une structure d'entreprise, comme la société de personnes dont les membres sont des chauffeurs et qui compte peu de véhicules	FALSO	
35857	L'organisation interne des entreprises fournissant des dessertes de ligne est d'ordinaire caractérisée par une structure d'entreprise, comme la société de capitaux dont plusieurs conducteurs sont des employés	VERO	
35858	L'organisation interne des entreprises fournissant des services de location avec chauffeur est d'ordinaire caractérisée par une structure d'entreprise, comme la société de personnes	VERO	
35859	L'organisation interne des entreprises effectuant des dessertes de ligne est d'ordinaire caractérisée par une structure d'entreprise, comme une société d'une certaine taille, notamment pour ce qui est de son parc de véhicules	VERO	

Quesito n° 7334 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35860	L'organisation interne des entreprises fournissant des services de location avec chauffeur est d'ordinaire caractérisée par une structure d'entreprise, comme la société de capitaux et, notamment, la société à responsabilité limitée unipersonnelle, dont les chauffeurs sont propriétaires des parts	FALSO	

35861	L’organisation interne des entreprises fournissant des services de location avec chauffeur est d’ordinaire caractérisée par une structure d’entreprise, comme la société de personnes de grandes dimensions, dont de nombreux chauffeurs sont membres	FALSO	
35862	L’organisation interne des entreprises fournissant des services de location avec chauffeur est d’ordinaire caractérisée par une structure d’entreprise, comme la société de capitaux	FALSO	
35863	L’organisation interne des entreprises effectuant des dessertes de ligne est d’ordinaire caractérisée par une structure d’entreprise, comme l’entreprise individuelle	FALSO	
35864	L’organisation interne des entreprises fournissant des services de location avec chauffeur est d’ordinaire caractérisée par une structure d’entreprise, comme l’entreprise individuelle dont de nombreux chauffeurs sont membres	FALSO	
35865	L’organisation interne des entreprises fournissant des services de location avec chauffeur est d’ordinaire caractérisée par une structure d’entreprise, comme l'entreprise individuelle, dont le titulaire est aussi le chauffeur de l’unique véhicule	VERO	
35866	Le service de location avec chauffeur (LAC) est effectué sur des itinéraires autorisés par l’organisme prestataire	FALSO	
35867	Le service de location avec chauffeur est un service de transport dans le cadre duquel l’usager s’accorde avec le transporteur sur une prestation déterminée dans le temps et/ou pour le trajet	VERO	
35868	Le service de location avec chauffeur est un service de transport dans le cadre duquel l’usager s’accorde avec le transporteur sur la base d’un tarif fixé pour un temps donné par la Commune	FALSO	

Quesito n° 7335 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35869	Le service de location avec chauffeur est un service de transport, dans le cadre duquel le transporteur offre le service à tous les usagers qui montent dans l'autobus /autocar garé dans l’espace prévu sur la voie publique, en s’accordant avec ces derniers sur une prestation déterminée dans le temps et/ou pour le trajet	FALSO	
35870	Le service de location avec chauffeur est un service de transport dans le cadre duquel l’usager s’accorde avec le transporteur, au siège de celui-ci, sur la base des tarifs fixés pour un trajet donné par la Commune	FALSO	
35871	Pour exercer l'activité de location d’autobus/autocar avec chauffeur en Italie, il est nécessaire de posséder les titres relatifs à la profession de transporteur routier	VERO	
35872	Pour exercer l’activité de location d’autobus/autocar avec chauffeur en Italie, il est nécessaire de posséder une autorisation de la Région ou des collectivités locales déléguées dans le cadre desquelles se trouve le siège social ou principal de l'entreprise	VERO	
35873	Pour exercer l’activité de location d’autobus/autocar avec chauffeur en Italie, il est nécessaire de posséder le certificat de formation professionnelle (CFP)	FALSO	
35874	Pour exercer l’activité de location d’autobus/autocar avec chauffeur en Italie, il est nécessaire de posséder la licence communautaire	FALSO	
35875	Pour exercer l’activité de location d’autobus/autocar avec chauffeur en Italie, il est nécessaire de posséder le certificat d’aptitude professionnelle (CAP)	FALSO	
35876	Un employé sous contrat à durée déterminée peut conduire un autobus/autocar effectuant un service de location avec chauffeur	VERO	
35877	Les titulaires d’une entreprise individuelle de transport routier peuvent conduire un autobus/autocar effectuant un service de location avec chauffeur	VERO	

Quesito n° 7336 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35878	Les personnels de service d’entreprises titulaires des autorisations y afférentes peuvent conduire un autobus/autocar effectuant un service de location avec chauffeur	VERO	
35879	Le membre de la famille du titulaire de l’entreprise à laquelle l'autorisation a été délivrée peut conduire un autobus/autocar effectuant un service de location avec chauffeur	FALSO	
35880	Les membres d’une société de capitaux de transport routier peuvent conduire un autobus/autocar effectuant un service de location avec chauffeur	FALSO	
35881	La qualité du rapport de travail des chauffeurs d’autobus/autocars destinés à la location est démontrée par la déclaration tenant lieu d’acte de notoriété du représentant légal de l’entreprise	VERO	

35882	La qualité du rapport de travail des chauffeurs d’autobus/autocars destinés à la location est démontrée par la déclaration tenant lieu d’acte de notoriété du représentant légal de l’entreprise, sur laquelle figurent aussi, s’il est salarié,	VERO	
35883	La qualité du rapport de travail des conducteurs d’autobus/autocars destinés à la location est démontrée par la déclaration tenant lieu d’acte de notoriété du représentant légal de l’entreprise qui, s’il en est titulaire, membre ou collaborateur, doit figurer au registre des entreprises tenu par la Chambre de commerce, d’industrie, d’artisanat et d’agriculture territorialement compétente	VERO	
35884	La qualité du rapport de travail des conducteurs d’autobus/autocars destinés à la location est démontrée par le livre de paie	FALSO	
35885	La qualité du rapport de travail des conducteurs d’autobus/autocars destinés à la location est démontrée par le livre de matricule	FALSO	
35886	La qualité du rapport de travail des conducteurs d’autobus/autocars destinés à la location est démontrée par l’attestation de vérification délivrée par la Chambre de commerce, d’industrie, d’artisanat et d’agriculture territorialement compétente	FALSO	

Quesito n° 7337 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35887	La qualité du rapport de travail des conducteurs d’autobus/autocars destinés à la location est démontrée par la convention collective nationale	FALSO	
35888	La qualité du rapport de travail des conducteurs d’autobus/autocars destinés à la location est démontrée par la déclaration tenant lieu d’acte de notoriété du conducteur	FALSO	
35889	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour la desserte d’une ligne en l’affectant à un service de location avec chauffeur n’est admis qu’avec l'autorisation de l’organisme ayant donné son accord pour le service de ligne	FALSO	
35890	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour la desserte d’une ligne en l’affectant à un service de location avec chauffeur n’est admis qu’avec l'autorisation de l’organisme ayant donné son accord pour le service de ligne et avec l’autorisation technique de la Motorisation	VERO	
35891	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour la desserte d’une ligne en l’affectant à un service de location avec chauffeur est légitime si la Motorisation délivre une seule et unique autorisation technique et administrative	FALSO	
35892	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour la desserte d’une ligne en l’affectant à un service de location avec chauffeur n’est jamais autorisé	FALSO	
35893	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour la desserte d’une ligne en l’affectant à un service de location avec chauffeur ne nécessite pas d’autorisation	FALSO	
35894	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour un service de location avec chauffeur en l’affectant à la desserte d’une ligne est légitime si l’organisme ayant attribué le service de ligne délivre uniquement une autorisation administrative	VERO	
35895	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour un service de location avec chauffeur en l’affectant à la desserte d’une ligne est admis si l’organisme ayant attribué le service de ligne délivre au préalable une autorisation administrative	VERO	

Quesito n° 7338 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35896	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour un service de location avec chauffeur en l’affectant à la desserte d’une ligne est légitime si l’organisme ayant attribué le service de ligne délivre une autorisation administrative et si le bureau de la Motorisation civile (UMC) délivre une autorisation technique	FALSO	
35897	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour un service de location avec chauffeur en l’affectant à la desserte d’une ligne est légitime si le bureau de la Motorisation civile (UMC) délivre une autorisation technique uniquement	FALSO	
35898	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour un service de location avec chauffeur en l’affectant à la desserte d’une ligne n’est pas autorisé	FALSO	
35899	Le fait de « détourner » un véhicule de son utilisation pour un service de location avec chauffeur en l’affectant à la desserte d’une ligne est légitime si le bureau de la Motorisation civile (UMC) et l’organisme ayant attribué le service de ligne délivrent tous deux une autorisation administrative	FALSO	
35900	Le conducteur d’un autocar/autobus n’est jamais obligé d’utiliser le tachygraphe	FALSO	
35901	Pour une desserte de ligne d’envergure nationale, le fait de ne pas délivrer de titre de transport aux voyageurs est autorisé	FALSO	

35902	Pour une desserte de ligne d’envergure nationale, le fait d’effectuer un arrêt de plus, et non pas un de moins que ceux prévus par l'autorisation est permis	FALSO	
35903	Pour une desserte de ligne d’envergure nationale, le fait de ne pas délivrer de titre de transport aux voyageurs constitue une très grave infraction	VERO	
35904	Les dessertes de ligne sont effectuées sur un itinéraire convenu entre les parties	FALSO	

Quesito n° 7339 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35905	Pour une desserte de ligne d’envergure nationale, le fait d’effectuer un arrêt autre que ceux prévus par l'autorisation constitue une très grave infraction	VERO	
35906	Les dessertes de ligne sont ouvertes à tout public	VERO	
35907	Les autobus de ligne peuvent être utilisés exclusivement sur les lignes pour lesquelles le titulaire de la carte grise a obtenu le document	VERO	
35908	Les dessertes de ligne suivent un parcours autorisé reliant deux localités du territoire ou plus	VERO	
35909	Les dessertes de ligne sont effectuées en continu ou périodiquement à heures fixes	VERO	
35910	Les dessertes de ligne sont effectuées en alternance et de façon non prévisible	FALSO	
35911	Les dessertes de ligne sont ouvertes exclusivement à des groupes préconstitués	FALSO	
35912	Les autobus de ligne peuvent être destinés au service de ligne pour le transport de matériel	FALSO	
35913	Dans le cadre du service de location avec chauffeur, le contrat doit indiquer les personnes à transporter d’un lieu à un autre mais pas le montant du transport	FALSO	

Quesito n° 7340 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35914	Les dommages liés aux omissions et inexactitudes des indications figurant dans les documents relatifs au transport sont à la charge du transporteur	FALSO	
35915	Les autobus de ligne peuvent être destinés soit au service de ligne soit au service de location avec chauffeur après autorisation	VERO	
35916	Destiner à la location avec chauffeur un autobus/autocar ne disposant pas du titre prescrit entraîne une sanction pécuniaire et la suspension de la carte grise pendant deux à huit mois	VERO	
35917	Les dommages liés aux omissions et inexactitudes des indications figurant dans les documents relatifs au transport ne sont à la charge de personne	FALSO	
35918	Dans le cadre d’un service de location avec chauffeur, le contrat doit indiquer le montant du transport	VERO	
35919	Les dommages liés aux omissions et inexactitudes des indications figurant dans les documents relatifs au transport sont à la charge du voyageur	FALSO	
35920	Les dommages liés aux omissions et inexactitudes des indications figurant dans les documents relatifs au transport sont à la charge de l’agence et de l’organisateur du groupe en cas de service occasionnel	FALSO	
35921	Destiner à la location avec chauffeur un autobus/autocar ne disposant pas du titre prescrit entraîne le retrait de la carte grise pendant un à quatre mois	FALSO	
35922	Destiner à la location avec chauffeur un autobus/autocar ne disposant pas du titre prescrit entraîne le retrait de la carte grise pendant deux à huit mois	FALSO	

Quesito n° 7341 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35923	Dans le cadre du service de location avec chauffeur, le contrat doit indiquer les personnes à transporter d’un endroit à l’autre	VERO	
35924	Dans le cadre du service de location avec chauffeur, le contrat doit indiquer seulement le montant du transport	FALSO	
35925	Les services routiers interrégionaux sont des services de transport routier de personnes effectués par autobus/autocar	VERO	
35926	Les trolleybus peuvent être destinés au service de ligne de personnes	VERO	
35927	Les trolleybus peuvent être destinés au service de location avec chauffeur	FALSO	
35928	Les trolleybus peuvent être destinés tant au service de ligne qu’à la location avec chauffeur	FALSO	
35929	Les trolleybus peuvent être destinés au service de ligne de matériel	FALSO	
35930	Les trolleybus peuvent être destinés au service atypique	FALSO	
35931	Les services de transport public local sont programmés par les Régions	VERO	

Quesito n° 7342 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35932	Les services de transport public local sont requis à la libre initiative des transporteurs	FALSO	
35933	Les services de transport public local sont prédéterminés par l'État, dans le Plan Général des Transports	FALSO	
35934	En matière de transport public local, les organismes compétents mettent en place des mesures promotionnelles afin de parvenir à une mobilité plus durable	VERO	
35935	En matière de transport public local, des systèmes tarifaires intégrés sont souvent créés pour favoriser l'utilisation combinée des systèmes de transport	VERO	
35936	En matière de transport public local, les systèmes tarifaires intégrés prévoient l'utilisation d'un titre de transport unique	VERO	
35937	En matière de transport public local, les systèmes de billetterie électronique sont utilisés seulement à l'étranger, pas encore en Italie	FALSO	
35938	En matière de transport public local, les systèmes tarifaires intégrés ne peuvent être appliqués qu'aux moyens de transport suivants : autobus/autocar et métro	FALSO	
35939	En matière de transport public local, la réglementation en vigueur prévoit des couleurs obligatoires pour les différents types d'autobus, sauf pour les bus scolaires et les minibus scolaires	FALSO	
35940	En matière de transport public local, les systèmes tarifaires intégrés sont un ensemble de normes qui prévoient le plafonnement des prix des billets destinés aux usagers	FALSO	

Quesito n° 7343 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35941	En matière de transport public local, les usagers autorisés à bénéficier du service sont uniquement les résidents de la Commune ou Province ou Région concernée par le service	FALSO	
35942	Les services automobiles interrégionaux relevant de l'État sont autorisés	VERO	
35943	Les services automobiles interrégionaux relevant de l'État sont effectués en régime de libre concurrence	VERO	
35944	Les entreprises privées qui possèdent les conditions requises pour exercer cette profession et disposent des moyens et structures adéquates pour le bon déroulement du service sont autorisées à effectuer les services automobiles interrégionaux relevant de l'État	VERO	
35945	Les services automobiles interrégionaux relevant de l'État sont attribués sous concession	FALSO	
35946	Les services automobiles interrégionaux relevant de l'État sont attribués à l'issue d'une procédure de concours	FALSO	
35947	Les services automobiles interrégionaux relevant de l'État sont attribués par un contrat de service uniquement à qui fournit déjà un autre service régulier dans la même zone géographique	FALSO	
35948	Seules les personnes qui fournissent déjà un autre service régulier dans la même zone géographique sont autorisées à effectuer les services automobiles interrégionaux relevant de l'État	FALSO	
35949	Seules les personnes qui fournissent déjà un autre service régulier dans la même zone géographique peuvent avoir en concession les services automobiles interrégionaux relevant de l'État	FALSO	

Quesito n° 7344 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35950	Le service interrégional relevant de l'État est un service de ligne effectué par autobus/autocar dont le parcours touche le territoire de trois Régions au moins	VERO	
35951	Le service interrégional relevant de l'État est un service de ligne effectué par autobus/autocar autorisé par le MIMS (Ministère des infrastructures et de la mobilité durables) qui présuppose la libre concurrence	VERO	
35952	Le service interrégional relevant de l'État est autorisé par le MIMS (Ministère des infrastructures et de la mobilité durables)	VERO	
35953	Le service interrégional relevant de l'État est un service de location avec chauffeur	FALSO	
35954	Le service interrégional relevant de l'État est un service de ligne effectué par autobus/autocar, dont le parcours touche le territoire de deux Régions au moins	FALSO	
35955	Le service interrégional relevant de l'État est un service effectué par une voiture de location	FALSO	

35956	Le service interrégional relevant de l’État est autorisé par le MIMS (Ministère des infrastructures et de la mobilité durables)	FALSO	
35957	Le service interrégional relevant de l’État fait l’objet d’un accord entre le MIMS (Ministère des infrastructures et de la mobilité durables) et le transporteur	FALSO	
35958	Le service interrégional relevant de l’État est programmé par les Régions concernées, qui délivrent une autorisation spéciale	FALSO	

Quesito n° 7345 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35959	Les dessertes de ligne interrégionales sont des services de transport de personnes par autobus/autocar	VERO	
35960	Les dessertes de ligne interrégionales relèvent de l’État	VERO	
35961	Les dessertes de ligne interrégionales concernent trois Régions au moins	VERO	
35962	Les dessertes de ligne interrégionales sont sujettes à une autorisation délivrée par le MIMS (Ministère des infrastructures et de la mobilité durables)	VERO	
35963	Les dessertes de ligne interrégionales sont sujettes à une autorisation d’une validité maximale de 3 ans	FALSO	
35964	Les dessertes de ligne interrégionales relèvent des compétences régionales	FALSO	
35965	Si elles concernent plus de 5 Régions, les dessertes de ligne interrégionales relèvent de l’État, sinon, des compétences régionales	FALSO	
35966	Les dessertes de ligne interrégionales sont effectuées entre un pays frontalier et un pays étranger	FALSO	
35967	Les dessertes de ligne interrégionales ont été libéralisées et ne sont donc pas sujettes à autorisation	FALSO	

Quesito n° 7346 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35968	Les services automobiles interrégionaux relèvent de l’État	VERO	
35969	Les services automobiles interrégionaux sont des services de ligne	VERO	
35970	Les services automobiles interrégionaux sont ouverts à tous	VERO	
35971	Les services automobiles interrégionaux sont effectués en continu ou périodiquement	VERO	
35972	Les services automobiles interrégionaux sont effectués sur un parcours ne reliant pas plus de deux Régions	FALSO	
35973	Les services automobiles interrégionaux n’ont pas d’itinéraires fixes	FALSO	
35974	Les services automobiles interrégionaux ont des horaires fixes, mais leur fréquence peut varier, selon le titulaire de l’autorisation	FALSO	
35975	Les services automobiles interrégionaux n’ont pas de prix fixes, le montant est négocié au cas par cas directement par les usagers	FALSO	
35976	Les services automobiles interrégionaux peuvent aussi être effectués par d’autres moyens que les autobus/autocars, à conditions qu’ils soient prévus pour le transport de personnes	FALSO	

Quesito n° 7347 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35977	L’autobus/autocar est à usage personnel quand le transport répond aux nécessités strictement liées à l’activité principale des compagnies de navigation aériennes ou maritimes, des établissements balnéaires, des hôtels et des pensions	VERO	
35978	L’autobus/autocar est à usage personnel quand le transport répond aux nécessités strictement liées à l’activité principale d’organismes publics, tels que les Communes	VERO	
35979	L’autobus/autocar est à usage personnel quand le transport répond aux nécessités strictement liées à l’activité principale d’une collectivité	VERO	
35980	L’autobus/autocar est à usage personnel quand le transport répond aux nécessités strictement liées à l’activité principale d’entreprises de transport routier	FALSO	
35981	L’autobus/autocar est à usage personnel quand le transport répond aux nécessités strictement liées à l’activité principale d’associations, de fanfares, d’écoles, de compagnies théâtrales	VERO	
35982	L’autobus scolaire est un autobus/autocar destiné au transport d’élèves et peut être immatriculé pour le compte de tiers	VERO	
35983	L’autobus scolaire est un autobus/autocar qui ne peut pas être immatriculé pour le compte de tiers	FALSO	
35984	Le transport des élèves suivant la scolarité obligatoire peut être effectué par un autobus scolaire	VERO	

35985	Le transport des élèves suivant la scolarité obligatoire peut être effectué par un autobus/autocar	VERO	

Quesito n° 7348 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35986	Le transport des élèves suivant la scolarité obligatoire peut être effectué par des voitures immatriculées dans le cadre d'un service de location avec chauffeur	VERO	
35987	Le transport des élèves suivant la scolarité obligatoire peut être effectué par triporteur	FALSO	
35988	Le transport des élèves suivant la scolarité obligatoire peut être effectué par des autobus scolaires, des voitures et des camions spécifiquement équipés	FALSO	
35989	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour effectuer des dessertes régulières avec des États n'appartenant pas à l'UE en traversant le territoire d'un État membre de l'UE	FALSO	
35990	La licence communautaire est obligatoire pour effectuer des dessertes régulières dans l'UE	VERO	
35991	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour effectuer des dessertes régulières spécialisées	FALSO	
35992	La copie conforme de la licence communautaire doit être à bord de l'autobus/autocar qui effectue un service de transport international	VERO	
35993	La copie conforme de la licence communautaire doit être conservée au siège de l'entreprise	FALSO	
35994	L'entreprise propriétaire de plusieurs autobus/autocars, titulaire d'une licence communautaire, doit conserver une copie conforme (authentifiée) dans chaque autobus/autocar	VERO	

Quesito n° 7349 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35995	La licence communautaire est obligatoire pour effectuer des services occasionnels dans le cadre de l'UE	VERO	
35996	La licence communautaire pour le transport international de personnes par autobus/autocar est l'autorisation d'effectuer des services occasionnels	FALSO	
35997	La licence communautaire pour le transport international de personnes par autobus/autocar est le document nécessaire pour effectuer des services occasionnels et réguliers à travers la Confédération Helvétique	VERO	
35998	La licence communautaire est nécessaire pour effectuer des services occasionnels et réguliers	VERO	
35999	La licence communautaire est obligatoire pour effectuer des dessertes régulières occasionnelles avec ou à travers la Suisse	VERO	
36000	La copie conforme de la licence communautaire doit toujours être à bord du véhicule	VERO	
36001	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans le cadre de l'UE	FALSO	
36002	La licence communautaire est suffisante pour effectuer des dessertes régulières comportant la traversée d'États tiers	FALSO	
36003	La licence communautaire est obligatoire pour effectuer des services de transport de voyageurs en Italie	FALSO	

Quesito n° 7350 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36004	La licence communautaire pour le transport international de passagers en autobus/autocar est le permis international	FALSO	
36005	La licence communautaire n'est pas obligatoire pour des dessertes régulières à travers la Suisse	FALSO	
36006	La licence communautaire n'est pas obligatoire pour des dessertes occasionnelles dans l'UE, si les États concernés sont l'Italie et la France	FALSO	
36007	La licence communautaire originale doit être conservée au siège de l'entreprise	VERO	
36008	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour des dessertes occasionnelles dans les États adhérant à l'accord Interbus	FALSO	
36009	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour des dessertes occasionnelles hors de l'UE qui traversent le territoire d'un État UE	FALSO	
36010	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour des dessertes occasionnelles au niveau national	VERO	
36011	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour des dessertes régulières au niveau de l'UE	FALSO	
36012	La licence communautaire est obligatoire pour des dessertes occasionnelles à travers la Suisse	VERO	

Quesito n° 7351 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36013	La licence communautaire pour le transport international de passagers en autobus/autocar est l'autorisation de location d'un autobus/autocar avec chauffeur valide dans toute l'Europe	FALSO	
36014	La licence communautaire est obligatoire pour des dessertes de ligne avec des États hors de l'UE, ne comportant pas la traversée de l'UE	FALSO	
36015	L'original de la licence communautaire doit être à bord du véhicule	FALSO	
36016	La licence communautaire est obligatoire pour des dessertes occasionnelles dans des États ne faisant pas partie de l'UE mais appliquant l'accord Interbus	VERO	
36017	La copie conforme de la licence communautaire doit être conservée à la Chambre de commerce où l'entreprise est inscrite	FALSO	
36018	La licence communautaire n'est pas nécessaire pour les dessertes régulières au niveau national	VERO	
36019	La copie conforme de la licence communautaire doit être conservée au MIMS (Ministère des infrastructures et de la mobilité durables)	FALSO	
36020	La licence communautaire pour le transport international de passagers en autobus/autocar est délivrée aux titulaires d'entreprise possédant les conditions requises pour le transport routier de passagers au niveau international	FALSO	
36021	La licence communautaire pour le transport international de passagers en autobus/autocar est délivrée aux entreprises habilitées au transport routier de passagers au niveau international	VERO	

Quesito n° 7352 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36022	La validité de la licence communautaire est de trois ans maximum	FALSO	
36023	En Italie, la validité de la licence communautaire est de deux ans maximum	FALSO	
36024	La validité de la licence communautaire est de cinq ans maximum	VERO	
36025	La licence communautaire pour le transport international de passagers en autobus/autocar est délivrée aux entreprises ayant effectué pendant plus de cinq ans le transport routier de passagers au niveau international	FALSO	
36026	En Italie, la validité de la licence communautaire est de dix ans maximum	FALSO	
36027	La licence communautaire pour le transport international de passagers en autobus/autocar est délivrée au nom d'un seul titulaire et n'est pas transférable	VERO	
36028	La licence communautaire pour le transport international de passagers en autobus/autocar est délivrée indépendamment de tout contingentement	VERO	
36029	La validité de la licence communautaire est de sept ans maximum	FALSO	
36030	La licence communautaire pour le transport international de passagers par autobus/autocar est délivrée aux conducteurs d'autobus/autocar qui travaillent sur des dessertes internationales	FALSO	

Quesito n° 7353 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36031	La licence communautaire pour le transport international de passagers en autobus/autocar est le document délivré par les autorités nationales compétentes qui atteste que l'entreprise est habilitée au transport international routier de passagers	VERO	
36032	La licence communautaire est délivrée au transporteur disposant des compétences professionnelles pour exercer l'activité de transport routier de passagers au niveau international	VERO	
36033	La validité de la copie conforme de la licence communautaire n'est pas de cinq ans maximum, contrairement à son original	FALSO	
36034	La validité de la copie conforme de la licence communautaire n'est pas de dix ans maximum	VERO	
36035	La copie conforme de la licence communautaire n'est pas nécessaire pour circuler dans le cadre des dessertes internationales	FALSO	
36036	La copie conforme de la licence communautaire n'est pas nécessaire pour circuler dans le cadre du transport de voyageurs en Suisse et dans des États qui ne sont pas membres de l'UE ou qui ont ratifié l'accord INTERBUS	VERO	
36037	La copie conforme de la licence communautaire n'est pas nécessaire pour circuler dans le cadre des dessertes nationales	VERO	
36038	La copie conforme de la licence communautaire ne doit pas être présentée lors de contrôles routiers	FALSO	
36039	La copie conforme de la licence communautaire n'est pas délivrée par les bureaux de la Motorisation civile (UMC) sur le territoire provincial duquel se trouve le siège de l'entreprise, à l'issue d'une procédure informatique	FALSO	

Quesito n° 7354 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36040	La copie conforme de la licence communautaire n’est pas délivrée par le siège central du MIMS (Ministère des infrastructures et de la mobilité durables)	VERO	
36041	Au niveau international, il est possible d’effectuer des dessertes régulières, c’est-à-dire des services de location	FALSO	
36042	Au niveau international, il est possible d’effectuer des dessertes régulières occasionnelles	FALSO	
36043	La réglementation du transport routier de passagers dans le cadre de l’UE s’applique aux transports internationaux effectués sur le territoire de l'UE	VERO	
36044	Au niveau international, il est possible d’effectuer des dessertes occasionnelles spécialisées	FALSO	
36045	Au niveau international, il est possible d’effectuer des dessertes occasionnelles, c’est-à-dire des services réguliers	FALSO	
36046	Les dessertes régulières sont considérées comme communautaires même si l'itinéraire traverse le territoire d’un État qui n’est pas membre de l’UE	VERO	
36047	La réglementation du transport routier de passagers dans le cadre de l’UE s’applique au transport international de voyageurs par autobus/autocar	VERO	
36048	La réglementation du transport routier de passagers dans le cadre de l’UE s’applique à tous les transports internationaux qui partent d’Italie ou y arrivent	FALSO	

Quesito n° 7355 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36049	La réglementation du transport routier de passagers dans le cadre de l’UE s’applique à tous les transports internationaux effectués pour le compte de tiers, quel que soit le véhicule utilisé	FALSO	
36050	La réglementation du transport routier de passagers dans le cadre de l’UE s’applique aux transports internationaux effectués par des transporteurs pour le compte de tiers établis dans un État membre	VERO	
36051	Au niveau international, il est possible d’effectuer des dessertes occasionnelles à l’intérieur de l’UE	VERO	
36052	La réglementation du transport routier de passagers dans le cadre de l’UE s’applique à tous les transports internationaux	FALSO	
36053	Au niveau international, il est possible d’effectuer des dessertes régulières à l’intérieur de l’UE	VERO	
36054	Au niveau international, il est possible d’effectuer des dessertes régulières	VERO	
36055	Les dessertes régulières dans l’UE ne sont pas ces dessertes où les voyageurs ne peuvent monter et descendre de l’autobus/autocar qu’aux points de départ et d’arrivée du trajet fixé	VERO	
36056	Les dessertes régulières prévoient uniquement le transport de certaines catégories de voyageurs (écoliers, par exemple)	FALSO	
36057	Les dessertes régulières dans l’UE ne sont pas ces dessertes dont le trajet est fixé	FALSO	

Quesito n° 7356 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36058	Les dessertes régulières dans l’UE ne sont pas ces dessertes qui assurent le transport de passagers avec une certaine fréquence	FALSO	
36059	Si elles sont prévues par un contrat signé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur l’effectuant, les dessertes régulières dans l’UE peuvent ne pas être autorisées	FALSO	
36060	En matière de dessertes communautaires régulières, il n’est pas obligatoire d’avoir à bord du véhicule effectuant la desserte la copie conforme de l’autorisation	FALSO	
36061	Les dessertes régulières sont sujettes à autorisation, laquelle est rédigée en français	FALSO	
36062	En matière de dessertes régulières dans l’UE, les autorisations de transit doivent obligatoirement être à bord du véhicule	VERO	
36063	Les dessertes régulières UE ne sont pas celles dont le trajet est concordé entre le transporteur et les voyageurs	VERO	
36064	La feuille de route et une copie certifiée conforme du contrat passé entre l’organisateur et le transporteur doivent être à bord des véhicules effectuant des dessertes régulières spécialisées	FALSO	
36065	En matière de dessertes régulières dans l’UE, l'autorisation d’effectuer ce type de service n’est pas nécessaire si la traversée d’États ne faisant pas partie de l’UE n’est pas prévue	FALSO	

36066	Les dessertes régulières spécialisées sont ces dessertes régulières qui assurent le transport de catégories précises de voyageurs, à l'exclusion de des autres	VERO	

Quesito n° 7357 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36067	Les dessertes régulières sont sujettes à une autorisation, qui a une validité de 5 ans	VERO	
36068	Si elles sont prévues par un contrat signé entre l'organisateur de la desserte et le transporteur l'effectuant, les dessertes régulières spécialisées dans l'UE peuvent ne pas être autorisées	VERO	
36069	En matière de dessertes régulières UE spécialisées, l'autorisation n'est pas nécessaire si celle-ci sont mises en place sur la base d'un contrat passé entre l'organisateur de la desserte et le transporteur	VERO	
36070	Les entreprises qui entendent effectuer des dessertes régulières (de ligne) sur le territoire des États membres de l'UE, doivent garder à bord de l'autobus/autocar la copie conforme de la feuille de route	FALSO	
36071	Les dessertes régulières spécialisées ne comprennent pas le transport des écoliers de leur domicile à l'école	FALSO	
36072	Les dessertes dans l'UE pour lesquelles la réglementation prévoit que la copie du contrat entre transporteur et commettant soit obligatoirement à bord de l'autobus/autocar sont les dessertes régulières spécialisées dans l'UE	VERO	
36073	En matière de transports au niveau de l'UE, la feuille de route doit être à bord du véhicule si celui-ci effectue une desserte régulière ne prévoyant pas la traversée d'États ne faisant pas partie de l'UE	FALSO	
36074	En matière de dessertes régulières dans l'UE, la feuille de route, document de contrôle, doit obligatoirement être à bord du véhicule qui effectue le service	FALSO	
36075	En matière de transports au niveau de l'UE, une copie conforme de la licence communautaire doit être à bord du véhicule, s'il s'agit d'une desserte régulière spécialisée	VERO	

Quesito n° 7358 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36076	Les dessertes régulières entre deux États membres ne peuvent être effectuées que par une entreprise implantée dans un de ces deux États	FALSO	
36077	Les dessertes régulières sont sujettes à autorisation, laquelle est rédigée dans la langue de l'État qui la délivre	VERO	
36078	En matière de transports au niveau de l'UE, l'original ou une copie certifiée conforme de l'autorisation et des éventuelles autorisations de transit doivent être à bord du véhicule, s'il s'agit d'une desserte régulière internationale	VERO	
36079	S'ils sont prévus par un contrat passé entre l'organisateur de la desserte et le transporteur, les services de transport pour compte propre peuvent ne pas être autorisés	FALSO	
36080	En matière de dessertes régulières dans l'UE, une carte routière indiquant l'itinéraire et les arrêts effectués doit obligatoirement être à bord du véhicule qui effectue le service	FALSO	
36081	Les dessertes régulières spécialisées sont les dessertes régulières effectuées par des voitures et non pas des autobus/autocars	FALSO	
36082	Les dessertes régulières sont sujettes à autorisation, délivrée par l'État d'où elles partent	VERO	
36083	Les dessertes régulières spécialisées ne comprennent pas le transport de l'État d'origine au lieu de cantonnement des militaires et de leurs familles	FALSO	
36084	Les dessertes régulières spécialisées sont les dessertes régulières qui sont effectuées par des transporteurs spéciaux qui, de par leur nature, peuvent les effectuer sans avoir aucun document à bord de l'autobus/autocar	FALSO	

Quesito n° 7359 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36085	Les dessertes régulières spécialisées sont les dessertes régulières effectuées à l'aide de véhicules spéciaux	FALSO	
36086	Les dessertes régulières dans l'UE ne sont pas celles prévoyant que les voyageurs peuvent monter et descendre uniquement aux arrêts prévus	FALSO	
36087	Les dessertes régulières sont des dessertes de ligne	VERO	
36088	En matière de transports au niveau de l'UE, une copie conforme de la licence communautaire doit être à bord du véhicule, s'il s'agit d'une desserte régulière	VERO	

36089	En matière de transports au niveau de l’UE, une copie certifiée conforme du contrat passé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur doit être à bord du véhicule, s’il s’agit d’une desserte régulière spécialisée	VERO	
36090	Les entreprises qui entendent effectuer des dessertes régulières (de ligne) sur le territoire des États membres de l’UE doivent conserver à bord de l’autobus/autocar la copie conforme de l’autorisation de location avec chauffeur	FALSO	
36091	Au niveau international, il est possible d’effectuer des dessertes régulières spécialisées, qui sont ouvertes à tous	FALSO	
36092	En matière de transports au niveau de l’UE, une copie certifiée conforme du contrat passé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur doit être à bord du véhicule, s’il s’agit d’une desserte régulière	FALSO	
36093	Si elles sont prévues par un contrat passé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur, les dessertes régulières avec des États ne faisant pas partie de l’UE peuvent ne pas être autorisées	FALSO	

Quesito n° 7360 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36094	En matière de transports au niveau de l’UE, l'original de la feuille de route doit être à bord du véhicule, s’il s’agit d’une desserte régulière spécialisée	FALSO	
36095	Les dessertes régulières spécialisées assurent le transport de certaines catégories de passagers	VERO	
36096	Les dessertes régulières assurent le transport de passagers selon une fréquence et un itinéraire prédéfinis	VERO	
36097	Les dessertes régulières sont toujours des services de transport effectués dans le cadre national	FALSO	
36098	Les dessertes régulières spécialisées ne comprennent pas le transport domicile-poste de travail de personnels	FALSO	
36099	Les dessertes, dans l’UE, pour lesquelles la législation indique que la copie du contrat passé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur doit obligatoirement être à bord de l’autobus/autocar sont des dessertes régulières de l’UE	FALSO	
36100	En matière de dessertes régulières spécialisées de l’UE, le véhicule effectuant la desserte doit obligatoirement avoir à son bord une copie certifiée conforme du contrat passé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur	VERO	
36101	Les entreprises qui entendent effectuer des dessertes régulières (de ligne) sur le territoire des États membres de l’UE doivent avoir une autorisation pour le faire	VERO	
36102	Les dessertes régulières spécialisées sont les dessertes régulières pour lesquelles aucune autorisation n’est nécessaire si elles sont prévues par un contrat passé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur l’effectuant, contrat qui doit obligatoirement être à bord du véhicule	VERO	

Quesito n° 7361 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36103	En matière de dessertes régulières UE non spécialisées, le véhicule effectuant la desserte doit obligatoirement avoir à bord une copie certifiée conforme du contrat passé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur	FALSO	
36104	Les entreprises qui entendent effectuer des dessertes régulières (de ligne) sur le territoire des États membres de l’UE doivent avoir rempli la feuille de route y afférente	FALSO	
36105	Les dessertes régulières sont sujettes à une autorisation qui ne peut jamais être délivrée par un autre État que celui où se trouve le siège de l’entreprise	FALSO	
36106	En matière de transports dans l’UE, s’il s’agit d’une desserte régulière, le véhicule doit avoir à son bord l'original de la feuille de route	FALSO	
36107	En matière de dessertes régulières dans l’UE, le véhicule effectuant la desserte doit avoir à son bord la copie conforme de la licence communautaire	VERO	
36108	Les dessertes régulières spécialisées sont sujettes à une autorisation même si elles sont mises en place sur la base d’un contrat passé entre l’organisateur de la desserte et le transporteur	FALSO	
36109	Les livrets de formulaires, délivrés pour les dessertes occasionnelles dans l’UE, contiennent 25 feuilles de route non détachables	FALSO	
36110	Les feuilles de route que contient chaque livret (document de voyage), nécessaires pour les dessertes occasionnelles dans l’UE, sont au nombre de 15	FALSO	
36111	La feuille de route utilisée par une entreprise Italienne qui effectue des transports occasionnels de voyageurs entre l'Italie et la Suède, est délivrée par les autorités compétentes italiennes	VERO	

Quesito n° 7362 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36112	Les livrets, délivrés en vue des dessertes occasionnelles dans l'UE, contiennent 25 feuilles de route numérotées progressivement de 1 à 25	VERO	
36113	Les feuilles de route que contient chaque livret (document de voyage), nécessaires pour les dessertes occasionnelles dans l'UE, sont au nombre de 5	FALSO	
36114	Les livrets, délivrés en vue des dessertes occasionnelles dans l'UE, contiennent 25 feuilles de route non numérotées	FALSO	
36115	Le document de contrôle « feuille de route » se compose de 30 feuilles de route	FALSO	
36116	Les feuilles de route que contient chaque livret (document de voyage), nécessaires pour les dessertes occasionnelles dans l'UE, sont au nombre de 50	FALSO	
36117	Les livrets, délivrés en vue des dessertes occasionnelles dans l'UE, contiennent 25 feuilles de route détachables numérotées et en double exemplaire	VERO	
36118	Les livrets, délivrés en vue des dessertes occasionnelles dans l'UE, contiennent 25 feuilles de route en triple exemplaire	FALSO	
36119	Les feuilles de route que contient chaque livret (document de voyage), nécessaires pour les dessertes occasionnelles dans l'UE, sont au nombre de 30	FALSO	
36120	Les livrets, délivrés en vue des dessertes occasionnelles dans l'UE, contiennent 25 feuilles de route numérotées progressivement à l'intérieur de chaque livret	FALSO	

Quesito n° 7363 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36121	Le billet (document de transport) doit être nécessairement retiré par le voyageur avant de monter à bord de l'autobus/autocar	FALSO	
36122	Le billet (document de transport) doit être nécessairement payé par le voyageur avant de monter dans l'autobus/autocar	FALSO	
36123	Le document de transport des voyageurs d'une desserte régulière dans l'UE peut être collectif ou individuel	VERO	
36124	Sur le document collectif ou individuel de transport dont les passagers d'une desserte régulière dans l'UE doivent être munis, il n'est pas indispensable que figure la durée de validité dudit document de transport	FALSO	
36125	Le billet (document de transport) ne doit pas être présenté chaque fois que les agents préposés au contrôle le demandent	FALSO	
36126	Sur le document collectif ou individuel de transport dont les passagers d'une desserte régulière dans l'UE doivent être munis, il n'est pas indispensable que figure le prix du transport	FALSO	
36127	Le nom et le prénom du voyageur ne doit pas figurer sur le billet (document de transport)	VERO	
36128	Sur le document collectif ou individuel de transport dont les passagers d'une desserte régulière dans l'UE doivent être munis, il est indispensable que figure la plaque d'immatriculation de l'autobus/autocar effectuant le trajet	FALSO	
36129	Le billet (document de transport) doit être délivré par le transporteur, même à la fin du voyage	FALSO	

Quesito n° 7364 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36130	Le billet (document de transport) ne doit pas indiquer les lieux de départ et d'arrivée du voyageur ni le type de desserte (urbaine, interurbaine, etc.)	FALSO	
36131	Le prix du billet (document de transport) ne doit pas indiquer le prix du transport	FALSO	
36132	Sur le document collectif ou individuel de transport dont les passagers d'une desserte régulière dans l'UE doivent être munis, il n'est pas indispensable que soient indiqués les arrêts où le passager est monté ou descendu	FALSO	
36133	Sur le document collectif ou individuel de transport dont les passagers d'une desserte régulière dans l'UE doivent être munis, il est indispensable que figure le prix du transport	VERO	
36134	Sur le document collectif ou individuel de transport dont les passagers d'une desserte régulière dans l'UE doivent être munis, il n'est pas indispensable que figurent les nom et prénom du passager	VERO	
36135	Sur le document collectif ou individuel de transport dont les passagers d'une desserte régulière dans l'UE doivent être munis, il n'est pas indispensable que figurent tous les arrêts de la desserte	VERO	

36136	La durée de validité du billet (document de transport) ne doit pas figurer sur celui-ci	FALSO	
36137	Les voyageurs doivent conserver leur billet (document de transport) pendant toute la durée du voyage	VERO	
36138	Dans le cadre d'un transport routier international occasionnel de passagers entre l'Italie et la Roumanie, seule la copie conforme de la licence communautaire doit être à bord de l'autobus/autocar	FALSO	

Quesito n° 7365 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36139	Les dessertes occasionnelles en vase clos dans l'UE prévoient le transport d'un même groupe de passagers tant à l'aller qu'au retour	VERO	
36140	Pour effectuer une desserte occasionnelle de passagers, avec départ à plein et retour à vide, entre l'Italie et la Slovénie, il est nécessaire d'avoir à bord de l'autobus/autocar l'original de la feuille de route UE en plus de l'original de la licence communautaire	FALSO	
36141	Les dessertes occasionnelles dans l'UE qui prévoient la traversée d'États tiers ne sont pas sujettes à autorisations spécifiques	FALSO	
36142	Pour effectuer une desserte occasionnelle de passagers, avec départ à vide et retour à plein, entre l'Italie et l'Autriche, il est nécessaire d'avoir à bord de l'autobus/autocar l'original de la licence communautaire	FALSO	
36143	La desserte occasionnelle de passagers en vase clos entre l'Italie et la Suisse n'est pas autorisée	FALSO	
36144	Les dessertes avec départ à vide et retour à plein ne font pas partie des types de desserte occasionnelle	FALSO	
36145	Pour effectuer une desserte internationale occasionnelle entre l'Italie et la Suède, une entreprise italienne a besoin des autorisations délivrées par tous les États concernés par son itinéraire	FALSO	
36146	Les autobus/autocars servant à effectuer une desserte internationale occasionnelle dans le cadre de l'UE doivent avoir à leur bord la copie conforme de la licence communautaire et de l'autorisation délivrée par les autorités compétentes de l'État de destination	FALSO	
36147	Si le trajet prévoit la traversée de pays tiers, la feuille de route doit être accompagnée des autorisations de transit y afférentes	VERO	

Quesito n° 7366 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36148	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage sont des dessertes de ligne effectuées au niveau international	FALSO	
36149	Si elles prévoient la traversée d'États ne faisant pas partie de l'UE les dessertes occasionnelles entre pays de l'UE sont sujettes à des autorisations délivrées par ces derniers	VERO	
36150	L'on appelle desserte occasionnelle avec départ en charge et retour à vide le transport d'un groupe de voyageurs, qui ne part pas et n'arrive pas dans l'État où est installé le transporteur, c'est-à-dire que les voyageurs ne montent et ne descendent pas dans ledit État	FALSO	
36151	Pour effectuer un transport occasionnel de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la Suisse, il est nécessaire d'avoir à bord de l'autobus/autocar l'original des feuilles de route communautaires en sus de la copie conforme de la licence communautaire	VERO	
36152	Les dessertes occasionnelles sont les services de transport de passagers qui se caractérisent principalement par le fait de transporter des groupes constitués à la demande d'un commanditaire ou du transporteur lui-même	VERO	
36153	L'on entend par desserte occasionnelle avec départ en charge et retour à vide le transport d'un groupe de voyageurs qui part d'un État, par un autobus/autocar qui quitte ensuite ledit État sans le groupe qu'il a précédemment transporté	VERO	
36154	L'autobus/autocar qui effectue une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos entre l'Italie et la France, doit avoir à son bord l'original de la feuille de route communautaire en sus de l'original de la licence communautaire	FALSO	
36155	L'autobus/autocar qui effectue une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ en charge et retour à vide, entre l'Italie et la Suisse, doit avoir à son bord la copie conforme de l'autorisation communautaire en sus de la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
36156	Les dessertes UE pour lesquelles la réglementation prévoit que la copie du contrat entre transporteur et commanditaire doit obligatoirement être à bord de l'autobus/autocar sont les dessertes occasionnelles UE	FALSO	

Quesito n° 7367 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36157	Les dessertes occasionnelles peuvent être internationales	VERO	

36158	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la Suisse, l'autobus/autocar doit avoir à son bord l'original de la feuille de route communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire	VERO	
36159	Pour effectuer une desserte internationale occasionnelle entre l'Italie et la Suède, une entreprise italienne n'a besoin que du document de contrôle – feuille de route, délivré par les autorités italiennes compétentes, en sus de la licence communautaire	VERO	
36160	Dans le cadre de l'UE, les dessertes occasionnelles de voyageurs par autobus/autocar suivent des règles différentes ; l'autorisation est nécessaire pour celles en vase clos	FALSO	
36161	Les dessertes occasionnelles ne font pas partie des services spécialisés	VERO	
36162	La feuille de route et la copie conforme de la licence communautaire doivent être à bord des véhicules effectuant des dessertes occasionnelles dans le cadre de l'UE	VERO	
36163	L'on entend par desserte occasionnelle en vase clos le transport d'un groupe de voyageurs qui quitte un État, à bord d'un autobus/autocar qui est précédemment entré dans ce même État sans le groupe qu'il transporte par la suite	FALSO	
36164	Les dessertes occasionnelles sont effectuées à la demande d'un commanditaire ou d'un transporteur	VERO	
36165	Les dessertes occasionnelles UE sont toujours sujettes à une autorisation spécifique	FALSO	

Quesito n° 7368 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36166	Les dessertes occasionnelles UE sont des dessertes régulières internationales	FALSO	
36167	L'on entend par desserte occasionnelle avec départ à vide et retour en charge le transport d'un groupe de voyageurs qui quitte un État, à bord d'un autobus/autocar qui est précédemment entré dans ce même État sans le groupe qu'il transporte par la suite	VERO	
36168	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ en charge et retour à vide entre l'Italie et la Slovénie, la copie conforme de la feuille de route communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire, doivent être à bord de l'autobus/autocar	FALSO	
36169	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge entre l'Italie et l'Autriche, la copie conforme de la feuille de route communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire, doivent être à bord de l'autobus/autocar	FALSO	
36170	Les dessertes occasionnelles UE peuvent être effectuées avec départ à vide et retour en charge	VERO	
36171	Les dessertes occasionnelles sont les services de transport de passagers destinés à tous types d'usagers	FALSO	
36172	Au niveau UE, les dessertes occasionnelles de transport de passagers par autobus/autocar suivent toutes le même règlement	VERO	
36173	L'on entend par desserte occasionnelle en vase clos le transport d'un groupe de voyageurs par autobus/autocar qui part d'un État qu'il quitte ensuite sans le groupe qu'il a transporté précédemment	FALSO	
36174	Les dessertes occasionnelles effectuées par une entreprise française entre l'Espagne et l'Italie sont interdits	FALSO	

Quesito n° 7369 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36175	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ en charge et retour à vide entre l'Italie et la Suisse, l'original de l'autorisation communautaire et l'original de la licence communautaire doivent être à bord de l'autobus/autocar	FALSO	
36176	À bord des autobus/autocars utilisés pour effectuer des dessertes occasionnelles internationales au niveau de l'UE, la copie conforme de la licence communautaire et du document de contrôle (feuille de route) sont nécessaires	FALSO	
36177	L'on entend par transport occasionnel de passagers par des autobus/autocars « en vase clos » un service de transport offert par l'entreprise uniquement aux voyageurs titulaires d'une réservation	FALSO	
36178	Les dessertes occasionnelles avec départ en charge et retour à vide ne rentrent pas dans les différents types de desserte occasionnelle	FALSO	
36179	L'on entend par desserte occasionnelle en vase clos le transport, effectué par un même autobus/autocar, d'un groupe de voyageurs qui est ensuite ramené à son point de départ	VERO	
36180	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge entre l'Italie et la Suisse, l'original de l'autorisation communautaire et l'original de la licence communautaire doivent être à bord de l'autobus/autocar	FALSO	

36181	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge entre l'Italie et la Suisse, l'original de l’autorisation communautaire et la copie conforme de la licence communautaire doivent être à bord de l’autobus/autocar	FALSO	
36182	Les dessertes occasionnelles UE effectuées en régime de cabotage sont interdites	FALSO	
36183	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ en charge et retour à vide entre l'Italie et la Slovénie, la copie conforme de la feuille de route communautaire, en sus de l'original de la licence communautaire doivent être à bord de l’autobus/autocar	FALSO	

Quesito n° 7370 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36184	Pour effectuer une desserte internationale occasionnelle entre l’Italie et la Suède, une entreprise italienne a besoin des documents de contrôle – feuille de route délivrés par les autorités compétentes italiennes et suédoises, ainsi que par celles des États à traverser	FALSO	
36185	L’on entend par desserte occasionnelle de passagers en vase clos par autobus/autocar un service de transport qui ne permet pas à l'entreprise d’offrir à ses propres clients des excursions locales sur le territoire de l’État de destination du service	FALSO	
36186	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge entre l'Italie et l'Autriche, l'original de la feuille de route communautaire, en sus de l'original de la licence communautaire doivent être à bord de l’autobus/autocar	FALSO	
36187	Les dessertes occasionnelles UE peuvent être effectuées en transit	VERO	
36188	La copie conforme de l’autorisation délivrée par les autorités compétentes de l’État d’origine du service et l'original du document de contrôle – feuille de route doivent être à bord des autobus/autocars utilisés pour effectuer des dessertes internationales occasionnelles dans le cadre de l’UE	FALSO	
36189	L’on entend par desserte occasionnelle en vase clos le transport d’un groupe de voyageurs, qui ne part pas et n’arrive pas dans l’État où est établi le transporteur, c’est-à-dire que les voyageurs ne montent pas à bord de l’autobus/autocar et n’en descendent pas dans ledit État	FALSO	
36190	Dans le cadre de l’UE, les dessertes occasionnelles de passagers par autobus/autocar suivent des réglementations différentes ; pour celles qui prévoient le départ à vide et le retour en charge, l'autorisation est nécessaire	FALSO	
36191	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge entre l'Italie et l'Autriche, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar la feuille de route UE	FALSO	
36192	L’on entend par desserte occasionnelle par autobus/autocar en vase clos le transport d’un même groupe de voyageurs à l’aller et au retour	VERO	

Quesito n° 7371 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36193	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ en charge et retour à vide entre l'Italie et la Suisse, la copie conforme de l’autorisation communautaire, en sus de l'original de la licence communautaire doivent être à bord de l’autobus/autocar	FALSO	
36194	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la France, l'original de la feuille de route communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire doivent être à bord de l’autobus/autocar	VERO	
36195	Les dessertes occasionnelles peuvent être nationales	VERO	
36196	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la Suisse, l'original de l’autorisation communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire doivent être à bord de l’autobus/autocar	FALSO	
36197	Seuls certains États membres de l’UE ont libéralisé les dessertes occasionnelles UE avec départ en charge et retour à vide	FALSO	
36198	Pour effectuer une desserte internationale occasionnelle entre l'Italie et la Suède, une entreprise italienne a besoin du document de contrôle – feuille de route délivré par les autorités compétentes italiennes et de l’autorisation délivrée par les autorités compétentes suédoises	FALSO	
36199	L’on entend par desserte occasionnelle avec départ à vide et retour en charge le transport par un même autobus/autocar d’un groupe de voyageurs ramenés à son point de départ	FALSO	
36200	Les dessertes occasionnelles sont les services de transport de passagers effectués principalement grâce à la location d’un autobus/autocar avec chauffeur	VERO	
36201	L’organisation de dessertes internationales occasionnelles pour le transport routier de passagers entre l'Italie et la Roumanie n’est réglementée par aucun texte international	FALSO	

Quesito n° 7372 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36202	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la France, l’autobus/autocar doit avoir à son bord la copie conforme de la feuille de route communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
36203	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge entre l'Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord la copie conforme de l’autorisation communautaire, en sus de l'original de la licence communautaire	FALSO	
36204	Les dessertes occasionnelles effectuées par une entreprise suisse entre la France et l'Italie, sont interdites	FALSO	
36205	Les dessertes occasionnelles sont effectuées grâce à la location d’autobus/autocars avec chauffeurs	VERO	
36206	Les dessertes en vase clos ne font pas partie des types de dessertes occasionnelles	FALSO	
36207	Les dessertes occasionnelles sont des services ne présentant ni les caractéristiques des dessertes régulières, ni celles des dessertes régulières spécialisées	VERO	
36208	Les dessertes internationales occasionnelles et les dessertes occasionnelles en régime de cabotage dans le cadre de l’UE ne sont pas soumises à la même réglementation, dans la mesure où une autorisation spécifique est nécessaire pour les deux types de service	FALSO	
36209	Les dessertes occasionnelles sont les services de transport de passagers dont l’itinéraire est prédéterminé par les autorités	FALSO	
36210	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord la copie conforme de l’autorisation communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	

Quesito n° 7373 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36211	À bord des autobus/autocars utilisés pour effectuer des dessertes internationales occasionnelles dans le cadre de l’UE, il est nécessaire d’avoir la copie conforme de la licence communautaire et l'original du document de contrôle - feuille de route	VERO	
36212	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage effectuées par une entreprise italienne sur territoire suisse sont interdites	VERO	
36213	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage et les dessertes occasionnelles internationales dans le cadre de l’UE sont soumises à la même réglementation, dans la mesure où elles n’exigent aucune autorisation particulière	VERO	
36214	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ en charge et retour à vide, entre l'Italie et la Slovénie, l’autobus/autocar doit avoir à son bord l'original de la feuille de route communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire	VERO	
36215	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord la copie conforme de la licence communautaire mais pas les feuilles de route	FALSO	
36216	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord la copie conforme de l’autorisation communautaire, en sus de l'original de la licence communautaire	FALSO	
36217	Les dessertes occasionnelles UE ne sont pas sujettes à autorisation, même si le trajet prévoit la traversée d’États ne faisant pas partie de l’UE	FALSO	
36218	Les dessertes occasionnelles sont les services de transport de passagers qui sont effectués avec une fréquence constante et prédéterminée par une autorisation	FALSO	
36219	La feuille de route doit être remplie par une entreprise française qui effectue des services occasionnels de transport de voyageurs sur le territoire italien	VERO	

Quesito n° 7374 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36220	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge, entre l'Italie et l’Autriche, l’autobus/autocar doit avoir à son bord la copie conforme de la feuille de route communautaire en sus de l'original de la licence communautaire	FALSO	
36221	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage dans le cadre de l’UE ne sont pas sujettes à autorisations, en dehors de la licence communautaire, à condition que l'itinéraire ne comprenne pas d’États ne faisant pas partie de l’UE	VERO	

36222	L’on entend par desserte occasionnelle avec départ en charge et retour à vide le transport effectué par un même autobus/autocar, d’un groupe de voyageurs qui sont ramenés à leur point de départ	FALSO	
36223	L’on entend par desserte occasionnelle avec départ en charge et retour à vide le transport d’un groupe de voyageurs qui quitte un État à bord d’un autobus/autocar qui est précédemment entré dans ce même État sans le groupe qu’il a transporté par la suite	FALSO	
36224	Une autorisation spécifique est nécessaire pour le transport routier de passagers dans le cadre de dessertes internationales occasionnelles entre l'Italie et la Roumanie	FALSO	
36225	En matière de transports dans le cadre de l’UE, il est nécessaire d’avoir à bord du véhicule une copie conforme de la licence communautaire, s’il s’agit d’une desserte occasionnelle	VERO	
36226	Le déroulement des dessertes internationales occasionnelles de transport routier de passagers entre l'Italie et la Roumanie est réglementé par la législation UE en la matière et par la réglementation UE sur la location d’autobus/autocar avec chauffeur	VERO	
36227	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge, entre l'Italie et l’Autriche, l’autobus/autocar doit avoir à son bord l'original de la feuille de route communautaire en sus de la copie conforme de la licence communautaire	VERO	
36228	L’on entend par desserte occasionnelle avec départ à vide et retour en charge le transport d’un groupe de voyageurs qui entre dans un État, effectué par un autobus/autocar qui quitte ensuite cet État sans le groupe qu’il transportait précédemment	FALSO	

Quesito n° 7375 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36229	L’on entend par desserte occasionnelle de passagers par autobus/autocar en vase clos un transport entre deux localités sans arrêt intermédiaire	FALSO	
36230	Au niveau UE, les dessertes occasionnelles de passagers par autobus/autocar suivent différentes réglementations ; une autorisation est nécessaire pour celles qui prévoient une entrée en charge et une sortie à vide	FALSO	
36231	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord l'original de la licence communautaire	FALSO	
36232	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ en charge et retour à vide, entre l'Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord l'original de la feuille de route communautaire en sus de la copie conforme de la licence communautaire	VERO	
36233	Les dessertes occasionnelles ne sont pas destinées à des usagers de tous types	VERO	
36234	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage effectuées dans le cadre de l’UE, ne sont sujettes à aucune autorisation, même si l’itinéraire prévoit la traversée d’États ne faisant pas partie de l’UE	FALSO	
36235	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l'Italie et la Suisse, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar uniquement les originaux des feuilles de route UE	FALSO	
36236	L’on entend par desserte occasionnelle avec départ à vide et retour en charge le transport d’un groupe de voyageurs, qui ne commence pas et ne finit pas dans l’État où est établi le transporteur, c’est-à-dire que les voyageurs ne montent pas et ne descendent pas dans ledit État	FALSO	
36237	Les dessertes régulières ne rentrent pas dans le type de dessertes occasionnelles	VERO	

Quesito n° 7376 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36238	La feuille de route utilisée par une entreprise italienne qui effectue des transports occasionnels de voyageurs entre l’Italie et l’Allemagne, doit être accompagnée des autorisations délivrées par tous les États concernés par ce service	FALSO	
36239	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge, entre l’Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord l'original de la feuille de route communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire	VERO	
36240	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs en vase clos, entre l’Italie et la France, l’autobus/autocar doit avoir à son bord la copie conforme de la feuille de route communautaire, en sus de l'original de la licence communautaire	FALSO	
36241	Les dessertes occasionnelles comprennent le transport des employés de leur domicile à leur lieu de travail	FALSO	

36242	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ à vide et retour en charge entre l'Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord la copie conforme de l’autorisation communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
36243	Pour effectuer une desserte occasionnelle de voyageurs avec départ en charge et retour à vide entre l'Italie et la Suisse, l’autobus/autocar doit avoir à son bord l'original de l’autorisation communautaire, en sus de la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
36244	Le document de contrôle-feuille de route est rédigé en français	FALSO	
36245	Le document de contrôle - feuille de route, nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles UE doit comporter l'itinéraire principal du service offert	VERO	
36246	Le document de contrôle-feuille de route doit porter l'indication de l’itinéraire principal	VERO	

Quesito n° 7377 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36247	Durant une desserte occasionnelle dans le cadre de l’UE, l'original du document de contrôle-feuille de route doit être conservé au siège de l’entreprise	FALSO	
36248	Le document de contrôle nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans le cadre de l’UE doit être rempli par les autorités nationales compétentes en double exemplaire avant le début de chaque voyage	FALSO	
36249	La feuille de route utilisée pour une desserte occasionnelle dans le cadre de l’UE doit comporter la liste des passagers	FALSO	
36250	Le document de contrôle-feuille de route doit indiquer le nom de l’entreprise qui effectue le service	VERO	
36251	Durant une desserte occasionnelle dans le cadre de l’UE, la copie du document de contrôle-feuille de route doit être à bord de l’autobus/autocar qui effectue une desserte régulière	FALSO	
36252	Le document de contrôle (feuille de route) doit être rempli à la fin de la desserte	FALSO	
36253	Durant une desserte occasionnelle dans le cadre de l’UE, l'original du document de contrôle-feuille de route doit être conservé par les autorités compétentes de l’État de l’UE destinataire du service	FALSO	
36254	Une entreprise italienne peut effectuer une desserte occasionnelle entre Munich et Berlin à la condition d’y être autorisée par l'Italie	FALSO	
36255	Le document de contrôle (feuille de route) doit être à bord du véhicule qui effectue une desserte occasionnelle entre un pays membre de l’UE et la Suisse	VERO	

Quesito n° 7378 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36256	Le document de contrôle nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans le cadre de l’UE doit être rempli par l'entreprise en un seul exemplaire avant le début de chaque desserte	FALSO	
36257	Durant une desserte occasionnelle dans le cadre de l’UE, l'original du document de contrôle-feuille de route doit être conservé par le Bureau de la Motorisation civile (UMC) compétent du Ministère des infrastructures et de la mobilité durables	FALSO	
36258	Le document de contrôle (feuille de route) nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans le cadre de l’UE doit comporter la liste nominative des voyageurs transportés	FALSO	
36259	Durant une desserte occasionnelle dans le cadre de l’UE, la copie du document de contrôle (feuille de route) doit être conservée par le Bureau de la Motorisation civile (UMC) compétent du MIMS (Ministère des infrastructures et de la mobilité durables)	FALSO	
36260	Le document de contrôle nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans le cadre de l’UE doit être rempli par l'entreprise en double exemplaire à la fin de chaque voyage	FALSO	
36261	Le document de contrôle-feuille de route doit être à bord du véhicule qui effectue une desserte occasionnelle dans le cadre de l’UE	VERO	
36262	Le document de contrôle (feuille de route) nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans le cadre de l’UE doit comporter les horaires de la desserte proposée	FALSO	
36263	Les dessertes occasionnelles UE prévoient l'obligation de conserver à bord du véhicule le document de contrôle-feuille de route	VERO	
36264	Durant une desserte occasionnelle dans le cadre de l’UE, la copie du document de contrôle-feuille de route doit être conservée au siège de l’entreprise	VERO	

Quesito n° 7379 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36265	Une entreprise italienne peut effectuer une desserte occasionnelle entre Munich et Berlin à la condition d'y être autorisée par l'Allemagne	FALSO	
36266	Durant une desserte occasionnelle dans le cadre de l'UE, la copie du document de contrôle-feuille de route doit être conservée à bord de l'autobus/autocar qui effectue la desserte occasionnelle	FALSO	
36267	Le document de contrôle nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans le cadre de l'UE doit être rempli par l'entreprise ou le conducteur en double exemplaire avant le début de chaque voyage	VERO	
36268	Une entreprise italienne ne peut effectuer une desserte entre Munich et Berlin que si elle possède un siège en Allemagne	FALSO	
36269	Durant une desserte occasionnelle dans le cadre de l'UE, l'original du document de contrôle-feuille de route doit être à bord de l'autobus/autocar qui effectue la desserte occasionnelle	VERO	
36270	Le document de contrôle-feuille de route doit indiquer le service effectué	VERO	
36271	Le document de contrôle - feuille de route original doit être conservé au siège de l'entreprise	FALSO	
36272	Le document de contrôle (feuille de route) est délivré par les autorités compétentes de l'État où le service se termine	FALSO	
36273	Une entreprise italienne peut effectuer une desserte occasionnelle entre Munich et Berlin sans aucune autorisation spécifique	VERO	

Quesito n° 7380 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36274	Le document de contrôle (feuille de route) nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans l'UE, doit comporter les tarifs du service offert	FALSO	
36275	Le document de contrôle nécessaire pour effectuer des dessertes occasionnelles dans le cadre de l'UE, doit être rempli par le conducteur en deux exemplaires avant la fin de chaque voyage	FALSO	
36276	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage effectuées hors de l'UE ne peuvent pas être effectuées par des entreprises de l'UE, même en Suisse	VERO	
36277	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage sont effectuées sur le territoire d'un État, c'est–à-dire nationales, par une entreprise établie dans un autre État	VERO	
36278	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage effectuées sur le territoire de l'UE par une entreprise installée dans un État ne faisant pas partie de l'UE sont autorisées et ne sont pas sujettes à autorisation	FALSO	
36279	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage effectuées en Suisse sont autorisées	FALSO	
36280	Les dessertes occasionnelles en régime de cabotage effectuées dans l'UE par une entreprise établie dans un État hors de l'UE, sont toujours autorisées si l'entreprise possède une licence communautaire	FALSO	
36281	Les dessertes UE, dont la réglementation prévoit que la copie du contrat entre le transporteur et le commettant doit obligatoirement être à bord de l'autobus/autocar, sont des services de transport pour compte propre	FALSO	
36282	Au niveau international, il est possible d'effectuer des dessertes occasionnelles hors de l'UE	VERO	

Quesito n° 7381 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36283	Au niveau international, il est possible d'effectuer des dessertes régulières hors de l'UE	VERO	
36284	Les dessertes régulières hors de l'UE assurent le transport de passagers avec une fréquence régulière	VERO	
36285	L'autorisation internationale de transit permet au véhicule d'effectuer un transport dont la destination finale est le pays qui a délivré l'autorisation de transit	FALSO	
36286	Les dessertes régulières hors de l'UE prévoient l'obligation, pour le conducteur, de ne laisser les passagers monter et descendre qu'aux arrêts prévus	VERO	
36287	Les dessertes régulières hors de l'UE assurent le transport de passagers de l'Italie vers les territoires situés hors de l'UE et vice-versa	VERO	
36288	Dans le pays qui a délivré l'autorisation internationale de transit, celle-ci permet au véhicule de charger des passagers uniquement pour le voyage de retour	FALSO	
36289	Les dessertes régulières hors de l'UE peuvent être occasionnelles	FALSO	

36290	Les dessertes régulières hors de l’UE peuvent être effectuées par des entreprises non habilitées au transport routier de passagers	FALSO	
36291	Les dessertes régulières hors de l’UE sont des services de location sans chauffeur	FALSO	

Quesito n° 7382 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36292	Les dessertes régulières hors de l’UE ne sont pas sujettes à autorisation	FALSO	
36293	Les dessertes régulières hors de l’UE peuvent être spécialisées	VERO	
36294	L'autorisation internationale de transit permet au véhicule d’effectuer un transport de cabotage dans le pays qui a délivré ladite autorisation	FALSO	
36295	L’autorisation internationale de transit permet au transporteur uniquement de traverser le territoire du pays qui a délivré l'autorisation de transit, sans que les passagers puissent monter à bord ou en descendre	VERO	
36296	Les dessertes régulières hors de l’UE sont des services de location de véhicule avec chauffeur	FALSO	
36297	L'autobus/autocar d'une entreprise italienne, qui dessert régulièrement un État ne faisant pas partie de l’UE en traversant le territoire d’un État de l’UE, doit avoir à son bord exclusivement l’original de l’autorisation italienne spécifique et la licence communautaire	FALSO	
36298	L'autobus/autocar d'une entreprise italienne, qui dessert régulièrement un État ne faisant pas partie de l’UE en traversant le territoire d’un État de l’UE, doit avoir à son bord la copie conforme de la licence communautaire, ainsi que la copie conforme des autorisations de l’État de destination, de l’État italien et des éventuels États qu’il traverse	VERO	
36299	L'autobus/autocar d'une entreprise italienne, qui dessert régulièrement un État ne faisant pas partie de l’UE en traversant le territoire d’un État de l’UE, doit avoir à son bord l'original de la licence communautaire et l’autorisation de l’État de destination ne faisant pas partie de l’UE	FALSO	
36300	L'autobus/autocar d'une entreprise italienne, qui dessert régulièrement des États ne faisant pas partie de l’UE, doit avoir à son bord l'original de la feuille de route dûment rempli par l’entreprise	FALSO	

Quesito n° 7383 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36301	L'autobus/autocar d'une entreprise italienne, qui dessert régulièrement des États ne faisant pas partie de l’UE doit avoir à son bord uniquement la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
36302	L'autobus/autocar d'une entreprise italienne, qui dessert régulièrement un État ne faisant pas partie de l’UE en traversant le territoire d’un État de l’UE, doit avoir à son bord uniquement la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
36303	L'autobus/autocar d'une entreprise italienne, qui dessert régulièrement des États ne faisant pas partie de l’UE en traversant le territoire d’un État de l’UE, doit avoir à son bord l'original ou la copie conforme des autorisations de l’État de destination, de l’État italien et des éventuels États qu’il traverse	VERO	
36304	L'autobus/autocar d'une entreprise italienne, qui dessert régulièrement des États ne faisant pas partie de l’UE, doit avoir à son bord uniquement l'original des autorisations de l’État de destination	FALSO	
36305	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE sont sujettes à des autorisations délivrées sur la base d’accords multilatéraux	VERO	
36306	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE sont sujettes à des autorisations délivrées sur la base d’accords bilatéraux	VERO	
36307	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE sont sujettes à des autorisations délivrées sur la base d’accords internationaux	VERO	
36308	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE sont sujettes à différents types d’autorisations en fonction des États concernés : un même type de desserte peut être libre selon un accord et sujette à autorisation selon l’autre	VERO	
36309	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE ne comprennent pas les services de transit	VERO	

Quesito n° 7384 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36310	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE ne comprennent pas les services de navette	FALSO	
36311	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE sont libres, dans tous les États tiers, si le pays d’origine du service est un État membre	FALSO	
36312	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE ne sont pas sujettes à autorisation, si le pays de destination est un État membre	FALSO	

36313	Il suffit de posséder la licence communautaire pour pouvoir effectuer le transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE dans tous les États tiers	FALSO	
36314	En Italie, il n’y a pas de législation à caractère général relative au transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE	VERO	
36315	En Italie, le transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE est régit par des accords internationaux, bilatéraux et multilatéraux	VERO	
36316	En Italie, la législation relative au transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE varie selon les États concernés	VERO	
36317	En ce qui concerne le transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE, une autorisation spécifique est généralement nécessaire	VERO	
36318	En ce qui concerne le transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE, les règles d’autorisation sont fixées par les accords internationaux avec chaque État	VERO	

Quesito n° 7385 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36319	En ce qui concerne le transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE, l’Italie applique une réglementation à caractère général	FALSO	
36320	En ce qui concerne le transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE, l’Italie a mis en place une libéralisation totale qui a éliminé tout type d’autorisation	FALSO	
36321	En ce qui concerne le transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE, l’Italie se réfère à l’accord Interbus pour tous les transports en dehors de l’UE	FALSO	
36322	En ce qui concerne le transport routier occasionnel de voyageurs en dehors de l’UE, aucune autorisation n’est prévue si le pays de départ ou d’arrivée est l’Italie	FALSO	
36323	L'accord Interbus est un accord multilatéral international qui encadre le transport routier occasionnel de voyageurs entre pays membres ou non membres de l’UE	VERO	
36324	L'accord Interbus est un accord international bilatéral entre l'UE et la Turquie, qui encadre tous les transports routiers de voyageurs	FALSO	
36325	L'accord Interbus est un accord international bilatéral, qui encadre le transport routier occasionnel en vase clos entre l’Italie et la Suisse	FALSO	
36326	La feuille de route utilisée pour les transports encadrés par l'accord Interbus doit contenir la liste des passagers	VERO	
36327	L'accord Interbus est un accord international multilatéral qui encadre les dessertes régulières entre États membre de l’UE	FALSO	

Quesito n° 7386 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36328	Les dessertes occasionnelles en dehors de l’UE ne comprennent pas les dessertes en vase clos	FALSO	
36330	L'accord Interbus encadre les transports routiers occasionnels entre l’Italie et Malte	FALSO	
36331	L'accord Interbus encadre les transports routiers occasionnels entre l’Italie et la Turquie	VERO	
36332	L'accord Interbus encadre les transports routiers occasionnels entre l’Italie et l'Albanie	VERO	
36333	L'accord Interbus encadre les transports routiers occasionnels entre l’Italie et la Suisse	FALSO	
36334	L'accord Interbus encadre les transports routiers occasionnels entre l’Italie et la Bosnie-Herzégovine	VERO	
36335	L'accord Interbus encadre les transports routiers occasionnels entre l’Italie et le Liechtenstein	FALSO	
36336	Les transports de voyageurs à destination et en provenance du Royaume-Uni sont encadrés par un accord UE-Royaume-Uni	VERO	

Quesito n° 7387 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36337	Les transports de voyageurs à destination et en provenance du Royaume-Uni sont encadrés par un accord bilatéral Italie-Royaume-Uni	FALSO	
36338	Les transports de voyageurs à destination et en provenance du Royaume-Uni peuvent être effectués sur la base d’un échange de licences annuelles	FALSO	
36339	L'accord sur le transport routier de voyageurs entre l’UE et le Royaume-Uni est un accord bilatéral	VERO	
36340	Les transports de voyageurs à destination et en provenance de Gibraltar sont encadrés par un accord UE-Royaume-Uni	FALSO	

36341	Les transports de voyageurs à destination et en provenance de Gibraltar (Royaume-Uni) ne sont pas encadrés par l'accord UE-Royaume-Uni	VERO	
36342	L'accord UE-Royaume-Uni a mis fin à l'accord INTERBUS entre l'UE et le Royaume-Uni	FALSO	
36343	Dans l'accord UE-Royaume-Uni, par territoire de l'UE l'on entend aussi celui du Royaume-Uni	FALSO	
36344	Dans l'accord UE-Royaume-Uni, les territoires des deux parties sont compris chacun de façon distincte et au sens de leurs unités respectives	VERO	
36345	Les transports de passagers en provenance et en direction de l'Irlande du Nord sont considérés comme effectués au sein de l'UE	FALSO	

Quesito n° 7388 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36346	Dans l'accord UE-Royaume-Uni, par territoire du Royaume-Uni l'on entend aussi celui de l'Irlande du Nord	VERO	
36347	Par titulaire d'un moyen de transport de passagers sur route, l'accord UE-Royaume-Uni, entend toute personne physique ou juridique fournissant un service de transport de passagers	VERO	
36348	Par véhicules d'appoint, l'accord UE-Royaume-Uni entend les véhicules utilisés pour faire face à une situation temporaire et exceptionnelle	VERO	
36349	Par véhicules d'appoint, l'accord UE-Royaume-Uni entend les véhicules dotés de deux cellules de sécurité	FALSO	
36350	Selon l'accord UE-Royaume-Uni, les autobus/autocars utilisés comme véhicules d'appoint peuvent être fournis par une autre entreprise	VERO	
36351	Selon l'accord UE-Royaume-Uni, les autobus/autocars utilisés comme véhicules d'appoint doivent être de la même couleur que ceux qu'ils remplacent	FALSO	
36352	Par titulaire d'un moyen de transport de passagers sur route, l'accord UE-Royaume-Uni entend uniquement les entreprises titulaires d'une licence communautaire	FALSO	
36353	L'accord UE-Royaume-Uni permet de voyager du territoire de l'UE au territoire britannique via un pays tiers	VERO	
36354	L'accord UE-Royaume-Uni ne permet pas les voyages en charge du territoire de l'UE au territoire britannique via un pays tiers	FALSO	

Quesito n° 7389 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36355	L'accord UE-Royaume-Uni permet de faire un voyage en charge d'un territoire de l'UE à l'autre en transitant par le Royaume-Uni	VERO	
36356	L'accord UE-Royaume-Uni permet de faire des voyages en charge d'un territoire de l'UE à l'autre, mais le transit par le Royaume-Uni est interdit	FALSO	
36357	Le conducteur d'un moyen de transport de passagers italien peut effectuer une desserte régulière entre l'Angleterre et l'Écosse	FALSO	
36358	L'accord UE-Royaume-Uni permet de faire des voyages en charge du Pays de Galles (UK) à l'Italie (UE)	VERO	
36359	Le titulaire d'un moyen de transport de passagers italien qui part de l'Italie à destination de l'Irlande peut transiter par le Royaume-Uni	VERO	
36360	L'accord UE-Royaume-Uni ne permet pas les voyages à vide	FALSO	
36361	Le titulaire d'un moyen de transport de passagers italien peut effectuer des dessertes régulières spécialisées entre Londres et Édimbourg	FALSO	
36362	Le titulaire d'un moyen de transport de passagers italien ne peut pas effectuer de desserte régulière à partir du Pays de Galles à destination de l'Écosse	VERO	
36363	Pour pouvoir transporter des passagers à destination du Royaume-Uni, l'opérateur italien d'une desserte internationale régulière doit être titulaire d'un permis du Royaume-Uni	FALSO	

Quesito n° 7390 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36364	Pour pouvoir transporter des passagers à destination du Royaume-Uni, l'opérateur italien d'une desserte internationale régulière doit être titulaire d'une autorisation	VERO	
36365	Pour pouvoir transporter des passagers dans l'UE, l'opérateur britannique d'une desserte internationale régulière doit être titulaire d'une licence communautaire	FALSO	
36366	Pour pouvoir transporter des passagers dans l'UE, l'opérateur britannique d'une desserte internationale régulière n'a besoin d'aucun permis ou autorisation dans la mesure où le transport à partir ou à destination de l'UE est complètement libre	FALSO	

36367	Le transport de passagers en provenance ou à destination du Royaume-Uni est complètement libre	FALSO	
36368	L'accord UE-Royaume-Uni plafonne le nombre de transports pouvant être effectués (autorisations contingentées)	FALSO	
36369	L'accord UE-Royaume-Uni ne prévoit pas de plafond réciproque pour le nombre d'autorisations relatives aux trajets pouvant être effectués	VERO	
36370	Aucune autorisation n'est nécessaire pour les transports occasionnels entre le territoire de l'UE et celui du Royaume-Uni	VERO	
36371	Dans l'accord UE-Royaume-Uni, le transport de voyageurs est encadré par un système de permis annuels	FALSO	
36372	Une autorisation est nécessaire pour les transports occasionnels entre le territoire de l'UE et celui du Royaume-Uni	FALSO	

Quesito n° 7391 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36373	Les transports internationaux réguliers entre l'UE et le Royaume-Uni sont sujets à autorisation	VERO	
36374	Aucune autorisation n'est nécessaire pour les transports internationaux réguliers spécialisés entre l'UE et le Royaume-Uni	FALSO	
36375	L'autorisation relative aux transports internationaux réguliers entre l'UE et le Royaume-Uni peut être transférée à une autre entreprise	FALSO	
36376	Le titulaire d'un moyen de transport de passagers UE peut effectuer une desserte régulière entre l'UE et le Royaume-Uni par le biais d'un sous-traitant avec l'accord de l'autorité compétente pour l'autorisation	VERO	
36377	Le titulaire d'un moyen de transport de passagers UE peut effectuer une desserte régulière entre l'UE et le Royaume-Uni par le biais d'un sous-traitant sans que l'accord de l'autorité compétente pour l'autorisation soit nécessaire	FALSO	
36378	L'autorisation relative aux transports internationaux réguliers entre l'UE et le Royaume-Uni a une validité maximale de cinq ans	VERO	
36379	L'autorisation relative aux transports internationaux réguliers spécialisés entre l'UE et le Royaume-Uni a une validité maximale de trois ans	FALSO	
36380	Dans l'autorisation relative aux transports internationaux entre l'UE et le Royaume-Uni, il n'est pas nécessaire de préciser le type de transport	FALSO	
36381	L'autorisation relative aux transports internationaux réguliers entre l'UE et le Royaume-Uni indique l'itinéraire prévu et, notamment, les points de départ et d'arrivée	VERO	

Quesito n° 7392 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36382	L'autorisation relative aux transports internationaux réguliers spécialisés entre l'UE et le Royaume-Uni indique la durée de validité	VERO	
36383	L'autorisation relative aux transports internationaux entre l'UE et le Royaume-Uni n'indique ni les arrêts ni les horaires	FALSO	
36384	L'autorisation relative aux transports internationaux entre l'UE et le Royaume-Uni précise le type de transport	VERO	
36385	L'autorisation relative aux transports internationaux réguliers entre l'UE et le Royaume-Uni ne peut pas être cédée à une autre entreprise	VERO	
36386	La validité de l'autorisation relative aux transports internationaux entre l'UE et le Royaume-Uni peut être inférieure à cinq ans, à la demande du transporteur	VERO	
36387	L'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni peut être refusée si le service n'a pas pour but principal de transporter des passagers entre les arrêts situés sur les territoires des deux parties	VERO	
36388	L'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni peut être refusée en l'absence d'une réponse des autorités compétentes du territoire où les passagers montent à bord ou descendent	FALSO	
36389	L'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni est renouvelée selon les mêmes procédures et considérations que lorsqu'elle est accordée	VERO	
36390	L'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni peut être modifiée pour l'adapter à la fréquence, aux tarifs et aux horaires de celles-ci	VERO	

Quesito n° 7393 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36391	L'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni peut être modifiée exclusivement si les tarifs et les horaires de celles-ci ne changent pas	FALSO	

36392	L'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni ne peut être renouvelée qu'un an après la dernière période d'exploitation	FALSO	
36393	L'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni se périme à la fin de sa durée de validité	VERO	
36394	L'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni est valide jusqu'au troisième mois après la date d'expiration indiquée	FALSO	
36395	La date d'expiration de l'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni peut être anticipée à la demande de l'opérateur qui entend mettre fin à l'exploitation de la liaison	VERO	
36396	Le titulaire de l'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni doit informer les usagers, par une publicité adéquate et avec un mois d'avance, de la cessation du service	VERO	
36397	Le titulaire de l'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume-Uni ne doit pas annoncer par voie de publicité la cessation du service	FALSO	
36398	La fin de la validité de l'autorisation nécessaire aux liaisons internationales UE-Royaume Uni ne peut pas être anticipée à la demande de l'opérateur qui entend mettre fin à l'exploitation de la liaison	FALSO	
36399	Le titulaire d'un moyen de transport de passagers italien qui traverse le territoire britannique doit avoir à bord du véhicule une autorisation de transit britannique	FALSO	

Quesito n° 7394 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36400	Le conducteur d'un moyen de transport de passagers italien qui traverse le territoire britannique doit avoir à bord du véhicule une autorisation temporaire délivrée à son entrée par les autorités douanières britanniques	FALSO	
36401	Le conducteur d'un moyen de transport de passagers italien qui traverse le territoire britannique dans le cadre d'une desserte régulière doit avoir à bord du véhicule la copie certifiée conforme de son autorisation UE de transport de passagers sur route	VERO	
36402	Le conducteur d'un moyen de transport de passagers italien qui traverse le territoire britannique n'est pas tenu d'avoir des documents à bord du véhicule car le transit sur le territoire britannique est totalement libre	FALSO	
36403	Le conducteur d'un moyen de transport de passagers italien qui traverse le territoire britannique dans le cadre d'une desserte occasionnelle doit avoir à bord du véhicule la feuille de route INTERBUS dûment remplie	FALSO	
36404	Le conducteur d'un moyen de transport de passagers italien qui traverse le territoire britannique dans le cadre d'une desserte occasionnelle doit avoir à bord du véhicule la feuille de route dûment remplie	VERO	
36405	Le conducteur d'un moyen de transport de passagers britannique qui traverse le territoire de l'UE doit avoir à bord du véhicule la copie certifiée conforme de la licence communautaire	FALSO	
36406	Lors de l'utilisation de véhicules d'appoint, dans le cadre de liaisons internationales UE-Royaume-Uni, une copie du contrat signé par l'opérateur du service et l'entreprise qui fournit les véhicules doit être à bord du véhicule	VERO	
36407	Les blocs de feuilles de route pour les dessertes occasionnelles UE-Royaume-Uni sont fournis par l'autorité compétente du territoire où l'opérateur est enregistré	VERO	
36408	Lors de l'utilisation de véhicules d'appoint, dans le cadre de liaisons internationales UE-Royaume-Uni, l'autorisation de l'autorité nationale compétente relative à la conformité du véhicule doit aussi être à bord du véhicule	FALSO	

Quesito n° 7395 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36409	Pour entrer au Royaume-Uni le conducteur d'un moyen de transport de passagers italien doit avoir à son bord la copie certifiée conforme de la licence UE nécessaire au transport de passagers sur route	VERO	
36410	Le titulaire d'une entreprise de transport de passagers peut utiliser des véhicules d'appoint dans le cadre de liaisons internationales UE-Royaume-Uni uniquement pour faire face à des situations temporaires et exceptionnelles	VERO	
36411	L'utilisation de véhicules d'appoint est autorisée dans le cadre de liaisons internationales occasionnelles UE-Royaume-Uni	FALSO	
36412	Le titulaire d'une entreprise de transport de passagers peut utiliser des véhicules d'appoint dans le cadre de liaisons internationales UE-Royaume-Uni pour employer des véhicules plus vétustes que ceux autorisés, à titre occasionnel principalement	FALSO	
36413	Le transport occasionnel de voyageurs dans des États avec lesquels il n'existe aucun accord international est tenu au respect de la seule législation italienne	FALSO	

36414	Aucune autorisation n’est requise pour le transport occasionnel de voyageurs dans des États avec lesquels il n’existe aucun accord international si ceux-ci ont adhéré à la convention de New York du 4 juin 1954	FALSO	
36415	Une autorisation est requise pour le transport occasionnel de voyageurs dans des États avec lesquels il n’existe aucun accord international	VERO	
36416	Aucune autorisation n’est requise pour le transport occasionnel de voyageurs dans des États avec lesquels il n’existe aucun accord international si la desserte s’effectue en vase clos	FALSO	
36417	La licence communautaire est requise pour le transport occasionnel de voyageurs dans des États avec lesquels il n’existe aucun accord international	FALSO	

Quesito n° 7396 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36418	Aucune autorisation n’est nécessaire pour le transport occasionnel de voyageurs dans des États avec lesquels il n’existe aucun accord international	FALSO	
36419	Une autorisation est nécessaire pour le transport occasionnel de voyageurs dans des États avec lesquels il n’existe aucun accord international, même si la desserte s’effectue en vase clos	VERO	
36420	Une autorisation spéciale est nécessaire pour le transport occasionnel de voyageurs dans des États avec lesquels il n’existe aucun accord international, quelle que soit la nature de la desserte	VERO	
36421	Durant le transport occasionnel de voyageurs entre l'Italie et la Croatie, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar tant la copie conforme de la licence communautaire que l’original de la feuille de route communautaire dûment remplie	VERO	
36422	Les feuilles de route INTERBUS doivent être conservées à bord du véhicule pendant toute la durée du voyage	VERO	
36423	Durant le transport occasionnel de voyageurs entre l'Italie et la Croatie, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar tant la copie conforme de la licence communautaire que l’original de la feuille de route INTERBUS	VERO	
36424	Il n’existe pas de feuilles de route INTERBUS, l’on utilise toujours les feuilles de route UE	FALSO	
36425	Durant le transport occasionnel de voyageurs entre l'Italie et la Croatie, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
36426	Les feuilles de route INTERBUS se présentent sous forme de blocs de 25, dont il faut remplir et détacher les deux feuillets pour chaque voyage	VERO	

Quesito n° 7397 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36427	Durant le transport occasionnel de voyageurs entre l’Italie et la Bosnie-Herzégovine, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar tant la copie conforme de la licence communautaire que l’original dûment rempli de la feuille de route INTERBUS	VERO	
36428	Les feuilles de route INTERBUS se présentent sous forme de blocs de 30 feuillets, qu’il faut remplir et détacher pour chaque voyage	FALSO	
36429	Durant le transport occasionnel de voyageurs entre l’Italie et la Bosnie-Herzégovine, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar l'autorisation bilatérale	FALSO	
36430	Durant le transport occasionnel de voyageurs entre l’Italie et la Croatie, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar l'autorisation bilatérale	FALSO	
36431	Durant le transport occasionnel de voyageurs entre l’Italie et la Bosnie-Herzégovine, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar la copie conforme de la licence communautaire	FALSO	
36432	Durant le transport occasionnel de voyageurs entre l’Italie et la Bosnie-Herzégovine, il suffit d’avoir à bord de l’autobus/autocar tant la copie conforme de la licence communautaire que l’original dûment rempli de la feuille de route communautaire	VERO	
36433	Les feuilles de route INTERBUS se présentent sous forme de carnets de 30 feuillets, qui doivent toujours être à bord de l’autobus/autocar	FALSO	
36434	Les règles de la circulation en Italie ne sont pas en contraste avec celles des États qui ont adhéré aux Conventions de Vienne	VERO	
36435	Les règles de la circulation en Italie sont diverses de celles des autres États dans la mesure où l'Italie n’a pas ratifié les Conventions de Vienne	FALSO	

Quesito n° 7398 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

36436	Les règles de la circulation en Italie sont globalement les mêmes que celles d’une bonne partie des Nations qui font partie de l'ONU	VERO	
36437	Les règles de la circulation en Italie contrastent avec celles des États qui ont adhéré aux Conventions de Vienne	FALSO	
36438	Les règles de la circulation en Italie sont complètement différentes de celle des Nations qui font partie de l'ONU	FALSO	
36439	Les règles de la circulation en Italie contrastent avec les règles internationales	FALSO	
36440	En Autriche, on roule à gauche	FALSO	
36441	Au Pays de Galles, on roule à gauche	VERO	
36442	En Angleterre, on roule à gauche	VERO	
36443	Aux Pays-Bas, on roule à gauche	FALSO	
36444	En Irlande, on roule à gauche	VERO	

Quesito n° 7399 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36445	En France, on roule à gauche	FALSO	
36446	En général, pour conduire à l’étranger, il faut être muni de la carte grise internationale (certificat international) du véhicule dans tous les États d'Europe	FALSO	
36447	En général, pour conduire à l’étranger, il faut être titulaire d’un permis de conduire	VERO	
36448	En général, pour se rendre à l’étranger, il faut être muni d’une carte d’identité quand le passeport n’est pas obligatoire	VERO	
36449	En général, le véhicule utilisé à l’étranger doit porter un signe distinctif de nationalité, sauf si sa plaque d’immatriculation porte déjà l'indication de l’État d’origine et de l’UE	VERO	
36450	En général, pour se rendre à l’étranger, dans tous les États d’Europe, il faut être muni d’un passeport	FALSO	
36451	En général, pour conduire à l’étranger, dans tous les États d’Europe, il faut être titulaire d’un permis de conduire	FALSO	
36452	Pour conduire un trolleybus, il faut être titulaire d’un permis de conduire de catégorie D ou DE	VERO	
36453	Pour conduire un trolleybus, il faut être titulaire d’un certificat ADR	FALSO	

Quesito n° 7400 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36454	Pour conduire un trolleybus, il faut être titulaire de la carte de qualification de conducteur	VERO	
36455	Pour conduire un trolleybus, il suffit d’être titulaire d’une carte d’identité	FALSO	
36456	Pour conduire un trolleybus, le véhicule doit être muni d’un certificat ATP	FALSO	
36457	Pour conduire un trolleybus, il faut être titulaire d’un certificat d’aptitude délivré par l'USTIF	VERO	
36458	Le certificat d’aptitude à la conduite d’un trolleybus est constitué d’un formulaire rempli par l'USTIF	VERO	
36459	Le certificat d’aptitude à la conduite d’un trolleybus ne contient aucune référence au permis de conduire de son titulaire	FALSO	
36460	Le certificat d’aptitude à la conduite d’un trolleybus n’a pas de date d’expiration	FALSO	
36461	Le certificat d’aptitude à la conduite d’un trolleybus comporte les références de la licence de conduire de son titulaire	VERO	
36462	Le certificat d’aptitude à la conduite d’un trolleybus contient le nom et les données personnelles de son titulaire	VERO	

Quesito n° 7401 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36463	Le certificat d’aptitude à la conduite d’un trolleybus est constitué d’un formulaire rempli par l’UMC	FALSO	
36464	Dans le cadre de l’utilisation des transports, sont classés parmi les passagers handicapés les passagers à mobilité réduite en raison d’un handicap physique, sensoriel ou moteur	VERO	
36465	Sont classées parmi les passagers handicapés les passagers qui portent des lunettes ou des verres de contact	FALSO	
36466	Les barrières sont tous les obstacles qui gênent ou limitent les déplacements des passagers handicapés ou à mobilité réduite, temporaire ou permanente	VERO	

36467	Les facilitateurs sont les passagers qui permettent aux passagers handicapées d'accéder aux services ou simplifient cet accès	FALSO	
36468	Les barrières culturelles que peuvent rencontrer les passagers handicapés sont celles qui relèvent des domaines de la conception, de l'urbanisme, de l’architecture et de la construction en général	FALSO	
36469	Si un autobus/autocar tombe en panne pendant une desserte, cela peut engendrer une situation de danger plus ou moins grave, selon les caractéristiques de la route	VERO	
36470	En cas d’urgence, le conducteur de l'autobus/autocar peut aussi être la personne chargée d’apporter une aide concrète aux passagers en difficulté	VERO	
36471	Si un autobus/autocar tombe en panne pendant une desserte, cela peut engendrer une situation de danger plus ou moins grave, indépendamment de la présence de passagers handicapés et des exigences de ceux-ci	FALSO	

Quesito n° 7402 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36472	En cas d’urgence, la personne responsable, qui peut aussi être le conducteur de l'autobus/autocar, doit tenter de comprendre les besoins des passagers en difficulté, en fonction de leur handicap	VERO	
36473	Le fait d’avoir besoin de lunettes pour lire constitue une entrave à la mobilité de la personne	FALSO	
36474	Le fait de transporter, déplacer et manipuler des objets constitue une des entraves à la mobilité de la personne	VERO	
36475	Le fauteuil roulant est l’un des accessoires des passagers à mobilité réduite ou présentant un handicap moteur	VERO	
36476	Les fauteuils roulants, les prothèses et les orthèses font partie des accessoires des passagers à mobilité réduite ou présentant un handicap moteur	VERO	
36477	Les cycles à pédalage assisté font partie des accessoires des passagers à mobilité réduite ou présentant un handicap moteur	FALSO	
36478	Les passagers présentant un handicap moteur qui se déplacent à l’aide d’un fauteuil roulant manuel ou électrique, ont du mal à franchir les dénivellations	VERO	
36479	Les passagers présentant un handicap moteur qui se déplacent à l’aide d’un fauteuil roulant manuel ou électrique, ont du mal à atteindre certains objets en fonction de leur emplacement	VERO	
36480	Du point de vue des infrastructures et de la conception, il n’est pas nécessaire de concevoir des autobus/autocars accessibles et dotés de points d’ancrage pour fauteuil roulant afin de favoriser la mobilité des passagers à mobilité réduite ou présentant un handicap moteur	FALSO	

Quesito n° 7403 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36481	Pour favoriser la mobilité des passagers à mobilité réduite ou présentant un handicap moteur, il est inutile d’installer des systèmes permettant d’accéder aux transports publics, tels que les plateformes élévatrices pour fauteuil roulant	FALSO	
36482	Le fauteuil roulant est un dispositif mobile doté de roues, construit spécialement pour les passagers à mobilité réduite ou présentant un handicap moteur	VERO	
36483	Il n’est pas nécessaire de manipuler avec soin les fauteuils roulants dans la mesure où ils sont très robustes	FALSO	
36484	Les fauteuils roulants doivent être manœuvrés à l’aide des dispositifs conçus pour faciliter l’accès et la descente des autobus/autocars des passagers présentant un handicap moteur dans le respect des règles spécifiques fixées	VERO	
36485	La manière de plier un fauteuil roulant figure dans le manuel d’utilisation et d’entretien fourni par le constructeur	VERO	
36486	Il n’existe pas de modèles de fauteuils roulants spécialement conçus pour en faciliter le transport	FALSO	
36487	Pour s’assoir sur un fauteuil roulant ou se lever, il faut d’abord serrer le frein de stationnement	VERO	
36488	Le conducteur de l’autobus/autocar doit faire en sorte que la porte avant s’ouvre en face de la personne présentant une déficience visuelle (non-voyante ou malvoyante)	VERO	
36489	Si une personne non-voyante ou malvoyante doit monter dans l'autobus/autocar, il n’est pas important que le conducteur arrête le véhicule le plus près possible du trottoir et parallèlement à celui-ci.	FALSO	

Quesito n° 7404 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

36490	Si une personne non-voyante ou malvoyante doit monter dans l'autobus/autocar, le conducteur doit la prévenir de l'éventuelle distance et du dénivelé entre l'autobus/autocar et le trottoir	VERO	
36491	Les autobus/autocars devraient être équipés d'un dispositif audiovisuel en facilitant l'utilisation et d'une signalisation acoustique des arrêts, surtout à l'intention des passagers non-voyants ou malvoyants	VERO	
36492	Le chien guide d'une personne non-voyante ou malvoyante voyage gratuitement sur les moyens de transports publics	VERO	
36493	Le chien guide d'une personne non-voyante ou malvoyante doit porter une muselière conforme	FALSO	
36494	Le chien guide d'une personne non-voyante ou malvoyante doit être considéré comme l'assistant de cette dernière et ne doit donc pas être séparé d'elle	VERO	
36495	La surdité est classée parmi les handicaps « invisibles » c'est-à-dire les plus difficilement décelables	VERO	
36496	En présence d'une personne présentant une déficience auditive, il ne faut parler ni trop vite, ni trop lentement	VERO	
36497	En présence d'une personne présentant une déficience auditive, il est important de faire de longues phrases	FALSO	
36498	L'utilisation d'un tableau lumineux est utile pour éliminer les barrières de la communication avec les passagers présentant une déficience auditive	VERO	

Quesito n° 7405 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36499	Le port de verres de contact est utile pour éliminer les barrières de la communication avec les passagers présentant une déficience auditive	FALSO	
36500	Il est nécessaire de faire preuve de davantage de patience pour écouter ou répéter les messages en présence de passagers présentant un handicap intellectuel ou relationnel	VERO	
36501	Il est inutile de faire preuve de davantage de patience pour écouter ou de répéter les messages en présence de passagers présentant un handicap intellectuel ou relationnel	FALSO	
36502	En présence de passagers présentant un handicap intellectuel ou relationnel, il faut tenir compte des éventuels problèmes de compréhension et privilégier les phrases simples et courtes, en associant éventuellement au message des images significatives	VERO	
36503	En présence d'une personne souffrant d'une crise d'épilepsie, il faut garder son calme	VERO	
36504	Quand une personne victime d'une crise d'épilepsie est tombée, il faut l'allonger sur le côté sans bloquer ses mouvements	VERO	

Quesito n° 7406 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36505	Les forces de résistance qui agissent sur un véhicule sont celles qui s'opposent à sa progression	VERO	
36506	Le poids d'un véhicule dépend de l'inclinaison de la route	FALSO	
36507	Le poids d'un véhicule change selon qu'il est vide ou en charge	VERO	
36508	Le poids d'un véhicule est inversement proportionnel à sa masse	FALSO	
36509	Le poids d'un véhicule est proportionnel à sa masse	VERO	
36510	Le poids ne dépend pas de l'inclinaison du véhicule	VERO	
36511	Le poids d'un véhicule est égal à la somme de sa masse et de l'accélération de gravité	FALSO	
36512	Le poids d'un véhicule est égal au produit de sa masse par l'accélération de gravité	VERO	
36513	Le poids dépend du fait que le corps placé à la surface de la terre est attiré par la Terre	VERO	
36514	Le poids est proportionnel au nombre d'essieux du véhicule	FALSO	
36515	Le poids d'un véhicule ne varie pas en fonction de la charge transportée	FALSO	
36516	La force motrice, grâce aux organes de transmission, permet le mouvement du véhicule	VERO	
36517	La force motrice est transmise au sol grâce à l'adhérence entre les roues motrices et l'asphalte	VERO	
36518	Un véhicule en mouvement est doué d'une énergie cinétique d'autant plus grande que sa vitesse est élevée	VERO	
36519	La force motrice est la force centrifuge générée par le moteur	FALSO	
36520	La force motrice est partiellement absorbée par les composantes mécaniques des véhicules	VERO	

Quesito n° 7407 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36521	Un véhicule en mouvement est doué d’une énergie cinétique proportionnelle à sa masse	VERO	
36522	La force motrice est la force de direction générée par le moteur endothermique ou électrique	FALSO	
36523	La force motrice est la force propulsive générée par le moteur et transmise aux roues	VERO	
36524	La force motrice maintient le véhicule en mouvement grâce aux organes de direction	FALSO	
36525	La force motrice est la force de gravité	FALSO	
36526	La force motrice est due à la force propulsive générée par le moteur endothermique-électrique	VERO	
36527	La force motrice est complètement absorbée par le moteur	FALSO	
36528	En s’opposant à la force centrifuge, la force centripète permet de suivre une trajectoire curviligne	VERO	
36529	La force centrifuge peut être équilibrée par la force de freinage	FALSO	
36530	La force centripète est inversement proportionnelle à la masse du véhicule	FALSO	
36531	La force centrifuge tend à projeter un corps vers l'extérieur du virage	VERO	
36532	La force centripète intervient quand un véhicule parcours un virage	VERO	
36533	La force centripète intervient durant la descente du véhicule	FALSO	
36534	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand son poids augmente	FALSO	
36535	La force centripète est générée par les organes de transmission	FALSO	
36536	La force centrifuge est d’autant plus importante que la vitesse et la masse du véhicule sont élevées	VERO	

Quesito n° 7408 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36537	La force centrifuge tend à déporter le véhicule vers l'intérieur du virage	FALSO	
36538	En entrant dans un virage serré (petit rayon de braquage) il est nécessaire de passer une vitesse supérieure	FALSO	
36539	La force centripète dépend de l'adhérence des pneus à la route	VERO	
36540	La force centripète est proportionnelle à la vitesse et à la masse du véhicule	VERO	
36541	La force centripète intervient quand le véhicule parcourt une montée	FALSO	
36542	On modifie la force centrifuge en modifiant la trajectoire du véhicule dans le virage	VERO	
36543	La force centripète dépend de l'adhérence des pneus	VERO	
36544	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente si l’entraxe du véhicule augmente	FALSO	
36545	La force centrifuge est inversement proportionnelle au rayon du virage	VERO	
36546	La force centripète est la force qui permet à un corps de suivre une trajectoire circulaire	VERO	
36547	La force centrifuge est directement proportionnelle au rayon du virage	FALSO	
36548	La force centrifuge agit sur un véhicule quand il parcourt une montée	FALSO	
36549	La force centrifuge est à son maximum quand le véhicule parcourt une montée	FALSO	
36550	On modifie la force centrifuge en modifiant la vitesse du véhicule	VERO	
36551	La force centrifuge peut faire déraper un véhicule dans un virage	VERO	
36552	L’absence de révision périodique du véhicule provoque son retournement dans un virage	FALSO	

Quesito n° 7409 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36553	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand le virage est plus serré	VERO	
36554	La force centripète est générée par la centrale électrique du véhicule	FALSO	
36555	La force centrifuge est plus importante en ligne droite que dans un virage	FALSO	
36556	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand le barycentre est plus haut	VERO	
36557	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand la force centrifuge augmente	VERO	
36558	La force centrifuge ne dépend pas du rayon du virage que parcourt le véhicule	FALSO	
36559	La force centripète est appliquée au véhicule qui parcourt un virage	VERO	

36560	Le risque de retournement du véhicule dans un virage augmente quand la vitesse augmente	VERO	
36561	La force centrifuge peut causer le retournement d'un véhicule	VERO	
36562	La force centrifuge doit être équilibrée par la force centripète	VERO	
36563	La force centrifuge agit sur un corps quand il parcourt un virage	VERO	
36564	L'énergie cinétique augmente en phase de freinage du véhicule	FALSO	
36565	Quand l'énergie cinétique augmente, l'espace nécessaire à l'arrêt du véhicule diminue	FALSO	
36566	L'énergie cinétique est proportionnelle au coefficient de résistance aérodynamique du véhicule (CX)	FALSO	
36567	L'énergie cinétique augmente en même temps que le temps de réaction du conducteur	FALSO	
36568	L'énergie cinétique influe sur l'espace nécessaire au freinage du véhicule	VERO	

Quesito n° 7410 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36569	Le freinage du véhicule comporte la dissipation de l'énergie cinétique du véhicule	VERO	
36570	En phase de freinage, l'énergie cinétique est dissipée par chaleur à travers le système de freinage	VERO	
36571	La présence de l'ABS (dispositif antiblocage du système de freinage) compense un mauvais temps de réaction	FALSO	
36572	La force d'inertie varie en fonction de la modification du coefficient d'adhérence de la route	FALSO	
36573	La force d'inertie ne varie pas en fonction de la vitesse du véhicule	FALSO	
36574	La force d'inertie est inférieure pour un véhicule plus léger	VERO	
36575	La force d'inertie ne dépend pas de la masse du véhicule mais seulement de sa vitesse	FALSO	
36576	La force d'inertie s'oppose au ralentissement du véhicule	VERO	
36577	La force d'inertie s'oppose à la variation de la vitesse du véhicule	VERO	
36578	La force d'inertie aide au freinage du véhicule	FALSO	
36579	La force d'inertie agit sur un véhicule chaque fois que son mouvement est modifié	VERO	
36580	La force d'inertie des véhicules voyageant à la même vitesse est égale	FALSO	
36581	La force d'inertie permet une meilleure tenue de route du véhicule dans les virages	FALSO	
36582	La force d'inertie augmente avec la masse du véhicule	VERO	
36583	Le déplacement du barycentre influe sur la stabilité du véhicule	VERO	

Quesito n° 7411 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36584	La hauteur du barycentre du véhicule à vide est constante	VERO	
36585	La position du barycentre varie en fonction tant de la charge que de la position de celle-ci sur le véhicule	VERO	
36586	Le barycentre d'un véhicule se trouve au centre de l'essieu des roues motrices	FALSO	
36587	Le barycentre varie selon que le véhicule parcourt une ligne droite ou un virage	FALSO	
36588	Le positionnement de la charge du véhicule influe sur la position du barycentre	VERO	
36589	Une position différente de la charge ne modifie pas le barycentre du véhicule	FALSO	
36590	La position du barycentre d'un véhicule varie selon son âge	FALSO	
36591	Le barycentre est le point où, par convention, l'on considère que les forces agissant sur le véhicule sont appliquées	VERO	
36592	Le coefficient d'adhérence augmente si la superficie de contact entre deux corps est humide	FALSO	
36593	Le coefficient d'adhérence entre le pneu et la route est plus élevé sur le gravier que sur l'asphalte	FALSO	
36594	Le coefficient d'adhérence varie de zéro à un	VERO	
36595	Le coefficient d'adhérence varie de un à deux	FALSO	
36596	Le coefficient d'adhérence entre le pneu et l'asphalte augmente si l'asphalte est rugueux	VERO	
36597	Le coefficient d'adhérence entre le pneu et la route est bas si l'asphalte est gelé	VERO	
36598	La force de frottement est une force engendrée par la friction de deux superficies au contact l'une de l'autre	VERO	

36599	La force de frottement contrarie le glissement de deux superficies au contact l’une de l’autre	VERO	

Quesito n° 7412 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36600	La force de frottement qui se développe entre les pneus et l’asphalte favorise la diminution de la consommation	FALSO	
36601	La force de frottement s’oppose à la force de freinage du véhicule	FALSO	
36602	La force de frottement augmente le rendement du véhicule dans la mesure où ce n’est pas une force dissipative	FALSO	
36603	La force de frottement est une force dissipative	VERO	
36604	La force de frottement tend à maintenir le véhicule en mouvement constant	FALSO	
36605	La force de frottement génère de la chaleur	VERO	
36606	La force de frottement comporte l'abaissement du barycentre du véhicule	FALSO	