Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31065	Das Drehmoment wird durch die Kraft des Kolbens, welcher die Kurbelwelle dreht, erzeugt.	VERO	
31066	Das Drehmoment eines endothermischen Motors ist das Produkt aus der Kraft welche den Kolben und den Kurbelarm betätigt.	VERO	
31067	Das Drehmoment wird durch die Kraft, welche vom Bremssystem auf die Radnaben wirkt, erzeugt.	FALSO	
31068	Der Verlauf der Drehmoment- und Leistungskurven eines Motors mit innerer Verbrennung hängt von der Motordrehzahl ab.	VERO	
31069	Die Drehzahl bei höchstem Drehmoment eines Verbrennungsmotors entspricht jener der Höchstleistung.	FALSO	
31070	Die Drehmomentkurve eines endothermischen Motors beschreibt den Wert des Drehmomentes bei sich ändernder Drehzahl.	VERO	
31071	Den optimalen Wirkungsgrad eines Motors erzielt man bei der Drehzahl des Höchstdrehmomentes.	VERO	
31072	Den besten Kompromiss aus Geschwindigkeit und Verbrauch erzielt man bei einem Motor mit innerer Verbrennung bei der Drehzahl des Höchstdrehmomentes.	VERO	
31073	Bei der Drehmoment- und Leistungskurve eines Motors mit innerer Verbrennung ist die Drehzahl beim Höchstdrehmoment geringer als die Drehzahl der Höchstleistung.	VERO	
31074	Die Drehmomentkurve eines endothermischen Motors beschreibt den Wert des Drehmomentes bei sich änderndem Fahrzeuggewicht.	FALSO	
31075	Bei einem endothermischen Motor fällt die Drehmomentkurve zuerst ab, erreicht einen Minimalwert, und steigt dann an.	FALSO	
31076	Das Drehmoment eines endothermischen Motors ist die Summe aus einer Kraft und einer Länge.	FALSO	
31077	Die Leistungskurve eines endothermischen Motors beschreibt den Wert des Drehmomentes bei sich ändernden Fahrzeugabmessungen.	FALSO	
31078	Bei einem endothermischen Motor ist der Verlauf der Leistungskurve mit Zunahme der Drehzahl zuerst ansteigend, erreicht einen Höchstwert und ist dann abfallend.	VERO	
31079	Die Leistungskurve eines endothermischen Motors beschreibt den Wert der Leistung bei sich ändernder Drehzahl.	VERO	
31080	Bei der Drehmomentkurve entspricht die Drehzahl des Höchstdrehmomentes jener Drehzahl des höchsten Verbrauchs.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31081	Bei einem endothermischen Motor fällt die Leistungskurve bei Zunahme der Drehzahl zuerst ab, erreicht einen Minimalwert, und steigt dann an.	FALSO	
31082	Bei der Drehmomentkurve entspricht die Drehzahl des maximalen Drehmomentes jener Drehzahl des höchsten Wirkungsgrades.	VERO	
31083	Bei einem endothermischen Motor steigt die Drehmomentkurve bei Zunahme der Drehzahl an, erreicht einen Maximalwert, und fällt dann ab.	VERO	
31084	Bei der Leistungskurve entspricht die Drehzahl der höchsten Leistung jener Drehzahl des höchsten Drehmoments.	FALSO	
31085	Die Funktionsweise des Motors kann mittels der charakteristischen Drehmoment- und Leistungskurve beschrieben werden.	VERO	
31086	Um die Schadstoffemissionen zu verringern muss der Motor immer auf Höchstdrehzahl laufen.	FALSO	
31087	Der Luftabweiser auf dem Kabinendach verringert den Luftwiderstandskoeffizient (Cw).	VERO	
31088	Auch wenn man die Geschwindigkeit nur geringfügig erhöht, erhöht sich der Luftwiderstand stark.	VERO	
31089	Der Luftwiderstand ist direkt proportional zur Frontfläche des Fahrzeuges.	VERO	
31090	Der Luftwiderstand steigt bei nasser Fahrbahnoberfläche.	FALSO	
31091	Der Luftwiderstand ist unabhängig von der Geschwindigkeit.	FALSO	

31092	Das Überladen des Fahrzeuges bewirkt ein Ansteigen der Schadstoffemissionen.	VERO	
31093	Der Luftwiderstandskoeffizient (Cw) hängt vom Fahrzeuggewicht ab.	FALSO	
31094	Der Luftwiderstand beeinflusst den Kraftstoffverbrauch.	VERO	
31095	Der Luftwiderstand ist umgekehrt proportional zur Frontfläche des Fahrzeuges.	FALSO	
31096	Der Luftwiderstand ist direkt proportional zur Höchstleistung des Motors.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31097	Der Luftwiderstand ist direkt proportional zum Quadrat der Geschwindigkeit des Fahrzeuges.	VERO	
31098	Der Luftwiderstand ist direkt proportional zum Gewicht des Fahrzeuges.	FALSO	
31099	Auf einer ebenen Strecke ist der Kraftstoffverbrauch bei gleicher Geschwindigkeit geringer, wenn ein niedriger Gang verwendet wird.	FALSO	
31100	Der Kraftstoffverbrauch hängt von der Geschwindigkeit des Fahrzeuges ab, ist aber unabhängig von der Drehzahl des Motors.	FALSO	
31101	Fahren mit konstanter Geschwindigkeit ermöglicht Kraftstoffeinsparungen.	VERO	
31102	Die Reduzierung von Schadstoffemissionen hängt nicht von der Aerodynamik des Fahrzeugs ab	FALSO	
31103	Mit zu hohen Drehzahlen bewirkt man einen übermäßigen Treibstoffverbrauch.	VERO	
31104	Häufiges Verwenden der Gangschaltung bewirkt einen geringeren Kraftstoffverbrauch.	FALSO	
31105	Die Gangschaltung ist ein Teil des Kraftstranges .	VERO	
31106	Das Wählen eines, dem Fahrzeuggewicht angemessenen Ganges, ermöglicht es den Kraftstoffverbrauch zu senken.	VERO	
31107	Die Breite des Stabilitätsbereiches eines endothermischen Motors, hängt vom Verlauf der Drehmoment- und Leistungskurve ab.	VERO	
31108	Die Breite des Stabilitätsbereiches eines endothermischen Motors, ist das Intervall zwischen der Drehzahl des höchsten Drehmomentes und der Drehzahl der minimalen Leistung.	FALSO	
31109	Auf mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen muss man darauf achten, die Drehzahl des Höchstdrehmomentes nicht zu überschreiten.	FALSO	
31110	Die Gangschaltung ermöglicht es, die Antriebskraft und die Fahrwiderstände auszugleichen.	VERO	
31111	Der Stabilitätsbereich des endothermischen Motors ist jener Bereich, in welchem der Motor keinen Kraftstoff verbraucht.	FALSO	
31112	Der Stabilitätsbereich des endothermischen Motors ist jener Bereich, in welchem der Fahrer die Gangschaltung betätigen muss.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31113	Die Gangschaltung dient dazu, das Übersetzungsverhältnis zwischen Motor und Antriebsrädern zu ändern.	VERO	
31114	Die richtige Wahl des Übersetzungsverhältnisses hält den endothermischen Motor im Stabilitätsbereich.	VERO	
31115	Die Benutzung der Gangschaltung ermöglicht es, die Geschwindigkeit der Neigungsänderung der Straße anzupassen.	VERO	
31116	Die Breite des Stabilitätsbereiches definiert die Elastizität des endothermischen Motors.	VERO	
31117	Die Breite des Stabilitätsbereiches des endothermischen Motors bestimmt die "Elastizität des Motors".	VERO	
31118	Der Stabilitätsbereich eines endothermischen Motors, ist das Intervall zwischen der Drehzahl des höchsten Drehmomentes und der Drehzahl der höchsten Leistung.	VERO	
31119	Auf einer Steigung muss die Antriebskraft steigen.	VERO	
31120	Die Antriebskraft erhöht sich, wenn wir höhere Gänge einlegen.	FALSO	
31121	Die Zunahme der Antriebskraft erreicht man durch das Einlegen niederer Gänge.	VERO	
31122	Die Zunahme der Antriebskraft erreicht man durch das Einlegen höherer Gänge.	FALSO	
31123	Beim Befahren von Gefällen braucht es immer mehr Antriebskraft.	FALSO	
31124	Das Ansteigen der Antriebskraft bewirkt man durch das Erhöhen der Fahrzeuglänge.	FALSO	
31125	Das Ansteigen der Antriebskraft bewirkt man durch das Einlegen höherer Übersetzungsverhältnisse.	FALSO	

31126	Um eine höhere Antriebskraft zu haben, muss man einen niedrigeren Gang benützen.	VERO	
31127	Das Ansteigen der Antriebskraft bewirkt man durch das Einlegen der reduzierten Gänge.	VERO	
31128	Die Antriebskraft an den Radaußenkanten ist höher, wenn niedrige Gänge eingelegt sind.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31129	Die Antriebskraft an den Radaußenkanten ist geringer, wenn niedrige Gänge eingelegt sind.	FALSO	
31130	Es ist nötig den höchsten Gang einzulegen, um die Antriebskraft zu erhöhen.	FALSO	
31131	Auf steilen Gefällen ermöglichen es die höheren Gänge, das Fahrzeug besser zu kontrollieren.	FALSO	
31132	Mit ansteigendem Fahrzeuggewicht steigt die benötigte Antriebskraft.	VERO	
31133	Auf Steigungen mit gleichem Anstiegswinkel, muss man bei steigender Zuladung einen höheren Gang einlegen.	FALSO	
31134	Mit steigender Zuladung ist es nötig die Antriebskraft zu erhöhen.	VERO	
31135	Auf Steigungen mit gleichem Anstiegswinkel, muss man bei steigender Zuladung einen niedrigeren Gang einlegen.	VERO	
31136	Wenn die Neigung der Straße zunimmt, ist es nötig einen niedrigeren Gang einzulegen, um die Antriebskraft zu erhöhen.	VERO	
31137	Beim Wechsel vom dritten in den vierten Gang erhöht sich die Antriebskraft.	FALSO	
31138	Die Antriebskraft an den Radaußenkanten muss ansteigen, wenn die Fahrwiderstände steigen.	VERO	
31139	Die Antriebskraft an den Radaußenkanten ist konstant und hängt nicht vom eingelegten Gang ab.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31140	Hochentwickelte elektronische Systeme (Fahrhilfen) tragen dazu bei, die aktive und passive Sicherheit des Fahrzeugs zu erhöhen.	VERO	
31141	Das ABS (Antiblockiersystem) dient während einer Notbremsung dazu, den Anhalteweg zu verkürzen und das Fahrzeug manövrierfähig zu halten.	VERO	
31142	Das ABS (Antiblockiersystem) dient während der Beschleunigung dazu den Treibstoffverbrauch zu verringern.	FALSO	
31143	Das System ACC oder ADR (adaptive Geschwindigkeitsregelung) dient während einer Notbremsung dazu, den Anhalteweg zu verkürzen und das Fahrzeug manövrierfähig zu halten.	FALSO	
31144	Das System ACC oder ADR (adaptive Geschwindigkeitsregelung) dient dazu den Sicherheitsabstand gegenüber den vorausfahrenden Fahrzeugen einzuhalten.	VERO	
31145	Das System ACC oder ADR (adaptive Geschwindigkeitsregelung) erhält über ein eigenes Radarsystem die Geschwindigkeits- und Abstandswerte des vorausfahrenden Fahrzeugs.	VERO	
31146	Das System ASR (Antriebsschlupfregelung) dient während einer Notbremsung dazu, den Anhalteweg zu verkürzen und das Fahrzeug manövrierfähig zu halten.	FALSO	
31147	Das System ASR (Antriebsschlupfregelung) blockiert das durchdrehende Rad und ermöglicht die Übertragung des Antriebsdrehmoments auf das andere Rad, welches die Bodenhaftung beibehalten hat.	VERO	
31148	Das ASCT (Automatisches Stabilität und Traktionssystem) ist ein mechanisches System welches das Durchdrehen aller Räder verhindert. (angetrieben und nicht angetrieben)	FALSO	
31149	Das Bremsassistentsystem (BAS, BDC, EBS, EBA, AFU) ist ein elektronisches System welches ein unerwartetes Bremsmanöver erkennt und minimalen Druck auf die Bremsanlage ausübt.	FALSO	
31150	Das AAS (adaptives Luftfahrwerk) ist ein elektronisches System, welches den Federungseffekt der Fahrzeugaufhängung steuert, um die Fahrstabilität und den Fahrkomfort zu optimieren.	VERO	
31151	Das AAS (adaptives Luftfahrwerk) ist ein elektronisches System, welches, um zu funktionieren, nicht die Geschwindigkeit des Fahrzeuges messen muss.	FALSO	
31152	Das ELC (elektronische Niveau Regulierung) ist ein elektronisches System, welches die Beschleunigung des Fahrzeugs kontrolliert und regelt.	FALSO	
31153	Das ELC (elektronische Niveau Regulierung) kann auch zum Absenken des Einstiegsebene der Autobusse verwendet werden.	VERO	

31154	Das LDWS (Spurverlassenswarner) ist ein elektronisches System, welches den Fahrer immer dann benachrichtigt, wenn er an einer Kreuzung abbiegen muss.	FALSO	
31155	Das LDWS (Spurverlassenswarner) besteht aus einer elektronischen Steuereinheit und Sensoren, welche in der hinteren Stoßstange verbaut sind.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31156	Das ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) ist ein elektronisches System, welches dabei hilft, das Fahrzeug auf der gewünschten Bahn zu halten.	VERO	
31157	Das ESP (elektronisches Stabilitätsprogramm) schreitet dann ein, wenn die elektronische Steuereinheit eine Abweichung der effektiven Fahrlinie von der, vom Fahrer gewünschten Fahrlinie, feststellt.	VERO	
31158	Das CBC (Kurvenbremskontrolle) ist ein elektronisches System, welches das Übersteuern beim Fahren der Fahrzeuge begünstigt.	FALSO	
31159	Das HHC (Berganfahrhilfe) ist ein elektronisches System, welches die Bremsen bei stehendem Fahrzeug betätigt und somit ein Zurückrollen verhindert.	VERO	
31160	Das HHC (Berganfahrhilfe) ist ein elektronisches System, welches erst dann in Funktion tritt, wenn das Fahrzeug in einer Steigung mit mehr als 15% Neigungswinkel steht.	FALSO	
31161	Dank des CDC (ständige Dämpferregelung), welches kontinuierlich die Stoßdämpfer regelt, werden die Fahrstabilität und das Einschränken des Aufschaukelns beim Bremsen, in den Kurven, auf Bodenwellen, usw. garantiert	VERO	
31162	Das CDC (ständige Dämpferregelung) garantiert Fahrkomfort, sowie optimalen Kraftschluss der Räder durch ständiges Regeln der Fahrzeugbeschleunigung.	FALSO	
31163	Der APA (Parkassistent) ist ein elektronisches System, welches den Fahrer dabei unterstützt, das Fahrzeug auf der gewünschten Bahn zu halten.	FALSO	
31164	Der APA (Parkassistent) ist mit Sensoren in den vorderen und hinteren Stoßstangen ausgestattet, welche die Entfernung zu den Hindernissen in der Nähe des Fahrzeugs messen. (andere Fahrzeuge, Gehsteig, usw.)	VERO	
31165	Das EBD (elektronische Bremskraftverteilung) ist ein elektronisches System, welches die Bremswirkung auf die Räder verteilt und dabei das Blockieren der weniger haftenden Räder verhindert.	VERO	
31166	Das EBD (elektronische Bremskraftverteilung) ist ein elektronisches System welches die Bremswirkung auf die Räder verteilt und dabei die weniger haftenden Räder mit mehr Bremskraft versorgt.	FALSO	
31167	Das Reifendruckkontrollsystem (TMPS oder TPMS) meldet dem Fahrer in Echtzeit mittels Kontrollleuchte oder akustischem Hinweis das Abfallen des Reifendrucks.	VERO	
31168	Adaptive Scheinwerfer passen den Lichtkegel an, um die Straße immer korrekt auszuleuchten.	VERO	
31169	PAX Reifen verhindern im Falle von Druckverlust das Loslösen des Reifens von der Felge und ermöglichen es bis zu 2000 km mit reduzierter Geschwindigkeit weiterzufahren.	FALSO	
31170	Der Aufmerksamkeitsassistent (DDAW) ist für die Typgenehmigung der Fahrzeuge der Kategorie M und N mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h vorgesehen.	FALSO	
31171	Der Aufmerksamkeitsassistent (DDAW) analysiert andere Fahrerassistenzsysteme, um Anzeichen von Müdigkeit beim Fahren zu erkennen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31183	Im Falle eines Reifenschadens (Platten) spricht man von einem Notfall, wenn das Fahrzeug nicht mit Zwillingsrädern ausgestattet ist.	FALSO	
31184	Trommelbremsen haben ein System, bei welchem die Backen gegen die Trommel gedrückt wird.	VERO	
31185	Trommelbremsen bestehen aus Bremsbacken und Bremszangen.	FALSO	
31186	Trommelbremsen und Scheibenbremsen sind identisch.	FALSO	
31187	Trommelbremsen bestehen aus Bremszangen und Trommeln.	FALSO	
31172	Hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme (ADAS) können das Fahren den Gegebenheiten der Straße und der Umwelt anpassen, können in einer Notsituation aber nicht eine Kollision vermeiden.	FALSO	
31173	Ein vernetztes Fahrzeug nutzt verschiedene Kommunikationstechnologien, um mit anderen Fahrzeugen oder Infrastrukturen Daten auszutauschen auch über "Cloud".	VERO	

31174	Das "autonome" Fahren kann nie als Weiterentwicklung des "assistierten" Fahrens angesehen werden.	FALSO	
31175	Hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme (ADAS) wirken bei unmittelbarer Gefahr auf die Beschleunigung, auf die Bremsung und auf die Lenkung ein.	VERO	
31176	Hochentwickelte Fahrerassistenzsysteme (ADAS) sind der erste Schritt hin zum "vollautomatisiertem" Fahren.	VERO	
31177	Zu den Hauptfunktionen der hochentwickelten Fahrerassistenzsysteme (ADAS) gehört die intelligente Geschwindigkeitsassistenz (ISA) nicht.	FALSO	
31178	Zu den Hauptfunktionen der hochentwickelten Fahrerassistenzsysteme (ADAS) gehört die Fahreralarmsteuerung (DAC).	VERO	
31179	Die Bremselemente können Trommelbremsen oder Scheibenbremsen sein.	VERO	
31180	Das Überhitzen der Bremsbacken erhöht den Reibungskoeffizient.	FALSO	
31181	Die Bremselemente bauen die kinetische Energie des Fahrzeugs ab.	VERO	
31182	Die Bremselemente erzeugen eine Reibungswirkung.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31188	Trommelbremsen haben Bremsbacken und Bremsbeläge.	VERO	
31189	Trommelbremsen sind bei Schwerfahrzeugen konstruktionsbedingt nicht verwendbar.	FALSO	
31190	Bei gleichwertiger Bremskraft erhitzen sich Scheibenbremsen weniger als Trommelbremsen.	VERO	
31191	Bei Scheibenbremsen garantiert ein Kompressor die Belüftung der Reibflächen.	FALSO	
31192	Scheibenbremsen sind eine Alternative zur Motorbremse.	FALSO	
31193	Scheibenbremsen beinhalten Bremszangen, welche auf die Bremsklötze wirken.	VERO	
31194	Scheibenbremsen werden bei Schwerfahrzeugen nie verwendet.	FALSO	
31195	Hohe Temperaturen der Bremsen erhöhen deren Wirksamkeit.	FALSO	
31196	Bei selbstlüftenden Scheibenbremsen ist die Belüftung der Reibflächen höher als bei Trommelbremsen.	VERO	
31197	Bei gleichwertiger Bremskraft erhitzen sich Trommelbremsen weniger als Scheibenbremsen.	FALSO	
31198	In hydraulischen Systemen wird die Bremskraft durch die Servobremse erhöht.	VERO	
31199	Bei hydraulischen Bremsen wird die Bremskraft mittels Flüssigkeit auf die Bremselemente übertragen.	VERO	
31200	Der Bremskreislauf von Schwerfahrzeugen mit pneumatischer Bremse nutzt, die in den Druckbehältern gespeicherte Luft.	VERO	
31201	Die Druckluftbremse nutzt die im Vornhinein gespeicherte Luft aus den Druckbehältern.	VERO	
31202	Bei integrierten Druckluftbremsanlagen enthalten die Druckbehälter Öl für den Bremskreislauf.	FALSO	
31203	Bei der Druckluftbremse wird die Bremskraft vom Luftdruck geliefert.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31204	Der Lufttrockner der Druckluftbremse verhindert die Eisbildung innerhalb des Bremskreises.	VERO	
31205	Der Druck, der in den Druckbehältern gespeicherten Luft, wird mittels entsprechendem Manometer, in der Kabine angezeigt.	VERO	
31206	Das Öldruckmanometer misst den Druck des Öles der Bremsanlage.	FALSO	
31207	Das Manometer der Bremsanlage zeigt den Wasserdruck an.	FALSO	
31208	Gewisse Störungen der Bremsanlage sind mittels Kontrolle des Manometers feststellbar.	VERO	
31209	Der Luftdruck im Inneren eines jeden Druckbehälters der Bremsanlage wird mit jeweils eigenem Manometer angezeigt.	VERO	
31210	Das Manometer der Bremsanlage zeigt den Luftdruck in den Druckbehältern der Bremsanlage an.	VERO	
31211	Die Luftdruckbremse nutzt die "Nicht-Komprimierbarkeit" der Luft.	FALSO	
31212	Durch das Kontrollieren des Manometers überprüft der Fahrer ob der Luftdruck zwischen dem vorgeschriebenen Minimal- und Maximalwert liegt.	VERO	
31213	Die Temperatur der Luft im Inneren der Druckbehälter einer Druckluftbremsanlage wird durch ein eigenes Manometer angezeigt.	FALSO	
31214	Gewisse Störungen der Kühlanlage sind mittels Kontrolle des Luftmanometers feststellbar.	FALSO	

31215	Der Kompressor der Druckluftbremsanlage komprimiert Öl welches dazu bestimmt ist die Bremselemente zu betätigen.	FALSO	
31216	Der Kompressor der Druckluftbremsanlage saugt Luft an und komprimiert diese.	VERO	
31217	Der Kompressor der Druckluftbremsanlage wird von der Kurbelwelle angetrieben.	VERO	
31218	Der Kompressor der Druckluftbremsanlage wird von der Gelenkwelle angetrieben.	FALSO	
31219	Der Kompressor der Druckluftbremsanlage besteht aus Satelliten- und Planetenrädern.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31220	Der Luftfilter der Druckluftbremsanlage filtert die Verunreinigungen aus der Druckluft.	VERO	
31221	Das Vorhandensein von Verunreinigungen im Druckbehälter der Druckluftbremsanlage wird von einem eigenen Manometer gemessen.	FALSO	
31222	Der Lufttrockner der Druckluftbremsanlage verhindert das Gefrieren des im Wandler enthaltenen Öles.	FALSO	
31223	Der Luftfilter der Druckluftbremsanlage filtert die Verunreinigungen aus dem im Wandler vorhandenen Öl.	FALSO	
31224	Die Druckreglergruppe der Druckluftbremsanlage wirkt auf die Gangschaltung.	FALSO	
31225	Die Druckreglergruppe der Druckluftbremsanlage hat die Aufgabe, den Druck in den Druckbehältern, innerhalb eines Minimal- und Maximalwertes zu halten.	VERO	
31226	Die Druckreglergruppe der Druckluftbremsanlage hat die Aufgabe gefährliche Überdrücke in den Druckbehältern zu vermeiden.	VERO	
31227	Die Druckreglergruppe der Druckluftbremsanlage verhindert, dass Luft in die Behälter zurückfließt.	VERO	
31228	Die Druckbehälter der Druckluftbremsanlage sind für einen Druck von einer Atmosphäre zugelassen.	FALSO	
31229	Die Druckbehälter der Druckluftbremsanlage speichern, die während der Kompressionsphase des Motors, im Zylinder erzeugte Luft.	FALSO	
31230	Die Druckbehälter der Druckluftbremsanlage speichern die, für die Bremsen vorgesehene, Luft.	VERO	
31231	Die Bremsanlage eines LKW oder eines Autobusses ist mit einer Notbremse ausgestattet.	VERO	
31232	Die Bremsanlage eines LKW oder eines Autobusses bewirkt die Dienstbremsung und die Notbremsung, normalerweise, nur durch betätigen des Bremspedales.	VERO	
31233	Das Einlegen der Feststellbremse wird mit entsprechender Kontrollleuchte am Armaturenbrett angezeigt.	VERO	
31234	Das Zweikreisbremsventil verteilt und leitet die Luft in die Druckbehälter der Druckluftbremsanlage.	FALSO	
31235	Das Zweikreisbremsventil wird von einem manuellen Hebel in der Nähe des Lenkrades bedient.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31236	Das Zweikreisbremsventil ermöglicht den Durchfluss der Druckluft aus den Druckbehältern zur Druckluftbremsanlage.	VERO	
31237	Das Zweikreisbremsventil einer Druckluftbremsanlage ermöglicht das Dosieren der Bremskraft.	VERO	
31238	Das Zweikreisbremsventil einer Druckluftbremsanlage verteilt die unterschiedliche Drehgeschwindigkeit der Antriebsräder in der Kurve.	FALSO	
31239	Das Zweikreisbremsventil kann bei Fahrzeugen mit Zykloidgetriebe nicht montiert werden.	FALSO	
31240	Das Zweikreisbremsventil wird vom pneumohydraulischen Wandler betätigt.	FALSO	
31241	Das Feststellbremsventil der Druckluftbremsanlage leitet Luft zum Kombibremszylinder, um die Feststellbremsung auszuführen.	FALSO	
31242	Das Feststellbremsventil der Druckluftbremsanlage steuert die Feststellbremse.	VERO	
31243	Das Feststellbremsventil der Druckluftbremsanlage leitet Luft zur Federspeicherbremse sowohl an der Vorderachse, als auch an der Hinterachse.	FALSO	
31244	Das Feststellbremsventil der Druckluftbremsanlage wirkt auf die Dauerbremsanlage.	FALSO	

31245	Das Feststellbremsventil der Druckluftbremsanlage wird vom Fahrer mittels entsprechendem Handschalter bedient.	VERO	
31246	Der unzureichende Luftdruck, in den Druckbehältern der Druckluftbremsanlage eines Fahrzeuges mit Federspeicherfeststellbremse, verhindert das Losfahren.	VERO	
31247	Das Feststellbremsventil der Druckluftbremsanlage steuert den Kombibremszylinder durch Einwirken auf die Feder.	VERO	
31248	Der lastabhängige Bremskraftregler der Bremsanlage wird vom Fahrer in Abhängigkeit der beförderten Last geregelt.	FALSO	
31249	Der lastabhängige Bremskraftregler der Bremsanlage verhindert das Blockieren der Räder beim Bremsen mit unbeladenem Fahrzeug.	VERO	
31250	IDer lastabhängige Bremskraftregler der Bremsanlage kann mit der elastischen Aufhängung funktionell zusammenwirken.	VERO	
31251	Der lastabhängige Bremskraftregler der Bremsanlage regelt die Bremskraft, welche auf die Achsen wirkt, in Abhängigkeit des Fahrzeuggewichtes.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31252	Der lastabhängige Bremskraftregler der Bremsanlage ermöglicht es die Höhe der Ladefläche zu variieren.	FALSO	
31253	Der lastabhängige Bremskraftregler der Bremsanlage vermindert die Bremskraft auf allen Bremselementen beim Blockieren der Räder.	FALSO	
31254	Bei der pneumohydraulischen Bremsanlage saugt der Kompressor Luft aus der Umgebung an und leitet sie in die entsprechenden Druckluftbehälter.	VERO	
31255	Die pneumohydraulische Bremsanlage umfasst eine Zahnradluftpumpe.	FALSO	
31256	Der pneumohydraulische Druckumwandler der Bremsanlage überträgt die Kraft der Druckluft auf eine Hydraulikpumpe.	VERO	
31257	Der pneumohydraulische Druckumwandler der Bremsanlage befindet sich zwischen den Druckbehältern und dem Zweikreisbremsventil.	FALSO	
31258	Der pneumohydraulische Druckumwandler der Bremsanlage leitet komprimiertes Öl zu den hydraulischen Bremselementen der Räder.	VERO	
31259	In der pneumohydraulische Bremsanlage ist das Öl im entsprechenden Behälter des pneumohydraulischen Druckumwandlers enthalten.	VERO	
31260	Der pneumohydraulische Druckumwandler der Bremsanlage setzt das Öl des Schmierkreislaufs der Bremsanlage unter Druck.	FALSO	
31261	Bei pneumohydraulischen Bremsanlagen besteht die Bremsflüssigkeit aus einem Wasser-, Öl- und Luftgemisch.	FALSO	
31262	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit pneumohydraulischen Druckumwandlern ausgestattet.	VERO	
31263	Vor dem Losfahren ist es nötig, dass die Luft und das Öl der pneumohydraulischen Bremsanlage einen ausreichenden Druck erreicht haben.	FALSO	
31264	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit einer Steuerkette ausgestattet.	FALSO	
31265	Bei einer pneumohydraulischen Bremsanlage ist der Ölkreislauf immer mit dem Bremspedal verbunden und der Luftkreislauf mit den Bremselementen.	FALSO	
31266	Die pneumohydraulische Bremsanlage verwendet Druckluft und Öl.	VERO	
31267	Der pneumohydraulische Druckumwandler ermöglicht es, reduzierte Gänge einzulegen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31268	Der pneumohydraulische Druckumwandler baut Druckluft auf, welche auf die Bremselemente wirkt.	FALSO	
31269	IDie pneumohydraulische Bremsanlage ist mit einem Wasserbehälter ausgestattet.	FALSO	
31270	Bei einer pneumohydraulischen Bremsanlage übertragen eine oder mehrere pneumohydraulische Druckumwandler die Kraft der Druckluft auf eine hydraulische Pumpe.	VERO	
31271	In einer Kurve ermöglicht der pneumohydraulische Druckumwandler dem Rad sich der Drehzahl des kurveninneren Rades anzupassen.	FALSO	
31272	Der pneumohydraulische Druckumwandler einer Bremsanlage wandelt den Luftdruck in hydraulischen Druck um.	VERO	
31273	Die pneumohydraulische Bremsanlage besteht aus einem Bereich mit Druckluft und einem hydraulischen Bereich.	VERO	
31274	Der pneumohydraulische Druckumwandler einer Bremsanlage verwendet Druckluft um Öl unter Druck zu setzen.	VERO	
31275	Der pneumohydraulische Druckumwandler einer Bremsanlage wandelt hydraulischen Druck in Druckluft um.	FALSO	

31276	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit einem Druckregler ausgestattet.	VERO	
31277	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit einem Lufttrockner ausgestattet.	VERO	
31278	Der pneumohydraulische Druckumwandler einer Bremsanlage erzeugt Druckluft, welche für die Bremselemente bestimmt ist.	FALSO	
31279	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit einem Feststellbremsventil ausgestattet.	VERO	
31280	Der pneumohydraulische Druckumwandler setzt Öl unter Druck, welches auf die Bremselemente wirkt.	VERO	
31281	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit einem Zweikreisbremsventil ausgestattet.	VERO	
31282	Die pneumohydraulische Bremsanlage wirkt auf die Gelenkwelle.	FALSO	
31283	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist eine Art von Zusatzbremse, welche nur eine Verzögerung des Fahrzeuges bewirkt.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31284	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit einem Kompressor ausgestattet.	VERO	
31285	Der Kompressor einer pneumohydraulischen Bremsanlage wird von der Kurbelwelle gesteuert.	VERO	
31286	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit Druckbehälter ausgestattet.	VERO	
31287	Die pneumohydraulische Bremsanlage nutzt das Schmieröl des Motors.	FALSO	
31288	Die pneumohydraulische Bremsanlage ist mit einem pneumohydraulischen Druckumwandler ausgestattet.	VERO	
31289	Die pneumohydraulische Bremsanlage nutzt die niedrige Komprimierbarkeit des Öls.	VERO	
31290	Der Kompressor einer pneumohydraulischen Bremsanlage wird von der Gelenkwelle gesteuert.	FALSO	
31291	Bei der pneumohydraulischen Bremsanlage wird Druckluft in Öldruck umgewandelt.	VERO	
31292	Der pneumohydraulische Druckumwandler ist ein Teil der pneumohydraulischen Bremsanlage.	VERO	
31293	Die pneumohydraulische Bremsanlage nutzt Luft und Wasser.	FALSO	
31294	Die Druckbehälter der pneumohydraulischen Bremsanlage sind mit einem Sicherheitsventil ausgestattet.	VERO	
31295	Die pneumohydraulische Bremsanlage nutzt Luft und Öl.	VERO	
31296	Die Druckluftbremsanlage ist mit einem pneumohydraulischen Druckumwandler ausgestattet.	FALSO	
31297	Die Luft einer pneumohydraulischen Bremsanlage dient zur Abkühlung der Bremsbacken der Bremselemente.	FALSO	
31298	Bei einer pneumohydraulischen Bremsanlage garantiert das Öl das korrekte Schmieren der Reifen.	FALSO	
31299	Der Gebrauch der Motorbremse und/oder der Dauerbremsanlage bewirkt das Überhitzen der Dienstbremsen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31300	Das Überhitzen der Bremsen bewirkt eine verminderte Wirksamkeit.	VERO	
31301	Das kombinierte Benutzen der Dauerbremsanlage und der Dienstbremse bewirkt eine geringere Abnutzung der Bremsbacken.	VERO	
31302	Der Gebrauch der Motorbremse und/oder der Dauerbremsanlage schränkt das Überhitzen der Dienstbremsen ein.	VERO	
31303	Der Gebrauch der Motorbremse und/oder der Dauerbremsanlage schränkt das Abnutzen der Reibbeläge der Dienstbremsen ein.	VERO	
31304	Der Gebrauch der Motorbremse und/oder der Dauerbremsanlage schränkt das Abnutzen der Bremselemente ein.	VERO	
31305	Die Dienstbremse ermöglicht ein schnelles Anhalten, hingegen die Dauerbremsanlage nur ein Verzögern des Fahrzeuges.	VERO	
31306	Um ein Fahrzeug innerhalb des kürzest möglichen Weges anzuhalten, muss der Fahrer energisch die Dauerbremsanlage benutzen, nicht aber die Dienstbremse.	FALSO	
31307	Das kombinierte Benutzen der Dauerbremsanlage und der Motorbremse bewirkt das Blockieren der Räder.	FALSO	
31308	Es ist angebracht, auf langen Abfahrten die Dauerbremsanlage zu benutzen.	VERO	
31309	Die Motorbremse setzt die Kraftstoffzufuhr auf null.	VERO	
31310	Die Motorbremse ist wirksam, weil sie auf die Gelenkwelle wirkt.	FALSO	

31311	Die Motorbremse ist bei hohen Geschwindigkeiten besonders wirksam.	FALSO	
31312	Um eine abrupte Bremsung auszuführen, ist es ratsam die Motorbremse zu benützen.	FALSO	
31313	Ein dauerhaftes Benützen der Motorbremse bewirkt ein Ansteigen der Temperatur des Motors.	VERO	
31314	Auf langen Abfahrten ist es angebracht, das Benützen der Motorbremse einzuschränken, um einen übermäßigen Kraftstoffverbrauch zu vermeiden.	FALSO	
31315	Das Benützen der Motorbremse hat, besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten, einen beachtlichen Effekt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31316	Das Betätigen der Motorbremse reduziert den Querschnitt des Abgasrohres mittels einer Drosselklappe.	VERO	
31317	Das Benützen der Motorbremse verhindert ein Ansteigen der Temperatur des Motors.	FALSO	
31318	Auf langen Abfahrten ist es ratsam, die Motorbremse nicht zu benützen, um ihren Verschleiß zu vermeiden.	FALSO	
31319	Das ABS (Antiblockiersystem) verhindert das Blockieren der Räder beim Bremsen des Fahrzeuges.	VERO	
31320	Das ABS (Antiblockiersystem) ist nie notwendig, da es sich um Sonderausstattung handelt.	FALSO	
31321	In den Bremsanlagen wird die Bremskraft vom ABS (Antiblockiersystem) verstärkt.	FALSO	
31322	Das ABS (Antiblockiersystem) ist für alle zugelassenen Fahrzeuge vorgeschrieben.	FALSO	
31323	Das Eingreifen des ABS (Antiblockiersystem) wird nicht vom Fahrer gesteuert.	VERO	
31324	Das ABS (Antiblockiersystem) ist nur für Fahrzeuge der Kategorie M2, M3, N2, N3 verpflichtend vorgeschrieben.	FALSO	
31325	Um ein Fahrzeug innerhalb des kürzest möglichen Weges anzuhalten, muss der Fahrer das Blockieren der Räder verhindern.	VERO	
31326	Um eine graduelle Bremsung zu erreichen muss man das Bremspedal intermittierend betätigen.	FALSO	
31327	Die Dauerbremsanlage wird vom Fahrer betätigt.	VERO	
31328	Die Dauerbremsanlage ist bei der geringstmöglichen Geschwindigkeit besonders effektiv.	FALSO	
31329	Die Dauerbremsanlage greift automatisch ein, sobald man 80 km/h überschreitet.	FALSO	
31330	Die Dauerbremsanlage ist besonders effektiv, da sie direkt auf die Abgasanlage wirkt.	FALSO	
31331	Das alleinige Benutzen der Dauerbremsanlage garantiert das schnelle Anhalten des Fahrzeugs nicht.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31338	Das Ausnützen der Trägheit des Motors und der Übertragungsorgane ermöglicht es den Treibstoff- und Bremsverbrauch einzuschränken.	VERO	
31339	Die größere Trägheit des Fahrzeugs ermöglicht es, das Fahrzeug innerhalb einer kürzeren Strecke anzuhalten.	FALSO	
31340	Die Trägheit des Fahrzeugs kann sinnvollerweise genützt werden, um den Anhaltepunkt zu erreichen.	VERO	
31341	Die Trägheit ist jene Kraft, welche sich einer Bewegungsänderung des Fahrzeuges entgegensetzt.	VERO	
31342	Das Zweikreisbremsventil funktioniert bei überladenem Fahrzeug nicht.	FALSO	
31343	Falls einer der beiden Bremskreise beschädigt ist, kann man die Fahrt fortsetzen, sofern der andere Bremskreis funktionstüchtig ist.	FALSO	
31344	Ein plötzlicher Druckverlust in einem Druckbehälter der Bremsanlage kann von einem Bruch der Leitung, zwischen Druckbehälter und Zweikreisbremsventil, ausgelöst worden sein.	VERO	
31345	Das Anzeigen eines Überdruckes in den Druckbehältern der Bremsanlage kann von einer Fehlfunktion der Druckreglergruppe oder eines Ventils bedingt sein.	VERO	
31346	Ein niederer Luftdruck in den Druckbehältern der Bremsanlage kann von einem defekten Kompressor herrühren.	VERO	
31347	Vor dem Starten des Motors ist es nötig, sich zu vergewissern, dass die Luft in der Bremsanlage einen ausreichenden Druck erreicht hat	FALSO	
31336	Das Verwenden eines niederen Ganges ermöglicht es, die Trägheit des Fahrzeugs besser zu nutzen.	FALSO	

31337	Ein vollbeladenes Fahrzeug unterliegt einer geringeren Trägheit als dasselbe Fahrzeug in unbeladenem Zustand.	FALSO	
31332	Die Dauerbremsanlage funktioniert elektromagnetisch oder hydraulisch.	VERO	
31333	Die Dauerbremsanlage ist bei hohen Geschwindigkeiten besonders effektiv.	VERO	
31334	Das Betätigen der Dauerbremsanlage stellt die Treibstoffzufuhr auf null.	FALSO	
31335	Ein Fahrzeug unterliegt in der Steigung größerer Trägheit als im Gefälle.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31348	Die Beschädigung der Bremsleitung eines der beiden Bremskreise der Bremsanlage beeinträchtigt die Funktion des anderen Bremskreises nicht.	VERO	
31349	Bei einem Schaden an der Betriebsbremse greift die Notbremse ein.	VERO	
31350	Im Falle eines übermäßigen Überdruckes in den Druckbehältern der Bremsanlage, muss der Fahrer das Benützen der Dienstbremse vermeiden und vermehrt die Dauerbremsanlage benützen.	FALSO	
31351	Falls der Fahrer einen Schaden an einem der beiden Bremskreise der Bremsanlage feststellt, muss er, unter sicheren Bedingungen, so schnell als möglich anhalten.	VERO	
31352	Ein übermäßiger Druck in den Druckbehältern der Bremsanlage wird von einem Manometer am Armaturenbrett angezeigt	VERO	
31353	Im Falle eines unzureichenden Druckes in den Druckbehältern der Bremsanlage ist es angebracht, das Bremspedal zu betätigen, um den Druck steigen zu lassen	FALSO	
31354	Im Falle einer Störung des Zweikreisbremsventils, ist es angebracht, mit hoher Motordrehzahl zu fahren.	FALSO	
31355	Das Anzeigen eines Überdruckes in den Druckbehältern der Bremsanlage kann von einer Störung der Druckreglergruppe bedingt sein.	VERO	
31356	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist nur für Fahrzeuge der Kategorie M2, M3, N2, N3 verpflichtend vorgeschrieben.	VERO	
31357	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist verpflichtend vorgeschrieben, für alle Lastkraftwagen über 3,5 Tonnen höchstzulässige Gesamtmasse.	VERO	
31358	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist verpflichtend vorgeschrieben, für alle Tankfahrzeuge über 12 Tonnen höchstzulässiger Gesamtmasse, unabhängig vom Datum ihrer Zulassung.	FALSO	
31359	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist verpflichtend vorgeschrieben, für alle Tankfahrzeuge welche nach dem 31.12.1987 zugelassen wurden, unabhängig von ihrer höchstzulässigen Gesamtmasse.	FALSO	
31360	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist verpflichtend vorgeschrieben, für alle Fahrzeuge der Kategorie M2, M3 und empfohlen, für Fahrzeuge der Kategorie N2, N3.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31361	Das Getriebe benötigt man, um den Einsatz des Motors in Bezug auf die Geschwindigkeit, das Gefälle, den Luftwiderstand sowie der Ladung zu optimieren.	VERO	
31362	Der Motor muss mit einer Drehzahl (Umdrehungen/Minute) betrieben werden, welche zwischen jener des geringsten Drehmomentes und jener der höchsten Leistung liegt, in welchem man den höchsten Wirkungsgrad und den geringsten spezifischen Verbrauch erreicht.	FALSO	
31363	Auf steilen Gefällen ist es notwendig niedere Gänge zu benützen, um die Motorbremswirkung zu nutzen.	VERO	
31364	Das Getriebe ermöglicht es, die Antriebskraft bei hohen Geschwindigkeiten zu erhöhen.	FALSO	
31365	Auf, mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen, darf man nie die reduzierten Gänge benutzen.	FALSO	
31366	Auf, mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen benötigt man einen niederen Gang, welcher einer höheren Antriebskraft entspricht.	VERO	
31367	Auf Gefällen ermöglicht ein niederer Gang die Motorbremswirkung zu nutzen.	VERO	
31368	Das Verwenden eines niederen Ganges im Gefälle erhöht den Bremsweg.	FALSO	
31369	in jeder Fahrsituation ist es nötig eine Drehzahl einzuhalten, welche so nah wie möglich an jener ist, welche den geringsten spezifischen Treibstoffverbrauch garantiert.	VERO	
31370	Auf, mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen ist es angebracht, den Motor innerhalb eines optimalen Drehzahlintervalles zu halten, welches vom Drehzahlmesser angezeigt wird.	VERO	
31371	Durch das Verwenden eines höheren Ganges sinkt der Luftwiderstandskoeffizient (Cw).	FALSO	

31372	Auf, mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen ist es angebracht, den Gang zu wechseln, wenn der Zeiger des Drehzahlmessers den optimalen Bereich verlässt.	VERO	
31373	Auf Gefällen ermöglicht ein niederer Gang, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu stabilisieren.	VERO	
31374	Auf Gefällen bewirkt ein niederer Gang einen höheren Verschleiß der Bremsbeläge.	FALSO	
31375	Es ist nötig einen niedereren Gang einzulegen, wenn die Motordrehzahl zu weit unter die Drehzahl des höchsten Drehmomentes fällt.	VERO	
31376	Auf Gefällen ermöglicht ein niederer Gang, die Motorbremswirkung zu nutzen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31377	Im Allgemeinen muss der Fahrer den, für seine Geschwindigkeit, höchstmöglichen Gang wählen.	VERO	
31378	Wenn die Neigung der Straße zunimmt, ist es angebracht, höhere Gänge zu verwenden.	FALSO	
31379	Bei langen Bergabfahrten ist es angebracht, höhere Gänge einzulegen um die Bremswirkung des Motors zu nutzen.	FALSO	
31380	Im Allgemeinen muss der Fahrer einen Gang wählen, welcher die Motordrehzahl im, vom Drehzahlmesser angezeigten Bereich, des optimalen spezifischen Verbrauchs hält.	VERO	
31381	Wenn die Steigung der Straße zunimmt, kann es angebracht sein, den Gang zu reduzieren.	VERO	
31382	Es ist notwendig einen höheren Gang einzulegen, wenn die Motordrehzahl zu weit unter jene Drehzahl des höchsten Drehmomentes fällt.	FALSO	
31383	Es ist immer nötig einen höheren Gang einzulegen um Steigungen mit beladenem Fahrzeug zu befahren.	FALSO	
31384	Die Profiltiefe der Reifen darf nie unter 1,6 mm betragen, allerdings nur auf den Hinterrädern.	FALSO	
31385	Der Reifendruck ist regelmäßig zu kontrollieren.	VERO	
31386	Der unterschiedliche Reifendruck in den Rädern derselben Achse kann das Abweichen von der geraden Bahn bewirken.	VERO	
31387	Der korrekte Luftdruck in den Reifen ist von der Beladung des Fahrzeugs unabhängig.	FALSO	
31388	Bei Zwillingsrädern müssen die Reifendrücke unter jenen der Herstellerangaben liegen.	FALSO	
31389	Die Reifendrücke müssen einmal pro Jahr kontrolliert werden.	FALSO	
31390	Vor der Abfahrt muss man den Zustand der Reifen prüfen.	VERO	
31391	Der Reifendruck wird bei kalten Reifen kontrolliert.	VERO	
31392	Vor der Abfahrt wird kontrolliert, ob die Reifen nicht platt sind.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31393	Platte Zwillingsräder können, aufgrund gegenseitigen Aneinanderreibens, beschädigt werden.	VERO	
31394	Zu geringer Reifendruck verringert das Auftreten von Aquaplaning.	FALSO	
31395	Zu geringer Reifendruck bewirkt eine übermäßige Abnutzung an den Außenkanten der Lauffläche.	VERO	
31396	Zu geringer Reifendruck bewirkt eine übermäßige Abnutzung des Mittelteiles des Reifens.	FALSO	
31397	Fehlende Auswuchtung der Reifen kann eine abnormale Abnützung der Lauffläche bewirken.	VERO	
31398	Zu hoher Reifendruck bewirkt eine höhere Abnutzung des Mittelteiles.	VERO	
31399	Zu hoher Reifendruck bewirkt eine höhere Abnutzung der Flanken.	FALSO	
31400	Die Abdrift der Reifen ist der Winkel, welcher sich zwischen zweien Achsen des Fahrzeuges bildet.	FALSO	
31401	Die Abdrift der Reifen wird bei der periodischen Hauptuntersuchung gemessen.	FALSO	
31402	Die höhere Abdrift der Hinterreifen gegenüber den Vorderreifen verringert das übersteuernde Verhalten des Fahrzeuges.	FALSO	
31403	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, die Kurvenbahn, aufgrund der höheren Abdrift der Vorderräder gegenüber den Hinterrädern, zu verringern.	FALSO	
31404	Eine korrekte Fahrzeugwartung verhindert das Auftreten der Abdrift.	FALSO	
31405	Das Untersteuern erhöht die Stabilität des Fahrzeugs in der Kurve.	FALSO	

31406	Das Untersteuern des Fahrzeugs in der Kurve wird mit Ansteigen der Geschwindigkeit größer.	VERO	
31407	Das Untersteuern wird durch die größere Abdrift der Vorderräder gegenüber den Hinterrädern bewirkt.	VERO	
31408	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, sich um sich selber zu drehen und dabei die Vorderräder als Drehpunkt zu benützen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31409	Beim Übersteuern lenkt das Fahrzeug weniger ein, als vom Fahrer gewünscht.	FALSO	
31410	Leere Stoßdämpfer können das untersteuernde Verhalten des Fahrzeugs vergrößern.	VERO	
31411	Beim Übersteuern lenkt das Fahrzeug mehr ein, als vom Fahrer gewünscht.	VERO	
31412	Beim Übersteuern tendiert das Fahrzeug dazu, Richtung Tangente zu fahren und die Kurve auszuweiten.	FALSO	
31413	Der Abdriftwinkel der Reifen wird von der Antriebskraft der frontgetriebenen Fahrzeuge bewirkt.	FALSO	
31414	Das Erhöhen der Last auf der Hinterachse des Fahrzeugs erhöht das Untersteuern.	FALSO	
31415	Die Abdrift hängt vom Reifendruck ab.	VERO	
31416	Beim Untersteuern tendiert das Fahrzeug dazu die Kurve zu auszuweiten.	VERO	
31417	Ein Fahrzeug wird als übersteuernd bezeichnet, wenn der Abdriftwinkel der Reifen an der Hinterachse größer ist, als jener an der Vorderachse.	VERO	
31418	Die Abdrift hängt von den Querkräften ab, welche auf die Räder wirken.	VERO	
31419	Ein Fahrzeug überteuert, wenn es zum Beispiel aufgrund der Beladung zum Kurveninneren tendiert und somit mehr einlenkt.	VERO	
31420	Der Abdriftwinkel der Reifen ist unabhängig vom Reifendruck.	FALSO	
31421	Das Untersteuern des Fahrzeugs gleicht den Effekt der Abdrift aus.	FALSO	
31422	Das Untersteuern des Fahrzeugs steig bei Kurvenfahrten auf Steigungen.	FALSO	
31423	Beim Untersteuern lenkt das Fahrzeug weniger ein, als vom Fahrer gewünscht.	VERO	
31424	Ein Fahrzeug wird als untersteuernd bezeichnet, wenn der Abdriftwinkel der Reifen an der Vorderachse größer ist, als jener an der Hinterachse.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31425	Der Abdriftwinkel wird von Querkräften bewirkt, welche auf die Reifen wirken.	VERO	
31426	Der Abdriftwinkel hängt nicht von der Last ab, welche auf die einzelnen Achsen wirken.	FALSO	
31427	Der Abdriftwinkel ist bei Fahrzeugen mit Servolenkung größer.	FALSO	
31428	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, aufgrund der höheren Abdrift an den Hinterrädern, eine engere Linie in der Kurve zu befahren.	VERO	
31429	Der Abdriftwinkel ist jener Winkel, der sich zwischen der Ideallinie und der effektiv von den Rädern befahren Linie ergibt.	VERO	
31430	Das untersteuernde Verhalten des Fahrzeugs wird nicht vom Reifendruck beeinflusst.	FALSO	
31431	Die Abdrift der Reifen hängt von der Beladung des Fahrzeugs ab.	VERO	
31432	Der Abdriftwinkel hängt mit der Verformung der Karkasse des Reifens zusammen.	VERO	
31433	Die Abdrift der Reifen wird vom Sturzwinkel beeinflusst, welcher Schäden an den Reifenflanken fördern kann.	VERO	
31434	Beim Übersteuern ist das Fahrzeug nicht in der Lage genügend einzulenken.	FALSO	
31435	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, sich um die Vorderachse zu drehen.	VERO	
31436	Die Abdrift der Reifen ist, die Abweichung der Linie der Reifen, gegenüber der vom Fahrer gewünschten Linie.	VERO	
31437	Um das Übersteuern zu korrigieren kann es nötig sein, der Kurve entgegenzulenken.	VERO	
31438	Um das Übersteuern zu korrigieren, kann es nötig sein, augenblicklich zum Kurvenäusseren zu lenken.	VERO	
31439	Um das Übersteuern zu korrigieren, kann es nötig sein, ohne Lenkeingriff zu beschleunigen.	FALSO	
31440	Falls das Fahrzeug zum Übersteuern neigt, soll man Vollbremsen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31441	Um das Übersteuern eines heckgetriebenen Fahrzeugs zu korrigieren, Muss man das Gaspedal auslassen und das Wiedererlangen der Fahrstabilität fördern.	VERO	
31442	Um das Übersteuern zu korrigieren, ist ein augenblicklicher und schneller Lenkeingriff zum Kurveninneren hin, nötig.	FALSO	
31443	Um das Übersteuern zu korrigieren, muss man korrekt gegenlenken.	VERO	
31444	Wenn sich ein Fahrzeug untersteuernd verhält, neigt es dazu, mehr einzulenken, als vom Fahrer gewünscht.	FALSO	
31445	Wenn sich ein Fahrzeug untersteuernd verhält, neigt es dazu, weniger einzulenken, als vom Fahrer gewünscht.	VERO	
31447	Um das Übersteuern zu korrigieren, ist es erforderlich, mit dem Lenkrad und dem Gaspedal einzugreifen, um die Fahrstabilität wiederzuerlangen.	VERO	
31448	Um das Übersteuern zu korrigieren, ist es erforderlich, eine Vollbremsung durchzuführen.	FALSO	
31449	Unter ITS (Intelligent Transport Systems, Verkehrstelematik) versteht man das Integrieren von Telematik und Transportingenieurwesen für Planung, Disposition, Ausführung, Wartung und Verwaltung von Transportsystemen.	VERO	
31450	Die ITS (Intelligent Transport Systems, Verkehrstelematik) tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit und die Unversehrtheit der Personen zu erhöhen.	VERO	
31451	Die ITS (Intelligent Transport Systems, Verkehrstelematik) tragen dazu bei, den Schutz und die Sicherheit der Fahrzeuge und der Waren zu erhöhen.	VERO	
31452	Die ITS (Intelligent Transport Systems, Verkehrstelematik) sind für die Effizienz der Transportsysteme für Personen und Waren nicht relevant.	FALSO	
31453	Die Verkehrstelematik kann es dem Flottenbetreiber ermöglichen, die Situation der Fahrzeuge und der Betriebsmittel zu kennen und die effizientesten Routen festzulegen.	VERO	
31454	Die Verkehrstelematik kann es dem Fahrer ermöglichen, die verschiedenen Möglichkeiten der Reise je nach seinen Wünschen und Vorlieben auszuwählen und zu nutzen.	FALSO	
31455	Die ADAS (Fahrerassistenzsysteme) sind Systeme, welche dazu neigen, beim Fahren einzugreifen (Lenkverhalten) in Abhängigkeit des Umfeldes, welches das Fahren beeinflusst.	VERO	
31456	Die ATMS (intelligente Verkehrsmanagementsysteme) sind Systeme, welche beispielsweise über Ampelschaltungen an Kreuzungen und Zufahrtskontrollen oder Verkehrsführungen agieren.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31457	Die ATIS (Advanced Traveller Information Systems, dynamische Verkehrsinformationssysteme) haben als Unterscheidungsmerkmal das Beeinflussen der Reiseentscheidungen z.B. die Wahl der Route	VERO	
31458	Das ATDM (sistemi avanzati di controllo della domanda di mobilità) sind Systeme, welche dazu neigen, die Fahreingriffe (Lenkverhalten) zu modifizieren in Abhängigkeit des Umfeldes, welches das Fahren beeinflusst.	FALSO	
31459	Die ADAS (Fahrerassistenzsysteme) sind Systeme, welche die Reisentscheidungen beeinflussen, wie z.B. die Wahl der Route.	FALSO	
31460	Um die größten Probleme der Transportsysteme zu lösen, empfehlen die Wirtschaftstheorien das Aufgeben des Ansatzes "by-pricing" (über Tarifgestaltung) und "by-quantity" (Zugangsbeschränkung).	FALSO	
31461	In einem IVS-Kontext werden handelbare Fahrgenehmigungen" "als Genehmigungen verstanden, die von Reisenden im Austausch für "vorbildliches Verhalten", erworben werden können.	VERO	
31462	Um einen multimodalen und intermodalen Transport von Waren ohne Vorbehalt durchführen zu können, ist es für die Beteiligten nicht wichtig, die Position der Ware, die Zeitpläne, das Verkehrsaufkommen und den zur Verfügung stehenden Raum zu kennen.	FALSO	
31463	Um einen multimodalen und intermodalen Transport von Waren ohne Vorbehalt durchführen zu können, ist das höchstmögliche Automatisieren des Warenumschlags wichtig.	VERO	
31464	Um einen multimodalen und intermodalen Transport von Waren ohne Vorbehalt durchführen zu können ist eine telematische Fernüberwachung, besonders bei Gefahrgut, wichtig.	VERO	
31465	Die automatische Positionsbestimmung braucht es, um die Position einer Person, eines Fahrzeugs oder einer Ware während deren Bewegungen zu kennen, um die Erfordernisse der Mobilität oder der Logistik zu befriedigen.	VERO	

31466	Das Verwalten einer Fahrzeugflotte mittels automatischer Positionsbestimmung stellt kein Erfordernis des Warenverkehrs dar.	FALSO	
31467	Die automatischen Identifikationssysteme (AIS, AVI, AEI) dienen dem eindeutigen Erkennen eines Passagiers oder der Ware.	VERO	
31468	Die automatischen Identifikationssysteme erheben keine Informationen bezüglich des Fahrers, der Fahrgäste und des Fahrzeugs (mono oder multimodal).	FALSO	
31469	Eines der verfügbaren Systeme für die automatische Identifikation eines Fahrgastes ist der lineare, oder bidimensionale Strichcode.	VERO	
31470	Die automatische Identifikation kann dazu dienen, eine Ladeeinheit zu befüllen, nicht aber dem reinen Überprüfen und Kontrollieren.	FALSO	
31471	Die automatische Identifikation kann beispielsweise dazu dienen, die entsprechenden Dokumente der Transitware zuzuordnen.	VERO	
31472	Das Erheben der Verkehrsdaten kann nur mittels in der Fahrbahn verbauten Geräten erfolgen (integriert).	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31473	Zu den wichtigsten Instrumenten und Technologien zur Erhebung der Verkehrsdaten kann man Induktionsschleifen, Mikrowellen, Infrarotstrahlen und Ultraschall zählen.	VERO	
31474	Innerhalb der automatischen Sensoren der Verkehrserhebung werden die Induktionsschleifen für die Geschwindigkeitserhebung genutzt, nicht aber für die Erhebung der Fahrzeuglänge und die Anzahl der Achsen.	FALSO	
31475	Im Feld der Systeme der Verkehrsdiagnose und Verkehrsvorhersage, besteht das Schätzen und Bewerten der aktuellen Verkehrssituation aus quantitativem und qualitativem Erkennen der aktuellen Verkehrssituation.	VERO	
31476	Im Feld der Systeme der Verkehrsdiagnose und Verkehrsvorhersage ist das Schätzen und Bewerten der aktuellen Verkehrssituation nötig, um entsprechende Informationen an die Nutzer weitergeben zu können.	VERO	
31477	Im Feld der Systeme der Verkehrsdiagnose und Verkehrsvorhersage besteht die Prognose und Vorhersage der Verkehrssituation aus quantitativem und qualitativem Erkennen der aktuellen Verkehrssituation.	FALSO	
31478	Im Feld der Systeme der Verkehrsdiagnose und Verkehrsvorhersage haben statistische Analysen den Nachteil, dass sie sehr komplex sind und lange Bearbeitungszeiten haben.	FALSO	
31479	Im Feld der Systeme der Verkehrsdiagnose und Verkehrsvorhersage ermöglicht das Entwickeln von Fahrzeugerkennungssystemen das direkte Messen der Fahrtzeit einer Auswahl von Fahrzeugen.	VERO	
31480	Die Modelle der Verkehrssimulation bilden physische Phänomene nach und liefern genaue und zuverlässige Schätzungen in außergewöhnlichen Situationen.	VERO	
31481	Die Modelle der Verkehrssimulation haben schnelle Bearbeitungszeiten und benötigen keinen akkuraten Kalibrierungsprozess, wenn sie das Straßennetz oder Teile davon simulieren sollen.	FALSO	
31482	Das Ziel der automatischen Unfallerkennungssysteme ist es, sofort und ohne eingreifen einer Person die Unfälle mit Fahrzeugen zu erkennen.	VERO	
31483	Die erwarteten Vorteile der automatischen Unfallerkennungssysteme sind die Reduzierung der Verkehrsstaus und der Sicherheit.	VERO	
31484	Ein sofortiges und zuverlässiges Erkennen der Unfälle ermöglicht es nicht, Verkehrsstaus schnell aufzulösen.	FALSO	
31485	Das Überwachungssystem mit automatischer Unfallerkennung, muss, um effizient zu sein, folgende Voraussetzungen erfüllen: Schnelligkeit, Genauigkeit und Automatismus.	VERO	
31486	Die Leistungsfähigkeit des Überwachungssystems mit automatischer Unfallerkennung hängt nicht von der Qualität und der Quantität, der vom Überwachungssystem erhobenen Daten, ab.	FALSO	
31487	Das ITS (Intelligent Transport Systems, Verkehrstelematik) besteht aus einem Kontroll- und Regelsystem (ATMS intelligentes Verkehrsmanagementsystem) und einem Informationssystem für die Benutzer (ATIS Advanced Traveller Information Systems, dynamische Verkehrsinformationssysteme).	VERO	
31488	Im ATMS (intelligente Verkehrsmanagementsysteme) sammelt das Überwachungssystem, mittels des Sensornetzes, Informationen über die unmittelbare Umgebung.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31491	Innerhalb der Anwendungen der intelligenten Verkehrstelematik zur Zufahrtskontrolle des Verkehrs auf Autobahnen kann die Kontrolle der Fahrstreifen integriert werden durch Informationssysteme für die Benutzer.	VERO	

31492	Innerhalb der Anwendungen der intelligenten Verkehrstelematik zur Zufahrtskontrolle des Verkehrs auf Autobahnen ist der Zweck, der Kontrolle der Zufahrt auf die Rampen, das Überprüfen der Mautgebühren.	FALSO	
31493	Zu den Aufgaben der Regelung der dynamischen Fahrstreifen gehört es, dem Fahrer den zu benützenden Fahrstreifen anzuzeigen, falls das Verkehrsaufkommen die Verkehrslage oder das Umfeld eine Auswahl erschweren oder unmöglich machen.	VERO	
31494	Das dynamische Regeln der Verkehrsflüsse auf den Fahrstreifen der Autobahn, ist eine Form der Verkehrssteuerung auf Autobahnen, welche ohne zweckdienliche Vorschriften und Hinweise erfolgt.	FALSO	
31495	Bei der dynamischen Ampelregelung, ist das Aufeinanderfolgen und die Zeit der Ampelphasen, von statistischen Beobachtungen der Verkehrsflüsse der verschiedenen Richtungen bedingt.	FALSO	
31496	Mit der dynamischen Regelung der Fahrstreifen innerhalb des Verkehrsnetzes einer Ortschaft ist es möglich, Fahrzeuge im öffentlichen Personentransport vor Verspätungen aufgrund von Verkehrsstau zu schützen.	VERO	
31489	Das ATMS (intelligente Verkehrsmanagementsysteme) unterscheidet- und zeichnet sich aus durch ein Monitoringsystem, nicht aber durch ein Überwachungssystem.	FALSO	
31490	Innerhalb der Anwendungen der intelligenten Verkehrstelematik zur Zufahrtskontrolle des Verkehrs auf Autobahnen ist keine Kontrolle der Zufahrten an die Rampen vorgesehen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31497	Innerhalb der Haftgrenze hängt der Bremsweg nicht vom Fahrzeuggewicht ab.	VERO	
31498	Der Bremsweg ist direkt proportional zum Quadrat der Geschwindigkeit.	VERO	
31499	Der Bremsweg ist umgekehrt proportional zum Quadrat der Geschwindigkeit.	FALSO	
31500	Bei gleicher Bremskraft, wird der Bremsweg länger mit dem Ansteigen der Trägheit des Fahrzeugs.	VERO	
31501	Bei gleicher Bremskraft, wird der Bremsweg länger mit dem Ansteigen der Masse des Fahrzeugs.	VERO	
31502	Wenn man in einen Autobahntunnel einfährt, ist es nötig, alle Lichter im Innenraum der Fahrerkabine einzuschalten.	FALSO	
31503	Wenn man in einen Tunnel einfährt, ist es nötig die besonderen Vorschriften der Tunnelbetreiber zur Kenntnis genommen zu haben.	VERO	
31504	Der Fahrer eines Schwerfahrzeuges Muss beim Überholen von Fußgängern und Radfahrern einen angemessenen seitlichen Abstand einhalten.	VERO	
31505	Schwerfahrzeuge müssen beim Befahren von Kreisverkehren mit zwei Fahrstreifen, immer den linken benützen und dürfen niemals den rechten Fahrstreifen besetzen.	FALSO	
31506	Das Abbiegemanöver der Fahrzeuge auf Kreuzungen wird beeinflusst von ihren Achsabständen und ihren Überhängen.	VERO	
31507	Beim Rechtsabbiegen ist es erlaubt, langsam, mit dem hinteren inneren Rad, über den Gehsteig zu fahren.	FALSO	
31508	Der Überhang eines Fahrzeugs mit zwei Achsen ist der Abstand zwischen den beiden Achsen.	FALSO	
31509	Der hintere Überhang eines Fahrzeugs mit zwei Achsen, ist der Abstand zwischen der Mitte der hinteren Achse und der hinteren Fahrzeugkante.	VERO	
31510	Für Fahrzeuge über 7 Meter Länge, ist es beim Rechtsabbiegern Pflicht, sich auf der rechten Fahrbahnseite einzureihen.	FALSO	
31511	Um in der Nähe einer Kreuzung abzubiegen, ist es angebracht, dass der Busfahrer wartet, bis der Kreuzungsbereich frei ist.	VERO	
31512	Das Risiko, am Ende einer abwärts befahrenen Rampe, hinten den Boden zu berühren, nimmt mit der Länge des vorderen Überhanges zu.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31513	Das Risiko, am Ende einer abwärts befahrenen Rampe, hinten den Boden zu berühren, nimmt mit der Länge des hinteren Überhanges zu.	VERO	
31514	Das Risiko, am Anfang einer aufwärts befahrenen Rampe den Asphalt zu berühren, nimmt mit Zunahme des Achsabstandes zu.	FALSO	
31515	Das Risiko, am Anfang einer aufwärts befahrenen Rampe den Asphalt zu berühren, nimmt mit der Länge des hinteren Überhanges zu.	VERO	
31516	Durch Verlängerung des hinteren Überhanges nimmt das untersteuernde Verhalten des Fahrzeugs zu.	FALSO	
31517	Wenn aufgrund eines Hindernisses das Kreuzen zweier Fahrzeuge nicht möglich ist, muss der Fahrer, dessen Fahrt behindert ist, den Fahrzeugen, die aus der Gegenrichtung kommen, Vorfahrt gewähren.	VERO	

31518	Wenn aufgrund eines Hindernisses das Kreuzen zweier Fahrzeuge nicht möglich ist, hat der Fahrer, dessen Fahrt behindert ist, den aus der Gegenrichtung kommenden Fahrzeugen gegenüber Vorfahrt.	FALSO	
31519	Der Fahrer, dessen Fahrt durch eine Baustelle behindert ist, hat gegenüber den, aus der Gegenrichtung kommenden Fahrzeugen, Vorfahrt.	FALSO	
31520	Der Fahrer, dessen Fahrt durch eine Baustelle behindert ist, muss den Fahrzeugen, die aus der Gegenrichtung kommen, Vorfahrt gewähren.	VERO	
31521	Auf steilen Straßen muss bei erschwertem Kreuzen das aufwärtsfahrende Fahrzeug in der Regel anhalten und Vorfahrt gewähren.	FALSO	
31522	Auf steilen Straßen, muss bei erschwertem Kreuzen, das aufwärtsfahrende Fahrzeug Vorfahrt gewähren, wenn es über eine Haltebucht verfügt.	VERO	
31523	Auf steilen Straßen, muss bei erschwertem Kreuzen, das abwärtsfahrende Fahrzeug in der Regel anhalten und Vorfahrt gewähren.	VERO	
31524	Auf steilen Straßen hat, bei erschwertem Kreuzen, das aufwärtsfahrende Fahrzeug Vorfahrt, wenn es über eine Haltebucht verfügt.	FALSO	
31525	Wenn auf Bergstraßen das Kreuzen eines Fahrzeugs, mit weniger als 3,5 t Gesamtmasse mit einem anderen Fahrzeug über 3,5 t Gesamtmasse erschwert ist, muss das leichtere Fahrzeug rückwärtsfahren.	VERO	
31526	Wenn sich ein Lastzug und ein Autobus auf einer abfallenden Straße kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss der Autobus rückwärtsfahren.	VERO	
31527	Wenn sich ein Lastkraftwagen und ein Autobus auf Bergstraßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss der Lastkraftwagen rückwärtsfahren.	VERO	
31528	Wenn sich zwei Autobusse auf steilen Straßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss, falls notwendig, das abwärtsfahrende Fahrzeug rückwärtsfahren.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31529	Wenn sich ein Personenkraftwagen und ein Lastzug auf Bergstraßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss eventuell der Personenkraftwagen rückwärtsfahren.	VERO	
31530	Wenn sich zwei Autobusse auf steilen Straßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss, falls notwendig, das aufwärts fahrende Fahrzeug rückwärtsfahren.	FALSO	
31531	Wenn sich zwei Autobusse auf steilen Straßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss jenes Fahrzeug rückwärtsfahren, welches es für notwendig erachtet.	FALSO	
31532	Wenn auf Bergstraßen das Kreuzen eines Fahrzeugs mit weniger als 3,5 t Gesamtmasse mit einem anderen Fahrzeug mit über 3,5 t Gesamtmasse erschwert ist, muss das schwerere Fahrzeug rückwärtsfahren.	FALSO	
31533	Wenn sich ein Personenkraftwagen und ein Lastzug auf Bergstraßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss eventuell der Lastzug rückwärtsfahren.	FALSO	
31534	Wenn sich ein Lastzug und ein Autobus auf einer abfallenden Straße kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss der Lastzug rückwärtsfahren.	FALSO	
31535	Wenn sich ein Lastzug und ein Autobus auf einer abfallenden Straße kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss der Autobus rückwärtsfahren.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31536	Bei einem Verkehrsunfall empfiehlt es sich, sich zu entfernen, um nicht erkannt zu werden.	FALSO	
31537	Der Fahrer muss nur, den verletzten Fahrgästen des eigenen Fahrzeuges zu Hilfe kommen.	FALSO	
31538	Es ist immer notwendig, einem Opfer eines Verkehrsunfalls zu Hilfe zu kommen.	VERO	
31539	Bei Austritt großer Mengen von gefährlichen Stoffen, muss man die Behörden benachrichtigen und diesen alle möglichen Informationen zum ausgetretenen Stoff liefern.	VERO	
31540	Eine Notsituation kann auch dann vorliegen, wenn es keine Verletzte gibt.	VERO	
31541	In Notsituationen muss man unter anderem versuchen, zu vermeiden, dass andere Fahrer verwickelt werden.	VERO	
31542	Die einzige Ausnahme von der Pflicht, einem Opfer eines Verkehrsunfalls zu Hilfe zu kommen, beruht auf höherer Gewalt.	VERO	
31543	Die Behörde muss benachrichtigt werden, wenn nachts Material auf die Straße gefallen ist, nicht aber, wenn sich der Vorfall bei Tag ereignet hat.	FALSO	
31544	Eine Notsituation gilt nur dann als gegeben, wenn der Unfall mehr als zwei Verletzte gefordert hat.	FALSO	

31545	Bei einem Hohen Wert des Fahrzeugs oder der beförderten Ware, darf sich der Fahrer in einer Notsituation, zuerst um die Sachen und erst dann um die Verletzten kümmern.	FALSO	
31546	Einem Verunglückten erste Hilfe leisten darf nur jemand, der einen Erste-Hilfe-Kurs besucht und die entsprechende Prüfung erfolgreich abgelegt hat.	FALSO	
31547	Bei einem Verkehrsunfall muss der Fahrer in erster Linie auf die eigene Unversehrtheit achten.	VERO	
31548	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein dürfen einer bewusstlosen Person keine Getränke verabreicht werden.	VERO	
31549	Bei einem Unfall muss man die gebrochene Gliedmaße mit einem Abschnürband abbinden.	FALSO	
31550	Bei einem Verkehrsunfall muss man vor jeder anderen Handlung den eigenen Rechtsanwalt benachrichtigen.	FALSO	
31551	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein, muss man dem Verletzten, irgendein beliebiges Medikament verabreichen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31552	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man dieses abdecken und den Eingriff eines Facharztes abwarten.	VERO	
31553	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss derjenige, der Erste Hilfe leistet, den Fremdkörper entfernen.	FALSO	
31554	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein, ist es angebracht, einen Arzt oder einen Krankenwagen zu rufen.	VERO	
31555	Bei einem Verkehrsunfall muss man vor jeder anderen Handlung den eigenen Versicherungsagenten benachrichtigen.	FALSO	
31556	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man den Fremdkörper auch mit Hilfsmitteln entfernen.	FALSO	
31557	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein muss man versuchen, Ruhe zu bewahren.	VERO	
31558	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man dem Auge Luft zuführen.	FALSO	
31559	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man Wasser ins Auge schütten.	FALSO	
31560	Bei einem Verkehrsunfall reicht es aus, mit der Hupe auf die Gefahr hinzuweisen.	FALSO	
31561	Bei einem Verkehrsunfall muss man, den unter Schock stehenden Unfallopfern, Alkohol verabreichen.	FALSO	
31562	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man dieses mit möglichst sterilem Material abdecken.	VERO	
31563	Bei einem Verkehrsunfall ist es nötig, zu versuchen die Umweltschäden einzudämmen, sofern es in Sicherheit möglich ist.	VERO	
31564	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein muss man den Verletzten alkoholhaltige Getränke verabreichen.	FALSO	
31565	Bei einem Verkehrsunfall muss man einen Verletzten, der sich nicht von der Fahrbahn entfernen kann, schützen.	VERO	
31566	Bei einem Unfall muss man den Verletzten, unabhängig von den erlittenen Verletzungen, sofort von der Straße entfernen.	FALSO	
31567	Bei einem Verkehrsunfall muss der Fahrer überprüfen, ob aus den verwickelten Fahrzeuge kein Rauch und keine Flammen austreten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31568	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, ist es angebracht, dass das Opfer das verletzte Auge nicht berührt.	VERO	
31569	Wer Erste Hilfe leistet, darf einen Fremdkörper nicht aus dem Auge des Verletzten entfernen.	VERO	
31570	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein muss man dem Verletzen beistehen und diesen beruhigen.	VERO	
31571	Im Falle einer Notsituation auf der Autobahn braucht man nur zu warten, bis das erste Fahrzeug der Autobahnmeisterei oder das erste Fahrzeug der Straßenpolizei vorbeifährt.	FALSO	
31572	Bei einem Verkehrsunfall muss man, herannahende Fahrzeuge auf die Gefahr hinweisen.	VERO	
31573	Wenn bei einem Unfall ein Fremdkörper in die Wunde gelangt ist, muss man es vermeiden, diesen zu entfernen.	VERO	
31574	Bei einem Verkehrsunfall, muss man den Verwundeten Hilfe leisten.	VERO	
31575	Die Erste Hilfe ist die, dem Verunglückten, sofort und schnell geleistete Hilfe.	VERO	

31576	Die Erste Hilfe muss es auf jeden Fall vermeiden, die Lage des Verletzten zu verschlechtern.	VERO	
31577	Die Erste Hilfe beginnt damit, dass man sich den Ausweis des Verletzten aushändigen lässt.	FALSO	
31578	Die Erste Hilfe stellt keine gesetzliche Pflicht dar.	FALSO	
31579	Die Erste Hilfe besteht darin, einfache und sofortige Hilfsmaßnahmen, zu Gunsten einer verletzten Person zu ergreifen.	VERO	
31580	Die Erste Hilfe ist jene Hilfe, die jeder, mit Vorsicht dem Verunglückten leisten kann, um die Lage des Verletzten nicht zu verschlechtern.	VERO	
31581	Die Erste Hilfe darf nur von Sanitätern geleistet werden.	FALSO	
31582	Um Erste Hilfe zu leisten, bedarf es der schriftlichen Einwilligung des Verletzten.	FALSO	
31583	Die Erste Hilfe ist jene Hilfe, die jeder dem Verunglückten leisten kann.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31584	Nach einem Unfall darf man den Verletzten nicht verlagern, es sei denn, dass seine Position seine Unversehrtheit gefährdet.	VERO	
31585	Nach einem Unfall hat man die Pflicht, den Verletzten zu verlagern, wenn dieser es entschieden verlangt.	FALSO	
31586	Bei einem Verkehrsunfall darf man die Verletzten, die nicht in der Lage sind, sich zu bewegen, nicht verlagern, es sei denn, dass sie sich in großer Gefahr befinden.	VERO	
31587	Nach einem Unfall darf man den Verletzten auf keinen Fall vor der Ankunft der Ordnungskräfte, verlagern.	FALSO	
31588	Nach einem Unfall bedingt die Trunkenheit des Verletzten, das Verbot, ihn zu verlagern.	FALSO	
31589	Bei einem Verkehrsunfall muss man zum Verlagern der Verletzten auf die Sanitäter warten, es sei denn, dass sie sich die Verletzten in großer, unmittelbarer Gefahr befinden.	VERO	
31590	Dem Motorradfahrer, der infolge eines Unfalles das Bewusstsein verloren hat, muss man sofort den Helm abnehmen.	FALSO	
31591	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, muss man sein Gesicht mit einem sauberen Tuch abdecken.	FALSO	
31592	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, muss man verstehen, ob er die unteren Gliedmaßen bewegen kann.	FALSO	
31593	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, sind innere Verletzungen ausgeschlossen.	FALSO	
31594	Bei der Ersten Hilfe, gehört die Prüfung der Vitalfunktionen des Verletzten, zu den vorrangigen Kontrollen.	VERO	
31595	Wer einem bewusstlosen Verunglückten zu Hilfe kommt, muss sofort feststellen, ob dieser atmet.	VERO	
31596	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, muss man so schnell wie möglich einen Krankenwagen rufen, indem man die Nummer 118 wählt.	VERO	
31597	Wer einem bewusstlosen Verletzten zu Hilfe kommt, muss sofort feststellen, ob das Herz schlägt.	VERO	
31598	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, besteht die erste Hilfsmaßnahme darin, ihn zu verlagern.	FALSO	
31599	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, behält er alle primären Vitalfunktionen bei.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31600	Um zu prüfen, ob der Verunglückte bei Bewusstsein ist, muss man sich vergewissern, dass er das Kennzeichen seines Fahrzeugs auswendig kennt.	FALSO	
31601	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist und nicht atmet, muss man die Nase und den Mund von etwaigen Gegenständen befreien.	VERO	
31602	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, muss man sich davon vergewissern, dass er die Gliedmaßen, koordiniert bewegt.	FALSO	
31603	Wenn der Verunglückte wieder zu Bewusstsein kommt, ist es nicht mehr notwendig, den Notruf (Nummer 118) abzusetzen.	FALSO	
31604	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, muss man ihn gegebenenfalls mit Hilfe steifer Stöcke ruhigstellen.	FALSO	
31605	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, antwortet er auf Fragen.	VERO	
31606	Bei der Ersten Hilfe gehört die Kontrolle der Atemwege, der Atmung und des Herzschlags zu den vorrangigen Kontrollen.	VERO	
31607	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, darf der Ersthelfer die Unfallstelle auch verlassen.	FALSO	

31608	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, schlägt sein Herz und er kann atmen.	VERO	
31609	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, reagiert er auf das Ansprechen.	VERO	
31610	Die Beatmung ist erforderlich, wenn der Verletzte nicht mehr selbstständig atmet.	VERO	
31611	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist und nicht atmet, muss man die künstliche Beatmung vornehmen.	VERO	
31612	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss der Ersthelfer die Hand auf den Brustkorb des Verletzten legen, um festzustellen, ob sich dieser sich hebt und senkt.	VERO	
31613	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihm den Mund öffnen, um zu kontrollieren, ob die Zunge oder ein Fremdkörper die Atemwege versperren.	VERO	
31614	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man seinen Kopf nach hinten überstrecken, um den Luftdurchfluss zu begünstigen.	VERO	
31615	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss man auf das Geräusch hören, das die, durch den Rachen strömende und aus dem Mund und aus der Nase austretende Luft, erzeugt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31616	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss der Ersthelfer seine Hand unter dessen Nase legen, um die Atmung auf der eigenen Haut zu spüren.	VERO	
31617	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss man das Eingreifen eines Fachmannes abwarten.	FALSO	
31618	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss man den Brustkorb beobachten, um festzustellen, ob sich dieser hebt und senkt.	VERO	
31619	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man seine Beine anheben.	FALSO	
31620	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihm frisches Wasser ins Gesicht schütten.	FALSO	
31621	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss der Ersthelfer den Brustkorb kontrollieren, um festzustellen, ob dieser unverletzt ist.	FALSO	
31622	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihn auf den Rücken legen und den Hals überstreckt halten.	VERO	
31623	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihn von allen Gegenständen befreien, welche die Atmung behindern könnten. (beispielsweise Krawatte, Gürtel)	VERO	
31624	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihm Druckluft verabreichen, sofern vorhanden.	FALSO	
31625	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss man einen Erste-Hilfe-Kurs besuchen.	FALSO	
31626	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihn reanimieren, indem man ihn heftig schüttelt.	FALSO	
31627	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man versuchen, ihn wieder in die stehende Position zu bringen.	FALSO	
31628	Die künstliche Beatmung besteht darin, Insufflationen vorzunehmen. (Mund zu Mundbeatmung)	VERO	
31629	Die künstliche Beatmung dient dazu, Kohlendioxid in die Lungen des Verletzten einzuführen.	FALSO	
31630	Die künstliche Beatmung muss möglichst rasch erfolgen, wenn der Verletzte nicht mehr selbstständig atmet.	VERO	
31631	Die künstliche Beatmung dient dazu, den ganzen Körper, mechanisch anzuregen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31644	Die Herzmassage im Zuge der Ersten Hilfe besteht in einer Reihe von Druckbewegungen auf die Halsschlagader.	FALSO	
31645	Die Herzmassage im Zuge der Ersten Hilfe regt den Blutkreislauf an.	VERO	
31646	Die Herzmassage ist bei Hypertonikern zu vermeiden.	FALSO	
31647	Wenn der Verunglückte ein Schädeltrauma aufweist, ist zu berücksichtigen, dass sehr schwere Verletzungen mit Hirnschäden vorliegen können.	VERO	
31642	Um festzustellen, ob das Herz des Verunglückten schlägt, muss man die Kapillaren im Auge beobachten.	FALSO	
31643	Um zu erkennen, ob Blutdruck vorhanden ist (Um den Blutkreislauf zu überprüfen), muss man den Puls in der Halsschlagader, bei gestrecktem Hals feststellen.	VERO	

31632	Bei der Ersten Hilfe wird die Atmung erleichtert, indem man den Verletzten trinken lässt.	FALSO	
31633	Die künstliche Beatmung dient dazu, Sauerstoff in die Lungen des Verletzten einzuführen.	VERO	
31634	Die künstliche Beatmung wird anhand von Elektroden durchgeführt.	FALSO	
31635	Die künstliche Beatmung besteht darin, einzuatmen und die Luft dann in den Mund des Verletzten zu blasen.	VERO	
31636	Um den Blutkreislauf zu überprüfen, kann man das Pulsieren der Halsschlagader kontrollieren.	VERO	
31637	Die Herzmassage, im Zuge der Ersten Hilfe, besteht in der Durchführung von Insufflationen. (Mund zu Mundbeatmung)	FALSO	
31638	Die Herzmassage im Zuge der Ersten Hilfe, ist ein Verfahren, das in jeder Notsituation anzuwenden ist.	FALSO	
31639	Um festzustellen, ob das Herz des Verunglückten schlägt, muss man diesen, in einen Finger stechen, um zu beobachten, ob das Blut rhythmisch austritt.	FALSO	
31640	Die Herzmassage im Zuge der Ersten Hilfe kann, falls erlaubt, abwechselnd mit der künstlichen Beatmung erfolgen.	VERO	
31641	Die Herzmassage im Zuge der Ersten Hilfe besteht in einer Reihe von Druckbewegungen auf das Brustbein.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31648	Es ist nützlich, einem Verunglückten mit Schädeltrauma alkoholhaltige Getränke zu verabreichen.	FALSO	
31649	Bei einem Unfall mit Schädelbasisbruch muss man die Blutung aus dem Ohr stillen.	FALSO	
31650	Die stabile Seitenlage erleichtert die Atmung und den Austritt von, sich gegebenenfalls im Mund, befindlichen Flüssigkeiten.	VERO	
31651	Im Falle eines Schädeltraumas muss der Erstelfer auch dann den Krankenwagen rufen, wenn der Verunglückte es nicht für notwendig erachtet.	VERO	
31652	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, aber atmet, muss man ihn in die stabile Seitenlage bringen.	VERO	
31653	Die stabile Seitenlage ist die beste Position für einen bewusstlosen Verunglückten, der atmet.	VERO	
31654	Die stabile Seitenlage beschleunigt den Herzschlag.	FALSO	
31655	Dem Verunglückten mit einem Schädeltrauma wird Hilfe geleistet, indem man ihn mit angehobenen Beinen auf den Rücken legt.	FALSO	
31656	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn wenig Blut zum Gehirn und zum Herzen gelangt.	VERO	
31657	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, muss man ihn, auf dem Rücken liegend, auf den Boden legen und seine Beine hoch lagern.	VERO	
31658	Starker Blutverlust kann einen Schockzustand hervorrufen.	VERO	
31659	Ein Anzeichen eines Schockzustandes ist die geistige Verwirrung.	VERO	
31660	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, weist er schwache aber rasche Herzschläge auf.	VERO	
31661	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn er eine ausgeprägte Rötung im Gesicht aufweist.	FALSO	
31663	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn ein Abfall des arteriellen Druckes arteriellen Blutdruckes vorliegt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31664	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn er oberflächliche Schürfwunden erlitten hat.	FALSO	
31665	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, muss man ihm alkoholhaltige Getränke verabreichen.	FALSO	
31666	Die stabile Seitenlage wirkt anregend bei einem Schock.	FALSO	
31667	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn er ständig schreit.	FALSO	
31668	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, ist er blass, hat Schüttelfrost und schwitzt kalt.	VERO	
31669	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, muss man Infektionen vermeiden, indem man Insektizide verwendet.	FALSO	
31670	Im Falle einer venösen äußeren Blutung muss der Ersthelfer jegliche Erste-Hilfe-Maßnahme unterlassen und sich darauf beschränken, den Krankenwagen zu rufen.	FALSO	
31671	Im Falle einer arteriellen äußeren Blutung muss man die betroffene Hauptschlagader kräftig abdrücken.	VERO	

31672	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, muss man vermeiden, dass das Blut die Straße verschmutzt.	FALSO	
31673	Eine arterielle äußere Blutung ist auch bei großen Blutaustrittsmengen nicht lebensbedrohlich.	FALSO	
31674	Wenn das Unfallopfer eine blutende Wunde aufweist, muss man das Infektionsrisiko berücksichtigen.	VERO	
31675	Im Falle einer arteriellen äußeren Blutung muss man das gesamte Blut ausfließen lassen.	FALSO	
31676	Im Falle einer äußeren Blutung muss man jeden Eingriff vermeiden.	FALSO	
31677	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, soll man nicht eingreifen, wenn der Verletzte betrunken ist.	FALSO	
31678	Um eine arterielle äußere Blutung zu stoppen, ist ein Pflaster ausreichend.	FALSO	
31679	Im Falle einer arteriellen äußeren Blutung muss man den Blutaustritt so schnell wie möglich stoppen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31680	Gürtel oder Krawatten kann man als Abschnürband oberhalb der Wunde verwenden, um eine arterielle Blutung zu stillen.	VERO	
31681	Es ist ratsam, dass sich der Erstelfer mit Handschuhen oder anderen Mitteln, vor Kontakt mit dem Blut des Verunglückten schützt.	VERO	
31682	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, muss man die Wunde spreizen, um den Eiter austreten zu lassen.	FALSO	
31683	Die venöse äußere Blutung birgt Erstickungsgefahr.	FALSO	
31684	Um eine venöse äußere Blutung zu stillen, ist es nützlich, die Wunde mit einem Druckverband mit möglichst sterilem Material zu versorgen.	VERO	
31685	Im Falle einer venösen äußere Blutung muss man den Verunglückten sofort betäuben.	FALSO	
31686	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, muss man ihn, mit möglichst sauberem Material, behandeln.	VERO	
31687	Im Falle einer venösen Blutung tritt das Blut spritzend aus.	FALSO	
31688	Um eine venöse äußere Blutung zu stillen, sind Umschläge mit kaltem Wasser oder Eis nützlich.	FALSO	
31689	Wenn das Unfallopfer eine starke Blutung aufweist, muss man schnellstens den Krankenwagen rufen.	VERO	
31690	Im Falle einer arteriellen Blutung fließt das Blut kontinuierlich.	FALSO	
31691	Im Falle einer arteriellen äußeren Blutung besteht das Risiko eines raschen Todes durch Verblutung.	VERO	
31692	Die venöse äußere Blutung ist dadurch gekennzeichnet, dass das Blut austritt, ohne zu spritzen.	VERO	
31693	Wenn die Wunde Spuren von Erde aufweist, muss man sie mit Wasser waschen.	VERO	
31694	Die arterielle äußere Blutung ist dadurch gekennzeichnet, dass das Blut mit rhythmischen Spritzern aus der Wunde tritt.	VERO	
31695	Bei einem Rippenbruch verspürt das Opfer Schmerzen beim Atmen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31696	Bei einem Rippenbruch muss man, wenn keine Rückenverletzungen vorliegen, das Opfer verlagern.	FALSO	
31697	Bei einem Rippenbruch, muss der Verunglückte in halbsitzender Position gehalten werden, wenn er bei Bewusstsein ist.	VERO	
31698	Bei einem Rippenbruch muss man, wenn das Opfer nicht atmet, ein Eingreifen unterlassen.	FALSO	
31699	Bei einem Rippenbruch muss man möglichst vermeiden, dass sich der Verunglückte bewegt.	VERO	
31700	Bei einem Rippenbruch muss man den Verunglückten zum Reden oder Husten bringen.	FALSO	
31701	Bei einem Rippenbruch muss man das Opfer in die stabile Seitenlage bringen.	FALSO	
31702	Bei einem Brand muss der Ersthelfer das Opfer, welches Verbrennungen erlitten hat, mit möglichst sterilem Material abdecken, um Infektionen zu vermeiden.	VERO	
31703	Bei einem Brand muss der Ersthelfer vermeiden, die an den Brandwunden des Opfers haftenden Stoffreste zu entfernen.	VERO	
31704	Bei schweren Brandwunden durch Kleidungsbrand muss man den Verletzten sofort ausziehen.	FALSO	
31705	Der Ersthelfer muss die Flammen, welche das Opfer umgeben, durch eine Decke ersticken.	VERO	

31706	Bei einem Brand, muss es der Ersthelfer unterlassen einzugreifen, um sich selbst zu schützen, und die Feuerwehr rufen.	FALSO	
31707	Bei einem Brand, muss der Ersthelfer die Brandwunden mit kaltem Wasser spülen.	VERO	
31708	Bei einem Brand, muss der Ersthelfer, die an den Brandwunden des Opfers haftenden Stoffreste entfernen.	FALSO	
31709	Bei einem Brand, muss der Ersthelfer die Brandwunden mit warmem Wasser spülen.	FALSO	
31710	Wenn das Opfer nicht ersichtliche Knochenbrüche aufweist, braucht man nichts zu tun und man kann sich darauf beschränken, den Verunglückten zu verlagern.	FALSO	
31711	Frakturen (Brüche) sind Verletzungen der Knochen und können verschoben oder nicht verschoben sein.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31712	Bei einer Fraktur (Bruch) darf der Verletzte nicht bedeckt werden.	FALSO	
31713	Frakturen (Brüche) sind interne Blutungen.	FALSO	
31714	Wenn das Unfallopfer Knochenbrüche aufweist, kann man versuchen, das Gliedmaß, mittels Hilfsmittel ruhigzustellen.	VERO	
31715	Nur offene Frakturen (Brüche) erfordern den Eingriff des Arztes.	FALSO	
31716	Wenn das Opfer Frakturen (Brüche) einiger Gliedmaße aufweist, muss man ihm alkoholhaltige Getränke verabreichen.	FALSO	
31717	Wenn das Opfer Frakturen (Brüche) einiger Gliedmaße aufweist, muss man sofort seine Körpertemperatur messen.	FALSO	
31718	Frakturen (Brüche) müssen nur dann mit sterilen Tüchern abgedeckt werden, wenn es sich um offene Frakturen handelt	VERO	
31719	Frakturen (Brüche) sind immer ruhig zu stellen.	FALSO	
31720	Bei einer geschlossenen Fraktur (Bruch) eines Gliedmaßes muss man die Bewegung des verletzten Gliedmaßes verhindern.	VERO	
31721	Nach einem Unfall darf man den Verletzten nicht verlagern, wenn man Verletzungen der Wirbelsäule vermutet.	VERO	
31722	Bei einem Verkehrsunfall muss man den Krankenwagen rufen, auch wenn es keine Verletzten gibt.	FALSO	
31723	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem das Betriebshandbuch des Fahrzeugs vorzuweisen.	FALSO	
31724	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem der Versicherungsschein vorzuweisen.	VERO	
31725	Nach einem Unfall kann man die Straßenpolizei rufen, wenn man nicht in der Lage ist, die Fahrbahn von den Fahrzeugen zu befreien.	VERO	
31726	Bei einem Verkehrsunfall muss man dem Fahrer des anderen beteiligten Fahrzeugs, nur in Gegenwart der Ordnungskräfte, die eigenen Personalien angeben.	FALSO	
31727	Nach einem Verkehrsunfall muss man sich zuallererst entfernen, um die Carabinieri aufzusuchen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31728	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem der Führerschein vorzuweisen, damit der Fahrer identifiziert werden kann.	VERO	
31729	Das Anzeigen der Gefahr, mittels Warndreiecks, ist bei Tag verboten.	FALSO	
31730	Nach einem Verkehrsunfall ist es verboten, vor Eintreffen der Polizei aus dem Fahrzeug zu steigen.	FALSO	
31731	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte muss man versuchen, den Verkehr nicht zu behindern.	VERO	
31732	Bei einem Unfall mit Verschüttung von rutschigen Stoffen ist es angebracht, diese über die ganze Fahrbahn zu verteilen.	FALSO	
31733	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge versuchen, Ruhe zu bewahren.	VERO	
31734	Die mit einem Verkehrsunfall zusammenhängenden Gerichtskosten werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt.	FALSO	
31735	Nach einem Verkehrsunfall ist die Anwesenheit eines Polizisten verpflichtend vorgeschrieben, um den Unfallbericht auszufüllen.	FALSO	
31736	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge zuerst den Unfallbericht ausfüllen und dann die Fahrzeuge entfernen, auch wenn sie den Verkehr behindern.	FALSO	
31737	Das Anzeigen der Gefahr kann darin bestehen, dass man das Warndreieck aufstellt.	VERO	

31738	Bei einem Unfall ohne Verletzte ist es den Fahrern bis zum Eintreffen des Abschleppwagens verboten, aus dem Fahrzeug zu steigen.	FALSO	
31739	Wenn man nicht in der Lage ist, die Fahrbahn vom Unfallfahrzeug zu befreien, muss man den Pannendienst rufen.	VERO	
31740	Bei jedem Verkehrsunfall ohne Verletzte ist man verpflichtet, den Unfallbericht auszufüllen.	FALSO	
31741	Das Anzeigen der Gefahr mittels Warndreiecks richtet sich an die Fahrer, die sich dem Unfallort nähern.	VERO	
31742	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem die Eigentumsbescheinigung vorzuweisen.	FALSO	
31743	Das Anzeigen der Gefahr, mittels Warndreiecks verfolgt den Zweck, den Verkehrsfluss durch den gefährlichen Bereich zu verlangsamen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31744	Wenn man nicht in der Lage ist, die Fahrbahn vom Unfallfahrzeug zu befreien, muss man an Ort und Stelle warten und auf die Gefahr aufmerksam machen.	VERO	
31745	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem der Fahrzeugschein vorzuweisen, damit der Eigentümer des Fahrzeugs identifiziert werden kann.	VERO	
31746	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge den Unfallbericht blanko unterschreiben und ihn dann durch die Versicherungsagentur ausfüllen lassen.	FALSO	
31747	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte ist man verpflichtet, die Verkehrspolizisten zu rufen.	FALSO	
31748	Das Anzeigen der Gefahr, mittels Warndreiecks ist an Kuppen verboten.	FALSO	
31749	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, sind unter anderem der Führerschein und der Fahrzeugschein vorzuweisen, damit der Fahrer und der Eigentümer des Fahrzeugs identifiziert werden können.	VERO	
31750	Bei einem Verkehrsunfall muss man, wenn man das Fahrzeug nicht verstellen kann, sofort auf die Gefahr aufmerksam machen.	VERO	
31751	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte muss man auf jeden Fall den Krankenwagen rufen, indem man die Nummer 118 wählt.	FALSO	
31752	Das Anzeigen der Gefahr dient dazu, die Fahrer der nahenden Fahrzeuge zu warnen.	VERO	
31753	Das Anzeigen der Gefahr kann vorgenommen werden, indem man die Lautstärke des Autoradios voll aufdreht.	FALSO	
31754	Bei einem Verkehrsunfall mit Verschüttung von rutschigen Stoffen auf die Fahrbahn, muss man die Fahrer der nahenden Fahrzeuge, auf die Gefahr aufmerksam machen.	VERO	
31755	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge sichtbare Schäden erheben.	VERO	
31756	Das Anzeigen der Gefahr verfolgt den Zweck, die Durchfahrt durch Straßenbaustellen zu verhindern.	FALSO	
31757	Bei einem Verkehrsunfall mit reinem Sachschaden muss man die Carabinieri rufen.	FALSO	
31758	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge, nach der Räumung der Fahrbahn, die Schäden feststellen.	VERO	
31759	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte muss man versuchen, die Fahrbahn zu räumen, um sich oder andere nicht in Gefahr zu bringen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31760	Das Anzeigen der Gefahr, mittels Warndreiecks ist nach einem Verkehrsunfall ohne Verwundete nutzlos.	FALSO	
31761	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge alle Elemente erheben, welche zur Rekonstruktion des Unfallherganges nützlich sind.	VERO	
31762	Nach einem Unfall muss man gegenüber den anderen beteiligten Fahrern immer die eigenen Personalien angeben.	VERO	
31763	Fehlender Versicherungsschutz (Kfz-Haftpflicht) hat eine Sanktion zu Lasten des Eigentümers und des Benutzers des Fahrzeugs zur Folge.	VERO	
31764	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, entbindet sich von der Haftpflicht, indem er den Geschädigten direkt entschädigt.	VERO	
31765	Nicht beförderte Personen, welche durch das Fahren des Fahrzeugs einen Schaden erleiden, werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung. entschädigt	VERO	
31766	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, muss den Beistand eines Anlageberaters in Anspruch nehmen.	FALSO	

31767	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, ist den geschädigten Fahrern gegenüber nicht haftbar.	FALSO	
31768	Das Privatversicherungsgesetzbuch (Codice delle assicurazioni private) sieht die Entschädigung ausschließlich durch ein rechtskräftiges Urteil vor.	FALSO	
31769	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, haftet zivilrechtlich gegenüber dem Geschädigten.	VERO	
31770	Der Diebstahl der Ladung des Fahrzeugs wird durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt.	FALSO	
31771	Die durch einen Verkehrsunfall verursachten Schäden an Gegenständen werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt.	VERO	
31772	Die Kosten für die ordentliche Instandhaltung des Fahrzeuges werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt.	FALSO	
31773	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, kann den Beistand eines Verkehrsunfallsachverständigen in Anspruch nehmen.	VERO	
31774	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, ist beförderten Dritten gegenüber nicht haftbar.	FALSO	
31775	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, kann den Geschädigten über die gesetzlich vorgeschriebene Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31776	Fehlender Versicherungsschutz (Kfz-Haftpflicht) hat keinerlei Sanktion zur Folge.	FALSO	
31777	Der Haftpflichtversicherungsvertrag deckt die Haftung für Schäden, welche Dritten zugefügt werden.	VERO	
31778	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, ist geschädigten Fußgängern gegenüber nicht haftbar.	FALSO	
31779	Schäden durch Vandalismus werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt.	FALSO	
31780	Der Diebstahl des Fahrzeugs wird durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt.	FALSO	
31781	Der Haftpflichtversicherungsvertrag wird zwischen der Versicherungsgesellschaft und dem Versicherten abgeschlossen.	VERO	
31782	Das Privatversicherungsgesetzbuch (Codice delle assicurazioni private) sieht die Entschädigung durch die eigene Versicherungsgesellschaft mit Direktregulierung vor.	VERO	
31783	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem der Nachweis über die Einzahlung der Kfz-Steuer vorzuweisen	FALSO	
31784	Das Privatversicherungsgesetzbuch (Codice delle assicurazioni private) sieht die Entschädigung durch die Versicherung der Gegenpartei mit Direktanspruch vor.	VERO	
31785	Bei einem Unfall können die beförderten Fahrgäste anhand einer schriftlichen Erklärung als Zeugen auftreten	VERO	
31786	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Steuernummer aller beteiligten Personen anführen.	FALSO	
31787	Die unter den Unfallbericht gesetzten Unterschriften müssen durch die Verkehrspolizisten beglaubigt werden.	FALSO	
31788	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Daten der EU-Gemeinschaftslizenz anführen.	FALSO	
31789	Bei einem Unfall ohne Verletzte brauchen die Fahrer den Unfallbericht nicht auszufüllen, wenn eines der beteiligten Fahrzeuge mit einem Satelliten-Ortungssystem ausgestattet ist.	FALSO	
31790	Im Unfallbericht sind die Personalien etwaiger Zeugen nicht anzuführen	FALSO	
31791	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Namen der Fahrer anführen, wenn diese mit den Versicherten nicht übereinstimmen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31797	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man den Namen der jeweiligen Versicherungsgesellschaften anführen.	VERO	
31798	Auf die Vereinbarung über die direkte Entschädigung (CID) kann zurückgegriffen werden, bei einem Unfall mit nur zwei beteiligten Fahrzeugen.	VERO	
31799	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Nummer der Gesundheitskarte der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge anführen.	FALSO	
31800	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer den Namen der Versicherungsgesellschaft und die Nummer der Versicherung der anderen beteiligten Fahrer notieren.	VERO	
31801	Bei einem Unfall ohne Verletzte muss der Unfallbericht von den Beamten der Gemeindepolizei unterzeichnet werden.	FALSO	

31802	Bei einem Unfall ohne Verletzte in Italien müssen sich die Fahrer, wenn ein in einem Nicht-EU-Staat zugelassenes Fahrzeug beteiligt ist, auch die Nummer der Grünen Karte, die Personalien des Fahrers und des Eigentümers des Fahrzeugs notieren.	VERO	
31803	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Daten der Tachokarte anführen.	FALSO	
31804	Auf die Vereinbarung über die direkte Entschädigung (CID) kann zurückgegriffen werden, wenn keine Krafträder beteiligt sind.	FALSO	
31805	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer die Eckdaten des Führerscheins, des Fahrzeugs und der Versicherung des anderen beteiligten Fahrers notieren.	VERO	
31806	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Namen der Versicherten anführen.	VERO	
31807	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen die Fahrer den Unfallbericht ausfüllen und diesen nach Möglichkeit von der Gegenpartei unterschreiben lassen.	VERO	
31795	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Polizzenummern der Versicherungen anführen.	VERO	
31796	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer das Datum der ersten Zulassung des Fahrzeugs des anderen beteiligten Fahrers notieren, Tag, Monat, Jahr.	FALSO	
31792	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer die Nummer des Führerscheins der anderen beteiligten Fahrer mit Ausstellungsdatum und Ausstellungsort notieren.	VERO	
31793	Auf die Vereinbarung über die direkte Entschädigung (CID) kann zurückgegriffen werden, wenn die Fahrzeuge ordnungsgemäß zugelassen und versichert sind.	VERO	
31794	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Eckdaten des Fahrerqualifizierungsnachweises anführen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31808	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer den Kilometerstand der beteiligten Fahrzeuge notieren.	FALSO	
31809	Auf die Vereinbarung über die direkte Entschädigung (CID) kann zurückgegriffen werden, wenn keine Autobusse beteiligt sind.	FALSO	
31810	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man eine genaue Beschreibung des Unfallherganges anführen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31811	Die von einem Mitarbeiter erlittene Verletzung stellt, im Falle der Nichteinhaltung der vom Arbeitgeber mitgeteilten Sicherheitsbestimmungen, keinen Arbeitsunfall dar.	FALSO	
31812	Das Privatversicherungsgesetzbuch (Codice delle assicurazioni private) sieht die Entschädigung aller Schäden durch die staatliche Anstalt zur Versicherung gegen Arbeitsunfälle INAIL vor.	FALSO	
31813	Als Arbeitsunfall gilt die, vom Fahrer während des Auf- und Abladens von Gütern, erlittene Verletzung.	VERO	
31814	Die Verletzung des Bewegungsapparates während eines Reifenwechsels stellt einen Arbeitsunfall dar.	VERO	
31815	Ein während der Arbeitstätigkeit durch einen Fahrer erlittener Bruch, weil dieser beim Einsteigen in das Fahrerhaus des Lastkraftwagens ausrutscht, stellt einen Arbeitsunfall dar.	VERO	
31816	Die Verletzung an einer Hand, die der Fahrer beim Ankoppeln des Anhängers erleidet, gilt als Arbeitsunfall.	VERO	
31817	Die von einem Fahrer durch einen versehentlichen Fall von der Ladefläche des Lastkraftwagens erlittene Verletzung stellt einen Arbeitsunfall dar.	VERO	
31818	Ein sich, am Ende der Arbeitsschicht innerhalb der Garage ereigneter Unfall, in welchen der Berufsfahrer verwickelt ist, gilt nicht als Arbeitsunfall.	FALSO	
31819	Als Arbeitsunfälle gelten bei Berufsfahrern nur jene, die sich mit einem, in Bewegung befindlichen Fahrzeug, ereignen.	FALSO	
31820	Eine körperliche Verletzung, während der Wartung des Fahrzeugs, stellt einen Arbeitsunfall dar.	VERO	
31821	Ein Verkehrsunfall, durch welchen der Fahrer während der Ausübung seiner Berufstätigkeit Verletzungen erleidet, gilt als Arbeitsunfall.	VERO	
31822	Der Schaden, an der an Bord eines Fahrzeugs beförderten Ware, gilt als Arbeitsunfall.	FALSO	
31823	Das Herabfallen des Fahrers von der Ladefläche gehört nicht zu den Berufsrisiken.	FALSO	

31824	Unfälle durch die Handhabung (umschlagen) der Ladung gehören nicht zu den Berufsrisiken des Fahrers.	FALSO	
31825	Der, während der Beförderung von einem Touristen an Bord eines Autobusses erlittene, Unfall gilt als Arbeitsunfall.	FALSO	
31826	Die von einem Mitarbeiter erlittene Verletzung stellt, wenn dieser aus Fahrlässigkeit die vom Arbeitgeber vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung nicht verwendet, keinen Arbeitsunfall dar.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31827	Die Bedingungen, welche einen Arbeitsunfall kennzeichnen, sind: der Umstand der Arbeit, die gewaltsame Ursache und die eine Invalidität verursachende Verletzung.	VERO	
31828	Jede organische oder funktionale Beeinträchtigung des Mitarbeiters als Folge der Arbeitstätigkeit, stellt einen Arbeitsunfall dar.	VERO	
31829	Die körperliche Beeinträchtigung, welche der Fahrer erleidet, wenn er aus Versehen in den Tank fällt, stellt einen Arbeitsunfall dar.	VERO	
31830	Übermäßiger Alkoholkonsum, während der verpflichtend vorgeschriebenen Ruhezeiten, stellt einen Arbeitsunfall dar.	FALSO	
31831	Ein, von der versehentlichen Berührung des beförderten ätzenden Stoffes, hervorgerufene Schaden an der Sicht, gilt als Arbeitsunfall.	VERO	
31832	Bei seiner Arbeitstätigkeit kann der Fahrer Verletzungen durch einen Brand erleiden.	VERO	
31833	Der Großteil der Verkehrsunfälle ist dem Fehlverhalten des Fahrers zuzuschreiben.	VERO	
31834	Eine nicht angemessene Geschwindigkeit gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen.	VERO	
31835	Die Missachtung der Vorfahrtsregeln gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen.	VERO	
31836	Das Zerstreut sein beim Fahren gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen.	VERO	
31837	Die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen.	VERO	
31838	Müdigkeit des Fahrers steigert das Verkehrsunfallsrisiko.	VERO	
31839	Ein Fehlbetrieb der Aufhängung gehört zu den Ursachen von Verkehrsunfällen.	VERO	
31840	Reifen mit abgefahrenem Profil steigern das Verkehrsunfallsrisiko.	VERO	
31841	Ein Fehlbetrieb der Bremsen gehört zu den Ursachen von Verkehrsunfällen.	VERO	
31842	Ein defekter Fahrtenschreiber gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31843	Eine Fehlfunktion der Einspritzpumpe gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen.	FALSO	
31844	Das Fehlen von Feuerlöschern an Bord des Fahrzeugs steigert das Risiko von Verkehrsunfällen.	FALSO	
31845	Ein Schaden an der Wasserpumpe steigert das Risiko von Verkehrsunfällen.	FALSO	
31846	Ein verstopfter Luftfilter erhöht das Verkehrsunfallsrisiko.	FALSO	
31847	Die Treibstoffart (Diesel, LPG, Methan) erhöht das Verkehrsunfallsrisiko.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31848	Die Verkehrspsychologie befasst sich auch mit der Erforschung der menschlichen und sozialen Faktoren, die mit der Förderung eines sicheren Fahrverhaltens und einer nachhaltigen Mobilität verbunden sind.	VERO	
31849	Die Konzentration des Fahrers ist eine der kognitiven Faktoren, die den größten Einfluss auf das Fahrverhalten zu haben scheint.	VERO	
31850	Die Aufmerksamkeit des Fahrers gehört nicht zu den kognitiven Faktoren, die den größten Einfluss auf das Fahrverhalten zu haben scheinen.	FALSO	
31851	Die Menge an kognitiven Ressourcen des Fahrers, die zum Fahren von Fahrzeugen benötigt wird, kann sich ändern, zum Beispiel bei schlechten Sichtverhältnissen oder starkem Verkehrsaufkommen.	VERO	
31852	Die Menge an kognitiven Ressourcen des Fahrers, die zum Führen von Fahrzeugen benötigt wird, ist unabhängig von schlechten Sichtverhältnissen oder starken Verkehrsbedingungen.	FALSO	

31853	Ein größeres psychisches Gleichgewicht wird nie mit größerer Erfahrung des Fahrers erreicht.	FALSO	
31854	Während der Fahrt kann der Fahrer gesetzesüberschreitendes Verhalten an den Tag legen, aufgrund einer bestimmten Stimmung, wie Frustration, Wut, Angst oder Aggression.	VERO	
31855	Während der Fahrt muss der Fahrer lernen, Spannungs- und Ermüdungszustände zu regulieren.	VERO	
31856	Während der Fahrt können niemals starkes Verkehrsaufkommen oder kritische Fahrbedingungen Stress erzeugen und die emotionalen Reaktionen des Fahrers beeinträchtigen.	FALSO	
31857	Während der Fahrt wird das Fahrverhalten auch von den soziokulturellen Variablen des Umfelds beeinflusst, in dem sich der Fahrer bewegt.	VERO	
31858	Unter den Variablen, welche die Reaktion des Fahrers auf das Fahren beeinflussen, dürfen niemals Gewohnheiten, Motivationen und Einstellungen, Schule, Familie, Lebenserfahrung berücksichtigt werden.	FALSO	
31859	Bei der Beurteilung seines Fahrkönnens oder einer bestimmten Verkehrssituation kann der Fahrer sogenannte sozio-kognitive Verzerrungen wie unrealistischer Optimismus, Kontrollillusion, reales Risiko und wahrgenommenes Risiko eingehen.	VERO	
31860	Während der Fahrt führen sozio-kognitive Fehleinschätzungen, wie unrealistischer Optimismus, den Fahrer nie zu einem Fehlurteil oder einer mangelnden Objektivität der Urteilung.	FALSO	
31861	Die Fahrer von Fahrzeugen und ganz allgemein Personen, einschließlich Fußgänger, sind die Ursachen für 95 % der Unfälle.	VERO	
31862	Unfälle aufgrund objektiver Ursachen (z. B. mechanische Pannen, Reifenplatzer) sind niemals, auch nicht indirekt, dem Menschen zuzuschreiben.	FALSO	
31863	Zu den Einstellungen, die für das Fahren erforderlich sind, ist Widerstand gegen Emotionalität wichtig.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31864	Zu den Einstellungen, die für das Fahren erforderlich sind, ist Reaktionsschnelligkeit wichtig.	VERO	
31865	Zu den Einstellungen, die für das Fahren erforderlich sind, ist die Fähigkeit, alle Elemente des Verkehrs unter Kontrolle zu halten nicht relevant.	FALSO	
31866	Zu den Einstellungen, die für das Fahren erforderlich sind, ist die sensomotorische Koordination nutzlos.	FALSO	
31867	Zu den Ursachen für Ablenkung, die beim Fahren schwerwiegende Folgen haben können, zählt nicht, die Suche nach den Bedienelementen des Radios, des CD- / MP3-Players oder des Navigationssystems.	FALSO	
31868	Zu den Ursachen für Ablenkung, die beim Fahren schwerwiegende Folgen haben können, zählt nicht, das Anzünden der Zigarette oder das Suchen nach dem Aschenbecher.	FALSO	
31869	Zu den Ursachen für Ablenkung, die beim Fahren schwerwiegende Folgen haben können, zählt nicht, sich im Rückspiegel anzusehen.	FALSO	
31870	Die vom Fahrer geforderte Aufmerksamkeit, muss weitreichend sein und in sehr kurzer Abfolge, alle ihn umgebenden Verkehrselemente berücksichtigen.	VERO	
31871	Die persönliche Schutzausrüstung besteht aus Gegenständen, welche es ermöglichen, die Unversehrtheit der Fahrer zu gewährleisten.	VERO	
31872	Handschuhe schützen die Hände vor mechanischen, elektrischen und chemischen Risiken.	VERO	
31873	Brillen, Schutzmasken und Visiere schützen die Augen vor Splittern und ätzenden Stoffen	VERO	
31874	Eine der Personen, die am Prozess der Arbeitssicherheit beteiligt sind, ist der Arbeitgeber.	VERO	
31875	Eine der Personen, die am Prozess der Arbeitssicherheit beteiligt sind, ist der Leiter der Dienststelle für Arbeitssicherheit.	VERO	
31876	Eine der Personen, die am Prozess der Arbeitssicherheit beteiligt sind, ist der Arbeitnehmervertreter für Arbeitssicherheit.	VERO	
31877	Eine der Personen, die am Prozess der Arbeitssicherheit nicht beteiligt sind, ist der Arbeitnehmervertreter für Arbeitssicherheit der Produktionsstätte.	FALSO	
31878	Eine der Personen, die am Management der Arbeitssicherheit beteiligt sind, ist nicht der Unternehmensleiter.	FALSO	
31879	Eine der Personen, die am Prozess der Arbeitssicherheit nicht beteiligt sind, ist der zuständige Arzt.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

31880	Die in den Rechtsvorschriften festgelegten allgemeinen Kriterien für den Schutz der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer betreffen, unter anderem, die Begrenzung der Zahl der gefährdeten Arbeitnehmer auf ein Minimum	VERO	
31881	Die in den Rechtsvorschriften festgelegten allgemeinen Kriterien für den Schutz der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer betreffen, unter anderem, die Gesundheitskontrolle der Arbeitnehmer (gegebenenfalls nach der Risikobeurteilung)	VERO	
31882	Die in den Rechtsvorschriften festgelegten allgemeinen Kriterien für den Schutz der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer betreffen, unter anderem, die Verwendung von Warn- und Sicherheitsvorrichtungen.	VERO	
31883	Die in den Rechtsvorschriften festgelegten allgemeinen Kriterien für den Schutz der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer betreffen nicht, unter anderem, die Verringerung der Risiken an der Quelle, indem das Gefährliche durch das Ungefährliche oder weniger Gefährliche ersetzt wird.	FALSO	
31884	Die in den Rechtsvorschriften festgelegten allgemeinen Kriterien für den Schutz der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer betreffen nicht, unter anderem, die begrenzte Verwendung chemischer, physikalischer und biologischer Arbeitsstoffe am Arbeitsplatz.	FALSO	
31885	Im Kontext der Arbeitssicherheit bedeutet Risiko, die Wahrscheinlichkeit, dass ein Unfall oder eine Verletzung eintritt und einen Schaden verursacht.	VERO	
31886	Im Kontext der Arbeitssicherheit bedeutet die Bewertung des Risikos, unter anderem, die Schwere des potenziell möglichen Schadens einzuschätzen	VERO	
31887	Im Kontext der Arbeitssicherheit im Transportsektor nehmen Unfallraten im Zusammenhang mit schweren und/oder tödlichen Unfällen einen sehr hohen Stellenwert ein.	VERO	
31888	Im Kontext der Arbeitssicherheit ist es, zur Beurteilung des Risikos, nicht erforderlich, auf die Wahrscheinlichkeit des Eintretens eines Schadens einzugehen.	FALSO	
31889	Im Kontext der Arbeitssicherheit ist der Arbeitgeber nicht verpflichtet, Schulungs-, Informations- und Schulungsmaßnahmen für Arbeitnehmer durchzuführen.	FALSO	
31890	Ein Arbeitsunfall ist ein traumatisches Ereignis, das aufgrund einer gewaltsamen Ursache am Arbeitsplatz oder auch nur anlässlich der Arbeit eingetreten ist und die Ausübung der Arbeitstätigkeit unmöglich macht.	VERO	
31891	Arbeitsunfälle sind nicht durch das INAIL (gesamtstaatliches Versicherungsinstitut für Arbeitsunfälle) geschützt.	FALSO	
31892	Ein Unfall, der als Arbeitsunfall definiert wird, ist, unter anderem, gekennzeichnet durch eine gewaltsame Ursache.	VERO	
31893	Ein Unfall, der als Arbeitsunfall definiert wird, ist, unter anderem, dadurch gekennzeichnet, dass er anlässlich der Arbeit eingetreten ist.	VERO	
31894	Ein Unfall, der als Arbeitsunfall definiert wird, ist, unter anderem, gekennzeichnet, dass er zu einer Arbeitsunfähigkeit (dauerhaft oder vorübergehend) führen muss.	VERO	
31895	Ein Unfall, der als Arbeitsunfall definiert wird, ist, unter anderem, nicht zwingend dadurch gekennzeichnet eine gewaltsame Ursache zu haben.	FALSO	

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

Numero domanda	**Testo domanda**	**Risposta Corretta**	**Immagine**
31896	Arbeitsunfälle, durch Ausrutschen des Fahrers beim Einsteigen in das Fahrerhaus des Lkw, gelten als Arbeitsunfall im Transportsektor.	VERO	
31897	Verletzungen (insbesondere der oberen Gliedmaßen) beim An- und Abkoppeln von Anhängern, gelten als Arbeitsunfall im Transportsektor.	VERO	
31898	Verletzungen, infolge von einem versehentlichen Fallen von der Ladefläche des LKWs, gelten nicht als Arbeitsunfall im Transportsektor.	FALSO	
31899	Verletzungen durch versehentlichen Kontakt mit korrosivem Transportgut, gelten nicht als Arbeitsunfall im Transportsektor.	FALSO	
31900	In Bezug auf den Straßenverkehr ist ein nicht zu vernachlässigender erster Risikofaktor den Straßenverkehrsunfällen zuzuschreiben.	VERO	
31901	Im Zusammenhang mit Verkehrsunfällen kann Ermüdung während der Fahrt als einer der Hauptrisikofaktoren im Zusammenhang mit menschlichem Versagen identifiziert werden.	VERO	
31902	In Bezug auf den Straßenverkehr gilt der Verkehrsunfall nicht als Risikofaktor.	FALSO	
31903	Im Rahmen der Verkehrsunfälle kann man als das häufigste Risiko des menschlichen Fehlverhaltens Alkoholkonsum nennen.	VERO	
31904	Im Rahmen der Verkehrsunfälle kann man als das häufigste Risiko des menschlichen Fehlverhaltens Ablenkung durch elektronische Geräte nennen. (Mobiltelefone usw.)	VERO	
31905	Im Rahmen der Verkehrsunfälle kann man als das häufigste Risiko des menschlichen Fehlverhaltens nicht den Alkoholkonsum nennen.	FALSO	

31906	Im Rahmen der Verkehrsunfälle kann man als das häufigste Risiko des menschlichen Fehlverhaltens nicht das gelegentliche Konsumieren von psychotropen Substanzen nennen.	FALSO	
31907	Eine genaue Risikobewertung seitens des Arbeitgebers ist nötig, wenn die Transporttätigkeit auch (nur gelegentlich) die Handhabung gefährlicher Stoffe und biologisch schädlicher Substanzen mit sich bringt.	VERO	
31908	Im Falle, dass die Transporttätigkeit auch (nur gelegentlich) die Handhabung gefährlicher Stoffe und biologisch schädlicher Substanzen mit sich bringt ist es nicht vorgeschrieben persönliche Schutzausrüstung (PSA) zu verwenden.	FALSO	
31909	Eine genaue Risikobewertung seitens des Arbeitgebers ist nötig, falls es unumgänglich ist, dass Mitarbeiter auf obere Fahrzeugteile steigen müssen um das Be- und Entladen zu vollziehen oder zu erleichtern.	VERO	
31910	Eine genaue Risikobewertung seitens des Arbeitgebers ist nicht nötig, falls es unumgänglich ist, dass Mitarbeiter auf obere Fahrzeugteile steigen müssen um das Be- und Entladen zu vollziehen oder zu erleichtern, wenn es sich um ein Tankfahrzeug handelt.	FALSO	
31911	Rückstrahlende Warnwesten stellen keine persönliche Schutzausrüstung dar	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31912	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten zielt darauf ab, die Abnutzung der Fahrzeuge zu verringern.	FALSO	
31913	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als Fahrer jede Person, die das Fahrzeug mindestens 100 km weit lenkt.	FALSO	
31914	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten verfolgt das Ziel, den zur Verwendung des Fahrtenschreibers verpflichteten Fahrer vor den mit einer übermäßigen Ermüdung zusammenhängenden Risiken zu schützen.	VERO	
31915	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten zielt darauf ab, den Schadstoffausstoß der Fahrzeuge zu verringern.	FALSO	
31916	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten zielt darauf ab, das Entlohnungsniveau der Fahrer einzuschränken.	FALSO	
31917	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten zielt darauf ab, die sozialen Bedingungen, der zur Verwendung des Fahrtenschreibers verpflichteten Fahrer zu verbessern.	VERO	
31918	Nicht als Fahrer bezeichnet man hinsichtlich der Pflicht, den Fahrtenschreiber zu verwenden, jede Person, die sich in einem Fahrzeug befindet, um es – als Bestandteil seiner Pflichten – gegebenenfalls lenken zu können-	FALSO	
31919	Hinsichtlich der Pflicht, den Fahrtenschreiber zu verwenden, bezeichnet man als Fahrer jede Person, die das Fahrzeug lenkt, sei es auch nur für kurze Zeit.	VERO	
31920	Hinsichtlich der Pflicht, den Fahrtenschreiber zu verwenden, bezeichnet man als Fahrer jede Person, die sich in einem Fahrzeug befindet, um es – als Bestandteil seiner Pflichten – gegebenenfalls lenken zu können.	VERO	
31921	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten verfolgt das Ziel, die anderen Verkehrsteilnehmer vor der Gefahr von Unfällen zu schützen, die durch übermäßig ermüdete Fahrer verursacht werden könnten	VERO	
31922	Der Fahrtenschreiber ist das Gerät, welches die täglichen Lenk-, Arbeits- und Bereitschaftszeiten sowie Fahrtunterbrechungen und die täglichen Ruhezeiten eines Fahrers aufzeichnet.	VERO	
31923	Die Verordnung über die maximalen Lenkzeiten im Güterkraftverkehr gilt – mit den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen – für Fahrer von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse über 3,5 Tonnen.	VERO	
31924	Die Verordnung über die maximalen Lenkzeiten beim Personenkraftverkehr gilt – mit den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen – für Fahrer von Autobussen.	VERO	
31925	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt für Beförderungen mit Autobussen oder mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3, 5 Tonnen zwischen EU-Mitgliedsstaaten.	VERO	
31926	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die maximalen Lenkzeiten gilt für Beförderungen mit Autobussen oder mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3, 5 t zwischen der Europäischen Union und Staaten des Europäischen Wirtschaftsraumes.	VERO	
31927	Die Fahrer von Lastkraftwagen mit einer zulässigen Höchstmasse von weniger als 3, 5 Tonnen unterliegen den EU-Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten im Güterkraftverkehr.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

31928	Der Fahrer eines in Italien zugelassenen Autobusses, welcher sich nach Frankreich begibt (EU-Mitgliedsstaat), muss die vom AETR-Übereinkommen vorgesehenen Höchstlenkzeiten einhalten.	FALSO	
31929	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt auch für Fahrer von Fahrzeugen, welche außerhalb der Europäischen Union zugelassen sind, wenn die Beförderung zur Gänze innerhalb der derselben erfolgt.	VERO	
31930	Die EU-Verordnungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für die Fahrer von Autobussen im Linienverkehr, wenn die Strecke nicht mehr als 80 km beträgt.	FALSO	
31931	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die in Notsituationen oder für Rettungseinsätze verwendet werden.	VERO	
31932	Die Verordnung über die maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Autobussen im Linienverkehr, wenn die Strecke nicht mehr als 50 km beträgt.	VERO	
31933	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.	FALSO	
31934	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von nicht mehr als 7,5 Tonnen, die zur nichtgewerblichen Beförderung von privaten Gütern verwendet werden.	VERO	
31935	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht, für Fahrer von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h.	VERO	
31936	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3, 5 Tonnen, welche einen Anhänger ziehen.	FALSO	
31937	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Autobussen, welche für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer zugelassen sind.	FALSO	
31938	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, welche von Sportvereinen verwendet werden.	FALSO	
31939	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, mit denen im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße durchgeführt werden.	VERO	
31940	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten im Güterkraftverkehr gilt für Fahrer von Fahrzeugen jeder zulässigen Höchstmasse.	FALSO	
31941	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen, deren Fahrtenschreiber der wiederkehrenden Hauptuntersuchung (Revision) unterzogen wurde.	FALSO	
31942	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt für Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen.	FALSO	
31943	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten im Personenkraftverkehr gilt für Fahrer von Autobussen, unabhängig davon, welche Art von Dienst sie versehen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31950	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers darf der Fahrer, viereinhalb durchgehende Stunden Lenkzeit überschreiten, wenn er sich in einem derartigen psychophysischen Zustand befindet, dass die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird.	FALSO	
31951	Die Verordnung des Fahrtenschreibers zu den maximalen Lenkzeiten gilt für Beförderungen mit Autobussen oder mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3, 5 Tonnen zwischen EU-Mitgliedsstaaten und der Schweiz.	VERO	
31952	Die Verordnung des Fahrtenschreibers über die Lenk- und Ruhezeiten sieht eine Tageslenkzeit von 9 Stunden vor, wobei diese höchstens dreimal pro Woche auf 10 Stunden verlängert werden kann.	FALSO	
31953	Im Zusammenhang mit der Verordnung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als „Tageslenkzeit" die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauffolgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit.	VERO	
31954	Die Verordnung des Fahrtenschreibers über die Lenk- und Ruhezeiten sieht vor, dass die Höchstlenkzeit 9 Stunden am Tag nicht überschreiten darf, wobei sie höchstens zweimal pro Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden kann.	VERO	
31955	Die Tageslenkzeit beträgt gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 9 durchgehende Stunden.	FALSO	
31956	Die Tageslenkzeit darf gemäß den Bestimmungen der Verordnung des Fahrtenschreibers höchstens 8 Stunden betragen.	FALSO	

31957	Die Höchstlenkzeit innerhalb Doppelwoche darf, für die, der Verordnung des Fahrtenschreibers unterliegenden Fahrer, 112 Stunden nicht überschreiten.	FALSO	
31958	Die, den Bestimmungen der Verordnung des Fahrtenschreibers unterliegenden wöchentlichen Höchstlenkzeiten, betragen 45 Stunden.	FALSO	
31959	Die Verordnung des Fahrtenschreibers über die Lenk- und Ruhezeiten sieht vor, dass die Höchstlenkzeit in der Doppelwoche, 90 Stunden nicht überschreiten darf.	VERO	
31948	Die täglichen Höchstlenkzeiten betragen für die der Verordnung des Fahrtenschreibers unterliegenden Fahrer viereinhalb Stunden, sie können aber an zwei Tagen in der Woche auf 9 Stunden erhöht werden.	FALSO	
31949	Die Verordnung des Fahrtenschreibers über die Lenk- und Ruhezeiten sieht eine durchgehende Lenkdauer von höchstens viereinhalb Stunden vor.	VERO	
31944	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Pannenfahrzeugen (Abschleppwagen), die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden.	VERO	
31945	Die geltende Verordnung zu den maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Pannenfahrzeugen (Abschleppwagen), welche auf Autobahnen eingesetzt werden.	FALSO	
31946	Die Verordnung des Fahrtenschreibers über die maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen der Streitkräfte (Militär).	VERO	
31947	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers darf ein Fahrer länger als viereinhalb Stunden fahren, sofern sich ein weiterer Fahrer an Bord befindet.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31960	Die Verordnung des Fahrtenschreibers über die Lenk- und Ruhezeiten sieht vor, dass die wöchentliche Lenkzeit 56 Stunden nicht überschreiten darf.	VERO	
31961	Der Fahrer, eines der Verordnung des Fahrtenschreibers unterliegenden Fahrzeugs, darf während der Fahrtunterbrechung von 45 Minuten, nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden, keine Arbeitstätigkeit verrichten.	VERO	
31962	Die Verordnung über die Lenk- und Ruhezeiten sieht nach jeweils 4 Lenkstunden eine verpflichtende Fahrtunterbrechung vor.	FALSO	
31963	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers ist die Fahrtunterbrechung fakultativ (beliebig).	FALSO	
31964	Die Verordnung des Fahrtenschreibers sieht vor, dass die Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten aufgeteilt werden darf, in 2 Zeitabschnitte, wovon der erste mindestens 15 Minuten und der zweite mindestens 30 Minuten betragen muss.	VERO	
31965	Als Fahrtunterbrechung bezeichnet die Verordnung des Fahrtenschreibers jeden Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf, und der ausschließlich seiner Erholung dient.	VERO	
31966	Der Fahrer, eines der Verordnung des Fahrtenschreibers unterliegenden Fahrzeugs, darf nach viereinhalb Stunden Fahrt, während der Fahrtunterbrechung von 45 Minuten, die Wartung des Fahrzeugs vornehmen.	FALSO	
31967	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers darf während der Fahrtunterbrechung andere Arbeiten verrichtet werden.	FALSO	
31968	Die Verordnung des Fahrtenschreibers über die Lenk- und Ruhezeiten sieht nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten vor.	VERO	
31969	Als Fahrtunterbrechung bezeichnen die Verordnung des Fahrtenschreibers jeden Zeitraum, in dem der Fahrer andere Arbeiten ausführen, jedoch nicht fahren darf.	FALSO	
31970	Als Ruhepause gilt im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers der Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit, wohl aber andere Arbeiten ausführen darf.	FALSO	
31971	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers ist die Bereitschaftszeit nur dann als Ruhezeit anzusehen, wenn sich der Fahrer an seinem üblichen Wohnsitz befindet.	FALSO	
31972	Als Ruhepause gilt im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann.	VERO	
31973	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers ist die Bereitschaftszeit nicht als Ruhezeit anzusehen.	VERO	
31974	Die von der Verordnung des Fahrtenschreibers vorgesehene tägliche Ruhezeit kann mindestens 11 Stunden betragen, sie kann aber an drei Tagen in der Woche auf neun Stunden verkürzt werden.	VERO	
31975	Als „reduzierte tägliche Ruhezeit“ bezeichnet man im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers, jede durchgehende Ruhezeit von mindestens 9h aber weniger als 11 Stunden.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31976	Als „reduzierte tägliche Ruhezeit“ bezeichnet man im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers, jede durchgehende Ruhezeit von mindestens 6 Stunden.	FALSO	
31977	Die von der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgesehene tägliche Ruhezeit beträgt mindestens 11 Stunden.	VERO	
31978	Als „regelmäßige tägliche Ruhezeit" bezeichnet man im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers, jede durchgehende Ruhezeit von mindestens 11 Stunden.	VERO	
31979	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers muss die tägliche Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorhergehenden Ruhezeit eingehalten werden.	VERO	
31980	Als „regelmäßige tägliche Ruhezeit“ bezeichnet man im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers, jede durchgehende Ruhezeit von mindestens 7 Stunden.	FALSO	
31981	Als „regelmäßige tägliche Ruhezeit" bezeichnet man im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers jede Ruhezeit, die auch in zwei Teilen genommen werden kann, wobei der erste Teil einen durchgehenden Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen durchgehenden Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss.	VERO	
31982	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers, darf die tägliche Ruhezeit im Fahrzeug eingelegt werden, wenn dieses mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt.	VERO	
31983	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers, darf die tägliche Ruhezeit nur dann im Fahrzeug eingelegt werden, wenn sich der Fahrer an Bord einer Fähre befindet.	FALSO	
31984	Gemäß der Verordnung des Fahrtenschreibers, darf der Fahrer im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber an über 6 Tagen pro Woche fahren.	FALSO	
31985	Als „reduzierte wöchentliche Ruhezeit" bezeichnet man im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers, jede Ruhezeit von weniger als 45 Stunden, die unter gewissen Bedingungen, auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann.	VERO	
31986	Im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ jede Ruhezeit von mindestens 24 Stunden.	FALSO	
31987	Gemäß der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers, ist es verboten, an über 6 aufeinanderfolgenden Tagen zu fahren.	VERO	
31988	Als „regelmäßige wöchentliche Ruhezeit“ bezeichnet man im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers, jede Ruhezeit von mindestens 45 Stunden.	VERO	
31989	Gemäß der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers darf der Fahrer viereinhalb Stunden Lenkzeit überschreiten, um einen geeigneten Halteplatz zu erreichen, soweit dies erforderlich ist, um die Sicherheit des Fahrzeugs zu gewährleisten, und sofern er die Verkehrssicherheit nicht gefährdet.	VERO	
31990	Der Fahrer eines in Deutschland (EU-Mitgliedsstaat) zugelassenen Autobusses, welcher sich nach Russland (AETR-Mitgliedsstaat) begibt, muss die vom AETR-Übereinkommen vorgesehenen Höchstlenkzeiten einhalten.	VERO	
31991	Hinsichtlich der Lenkzeiten für Fahrer von Fahrzeugen für die Beförderung von Personen oder Gütern gelten die Bestimmungen des AETR-Übereinkommens, wenn die Beförderung nicht ausschließlich innerhalb der Europäischen Union, der Schweiz oder des Europäischen Wirtschaftsraumes erfolgt, sondern auch das Hoheitsgebiet anderer Staaten betrifft.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
31992	Der Fahrer eines Autobusses ohne Fahrtenschreiber, welcher für einen innerstaatlichen Linienverkehrsdienst verwendet wird, muss eine Abschrift des Arbeitsvertrages mit sich führen.	FALSO	
31993	Der Fahrer eines Autobusses ohne Fahrtenschreiber, welcher für einen innerstaatlichen Linienverkehrsdienst verwendet wird, muss einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen.	VERO	
31994	Der Fahrer eines Autobusses ohne Fahrtenschreiber, welcher für einen innerstaatlichen Linienverkehrsdienst verwendet wird, muss eine Tachokarte mit sich führen.	FALSO	
31995	Der Fahrtenschreiber darf nur durch autorisierte Werkstätten eingebaut und gewartet werden.	VERO	
31996	Der Fahrtenschreiber muss jedes dritte Jahr der Prüfung der Funktionstüchtigkeit unterzogen werden.	FALSO	

31997	Der Fahrtenschreiber ist verpflichtend vorgeschrieben für alle Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t.	FALSO	
31998	Der Fahrtenschreiber muss alle zwei Jahre der Prüfung der Funktionstüchtigkeit unterzogen werden.	VERO	
31999	Der Fahrtenschreiber hindert das Fahrzeug nicht daran, die Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung zu überschreiten.	VERO	
32000	Die Schaublätter des analogen Fahrtenschreibers müssen gemäß EU-Bestimmungen bauartgenehmigt (homologiert) sein.	VERO	
32001	Die Schaublätter des analogen Fahrtenschreibers müssen vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt werden.	VERO	
32002	Im Notfall dürfen Ablichtungen der Schaublätter des analogen Fahrtenschreibers verwendet werden.	FALSO	
32003	Die Schaublätter des analogen Fahrtenschreibers werden dem Fahrer von der Handelskammer übergeben.	FALSO	
32004	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers muss bei der Übergabe des Fahrzeugs beziehungsweise nach 24 Stunden nach dem Einlegen herausgenommen werden.	VERO	
32005	Auf dem Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers muss das Kennzeichen der am betreffenden Arbeitstag vom Fahrer gefahrenen Fahrzeuge vermerkt sein.	VERO	
32006	Der Fahrtenschreiber hindert das Fahrzeug daran, die Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung zu überschreiten.	FALSO	
32007	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers muss alle 36 Stunden ersetzt werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32008	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers ist persönlich und muss daher bei einem Fahrerwechsel mit jenem des neuen Fahrers ersetzt werden.	VERO	
32009	Vor Antritt der Fahrt muss der Fahrer die Zulassungsnummer des Fahrtenschreibers in das Schaublatt eines analogen Fahrtenschreibers eintragen.	FALSO	
32010	Vor Antritt der Fahrt muss der Fahrer die Nummer der Tachokarte in das Schaublatt eines analogen Fahrtenschreibers eintragen.	FALSO	
32011	Vor Antritt der Fahrt muss der Fahrer das Datum der letzten Hauptuntersuchung des Fahrtenschreibers in das Schaublatt eines analogen Fahrtenschreibers eintragen.	FALSO	
32012	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer, vor Antritt der Fahrt, die bis zum Abfahrtszeitpunkt vom Fahrzeug zurückgelegten Kilometer, in das Schaublatt eintragen.	VERO	
32013	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt das Kennzeichen des Fahrzeugs in das Schaublatt eintragen.	VERO	
32014	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt seinen Namen und seinen Familiennamen in das Schaublatt eintragen.	VERO	
32015	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt den Abfahrtsort in das Schaublatt eintragen.	VERO	
32016	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt das Abfahrtsdatum in das Schaublatt eintragen.	VERO	
32017	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers ist erst am Ende der Arbeitszeit auszufüllen.	FALSO	
32018	Auf dem Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers müssen die Nummer des Führerscheins und jene des Fahrerqualifizierungsnachweises vermerkt sein.	FALSO	
32019	Auf den Scheiben des Fahrtenschreibers sind die Symbole vermerkt, welche auch die Lenkzeiten, die Ruhezeiten und die Bereitschaftszeiten angeben.	VERO	
32020	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers muss am Ende jeder verpflichtenden Fahrtunterbrechung ersetzt werden.	FALSO	
32021	Auf dem Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers sind alle Öffnungen des Fahrtenschreibers aufgezeichnet.	VERO	
32022	Wenn ein Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestattet ist, muss der Fahrer, wenn das Fahrzeug geparkt ist, den Zeitgruppen-Wahlschalter betätigen.	VERO	
32023	Bei einem Fahrzeugwechsel innerhalb ein und desselben Arbeitstages muss der Fahrer ein und dasselbe Schaublatt verwenden und die erforderlichen Angaben darauf vermerken.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32024	Bei einem Fahrzeugwechsel innerhalb ein und desselben Arbeitstages muss der Fahrer ein neues Schaublatt verwenden.	FALSO	

32025	Bei Beschädigung des Fahrtenschreibers kann man, wenn die Fahrt weniger als sieben Tage dauert, die Reparatur bei der Rückkehr des Fahrzeugs zu seinem Standort vornehmen.	VERO	
32026	Bei Beschädigung des Fahrtenschreibers muss man innerhalb von maximal sieben Tagen die Reparatur desselben vornehmen, wenn das Fahrzeug nicht früher zu seinem Standort zurückkehrt.	VERO	
32027	Bei Beschädigung des Fahrtenschreibers ist der Fahrer nur dann verpflichtet, handschriftliche Aufzeichnungen vorzunehmen, wenn die Fahrt länger als sieben Tage dauert.	FALSO	
32028	Bei Beschädigung des Fahrtenschreibers muss der Fahrer die Fahrt sofort unterbrechen.	FALSO	
32029	Wenn der analoge Fahrtenschreiber während einer Fahrt beschädigt wird, muss der Fahrer sofort anhalten und dem Arbeitgeber und dem Arbeitsinspektorat die Angaben zur Lenkdauer und zu den Ruhezeiten mitteilen.	FALSO	
32030	Wenn der analoge Fahrtenschreiber während einer Fahrt beschädigt wird, muss der Fahrer die Angaben zur Lenkdauer und zu den Ruhezeiten handschriftlich in die eigenen Felder des Schaublattes eintragen.	VERO	
32031	Bei Beschädigung des Fahrtenschreibers muss der Fahrer die Aufzeichnungen handschriftlich auf der Rückseite der Scheibe vornehmen.	VERO	
32032	Im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers gehört das Reinigen des Fahrzeugs nicht zu den „anderen Arbeiten“.	FALSO	
32033	Im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers gelten das Beladen und das Entladen des Fahrzeugs als „andere Arbeiten“.	VERO	
32034	Auf dem Schaublatt des Fahrtenschreibers sind die Bereitschaftszeiten nicht ausgewiesen.	FALSO	
32035	Im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers gilt die Überprüfung des Reifendruckes als „andere Arbeiten“.	VERO	
32036	Im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers umfassen die „anderen Arbeiten“ jede für einen anderen Arbeitgeber im Bereich des Verkehrswesens oder auch außerhalb desselben durchgeführten Tätigkeit.	VERO	
32037	Im Zusammenhang mit der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers gehört die Erledigung der Zollformalitäten nicht zu den „anderen Arbeiten“.	FALSO	
32038	In einem, der Verordnung des Fahrtenschreibers unterliegenden Fahrzeugs, mit analogem Fahrtenschreiber müssen die Schaublätter, welche Transporte über eine Distanz von mehr als 50 km betreffen, aufbewahrt werden.	FALSO	
32039	Der Fahrer, eines der Verordnung des Fahrtenschreibers unterliegenden Fahrzeugs, mit analogem Fahrtenschreiber muss die Schaublätter des laufenden Tages und jene der vergangenen 28 Tage aufbewahren.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32040	Der Fahrer, eines der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers unterliegenden Fahrzeugs, mit analogem Fahrtenschreiber muss die Schaublätter des laufenden Tages und der vergangenen drei Monate aufbewahren.	FALSO	
32041	Im Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers sind die Angaben zur ordentlichen Instandhaltung des Fahrzeugs aufgezeichnet.	FALSO	
32042	Am Ende des Arbeitstages muss die Tachokarte bei stehendem Fahrzeug herausgenommen werden.	VERO	
32043	Die Fahrerkarte kann bei fahrendem Fahrzeug in den digitalen Fahrtenschreiber eingeführt werden.	FALSO	
32044	Im Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers sind die Angaben zum Einlegen und zum Herausnehmen der Fahrerkarte aufgezeichnet.	VERO	
32045	Im Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers sind die Geschwindigkeitsdaten aufgezeichnet und gespeichert.	VERO	
32046	Im Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers sind etwaige Datenübertragungen an externe Einheiten aufgezeichnet.	VERO	
32047	Es gibt folgende vier Arten von Tachokarten: Fahrerkarte, Unternehmenskarte, Werkstattkarte und Handelskammerkarte.	FALSO	
32048	Wenn ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehen ist, muss der Fahrer die Fahrerkarte für jeden Tag, an dem er fährt, verwenden, und zwar vom Zeitpunkt an, an dem er das Fahrzeug übernimmt, bis er es wieder zurückgibt.	VERO	
32049	Die Tachokarte wird von der Handelskammer ausgestellt.	VERO	
32050	Die Fahrerkarte darf einem anderen Fahrer geliehen werden, sofern dieser demselben Unternehmen angehört.	FALSO	
32051	Die Fahrerkarte ist persönlich.	VERO	

32052	Wenn ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehen ist, darf die Fahrerkarte nur während der tatsächlichen Lenkzeiten verwendet werden und muss während der Unterbrechungen oder Ruhezeiten herausgenommen werden.	FALSO	
32053	Wenn ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehen ist, darf ein und dieselbe Tachokarte von allen Fahrern verwendet werden, welche das Fahrzeug abwechselnd lenken.	FALSO	
32054	Es gibt vier Arten von Tachokarten.	VERO	
32055	Die Fahrerkarte darf nicht aus dem digitalen Fahrtenschreiber entnommen werden, bevor 24 Stunden seit dem Einlegen verstrichen sind.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32056	Die Fahrerkarte muss bei der Übernahme des Fahrzeugs in den eigens vorgesehenen Kartenschacht eingeführt werden.	VERO	
32057	Wenn sich zwei Personen beim Lenken eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehenen Fahrzeugs abwechseln, müssen beide Tachokarten in die eigens vorgesehenen Kartenschacht eingeführt werden (Slot).	VERO	
32058	Wenn sich zwei Personen beim Lenken eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehenen Fahrzeugs abwechseln, muss nur jene Person, die fährt, die Tachokarte in das Gerät einlegen, während der zweite Fahrer seine Tachokarte erst dann einlegen muss, wenn er tatsächlich seine Lenkzeit beginnt.	FALSO	
32059	Der digitale Fahrtenschreiber zeigt auf dem Bildschirm Radarfallen auf der Straße an.	FALSO	
32060	In den Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers kann der Fahrer folgende Daten von Hand eingeben: Durchschnittsgeschwindigkeit während der Fahrt.	FALSO	
32061	Beim digitalen Fahrtenschreiber zeigt das Kontrollgerät das falsche Einlegen der Tachokarte auf dem Bildschirm an.	VERO	
32062	Der digitale Fahrtenschreiber hält das fahrende Fahrzeug an, wenn die Tachokarte nicht richtig eingelegt ist.	FALSO	
32063	Der Bildschirm des digitalen Fahrtenschreibers zeigt die Überschreitung der Höchstlenkzeiten an.	VERO	
32064	Bei Verlust der Tachokarte ist der Fahrer verpflichtet, die Arbeit sofort zu unterbrechen und auf einen Ersatzfahrer zu warten.	FALSO	
32065	Bei Verlust seiner Tachokarte muss der Fahrer bei der Polizeibehörde Anzeige erstatten.	VERO	
32066	Bei Verlust der Tachokarte muss der Fahrer, den Bericht über die im Speicher des Fahrtenschreibers aufgezeichnete Lenktätigkeit ausdrucken, diesen unterschreiben, und ihn für künftige Fahrten aufbewahren.	VERO	
32067	Bei Verlust der Tachokarte darf der Fahrer maximal 15 Arbeitstage lang weiterfahren beziehungsweise für die Dauer der Rückkehr des Fahrzeugs zum Standort des Unternehmens, wenn die Fahrt länger als 15 Tage erfordert.	VERO	
32068	Bei Verlust der Tachokarte darf sich der Fahrer diese von einem Kollegen ausleihen.	FALSO	
32069	Bei einer Störung am digitalen Fahrtenschreiber muss der Fahrer die Zeiten und die zurückgelegten Kilometer handschriftlich aufzeichnen.	VERO	
32070	Bei Beschädigung des digitalen Fahrtenschreibers muss der Fahrer bei der Handelskammer, welche die Tachokarte ausgestellt hat, die vorläufige Fahrerlaubnis beantragen.	FALSO	
32071	Die Out-of-scope-Funktion (Deaktivierung des digitalen Fahrtenschreibers) muss verwendet werden, wenn das Fahrzeug für Tätigkeiten verwendet wird, die von der Verordnung zur Verwendung des Fahrtenschreibers ausgenommen sind.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32072	Die Out-of-scope-Funktion (Deaktivierung des digitalen Fahrtenschreibers) ist anzuwenden, wenn der Fahrtenschreiber beschädigt ist.	FALSO	
32073	Wer den Fahrtenschreiber manipuliert, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und dem zeitweiligen Führerscheinentzug.	VERO	
32074	Wer, gemäß den geltenden Bestimmungen, verpflichtet ist, die Lenkzeiten aufzuzeichnen und einen mit einem nicht funktionstüchtigen Fahrtenschreiber versehenen Kraftwagen lenkt, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und dem zeitweiligen Führerscheinentzug.	VERO	
32075	Wer, gemäß den geltenden Bestimmungen, verpflichtet ist, die Lenkzeiten aufzuzeichnen, und das Schaublatt oder die Fahrerkarte nicht einlegt, unterliegt dem Abzug von Punkten des Fahrerqualifizierungsnachweises.	VERO	

32076	Wer die Siegel, jedoch nicht den Fahrtenschreiber manipuliert, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße, jedoch nicht dem zeitweiligen Führerscheinentzug	FALSO	
32077	Wer, gemäß den geltenden Bestimmungen, verpflichtet ist, die Lenkzeiten aufzuzeichnen, und einen nicht mit einem funktionstüchtigen Fahrtenschreiber versehenen Kraftwagen lenkt, unterliegt der Beschlagnahmung des Fahrzeugs	FALSO	
32078	Wer ein nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgestattetes Fahrzeug fährt, wo dieser vorgesehen ist, unterliegt der Haftstrafe.	FALSO	
32079	Wer ein Fahrzeug fährt, welches, mit einem nicht den geltenden Bestimmungen entsprechenden Fahrtenschreiber, ausgestattet ist, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und dem zeitweiligen Führerscheinentzug.	VERO	
32080	Wer ein nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgestattetes Fahrzeug fährt, wo dieser vorgesehen ist, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und dem zeitweiligen Führerscheinentzug.	VERO	
32081	Wer gemäß den geltenden Bestimmungen verpflichtet ist, die Lenkzeiten aufzuzeichnen, und das Schaublatt oder die Fahrerkarte nicht einlegt, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und dem zeitweiligen Führerscheinentzug.	VERO	
32082	Die Strafe für die zweimalige Manipulation des Fahrtenschreibers innerhalb von zwei Jahren wird vom Gericht festgelegt.	FALSO	
32083	Wer die Siegel des Fahrtenschreibers manipuliert, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und dem endgültigen Führerscheinentzug (Löschung).	FALSO	
32084	Wer die Siegel des Fahrtenschreibers manipuliert, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und dem zeitweiligen Führerscheinentzug.	VERO	
32085	Der Inhaber der Erlaubnis für Güterverkehr, welcher ein Fahrzeug mit manipuliertem Fahrtenschreiber in den Verkehr bringt, unterliegt dem zeitweiligen Führerscheinentzug.	FALSO	
32086	Der Inhaber der Personenbeförderungslizenz, welcher ein nicht mit Fahrtenschreiber versehenes Fahrzeug in den Verkehr bringt, wo dieser vorgesehen ist, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße.	VERO	
32087	Zum Lenken von Fahrzeugen für gewerbliche Nutzung mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 Tonnen muss der Fahrer im Besitz des Führerscheins der Klasse C oder CE und des Fahrerqualifizierungsnachweises sein.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32102	Der Fahrerqualifizierungsnachweis hat eine Gültigkeitsdauer von 5 Jahren.	VERO	
32103	Der Fahrerqualifizierungsnachweis läuft gleichzeitig mit dem Führerschein ab.	FALSO	
32088	Zum Lenken von Autobussen für den regelmäßigen Dienst (öffentlicher Liniendienst) braucht es den Führerschein der Klasse D und den Berufsbefähigungsnachweis des Typs KB.	FALSO	
32089	Zum Lenken von Autobussen für den Gelegenheitsdienst (Mietwagen mit Fahrer) braucht es den Führerschein der Klasse D und den Fahrerqualifizierungsnachweis.	VERO	
32090	Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird von der Handelskammer ausgestellt.	FALSO	
32091	Zum Lenken von Autobussen für den regelmäßigen Dienst (öffentlicher Liniendienst) braucht es den Führerschein der Klasse D und den Fahrerqualifizierungsnachweis.	VERO	
32092	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ermöglicht es einem Fahrer, auch dann zu fahren, wenn der Führerschein zeitweilig entzogen wird.	FALSO	
32093	Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird vom Kraftfahrzeugamt (Ufficio Motorizzazione Civile) ausgestellt.	VERO	
32094	Wenn der Fahrer im Besitz des Führerscheins D oder DE ist, ist er vom Besitz des Fahrerqualifizierungsnachweises befreit.	FALSO	
32095	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist nicht erforderlich zum Lenken von Autobussen für den regelmäßigen Dienst.	FALSO	
32096	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist für Berufsfahrer verpflichtend vorgesehen, welche ihre Tätigkeit als Angestellte von Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in Italien ausüben.	VERO	
32097	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist für Berufsfahrer, aus nicht EU-Staaten, verpflichtend vorgesehen, welche ihre Tätigkeit als Angestellte von Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in Italien ausüben.	VERO	
32098	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist nicht erforderlich zum Lenken von Fahrzeugen, welche, für die nicht gewerbliche Beförderung von Gütern verwendet werden, wenn der Fahrer nicht als solcher eingestellt wurde.	VERO	
32099	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist nicht erforderlich zum Lenken von Schülerbussen.	FALSO	

32100	Dem Fahrerqualifizierungsnachweis werden anfangs 30 Punkte zugeteilt.	FALSO	
32101	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist mit einer Anzahl von Punkten versehen, welche nicht mit jener des Führerscheins zusammenhängt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32104	Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird erneuert, indem man nachweist, in den letzten 5 Jahren als Fahrer tätig gewesen zu sein.	FALSO	
32105	Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird erneuert, indem man eine periodische Weiterbildung besucht.	VERO	
32106	Der Fahrerqualifizierungsnachweis für die Personenbeförderung kann nicht erneuert werden, wenn jemand über sechzig Jahre alt ist.	FALSO	
32107	Der, seit mehr als zwei Jahren abgelaufene, Fahrerqualifizierungsnachweis wird erneuert, indem man einen FQN Erlangungskurs besucht.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32108	Die Bürger von Mitgliedsländern der Europäischen Union haben das Recht, nach Italien zu kommen und sich hier maximal drei Monate lang aufzuhalten sowie hier ohne Einschränkungen frei zu verkehren, sofern sie einen gültigen Personalausweis besitzen.	VERO	
32109	Die Bürger von Mitgliedsländern der Europäischen Union haben das Recht, nach Italien zu kommen und sich hier maximal drei Monate lang aufzuhalten sowie hier frei zu verkehren, sofern sie den vom Polizeipräsidium ausgestellte Aufenthaltsgenehmigung besitzen.	FALSO	
32110	Die Bürger von Mitgliedsländern der Europäischen Union haben das Recht, nach Italien zu kommen und sich hi.er maximal drei Monate lang aufzuhalten sowie hier frei zu verkehren, sofern sie einen mit Einreisevisum versehenen Reisepass besitzen.	FALSO	
32111	EU-Bürger dürfen mit Personalausweis und Anwesenheitserklärung nach Italien einreisen und sich hier bis zu 3 Monate lang frei bewegen und aufhalten.	VERO	
32112	Für den Aufenthalt von EU-Bürgern in einem anderen Mitgliedsstaat für einen Zeitraum von weniger als drei Monaten ist der Besitz eines gültigen Personalausweises erforderlich.	VERO	
32113	Der Bürger eines Mitgliedsstaates, welcher sich in einem anderen Mitgliedsstaat aufhält, kann nur aus Gründen der öffentlichen Ordnung, der öffentlichen Sicherheit oder der Gesundheit, des Landes verwiesen werden.	VERO	
32114	Die Bürger der Europäischen Union brauchen keine Erlaubnis, um sich in Italien aufzuhalten.	VERO	
32115	Die Bürger der Europäischen Union haben das Recht, sich in der Europäischen Union frei zu bewegen, ohne irgendein Visum beantragen zu müssen.	VERO	
32116	Außer in Ausnahmefällen haben die Bürger der Europäischen Union das Recht, sich im Hoheitsgebiet des Mitgliedsstaates frei zu bewegen.	VERO	
32117	Die Einreise von EU-Bürgern nach Italien kann aus Gründen der öffentlichen Ordnung Einschränkungen unterliegen.	VERO	
32118	Um sich in Italien aufzuhalten, müssen die Bürger der Europäischen Union bei den diplomatischen Vertretungen und Konsulaten des Herkunftslandes ein Visum beantragen.	FALSO	
32119	Der Bürger eines Mitgliedsstaates, welcher sich in einem anderen Mitgliedsstaat aufhält, kann aus religiösen Gründen des Landes verwiesen werden.	FALSO	
32120	Nicht-EU-Bürger dürfen nur dann nach Italien einreisen, wenn sie einen gültigen Reisepass und ein gültiges Einreisevisum besitzen.	VERO	
32121	Nach Italien einreisende Nicht-EU-Bürger unterliegen Grenz-, Zoll-, Währungs- und Gesundheitskontrollen.	VERO	
32122	Das Visum ist eine, dem Ausländer erteilte Genehmigung, in das Hoheitsgebiet der Italienischen Republik einzureisen.	VERO	
32123	Das Visum besteht in einer, bei der Einreise in das Hoheitsgebiet der Italienischen Republik geleisteten Unterschrift, zur Bestätigung des Einreisestempels.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32124	Dem Schengener Abkommen sind alle Länder der Europäischen Union beigetreten.	FALSO	
32125	Dem Schengener Abkommen sind auch Länder beigetreten, die nicht zur Europäischen Union gehören.	VERO	
32126	Innerhalb des Schengen-Raumes dürfen die Binnengrenzen an jedem beliebigen Ort ohne Personenkontrolle überschritten werden.	VERO	

32127	Das Schengener Abkommen bedingt die Abschaffung der systematischen Personenkontrollen an den Binnengrenzen (Schengen-Raum).	VERO	
32128	Das Schengener Abkommen bedingt die Verschärfung der Kontrollen an den Außengrenzen (Schengen-Raum).	VERO	
32129	Jeder Unterzeichnerstaat des Schengener Abkommens kann die Anwendung des Abkommens für einen bestimmten Zeitraum und aus bestimmten Gründen aussetzen.	VERO	
32130	In den Staaten des Schengen-Raumes gelten gemeinsame Regeln und Verfahren hinsichtlich Visa, Kurzaufenthalte, Asylanträge und Grenzkontrollen.	VERO	
32131	Das Schengener Abkommen bedingt die Abschaffung der systematischen Personenkontrollen an den Außengrenzen (Schengen-Raum).	FALSO	
32132	Das Schengener Abkommen bedingt die Verschärfung der Kontrollen an den Binnengrenzen (Schengen-Raum).	FALSO	
32133	Das Schengener Abkommen sieht beachtliche Steuererleichterungen für die Fahrer von Güterfahrzeugen vor, welche innerhalb des Raumes verkehren (Schengen-Raum).	FALSO	
32134	Gemäß den Grundsätzen des Schengener Abkommens dürfen die Binnengrenzen an jeder beliebigen Stelle überschritten werden, ohne dass man dazu im Besitz eines Personalausweises zu sein braucht.	FALSO	
32135	Gemäß den Grundsätzen des Schengener Abkommens dürfen die Binnengrenzen überall ohne Personenkontrollen überschritten werden.	VERO	
32136	Polen ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum.	VERO	
32137	Slowenien ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum.	VERO	
32138	Lettland ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum.	VERO	
32139	Das Vereinigte Königreich (Großbritannien) ist kein EU-Mitgliedsstaat mehr.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32140	Das Schengener Abkommen muss vom Fahrer bei der Überschreitung der Binnengrenzen (Schengen-Raum) zwangsläufig den Polizeiorganen vorgewiesen werden.	FALSO	
32141	Serbien ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum.	FALSO	
32142	Irland ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum.	FALSO	
32143	Die Ukraine ist kein EU-Mitgliedsstaat, gehört aber zum Schengen-Raum.	FALSO	
32144	Alle EU-Mitgliedsstaaten gehören zum Schengen-Raum.	FALSO	
32145	Irland ist ein EU-Mitgliedsstaat, gehört aber nicht zum Schengen-Raum.	VERO	
32146	Die illegale Einwanderung ist in den EU-Mitgliedsstaaten erlaubt.	FALSO	
32147	Die illegale Einreise von Personen nach Italien ist erlaubt, wenn sie für Arbeitszwecke erfolgt.	FALSO	
32148	An den Grenzen zu EU-Staaten, welche dem Schengener Abkommen beigetreten sind, wird in der Regel keine Art von Kontrolle durchgeführt, und zwar weder Zollkontrollen, noch Personenkontrollen zum Zwecke der Sicherheit.	VERO	
32149	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche dem Schengener Abkommen beigetreten sind, nicht jedoch der EU, ist mit Zollkontrollen und mit Einschränkungen der Ein- und Ausfuhr von Geld und Waren verbunden, nicht jedoch mit Kontrollen hinsichtlich der Identität der Personen.	VERO	
32150	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche der EU, nicht jedoch dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist mit Kontrollen hinsichtlich der Identität der Personen verbunden, nicht jedoch mit Zollkontrollen.	VERO	
32151	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche weder der EU noch dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist immer mit Zollkontrollen und mit Einschränkungen der Ein- und Ausfuhr von Geld und Waren verbunden.	VERO	
32152	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche weder der EU noch dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist immer mit Kontrollen hinsichtlich der Identität der Personen verbunden.	VERO	
32153	Das Überschreiten der Grenzen zu EU-Staaten, welche dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist immer mit Zollkontrollen und mit Einschränkungen der Ein- und Ausfuhr von Geld und Waren verbunden.	FALSO	
32154	An den Grenzen zu EU-Staaten, welche nicht dem Schengener Abkommen beigetreten sind, wird in der Regel keine Art von Kontrolle durchgeführt, und zwar weder Zollkontrollen, noch Personenkontrollen zum Zwecke der Sicherheit.	FALSO	
32155	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche der EU, nicht jedoch dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist mit Zollkontrollen verbunden, nicht jedoch mit Kontrollen hinsichtlich der Identität der Personen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32156	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche weder der EU noch dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist für Fahrzeuge, welche Güter befördern, verboten.	FALSO	
32157	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche dem Schengener Abkommen beigetreten sind, nicht jedoch der EU, ist mit Kontrollen hinsichtlich der Identität der Personen verbunden, nicht jedoch mit Zollkontrollen und mit Einschränkungen der Ein- und Ausfuhr von Geld und Waren.	FALSO	
32158	Die Einreise von EU-Bürgern nach Italien unterliegt keinen besonderen Einschränkungen.	VERO	
32159	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist den Nicht-EU-Ausländern erlaubt, die an einem Grenzübergang vorstellig werden und im Besitz eines Reisepasses oder eines anderen gleichwertigen Reisedokumentes sind, welches für die Grenzüberschreitung gültig ist.	VERO	
32160	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist den Nicht-EU-Ausländern erlaubt, die ein Einreise- oder Transitvisum haben, falls dieser erforderlich ist.	VERO	
32161	Nicht-EU-Ausländer, welche nach Italien einreisen, werden keinen Grenzkontrollen unterzogen, und zwar weder zollrechtlicher oder devisenrechtlicher noch gesundheitlicher Art.	FALSO	
32162	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist Nicht-EU-Ausländern, die nachweisen, unbescholtene Verwandte zu haben, ohne weitere Formalitäten erlaubt.	FALSO	
32163	Das von den italienischen Botschaften und Konsulaten im Herkunftsland beziehungsweise in dem Land, in welchem der Ausländer seinen ständigen Wohnsitz hat, erteilte Visum ermöglicht den freien Verkehr in allen europäischen Staaten.	FALSO	
32164	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist den Nicht-EU-Ausländern erlaubt, die nicht als gefährlich für die öffentliche Ordnung, die nationale Sicherheit, die öffentliche Gesundheit oder die internationalen Beziehungen gelten.	VERO	
32165	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist den Nicht-EU-Ausländern erlaubt, die nachweisen, über die finanziellen Mittel für ihren Lebensunterhalt sowie über den für die Rückkehr in ihre Heimat erforderlichen Betrag zu verfügen, wobei die letztgenannte Voraussetzung gegebenenfalls mit der Vorlage der entsprechenden Tickets belegt werden kann.	VERO	
32166	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist den Nicht-EU-Ausländern erlaubt, die zwecks Einreisesperre beim Schengener Informationssystem gemeldet sind.	FALSO	
32167	Alle Bürger, die nicht einem Land der Europäischen Union angehören, können nach Italien einreisen, wenn sie den Reisepass und – sofern vorgesehen – das vom jeweiligen Herkunftsland ausgestellte Visum vorweisen.	VERO	
32168	Der Reisepass kann ein individueller Pass oder ein Kollektivpass sein.	VERO	
32169	Der Kollektivpass kann Gruppen ausgestellt werden, die zu verschiedenen Zwecken reisen und aus wenigstens hundert Personen bestehen.	FALSO	
32170	Der für die Ausreise gültige Personalausweis ersetzt den Reisepass bei der Überschreitung sämtlicher Grenzen.	FALSO	
32171	Das Visum ist die, dem Nicht-EU-Ausländer, erteilte Genehmigung zur Einreise ins Hoheitsgebiet der Italienischen Republik; es ist auf selbstklebendes Papier gedruckt und wird in den Reisepass oder in einen anderes Reisedokument des Antragstellers geklebt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32172	Das Visum wird von den italienischen Botschaften und Konsulaten im Herkunftsland beziehungsweise in dem Land, in welchem der Ausländer seinen ständigen Wohnsitz hat, erteilt.	VERO	
32173	Die Ausstellung des Visums (beziehungsweise die Verlängerung desselben) ist nicht möglich für Ausländer, welche sich bereits in Italien befinden.	VERO	
32174	Die Bürger einiger Länder sind nicht verpflichtet, für touristische, dienstliche oder geschäftliche Aufenthalte beziehungsweise für Aufenthalte aufgrund von Einladungen oder von Sportwettkämpfen das Einreisevisum zu beantragen, sofern der Aufenthalt nicht länger als 120 Tage dauert.	FALSO	
32175	Das einheitliche Schengen-Visum ermöglicht den Transit oder den Kurzaufenthalt für einen Zeitraum von bis zu 150 Tagen.	FALSO	
32176	Das Visum kann ein individuelles Visum oder ein Kollektivvisum sein, wobei es im Falle des Kollektivvisums maximal 60 Tage gültig ist.	FALSO	

32177	Das Visum wird dem Ausländer, der beabsichtigt, sich aufzuhalten, vom italienischen Gericht erteilt.	FALSO	
32178	Nicht-EU-Ausländer, die für Besuche, aus geschäftlichen oder touristischen Gründen oder aus Studiengründen für einen Zeitraum von nicht mehr als drei Monaten nach Italien kommen, müssen eine Aufenthaltsgenehmigung beantragen.	FALSO	
32179	Die Bürger einiger Länder sind nicht verpflichtet, für touristische, dienstliche oder geschäftliche Aufenthalte beziehungsweise für Aufenthalte aufgrund von Einladungen oder von Sportwettkämpfen das Einreisevisum zu beantragen, sofern der Aufenthalt nicht länger als 90 Tage dauert.	VERO	
32180	Ein Nicht-EU-Ausländer, der legal nach Italien einreist, muss innerhalb von 8 Arbeitstagen die Aufenthaltsgenehmigung beantragen.	VERO	
32181	Ein Nicht-EU-Ausländer, der legal nach Italien einreist, muss innerhalb von 30 Arbeitstagen die Aufenthaltsgenehmigung beantragen.	FALSO	
32182	Illegale Einwanderung kann über den See- (besonders in Italien), über den Land- oder über den Luftweg erfolgen.	VERO	
32183	Die illegale Einwanderung ist die illegale Einreise in einen anderen Staat seitens Personen, die keine Staatsbürger sind oder nicht die Voraussetzungen erfüllen, sich in diesem Staat aufzuhalten.	VERO	
32184	Die illegale Einwanderung umfasst auch den Menschenschmuggel und kann Schwarzarbeit begünstigen.	VERO	
32185	Die Tyrrhenische Küste stellt für illegale Einwanderer einen der wichtigsten Zugangswege nach Italien dar.	FALSO	
32186	Die illegale Einwanderung betrifft die legale Einreise in einen anderen Staat seitens Personen, die keine Staatsbürger sind oder nicht die Voraussetzungen erfüllen, durchgehend in diesem Staat ansässig zu sein.	FALSO	
32187	Bei illegaler Einwanderung, ist das Fahrzeug, welches den Ausländer bis zur Grenze gebracht hat, verpflichtet, diesen zur nächstgelegenen Präfektur zu bringen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32188	Die illegale Einwanderung ist mit Menschenhandel verbunden, wobei Menschen häufig von den kriminellen Organisationen ausgebeutet werden, um illegale Tätigkeiten zu verrichten (Prostitution, Schwarzarbeit, Rauschgifthandel usw.).	VERO	
32189	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die sizilianische Küste, insbesondere die Inseln Lampedusa und Pantelleria.	VERO	
32190	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die adriatische Küste Apuliens.	VERO	
32191	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehören die Landgrenzen bei Triest und bei Tarvis.	VERO	
32192	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die ionische Küste Kalabriens.	VERO	
32193	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die Stadt Görz.	VERO	
32194	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die Stadt Rom und insbesondere der Raum Fregene.	FALSO	
32195	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehören die Küsten Sardiniens	FALSO	
32196	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die Stadt Mailand.	FALSO	
32197	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die westliche Küste Liguriens.	FALSO	
32198	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die Küste der Versilia.	FALSO	
32199	Neben den persönlichen Sanktionen (bis zu 15 Jahre Haft) zu Lasten jener, die auf irgendeine Weise die illegale Einreise von Ausländern nach Italien begünstigen, wird auch die Beschlagnahmung des, für die Tat verwendeten Fahrzeugs verfügt.	VERO	
32200	Ein illegaler Einwanderer ist ein Bürger eines Nicht-EU-Landes, welcher ohne Einhaltung der Einreisebestimmungen nach Italien eingereist ist.	VERO	
32201	Die illegale Einwanderung ist eine Straftat und wird mit einer schweren Geldbuße geahndet.	VERO	
32202	Ein illegaler Einwanderer ist ein Bürger eines EU-Landes, welcher nach Italien eingereist ist, ohne die Pflicht zu beachten, einen gültigen Personalausweis mit sich zu führen.	FALSO	
32203	Die illegale Einwanderung ist keine Straftat und wird mit einer Verwarnung geahndet.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32204	Die illegale Einreise von Personen birgt keine Risiken für die nationale Sicherheit und die öffentliche Ordnung	FALSO	
32205	Der Nicht EU-Bürger, der ohne Aufenthaltsgenehmigung oder mit einer abgelaufenen Genehmigung ertappt wird, wird abgeschoben.	VERO	
32206	Die Situation des Nicht EU-Bürgers, der ohne Aufenthaltsgenehmigung oder mit einer abgelaufenen Genehmigung ertappt wird, wird umgehend saniert.	FALSO	
32207	Für die Begünstigung der illegalen Einwanderung sind Haft, eine Geldstrafe und die Beschlagnahme des Fahrzeugs vorgesehen.	VERO	
32208	Die Beihilfe zur illegalen Einwanderung stellt ein Verwaltungsvergehen dar.	FALSO	
32209	In Ermangelung unwiderlegbarer Beweise, welche bezeugen, dass alles Mögliche unternommen wurde, um die Beförderung von illegalen Einwanderern nicht zu begünstigen, kann der Fahrer mit äußerst schweren sowohl strafrechtlichen als auch verwaltungsrechtlichen Sanktionen belegt werden.	VERO	
32210	In Ermangelung unwiderlegbarer Beweise, welche bezeugen, dass alles Mögliche unternommen wurde, um die Beförderung von illegalen Einwanderern nicht zu begünstigen, kann das Unternehmen mit äußerst schweren sowohl strafrechtlichen als auch verwaltungsrechtlichen Sanktionen belegt werden.	VERO	
32211	Die Fuhrunternehmen und ihre Fahrer müssen einen geeigneten Kontrollplan ausarbeiten und umsetzen, um soweit wie möglich zu vermeiden, dass die von den Ordnungskräften durchgeführten Kontrollen positive Ergebnisse hinsichtlich der Anwesenheit von illegalen Einwanderern an Bord liefern.	VERO	
32212	In Ermangelung unwiderlegbarer Beweise, welche bezeugen, dass alles Mögliche unternommen wurde, um die Beförderung von illegalen Einwanderern nicht zu begünstigen, kann nur der Fahrer mit äußerst schweren sowohl strafrechtlichen als auch verwaltungsrechtlichen Sanktionen belegt werden.	FALSO	
32213	In Ermangelung unwiderlegbarer Beweise, welche bezeugen, dass alles Mögliche unternommen wurde, um die Beförderung von illegalen Einwanderern nicht zu begünstigen, kann nur der Fahrer, nicht jedoch das Unternehmen, mit äußerst schweren sowohl strafrechtlichen als auch verwaltungsrechtlichen Sanktionen belegt werden.	FALSO	
32214	Für die Straftat der Beihilfe zur illegalen Einwanderung ist die Beschlagnahme des Fahrzeugs vorgesehen, jedoch keine Haft.	FALSO	
32215	Für die Straftat der Beihilfe zur illegalen Einwanderung sind nur für den Fahrer des Fahrzeugs schwere Sanktionen vorgesehen.	FALSO	
32216	Für die Beihilfe zur illegalen Einwanderung sind nur schwere Geldbußen vorgesehen, da sie nicht als Straftat angesehen ist.	FALSO	
32217	Auch die Beförderer haften für die Straftat der illegalen Einwanderung, wenn sie als mitverantwortlich angesehen werden, weil sie eine illegale Beförderung organisiert oder gestattet haben oder auch nur davon in Kenntnis waren.	VERO	
32218	Die italienischen Bestimmungen sehen schwere Strafen für all jene vor, die Tätigkeiten ausüben, welche die illegale Einreise von Ausländern in italienisches Hoheitsgebiet begünstigen.	VERO	
32219	Wenn sie einem besonderen Zollverfahren unterliegen, dürfen die Fahrzeuge und die beförderten Waren auch dann nicht kontrolliert werden, wenn der Verdacht besteht, dass sie zur Durchführung von illegalen Güter- oder Personenbeförderungen verwendet werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32220	Die italienischen Bestimmungen sehen Sanktionen für die illegalen Einwanderer vor, nicht jedoch für all jene, die Tätigkeiten ausüben, welche die illegale Einreise von Ausländern in italienisches Hoheitsgebiet begünstigen.	FALSO	
32221	Die Bestimmungen, welche die Fuhrunternehmer beachten müssen, um die illegale Einwanderung zu verhindern, sind in eigenen bilateralen Verträgen zwischen Italien und dem Herkunftsland des illegalen Einwanderers enthalten.	FALSO	
32222	Die Beförderer müssen sich davon vergewissern, dass die Ausländer über die zur Einreise in die Länder des Schengener Abkommens erforderlichen finanziellen Mittel verfügen	FALSO	
32223	Die Beförderer müssen sich davon vergewissern, dass die Ausländer im Besitz der zur Einreise in die Länder des Schengener Abkommens erforderlichen Reiseausweise sind.	VERO	
32224	Bei illegaler Einwanderung ist das Fahrzeug, welches den Ausländer bis zur Grenze gebracht hat, verpflichtet, diesen ins Herkunftsland oder in das Land zurückzubringen, in welchem das Ticket ausgestellt wurde.	VERO	

32225	Die Unterlassung der Kontrolle der Anwesenheit von illegalen Einwanderern an Bord ist mit einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und der Aussetzung oder dem Widerruf der Genehmigung verbunden.	VERO	
32226	Der Beförderer muss sich vergewissern, dass die beförderten Nicht EU-Ausländer im Besitz der für die Einreise in den Schengen-Raum erforderlichen Ausweise sind.	VERO	
32227	Der Beförderer ist verpflichtet, die vom Schengen-Raum zurückgewiesenen Nicht EU-Ausländer wieder an Bord zu nehmen und sie ins Herkunftsland zurückzuführen.	VERO	
32228	Bei wiederholten oder schwerwiegenden Verstößen im Zusammenhang mit der illegalen Beförderung von (illegal eingewanderten) Personen kann die Aussetzung oder der Widerruf der Genehmigung für Fuhrunternehmen verfügt werden.	VERO	
32229	Wenn der Beförderer der Grenzbehörde von der etwaigen Gegenwart von illegalen Ausländern an Bord berichtet, läuft er das Risiko, die Straftat der Denunziation zu begehen.	FALSO	
32230	Die Bestimmungen, welche die Fuhrunternehmer beachten müssen, um die illegale Einwanderung zu verhindern, raten dem Beförderer, der Grenzbehörde von der etwaigen Gegenwart von illegalen Ausländern an Bord zu berichten.	FALSO	
32231	Zu den für die Grenzkontrollen an der Grenze verwendeten Technologien gehören auch Herzschlagdetektoren.	VERO	
32232	Um zu vermeiden, dass illegale Einwanderer ins Fahrzeug steigen, ist es angebracht, auf bewachten Parkplätzen zu parken und das Fahrzeug abzusperren.	VERO	
32233	Um zu vermeiden, dass illegale Einwanderer ins Fahrzeug steigen, muss der Fahrer eines Autobusses eine allgemeine und gründliche Kontrolle des Fahrzeugs und des Anhängers vornehmen.	VERO	
32234	Zu den für die Grenzkontrollen an der Grenze verwendeten Technologien gehören auch Sauerstoffmelder.	FALSO	
32235	Um zu vermeiden, dass illegale Einwanderer ins Fahrzeug steigen, ist es angebracht, die Identifizierung der Fahrgäste anhand der Dokumente vorzunehmen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32236	Zu den Maßnahmen zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern gehört der Einsatz von Passiv-Sensoren, welche es ermöglichen, Bilder/Umrisse von Personen im Innern der Fahrzeuge zu erkennen.	VERO	
32237	Zu den Maßnahmen zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern gehört der Einsatz von Herzschlagdetektoren (Heartbeat), welche das Aufspüren von Personen im Innern der Fahrzeuge gestatten.	VERO	
32238	Zu den von den Grenzbehörden eingesetzten Techniken zur Abwehr der illegalen Einwanderung an Bord von Fahrzeugen gehören die Kohlendioxiddetektoren.	VERO	
32239	Zu den von den Grenzbehörden eingesetzten Techniken zur Abwehr der illegalen Einwanderung an Bord von Fahrzeugen gehören Gammastrahlensysteme.	VERO	
32240	Bei der Fahrzeugkontrolle zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern werden unter anderem Hundestaffeln eingesetzt.	VERO	
32241	Zu den Maßnahmen zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern gehört der Einsatz von WWW-Strahlen, welche es mittels Internet gestatten, ins Fahrzeuginnere zu sehen.	FALSO	
32242	Bei der Fahrzeugkontrolle zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern werden hochfrequente Schallwellen eingesetzt, welche die etwaigen illegalen Einwanderer zum Verlassen des Fahrzeugs zwingen.	FALSO	
32243	Die Fahrzeugkontrolle zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern erfolgt gewöhnlich anhand von Satellitensystemen.	FALSO	
32244	Die Fahrzeugkontrolle zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern umfasst den Einsatz von Sprengladungen, mit welchen etwaige an Bord befindliche illegale Einwanderer erschreckt werden.	FALSO	
32245	Die Fahrzeugkontrolle zur Aufspürung etwaiger illegaler Einwanderer umfasst unausweichlich das Entladen der im Fahrzeug befindlichen Ware.	FALSO	
32246	Um die illegale Einwanderung nicht zu begünstigen, muss das Fahrzeug ständig bewacht werden, insbesondere in Risikozonen.	VERO	
32247	Um die illegale Einwanderung nicht zu begünstigen, muss man die gefährdeten Fahrzeugteile genau prüfen und bei Verdacht sofort die zuständigen Behörden benachrichtigen.	VERO	
32248	Um zu vermeiden, unbewusst illegale Einwanderer zu befördern, muss man insbesondere bei der Güterbeförderung auch auf dem Dach, im Innern des Fahrzeugs, hinter dem Fahrerhaus und zwischen den Radachsen kontrollieren.	VERO	

32249	Um zu vermeiden, unbewusst illegale Einwanderer zu befördern, muss man insbesondere bei der Personenbeförderung auch im Innern des Fahrzeugs kontrollieren, um etwaige unter die regulären Fahrgäste eingeschleuste Personen zu bemerken.	VERO	
32250	Einbruchspuren und Schäden auch geringen Ausmaßes können Anzeichen für die Gegenwart von illegalen Einwanderern an Bord des Fahrzeugs darstellen.	VERO	
32251	Die Beschädigung der Gepäckraumschlösser kann ein Anzeichen sein, für die Gegenwart von illegalen Einwanderern an Bord des Fahrzeugs.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32257	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub muss man auf die Verbrecher reagieren, wenn sie bewaffnet sind.	FALSO	
32258	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub muss man die Ordnungskräfte rufen.	VERO	
32259	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub soll man die Ordnungskräfte nicht einschreiten lassen, um die Lage nicht zu verschlimmern.	FALSO	
32260	Im Bereich des Transportsektors kommt der Diebstahl von Fahrzeugen und Waren häufig vor.	VERO	
32261	Um Fahrzeugdiebstähle zu reduzieren, ist es angebracht, die Fahrzeuge mit Diebstahlschutz auszustatten.	VERO	
32262	Im Bereich des Transportsektors sind Raubüberfälle, an einsamen und schwach beleuchteten Orten, häufiger.	VERO	
32263	Im Bereich des Transportsektors kommen Raubüberfälle zu Lasten des Fahrers häufig vor.	VERO	
32264	Im Bereich des Transportsektors kommt die Entführung der Fahrgäste häufig vor.	FALSO	
32265	Im Bereich des Transportsektors kommen Überfälle während des Parkens auf bewachten Parkplätzen häufiger vor.	FALSO	
32266	Im Bereich des Transportsektors zielen die häufigsten Raubüberfälle darauf ab, den Motor aus dem geparkten Fahrzeug zu entwenden.	FALSO	
32267	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht zu wissen, wo sich die unsicheren Orte entlang der Route befinden.	VERO	
32255	Um die illegale Einwanderung nicht zu begünstigen, darf das Fahrzeug – insbesondere in Risikozonen – maximal zehn Minuten unbewacht stehen bleiben.	FALSO	
32256	Die Behörden können Fahrzeuge und die beförderten Waren auch dann kontrollieren, wenn sie einem besonderen Zollverfahren unterliegen, falls ein triftiger Grund oder der Verdacht vorliegt, dass die Fahrzeuge zur Durchführung von illegalen Güter- oder Personenbeförderungen verwendet werden.	VERO	
32252	Die Unternehmen sind nicht angehalten, die Fahrer über die durchzuführenden Kontrollen und über das Verhalten im Falle der Feststellung der Gegenwart von illegalen Einwanderern an Bord zu unterrichten.	FALSO	
32253	Um zu vermeiden, unbewusst illegale Einwanderer zu befördern, verbieten die Unternehmen die Verwendung von Vorhängeschlössern oder Siegeln an den gefährdeten Fahrzeugteilen.	FALSO	
32254	Um die illegale Einwanderung nicht zu begünstigen, muss man die gefährdeten Fahrzeugteile prüfen und das Fahrzeug bei Verdacht sofort verlassen, um zu vermeiden, verwickelt zu werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32268	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, das Fahrzeug an abgelegenen Orten zu parken.	FALSO	
32269	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, an gut beleuchteten Orten zu parken.	VERO	
32270	Der Fahrer darf auf aggressives Verhalten nicht reagieren, um die körperliche Unversehrtheit der Fahrgäste nicht zu gefährden.	VERO	
32271	Um Überfällen oder Raubüberfällen vorzubeugen, ist es berechtigt, Schusswaffen auf dem Armaturenbrett des Fahrzeugs sichtbar auszustellen.	FALSO	
32272	Um das Risiko zu verringern, dass Fahrzeuge und Güter gestohlen werden, ist es angebracht, das Fahrzeug an nicht abgelegenen Orten zu parken.	VERO	
32273	Der Fahrer darf auf verbale Aggressionen nicht mit Gewalt reagieren.	VERO	
32274	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub muss man den Ordnungskräften alle relevanten Details liefern.	VERO	
32275	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, das Fahren durch abgelegene Gegenden nach Möglichkeit zu unterlassen.	VERO	
32276	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, eine entsprechend durchdachte Route zu planen.	VERO	

32277	Um Überfälle zu vermeiden, ist es erlaubt, die Höchstgeschwindigkeitsbegrenzungen zu überschreiten, wenn man durch Risikobereiche fährt.	FALSO	
32278	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, auf bewachten Parkplätzen zu parken.	VERO	
32279	Bei Diebstahl oder Raub, ist es auf jeden Fall erlaubt, von Waffen Gebrauch zu machen, um die Ladung zu verteidigen.	FALSO	
32280	Um das Risiko zu verringern, dass der Fahrer Opfer eines Überfalles wird, ist es angebracht, an nicht abgelegenen Orten zu parken.	VERO	
32281	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub kann man entweder bei der Versicherungsgesellschaft oder ersatzweise bei den Ordnungskräften Anzeige erstatten.	FALSO	
32282	Um das Risiko zu verringern, dass der Fahrer Opfer eines Überfalles wird, ist es erlaubt, die Lenk- und Ruhezeiten nicht einzuhalten, um möglichst rasch zum Zielort zu gelangen.	FALSO	
32283	Um das Risiko zu verringern, dass der Fahrer Opfer eines Überfalles wird, muss man an abgelegenen oder schwach beleuchteten Orten parken, um nicht aufzufallen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32284	Unterlegkeile stellen einen geeigneten Diebstahlschutz dar.	FALSO	
32285	Um Ladungsdiebstähle zu vermeiden, muss man das Fahrzeug mit gezogener Handbremse parken.	FALSO	
32286	Um Fahrzeugdiebstähle zu vermeiden, ist es angebracht, den Zündschlüssel immer zu entfernen.	VERO	
32287	Um Ladungsdiebstähle und Fahrzeugdiebstähle zu vermeiden, ist es angebracht, an einsamen Orten zu halten und die Warnblinkanlage des Fahrzeugs (gleichzeitig blinkende Fahrtrichtungsanzeiger) zu betätigen.	FALSO	
32288	Um das Risiko zu verringern, dass die Ladung der Fahrzeuge gestohlen wird, ist es angebracht, sich zu vergewissern, dass der Gepäckraum abgeschlossen ist.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32289	Das Image eines Fuhrunternehmens wird unter anderem von der Pünktlichkeit der Lieferungen bestimmt.	VERO	
32290	Das Image eines Fuhrunternehmens beeinflusst die Meinung der Kunden.	VERO	
32291	Das Image eines Fuhrunternehmens wirkt sich auf seinen Umsatz aus.	VERO	
32292	Das Image eines Fuhrunternehmens hängt auch vom Urteil der Mitarbeiter ab.	VERO	
32293	Das Image eines Fuhrunternehmens ist nicht von grundlegender Bedeutung, da in diesem Bereich kein Wettbewerb herrscht.	FALSO	
32294	Das Image eines Fuhrunternehmens wird durch die Aktualität der Fahrzeuge bestimmt.	VERO	
32295	Das Image eines Fuhrunternehmens hängt von der Ware ab, die es befördert.	FALSO	
32296	Das Image eines Fuhrunternehmens hängt auch vom Verhalten der Fahrer ab, welche direkten Kundenkontakt haben.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32298	Das Image eines Fuhrunternehmens wird auch davon beeinflusst, wie die Fahrer den Kunden gegenüber auftreten.	VERO	
32299	Das Image eines Fuhrunternehmens hängt auch von der Fähigkeit des Fahrers ab, mit den Auftraggebern umzugehen.	VERO	
32300	Das Image eines Fuhrunternehmens wird durch die Tatsache bestimmt, dass die Fahrer während des Parkens auf Raststätten rauchen.	FALSO	
32301	Das Image eines Fuhrunternehmens bildet sich nur durch Werbekampagnen.	FALSO	
32302	Das Image eines Fuhrunternehmens wird durch die Art der für das lohnabhängige Personal geltenden Kollektivvertrag bestimmt.	FALSO	
32303	Das Image eines Fuhrunternehmens wird durch die Anzahl der Fahrzeuge bestimmt, über welche das Unternehmen durch Leasingverträge verfügt.	FALSO	
32304	Das Image eines Fuhrunternehmens wird durch die Sensibilität für die Umwelt und die dem Umweltschutz gewidmete Aufmerksamkeit bestimmt.	VERO	
32305	Das Image eines Fuhrunternehmens wird durch die stetige Verbesserung und Erneuerung der Dienstleistung bestimmt.	VERO	

32306	Das Image eines Fuhrunternehmens wird nicht vom Anstand und von der Kleidung der Fahrer beeinflusst.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32307	Das Image eines Fuhrunternehmens wird unter anderem von der Qualität der Dienstleistung bestimmt.	VERO	
32308	Das Image eines Fuhrunternehmens ergibt sich aus der Gesamtheit der Meinungen und der Vorstellungen, welche die Kunden über dasselbe haben.	VERO	
32309	Das Image eines Fuhrunternehmens wird in keiner Weise von der Arbeit der Fahrer beeinflusst.	FALSO	
32310	Das Image eines Fuhrunternehmens hängt von der Staatsangehörigkeit des Fahrers ab.	FALSO	
32311	Das Image eines Fuhrunternehmens wird auch vom Wartungszustand und von der Sauberkeit der Fahrzeuge ab.	VERO	
32312	Das Image eines Fuhrunternehmens hängt auch von der Fähigkeit des Fahrers ab, mit den Fahrgästen umzugehen.	VERO	
32313	Das Image eines Fuhrunternehmens hängt nicht vom Verhalten der Fahrer ab, welche dort arbeiten.	FALSO	
32314	Das Image eines Fuhrunternehmens wird durch das Alter der Fahrer bestimmt.	FALSO	
32315	Das Image eines Fuhrunternehmens hängt auch von der Qualität der Arbeit der Fahrer ab.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32316	Das Image eines Fuhrunternehmens braucht nicht unbedingt gepflegt zu werden, da in diesem Bereich kein Wettbewerb herrscht.	FALSO	
32317	Der Fahrer hat die Pflicht, es rechtzeitig mitzuteilen, wenn er nicht zur Arbeit erscheinen kann, damit das Unternehmen entsprechende Maßnahmen ergreifen und den Dienst sicherstellen kann.	VERO	
32318	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises, muss der Fahrer als Vermittler wirken und versuchen, die Parteien zu einigen.	FALSO	
32319	Der Fahrer spielt in einem Fuhrunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, einschließlich Zollbehörden.	VERO	
32320	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch der Fuhrunternehmer ist, gehört jene, eigenes Geld in das Unternehmen zu investieren.	FALSO	
32321	Der Fahrer spielt in einem Fuhrunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, darunter die Behörden, welche die Genehmigungen für die Ausübung des Dienstes ausgestellt haben.	FALSO	
32322	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises muss der Fahrer eingreifen und den Arbeitgeber verteidigen.	FALSO	
32323	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises, muss sich der Fahrer korrekt und professionell verhalten, auch wenn der Kunde an ihm persönlich Kritik übt.	VERO	
32324	Der Fahrer hat die Pflicht, sich passend und professionell zu kleiden.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32325	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises, braucht der Fahrer nicht Position zugunsten der einen oder der anderen Partei zu beziehen.	VERO	
32326	Der Fahrer spielt in einem Fuhrunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, darunter die Spediteure oder die Reisebüros.	VERO	
32327	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch Inhaber des Fuhrunternehmens ist, gehört die Eintreibung der Forderungen.	FALSO	
32328	Um zur Dienstleistungsqualität beizutragen, muss der Fahrer bei der Ausübung des Beförderungsdienstes maximale Sicherheit gewährleisten.	VERO	
32329	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch der Fuhrunternehmer ist, gehört die Buchführung des Unternehmens.	FALSO	
32330	Vom Fahrer wird die perfekte Beherrschung von mindestens vier Sprachen gefordert.	FALSO	
32331	Der Fahrer eines Fuhrunternehmens hat die Pflicht, pünktlich zur Arbeit zu erscheinen.	VERO	

32332	Der Fahrer spielt in einem Fuhrunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, einschließlich Kunden.	VERO	
32333	Der Fahrer spielt in einem Fuhrunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, einschließlich der Banken.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32334	Um zur Dienstleistungsqualität beizutragen, muss sich der Fahrer eines Fuhrunternehmens den Kunden gegenüber freundlich und respektvoll verhalten.	VERO	
32335	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises muss der Fahrer von der Arbeit fernbleiben, wenn er direkt betroffen ist.	FALSO	
32336	Vom Fahrer eines Fuhrunternehmens wird verlangt, dass er eine Lebensversicherung abschließt.	FALSO	
32337	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch der Fuhrunternehmer ist, gehört die Auswahl des vom Unternehmen einzustellenden Personals.	FALSO	
32338	Vom Fahrer eines Fuhrunternehmens wird Gehorsam gefordert.	VERO	
32339	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch der Fuhrunternehmer ist, gehört die Bestimmung der Kosten für den Dienst.	FALSO	
32340	Um zur Dienstleistungsqualität beizutragen, muss der Fahrer eines Fuhrunternehmens etwaige Probleme melden, welche bei der Ausübung des Dienstes auftreten können.	VERO	
32341	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises muss der Fahrer eingreifen und direkt mit dem Kunden Kontakt aufnehmen, wenn das Problem einen, von ihm durchgeführten, Transport betrifft.	FALSO	
32342	Der Fahrer eines Fuhrunternehmens hat die Pflicht, mit den Mitarbeitern zusammenzuarbeiten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32343	Vom Fahrer eines Fuhrunternehmens wird Loyalität gefordert.	VERO	
32344	Um zur Dienstleistungsqualität beizutragen, muss sich der Fahrer eines Fuhrunternehmens nach Anweisung des Unternehmens, unerwarteten Ereignissen stellen, um den vertraglichen Pflichten nachzukommen.	VERO	
32345	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch der Fuhrunternehmer ist, gehört auch jene, aus eigener Initiative heraus neue Dienste einzuführen.	FALSO	
32346	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises hat der Fahrer nicht einzugreifen, weil er nicht betroffen ist.	VERO	
32347	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises darf der Fahrer eingreifen, wenn er meint, dass der Kunde im Recht ist.	FALSO	
32348	Vom Fahrer eines Fuhrunternehmens wird Sorgfalt gefordert.	VERO	
32349	Es ist wichtig, die Fahrzeuge während der Fahrt immer in einem guten Zustand zu halten, um einen sicheren Transport zu gewährleisten.	VERO	
32350	Es ist wichtig, die Fahrzeuge während der Fahrt immer in einem guten Zustand zu halten, um die Umweltverschmutzung in Grenzen zu halten.	VERO	
32351	Es ist wichtig, die Fahrzeuge während der Fahrt immer in einem guten Zustand zu halten, um Meldungen an die Handelskammer zu vermeiden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32352	Es ist wichtig, die Fahrzeuge während der Fahrt immer in einem guten Zustand zu halten, um die Lärmbelastung in Grenzen zu halten.	VERO	
32353	Es ist wichtig, die Fahrzeuge während der Fahrt immer in einem guten Zustand zu halten, um eine geringere jährliche Versicherungsprämie zu zahlen.	FALSO	
32354	Es ist wichtig, die Fahrzeuge während der Fahrt immer in einem guten Zustand zu halten, um Meldungen an das Zentralkomitee des Berufsverzeichnisses der Fuhrunternehmer (albo) zu vermeiden.	FALSO	
32355	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle Risse in den Reifen feststellen.	VERO	
32356	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle Öllecks feststellen.	VERO	
32357	Es ist wichtig, die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge während der Fahrt stets zu gewährleisten, um die Abnutzung des digitalen Fahrtenschreibers zu vermeiden.	FALSO	

32358	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle Störungen an den Beleuchtungsvorrichtungen feststellen.	VERO	
32359	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle den Kohlenoxidgehalt in den Auspuffgasen feststellen.	FALSO	
32360	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle die Viskosität des Öls feststellen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32361	Das Erkennen eines Schadens durch einen Fahrer, kann es vermeiden, die Situation zu verschlechtern.	VERO	
32362	Der Fahrer muss anhalten, sobald er einen Fehlbetrieb des Satellitennavigationssystems feststellt.	FALSO	
32363	Der Fahrer muss die Funktionsweise der Bordinstrumente genau kennen.	VERO	
32364	Der Fahrer muss das Betriebshandbuch des Fahrzeugs kennen und darin nachschlagen können.	VERO	
32365	Eine ungleichmäßige Bremsung wird verursacht durch die unterschiedliche Bremskraft der Bremsen an ein und derselben Achse.	VERO	
32366	Eine unterschiedliche Bremswirkung der einzelnen Räder kann abhängen von unterschiedlichem Reifendruck an ein und derselben Achse.	VERO	
32367	Ineffizientes Bremsen kann abhängen von einem unregelmäßigen Verschleiß der Bremstrommeln oder Bremsscheiben.	VERO	
32368	Eine unterschiedliche Bremswirkung der einzelnen Räder kann abhängen von übermäßigem Spiel des Bremspedals.	FALSO	
32369	Eine unterschiedliche Bremswirkung der einzelnen Räder kann abhängen von einem übermäßigen Druck auf das Bremspedal.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32370	Ineffizientes Bremsen kann abhängen von einer Beschädigung der Druckanzeige des Bremskreislaufes.	FALSO	
32371	Eine unterschiedliche Bremswirkung der einzelnen Räder kann abhängen von der unterschiedlichen Abnutzung der Bremsbeläge an ein und derselben Achse.	VERO	
32372	Ineffizientes Bremsen kann abhängen von stark abgenutzten Bremsbelägen, Bremstrommeln oder Bremsscheiben.	VERO	
32373	Eine unterschiedliche Bremswirkung der einzelnen Räder kann abhängen von einer, im Leerlauf ausgeführten Bremsung.	FALSO	
32374	Ineffizientes Bremsen kann abhängen von einem verstopften Partikelfilter.	FALSO	
32375	Ineffizientes Bremsen kann abhängen von einem geringen Ölstand in der Ölwanne.	FALSO	
32376	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle die Bremswirkung des Fahrzeugs feststellen.	FALSO	
32377	Ineffizientes Bremsen kann abhängen von ölverschmierten Bremstrommeln oder Bremsscheiben.	VERO	
32378	Ein Flattern des Lenkrades kann hervorgerufen werden durch die falsche Spureinstellung der Vorderräder.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32379	Das Lenken bei stehendem Fahrzeug kann die elastische Scheibe der kinematischen Kette beschädigen.	FALSO	
32380	Das Lenken bei stehendem Fahrzeug schädigt die Lenkung und erhöht das Lenkspiel vorzeitig.	VERO	
32381	Übermäßiges Lenkspiel beeinträchtigt die Funktionstüchtigkeit der Vorderradaufhängung.	FALSO	
32382	Wenn die Lenkung schwergängiger ist als normal, kann dies abhängen von der falschen Ausrichtung der Räder.	VERO	
32383	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von nicht ausgewuchteten Rädern an der Lenkung.	VERO	
32384	Wenn die Lenkung schwergängiger als normal ist, kann dies abhängen von der Überladung der Hinterachse.	FALSO	
32385	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von einem falschen Luftdruck in den Vorderreifen.	FALSO	
32386	"Wenn die Lenkung schwergängiger ist als normal, kann dies abhängen vom Vorhandensein einer Servolenkung."	FALSO	
32387	Die falsche Spureinstellung der Räder führt dazu, dass das Fahrzeug von der Geraden abweicht.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32388	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von nicht vorschriftsgemäßen Radabmessungen.	FALSO	
32389	In regelmäßigen Zeitabständen muss überprüft werden, dass die Lenkung nicht zu viel Spiel hat.	VERO	
32390	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von einer übermäßigen Abnutzung der Reifen.	FALSO	
32391	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von Schäden an der Lenkung	VERO	
32392	Übermäßiges Lenkspiel kann von der Abnutzung des Kreuzgelenkes der Gelenkwelle abhängen.	FALSO	
32393	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand der Servolenkung überprüft werden.	VERO	
32394	Übermäßiges Lenkspiel verursacht eine frühzeitige Abnutzung der Hinterreifen.	FALSO	
32395	Eine schwergängige Lenkung kann auf einen Fehlbetrieb der Servolenkung hinweisen.	VERO	
32396	Wenn die Lenkung schwergängiger ist, kann dies abhängen von platten Vorderreifen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32397	Das Lenken bei stehendem Fahrzeug kann die Lenkung beschädigen.	VERO	
32398	Wenn die Lenkung schwergängiger ist, kann dies abhängen von der Überladung der Vorderachse	VERO	
32399	Übermäßiges Lenkspiel kann von einem unzureichenden Druck in den Vorderreifen abhängen.	FALSO	
32400	Wenn die Lenkung schwergängiger ist, kann dies abhängen von platten Vorderreifen.	FALSO	
32401	"Vibrationen am Lenkrad können abhängen von übermäßigem Spiel der Lenkung."	VERO	
32402	Übermäßiges Lenkungsspiel verringert man, indem man das Lenkrad mit beiden Händen gut festhält.	FALSO	
32403	Übermäßiges Lenkspiel erschwert es, die gewünschte Fahrrichtung beizubehalten.	VERO	
32404	Das Lenkspiel hängt vom schlechten Wartungszustand der Halbachsen ab.	FALSO	
32405	Ein Flattern des Lenkrades kann hervorgerufen werden durch falsche Auswuchtung der Vorderräder.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32408	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von einem Schaden an der Einstellungsvorrichtung des Scheinwerfers.	VERO	
32409	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von einer defekten Sicherung.	FALSO	
32410	Bei Startschwierigkeiten des Motors müssen die beiden Pole der Batterie mit einem Kabel miteinander verbunden werden.	FALSO	
32411	Es ist ratsam in regelmäßigen Abständen zu kontrollieren ob die Anschlussklemmen der beiden Batteriepole gut angezogen sind.	VERO	
32412	"Eine Störung an den Scheinwerfern kann durch Einschalten der Warnblinkanlage sofort behoben werden."	FALSO	
32413	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von einer defekten Kontrollleuchte am Armaturenbrett	FALSO	
32414	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von einem oxydierten Scheinwerferreflektor.	FALSO	
32406	Die Lichtmaschine ist direkt mit den Scheinwerfern verbunden.	FALSO	
32407	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen vom falschen Einbau der Lampe.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32415	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von der nicht erfolgten Einstellung des Scheinwerfers.	VERO	
32416	Eine Störung an den Scheinwerfern kann von einer beschädigten Sicherung abhängen.	VERO	

32417	Der Gleichrichter ist in die Lichtmaschine eingebaut und gleicht Gewichtsunterschiede im Fahrzeug aus.	FALSO	
32418	Eine Störung an den Scheinwerfern kann sofort behoben werden, indem man die Begrenzungslichter einschaltet.	FALSO	
32419	Eine Störung an den Scheinwerfern kann von Kontrollleuchten am Armaturenbrett oder vom Bordcomputer angezeigt werden.	VERO	
32420	Auf derselben Achse können unterschiedliche Reifentypen montiert werden, solange die Profiltiefe mehr als 1,6 mm beträgt.	FALSO	
32421	Reifen müssen nach dem Fahren auf einer schlechten oder holprigen Straße überprüft werden, da sie möglicherweise beschädigt sind.	VERO	
32422	Eine Unwucht an den Reifen führt dazu bedeutet, dass das Fahrzeug von der geraden Richtung abweicht.	FALSO	
32423	Die falsche Spur der Vorderräder bewirkt eine asymmetrische Abnutzung der Reifen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32424	Der Reifendruck muss häufig überprüft werden, denn wenn er nicht korrekt ist, kann das Fahrzeug instabil werden.	VERO	
32425	Reifen müssen regelmäßig überprüft werden, da sie einem Verschleiß unterliegen.	VERO	
32426	Falsche Einstellung der Spur des Fahrzeugs verringert die Schleudergefahr.	FALSO	
32427	Die Reifen müssen überprüft werden, um sicherzustellen, dass das Profil nicht weniger als 1,6 mm beträgt.	VERO	
32428	Die Reifen müssen regelmäßig überprüft werden, da zu geringer Luftdruck zu vorzeitigem Verschleiß des mittleren Laufflächenbereichs führt.	FALSO	
32429	Eine falsche Auswuchtung der Räder verkürzt den Bremsweg des Fahrzeugs.	FALSO	
32430	Der Reifendruck muss regelmäßig überprüft werden, da Reifen bei falschem Druck vorzeitig verschleißen.	VERO	
32431	Die Reifen müssen überprüft werden, um sicherzustellen, dass das Profil nicht weniger als 6 mm beträgt.	FALSO	
32432	Das Lenken bei stehendem Fahrzeug kann zu abnormalem Reifenverschleiß führen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32433	Reifen müssen regelmäßig überprüft werden, da zu hoher Luftdruck zu vorzeitigem Verschleiß der seitlichen Profilbereiche führt.	FALSO	
32434	Das Lenken bei stehendem Fahrzeug kann die Reifen beschädigen.	VERO	
32435	Leere Stoßdämpfer verursachen ein ungewöhnliches Verhalten des Differentialgetriebes.	FALSO	
32436	Leere Stoßdämpfer verursachen ein ungewöhnliches Verhalten des Getriebes.	FALSO	
32437	Leere Stoßdämpfer machen das Fahrzeug lauter.	VERO	
32438	Die Funktionstüchtigkeit der Aufhängung wirkt sich auf das Verhalten des Fahrzeugs in der Kurve aus.	VERO	
32439	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von leeren Stoßdämpfern abhängen.	VERO	
32440	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von den offenen Fenstern abhängen.	FALSO	
32441	Die Stabilität des Fahrzeugs ist unabhängig von der Position der Ladung.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32442	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von beschädigten Blatt- oder Spiralfedern abhängen.	VERO	
32443	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von der Gegenwart von Drainasphalt abhängen.	FALSO	
32444	Leere Stoßdämpfer verursachen ungewöhnliche Schwankungen des Fahrzeugs.	VERO	
32445	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von der Beschädigung des Regelungssystems der pneumatischen Aufhängung abhängen.	VERO	
32446	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu reduzieren, ist es erlaubt, den Schalldämpfer mit Polystyrol zu verstopfen.	FALSO	
32447	Die Emission von stark umweltschädlichem weißem Rauch aus dem Auspuff kann von den verschlissenen Kolbenringen abhängen.	VERO	

32448	Ein ungewöhnlicher Anstieg der Schadstoffemissionen kann vom Reifenverschleiß abhängen.	FALSO	
32449	Die Emission von stark umweltschädlichem weißem Rauch aus dem Auspuff kann vom Vorhandensein von verbranntem Öl abhängen.	VERO	
32450	Ein ungewöhnlicher Anstieg der Schadstoffemissionen kann vom Verschleiß des Getriebes abhängen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32451	Die Emission von stark verschmutzendem weißem Rauch aus dem Auspuff kann von falsch eingestellten Einspritzdüsen abhängen.	FALSO	
32452	Ein ungewöhnlicher Anstieg der Schadstoffemissionen kann von einer falsch eingestellten Einspritzpumpe abhängen.	VERO	
32453	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu reduzieren, ist es notwendig, muss der Schalldämpfer effizient und zugelassen sein.	VERO	
32454	Der von den Kraftfahrzeugen erzeugte Lärm kann vom beschädigten Schalldämpfer abhängen.	VERO	
32455	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu reduzieren, muss man Stahlwolle in den Auspuff einführen.	FALSO	
32456	Ein ungewöhnlicher Anstieg der Schadstoffemissionen kann von einem verstopften oder verschmutzten Luftfilter abhängen.	VERO	
32457	Die Emission von stark verschmutzendem weißem Rauch aus dem Auspuff kann von den verschlissenen Kolbenringen abhängen.	VERO	
32458	Die Emission von stark verschmutzendem schwarzem Rauch aus dem Auspuff kann von einem verstopften Ölfilter abhängen.	FALSO	
32459	Die Emission von stark verschmutzendem schwarzem Rauch aus dem Auspuff kann von fehlendem Wasser im Kühler abhängen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32460	Die Emission von stark verschmutzendem weißem Rauch aus dem Auspuff kann von der falschen Einstellung der Voreinspritzung abhängen.	FALSO	
32461	Die Emission von stark verschmutzendem weißem Rauch aus dem Auspuff kann von einem verstopften Luftfilter abhängen.	FALSO	
32462	Die Emission von stark verschmutzendem weißem Rauch aus dem Auspuff kann von der Ovalisierung des Zylinders abhängen.	VERO	
32463	Die Emission von stark verschmutzendem schwarzem Rauch aus dem Auspuff kann von einem verstopften Luftfilter abhängen.	VERO	
32464	Die Emission von stark verschmutzendem weißem Rauch aus dem Auspuff kann von verschlissenen Ölabstreifringen abhängen.	VERO	
32465	Die Emission von stark verschmutzendem schwarzem Rauch aus dem Auspuff kann vom Ausfall der Lichtmaschine abhängen.	FALSO	
32466	Ein ungewöhnlicher Anstieg der Schadstoffemissionen kann von schlecht eingestellten oder beschädigten Einspritzdüsen abhängen.	VERO	
32467	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu reduzieren, ist es notwendig, Frostschutzmittel in den Kühler zu geben.	FALSO	
32468	Ein ungewöhnlicher Anstieg der Schadstoffemissionen kann von abgenutzten Bremselementen abhängen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32469	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu reduzieren, ist es notwendig, an den quietschenden Bremselementen einzugreifen.	VERO	
32470	Das Kupplungsrutschen kann auf eine Beschädigung der Druckplatte zurückzuführen sein.	VERO	
32471	Das Kupplungsrutschen kann auf fehlendes Öl im Getriebegehäuse zurückzuführen sein.	FALSO	
32472	Das Kupplungsrutschen kann zurückzuführen sein, dass das Fahrzeug noch in der Einfahrzeit ist.	FALSO	
32473	Das Kupplungsrutschen kann auf eine abgenutzte Kupplungsscheibe zurückzuführen sein.	VERO	
32474	Das Kupplungsrutschen kann auf eine ölverschmierte Kupplungsscheibe zurückzuführen sein.	VERO	
32475	Das Kupplungsrutschen kann auf eine falsch ausgewuchtete Kupplungsscheibe zurückzuführen sein.	FALSO	
32476	Eine Fehlfunktion des Motors kann durch den Lärm der Stoßdämpfer nachgewiesen werden.	FALSO	

32477	Eine Fehlfunktion des Motors kann durch Überhitzung der Kühlflüssigkeit nachgewiesen werden.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32478	Eine Fehlfunktion des Motors kann durch Fehlfunktion des Differentials nachgewiesen werden.	FALSO	
32479	Eine Fehlfunktion des Motors kann durch einen defekten digitalen Fahrtenschreiber nachgewiesen werden.	FALSO	
32480	Eine Fehlfunktion des Verbrennungsmotors kann durch unregelmäßiges Standgas nachgewiesen werden.	VERO	
32481	Eine Fehlfunktion des Verbrennungsmotors kann durch Fehlzündungen nachgewiesen werden.	VERO	
32482	Die Scheiben und die Windschutzscheibe dürfen Bruchstellen aufweisen, sofern diese bescheidenen Ausmaßes sind.	FALSO	
32483	Eine optimale Sicht muss bei allen Witterungsverhältnissen gegeben sein.	VERO	
32484	Die Scheiben und die Windschutzscheibe müssen ständig sauber gehalten werden.	VERO	
32485	Optimale Sicht wird erreicht, indem man die Scheiben mit Schmieröl reinigt.	FALSO	
32486	Optimale Sicht wird erreicht, indem auch der Scheibenwischer in einwandfreiem Zustand gehalten wird	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32487	Optimale Sicht wird erreicht, indem man der Scheibenwischerflüssigkeit Sand beimengt.	FALSO	
32488	Die Scheiben und die Windschutzscheibe müssen bei Schäden durch andere ersetzt werden, auch wenn sie nicht bauartgenehmigt/zugelassen sind.	FALSO	
32489	Die Scheiben und die Windschutzscheibe müssen intakt sein.	VERO	
32490	Optimale Sicht wird erreicht, indem man den Füllstand des Scheibenwischerflüssigkeitbehälters kontrolliert.	VERO	
32491	Die Scheiben und die Windschutzscheibe müssen bauartgenehmigt/zugelassen sein.	VERO	
32492	Optimale Sicht wird erreicht, indem man Selbstklebefolien an der Windschutzscheibe anbringt.	FALSO	
32493	Vor der Abfahrt ist es ratsam zu überprüfen, ob die Kontrollleuchten, die eine Fehlfunktion eines Bestandteils des Fahrzeugs anzeigen, ausgeschaltet sind.	VERO	
32494	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann durch eine zu niedrige Außentemperatur verursacht werden.	FALSO	
32495	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte des Motoröls kann durch eine schlechte Fließfähigkeit des Kühlmittels verursacht werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32496	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf einen hohen Druck der Kühlflüssigkeit.	FALSO	
32497	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf eine Beschädigung des Keilriemens.	VERO	
32498	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte des Motoröls kann bedingt sein durch einen unzureichenden Ölstand.	VERO	
32499	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf einen Defekt des Thermometers.	VERO	
32500	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf Überladung des Fahrzeugs.	FALSO	
32501	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf einen Fehlbetrieb des Beschlagentferners des Fahrzeugs.	FALSO	
32502	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch die Beschädigung des Gleichrichters.	VERO	
32503	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte des Motoröls kann den Fehlbetrieb der Zahnradpumpe anzeigen.	VERO	
32504	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf einen Motorölmangel.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32505	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf einen Fehlbetrieb des Ventilators.	VERO	
32506	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf das Befahren einer langen Geraden bei konstanter Geschwindigkeit.	FALSO	
32507	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch den gleichzeitigen Betrieb verschiedener Verbraucher (Radio, Zigarettenanzünder, Klimaanlage).	FALSO	
32508	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch das Durchbrennen der Sicherung der Türöffnungsanlage des Autobusses.	FALSO	
32509	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch die Beschädigung des Keilriemens.	VERO	
32510	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch die Beschädigung der Lampe eines defekten Scheinwerfers.	FALSO	
32511	Der Fahrer muss die Bedeutung der Kontrollleuchten kennen.	VERO	
32512	Bei Aufleuchten der Kontrollleuchte des Motoröls ist der Ölstand anhand des eigenen Messstabes zu prüfen.	VERO	
32513	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte des Motoröls kann bedingt sein durch den nicht erfolgten Motorölwechsel.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32514	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf die Beschädigung der Wasserpumpe.	VERO	
32515	Bei Aufleuchten der Kontrollleuchte des Motoröls kann bedingt sein durch eine unzureichende Ölmenge im pneumohydraulischen Druckumwandler.	FALSO	
32516	Bei Aufleuchten der Kontrollleuchte des Motoröls kann bedingt sein durch geringen Öldruck.	VERO	
32517	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf die Überhitzung der Bremsen.	FALSO	
32518	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf einen Fehlbetrieb des Thermostaten.	VERO	
32519	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann anzeigen, dass die Lichtmaschine die Batterie nicht mehr auflädt.	VERO	
32520	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch Fehlbetrieb der Kontrollleuchte selbst.	VERO	
32521	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Kühlwassertemperatur kann zurückzuführen sein auf eine unzureichende Menge an Kühlflüssigkeit.	VERO	
32522	Bei Aufleuchten der Kontrollleuchte des Motoröls muss man bei maximaler Motordrehzahl fahren, um den Öldruck zu erhöhen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32523	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man im Stadtverkehr die Höchstgeschwindigkeitsbegrenzungen überschreiten.	FALSO	
32524	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Wechsel des Getriebeöls.	VERO	
32525	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen die halbjährliche Einstellung des Ölabstreifringes.	FALSO	
32526	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man die Karosserie jährlich polieren.	FALSO	
32527	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Wechsel der Kolbenringe alle 10.000 Kilometer.	FALSO	
32528	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Motorölwechsel.	VERO	
32529	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Austausch des Motors.	FALSO	
32530	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen die periodische Überprüfung der mechanischen Teile.	VERO	
32531	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man die vorbeugende periodische Instandhaltung durchführen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32532	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen die jährliche Wäsche des Ölfilters.	FALSO	

32533	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Austausch des Luftfilters	VERO	
32534	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man es mindestens einmal in der Woche waschen.	FALSO	
32535	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man verschlissene mechanische Vorrichtungen auch dann instand setzen, wenn sie noch funktionieren.	VERO	
32536	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man den periodischen Austausch der Riemen und der Antriebsteile vornehmen.	VERO	
32537	Der Fahrer muss verstehen, wann es angebracht ist, zur Behebung des Schadens auf Fachpersonal zurückzugreifen.	VERO	
32538	Der Fahrer muss einen etwaigen Fehlbetrieb des Fahrzeugs zeitnah dem Unternehmen melden.	VERO	
32539	Der Fahrer darf es unterlassen, etwaige Störungen am Fahrzeug dem Unternehmen zu melden, da es Aufgabe der Werkstätte ist, diese festzustellen.	FALSO	
32540	Der Luftfilter des Motors ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, um eine ordnungsgemäße Verbrennung zu gewährleisten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32541	Der Ölfilter ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, um zu verhindern, dass die Temperatur der Kühlflüssigkeit zunimmt.	FALSO	
32542	Der Ölfilter ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, um die Verunreinigungen im Öl zurückzuhalten.	VERO	
32543	Der Luftfilter muss sauber gehalten werden, damit er nicht verstopft.	VERO	
32544	Der Luftfilter des Motors ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, um die ordnungsgemäße Kühlung des Motors zu gewährleisten.	FALSO	
32545	Die Bremselemente werden überprüft, indem die Abnutzung der Bremsbeläge geprüft wird.	VERO	
32546	Luft im Druckbehälter der Bremsanlage verringert den Bremsweg.	FALSO	
32547	Die Bremselemente werden überprüft, indem die Abnutzung der Bremsbacken geprüft wird.	VERO	
32548	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Stand der Bremsflüssigkeit überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Bremsanlage zu gewährleisten.	VERO	
32549	Die Bremselemente werden überprüft, indem die Farbe der Bremsbeläge geprüft wird.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32550	Man muss in regelmäßigen Zeitabständen den Stand des Schmieröls überprüfen, nicht jedoch jenen des Bremsöl.	FALSO	
32551	Die Bremselemente werden überprüft, indem die Härte der Bremsbacken geprüft wird.	FALSO	
32552	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand der Servobremse überprüft werden	VERO	
32553	Die Anzeige eines geringen Luftdruckes in den Druckluftbehältern der Bremsanlage kann bedingt sein durch Luftaustritt aus der Bremsanlage.	VERO	
32554	Ein zu schneller Ausschlag des Zeigers des Manometers während der Fahrt kann bedingt sein durch Wasser im Druckluftbehälter der Bremsanlage.	VERO	
32555	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand im Bremsflüssigkeitsbehälter prüfen.	FALSO	
32556	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Kohlendioxidgehalt in den Druckluftbehältern prüfen.	FALSO	
32557	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumohydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand anhand des eigenen Messstabes prüfen.	FALSO	
32558	Wasser im Luftbehälter der Bremsanlage verringert das verfügbare Volumen für die Luft.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32563	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumohydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Abnutzung der Dichtungen der Bremsbacken oder Bremsbeläge (Bremsdichtungen) prüfen.	VERO	

32564	Der Luftdruck im Druckluftbehälter der Bremsanlage kann über den Grenzwert für den Betriebsdruck ansteigen, wenn der Fahrer während der Fahrt die Bremsen wenig benutzt.	FALSO	
32565	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Dichtigkeit der hydraulischen Pumpe prüfen.	FALSO	
32566	Wasser im Druckluftbehälter der Bremsanlage erhöht das, für die Luft verfügbare Volumen.	FALSO	
32567	Wenn das Manometer der Bremsanlage einen Druckabfall anzeigt, muss man den Zustand der Bremsanlage prüfen, besonders die Bremsluftleitungen.	VERO	
32561	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Druckluftbehälter prüfen.	VERO	
32562	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Stand des Bremsöl überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb des Zweikreisbremsventils zu gewährleisten.	FALSO	
32559	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumohydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Wasserstand prüfen.	FALSO	
32560	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man die Dichtigkeit der Bremsluftleitungen prüfen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32568	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Abnutzung der Dichtungen der Bremsbacken oder Bremsbeläge prüfen.	VERO	
32569	Die Anzeige eines übermäßigen Luftdruckes im Druckluftbehälter der Bremsanlage kann hervorgerufen werden durch langanhaltendes Bremsen.	FALSO	
32570	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumohydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen, den Ölstand im Bremsflüssigkeitsbehälter des hydraulischen Teiles der Bremsanlage prüfen.	VERO	
32571	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumohydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Viskosität des Öls prüfen.	FALSO	
32572	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kupplung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen das Getriebegehäuse prüfen.	FALSO	
32573	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kupplung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Abnutzung der Kupplungsscheibe prüfen.	VERO	
32574	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kupplung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Temperatur der Kupplungsscheibe prüfen.	FALSO	
32575	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kupplung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen das Spiel des Kupplungspedalhubs prüfen.	VERO	
32576	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Getriebeölstand überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Zahnräder zu gewährleisten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32577	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Getriebegehäuse überprüft werden, um die Zahnräder nicht zu beschädigen und / oder ernsthaft zu verschleißen.	VERO	
32578	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Getriebeölstand überprüft werden, um das bessere Gleiten der Kupplung sicherzustellen.	FALSO	
32579	In den Wintermonaten ist es angebracht, dem Differentialöl Wasser beizufügen, um es fließfähiger zu machen	FALSO	
32580	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Kreuzgelenk der Gelenkwelle überprüft werden.	FALSO	
32581	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Getriebes zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen das Spiel des Kupplungspedalhubs prüfen.	FALSO	
32582	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Getriebes zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen auf Geräusche bei der Schaltung achten.	VERO	
32583	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Getriebes zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Bremsleitungen auf Öllecks prüfen.	FALSO	
32584	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im elastischen Gelenk der Gelenkwelle überprüft werden	FALSO	

32585	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Differentialgetriebe überprüft werden, damit das Motorschmiersystem ordnungsgemäß funktioniert.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32586	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Differentialgetriebe überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Satelliten- und Planetenräder zu gewährleisten.	VERO	
32587	Um die Leistungsfähigkeit der Ventilsteuerung zu überprüfen, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand des Getriebegehäuse prüfen.	FALSO	
32588	Um die Leistungsfähigkeit der Ventilsteuerung zu überprüfen, muss in regelmäßigen Zeitabständen überprüft werden, dass die Nockenwelle richtig geschmiert ist	VERO	
32589	Um die Leistungsfähigkeit der Ventilsteuerung zu überprüfen, muss man in regelmäßigen Zeitabständen der Keilriemen prüfen.	VERO	
32590	Um die Leistungsfähigkeit der Ventilsteuerung zu überprüfen, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die korrekte Schmierung der Kraftübertragungselemente prüfen.	FALSO	
32591	Die Kühlflüssigkeit im Motor sollte regelmäßig überprüft werden, um ein übermäßiges Absinken der Motoröltemperatur zu vermeiden.	FALSO	
32592	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Stand der Kühlflüssigkeit prüfen.	VERO	
32593	Eine unzureichende Motortemperatur verhindert, dass sich das Fahrzeug in Bewegung setzt.	FALSO	
32594	Es ist angebracht, in regelmäßigen Zeitabständen die Kühlflüssigkeit im Motor zu überprüfen, um die Überhitzung des Motors zu vermeiden.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32595	Wenn man dem Frostschutzmittel Wasser beimengt, nimmt das Risiko des Gefrierens zu.	VERO	
32596	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Temperatur im Innern des Fahrerhauses prüfen.	FALSO	
32597	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Luftfilter prüfen.	FALSO	
32598	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den ordnungsgemäßen Betrieb des Ventilators prüfen.	VERO	
32599	Der unterlassene Austausch des Ölfilter verursacht dessen Verstopfung.	VERO	
32600	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Motor überprüft werden, um schwere Motorschäden zu vermeiden.	VERO	
32601	Ein verstopfter Ölfilter des Schmiersystems bewirkt Verunreinigungen im Schmieröl.	VERO	
32602	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Schmierung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölfilter innen inspizieren.	FALSO	
32603	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Schmierung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand anhand des eigenen Messstabes prüfen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32604	Die Verstopfung des Ölfilters kann die Beschädigung der Zylinder im Motor zur Folge haben.	VERO	
32605	Die Verstopfung des Ölfilters kann den Ausstoß von schwarzem Rauch aus dem Auspuff verursachen	FALSO	
32606	Die Verstopfung des Ölfilters verursacht den Fehlbetrieb der Servobremse.	FALSO	
32607	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Motor überprüft werden, um zu vermeiden, dass dieser übertourig dreht.	FALSO	
32608	Die Verstopfung des Ölfilters kann die Unterbrechung des Schmierkreislaufes zur Folge haben.	FALSO	
32609	Die Straßenverkehrsordnung schreibt vor, in regelmäßigen Zeitabständen den Motorölstand zu überprüfen.	FALSO	
32610	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Schmierung zu vergewissern, muss man sich in regelmäßigen Zeitabständen, nach dem Kilometerstand beim letzten Ölwechsel, richten	VERO	

32611	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Schmierung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den ordnungsgemäßen Betrieb des Ventilators prüfen.	FALSO	
32612	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors bewirkt eine unwirksame Bremsung.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32613	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kraftstoffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Einspritzpumpe prüfen.	VERO	
32614	Die Verstopfung des Treibstofffilters hat eine stärkere Abnutzung der Einspritzdüsen zur Folge.	FALSO	
32615	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors verursacht den Ausstoß von weißem Rauch aus dem Auspuff.	FALSO	
32616	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors verursacht den Eintritt von Fremdstoffen in die Brennkammer.	FALSO	
32617	Die Verstopfung des Pollenfilters verringert die Leistungen des Fahrzeugs.	FALSO	
32618	Die Verstopfung des Treibstofffilters verursacht den Ausstoß von schwarzem Rauch aus dem Auspuff.	FALSO	
32619	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kraftstoffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Wasserpumpe prüfen.	FALSO	
32620	Die Verstopfung des Treibstofffilters bewirkt einen Leistungsabfall des Motors.	VERO	
32621	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors verursacht Unregelmäßigkeiten bei der Verbrennung.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32622	Die Verstopfung des Pollenfilters kann die gesunde Luft im Fahrerhaus beeinträchtigen.	VERO	
32623	Die Verstopfung des Treibstofffilters kann einen unregelmäßigen Treibstoffzufluss zur Pumpe zur Folge haben.	VERO	
32624	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kraftstoffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Luftfilter prüfen.	VERO	
32625	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors verursacht den Ausstoß von schwarzem Rauch aus dem Auspuff.	VERO	
32626	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors bewirkt einen Leistungsabfall des Motors.	VERO	
32627	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kraftstoffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Ölpumpe prüfen.	FALSO	
32628	Die Verstopfung des Treibstofffilters hat die unzureichende Schmierung der Zylinder im Motor zur Folge.	FALSO	
32629	Der Treibstofffilter hält die im Treibstoff enthaltenen Verunreinigungen zurück.	VERO	
32630	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Anlasseranlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Bürsten des Anlassermotors prüfen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32631	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Anlasseranlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen prüfen, ob das Kegelradgetriebe ordnungsgemäß geschmiert ist.	FALSO	
32632	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Anlasseranlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen prüfen, ob die Anschlussklemmen beider Batteriepole gut angezogen sind.	VERO	
32633	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Anlasseranlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den ordnungsgemäßen Betrieb des Ventilators prüfen.	FALSO	
32634	Eine beschädigte Sicherung stellt einen Schaden an der Elektroanlage dar.	VERO	
32635	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Elektroanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ladezustand der Batterie prüfen.	VERO	
32636	Eine beschädigte Sicherung stellt einen Schaden des Getriebes dar.	FALSO	

32637	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Elektroanlage eines Dieselkraftwagens zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Zündkerzen prüfen.	FALSO	
32638	Eine beschädigte Sicherung hat das Absterben des Motors zur Folge.	FALSO	
32639	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Elektroanlage eines Dieselkraftwagens zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand des Zündverteilers prüfen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32640	Eine beschädigte Sicherung wird in der Regel durch Austausch der Sicherung behoben.	VERO	
32641	Es ist angebracht, in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Riemen der Lichtmaschine zu überprüfen.	VERO	
32642	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Elektroanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Funktionstüchtigkeit der Lichtmaschine prüfen.	VERO	
32643	Nicht erfolgreiches Aufladen der Batterie kann bedingt sein durch die Beschädigung des Keilriemens, welcher die Lichtmaschine antreibt.	VERO	
32644	Eine Störung an der Lichtmaschine hindert die Batterie daran, sich aufzuladen.	VERO	
32645	Der Fehlbetrieb der Lichtmaschine beeinträchtigt die Funktionstüchtigkeit der pneumohydraulischen Bremsanlage.	FALSO	
32646	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Batterie zeigt an, dass der Druck der Batterieflüssigkeit den Höchstwert überschritten hat.	FALSO	
32647	Ein Schaden am Gleichrichter hindert den Dynamo daran, sich aufzuladen.	FALSO	
32648	Ein Schaden am Gleichrichter hindert die Batterie daran, sich aufzuladen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32649	Ein Schaden an der Kühlwasserpumpe hindert die Lichtmaschine daran, die Batterie aufzuladen.	FALSO	
32650	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Batterie zeigt an, dass diese nicht richtig aufgeladen wird.	VERO	
32651	Die Lichtmaschine ist die Vorrichtung, die den Strom von der Batterie zu den anderen Fahrzeugteilen leitet.	FALSO	
32652	Der Fehlbetrieb der Lichtmaschine beeinträchtigt die Funktionstüchtigkeit der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage, nicht.	VERO	
32653	Die Lichtmaschine erzeugt Wechselstrom und ihr Fehlbetrieb verhindert das Aufladen der Batterie.	VERO	
32654	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Auspuffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Abgasrohre prüfen.	VERO	
32655	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Auspuffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Anschlussklemmen der Batterie prüfen.	FALSO	
32656	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Auspuffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Katalysator prüfen.	VERO	
32657	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Auspuffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Abnutzung der Bremsbacken prüfen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32658	Der Fahrer muss den Feuerlöscher betätigen, um dessen Funktionstüchtigkeit zu überprüfen.	FALSO	
32659	Der Fahrer muss kontrollieren, ob die periodische Überprüfung des Feuerlöschers vorgenommen wurde.	VERO	
32660	Das Feststellen der Gründe von Schäden durch den Fahrer ist unentbehrlich, um den Treibstoffverbrauch zu begrenzen.	FALSO	
32661	Der Fahrer muss, den Fahrzeugschein nach der periodischen Hauptuntersuchung (Revision), unterschreiben.	FALSO	
32662	Der Fahrer muss den Dieselmotor synchronisieren können.	FALSO	
32663	Der Fahrer muss den Austausch der Bremsbeläge alleine vornehmen.	FALSO	
32664	Der Fahrer muss kontrollieren, ob die periodische Hauptuntersuchung (Revision), des Fahrzeugs vorgenommen wurde.	VERO	
32665	Der Fahrer muss, bei einem Fehlbetrieb, den digitalen Fahrtenschreiber persönlich ausbauen.	FALSO	

32666	Der Fahrer muss kontrollieren, dass die periodische Überprüfung des Fahrtenschreibers (Eichung) vorgenommen wurde.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32667	Vor dem Losfahren ist es angebracht, die Funktionstüchtigkeit der Beleuchtungsanlage zu überprüfen.	VERO	
32668	Vor dem Losfahren muss der Fahrer die Funktionstüchtigkeit der Türenöffnung des Autobusses überprüfen.	VERO	
32669	Vor dem Losfahren ist es angebracht, die Funktionstüchtigkeit der Innenbeleuchtung des Autobusses zu überprüfen.	VERO	
32670	Vor dem Losfahren muss der Fahrer prüfen, ob die Karosserie des Fahrzeugs keine abgebleichten Stellen aufweist.	FALSO	
32671	Die Prüfung der ordnungsgemäßen Einschaltung der Beleuchtungsanlage kann nur durch einen Kraftfahrzeugelektriker vorgenommen werden.	FALSO	
32672	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Stand der Scheibenwischerflüssigkeit überprüft werden.	VERO	
32673	Das Unterscheidungsmerkmal des Kleinunternehmers ist das Kapital, welches gegenüber der Arbeit überwiegen muss.	FALSO	
32674	Das Unterscheidungsmerkmal des Kleinunternehmers ist die Arbeit des Unternehmers selbst oder seiner Familienangehörigen, welche gegenüber jener etwaiger lohnabhängiger Mitarbeiter überwiegen muss.	VERO	
32675	Das Unterscheidungsmerkmal des Kleinunternehmers ist das Fehlen von Mitarbeitern.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32676	Wer Fuhrunternehmen betreibt, unterliegt der Eintragung ins Handelsregister.	VERO	
32677	Wer ein Fuhrunternehmen betreibt, unterliegt nur dann der Eintragung ins Handelsregister, wenn es sich um die Beförderung von Gütern im Werkverkehr handelt.	FALSO	
32678	Wer ein Fuhrunternehmen betreibt, unterliegt nicht der Eintragung ins Handelsregister bei der Handelskammer, sondern der Eintragung in jenes beim Öffentlichen Auto Register (PRA).	FALSO	
32679	Wer ein Fuhrunternehmen betreibt, unterliegt nur dann der Eintragung ins Handelsregister, wenn die Tätigkeit international durchgeführt wird.	FALSO	
32680	Die Logistik ist die Gesamtheit der organisatorischen, strategischen und führungstechnischen Aktivitäten im Unternehmen, welche die Materialflüsse von den Lieferanten bis zum Endkunden leiten.	VERO	
32681	Die Logistik ist ausschließlich das Einlagern und Handhaben der Waren im Lager.	FALSO	
32682	In den Logistikplattformen findet ausschließlich das Einlagern und Handhaben der Waren statt.	FALSO	
32683	Das Ziel von Logistikplattformen ist es die Abläufe zu rationalisieren, und eine maximale Effizienz und Geschwindigkeit der Dienste selber zu erreichen.	VERO	
32684	Das Ziel von Logistikplattformen ist es, die Kosten der Fracht anzugleichen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32685	Die Logistik muss das Bedürfnis hoher Pünktlichkeit der Lieferungen erfüllen.	VERO	
32686	Die Logistik muss das Bedürfnis einer raschen Lieferung an den Endkunden erfüllen.	VERO	
32687	Die Logistik löst nicht die Probleme des Produktionsablaufes und nicht die, der neuen Verhaltensmuster der Verbraucher.	FALSO	
32688	Die Logistik wird nicht von der Globalisierung der Märkte beeinflusst.	FALSO	
32689	Die Logistik wird nicht, vom Ansteigen der Frequenz der Lieferungen beeinflusst.	FALSO	
32690	Die Logistik wird von der Globalisierung der Märkte beeinflusst.	VERO	
32691	Die Logistik löst einige Probleme des Rechtsschutzes der Verbraucher.	FALSO	
32692	Die Logistik löst einige Probleme der Wartung der Fahrzeuge.	FALSO	
32693	Die Logistik löst einige Probleme bezüglich der Pünktlichkeit der Lieferungen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32694	Die Logistik löst einige Probleme bezüglich der Qualität der Endprodukte.	FALSO	
32695	Der Vertriebskanal zeichnet sich aus durch das Zusammenarbeiten mehrerer Unternehmen welche das Ziel verfolgen die Ware in den Markt zu bringen und zwar am geforderten Ort, Zeit und mit entsprechendem Angebot.	VERO	
32696	Der Begriff "picking" (Kommissionierung) erklärt das Sortieren und teilweise Entnehmen von Waren welche zu verschiedenen Ladeeinheiten gehören.	VERO	
32697	Der Begriff "picking" (Kommissionierung) beschreibt das Zusammenlegen von Frachtstücken, Komponenten, Produkten oder ausgewählten Materialien aus größeren Ladeeinheiten, um sie zu versenden.	VERO	
32698	Das "picking" (Kommissionierung) ist Abliefern der Fracht an den Endverbraucher.	FALSO	
32699	Fehler beim Versenden der Ware sind nicht Grund für Unzufriedenheit des Endkunden.	FALSO	
32700	Für den Endkunden ist die sofortige Lieferung weniger Wichtig als die Qualität und der Preis des Produktes.	FALSO	
32701	Die Logistik ist die Gesamtheit der Infrastrukturen, der Ausrüstungen, der Ressourcen und den operativen Anwendungen welche den Waren- und Informationsfluss möglich machen.	VERO	
32702	Unter Logistik versteht man den Fuhrpark der Fuhrunternehmer.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32703	Die Logistik besteht aus voneinander abhängigen Teilsystemen.	VERO	
32704	Eine umfassende Vision der Logistik ermöglicht es Kosten zu reduzieren.	VERO	
32705	Die Logistik muss nicht zwingend die Produktion, das Marketing und den Verkauf einbinden.	FALSO	
32706	Die Logistik ist nicht in Teilgebiete aufteilbar.	FALSO	
32707	Das Zusammenbringen von Unternehmen und Logistikdienstleistungen in Bezug auf Ressourcen und Netzwerke sind eng verbundene Gegebenheiten.	VERO	
32708	Um Kosten zu reduzieren und das Angebot sowie die Qualität der Dienstleistung zu steigern braucht man Logistikdienstleistungen nicht auszulagern (Outsourcing).	FALSO	
32709	Durch Outsourcing (Auslagerung) wird die operative Flexibilität des Unternehmens nicht verändert.	FALSO	
32710	Durch Outsourcing (Auslagerung) der Logistikdienstleistungen reduziert man keine Kosten.	FALSO	
32711	Durch Outsourcing (Auslagerung) der Logistikdienstleistungen gleichen Unternehmen, das interne Fehlen von Kompetenzen und innovativen Technologien, aus.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32716	Die Kosten des Primärtransports hängen ab von: Transportart, der Route, nicht aber, von der Beschaffenheit der Ware (Dichte, Gefährlichkeit, Wert, usw.)	FALSO	
32717	Die Kosten des Sekundärtransports werden beeinflusst von der Anzahl und Dichte der Lieferorte und der durchschnittlichen Menge an Ware pro Lieferpunkt.	VERO	
32718	Die Kosten des Sekundärtransports sind unabhängig von der Anzahl und der Dichte der Lieferpunkte.	FALSO	
32719	Die Kosten des "picking" (Kommissionierung) sind nicht Teil der Logistikkosten.	FALSO	
32720	Das Outsourcing (Auslagerung) birgt keine Risiken für die Unternehmen.	FALSO	
32714	Outsourcing (Auslagerung) verlagert eine nicht strategische Nebentätigkeit eines Unternehmens in das Kerngeschäft eines anderen Unternehmens (core business).	VERO	
32715	Die Kosten des Primärtransports hängen ab von: Transportart, der Route, und der Beschaffenheit der Ware (Dichte, Gefährlichkeit, Wert, usw.)	VERO	
32712	Durch Outsourcing (Auslagerung) werden die Organisation einer oder mehrerer Logistikabläufe, für eine vertraglich festgelegte Zeit, an externe Dienstleister übertragen.	VERO	
32713	Durch Outsourcing (Auslagerung) wird das Niveau und der Dienstleistungsstandard, nach innen und nach außen, nicht gesteigert.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32721	Outsourcing (Auslagerung) kann nicht "in house" (intern) durchgeführt werden.	FALSO	
32722	Das Unternehmen kann, die rein ausführenden Logistikaktivitäten delegieren, (Handhabung, Transport, Einlagerung) dabei aber die Kontrolle derselben weiterhin selbst vornehmen.	VERO	
32723	Das Anvertrauen der Güter an den Logistikdienstleister ermöglicht es diesem, alle Verbesserungen und Optimierungen welche ihm zur Verfügung stehen, anzuwenden.	VERO	
32724	Ein strukturell zu großer oder zu kleiner Logistikdienstleister, beeinflusst auf Dauer, das Verhältnis des Outsourcing (Auslagerung) nicht.	FALSO	
32725	Outsourcing (Auslagerung) kann innerhalb des Unternehmens Kompetenzverlust in Bezug auf Logistikprozesse mit sich bringen.	VERO	
32726	Die Strategie der "urbanen Mini Hubs" trägt nicht dazu bei, die Geschwindigkeit während der Auslieferungsfase der Bestellungen zu steigern.	FALSO	
32727	Die "letzte Meile" ist eine der kritischsten Punkte der Lieferkette (supply chain).	VERO	
32728	"Urbane Mini Hubs" haben große Lagerflächen.	FALSO	
32729	"Urbane Mini Hubs" wenngleich in Zentrumsnähe, verringern die Zustellungszeiten auf der "letzten Meile", nicht.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32730	Logistikprozesse des Onlinehandels (E-Commerce) können ohne Etikettier-Systeme ablaufen.	FALSO	
32731	Die E-Logistik ist das Abwickeln der Rücksendung der Endkunden.	FALSO	
32732	Die E-Logistik ist die Gesamtheit aller Logistikoperationen welche mit dem Onlinehandel zu tun haben (E-Commerce).	VERO	
32733	Das steigende Verkehrsaufkommen, aufgrund der Lieferungen der "letzten Meile", wirkt sich nicht auf die Umwelt aus.	FALSO	
32734	In der E-Logistik ist es von grundlegender Bedeutung, mittels Softwarelösungen das Interagieren von Lagerung und Lieferung der Ware zum Endkunden zu ermöglichen, um alle Beteiligten am Transport zu vernetzen.	VERO	
32735	Das "picking" (Kommissionierung) ist keine kritische Phase im Onlinehandel (E-Commerce).	FALSO	
32736	Der Onlinehandel (E-Commerce) hat sehr schnelle Lieferungen (innert weniger als 24 h), minimale Transportkosten sowie kostenloses Retournieren etabliert.	VERO	
32737	Für den Endkunden ist es wichtig immer den Status seiner Bestellung zu kennen (Vorbereitung, Versenden, Transport, Verteilung und Lieferung).	VERO	
32738	Eines der grundlegenden Prinzipien der E-Logistik ist die Digitalisierung.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32739	In der E-Logistik wirken Logistik, Onlinehandel und moderne Technologien immer enger innerhalb der Lieferkette (supply chain) zusammen.	VERO	
32740	In der nachhaltigen Logistik haben das Energiesparen und das Müllvermeiden keine Relevanz.	FALSO	
32741	In der nachhaltigen Logistik haben die sharing economy (Wirtschaft des Teilens) bei Logistikprozessen keine Relevanz (gemeinsame Flottennutzung, gemeinsame Lager oder Datennutzung).	FALSO	
32742	Die nachhaltige Logistik übernimmt einen relevanten Teil beim Übergang von einer linearen Ökonomie zu einer Kreislaufwirtschaft.	VERO	
32743	Unter nachhaltiger Logistik versteht man all jene Abläufe und Handlungen der Unternehmen welche die Nachhaltigkeit innerhalb der Lieferkette (supply chain) verbessern.	VERO	
32744	Da die Logistik, mit Ihren Abläufen dem Endkunden verborgen bleiben, braucht man keine nachhaltigen Ziele dabei zu verfolgen.	FALSO	
32745	Ordentliche Logistikplanung verringert die Umweltbelastung und die Kosten.	VERO	
32746	Ordentliche Logistikplanung hat keinen Einfluss auf die Umweltbelastung.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

32748	Ordentliche Logistikplanung verringert die Kosten für die Unternehmen, erhöht aber die Umweltbelastung.	FALSO	
32749	Die nachhaltige Logistik entsteht durch "0 Kilometer " Handel.	FALSO	
32750	Die Entwicklung des Onlinehandels (E-Commerce) beeinflusst die Logistik, welche eine nachhaltige Verwendung der Ressourcen und der Flächen des packaging (Verpacken) planen muss.	VERO	
32751	Die Entwicklung des Onlinehandels (E-Commerce) hat die Logistik nicht beeinflusst.	FALSO	
32752	Die Entwicklung des Onlinehandels (E-Commerce) hat die Logistik wenig beeinflusst.	FALSO	
32753	Die nachhaltige Logistik sieht das Planen der Transporttätigkeiten vor.	VERO	
32754	Intermodaler Transport fördert die Nachhaltigkeit.	VERO	
32755	Intermodaler Transport fördert die Elektromobilität.	FALSO	
32756	Das nachhaltige packaging (Verpacken) sieht minimal nötige Umweltbelastung vor, bei gleichzeitigem Erfüllen seiner Aufgaben, wie Schutz der Ware und Information.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32757	Die Verpackungen müssen so konzipiert sein, dass sie die Logistikabläufe unterstützen und auch evtl. wiederverwertet werden können.	VERO	
32758	Die Verpackungen müssen so nur so konzipiert sein, dass sie die Transporte erleichtern.	FALSO	
32759	Das nachhaltige packaging (Verpacken) zeichnet sich aus durch: Vermeiden, Wiederverwenden und Recyclen.	VERO	
32760	Das nachhaltige packaging (Verpacken) zeichnet sich aus durch: Modularität, Mikronisierung und Moral.	FALSO	
32761	Die Rücknahmelogistik (reverse logistics) generiert einen Vorteil für die Umwelt, da das zurückgenommene Produkt wieder in den Warenfluss gelangt werden kann.	VERO	
32762	Paletten können nicht im Rahmen der Rücknahmelogistik (reverse logistics) genutzt werden.	FALSO	
32763	Verpackungen können nicht im Rahmen der Rücknahmelogistik (reverse logistics) genutzt werden.	FALSO	
32764	Falls eine Ware fehlerhaft ist oder während des Transports beschädigt wurde, zahlt es sich nicht aus, Rücknahmelogistik (reverse logistics) zu verwenden.	FALSO	
32765	Rücknahmelogistik (reverse logistics) ermöglicht es, noch verwendbare Güter, zurückzubringen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32766	Die nachhaltige Logistik verringert den Schadstoffausstoß in all seinen Phasen und unterscheidet zwischen einer direkten Logistik und der Rücknahmelogistik (reverse logistics).	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32767	Eine richtige Sitzposition bedingt, dass der Oberkörper während des Fahrens aufrecht bleibt.	VERO	
32768	Eine falsche Lenkposition hat die Anstrengung des Skelettes, nicht jedoch des Muskelsystems des Fahrers zur Folge.	FALSO	
32769	Die richtige Körperhaltung am Fahrerplatz ermöglicht es, einigen Berufskrankheiten vorzubeugen.	VERO	
32770	Verlängertes Verbleiben in derselben Körperhaltung während des Fahrens steigert das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers.	VERO	
32771	Eine nicht richtige Sitzposition beim Fahren kann Schäden an der Wirbelsäule hervorrufen.	VERO	
32772	Eine nicht richtige Sitzposition beim Fahren kann zu übermäßiger Belastung der Gelenke, der Sehnen und der Muskeln führen.	VERO	
32773	Die vom Fahrzeug übertragenen Vibrationen steigern das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers.	VERO	
32774	Um die Schäden durch dauerhafte Vibrationen zu lindern, ist es nützlich, körperliche Ertüchtigung zu betreiben, um die Lendenwirbelsäule zu stärken.	VERO	
32775	Dauerhaft Vibrationen ausgesetzt zu sein, ist keine Ursache von Schäden an der Gesundheit des Fahrers, wenn dieser Nahrungsergänzungsmittel zu sich nimmt.	FALSO	

32776	Dauerhaft Vibrationen ausgesetzt zu sein führt dazu, dass der Fahrer Wirbelsäulenleiden ausgesetzt ist.	VERO	
32777	Um die Schäden durch dauerhafte Vibrationen zu lindern, ist es nützlich, körperliche Ertüchtigung zu betreiben, um die Halsmuskeln zu stärken.	VERO	
32778	Dauerhaft Vibrationen ausgesetzt zu sein, ist keine Ursache von Schäden an der Gesundheit des Fahrers, wenn dieser Schmerzmittel zu sich nimmt.	FALSO	
32779	Dauerhaft Vibrationen ausgesetzt zu sein, ist nicht die Ursache von Berufskrankheiten.	FALSO	
32780	Übermäßiger Lärm im Innern des Fahrerhauses wirkt sich auf das Wohlbefinden des Fahrers aus.	VERO	
32781	Um die Schalldämmung des Fahrerhauses zu verbessern, muss man die Lautstärke des Radios hoch halten.	FALSO	
32782	Die Schalldämmung des Fahrerhauses ist besser, wenn man mit geschlossenen Fenstern fährt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32783	Die Schalldämmung des Fahrerhauses ist besser, wenn man mit offenen Fenstern fährt.	FALSO	
32784	Die richtige Sitzposition beim Fahren ermöglicht es dem Fahrer, von den Bestimmungen zu den Lenk- und Ruhezeiten abzusehen.	FALSO	
32785	Die richtige Sitzposition beim Fahren ermöglicht es dem Fahrer, die Betätigung der Schaltung zu reduzieren.	FALSO	
32786	Eine richtige Körperhaltung ermöglicht es dem Fahrer, die Ermüdung beim Fahren zu verringern.	VERO	
32787	Die Sitzposition ist jene Position, die der Fahrer während des Fahrens einnimmt.	VERO	
32788	Die richtige Sitzposition des Fahrers erhält man durch die Einstellung des Sitzes.	VERO	
32789	Die Ergonomie zielt darauf ab, den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge zu optimieren.	FALSO	
32790	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn verlängerte Lenkzeiten keine übermäßige Belastung verursachen.	VERO	
32791	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn die zum Lenken erforderlichen Bewegungen keinen übermäßigen Kraftaufwand erfordern.	VERO	
32792	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn das Fahrzeug mit einem Satellitennavigationssystem ausgestattet ist.	FALSO	
32793	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn die Temperatur des Fahrerhauses konstant über 28 Grad gehalten wird.	FALSO	
32794	Die Ergonomie gewährleistet Sicherheit und Komfort der Person, welche eine Arbeit verrichtet.	VERO	
32795	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn das Fahrzeug mit einer Stereoanlage ausgestattet ist.	FALSO	
32796	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn der Bewegungsapparat des Fahrers keiner übermäßigen Belastung ausgesetzt ist.	VERO	
32797	Die Ergonomie befasst sich mit dem Jahresabschluss des Transportunternehmens.	FALSO	
32798	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn alle Stellen, die Schalter und die Bedieninstrumente leicht zu erreichen und zu betätigen sind.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32799	Die Ergonomie zielt auf die Planung von Instrumenten und Vorrichtungen ab, welche es dem Arbeiter gestatten, eine richtige Sitzposition während der Arbeit einzunehmen.	VERO	
32800	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn der Fahrer die Fahrtrichtungsanzeiger nicht häufig zu betätigen braucht.	FALSO	
32801	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn sich Abmessungen/Raumangebot und die Bedieninstrumente dem Körperbau des jeweiligen Fahrers anpassen lassen.	VERO	
32802	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn das Fahrzeug mit einem Satelliten-Überfallschutz ausgestattet ist.	FALSO	
32803	Der Sitz ist richtig eingestellt, wenn der linke Fuß links der Pedale aufgesetzt werden kann, wenn er ruht.	VERO	
32804	Die richtige Körperhaltung ermöglicht es dem Fahrer, die Pedale zu betätigen, ohne das Bein ganz auszustrecken.	VERO	
32805	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn die Beine ganz ausgestreckt werden müssen, um die Pedale zu betätigen.	FALSO	
32806	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn die Knie während des Fahrens das Lenkrad berühren.	FALSO	

32807	Der Fahrer hat eine richtige Sitzposition eingenommen, wenn sich der Rücken gegen die Rückenlehne des Sitzes lehnt.	VERO	
32808	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn der Rücken während des Fahrens die Rückenlehne nicht berührt.	FALSO	
32809	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn die unteren Gliedmaßen, nicht jedoch die oberen Gliedmaßen angestrengt werden.	FALSO	
32810	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn der Oberkörper während des Fahrens nach vorn gebeugt ist.	FALSO	
32811	Die richtige Sitzposition beim Fahren ermöglicht es dem Fahrer, den rechten Rückspiegel nicht zu benutzen.	FALSO	
32812	Die richtige Sitzposition ermöglicht dem Fahrer eine gute Sicht durch die Außenrückspiegel, ohne dass er sich auf dem Sitz bewegen muss.	VERO	
32813	Um das Risiko von Verletzungen der Wirbelsäule zu vermeiden, muss der Fahrer die Sicherheitsgurte so anlegen, dass sie nicht am Körper anliegen.	FALSO	
32814	Der Zustand des Pollenfilters beeinflusst die Luftqualität im Innern des Fahrerhauses nicht.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32815	Abgestandener Zigarettenrauch im Fahrerhaus verringert die Leistungsfähigkeit des Fahrers.	VERO	
32816	Ein gut belüftetes Fahrerhaus begünstigt das Auftreten von Sekundenschlaf des Fahrers.	FALSO	
32817	Schlechte Sauerstoffversorgung des Fahrerhauses verringert das Wohlbefinden des Fahrers.	VERO	
32818	Um lenken zu dürfen, muss man als körperlich und psychisch tauglich anerkannt sein.	VERO	
32819	Wer besonders schwer verdauliche Speisen gegessen hat, muss das Fahren unterlassen.	VERO	
32820	Wer sich in einem Zustand starker emotionaler Erregung befindet, muss das Fahren unterlassen.	VERO	
32821	Wer Anzeichen von Müdigkeit verspürt, muss das Fahren unterlassen.	VERO	
32822	Ein guter körperlich-psychischer Zustand ist wichtig, weil er gute Reaktionszeiten gewährleistet.	VERO	
32823	Wer Medikamente eingenommen hat, welche die Lenkfähigkeit beeinträchtigen können, muss das Fahren unterlassen.	VERO	
32824	Wer einem vorübergehenden Unwohlsein unterliegt, muss das Fahren unterlassen.	VERO	
32825	Plötzliche Temperaturschwankungen und Zugluft steigern das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers.	VERO	
32826	Staub- und Schadstoffbelastung steigert das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers.	VERO	
32827	Wenn man müde ist, muss man die Temperatur im Fahrerhaus anheben.	FALSO	
32828	Wenn man müde ist, verbessert sich das Sehvermögen.	FALSO	
32829	Wenn man müde ist, ist die Reaktionszeit länger.	VERO	
32830	Wenn man müde ist, ist es Pflicht, mit offenem Fenster zu fahren.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32831	Wenn man müde ist, kann es schwierig sein, sich zu konzentrieren.	VERO	
32832	Eine schwere Verdauung nach einem üppigen Essen kann Schläfrigkeit des Fahrers hervorrufen.	VERO	
32833	Um die Gesundheit der Berufsfahrer zu verbessern, muss der Zigarettenkonsum gesteigert werden.	FALSO	
32834	Um Gesundheitsrisiken zu begrenzen, muss der Fahrer die Anzahl der Nachtfahrten möglichst einschränken.	VERO	
32835	Um die Gesundheit der Berufsfahrer zu verbessern, muss man mindestens 12 Stunden ununterbrochen fahren, um früher zum Ziel zu gelangen.	FALSO	
32836	Um Gesundheitsrisiken zu begrenzen, muss der Fahrer den üblichen Schlaf-Wach-Rhythmus, so weit wie möglich, einhalten.	VERO	
32837	Das Einhalten der von den Bestimmungen vorgeschriebenen Lenkpausen trägt zur Vorbeugung von Berufskrankheiten bei.	VERO	
32838	Um die Gesundheit der Berufsfahrer zu verbessern, muss man mit hoher Lautstärke Radio hören.	FALSO	
32839	Um das Risiko von Berufskrankheiten zu begrenzen, muss man mindestens sechs Stunden ununterbrochen fahren, um früher zum Ziel zu gelangen.	FALSO	
32840	Das Einhalten der vorgeschriebenen Lenkzeiten trägt zur Vorbeugung von Berufskrankheiten bei.	VERO	

32841	Ausreichende Stunden Schlaf ermöglichen es, die mit der Lenktätigkeit verbundenen Risiken zu verringern.	VERO	
32842	Regelmäßige körperliche Betätigung kann Stress für den Fahrer zur Folge haben und damit das Risiko von Verkehrsunfällen erhöhen.	FALSO	
32843	Um Gesundheitsrisiken zu vermeiden, darf der Fahrer keine Muskelentspannungsübungen ausführen.	FALSO	
32844	Der Einsatz der Klimaanlage während des Fahrens kann beim Berufsfahrer körperlich-psychischen Stress hervorrufen.	FALSO	
32845	Stress bedingt Muskelanspannung, die sich auf die richtige Körperhaltung des Fahrers auswirkt.	VERO	
32846	Die Verwendung einer Sonnenbrille seitens des Fahrers ist nicht ratsam, da sie die Augen ermüdet.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32847	Übermäßiger Umweltlärm kann beim Berufsfahrer körperlich-psychischen Stress hervorrufen.	VERO	
32848	Auch wenn man sehr müde ist, kann man sich ans Steuer setzen, wenn man an Bord des Fahrzeugs über eine ausreichende Menge starken Kaffee verfügt.	FALSO	
32849	Sekundenschlaf tritt mit geringerer Wahrscheinlichkeit nach einem üppigen Essen auf.	FALSO	
32850	Vor Antritt einer langen Fahrt ist es ratsam, in der vorhergehenden Nacht nicht länger als vier Stunden zu schlafen.	FALSO	
32851	Sekundenschlaf tritt nur nachts auf.	FALSO	
32852	Die Teilnahme an den vom Unternehmen organisierten Fortbildungskursen kann beim Berufsfahrer körperlich-psychischen Stress hervorrufen.	FALSO	
32853	Die Ermüdung der Augen, insbesondere beim Fahren während der Nachtstunden, steigert das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers.	VERO	
32854	Psychologischer Stress wirkt sich nicht negativ auf das Lenken aus.	FALSO	
32855	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Verstauchungen der Gliedmaßen durch das Ein- und Aussteigen ins bzw. aus dem Fahrerhaus erleiden.	VERO	
32856	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Verletzungen durch einen Verkehrsunfall erleiden.	VERO	
32857	Sekundenschlaf stellt ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar.	VERO	
32858	Das systematische Überschreiten der vorgeschriebenen Lenkzeiten kann Stress für den Fahrer zur Folge haben und damit das Risiko von Verkehrsunfällen erhöhen.	VERO	
32859	Sekundenschlaf tritt häufiger bei kurzsichtigen Fahrern auf.	FALSO	
32860	Stress des Fahrers steigert das Risiko von Verkehrsunfällen.	VERO	
32861	Das Einlegen von Pausen während des Fahrens bei Nacht kann beim Berufsfahrer körperlich-psychischen Stress hervorrufen.	FALSO	
32862	Sekundenschlaf überrascht vorwiegend müde oder erschöpfte Fahrer.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32869	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Vergiftungen durch Umweltverschmutzung erleiden.	VERO	
32870	Das Fahren bei hohem Verkehrsaufkommen kann Stress verursachen und damit das Risiko von Verkehrsunfällen erhöhen.	VERO	
32871	Das Fahren bei übermäßigem Verkehr kann beim Berufsfahrer körperlich-psychischen Stress hervorrufen.	VERO	
32872	Sekundenschlaf überrascht in der Regel jene, die nicht ausreichend geschlafen haben.	VERO	
32873	Der ständige Wechsel der Essens- und Schlafzeiten kann beim Berufsfahrer körperlich-psychischen Stress hervorrufen.	VERO	
32867	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Krankheiten des Bewegungsapparates durch falsche Körperhaltung erleiden.	VERO	
32868	Um Stress beim Fahren einzuschränken, ist es ratsam, Entspannungstechniken anzuwenden.	VERO	
32863	Das Verrichten einer Arbeitstätigkeit während der verpflichtenden Ruhezeiten kann beim Berufsfahrer körperlich-psychischen Stress hervorrufen.	VERO	
32864	Dem Sekundenschlaf kann man mit der Einnahme von Beruhigungsmitteln entgegenwirken.	FALSO	
32865	Acht Stunden ununterbrochener Schlaf hat Stress für den Fahrer zur Folge und steigert damit das Risiko von Verkehrsunfällen.	FALSO	
32866	Das Unfallrisiko nimmt mit zunehmender Müdigkeit des Fahrers zu.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32874	Gleich nach den Mahlzeiten ist es angebracht, dass der Fahrer die Temperatur des Fahrerhauses auf niedrige Werte einstellt.	FALSO	
32875	Es ist eine gute Sitte für einen Berufsfahrer, ein alkoholhaltiges Getränk zu sich zu nehmen, um die Verdauung zu fördern.	FALSO	
32876	Eine ausgewogene Ernährung für einen Fahrer beinhaltet Obst, Gemüse und Wasser.	VERO	
32877	Der Fahrer muss darauf achten, während der Lenkzeiten wenig Wasser zu trinken.	FALSO	
32878	Der Berufsfahrer muss üppiges und schwer verdauliches Essen meiden.	VERO	
32879	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht aus leichten und energiereichen Nahrungsmitteln.	VERO	
32880	Es ist eine gute Sitte für einen Berufsfahrer, es zu vermeiden, während der Fahrt viel Wasser zu trinken.	FALSO	
32881	Der Berufsfahrer muss den Verzehr von Speisen einschränken, die Schläfrigkeit verursachen.	VERO	
32882	Es ist eine gute Sitte für einen Fahrer, häufig Wasser zu trinken.	VERO	
32883	Während der Verdauung ist der Fahrer durch die gesteigerte Blutzufuhr zum Gehirn aufmerksamer.	FALSO	
32884	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht aus leicht verdaulichen Mahlzeiten.	VERO	
32885	Verlängertes Fasten steigert die Funktionstüchtigkeit des Fahrers.	FALSO	
32886	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht aus wenigen aber üppigen Mahlzeiten.	FALSO	
32887	Übergewicht bedingt eine schädliche Belastung der Wirbelsäule des Fahrers.	VERO	
32888	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht aus fetthaltigen Speisen für eine höhere Energiezufuhr.	FALSO	
32889	Der Berufsfahrer muss den Verzehr von frittierten und fettreichen Speisen einschränken.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32890	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht darin, nur rotes Fleisch zu essen.	FALSO	
32891	Körperliche Beschwerden durch Ruckeln und Stöße des Fahrzeugs nehmen zu, wenn der Fahrer übergewichtig ist.	VERO	
32892	Während der verpflichtenden Fahrtunterbrechung darf der Fahrer eine mäßige Menge Rotwein trinken.	FALSO	
32893	Es ist eine gute Sitte für einen Berufsfahrer, große Mengen Kaffee zu trinken.	FALSO	
32894	Die gleichzeitige Einnahme von Alkohol und Rauschmittel steigert die Konzentrationsfähigkeit beim Lenken während langer Fahrten.	FALSO	
32895	Wenn der Fahrer die vorgeschriebenen Lenkzeiten überschreiten muss, kann er Beruhigungsmittel einnehmen.	FALSO	
32896	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens nicht eingenommen werden, weil sie Aggressivität und Gefahrenunterschätzung hervorrufen können.	VERO	
32897	Wenn man ein Medikament einnimmt, darf man abgesehen von einem Kräuter-Digestif keinen Alkohol zu sich nehmen.	FALSO	
32898	Einige Medikamente können die Reaktionszeit verlängern.	VERO	
32899	Medikamente treten nie mit Alkohol in Wechselwirkung.	FALSO	
32900	Die gleichzeitige Einnahme von Antibiotika und Alkohol kann negative Auswirkungen beim Fahren hervorrufen.	VERO	
32901	Medikamente haben nur dann Nebenwirkungen, wenn man sie auf nüchternen Magen einnimmt.	FALSO	
32902	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens nicht eingenommen werden, weil sie Überschätzung der eigenen Fähigkeiten hervorrufen können.	VERO	
32903	Wenn man ein schmerzlinderndes oder beruhigendes Medikament einnimmt, soll man keinen Alkohol trinken, weil dieser deren beruhigende Wirkung steigert.	VERO	
32904	Wenn der Fahrer die vorgeschriebenen Lenkzeiten überschreiten muss, ist er verpflichtet, aufputschende Medikamente einzunehmen.	FALSO	
32905	Einige Medikamente können Nebenwirkungen haben, die sich beim Fahren negativ auswirken.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32906	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens eingenommen werden, weil sie die Verstandesschärfe steigern.	FALSO	
32907	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens nicht eingenommen werden, weil sie Überschätzung der Fahrleistung des Fahrzeugs hervorrufen können.	VERO	
32908	Wenn man ein Medikament einnimmt, darf man abgesehen von einem Gläschen Schnaps keinen Alkohol zu sich nehmen.	FALSO	
32909	Alkoholkonsum ist jenen Personen zu empfehlen, die sich beim Fahren unsicher fühlen.	FALSO	
32910	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens eingenommen werden, weil sie die geistigen Fähigkeiten verbessern.	FALSO	
32911	Einige Medikamente können mit Alkohol in Wechselwirkung treten und sich negativ auf die Lenktätigkeit auswirken.	VERO	
32912	Einige Medikamente führen zu Schläfrigkeit.	VERO	
32913	Einige Medikamente können die Aufmerksamkeit beeinträchtigen.	VERO	
32914	Ständiger Alkoholgenuss verursacht Gastritis und Magengeschwüre.	VERO	
32915	Ständiger Alkoholgenuss verursacht Schäden am Nervensystem.	VERO	
32916	Ständiger Alkoholgenuss beugt der Leberzirrhose vor.	FALSO	
32917	Alkoholgenuss kann zur Verbesserung der Bewegungskoordination führen.	FALSO	
32918	Ständiger Alkoholgenuss verursacht spröde Fingernägel.	FALSO	
32919	Ständiger Alkoholgenuss verursacht Beschwerden und Krankheiten an den Vitalorganen.	VERO	
32920	Ständiger Alkoholgenuss beugt diffusen Hornhautverhärtungen vor.	FALSO	
32921	Alkoholgenuss kann zur Verbesserung des Wahrnehmungsvermögens führen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32922	Alkoholgenuss kann zu körperlicher Abhängigkeit führen.	VERO	
32923	Alkohol, Medikamente und viele Stoffe die, Rauschzustände hervorrufen, können mit der Zeit zu Abhängigkeit führen.	VERO	
32924	Alkohol, Medikamente und viele Stoffe, die Rauschzustände hervorrufen, führen nicht zur Gewöhnung.	FALSO	
32925	Alkoholgenuss kann zu einem anfänglichen Euphorie Gefühl führen.	VERO	
32926	Alkoholgenuss kann zu Gefahrenunterschätzung führen.	VERO	
32927	Alkoholgenuss kann zu Überschätzung der eigenen Fähigkeiten führen.	VERO	
32928	Alkoholgenuss kann zu Benommenheit führen.	VERO	
32929	Der Alkoholspiegel ist die Krankheit jener, die Alkoholmissbrauch treiben.	FALSO	
32930	Der Alkoholspiegel wird durch einen psychologischen Test gemessen.	FALSO	
32931	Der Alkoholspiegel kann auch anhand der ausgeatmeten Luft gemessen werden.	VERO	
32932	Alkoholgenuss kann zur Senkung des Alkoholspiegels führen.	FALSO	
32933	Der Alkoholspiegel ist die Alkoholkonzentration im Urin.	FALSO	
32934	Der Alkoholspiegel kann durch Blutproben gemessen werden.	VERO	
32935	Der Alkoholspiegel wird anhand einer Sonde im Verdauungssystem gemessen.	FALSO	
32936	Der Alkoholspiegel ist die Alkoholkonzentration im Blut.	VERO	
32937	Der Alkoholspiegel wird in der Regel in Gramm Ethanol pro Liter Blut ausgedrückt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32938	Alkoholgenuss kann zur Einschränkung des Gesichtsfeldes führen.	VERO	
32939	Alkoholgenuss kann die Blendungsempfindlichkeit bei nächtlichem Fahren steigern.	VERO	
32940	Alkoholgenuss kann zur Vergrößerung des Gesichtsfeldes auf 270° führen.	FALSO	
32941	Alkoholgenuss kann zur Veränderung der Einschätzung von Abständen und Geschwindigkeiten führen.	VERO	
32942	Alkoholgenuss kann zur Steigerung der Reaktionsgeschwindigkeit führen.	FALSO	
32943	Alkoholgenuss kann die Reaktionszeiten verlangsamen.	VERO	

32944	Um die Auswirkungen aller durch alkoholhaltige Getränke erzeugten Toxine zu reduzieren, reicht es aus, ein Glas Wasser zu trinken.	FALSO	
32945	Um die Auswirkungen aller durch alkoholhaltige Getränke erzeugten Toxine zu mildern, reicht es aus, trockene Speisen zu essen.	FALSO	
32946	Um die Auswirkungen aller durch alkoholhaltige Getränke erzeugten Toxine zu mildern, reicht es aus, Kaffee zu trinken.	FALSO	
32947	Die Einnahme von Alkohol durch Berufsfahrer wird von der Straßenverkehrsordnung geahndet.	VERO	
32948	Die Einnahme von Alkohol kann durch die Ordnungskräfte kontrolliert werden.	VERO	
32949	Ein minimaler Alkoholkonsum ist während der Mahlzeiten auch für Berufsfahrer erlaubt.	FALSO	
32950	Die Aufnahme von Rauschmitteln verursacht auch Alkoholabhängigkeit.	FALSO	
32951	Die Aufnahme von Rauschmitteln verursacht irreversible Schäden an den Gehirnzellen.	VERO	
32952	Die Aufnahme von Rauschmitteln führt immer dazu, Gewalttaten zu verüben.	FALSO	
32953	Die Aufnahme von Rauschmitteln verursacht Abhängigkeit.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32954	Die Aufnahme von Ecstasy kann Dehydratation hervorrufen.	VERO	
32955	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehören Cannabis, Amphetamin, Heroin.	VERO	
32956	Ecstasy ist ein mystischer Zustand.	FALSO	
32957	Die Aufnahme von Marihuana verbessert das Reaktionsvermögen des Fahrers.	FALSO	
32958	Ecstasy ist ein Nahrungsergänzungsmittel.	FALSO	
32959	Marihuana verkürzt die Reaktionszeit.	FALSO	
32960	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört Marihuana.	VERO	
32961	Die Aufnahme von Marihuana verlängert die Reaktionszeit.	VERO	
32962	Ecstasy ist ein Rauschmittel, das Abhängigkeit hervorruft.	VERO	
32963	Ecstasy ist ein Vitaminergänzungsmittel.	FALSO	
32964	Marihuana ist ein Medikament zur Behandlung von Kopfschmerzen.	FALSO	
32965	Die Aufnahme von Ecstasy kann anfangs einen Euphorie Zustand hervorrufen.	VERO	
32966	Die Aufnahme von Ecstasy ist zu empfehlen, wenn man eine anstrengende Fahrt unternehmen muss.	FALSO	
32967	Die Aufnahme von Ecstasy kann Übelkeit, Herzrasen, geistige Verwirrung hervorrufen.	VERO	
32968	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört Coca-Cola.	FALSO	
32969	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört Ecstasy.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32970	Ecstasy darf vor dem Fahren aufgenommen werden.	FALSO	
32971	Die Aufnahme von Marihuana führt zu Gedächtnisschwund.	VERO	
32972	Die Aufnahme von Ecstasy ist ratsam, wenn die vorgeschriebenen Lenkzeiten überschritten werden sollen.	FALSO	
32973	Ecstasy ist ein Rauschgift auf Safranbasis.	FALSO	
32974	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört Kokain.	VERO	
32975	In einem schlechten körperlich-psychischen Zustand kann man kurze Strecken fahren, wenn man am Ende der Fahrt eine zusätzliche Ruhezeit nimmt.	FALSO	
32976	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehören Passionsblume und Ringelblume.	FALSO	
32977	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehören die Papaya Frucht und Gelée Royale.	FALSO	
32978	Ecstasy ist eine synthetische Droge.	VERO	
32979	Ecstasy ist ein Rauschgift, das auch den Tod verursachen kann.	VERO	
32980	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört LSD.	VERO	
32981	Die Aufnahme von Ecstasy ist dem Fahrer zu empfehlen, wenn er keine Mittagspause halten kann.	FALSO	
32982	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehören Ginseng- oder Taurin haltige Getränke.	FALSO	
32983	Ecstasy liegt in Form von Pastillen oder Tabletten vor.	VERO	

32984	Rauschmittel dürfen während des Fahrens eingenommen werden, weil sie die Reflexe verbessern.	FALSO	
32985	Die Aufnahme von Marihuana während des Fahrens wird von der Straßenverkehrsordnung nicht geahndet.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32986	Alkoholmissbrauch kann zur Entlassung von Berufsfahrern führen.	VERO	
32987	Der Gebrauch von Rauschmitteln ist für Berufsfahrer immer verboten.	VERO	
32988	Der Gebrauch von Rauschmitteln kann ein Grund zur Entlassung von Berufskraftfahrern sein.	VERO	
32989	Der Gebrauch von Rauschmitteln während des Fahrens ist für Berufsfahrer gelegentlich erlaubt.	FALSO	
32990	Das Fahren unter Rauschmitteleinfluss ist für Fahrer von Güterfahrzeugen erlaubt, jedoch nicht für Fahrer von Personenfahrzeugen.	FALSO	
32991	Der Fahrer gilt als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn er den von den Ordnungskräften ausgehändigten Fragebogen nicht richtig beantwortet.	FALSO	
32992	Der Fahrer gilt als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn im Fahrerhaus Rauchspuren festgestellt werden.	FALSO	
32993	Der Fahrer gilt als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn die Blutproben Spuren dieser Stoffe ergeben.	VERO	
32994	Der Fahrer gilt erst dann als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn er sich Analysen in akkreditierten Sanitätsstrukturen unterzogen hat.	VERO	
32995	Der Fahrer gilt erst dann als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn es die Laboranalysen bestätigen.	VERO	
32996	Der Fahrer gilt nur dann als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn in seinen biologischen Flüssigkeiten Spuren dieser Stoffe vorhanden sind.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
32997	Nicht verderbliche Waren erfordern einen schnellen Verbrauch oder besondere Aufmerksamkeit bei der Lagerung während des Transports.	FALSO	
32998	Die Waren werden nach dem natürlichen Zustand unterschieden, der fest, flüssig und gasförmig sein kann.	VERO	
32999	Halbfertigprodukte sind solche, die alle notwendigen Arbeitsprozesse durchlaufen haben, um sie für die Verwendung durch den Verbraucher geeignet zu machen.	FALSO	
33000	Waren nationalen Ursprungs sind solche, die im nationalen Hoheitsgebiet hergestellt wurden.	VERO	
33001	Mit Wechselbrücken versehene Fahrzeuge werden für die Beförderung von beschädigten Fahrzeugen verwendet.	FALSO	
33002	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien verwendet man in der Regel Fahrzeuge, welche mit einer Kippprits che ausgestattet sind.	VERO	
33003	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien verwendet man in der Regel Baumaschinen, welche mit einer Kippprits che ausgestattet sind.	VERO	
33004	Mit Wechselbrücken versehene Fahrzeuge sind aerodynamisch konstruiert, um den Kraftstoffverbrauch des Fahrzeugs während des Transports zu reduzieren.	FALSO	
33005	Mit Wechselbrücken versehene Fahrzeuge sind nützlich, um der Pritsche lange Stehzeiten zu vermeiden, während das Fahrzeug nicht in Betrieb ist oder die Ware verladen wird.	VERO	
33006	Mit Wechselbrücken versehene Fahrzeuge sind notwendig für die Beförderung von Gefahrgut.	FALSO	
33007	Mit Wechselbrücken versehene Fahrzeuge sind nützlich, um lange Stehzeiten zum Beladen bzw. zum Entladen des Gepäckraums, zu vermeiden.	VERO	
33008	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien in loser Schüttung verwendet man in der Regel Fahrzeuge, welche mit durchgehender Ladefläche ohne Seitenwände ausgestattet sind.	FALSO	
33009	Die Wechselbrücke erhöht die Stabilität des Fahrzeugs.	FALSO	
33010	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien muss man Fahrzeuge verwenden, welche mit Wechselbrücken ausgestattet sind.	FALSO	
33011	Mit Wechselbrücken versehene Fahrzeuge sind nützlich, um die Last auf der Hinterachse zu verringern.	FALSO	
33012	Mit Wechselbrücken versehene Fahrzeuge ermöglichen die Optimierung der Lade- und Entladevorgänge sowie des entsprechenden Zeitaufwandes.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33020	Container sind Ladungseinheiten.	VERO	
33021	Container und Wechselaufbauten haben auf internationaler Ebene vereinheitlichte Eigenschaften.	VERO	
33022	Eine Ladungseinheit kann nicht ein Sattelanhänger sein.	FALSO	
33023	Eine Ladungseinheit wird immer von Hand bewegt.	FALSO	
33024	Lastkraftwagen mit Gerüst und Plane sind Ladungseinheiten im Intermodalverkehr.	FALSO	
33025	Wechselaufbauten sind Ladungseinheiten, welche im Intermodalverkehr verwendet werden.	VERO	
33026	Verladerampen sind als Ladungseinheit anzusehen.	FALSO	
33027	Wechselaufbauten sind Ladungseinheiten.	VERO	
33028	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, verwendet man Ladungseinheiten.	VERO	
33013	Mit Wechselbrücken versehene Fahrzeuge sind nützlich, um dem Fahrzeug lange Stehzeiten zu vermeiden, während die Pritsche am Boden steht.	VERO	
33014	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien in loser Schüttung muss man Fahrzeuge verwenden, welche mit Hubrampen ausgestattet sind.	FALSO	
33015	Eine Ladungseinheit kann verwendet werden für die intermodale Beförderung von Gütern.	VERO	
33016	Container sind Ladungseinheiten, welche im Intermodalverkehr verwendet werden.	VERO	
33017	Eine als Palette bezeichnete Ladungseinheit ist ein für den kombinierten Straßen-/Schienenverkehr erzeugter Sattelanhänger.	FALSO	
33018	Eine Ladungseinheit ist der einzelne Arbeiter, welcher mit dem Laden und Entladen von Gütern beschäftigt ist.	FALSO	
33019	Eine Ladungseinheit kann aus einem Container bestehen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33029	Containerschiffe sind Ladungseinheiten im Intermodalverkehr.	FALSO	
33030	Eine Ladungseinheit ist eine Gewerkschaft, welche die Interessen der Ladearbeiter vertritt.	FALSO	
33031	Eine Ladungseinheit ist eine Logistikeinheit für die Handhabung und die Lagerung von Gütern.	VERO	
33032	Unterlegkeile sind als Ladungseinheiten anzusehen.	FALSO	
33033	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, kann man Wechselaufbauten verwenden.	VERO	
33034	Container und Wechselaufbauten werden ausschließlich mit Straßenfahrzeugen befördert.	FALSO	
33035	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, verwendet man dauerhaft Tankwagen.	FALSO	
33036	Container und Wechselaufbauten werden im kombinierten Verkehr häufig verwendet.	VERO	
33037	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, ist es vorgeschrieben, mit Kran oder Hubrampen ausgestattete Fahrzeuge zu verwenden.	FALSO	
33038	Container und Wechselaufbauten haben keine Standardabmessungen.	FALSO	
33039	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, kann man Container verwenden.	VERO	
33040	Container und Wechselaufbauten haben von jedem einzelnen Transportunternehmen selbst festgelegte Abmessungen und Eigenschaften.	FALSO	
33041	Container und Wechselaufbauten müssen nicht im Eigentum der sie verwendenden Unternehmen stehen.	VERO	
33042	Die Paletten müssen das Gewicht der darauf gelagerten Waren tragen können.	VERO	
33043	Die Palette besteht aus einer Plattform, auf der die Ware gebündelt wird.	VERO	
33044	Die mit Paletten gehandhabten Güter sind nicht mit Gurten zu verankern, um eine größere Flexibilität bei ihrer Handhabung zu gewährleisten.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33045	Die mit Paletten gehandhabten Güter werden so zusammengestellt, dass sie möglichst übereinandergestapelt werden können.	VERO	

33046	Die Palette wird auch als Transportpalette bezeichnet.	VERO	
33047	Die Palette ermöglicht das rasche Umladen der Ware.	VERO	
33048	Die Palette ist eine Holz- oder sogar Kunststoff- oder Stahlplattform, die mit Querlatten und Stützen ausgestattet ist.	VERO	
33049	Die mit Gütern beladenen Paletten können mit Seilen, Ketten, Nylonbändern und Spanngurten verankert werden.	VERO	
33050	Die Palette ist ein Eisenkäfig mit den Maßen 120 x 80 x 90 cm.	FALSO	
33051	Die mit Paletten gehandhabten Güter dürfen niemals übereinandergestapelt werden.	FALSO	
33052	Die Palette ist ein mit Gabeln ausgestatteter Hubstapler für den Warenumschlag.	FALSO	
33053	Die Palette besteht aus Hochdruckflaschen für den Transport von Flüssigkeiten.	FALSO	
33054	Die Palette ist eine für die Handhabung der Container verwendete Vorrichtung.	FALSO	
33055	Die Palette ist eine für die Handhabung und die Beförderung der Ware geeignete Vorrichtung.	VERO	
33056	Die mit Paletten gehandhabten Güter dürfen nicht mit Gurten befestigt werden, weil ihre etwaige Bewegung die Riemen beschädigen könnte.	FALSO	
33057	Die Paletten können im mechanisierten Umschlag mit Hubwagen gehandhabt werden.	VERO	
33058	Bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen ist es Pflicht, Matten zu verwenden, um den Reibungskoeffizienten zwischen der Ladefläche und dem Container zu erhöhen.	FALSO	
33059	Bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen muss man dafür sorgen, dass diese nicht wegrollen.	VERO	
33060	Bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen muss man aus Sicherheitsgründen mit Hubrampen ausgestattete Fahrzeuge verwenden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33061	Bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen es Pflicht, Abdeckplanen zu verwenden, um das Verstreuen der beförderten Stoffe zu vermeiden.	FALSO	
33062	Sofern man nicht über speziell ausgestattete Fahrzeuge verfügt, soll man bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen vermeiden, dass die Behälter auf der Ladefläche der Karosserie, rollen.	VERO	
33063	Eine Sammelgutbeförderung kann mit einem Fahrzeug mit Kastenaufbau durchgeführt werden.	VERO	
33064	Eine Sammelgutbeförderung kann mit einem Fahrzeug mit offener Pritsche durchgeführt werden.	VERO	
33065	Eine Sammelgutbeförderung kann mit einem Betonmischwagen durchgeführt werden.	FALSO	
33066	Eine Sammelgutbeförderung kann mit einem Fahrzeug mit Tankaufbau durchgeführt werden.	FALSO	
33067	Beim Beladen des Fahrzeugs müssen die Güter, die zuerst abgeliefert werden müssen, vor den anderen verladen werden.	FALSO	
33068	Wenn man Güter verlädt, ist es nicht notwendig, die Reihenfolge für die Ablieferung der einzelnen Gepäckstücke zu berücksichtigen.	FALSO	
33069	Für den Transport von Hausmüll ist die Verwendung von Fahrzeugen für den spezifischen Transport solcher Güter erforderlich.	VERO	
33070	Für den Transport von Möbeln ist die Verwendung von Fahrzeugen für den spezifischen Transport mit Containerträgern oder Wechselbrücken erforderlich.	FALSO	
33071	Für die Beförderung von Papier mit Paletten ist die Verwendung von Fahrzeugen für den spezifischen Transport mit ATP-Karosserie (internationales Abkommen für den Transport verderblicher Güter) erforderlich.	FALSO	
33072	Per eine Sammelgutbeförderung ist die Verwendung von Fahrzeugen für den spezifischen Transport erforderlich, die mit Aufbau für den Transport von Granulaten und Pulvern ausgestattet sind.	FALSO	
33073	Für den Transport verderblicher Güter im Rahmen des ATP-Abkommens ist die Verwendung von Fahrzeugen, für den spezifischen Transport mittels Karosserie mit kontrollierter Temperatur erforderlich.	VERO	
33074	Für die Beförderung von lebenden Tieren ist die Verwendung von Fahrzeugen für den spezifischen Transport vorgeschrieben.	VERO	
33075	Die Verwendung des Sattelzuges eignet sich besonders für den Transport kleiner Gütermengen.	FALSO	
33076	Sattelzüge sind besonders bei Aufteilung der Fahrt durch die Austauschbarkeit des Sattelaufliegers geeignet.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33077	Der Vorteil des Sattelzuges liegt in der Austauschbarkeit des Sattelaufliegers.	VERO	
33078	Im Hinblick auf die Sicherheit muss man es vermeiden, einen Anhänger an das Zugfahrzeug anzuhängen.	FALSO	
33079	Die Verwendung von Sattelzuges ist besonders ratsam für den intermodalen Verkehr.	VERO	
33080	Die Beförderung mit einem Sattelzug ist geeigneter als jene mit einem Lastzug, wenn die beförderten Güter für einen anderen Staat bestimmt sind.	FALSO	
33081	Die Verwendung des Lastzuges ist ratsam, wenn über 12 m lange Boote befördert werden.	FALSO	
33082	Die Verwendung des Lastzuges ist besonders ratsam bei Aufteilung der Ladung	VERO	
33083	Die Ware muss so auf dem Fahrzeug verstaut werden, dass die volle Sicht in alle Richtungen gewährleistet und die volle Bedienbarkeit gegeben ist.	VERO	
33084	Die Ware muss so auf dem Fahrzeug verstaut werden, dass die von den geltenden Vorschriften vorgesehenen Höchstgewichte und Höchstmaße nicht überschritten werden.	VERO	
33085	Beim Transport von Gütern kann die Ladung auch so verstaut werden, dass die Fahrstabilität beeinträchtigt wird.	FALSO	
33086	Die Wechselaufbauten gehören zu den fest mit der Fahrzeugtragstruktur verankerten Aufbauten.	FALSO	
33087	Es ist verboten auf Fahrzeugen für den Gütertransport, Zubehör zum Laden, Entladen und Transportieren von Gütern zu installieren.	FALSO	
33088	Fahrzeuge für den Gütertransport können mit abnehmbarem Zubehör wie Planen, Bordwanderhöhungen und anderem ausgestattet werden.	VERO	
33089	Kraftfahrzeuge mit Tankaufbau werden als spezifische Transporte klassifiziert.	VERO	
33090	Kastenwagen mit Wärmedämmung für den Transport von Lebensmitteln im Rahmen des ATP-Regimes (internationales Abkommen über den Transport verderblicher Waren) ausgestattet sind, werden als spezifische Transporte klassifiziert.	VERO	
33091	Betonmischwagen werden als spezifische Transporte klassifiziert.	VERO	
33092	Kastenwagen mir einer maximalen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t werden als spezifischer Transport klassifiziert.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33093	Lastkraftwagen mit einer zulässigen Höchstmasse unter 3,5 t werden als spezifischer Transport klassifiziert.	FALSO	
33094	Fahrzeuge für spezifische Transporttätigkeiten dürfen für die Beförderung von Personen verwendet werden.	FALSO	
33095	Abschleppwagen werden als Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung klassifiziert.	VERO	
33096	Abschleppwagen sind Fahrzeuge, welche mit Ladepritschen für den Fahrzeugtransport ausgestattet sind.	VERO	
33097	Autobetonpumpen werden als Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung klassifiziert.	VERO	
33098	Betonmischer LKW werden als Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung klassifiziert.	FALSO	
33099	Fahrzeuge mit Vorrichtungen für die Containerbeförderung werden als Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung klassifiziert.	FALSO	
33100	Fahrzeuge, für die ausschließliche Beförderung von lebenden Tieren werden als Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung klassifiziert.	FALSO	
33101	Ladekräne auf Fahrzeugen, ermöglichen das Auf- und Abladen von schweren und großen Frachtstücken.	VERO	
33102	Ladekräne werden normalerweise hinter dem Fahrerhaus installiert, können aber auch am hinteren Überhang montiert werden.	VERO	
33103	Ladekräne werden normalerweise vor dem Fahrerhaus installiert, können aber auch am hinteren Überhang montiert werden.	FALSO	
33104	Hubrampen sind fast immer am Heck des Fahrzeugs montiert.	VERO	
33105	Hubrampen sind Hilfsmittel welche das Beladen erleichtern, aber nicht das Entladen.	FALSO	
33106	Es ist periodisch notwendig, die Funktionstüchtigkeit der technischen Ausstattung (Ladekran oder Hubrampe) zu überprüfen und entsprechende Wartungsarbeiten durchzuführen.	VERO	
33107	Die Ladungssicherung hat starken Einfluss auf die Verkehrssicherheit.	VERO	

33108	Ladungssicherung muss mit äußerster Sorgfalt ausgeführt werden, besonders das korrekte Positionieren und Verankern der Ladung ist dabei wichtig.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33109	Das Transportieren von herausragender Ladung ist immer verboten.	FALSO	
33110	Verlorene Ladung muss zeitnah angezeigt werden, und falls das Entfernen derselben nicht möglich ist, muss es den Beamten des PRA (öffentliches Autoregister) gemeldet werden.	FALSO	
33111	Um das Verrutschen der Ladung auf der Pritsche zu verhindern dürfen keine Gurte verwendet werden.	FALSO	
33112	Beim Verstauen mehrerer Frachtstücke auf der Ladepritsche des Fahrzeugs muss man das Gewicht möglichst gleichmäßig verteilen.	VERO	
33113	Ein einzelnes, sehr schweres Frachtstück muss im mittleren Bereich der Ladefläche untergebracht werden, dabei gilt besondere Vorsicht.	VERO	
33114	Ein einzelnes, sehr schweres Frachtstück muss am vorderen Rand der Ladefläche untergebracht werden.	FALSO	
33115	Ein einzelnes, sehr schweres Frachtstück kann wahlweise am vorderen oder am hinteren Rand der Ladefläche untergebracht werden.	FALSO	
33116	Ein einzelnes, sehr schweres Frachtstück muss am hinteren Rand der Ladefläche untergebracht werden.	FALSO	
33117	Die Ladung muss so angebracht werden, dass sich die schwersten Frachtstücke auf dem hinteren Überhang befinden.	FALSO	
33118	Die Ladung muss horizontal gesichert sein, um ein Rutschen über die Ladefläche zu verhindern.	VERO	
33119	Um ein Rutschen über die Ladefläche zu verhindern, reicht die Haftreibung zwischen Ware und Pritsche immer aus.	FALSO	
33120	Um ein Abheben der Ladung zu verhindern reicht die Gewichtskraft, welche dieselbe nach unten drückt, immer aus.	FALSO	
33121	Um die Stabilität der Ladung auf der Ladefläche zu überprüfen, ist es nötig den Schwerpunkt der Ware zu ermitteln.	VERO	
33122	Um das Rollen der Ladung zu verhindern, ist es nötig, dass die Resultierende aus der Gewichtskraft und der Trägheitskraft innerhalb der Auflagefläche des Fahrzeuges liegt.	FALSO	
33123	Es ist nicht nötig, sich über die Kräfte zu vergewissern, welche während der Fahrt auf die Ladung wirken und es damit zum Überschlagen bringen können.	FALSO	
33124	Die Kräfte, welche während der Fahrt auf die Ladung (Trägheitskraft, Zentrifugalkraft, usw.) wirken, können das Überschlagen des Frachtstückes auf der Ladefläche nach vorne und hinten aber nicht zur Seite, auslösen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33125	Ein sehr schweres Frachtstück muss entsprechend gesichert werden, mit ein oder mehreren Rückhaltesystemen.	VERO	
33126	Die Frachtstücke müssen so angebracht werden, dass sie sich während der Fahrt des Fahrzeugs nicht verschieben.	VERO	
33127	Um das Verrutschen der Ladung während der Fahrt des Fahrzeugs zu vermeiden, ist es unerlässlich, den Reifendruck häufig zu prüfen.	FALSO	
33128	Um das Verrutschen der Ladung während der Fahrt des Fahrzeugs zu vermeiden, ist es angebracht, die Ladung am Ladekran zu befestigen.	FALSO	
33129	Beim Transport von zylinderförmigen Frachtstücken ist es unerlässlich, außer den Zurrgurten, auch Unterlegkeile zur Ladungssicherung zu verwenden, um das Rollen über die Ladefläche zu verhindern.	VERO	
33130	Die Ladung muss auf dem Fahrzeug gegen Witterung und Verstreuung gesichert werden.	VERO	
33131	Es ist verboten, Hilfsmittel wie, Balken, Planken, Streben und mobile Abteilungen zum Sichern gegen Verrutschen zu verwenden.	FALSO	
33132	Die Zurrgurten für die Ladungssicherung dürfen nicht gerissen oder abgenutzt sein und keine schadhaften Ratschen aufweisen.	VERO	
33133	Die Zurrgurten für die Ladungssicherung werden auf der Ladefläche verankert.	VERO	
33134	Das Anbringen von Staumaterial (Kartone, Schaumgummi, usw.) in Hohlräumen zwischen Frachtstücken ist verboten.	FALSO	
33135	Es ist verboten, die Ladung mittels Zurrgurten und entsprechender Ratsche, am Fahrzeug zu sichern.	FALSO	
33136	Die Spanngurte müssen so angebracht werden, dass die Frachtstücke weder längs noch quer verrutschen.	VERO	

33137	Beim Sichern von sehr schweren Frachtstücken (Fahrzeuge, Baumaschinen, usw.) ist es unerlässlich spezielle Spannketten oder Seile zu verwenden.	VERO	
33138	Bei der korrekten Ladungssicherung muss man, auf die Anzahl und die Vorspannkraft der Zurrgurte achten.	VERO	
33139	Bei der korrekten Ladungssicherung muss man auf den Reibwert zwischen Frachtstück und Ladefläche achten.	VERO	
33140	Bei der korrekten Ladungssicherung muss man auf die Lenkzeit des Fahrers achten.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33141	Bei der korrekten Ladungssicherung muss man auf den Winkel zwischen der Gurte und der Ladefläche achten.	VERO	
33142	Spanngurte und Ratschen werden verwendet, um Frachtstücke direkt oder durch Niederzurren auf der Ladefläche zu sichern.	VERO	
33143	Spanngurte und Ratschen dürfen nicht verwendet werden, um Frachtstücke durch Niederzurren auf der Ladefläche zu sichern.	FALSO	
33144	Spanngurte für die Ladungssicherung sind mit Etiketten versehen, auf welchen das Material angegeben ist, aus welchem sie bestehen.	VERO	
33145	Spanngurte für die Ladungssicherung sind mit Etiketten versehen, auf welchen die maximale Vorspannkraft angegeben ist.	VERO	
33146	Spanngurte für die Ladungssicherung sind mit Etiketten versehen, auf welchen das maximale Eigengewicht des Fahrzeuges angegeben ist.	FALSO	
33147	Spanngurte für die Ladungssicherung sind mit Etiketten versehen, auf welchen die maximale zulässige Gesamtmasse des Fahrzeuges angegeben ist.	FALSO	
33148	Ketten sind für das Direktzurren sehr schwerer Ladungen verboten.	FALSO	
33149	Stahlseile sind für das Direktzurren sehr schwerer Ladungen verboten.	FALSO	
33150	Hauptmerkmale der Ketten für die Ladungssicherung sind der Stärke der Glieder und die Qualität des Kettenmaterials.	VERO	
33151	Für Transporte von nicht gefährlichen Flüssigkeiten (z.B. Wasser) werden normale Tankfahrzeuge oder geeignete Behälter verwendet.	VERO	
33152	Fahrzeuge, welche Gefahrgut transportieren, dürfen über ihre zulässigen Gesamtmassen beladen werden.	FALSO	
33153	Die Planen der Fahrzeuge mit Planenaufbau können mit elastischem Seilzug oder Ösen befestigt werden.	VERO	
33154	Die Planen der Fahrzeuge mit Planenaufbau können verschiebbare Planen auf Längsschienen sein.	VERO	
33155	Planenaufbauten sind im Rahmen des TIR-Abkommens verboten.	FALSO	
33156	Bei Fahrzeugtransporten auf entsprechenden Fahrzeugen mit Spezialaufbauten wie befahrbare Schienen, werden eigene, spezielle Verankerungen benützt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33157	Bei Fahrzeugtransporten auf entsprechenden Fahrzeugen mit Spezialaufbauten wie befahrbare Schienen, muss man darauf achten, die schwersten Fahrzeuge auf der tiefsten Ebene zu verladen.	VERO	
33158	Bei Fahrzeugtransporten auf entsprechenden Fahrzeugen mit Spezialaufbauten wie befahrbare Schienen, muss man darauf achten, das erste Fahrzeug rückwärts zu verladen.	FALSO	
33159	Bei Fahrzeugtransporten auf entsprechenden Fahrzeugen mit Spezialaufbauten wie befahrbare Schienen darf die höchste Höhe 3 Meter nicht überschreiten.	FALSO	
33160	Herausragende Ladung darf an der Rückseite über den Boden streifen.	FALSO	
33161	Im Falle herausragender Ladung an der Rückseite, muss auch der Überstand von nur einem Zentimeter angemessen angezeigt werden.	VERO	
33162	An der Rückseite der Fahrzeuge dürfen nur unteilbare Gegenstände, innerhalb genauer Grenzen, herausragen.	VERO	
33163	Innerhalb der Maximalumrisse der entsprechenden Fahrzeugkategorie, sind an der Rückseite der Fahrzeuge, Überstände bis zu 3/10 der Fahrzeuglänge erlaubt.	VERO	
33164	An der Rückseite der Fahrzeuge, dürfen Gegenstände, in Abweichung der Maximalumrisse der entsprechenden Fahrzeugkategorie, bis zu 30 cm herausragen.	FALSO	
33165	Herausragende Ladung an der Rückseite muss mittels entsprechenden rückstrahlenden Rot-Weiß quer gestreiften Tafeln mit den Massen 50x50 cm, angezeigt werden.	VERO	
33166	Falls die Ladung hinten über die gesamte Breite der Ladefläche herausragt, bedarf es mindestens 4 Tafeln, um dies anzuzeigen.	FALSO	

33167	Die falsche Positionierung der Ladung wirkt sich nicht auf die Fahrstabilität des Fahrzeuges aus.	FALSO	
33168	Die falsche Positionierung der Ladung kann zu Überladung einer oder mehrerer Achsen führen.	VERO	
33169	Die falsche Positionierung der Ladung kann die Fahrstabilität des Fahrzeugs beeinträchtigen.	VERO	
33170	Die falsche Positionierung der Ladung kann den Wirkungsgrad des Motors verringern.	FALSO	
33171	Wenn man Güter auf Fahrzeugen transportiert, ist es unumgänglich sich zu vergewissern, dass die Ladung mit der Nutzlast und dem Ladevolumen des Fahrzeugs kompatibel ist.	VERO	
33172	Das Feststellen des Schwerpunktes des beladenen Fahrzeugs, ist für die Fahrstabilität des Fahrzeugs in der Kurve irrelevant.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33173	Die Nutzlast ist die effektive erlaubte Ladung, welche auf dem Fahrzeug transportiert werden darf.	VERO	
33174	Die höchstzulässige Gesamtmasse wird immer im Fahrzeugschein angegeben.	VERO	
33175	Die Nutzlast eines Fahrzeugs entspricht der maximal zulässigen Masse seiner Zuladung.	VERO	
33176	Die Nutzlast wird im Fahrzeugschein angegeben.	VERO	
33177	Die Nutzlast eines Fahrzeugs nimmt mit dem Zunehmen der Tara des Fahrzeugs zu.	FALSO	
33178	Die höchstzulässige Gesamtmasse entspricht der Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand.	FALSO	
33179	Die höchstzulässige Gesamtmasse ist die Differenz zwischen der Nutzlast und der Tara.	FALSO	
33180	Die Nutzlast des Anhängers entspricht seiner zulässigen Gesamtmasse.	FALSO	
33181	Die Nutzlast entspricht dem Gewicht der Karosserie.	FALSO	
33182	Die Nutzlast eines Kraftwagens entspricht seiner höchstzulässigen Gesamtmasse.	FALSO	
33183	Die Nutzlast eines Fahrzeugs entspricht seiner Masse in fahrbereitem Zustand.	FALSO	
33184	Die effektiv transportierte Ladung eines Fahrzeugs darf nicht zur Überschreitung seiner höchstzulässigen Gesamtmasse führen.	VERO	
33185	Im Falle von Kastenwagen, ist das Ladevolumen gleich dem Produkt aus Ladefläche und Innenraumhöhe.	VERO	
33186	Im Falle von Kastenwagen, ist das Ladevolumen gleich dem Produkt aus der Länge der Ladefläche und der Innenraumhöhe.	FALSO	
33187	Im Falle von Kastenwagen, ist das Ladevolumen gleich dem Produkt aus der Länge der Ladefläche und der höchstzulässigen Höhe für Kraftwagen (4 m).	FALSO	
33188	Fahrzeuge mit zusätzlicher Ladefläche über dem Fahrerhaus dürfen, einschließlich Ladung, bis zu 4,4 m hoch sein.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33189	Tankfahrzeuge dürfen aus Gründen der Stabilität nicht voll beladen fahren.	FALSO	
33190	Die Ladefähigkeit eines Tanks für nicht gefährliche Güter hängt von den TIR-Bestimmungen ab.	FALSO	
33191	Die Ladefähigkeit, eines Tanks für nicht gefährliche Güter, hängt ab vom zulässigen Füllgrad.	VERO	
33192	Die Ladefähigkeit eines Tanks für nicht gefährliche Güter hängt von der Art der Bremsanlage ab.	FALSO	
33193	Die Ladefähigkeit eines Tankwagens für nicht gefährliche Güter hängt ab vom spezifischen Gewicht der Flüssigkeit und vom zulässigen Füllgrad.	VERO	
33194	Die Ladefähigkeit, eines Tankwagens für nicht gefährliche Güter bei Umgebungsdruck, ist der Nutzlast des Fahrzeugs angepasst.	VERO	
33195	Das Nichteinhalten des zulässigen Füllgrades von nicht gefährlichen Gütern verringert das Schwallen der transportierten Flüssigkeiten und erhöht die Fahrstabilität des Fahrzeugs.	FALSO	
33196	Vor dem Losfahren, ist es nötig, zu kontrollieren ob die Luken im oberen Bereich der Tanks geschlossen sind, um ein Auslaufen der Ware zu verhindern.	VERO	
33197	In den Tanks wird die Schwallbewegung der Flüssigkeiten, in nicht komplett gefüllten Behältern, mittels längs und quer eingebauten Schwallwänden, laut ADR-Bestimmungen, reduziert.	VERO	

33198	Bei Flüssigkeitstransporten in Tanks darf man die höchstzulässige Gesamtmasse, sowie die höchstzulässige Achslast überschreiten.	FALSO	
33199	Bei Fahrzeuggespannen, bestehend aus Zugmaschine und Anhänger, ist es nötig zu überprüfen ob die höchstzulässige Gesamtmasse des Anhängers mit der erlaubten Zuglast der Zugmaschine kompatibel ist.	VERO	
33200	Die falsche Sicherung der Ladung auf einem Lastkraftwagen kann die Fahrstabilität des Fahrzeugs beeinträchtigen.	VERO	
33201	Die falsche Sicherung der Ladung auf einem Lastkraftwagen wird mit der Beschlagnahme des Fahrzeugs geahndet.	FALSO	
33202	Die falsche Sicherung der Ladung auf einem Lastkraftwagen kann sich auf die Fahrstabilität des Fahrzeugs auswirken.	VERO	
33203	Die falsche Sicherung der Ladung auf einem Lastkraftwagen kann sich auf die Elektroanlage des Fahrzeugs auswirken.	FALSO	
33204	Die falsche Sicherung der Ladung auf einem Lastkraftwagen kann das Überladen des Fahrzeugs und einer oder mehrerer Achsen bewirken.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33205	Die Ladung muss so angebracht werden, dass die Massen möglichst gleichmäßig über die tragenden Strukturen verteilt werden.	VERO	
33206	Mehrere kleine Frachtstücke müssen im hinteren Bereich der Ladefläche gesammelt verstaut werden.	FALSO	
33207	Ein einzelnes sehr schweres Frachtstück muss nach Möglichkeit auf langen Unterlegbalken auf der Ladefläche untergebracht werden.	VERO	
33208	Mehrere kleine Frachtstücke müssen im vorderen Bereich der Ladefläche gesammelt verstaut werden.	FALSO	
33209	Im Hinblick auf die Sicherheit, muss die Ladung senkrecht, weit entfernt vom geometrischen Schwerpunkt, auf der Ladefläche angebracht werden.	FALSO	
33210	Mehrere kleine Frachtstücke müssen auf möglichst gleichmäßige Weise auf der Ladefläche verteilt werden.	VERO	
33211	Bei der Beförderung von Gefahrgut ist hinsichtlich des Überladens eine Toleranz von nicht mehr als 5% der höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs zulässig.	FALSO	
33212	Die Toleranz, in Bezug auf die Ladung von 5%, wird auch bei Gefahrguttransporten wie zum Beispiel, LPG angewandt.	FALSO	
33213	Das Überladen des Fahrzeugs um mehr als 5% über die höchstzulässige Gesamtmasse, hat die Bestrafung des Fahrzeugeigentümers, nicht jedoch des Fahrers zur Folge.	FALSO	
33214	Für das Überladen des Fahrzeugs haften der Fahrer, der Eigentümer des Fahrzeugs und der Auftraggeber.	VERO	
33215	Bei der Beförderung von Benzin in Tankwagen, ist hinsichtlich des Überladens, eine Toleranz von 5% der höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs vorgesehen.	FALSO	
33216	Bei einem als Baumaschine verwendeten Lastkraftwagen ist das Überladen um 3% seiner höchstzulässigen Gesamtmasse nicht erlaubt.	FALSO	
33217	Das Überladen des Fahrzeugs wirkt sich auf den ordnungsgemäßen Betrieb des Fahrtenschreibers aus.	FALSO	
33218	Bei der Beförderung von Benzin ist hinsichtlich des Überladens eine Toleranz vorgesehen, sofern das Überladen nicht mehr als 5% der höchstzulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs ausmacht.	FALSO	
33219	Das Überladen des Fahrzeugs wirkt sich auf die Funktionstüchtigkeit des Geschwindigkeitsbegrenzers aus.	FALSO	
33220	Es ist erlaubt, höchstens 15%, über die höchstzulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs zu laden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33221	Das Überladen des Fahrzeugs wirkt sich auf die Funktionstüchtigkeit der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen aus.	FALSO	
33222	Das Überladen des Fahrzeuges wirkt sich auf die Funktionstüchtigkeit der Aufhängung aus.	VERO	
33223	Das Überladen des Fahrzeuges wirkt sich auf die Fahrstabilität aus.	VERO	
33224	Das Überladen des Fahrzeuges wirkt sich auf die Funktionstüchtigkeit der Bremsanlage aus.	VERO	
33225	Das Überladen des Fahrzeuges bis zu 15% über die höchstzulässige Gesamtmasse hat keine Sanktionen zur Folge.	FALSO	
33226	Die falsche Sicherung der Ladung kann das Risiko des Überschlagens des Fahrzeugs, aufgrund des Nachgebens des seitlichen Bankettes, erhöhen.	VERO	
33227	Aus Sicherheitsgründen darf man die höchstzulässigen Achslasten nicht überschreiten.	VERO	

33228	Aus Sicherheitsgründen muss man die Ladung korrekt verteilen, um die höchstzulässigen Achslasten nicht zu überschreiten.	VERO	
33229	Aus Sicherheitsgründen darf man die Ladung nicht auf dem hinteren Überhang des Fahrzeuges konzentrieren.	VERO	
33230	Die Ladung muss so verstaut werden, dass die Überladung einer der beiden Achsen des Fahrzeuges vermieden wird.	VERO	
33231	Der Schwerpunkt eines Lastkraftwagens mit Frontmotor und Kastenaufbau ist bei unbeladenem Fahrzeug, zum Fahrerhaus hin verschoben.	VERO	
33232	Der Schwerpunkt eines Lastkraftwagens mit Frontmotor und Kastenaufbau ist bei beladenem Fahrzeug, zum Fahrerhaus hin verschoben.	FALSO	
33233	Das Höherstellen des Schwerpunktes des Fahrzeugs begünstigt das Umkippen des Fahrzeugs in der Kurve.	VERO	
33234	Das Höherstellen des Schwerpunktes des Fahrzeuges kann die Fahrstabilität in Kurven beeinträchtigen.	VERO	
33235	Das Höherstellen des Schwerpunktes des Fahrzeuges erhöht die Fahrstabilität des Fahrzeuges in der Kurve.	FALSO	
33236	Das Höherstellen des Schwerpunktes des Fahrzeuges verringert die Wirkung der Zentrifugalkraft in der Kurve.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33237	Die Ladung muss so angebracht werden, dass der Schwerpunkt des Fahrzeuges tief gehalten wird.	VERO	
33238	Die Ladung muss so angebracht werden, dass der Schwerpunkt des Fahrzeuges möglichst hoch ist.	FALSO	
33239	Die Ladung muss so angebracht werden, dass sich die schweren Frachtstücke möglichst hoch befinden.	FALSO	
33240	Um das Verrutschen der Ladung, während der Fahrt des Fahrzeuges zu vermeiden, muss man die Güter fest auf der Ladefläche verankern.	VERO	
33241	Um das Verrutschen der Ladung, während der Fahrt des Fahrzeuges, zu vermeiden, ist es angebracht, Lenkung, Bremsen und Gaspedal behutsam zu betätigen	VERO	
33242	Die falsche Sicherung der Ladung kann deren Herabfallen bewirken.	VERO	
33243	Tankfahrzeuge neigen dazu, sich aufgrund der Schwallbewegung der beförderten Flüssigkeit, instabil zu verhalten.	VERO	
33244	Tankfahrzeuge sind der Überladung der Hinterachse ausgesetzt.	FALSO	
33245	Beim Befahren von Kreisverkehren unterliegen Tankfahrzeuge der seitlichen Schwappbewegung der beförderten Flüssigkeiten.	VERO	
33246	Tankfahrzeuge, welche eine Kurve befahren, sind, aufgrund der seitlichen Schwallbewegungen, dem Auslaufen der Ladung ausgesetzt.	FALSO	
33247	Tankfahrzeuge unterliegen seitlichen Schwallbewegungen der transportierten Flüssigkeiten bei abrupten Richtungswechseln.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33248	Kraftwagen mit besonderer Zweckbestimmung sind von den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe immer ausgenommen.	VERO	
33249	Kraftwagen im Eigentum des Staates, der Regionen, der Provinzen und der Gemeinden, welche ausschließlich für die Beförderung von Gegenständen für die Erfüllung der Erfordernisse der Körperschaft eingesetzt werden, sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen.	VERO	
33250	Baumaschinen, welche den Regionen für die Erfüllung der internen Erfordernisse der Körperschaft zur Verfügung stehen, sind von den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe ausgenommen.	VERO	
33251	Kraftwagen für die Aufnahme, die Komprimierung, die Beförderung und das Entladen von Hausmüll unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe, weil sie eine besondere Zweckbestimmung haben.	FALSO	
33252	Kraftwagen für die Beförderung von Waren mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von 7,5 t sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen.	FALSO	
33253	Kraftwagen mit besonderer Zweckbestimmung sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen.	VERO	
33254	Baumaschinen sind von den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe ausgenommen, wenn sie die gesetzlich zulässigen Massen überschreiten.	FALSO	
33255	Alle Baumaschinen sind von den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe ausgenommen.	FALSO	
33256	Baumaschinen sind nicht von den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe ausgenommen.	VERO	

33257	Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe und dürfen die, für den eigenen Produktionszyklus benötigten Materialien, transportieren.	VERO	
33258	Baumaschinen können nur für den Werkverkehr zugelassen werden.	FALSO	
33259	Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe.	VERO	
33260	Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Gütern, welche in einem anderen Staat hergestellt werden, sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen.	FALSO	
33261	Baumaschinen ohne ziviles Kennzeichen sind von den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe freigestellt.	VERO	
33262	Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung unterliegen den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe.	FALSO	
33263	Kraftwagen mit besonderer Zweckbestimmung, welche für den Abschleppdienst verwendet werden, unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33264	Lastkraftwagen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 6 t, welche für den Werkverkehr verwendet werden, unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe.	VERO	
33265	Lastkraftwagen mit einer Tara von 6 t unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterbeförderungsgewerbe.	FALSO	
33266	Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Waren mit einer Nutzlast von über 6 t sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen.	FALSO	
33267	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen nur Gegenstände befördert werden, welche die Unternehmenstätigkeit des Lizenzinhabers betreffen.	VERO	
33268	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen die mit dem Produktionszyklus des Unternehmens zusammenhängenden Gegenstände befördert werden.	VERO	
33269	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen Beförderungen durchgeführt werden, sofern ein Inhaber oder ein Mitarbeiter desselben am Steuer sitzt.	VERO	
33270	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen Gegenstände befördert werden, welche vom Unternehmen erzeugt wurden, auf welches die Lizenz ausgestellt ist, auch wenn sie für Dritte bestimmt sind.	VERO	
33271	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen ausschließlich Gegenstände, welche im Besitz des Fahrers sind, befördert werden.	FALSO	
33272	Der Werkverkehr ist jener, der mit Fahrzeugen welche auf natürliche bzw. juristische Personen oder auf Körperschaften für die Eigennutzung zugelassen sind, betrieben wird.	VERO	
33273	Der Werkverkehr stellt eine zur Haupttätigkeit des Unternehmens, auf welches die Fahrzeuge zugelassen sind, zusätzliche Nebentätigkeit dar.	VERO	
33274	Der Werkverkehr wird von Unternehmen betrieben, für welche die Transporttätigkeit eine zur Haupttätigkeit hinzukommende, zusätzliche Nebentätigkeit, darstellt	VERO	
33275	Der Werkverkehr wird nur, mit auf natürliche Personen zugelassenen Fahrzeugen, betrieben.	FALSO	
33276	Der Werkverkehr betrifft die Güter, welche vom Unternehmen hergestellt und/oder verarbeitet werden, welches die Beförderung vornimmt.	VERO	
33277	Der Werkverkehr wird ausschließlich mit Fahrzeugen betrieben, die auf Handwerksunternehmen oder landwirtschaftliche Unternehmen zugelassen sind.	FALSO	
33278	Wer einen für den Werkverkehr zugelassenen Lastkraftwagen lenkt, muss Inhaber eines Fahrerqualifizierungsnachweises sein.	FALSO	
33279	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist dem angestellten Mitarbeiter des Unternehmens, auf welches die Lizenz ausgestellt ist, erlaubt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33280	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist einem Gesellschafter der Personengesellschaft, auf welche die Lizenz ausgestellt ist, erlaubt.	VERO	
33281	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist dem Inhaber der Lizenz erlaubt, wenn es sich dabei um ein Einzelunternehmen handelt.	VERO	
33282	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist einem externen Mitarbeiter des Unternehmens erlaubt.	FALSO	
33283	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist auch einem Verwandten des Lizenzinhabers erlaubt.	FALSO	

33284	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist jeder Person erlaubt, sofern sie einen Führerschein der Klasse C besitzt.	FALSO	
33285	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist ausschließlich dem Inhaber des Unternehmens erlaubt.	FALSO	
33286	Das Erteilen einer Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Transporttätigkeit im Unternehmen aus wirtschaftlicher Sicht vorherrscht.	VERO	
33287	Das Erteilen einer Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Beförderung mit gemieteten Fahrzeugen erfolgt.	VERO	
33288	Das Erteilen einer Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Fahrzeuge von Personen gelenkt werden, die dem Unternehmen fremd sind.	VERO	
33289	Das Erteilen einer Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Güter vom Unternehmen verarbeitet worden sind, welches die Lizenz beantragt.	FALSO	
33290	Das Erteilen einer Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Beförderung mit im Eigentum des Unternehmens stehenden Fahrzeugen erfolgt.	FALSO	
33291	Um den Werkverkehr mit Fahrzeugen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse unter 6 t zu betreiben, braucht man keine Lizenz.	VERO	
33292	Der Werkverkehr kann betrieben werden mit einem im Eigentum stehenden Fahrzeug oder mit einem in Leasing, zur Nutznießung oder unter Eigentumsvorbehalt überlassenen Fahrzeug.	VERO	
33293	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss man sich in das Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmen, eintragen.	FALSO	
33294	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss das Fahrzeug gekennzeichnet sein durch einen diagonalen weißen Balken am Heck.	FALSO	
33295	Um den Werkverkehr, mit Fahrzeugen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse von 10 t zu betreiben, braucht man keine besondere Lizenz.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33296	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss das Fahrzeug eine Masse von mehr als 3,5 t haben.	FALSO	
33297	Die Lizenz für den Werkverkehr ist nur für Fahrzeuge mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 6 t vorgesehen.	VERO	
33298	Ein Fahrzeug ist für den Werkverkehr bestimmt, wenn sich der Unternehmer verpflichtet, gegen Vergütung, die vom Absender in Auftrag gegebenen Beförderungsdienste durchzuführen.	FALSO	
33299	Der Fahrer eines für den Werkverkehr bestimmten Fahrzeugs muss das Arbeitsverhältnis, das ihn mit dem Unternehmen verbindet, welchem das Fahrzeug gehört, nicht nachweisen.	FALSO	
33300	Beim Werkverkehr haben die zu befördernden Waren nicht mit der Haupttätigkeit des Unternehmens, welchem das Fahrzeug gehört, zusammenzuhängen.	FALSO	
33301	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt von der Provinz.	VERO	
33302	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt von der Handelskammer.	FALSO	
33303	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt vom Kraftfahrzeugamt.	FALSO	
33304	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt von der Präfektur.	FALSO	
33305	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt vom Landeskomitee des Berufsverzeichnisses der Fuhrunternehmer.	FALSO	
33306	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss man für jedes Fahrzeug mit höchstzulässiger Gesamtmasse über 6 t, eine Lizenz besitzen.	VERO	
33307	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss man eine, von der Provinz ausgestellte, Lizenz besitzen.	VERO	
33308	Um den Werkverkehr zu betreiben, müssen die beförderten Güter eng mit der Tätigkeit zusammenhängen.	VERO	
33309	Die Lizenz für den Werkverkehr weist die Tätigkeit des Inhabers nicht auf.	FALSO	
33310	Zum Betrieb des Werkverkehrs muss das Unternehmen für jeden Kraftwagen, mit höchstzulässiger Gesamtmasse über 6 t, eine Lizenz erhalten.	VERO	
33311	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen nur die in der Lizenz aufgelisteten Gegenstände befördert werden.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33327	Beförderer betreiben das Güterbeförderungsgewerbe.	VERO	
33312	Die Lizenz für den Werkverkehr enthält die Einschränkung auf die Güter, welche befördert werden dürfen.	VERO	
33313	Die Lizenz für den Werkverkehr enthält keinerlei Einschränkung auf die Güter, welche befördert werden dürfen.	FALSO	

33314	Die Lizenz für den Werkverkehr braucht dem Fahrzeugschein nicht beizuliegen.	FALSO	
33315	Wenn die Lizenz für den Werkverkehr für Kraftwagen mit Nutzlast über 3 t ausgestellt ist, muss für jede Beförderung das Beförderungsdokument für die zur eigenen Nutzung beförderten Güter ausgestellt werden, welches die Auflistung der beförderten Gegenstände enthält sowie die Erklärung, dass der Lizenzinhaber über dieselben verfügen kann.	VERO	
33316	Wenn die Lizenz für den Werkverkehr für Kraftwagen mit Nutzlast über 3 t ausgestellt ist, muss für jede Beförderung der Begleitschein für die gelegentliche Beförderung ausgestellt werden, falls die Güter – wenngleich im Eigentum oder in der Verfügbarkeit des Inhabers – nicht unter den in der Lizenz aufgelisteten Gegenständen aufscheinen, aber immerhin mit der ausgeübten Tätigkeit zusammenhängen.	VERO	
33317	Wenn die Lizenz für den Werkverkehr für Kraftwagen mit Nutzlast über 3 t ausgestellt ist, muss für jede Beförderung auf jeden Fall der Frachtbrief ausgestellt werden.	FALSO	
33318	Wenn die Lizenz für den Werkverkehr für Kraftwagen mit Nutzlast über 3 t ausgestellt ist, muss für jede Beförderung der Begleitschein für alle Güter ausgestellt werden.	FALSO	
33319	Beförderer sind nicht verpflichtet, über einen Fuhrpark zu verfügen.	FALSO	
33320	Als Güterbeförderungsgewerbe bezeichnet man die unternehmerisch betriebene Beförderungstätigkeit gegen Vergütung.	VERO	
33321	Beförderer betreiben Güterbeförderungsgewerbe gegen Vergütung.	VERO	
33322	Kraftwagen mit über 6 t Gesamtmasse dürfen ausschließlich Güterbeförderungsgewerbe betreiben.	FALSO	
33323	Als Güterbeförderungsgewerbe bezeichnet man die Beförderung von im Eigentum des Fahrzeuginhabers stehenden Gütern.	FALSO	
33324	Das Güterbeförderungsgewerbe kann als gewerblich bezeichnet werden, wenn das Fahrzeug gegen Vergütung, im Interesse von Personen verwendet wird, welche nicht Inhaber des Fahrzeugscheines sind.	VERO	
33325	Das Güterbeförderungsgewerbe kann als gewerblich bezeichnet werden, wenn sich der Unternehmer verpflichtet, gegen Vergütung die vom Auftraggeber verlangten Beförderungsdienste zu leisten.	VERO	
33326	Beförderer sind Unternehmen, die den Werkverkehr betreiben.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33328	Jeder Kraftwagen für das Güterbeförderungsgewerbe muss gekennzeichnet sein, durch einen diagonalen roten Streifen, vorn.	FALSO	
33329	Jeder Kraftwagen für das Güterbeförderungsgewerbe muss gekennzeichnet sein, durch einen diagonalen weißen Streifen, vorn.	VERO	
33330	Jeder Kraftwagen für das Güterbeförderungsgewerbe, muss ausgestattet sein mit einer Tafel am Heck, mit der Aufschrift „für Dritte“.	FALSO	
33331	Jeder Kraftwagen für das Güterbeförderungsgewerbe, muss als Kraftwagen, "für Dritte" zugelassen sein.	VERO	
33332	Um Güterbeförderungsgewerbe zu betreiben, müssen Unternehmen mit Kraftwagen mit höchstzulässiger Gesamtmasse von 1,5 t, nur die Voraussetzung der Ehrbarkeit nachweisen.	VERO	
33333	Um Güterbeförderungsgewerbe zu betreiben, müssen Unternehmen mit Kraftwagen mit Gesamtmasse über 1,5 t nachweisen, über die erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit zu verfügen.	VERO	
33334	Um Güterbeförderungsgewerbe zu betreiben, müssen Unternehmen mit Kraftwagen mit höchstzulässiger Gesamtmasse über 3,5 t nachweisen, folgende Voraussetzungen zu erfüllen: Ehrbarkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung.	VERO	
33335	Um Güterbeförderungsgewerbe mit Kraftwagen mit Gesamtmasse über 3,5 t zu betreiben, stellt die Ehrbarkeit die einzige Voraussetzung dar.	FALSO	
33336	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer dient dazu, von der Beantragung des Fahrzeugscheines, freigestellt zu werden.	FALSO	
33337	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer ermöglicht die Ausstellung der Werkverkehrslizenz.	FALSO	
33338	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer ist für alle Unternehmen erforderlich, die den Betrieb des Güterbeförderungsgewerbes beabsichtigen.	VERO	
33339	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer ist nur für Unternehmen mit Kraftwagen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse über 1,5 t erforderlich, da Unternehmen, mit Kraftwagen mit geringerer Masse, freigestellt sind.	FALSO	
33340	Um Güterbeförderungsgewerbe zu betreiben, müssen sich die Unternehmen in das Berufsverzeichnis der Fahrzeugvermieter eintragen.	FALSO	
33341	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer ist für alle Unternehmen erforderlich, die den Betrieb des Werkverkehrs beabsichtigen.	FALSO	

33342	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer dient zur Ausstellung des Fahrzeugscheines für "Dritte".	VERO	
33343	Die Eintragung in das Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmen ist vorgesehen für Unternehmen, welche die Tätigkeit mit einem beliebigen Fahrzeug für "Dritte" ausüben.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33344	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer ist nur für Unternehmen mit Kraftwagen mit einer höchstzulässigen Gesamtmasse unter 1,5 t erforderlich, da Unternehmen mit Kraftwagen mit höherer Masse freigestellt sind.	FALSO	
33345	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer dient dazu, das Güterbeförderungsgewerbe zu betreiben, ohne sich des unerlaubten Transportes schuldig zu machen.	VERO	
33346	Um Güterbeförderungsgewerbe zu betreiben, muss sich der Unternehmer in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer eintragen.	VERO	
33347	Die Eintragung in das Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer ist nicht vorgesehen für Unternehmen, welche die Tätigkeit mit Lastzügen ausüben.	FALSO	
33348	Die Eintragung in das Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer ist vorgesehen, für Unternehmen, welche die Tätigkeit mit Sattelschleppern ausüben.	VERO	
33349	Die Eintragung in das Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer ist nicht vorgesehen für Unternehmen, welche die Tätigkeit mit Baumaschinen ausüben.	FALSO	
33350	Der Agenturvertrag sieht die Beteiligung eines Spediteurs vor.	FALSO	
33351	Der Agenturvertrag kann vorsehen, dass ein Agent gegen Vergütung die Aufgabe übernimmt, für den Auftraggeber den Abschluss von Verträgen, in einem bestimmten Gebiet, zu fördern.	VERO	
33352	Der Verwahrungsvertrag kann die Verpflichtung einer Person vorsehen, in eigenem Namen und auf Rechnung desjenigen, der ihn beauftragt hat, einen Transportvertrag abzuschließen.	FALSO	
33353	Der Spediteur legt dem Absender Rechenschaft über seine Tätigkeit ab.	FALSO	
33354	Der Spediteur ist ein Auftragnehmer.	VERO	
33355	Der Spediteur verpflichtet sich, auf eigenen Namen, und auf Rechnung des Auftraggebers einen Transportvertrag abzuschließen.	VERO	
33356	Der Spediteur ist derjenige, der mit dem Auftraggeber einen Speditionsvertrag abgeschlossen hat.	VERO	
33357	Der Spediteur ist derjenige, der mit dem Auftragnehmer einen Speditionsvertrag abgeschlossen hat.	FALSO	
33358	Der Spediteur muss sich in das Verzeichnis der Fahrer eintragen.	FALSO	
33359	Der Spediteur verlangt nie eine Vergütung.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33360	Um als Spediteur gewerblich tätig zu sein muss man folgende Voraussetzung erfüllen: die Moralische, die Fachliche und die Finanzielle.	VERO	
33361	Um als Spediteur gewerblich tätig zu sein, muss man eine Tätigkeitsbeginnmeldung, an die Handelskammer richten.	VERO	
33362	Der Spediteur wirkt als Vermittler zwischen dem Auftraggeber und dem Beförderer.	VERO	
33363	Der Spediteur ist immer der Beförderer.	FALSO	
33364	Der Spediteur schließt nie einen Vertrag mit dem Auftraggeber ab.	FALSO	
33365	Der Spediteur muss sich, in das Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer eintragen.	FALSO	
33366	Der Spediteur muss sich in das interprovinzielle Verzeichnis der autorisierten Spediteure eintragen.	FALSO	
33367	Der Spediteur hat die Rechte und Pflichten des Beförderers.	FALSO	
33368	Der Transportvertrag kann zu Gunsten Dritter abgeschlossen werden.	VERO	
33369	Der Transportvertrag ist ein Konsensual vertrag.	VERO	
33370	Der Transportvertrag kann auch ohne Angabe des Entgelts abgeschlossen werden.	FALSO	
33371	Mit dem Transportvertrag verpflichtet sich der Beförderer, eine Handelsrechnung auszustellen.	FALSO	
33372	Beim Transportvertrag verjähren die Rechte am Tag nach der Entladung der Ware.	FALSO	
33373	Beim Transportvertrag verjähren die Rechte nach 18 Monaten, wenn die Beförderung außerhalb der EU beginnt.	VERO	

33374	Die Verjährungsfrist beim Transportvertrag beginnt, an dem Tag, an welchem die Ware verladen wurde.	FALSO	
33375	Beim Transportvertrag verjähren die Rechte nach 18 Monaten, wenn die Beförderung außerhalb der EU endet.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33376	Beim Transportvertrag kann der Gegenstand unbestimmt sein.	FALSO	
33377	Die Verjährungsfrist beim Transportvertrag beginnt an dem Tag, an welchem der Vertrag unterzeichnet wurde.	FALSO	
33378	Beim Transportvertrag verjähren die Rechte nach 18 Monaten, wenn die Beförderung auf EU-Gebiet erfolgt.	FALSO	
33379	Beim Transportvertrag verjähren die Rechte nach 5 Jahren.	FALSO	
33380	Die Verjährungsfrist beim Transportvertrag beginnt an dem Tag, an welchem die Ablieferung der Ware am Bestimmungsort hätte stattfinden sollen.	VERO	
33381	Beim Transportvertrag verjähren die Rechte nach einem Jahr.	VERO	
33382	Der Transportvertrag sieht die genaue Angabe der zu befördernden Güter und des Entgeltes vor.	VERO	
33383	Die Verjährungsfrist beim Transportvertrag beginnt an dem Tag, an welchem die Ablieferung der Ware am Bestimmungsort stattgefunden hat.	VERO	
33384	Der Transportvertrag ist ein entgeltlicher Vertrag.	VERO	
33385	Der Transportvertrag ist ein Vertrag, mit dem der Spediteur die Verpflichtung übernimmt, im eigenen Namen und auf Rechnung desjenigen, der ihn beauftragt hat (Auftraggeber), einen Transportvertrag abzuschließen und die Nebengeschäfte abzuwickeln.	FALSO	
33386	Der Transportvertrag ist ein Vertrag, mit welchem sich eine Person (Absender) gegenüber einer anderen Person (Beförderer) verpflichtet, Personen oder Gegenstände, gegen Entgelt, von einem Ort zu einem anderen, zu befördern.	FALSO	
33387	Mit dem Transportvertrag verpflichtet sich der Beförderer, das Gepäck in geeigneten Räumen zu verwahren.	FALSO	
33388	Der Transportvertrag ist ein Vertrag, mit welchem eine Person, sich einer anderen Person gegenüber verpflichtet, Personen oder Gegenstände, gegen Entgelt von einem Ort zu einem anderen, zu befördern.	VERO	
33389	Mit dem Transportvertrag verpflichtet sich der Beförderer, Sachen oder Personen gegen Zahlung eines Entgeltes, zu befördern.	VERO	
33390	Der Transportvertrag sieht für den Beförderer die Pflicht vor, die Güter von einem Ort zu einem anderen zu befördern, während für den Absender die Pflicht zur Zahlung des Entgeltes vorgesehen ist.	VERO	
33391	Die wesentlichen Bestandteile des Transportvertrages sind, die zu befördernden Gegenstände und die Vergütung der Beförderung.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33392	Der Transportvertrag betrifft nur den Beförderer, welcher die Gegenstände des Absenders verfrachten muss.	FALSO	
33393	Der einzige wesentliche Bestandteil des Transportvertrages besteht in der Vergütung der Beförderung.	FALSO	
33394	Zu den Parteien eines Transportvertrages gehören Verlader und Empfänger.	VERO	
33395	Der Transportvertrag sieht in der Regel einen Absender, einen Beförderer und einen Empfänger vor.	VERO	
33396	Die an einem Transportvertrag beteiligten Parteien können höchstens drei sein: Absender, Empfänger, Beförderer.	FALSO	
33397	Die an einem Transportvertrag beteiligten Parteien sind fünf: Absender, Beförderer, Verlader, Empfänger und Eigentümer der Ware.	VERO	
33398	Die an einem Transportvertrag beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Absender, das heißt jene Person, welche die Ware versendet.	VERO	
33399	Die an einem Transportvertrag beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Käufer und den Verkäufer.	FALSO	
33400	Zu den Parteien eines Transportvertrag gehören Eigentümer der Ware und Verteiler.	FALSO	
33401	Zu den Parteien eines Transportvertrag gehören Absender und Empfänger.	VERO	
33402	Zu den Parteien eines Transportvertrag gehören Verkäufer und Käufer der Ware.	FALSO	
33403	Zu den Parteien eines Transportvertrag gehören Absender und Beförderer.	VERO	
33404	Zu den Parteien eines Transportvertrag gehören Eigentümer der Ware, Verlader, Absender, Beförderer und Empfänger.	VERO	
33405	Die an einem Transportvertrag beteiligten Rechtssubjekte umfassen nur den Absender und den Spediteur.	FALSO	

33406	Die an einem Transportvertrag beteiligten Parteien sind vier: Absender, Empfänger, Beförderer und Fahrer.	FALSO	
33407	Die an einem Transportvertrag beteiligten Parteien können nur vier sein: Absender, Empfänger, Beförderer und Verlader.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33408	Am Transportvertrag sind nur folgende 3 Subjekte beteiligt: Beförderer, Spediteur und Agent.	FALSO	
33409	Die an einem Transportvertrag beteiligten Parteien können nur drei sein: Absender, Beförderer und Verlader.	FALSO	
33410	Die an einem Transportvertrag beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Eigentümer des Warenlagers.	FALSO	
33411	Der Frachtbrief ist eine von den Zollbehörden ausgestellte, verpflichtend vorgeschriebene Urkunde.	FALSO	
33412	Falls für die Durchführung der Beförderung besondere Unterlagen erforderlich sind, muss der Empfänger diese mittels Fax übermitteln.	FALSO	
33413	Beim Vertrag über die „Frei-Haus“-Beförderung, wird der Preis, unterschiedslos vom Absender oder vom Empfänger bezahlt.	FALSO	
33414	Der Beförderer muss, bei der Übernahme der Ware, die Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben prüfen.	VERO	
33415	Der Frachtbrief muss enthalten: Name des Empfängers, Bestimmungsort, Art der Ware, Gewicht, Menge, Anzahl der zu befördernden Frachtstücke und die, für die Beförderung vereinbarten, Bedingungen.	VERO	
33416	Der Transportvertrag muss die MwSt.-Nummer des Empfängers aufweisen.	FALSO	
33417	Der Vertrag über die „Unfrei“-Beförderung sieht die Verwendung von Schiffen vor.	FALSO	
33418	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung beim Absender, wenn er die Verladung der Ware vorgenommen hat.	VERO	
33419	Der Frachtbrief wird ausgestellt vom Absender auf Antrag des Beförderers.	VERO	
33420	Der Transportvertrag muss den Preis der vom Absender gekauften Ware aufweisen.	FALSO	
33421	Der Transportvertrag über die „Frei-Haus“-Beförderung sieht vor, dass der Empfänger zahlt.	FALSO	
33422	Beim Transportvertrag über die „Unfrei“-Beförderung wird der Preis vom Absender bezahlt.	FALSO	
33423	Beim Transportvertrag über die „Unfrei“-Beförderung wird der Preis vom Empfänger bezahlt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33424	Der Frachtbrief wird vom Beförderer unterschrieben.	FALSO	
33425	Falls für die Durchführung der Beförderung besondere Unterlagen erforderlich sind, kann der Beförderer diese durch Eigenerklärung ersetzen.	FALSO	
33426	Der Vertrag über die „Unfrei“-Beförderung sieht vor, dass der Absender zahlt.	FALSO	
33427	Der Vertrag über die „Unfrei“-Beförderung sieht vor, dass derjenige die Zahlung für die Beförderung vornimmt, der die Ware empfängt.	VERO	
33428	Der Transportvertrag muss etwaige für die Ausführung der Beförderung notwendige Eckdaten aufweisen.	VERO	
33429	Beim Vertrag über die „Frei-Haus“-Beförderung wird der Preis vom Beförderer gezahlt.	FALSO	
33430	Der Frachtbrief ist eine, von den Motorisierungsämtern ausgestellte, verpflichtend vorgeschriebene Urkunde.	FALSO	
33431	Beim Vertrag über die „Frei-Haus“-Beförderung wird der Preis vom Absender gezahlt.	VERO	
33432	Beim Vertrag über die „Unfrei“-Beförderung wird der Preis vom Beförderer gezahlt.	FALSO	
33433	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen, oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung beim Absender, wenn der Beförderer die festgestellten Unregelmäßigkeiten auf dem Frachtbrief vermerkt hat.	VERO	
33434	Beim Vertrag über die „Frei-Haus“-Beförderung wird der Preis vom Empfänger bezahlt.	FALSO	
33435	Der Frachtbrief wird vom Beförderer auf Antrag des Absenders ausgestellt.	FALSO	

33436	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung beim Absender, wenn die Kosten oder die Schäden aufgrund der Ungenauigkeit oder der Unvollständigkeit der, von diesem auf dem Frachtbrief, vermerkten Angaben entstanden sind.	VERO	
33437	Wenn im Frachtbrief die maximale Lieferfrist nicht angegeben ist, ist der Beförderer nicht angehalten, die beförderten Sachen dem Empfänger zur Verfügung zu stellen.	FALSO	
33438	Die an einem Transportvertrag beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Absender, welcher die Ware gebührend verpackt, etikettiert und für die Verladung vorbereiten muss.	VERO	
33439	Der Frachtbrief wird vom Absender unterschrieben.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33440	Der Vertrag über die „Frei-Haus“-Beförderung sieht vor, dass derjenige die Zahlung für die Beförderung vornimmt, der die Ware versendet.	VERO	
33441	Beim Vertrag über die "Unfrei"-Beförderung wird der Preis unterschiedslos vom Absender oder vom Empfänger bezahlt.	FALSO	
33442	Falls für die Durchführung der Beförderung besondere Unterlagen erforderlich sind, muss der Absender diese gleichzeitig mit der Übergabe der zu befördernden Güter, dem Beförderer aushändigen.	VERO	
33443	Der Frachtbrief wird von einem Versicherer unterschrieben.	FALSO	
33444	Der Transportvertrag muss den Namen des Spediteurs aufweisen.	FALSO	
33445	Die an einem Transportvertrag beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Empfänger, welcher den Zustand der beförderten Sachen prüfen lassen kann.	VERO	
33446	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung beim Empfänger, wenn dieser, bei Empfang der Ware, den Frachtbrief nicht unterschreibt.	FALSO	
33447	Der Verlader ist derjenige, der damit beauftragt ist, die vom Beförderer erhaltenen Waren in den Regalen oder auf den Paletten zu verstauen.	FALSO	
33448	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung wie das Überschreiten der maximalen Umrisse oder der maximalen Massen.	VERO	
33449	Der Verlader haftet, für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, wie das Überschreiten der im Fahrzeugschein angegebenen maximalen Masse für Zugfahrzeuge und Anhänger.	VERO	
33450	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, und zwar ausschließlich hinsichtlich der Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrers.	FALSO	
33451	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, und zwar ausschließlich hinsichtlich der verschiedenen falschen Methoden der Ladungssicherung.	FALSO	
33452	Der Verlader ist das Unternehmen oder die rechtliche Person, welche dem Beförderer die Ware übergibt und für die Sicherung derselben, auf dem für die Durchführung der Beförderung verwendeten Fahrzeug, sorgt.	VERO	
33453	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die Übergabe der Güter an den Beförderer.	VERO	
33454	Der Verlader, haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, wie das Überschreiten der Höchstgeschwindigkeitsbegrenzungen und die Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten, aufgrund der dem Fahrer erteilten Beförderungsanweisungen.	VERO	
33455	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für das, durch die Ladung bedingte Überschreiten der im Fahrzeugschein angegebenen Masse.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33456	Der Verlader haftet für verdorbene Ware.	FALSO	
33457	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die Wahl des Beförderers.	FALSO	
33458	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die Verladeeigenschaften des Fahrzeugs.	FALSO	
33459	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, und zwar ausschließlich für das Überschreiten der, im Fahrzeugschein angegebenen, zulässigen Masse für Zugfahrzeuge und Anhänger.	FALSO	

33460	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung wie die falsche Ladungssicherung.	VERO	
33461	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die falsche Ladungssicherung.	VERO	
33462	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, und zwar ausschließlich dann, wenn diese auf die dem Fahrer erteilten Beförderungsanweisungen zurückzuführen sind, falls letztere mit der Beachtung der Höchstgeschwindigkeitsbegrenzungen und der Lenk- und Ruhezeiten nicht vereinbar sind.	FALSO	
33463	Der Verlader kann zivilrechtlich haftbar gemacht werden, für Schäden an dritten Personen und Sachen aufgrund der vom Fahrer begangenen Verstöße.	VERO	
33464	Der Verlader ist das Unternehmen oder die öffentlich-rechtliche Person, welche die Ware vom Beförderer entgegennimmt.	FALSO	
33465	Der Verlader haftet für, die bei der besonders sorgfältigen Verladung der Ware, verlorene Zeit.	FALSO	
33466	Der Verlader haftet, gemeinsam mit dem Absender, für die Wahl des Fahrers.	FALSO	
33467	Der Verlader kann zivilrechtlich haftbar gemacht werden, für Schäden bei Verkehrsunfällen.	VERO	
33468	Unter Durchfracht versteht man die Beförderung mehrerer Ladungen.	FALSO	
33469	Unter Durchfracht versteht man eine, durch einen einzigen Beförderer durchgeführte Beförderung mit mehreren Entladeorten.	FALSO	
33470	Unter Durchfracht versteht man eine, durch mehrere aufeinander folgende Beförderer, mit einem einzigen Vertrag durchgeführte Beförderung.	VERO	
33471	Unter Durchfracht versteht man die Beförderung verschiedener Arten von Gütern.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33480	Für Schäden, die nicht auf Verspätung oder Fahrtunterbrechung zurückzuführen sind, haften bei der Durchfracht alle Beförderer gesamtschuldnerisch, wobei Regressanspruch gegen denjenigen oder diejenigen besteht, die den Schaden verursacht haben.	VERO	
33481	Bei der Durchfracht ist vorgesehen, dass immer alle an der Beförderung beteiligten Beförderer im Verhältnis zur jeweiligen Teilstrecke haften, auch wenn die Schuld eines einzelnen, bestimmten Beförderers nachgewiesen wird.	FALSO	
33482	Wenn die Güter bei der Durchfracht einen Schaden erleiden und es nicht möglich ist, den Beförderer ausfindig zu machen, der diesen verursacht hat, haften nur der erste und der letzte Beförderer.	FALSO	
33483	Für Schäden, die nicht auf Verspätung oder Fahrtunterbrechung zurückzuführen sind, haftet bei der Durchfracht jeder einzelne Beförderer gemäß der jeweiligen Teilstrecke und der Teilstrecke des nachfolgenden Beförderers.	FALSO	
33484	Wenn die Güter bei der Durchfracht einen Schaden erleiden und es nicht möglich ist, den Beförderer ausfindig zu machen, der diesen verursacht hat, haftet jener Beförderer, der die längste Teilstrecke zurückgelegt hat.	FALSO	
33485	Die Durchfracht setzt den Abschluss eines einzigen Vertrages voraus.	VERO	
33486	Wenn die Güter bei der Durchfracht einen Schaden erleiden und es nicht möglich ist, den Beförderer ausfindig zu machen, der diesen verursacht hat, haften alle Beförderer im Verhältnis zur jeweiligen Teilstrecke.	VERO	
33487	Wenn es nicht möglich ist, den Beförderer ausfindig zu machen, der den Schaden verursacht hat, haftet bei der Durchfracht ausschließlich der letzte Beförderer.	FALSO	
33472	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer keinerlei Verpflichtung ein.	FALSO	
33473	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer gegenüber dem Absender die Verpflichtung ein, die Güter bei nicht erfolgreicher Zustellung derselben zurückzugeben.	FALSO	
33474	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer gegenüber dem Absender die Verpflichtung ein, die gesamte Beförderung vom Ausgangspunkt bis zum Zielort auszuführen, indem er sich der Leistungen eines oder mehrerer Unterbeförderer bedient.	VERO	
33475	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer die Verpflichtung ein, mit anderen Beförderungsunternehmen eigenständige Transportverträge abzuschließen.	VERO	
33476	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer gegenüber dem Absender die Verpflichtung ein, die Güter zu versichern.	FALSO	
33477	Der Transportvertrag kann auch mittels PEC (zertifizierte E-Mail) ausgehandelt und abgeschlossen werden.	VERO	
33478	Der Transportvertrag kann auch mittels PEC (zertifizierte E-Mail), unter Beihilfe autorisierter Dienstleister, abgeschlossen werden.	VERO	

33479	Für Schäden, die nicht auf Verspätung oder Fahrtunterbrechung zurückzuführen sind, haftet bei der Durchfracht jeder einzelne Beförderer gemäß der jeweiligen Teilstrecke.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33488	Für Schäden, die nicht auf Verspätung oder Fahrtunterbrechung zurückzuführen sind, haftet bei der Durchfracht jeder einzelne Beförderer gemäß der jeweiligen Teilstrecke und der Teilstrecke des vorhergehenden Beförderers.	FALSO	
33489	Die Durchfracht setzt den Abschluss eines Vertrages für jeden einzelnen Beförderer voraus.	FALSO	
33490	Wenn die Güter bei der Durchfracht einen Schaden erleiden und es nicht möglich ist, den Beförderer ausfindig zu machen, der diesen verursacht hat, haften alle Beförderer in gleichem Maße.	FALSO	
33491	Für Schäden, die nicht auf Verspätung oder Fahrtunterbrechung zurückzuführen sind, haftet bei der Durchfracht jeder einzelne Beförderer gemäß der gesamten Teilstrecke.	FALSO	
33492	Die Durchfracht wird von mehreren aufeinander folgenden Beförderern ausgeführt.	VERO	
33493	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße beeinträchtigt die schriftliche Form die Gültigkeit des Vertrages.	FALSO	
33494	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße ist die schriftliche Form zu empfehlen.	VERO	
33495	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße ist die schriftliche Form unerlässlich.	FALSO	
33496	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße liegt die schriftliche Form nicht im Ermessen der Parteien.	FALSO	
33497	Der internationale CMR-Frachtbrief ist eine schriftliche Vertragsform.	VERO	
33498	Beim Transportvertrag ist die schriftliche Form verboten.	FALSO	
33499	Beim Transportvertrag ist die schriftliche Form nicht vorgeschrieben.	VERO	
33500	Beim Transportvertrag ist die schriftliche Form durch das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) gegeben.	FALSO	
33501	Der Transportvertrag muss vorgegebene Elemente enthalten, die auch wichtige Hinweise für den Beförderer darstellen.	VERO	
33502	Der Transportvertrag muss den Namen des Empfängers aufweisen.	VERO	
33503	Der Transportvertrag muss genaue Angaben zur Art, zur Menge, zum Gewicht und zur Anzahl der zu befördernden Güter aufweisen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33504	Im Güterbeförderungsgewerbe sind die Transportkosten, den effektiven Kosten des Transports, angepasst.	VERO	
33505	Im Güterbeförderungsgewerbe werden die Beförderungstarife von den Parteien frei ausgehandelt.	VERO	
33506	Im Güterbeförderungsgewerbe sind die Beförderungstarife fix und verpflichtend vorgeschrieben.	FALSO	
33507	Im Güterbeförderungsgewerbe werden die Beförderungstarife von den, am freien Markt tätigen Akteuren, bestimmt.	VERO	
33508	Der Beförderer hat, für die aus dem Transportvertrag entstehenden Forderungen, das Vorzugsrecht an den beförderten Sachen, solange sich diese bei ihm befinden.	VERO	
33509	Der Absender kann beschließen, den Empfänger zu jedem Zeitpunkt während der Fahrt zu ändern, und zwar sowohl auf der Hinfahrt als auch auf der Rückfahrt.	FALSO	
33510	Der Absender kann beschließen, die Beförderung an einen anderen Empfänger durchführen zu lassen, solange die Ware nicht am ursprünglich bestimmten Ziel abgeliefert wird.	VERO	
33511	Der Absender kann beschließen, die Beförderung zu unterbrechen, auch wenn der Empfänger bereits im Besitz der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes ist.	FALSO	
33512	Der Absender kann die Beförderung, an einen anderen Empfänger als zuvor im Frachtbrief angegeben, durchführen lassen.	VERO	
33513	Der Absender kann den Bestimmungsort der Beförderung nur dann ändern, wenn er es, unabhängig von der Dauer der Fahrt, innerhalb von 2 Stunden ab Übernahme der Ware, dem Beförderer mitteilt.	FALSO	
33514	Der Absender kann beschließen, den Bestimmungsort zu ändern, solange die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes nicht dem Empfänger ausgehändigt wird.	VERO	
33515	Der Absender kann beschließen, die Beförderung zu unterbrechen.	VERO	

33516	Der Absender kann nur dann beschließen, die Beförderung zu unterbrechen, wenn der Bestimmungsort außerhalb der EU liegt.	FALSO	
33517	Der Absender kann nur dann den Bestimmungsort der Beförderung ändern, wenn diese im Inland erfolgt.	FALSO	
33518	Der Absender kann die Beförderung an eine andere Ortschaft durchführen lassen.	VERO	
33519	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, und diese auf Rechnung des Eigentümers verkauft, hat der Beförderer auch dann keinen Anspruch auf Erstattung der angefallenen Kosten, wenn letztere höher sind als der Erlös.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33520	Bei der Übernahme der Ware muss der Beförderer die Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben zur Ware prüfen.	VERO	
33521	Der Beförderer haftet auch nach der Ablieferung der Ware an den Empfänger, sofern ihm dieser die geschuldeten Beträge gezahlt hat.	FALSO	
33522	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, weil der Empfänger unauffindbar ist, kann er diese, falls sie leicht verderblich ist, zugunsten des Eigentümers verkaufen lassen.	VERO	
33523	Bei der Übernahme der Ware ist der Beförderer zu keinerlei Kontrolle verpflichtet.	FALSO	
33524	Bei der Übernahme der Ware kann der Beförderer keine Vorbehalte anmelden.	FALSO	
33525	Bei der Übernahme der Ware muss der Beförderer den äußeren Zustand der Ware und der Verpackung prüfen.	VERO	
33526	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung immer beim Beförderer, auch wenn die Verladung der Ware vom Absender vorgenommen wurde.	FALSO	
33527	Der Beförderer muss, sobald er Abweichungen von den Angaben des Absenders feststellt, diese im Frachtbrief anmerken.	VERO	
33528	Der Beförderer ist bei der Übernahme der Ware nicht angehalten, den guten Zustand der Verpackung zu prüfen.	FALSO	
33529	Der Transportvertrag muss die Übergabefrist aufweisen, welche sich aus der Differenz der Teilfristen ergibt.	FALSO	
33530	Bei der Übernahme der Ware muss der Beförderer, wenn er die Richtigkeit der Angaben nicht überprüfen kann, seine Vorbehalte im Frachtbrief anmelden.	VERO	
33531	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, muss er Weisungen des Empfängers und nicht des Absenders, einholen.	FALSO	
33532	Die an einem Transportvertrag beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Beförderer, der sich vergewissern muss, dass die Ladungssicherung ordnungsgemäß erfolgt ist.	VERO	
33533	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, weil sich der Empfänger weigert, diese entgegenzunehmen, kann er die Ware im Einvernehmen mit dem Absender bei einem öffentlichen Depot hinterlegen.	VERO	
33534	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung beim Beförderer, wenn die Kosten oder die Schäden aufgrund der Ungenauigkeit oder der Unvollständigkeit der vom Absender auf dem Frachtbrief vermerkten Angaben entstanden sind.	FALSO	
33535	Wenn der Beförderer aus einem nicht ihm zuzuschreibenden Grund Probleme mit der pünktlichen Lieferung der Ware hat, ist er nicht angehalten, für die Verwahrung der Ware zu sorgen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33536	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, muss er Weisungen des Absenders einholen.	VERO	
33537	Der Beförderer hat die Pflicht, die beförderten Güter, an dem im Vertrag angeführten Ort, innerhalb der ebenda angeführten Fristen und auf die ebenda angeführte Art und Weise, dem Empfänger zur Verfügung zu stellen.	VERO	
33538	Wenn der Beförderer aus einem nicht ihm zuzuschreibenden Grund Probleme mit der pünktlichen Lieferung der Ware hat, muss er auf jeden Fall für die Verwahrung der Ware sorgen.	VERO	
33539	Der Transportvertrag muss die Übergabefrist aufweisen.	VERO	

33540	Der Beförderer muss bei der Übernahme der Ware den guten Zustand derselben prüfen.	VERO	
33541	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung immer beim Beförderer, bis dieser – auch mit unbeladenem Fahrzeug – zu seinem Standort zurückkehrt.	FALSO	
33542	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, weil der Empfänger unauffindbar ist, kann er die Ware im Einvernehmen mit dem Absender bei einem öffentlichen Depot hinterlegen.	VERO	
33543	Der Beförderer ist nicht angehalten, die Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben zu prüfen.	FALSO	
33544	Bei der Übernahme der Ware muss sich der Beförderer darauf beschränken, diese zu wiegen und zu etikettieren.	FALSO	
33546	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung beim Beförderer, wenn der Frachtbrief seine begründeten Vorbehalte nicht enthält, da man davon ausgeht, dass die Ware und ihre Verpackung zum Übernamezeitpunkt in gutem Zustand waren.	VERO	
33547	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, kann er beschließen, die Beförderung zu unterbrechen, wenn die Hinderungsgründe oder die Verspätungen nicht ihm zuzuschreiben sind.	FALSO	
33548	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung beim Beförderer, wenn dieser trotz, der im Frachtbrief enthaltenen Hinweise, nicht die notwendigen Vorkehrungen getroffen hat.	VERO	
33549	Falls Schäden an Personen, am Betriebsmaterial oder an anderen Gütern entstehen oder falls Kosten zu bestreiten sind, welche auf eine mangelhafte Verpackung oder auf fehlerhafte oder unzureichende Verankerung der Güter am Fahrzeug zurückzuführen sind, liegt die Haftung beim Beförderer, auch wenn dieser die festgestellten Unregelmäßigkeiten auf dem Frachtbrief hervorgehoben hat.	FALSO	
33550	Das Güterbeförderungsgewerbe außerhalb der Staatsgrenzen ist auch dann als internationale Beförderung anzusehen, wenn das Fahrzeug unbeladen verkehrt.	VERO	
33551	Das Güterbeförderungsgewerbe außerhalb der Staatsgrenzen ist immer als internationale Beförderung anzusehen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33552	Das Güterbeförderungsgewerbe außerhalb der Grenzen des Staates ist als kombinierter Verkehr anzusehen.	FALSO	
33553	Das Güterbeförderungsgewerbe außerhalb der Grenzen des Staates ist als Kabotagebeförderung anzusehen.	FALSO	
33554	Das Güterbeförderungsgewerbe außerhalb der Grenzen des Staates ist nur dann als internationale Beförderung anzusehen, wenn zur Beförderung der Ware in einen Mitgliedsstaat der EU, ein nicht zur EU gehörender Staat, durchfahren werden muss.	FALSO	
33555	Das Güterbeförderungsgewerbe außerhalb der Grenzen des Staates ist nur dann als internationale Beförderung anzusehen, wenn die Ware außerhalb eines Mitgliedsstaates der EU zu befördern ist.	FALSO	
33556	Um Güterbeförderungsgewerbe zwischen Frankreich und Spanien betreiben zu dürfen, muss man sich auf die bilateralen oder multilateralen Übereinkommen beziehen.	FALSO	
33557	Um Güterbeförderungsgewerbe zwischen einem EU-Mitgliedsstaat und einem Drittland betreiben zu dürfen, muss man sich auf die bilateralen oder multilateralen Übereinkommen beziehen.	VERO	
33558	Um Güterbeförderungsgewerbe betreiben zu dürfen, ist es nur notwendig, dass die beiden Länder ein bilaterales Übereinkommen unterzeichnet haben.	FALSO	
33559	Ein Fahrzeug für das Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU braucht nicht mit der gleichlautenden Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz versehen zu sein, wenn seine höchstzulässige Gesamtmasse 7,5 t beträgt.	FALSO	
33560	Um internationales Güterbeförderungsgewerbe mit einem Kraftfahrzeug und einem Anhänger betreiben zu dürfen, muss man im Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz für das Kraftfahrzeug und jener für den Anhänger sein.	FALSO	
33561	Ein Fahrzeug für das Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU, braucht niemals mit der gleichlautenden Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz versehen zu sein, wenn seine Nutzlast nicht mehr als 7,5 t beträgt.	FALSO	
33562	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für Umzüge.	FALSO	

33563	Ein Fuhrunternehmen muss, um innerhalb der EU das Güterbeförderungsgewerbe mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, die EU-Gemeinschaftslizenz einholen.	VERO	
33564	Ein Fahrzeug für das Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU, braucht nicht mit der gleichlautenden Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz versehen zu sein, wenn seine Nutzlast nicht mehr als 6 t beträgt.	FALSO	
33565	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist die befähigende Urkunde, die zur Durchführung von Beförderungen außerhalb der EU erforderlich ist.	FALSO	
33566	Ein Fuhrunternehmen muss, um innerhalb der EU das Güterbeförderungsgewerbe mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, die Beförderung mit Fahrzeugen, mit mindestens Schadstoffklasse EURO 3, durchführen.	FALSO	
33567	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33568	Das Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit.	FALSO	
33569	Der Werkverkehr innerhalb der EU ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit.	VERO	
33570	Ein Fuhrunternehmen muss, um innerhalb der EU-Güterbeförderungsgewerbe mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, im Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer eingetragen sein, bereits über eine Genehmigung verfügen aber keine EU-Gemeinschaftslizenz haben.	FALSO	
33571	Ein Fuhrunternehmen muss, um innerhalb der EU-Güterbeförderungsgewerbe mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, im Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer eingetragen sein, bereits über eine nationale Genehmigung verfügen und für internationale Beförderungen ermächtigt sein.	VERO	
33572	Ein Fuhrunternehmen muss, um innerhalb der EU-Güterbeförderungsgewerbe mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen keine besonderen Voraussetzungen zu erfüllen, da die Beförderung innerhalb der EU frei ist.	FALSO	
33573	Die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen innerhalb der EU ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit.	VERO	
33574	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von Medikamenten.	VERO	
33575	Um internationales Güterbeförderungsgewerbe zwischen Italien und Rumänien betreiben zu dürfen, muss man sich auf das Interbus-Übereinkommen beziehen.	FALSO	
33576	Innerhalb der EU ist der freie Beförderungsdienstleistungsverkehr durch die Ausstellung der CEMT-Lizenz gewährleistet.	FALSO	
33577	Die Beförderung von Postsendungen innerhalb der EU, im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste, ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit.	VERO	
33578	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für Postsendungen.	VERO	
33579	Innerhalb der Europäischen Union ist für alle Fahrer die Fahrerbescheinigung vorgeschrieben.	FALSO	
33580	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von Tieren.	FALSO	
33581	Ein Fuhrunternehmen braucht, um innerhalb der EU-Güterbeförderungsgewerbe mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, lediglich im Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer eingetragen zu sein.	FALSO	
33582	Beförderungen innerhalb der EU sind, mit Ausnahme der aufgrund der Masse, der Nutzlast oder der besonderen Art freigestellten Beförderungen, von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen, befreit.	FALSO	
33583	Der Güterverkehr auf der Straße ist aufgrund der Abschaffung der Grenzen auf dem gesamten europäischen Festland völlig liberalisiert.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33584	Innerhalb der Europäischen Union erfolgt der Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten aufgrund der CEMT-Lizenz.	FALSO	
33585	Die Unternehmen, die beabsichtigen, internationale Beförderungen in allen der CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz) beigetretenen Ländern durchzuführen, müssen im Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz sein.	VERO	
33586	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist gültig in den Staaten der EU mit Ausnahme Spaniens.	FALSO	

33587	Für eine Güterbeförderung zwischen Italien und Polen ist die EU-Gemeinschaftslizenz erforderlich.	VERO	
33588	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet auf den einzelnen Fahrer.	FALSO	
33589	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet auf mehrere Fuhrunternehmer, wenn es sich um eine Genossenschaft handelt.	FALSO	
33590	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erneuerbar.	VERO	
33591	Für eine Güterbeförderung zwischen Italien und Polen bedarf es keiner Genehmigung.	FALSO	
33592	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von den Provinzen ausgestellt.	FALSO	
33593	Das internationale Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU ist für einige Beförderungsarten liberalisiert und unterliegt für die anderen nur der EU-Gemeinschaftslizenz.	VERO	
33594	Innerhalb der Europäischen Union ist die freie Beförderungsdienstleistung durch das Erteilen der EU-Gemeinschaftslizenz gewährleistet.	VERO	
33595	Die EU-Gemeinschaftslizenz muss nur dann erneuert werden, wenn man im Fuhrpark des Unternehmens ein Fahrzeug ersetzt oder hinzufügt.	FALSO	
33596	Die EU-Gemeinschaftslizenz hat keine Fälligkeit.	FALSO	
33597	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet auf einen einzigen Fuhrunternehmer.	VERO	
33598	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erforderlich für den Werkverkehr innerhalb der Europäischen Union.	FALSO	
33599	Die EU-Gemeinschaftslizenz hat eine Gültigkeit von 5 Jahren.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33600	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von den Kraftfahrzeugämtern ausgestellt.	FALSO	
33601	Um das Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU betreiben zu dürfen, ist es ausreichend, wenn jedes Fahrzeug mit etwaigem Anhänger die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord mitführt.	VERO	
33602	Die EU-Gemeinschaftslizenz hat eine Gültigkeit von 1 Jahr.	FALSO	
33603	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erforderlich für die gewerbsmäßige Beförderung von Arzneimitteln innerhalb der Europäischen Union.	FALSO	
33604	Die EU-Gemeinschaftslizenz kann "Dritten" übertragen werden.	FALSO	
33605	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nur für das Kraftfahrzeug erforderlich, wenn das Kraftfahrzeug und der Anhänger in unterschiedlichen Staaten zugelassen sind.	VERO	
33606	Die EU-Gemeinschaftslizenz reicht für ein italienisches Unternehmen aus, um den um das Güterbeförderungsgewerbe in Russland zu betreiben.	FALSO	
33607	Das Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU ist nur für einige besondere Beförderungsarten liberalisiert und für die anderen der bilateralen Genehmigung unterworfen.	FALSO	
33608	Die EU-Gemeinschaftslizenz hat eine Gültigkeit von fünf Jahren.	VERO	
33609	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist gültig in den Staaten der EU und des EWR (Europäischer Wirtschaftsraum) sowie in der Schweiz.	VERO	
33610	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erforderlich für die Beförderung von Postsendungen innerhalb der Europäischen Union im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste.	FALSO	
33611	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet nur auf den Lastkraftwagen, mit welchem gefahren wird.	FALSO	
33612	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von der Handelskammer erteilt.	FALSO	
33613	Innerhalb der Europäischen Union erfolgt der Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten aufgrund der EU-Gemeinschaftslizenz.	VERO	
33614	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird ausgestellt von der Generaldirektion für Verkehrssicherheit und Transport der Abteilung nachhaltiger Mobilität des Ministeriums für Infrastruktur und nachhaltiger Mobilität.	VERO	
33615	Für eine Güterbeförderung zwischen Italien und Polen ist eine CEMT-Genehmigung erforderlich.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33616	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von den Regionen ausgestellt.	FALSO	
33617	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet auf einen einzigen Beförderer.	VERO	
33618	Die Unternehmen, die beabsichtigen, alle innergemeinschaftlichen Beförderungen durchzuführen, mit Ausnahme jener, die aufgrund der Masse, der Nutzlast oder der besonderen Art freigestellt sind, müssen im Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz sein.	VERO	
33619	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist eine Urkunde, die den Inhaber berechtigt, internationale Beförderungen in den Ländern der EU durchzuführen.	VERO	

33620	Die Beförderung von Postsendungen innerhalb der EU im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit.	VERO	
33621	Das Güterbeförderungsgewerbe innerhalb der EU ist völlig liberalisiert und zum Betrieb desselben bedarf es keiner Dokumente.	FALSO	
33622	Für eine Güterbeförderung zwischen Italien und Polen ist eine bilaterale Genehmigung erforderlich.	FALSO	
33623	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz wird nur für im Eigentum stehende Fahrzeuge ausgestellt.	FALSO	
33624	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das Güterbeförderungsgewerbe betreibt, eine Ablichtung der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord haben.	FALSO	
33625	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden in gleicher Anzahl ausgestellt, wie Fahrzeuge zu Verfügung stehen.	VERO	
33626	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der Lizenz wird ausgestellt in einfacher Ausfertigung für das Unternehmen.	FALSO	
33627	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das Güterbeförderungsgewerbe betreibt, die EU-Gemeinschaftslizenz in Originalfassung an Bord haben.	FALSO	
33628	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das Güterbeförderungsgewerbe betreibt, eine gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord haben.	VERO	
33629	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden vom zuständigen Kraftfahrzeugamt ausgestellt.	VERO	
33630	Das Fuhrunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jeden einzelnen Fahrer beantragen.	FALSO	
33631	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz wird auch für geleaste Fahrzeuge ausgestellt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33633	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden in gleicher Anzahl ausgestellt, wie das Unternehmen lohnabhängige Fahrer hat.	FALSO	
33634	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz wird nur für gemietete Fahrzeuge ausgestellt.	FALSO	
33635	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden nur für die im Eigentum des Unternehmens stehenden Fahrzeuge ausgestellt.	FALSO	
33636	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz muss an Bord des Autobusses aufbewahrt werden, mit welchem der internationale Beförderungsdienst durchgeführt wird.	VERO	
33637	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der Lizenz wird ausgestellt in zwei Originalen, eines für das Unternehmen und eines für den Fahrer.	FALSO	
33638	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz müssen an Bord der Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen, mitgeführt werden.	VERO	
33639	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz sind nicht beglaubigte Ablichtungen.	FALSO	
33640	Das Fuhrunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jeden Fahrer beantragen, da diese auf letzteren lautet.	FALSO	
33641	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz müssen dem Original entsprechen.	VERO	
33642	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der Lizenz wird in einer, der Anzahl der Fahrer entsprechenden, Zahl ausgestellt.	FALSO	
33643	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das Güterbeförderungsgewerbe betreibt, eine CEMT-Genehmigung an Bord haben.	FALSO	
33644	Das Fuhrunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jedes Fahrzeug beantragen, das es für die Fahrten innerhalb der Europäischen Union zu verwenden beabsichtigt.	VERO	
33645	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das Güterbeförderungsgewerbe betreibt, einen Nachweis an Bord haben, welcher die Schadstoffklasse des Fahrzeugs (EURO 1, 2, 3 usw.) bescheinigt.	FALSO	
33646	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden für die dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge ausgestellt.	VERO	
33647	Das Fuhrunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jeden EU-Mitgliedsstaat beantragen, der während der Fahrt durchfahren wird.	FALSO	
33632	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz müssen am Sitz des Unternehmens verwahrt werden und nicht an Bord der Fahrzeuge.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33648	Das Fuhrunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jede Fahrt innerhalb der Europäischen Union beantragen.	FALSO	
33649	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von Gütern mit Kraftwagen , deren höchstzulässige Gesamtmasse einschließlich jener der Anhänger nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt (ab 21. Mai 2022 sinkt das Limit auf 2,5t).	VERO	
33650	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von Gütern mit Kraftwagen, deren höchstzulässige Gesamtmasse einschließlich jener der Anhänger nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt.	VERO	
33651	Im Bereich des internationalen Güterbeförderungsgewerbe, stellt die Kabotagebeförderung, für einen zu einem der Mitgliedsstaaten gehörenden Beförderer die Möglichkeit dar, innerstaatliche Beförderungen in einem anderen, als dem eigenen EU-Staat, innerstaatliche Beförderungen durchzuführen.	VERO	
33652	Im Bereich des internationalen Güterbeförderungsgewerbe stellt die Kabotagebeförderung die Zulassung von nicht ansässigen Beförderern zu innerstaatlichen Güterbeförderungen in einem anderen EU-Mitgliedsstaat dar, als jenem, in welchem der Beförderer niedergelassen ist.	VERO	
33653	Im Bereich des internationalen Güterbeförderungsgewerbe stellt die Kabotagebeförderung die Zulassung von nicht ansässigen Beförderern zu innerstaatlichen Güterbeförderungen in einem anderen Staat des Europäischen Wirtschaftsraumes (EWR) dar als jenem, in welchem der Beförderer niedergelassen ist.	VERO	
33654	Im Bereich des internationalen Güterbeförderungsgewerbe stellt die Kabotagebeförderung die Möglichkeit dar, dass ein, zu einem der Mitgliedsstaaten gehörender Beförderer, während der Ausführung einer Beförderung, ein anderes EU-Land frei durchfahren darf.	FALSO	
33655	Im Bereich des internationalen Güterbeförderungsgewerbe stellt die Kabotagebeförderung die Möglichkeit dar, dass ein zu einem der Mitgliedsstaaten gehörender Beförderer Güter von seinem Staat in einen anderen EU-Staat befördern darf.	FALSO	
33656	Im Bereich des internationalen Güterbeförderungsgewerbe, stellt die Kabotagebeförderung die Zulassung von ansässigen Beförderern, zum nationalen Güterverkehr dar.	FALSO	
33657	Im Bereich des internationalen Güterbeförderungsgewerbe, ist die Kabotagebeförderung ohne jegliche Bedingung und ohne irgendwelche Regel zugelassen.	FALSO	
33658	Die Kabotagebeförderung ist die Beförderung, die ein, zu einem EU-Staat gehörender Beförderer, in einem EU-Mitgliedsstaat durchführt, in welchem er nicht niedergelassen ist.	VERO	
33659	Die Kabotagebeförderung darf nur dann durchgeführt werden, wenn das Unternehmen eine EU-Gemeinschaftslizenz besitzt.	VERO	
33660	Eine Kabotagebeförderung ist beispielsweise jene, die ein italienischer Beförderer innerhalb Spaniens durchführt.	VERO	
33661	Die Kabotagebeförderung darf, von einem italienischen Fuhrunternehmen, innerhalb französischem Hoheitsgebiet, zu bestimmten Bedingungen durchgeführt werden.	VERO	
33662	Die Kabotagebeförderung ist ein Dienst, welcher verschiedene Transportmethoden nutzt (Straße, Schiff, Eisenbahn usw.) um die Strecke vom Ladeort zum Bestimmungsort zurückzulegen.	FALSO	
33663	Die Kabotagebeförderung darf nur dann durchgeführt werden, wenn das Kabotage-Fahrtenberichtheft ausgefüllt wird.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33664	Die Kabotagebeförderung darf auf EU-Gebiet nicht betrieben werden.	FALSO	
33665	Die Kabotagebeförderung ist erlaubt, mit der Auflage, über einen Sitz oder eine andere Niederlassung in dem Staat, in welchem die Beförderung erfolgt, zu verfügen.	FALSO	
33666	Kabotagedienste sind in der Regel Unternehmen erlaubt, welche im Mitgliedsstaat, in welchem sie niedergelassen sind, nicht ermächtigt sind, von jeder Regelung, Lizenz oder internationaler Genehmigung freigestellte Beförderungen durchzuführen.	FALSO	
33667	Die Kabotagebeförderung ist zeitweilig erlaubt.	VERO	
33668	Kabotagedienste sind in der Regel Unternehmen erlaubt, welche nicht Inhaber einer EU-Gemeinschaftslizenz und – sofern vorgesehen – einer Fahrerbescheinigung sind.	FALSO	
33669	Der Betrieb der Kabotagebeförderung ist mit besonderen Einschränkungen erlaubt im Werkverkehr und bei der Beförderung von Arzneimitteln.	FALSO	

33670	Die Kabotagebeförderung ist für gewerbliche Beförderer aus der EU, welche, in zur Kabotagebeförderung zugelassenen Mitgliedsländern und in Ländern des SEE-Raumes niedergelassen sind, dreimal innerhalb von sieben Tagen zu bestimmten Bedingungen erlaubt.	VERO	
33671	Die Kabotagebeförderung ist für gewerbliche Beförderer aus der EU, welche, in zur Kabotagebeförderung zugelassenen Mitgliedsländern und in Ländern des SEE-Raumes niedergelassen sind, erlaubt, wenn sie mit verschiedenen Fahrzeugen durchgeführt wird.	FALSO	
33672	Die Kabotagebeförderung ist für gewerbliche Beförderer aus der EU, welche, in zur Kabotagebeförderung zugelassenen Mitgliedsländern und in Ländern des SEE-Raumes niedergelassen sind, erlaubt, wenn sie auf eine nationale Beförderung folgt.	FALSO	
33673	Die Kabotagebeförderung ist für gewerbliche Beförderer aus der EU, welche, in zur Kabotagebeförderung zugelassenen Mitgliedsländern und in Ländern des SEE-Raumes niedergelassen sind, erlaubt, wenn die letzte Kabotage-Entladung vor Verlassen des Mitgliedsstaates innerhalb von 4 Tagen nach der letzten Entladung im Hoheitsgebiet des Staates erfolgt.	FALSO	
33674	Als Nachweis des ordnungsgemäßen Betriebs der Kabotage müssen sich an Bord unter anderem die Unterlagen zum Nachweis der nationalen Beförderung befinden, mit welcher das Hoheitsgebiet des EU-Bestimmungslandes. in unbeladenem Zustand, erreicht wurde.	FALSO	
33675	Als Nachweis des ordnungsgemäßen Betriebs der Kabotage muss sich an Bord unter anderem die EU-Gemeinschaftslizenz befinden.	FALSO	
33676	Als Nachweis des ordnungsgemäßen Betriebs der Kabotage muss sich an Bord unter anderem irgendein beliebiges Dokument befinden, welches den Namen, die Adresse und die Unterschrift des Absenders enthält.	FALSO	
33677	Als Nachweis des ordnungsgemäßen Betriebs der Kabotage müssen sich an Bord, unter anderem, die Unterlagen zu jeder, durchgeführten Kabotagebeförderung befinden.	VERO	
33678	Um Güterbeförderungsgewerbe zwischen Italien und Russland betreiben zu dürfen, ist in der Regel, für jedes durchgefahrene Nicht-EU-Land eine Genehmigung erforderlich.	VERO	
33679	Von Dreiländerverkehr spricht man, wenn die Güter in einem Land verladen werden, um in ein anderes Land befördert zu werden, wobei ein Fahrzeug verwendet wird, das weder indem Land zugelassen worden ist, wo die Beförderung beginnt oder endet.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33680	Von Dreiländerverkehr spricht man, wenn die Beförderung zwischen zwei Staaten erfolgt, die nicht Mitgliedsstaaten der EU sind.	FALSO	
33681	Von Dreiländerverkehr spricht man, wenn die Beförderung zwischen zwei Mitgliedsstaaten der EU erfolgt.	FALSO	
33682	Von Dreiländerverkehr spricht man, wenn die Ladung aus Gütern besteht, die in einem nicht zur EU gehörenden Staat erzeugt wurden.	FALSO	
33683	Die CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz) regelt nur die Beförderungen zwischen Italien und Frankreich.	FALSO	
33684	Italien ist CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz) Beitrittsland.	VERO	
33685	CEMT ist die Europäische Verkehrsministerkonferenz.	VERO	
33686	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören nur die Staaten, die ursprünglich die Europäische Gemeinschaft ins Leben gerufen haben.	FALSO	
33687	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören alle Staaten, die beigetreten sind.	VERO	
33688	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) sieht die Erteilung von Genehmigungen für das internationale Güterbeförderungsgewerbe vor.	VERO	
33689	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) hat ausschließlich in den EU-Mitgliedsstaaten den gewerblichen Güter- und Personenverkehr liberalisiert.	FALSO	
33691	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören alle zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) gehörenden Staaten.	VERO	
33692	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz (CEMT) sieht die Erteilung von bilateralen Genehmigungen zwischen EU-Mitgliedsländern vor.	FALSO	
33693	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören ausschließlich EU-Mitgliedsstaaten.	FALSO	
33694	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören die EU-Mitgliedsstaaten und die Nicht-EU-Staaten, die beigetreten sind.	VERO	
33695	Ein, auf Umzüge spezialisiertes italienisches Unternehmen, das eine Beförderung in einem CEMT-Mitgliedsland durchzuführen beabsichtigt, hat nicht die Pflicht, sich eine Genehmigung zu besorgen, da Umzüge im CEMT-Raum liberalisiert sind.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33696	Ein italienisches Unternehmen, das sich auf Umzüge spezialisiert hat und eine Beförderung in einem CEMT-Mitgliedsland durchzuführen beabsichtigt, kann die Erteilung einer nicht dem Kontingent unterliegenden CEMT-Genehmigung beantragen.	VERO	
33697	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen sind – abgesehen von angemeldeten Vorbehalten – Tiertransporte liberalisiert.	VERO	
33698	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen sind – abgesehen von angemeldeten Vorbehalten –die Beförderung beschädigter oder ausgefallener Fahrzeuge sowie Fahrten von Instandsetzungsfahrzeugen liberalisiert.	VERO	
33699	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen ist – abgesehen von angemeldeten Vorbehalten –die Beförderung von halbfertigen Erzeugnissen für den Zusammenbau, liberalisiert.	FALSO	
33700	Ein, auf Umzüge spezialisiertes italienisches Unternehmen, kann aus keinem Grund ermächtigt werden, eine Beförderung in einem CEMT-Mitgliedsland durchzuführen.	FALSO	
33701	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen ist – abgesehen von angemeldeten Vorbehalten – die Beförderung von frischen Fischereiprodukten, liberalisiert.	FALSO	
33702	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen ist – abgesehen von angemeldeten Vorbehalten –die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln liberalisiert.	FALSO	
33703	Eine CEMT-Genehmigung, verpflichtet das Unternehmen, dem sie zugeteilt wird, das Fahrzeug nach jeweils 3, außerhalb des Niederlassungslandes durchgeführten beladenen Transporten, ins Niederlassungsland zurückkehren zu lassen.	VERO	
33704	Die CEMT-Genehmigung wird durch das Niederlassungsland des Unternehmens erteilt.	VERO	
33705	Während einer internationalen Beförderung muss die CEMT-Genehmigung an jedem Zoll vorgewiesen werden, den man passiert.	VERO	
33706	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen sind nur zeitliche Beschränkungen vorgesehen.	FALSO	
33707	CEMT-Genehmigungen gelten für 100 Fahrten.	FALSO	
33708	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen ist in einigen Mitgliedsländern die Pflicht vorgesehen, Fahrzeuge bestimmter EURO-Schadstoffklassen zu verwenden.	VERO	
33709	Eine CEMT-Genehmigung, verpflichtet das Unternehmen, dem sie zugeteilt wird, das Fahrzeug nach jeweils 10, außerhalb des Niederlassungslandes durchgeführten beladenen Transporten, ins Niederlassungsland zurückkehren zu lassen.	FALSO	
33710	Während einer internationalen Beförderung ist die CEMT-Genehmigung das einzige Dokument, welche das Inhaberunternehmen berechtigt, Beförderungen zwischen den Mitgliedsstaaten durchzuführen, und sie muss sich an Bord des Fahrzeugs befinden.	FALSO	
33711	CEMT-Genehmigungen gelten für eine bestimmte Zeit.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33712	Die CEMT-Genehmigung wird mit dem Kraftfahrzeug mitgeführt	VERO	
33713	Die CEMT-Genehmigung kann einem Fuhrunternehmen vermietet werden, das nicht der Inhaber ist.	FALSO	
33714	Der CEMT-Genehmigung muss immer die EU-Gemeinschaftslizenz beiliegen.	FALSO	
33715	Eine CEMT-Genehmigung, sieht zahlenmäßige Beschränkungen vor, hinsichtlich der Anzahl der Fahrten, die, das Unternehmen während der Gültigkeitsdauer der Genehmigung, durchführen darf.	FALSO	
33716	Der CEMT-Genehmigung braucht das Fahrtenberichtheft oder Statistikheft nicht unbedingt beizuliegen, da dieses nicht vorgesehen ist.	FALSO	
33717	Während einer internationalen Beförderung ist die CEMT-Genehmigung nur den Zollbehörden des Ziellandes vorzuweisen.	FALSO	
33718	Während einer internationalen Beförderung muss die CEMT-Genehmigung an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden, wenn dieses eine Leerfahrt durchführt.	VERO	
33719	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen sind Beschränkungen nur in Bezug auf den Fahrzeugtyp vorgesehen, welche das Unternehmen verwenden muss.	FALSO	
33720	CEMT-Genehmigungen gelten für eine unbegrenzte Zahl von Fahrten.	VERO	
33721	CEMT-Genehmigungen gelten für eine Anzahl von Fahrten, die aufgrund der im Vorjahr durchgeführten Fahrten festgelegt wird.	FALSO	
33722	CEMT-Genehmigungen gelten für 50 Fahrten.	FALSO	

33723	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen sind zeitliche und territoriale Beschränkungen vorgesehen sowie zahlenmäßige Beschränkungen in Bezug auf die Anzahl von Fahrten, welche außerhalb des Niederlassungsstaates des Unternehmens durchgeführt werden dürfen.	VERO	
33724	Die CEMT-Genehmigung wird erteilt von der zuständigen europäischen Organisation.	FALSO	
33725	Die CEMT-Genehmigung ist nicht gültig für Beförderungen von einem Mitgliedsland zu einem Drittland.	VERO	
33726	Die CEMT-Genehmigung wird in Italien von der Botschaft des ausländischen Staates erteilt.	FALSO	
33727	Die CEMT-Genehmigung wird in Italien jedem Unternehmen erteilt, das sie beantragt, unabhängig von der Anzahl der gestellten Anträge.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33728	Die CEMT-Genehmigung ist nur dann gültig, wenn die Fahrzeuge in einem CEMT-Land zugelassen sind.	VERO	
33729	CEMT-Kurzzeitgenehmigungen sind 60 Tage gültig.	FALSO	
33730	Die CEMT-Genehmigung darf nicht ersetzt werden durch eine beglaubigte gleichlautende Abschrift.	VERO	
33731	Die CEMT-Genehmigung betrifft Beförderungen innerhalb der Mitgliedsländer.	VERO	
33732	Während einer internationalen Beförderung muss die CEMT-Genehmigung nur am Ursprungszollamt vorgewiesen werden.	FALSO	
33733	CEMT-Genehmigungen sind kontingentiert.	VERO	
33734	Die CEMT-Genehmigung wird in Italien aufgrund einer Rangordnung erteilt.	VERO	
33735	Die CEMT-Genehmigung berechtigt ausschließlich zur Durchführung von Beförderungen mit oder ohne Ladung (bilateraler Art) von einem Mitgliedsland zu einem anderen Mitgliedsland und umgekehrt.	FALSO	
33736	Während einer internationalen Beförderung ist die CEMT-Genehmigung im Betrieb zu verwahren, da sich nur das Fahrtenberichtheft während der Beförderung an Bord des Fahrzeugs befinden muss.	FALSO	
33737	CEMT-Genehmigungen werden den Zollspediteuren erteilt, die sie von Fall zu Fall dem Unternehmen vermieten, das sie mit der Beförderung beauftragen.	FALSO	
33738	Der CEMT-Genehmigung muss verpflichtend die Bestätigung über die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer beiliegen.	FALSO	
33739	CEMT-Kurzzeitgenehmigungen sind 90 Tage gültig und können nur für Beförderungen außerhalb der EU verwendet werden.	FALSO	
33740	Während einer internationalen Beförderung muss sich die CEMT-Genehmigung vom Beladeort bis zum Entladeort und während der Leerfahrten an Bord des Fahrzeugs befinden.	VERO	
33741	Die CEMT-Genehmigung ist kontingentiert.	VERO	
33742	Die CEMT-Genehmigung hat eine Gültigkeit von 5 Jahren.	FALSO	
33743	Die CEMT-Genehmigung kann nicht gleichzeitig für mehrere, dem Unternehmen zur Verfügung stehende, Fahrzeuge verwendet werden.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33744	Die CEMT-Genehmigung berechtigt zur Durchführung von bilateralen Transporten, im Transit, zwischen Staaten die nicht jene sind in welchen das Fahrzeug zugelassen ist, Leerfahrten.	VERO	
33745	Die CEMT-Genehmigung berechtigt unter anderem zur Durchführung von bilateralen Beförderungen von einem Mitgliedsland zu einem anderen Mitgliedsland.	VERO	
33746	Die CEMT-Genehmigung berechtigt unter anderem zur Durchführung von Leertransitfahrten zwischen Staaten, die nicht jene sind, in welchen das Fahrzeug zugelassen ist.	VERO	
33747	CEMT-Genehmigungen berechtigen nicht zur Durchführung von Kabotage Beförderungen in einem Land, das nicht das Niederlassungsland des Unternehmens ist, welches die Beförderung durchführt.	VERO	
33748	CEMT-Genehmigungen berechtigen zur Durchführung von Kabotage Beförderungen in einem Land, das nicht das Niederlassungsland des Unternehmens ist, welches die Beförderung durchführt.	FALSO	
33749	Das Fuhrunternehmen, das eine CEMT-Genehmigung besitzt, darf in den CEMT-Beitrittsländern jede Art von Beförderung ohne Auflagen oder Beschränkungen durchführen.	FALSO	
33750	Die CEMT-Genehmigung berechtigt ausschließlich zur Durchführung von Beförderungen mit Ladung (bilateraler Art) von einem Mitgliedsland zu einem anderen Mitgliedsland und umgekehrt.	FALSO	

33751	Die CEMT-Genehmigung berechtigt ausschließlich zur Durchführung von Beförderungen mit oder ohne Ladung innerhalb der EU-Mitgliedsländer.	FALSO	
33752	CEMT-Kurzzeitgenehmigungen sind nicht gültig für den Verkehr in österreichischem Hoheitsgebiet.	VERO	
33753	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen sind keine Beschränkungen vorgesehen.	FALSO	
33754	Der Schweizer Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, braucht keinerlei Genehmigung oder Lizenz zu haben, da die Beförderung aus der EU und in dieselbe völlig liberalisiert ist.	FALSO	
33755	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Schweizer Hoheitsgebiet brauchen keinerlei Unterlagen an Bord haben, da der Transit durch die Schweiz völlig liberalisiert ist.	FALSO	
33756	Der Schweizer Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, muss eine vom Land, in welches er sich begibt, ausgestellte Genehmigung bilateraler Art an Bord des Fahrzeugs haben.	FALSO	
33757	Die Beförderungen durch die Schweiz sind völlig liberalisiert.	FALSO	
33758	Der Schweizer Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, braucht keine Fahrerbescheinigung an Bord des Fahrzeugs zu haben, auch wenn es sich dabei um einen Nicht EU-Beförderer handelt.	VERO	
33759	Die Beförderungen durch die Schweiz sind durch ein Übereinkommen zwischen der EU und der Schweiz geregelt	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33760	Der Schweizer Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, muss die Fahrerbescheinigung an Bord des Fahrzeugs haben, da es sich nicht um einen Beförderer aus der EU handelt.	FALSO	
33761	Die Beförderungen durch die Schweiz sind durch ein bilaterales Übereinkommen zwischen Italien und der Schweiz geregelt.	FALSO	
33762	Die Beförderungen durch die Schweiz sind nur bei Tag liberalisiert.	FALSO	
33763	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Schweizer Hoheitsgebiet müssen die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord haben.	VERO	
33764	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Schweizer Hoheitsgebiet müssen eine Schweizer Transitgenehmigung an Bord des Fahrzeugs haben.	FALSO	
33765	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Schweizer Hoheitsgebiet müssen eine von den Schweizer Behörden an der Einreisegrenze erteilte gelegentliche Genehmigung an Bord des Fahrzeugs haben.	FALSO	
33766	Die Beförderungen nach und aus dem Vereinigten Königreich sind durch ein bilaterales Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich geregelt.	VERO	
33767	Die Beförderungen nach und aus dem Vereinigten Königreich sind durch ein bilaterales Abkommen zwischen Italien und dem Vereinigten Königreich geregelt.	FALSO	
33768	Die Beförderungen nach und aus dem Vereinigten Königreich sind nur bei Tag liberalisiert.	FALSO	
33769	Das Freihandelsabkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist ein bilaterales Abkommen.	VERO	
33770	Die Beförderungen nach und aus Gibraltar (Vereinigtes Königreich) sind durch ein Abkommen EU-Vereinigtes Königreich geregelt.	FALSO	
33771	Die Beförderungen nach und aus Gibraltar (Vereinigtes Königreich) sind nicht durch ein Abkommen EU-Vereinigtes Königreich geregelt.	VERO	
33772	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich hat das CEMT Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich abgeschafft.	FALSO	
33773	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, versteht man unter EU-Hoheitsgebiet auch das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs.	FALSO	
33774	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, sind die Territorien beider Parteien unabhängig und als eigene Einheit angesehen.	VERO	
33775	Die Beförderungen nach und aus Nordirland sind als innergemeinschaftliche EU-Fahrten angesehen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33786	Ein italienischer Beförderer welcher in Frankreich lädt und in Irland ablädt, darf nicht durch das Vereinigte Königreich fahren.	FALSO	
33787	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt, beladene Fahrten aus Wales (UK) nach Italien (EU).	VERO	
33788	Ein italienischer Beförderer welcher in Frankreich lädt und in Irland ablädt, darf durch das Vereinigte Königreich fahren.	VERO	
33789	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt keine Leerfahrten.	FALSO	

33790	Ein italienischer Beförderer muss, um Transporte in das Vereinigte Königreich machen zu dürfen, die Lizenz des Vereinigten Königreich besitzen.	FALSO	
33791	Ein britischer Beförderer muss, um Transporte in die EU machen zu dürfen, die EU-Lizenz des Vereinigten Königreichs besitzen.	VERO	
33776	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, wird das Territorium des Vereinigten Königreichs mit Nordirland angesehen.	VERO	
33777	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, beeinträchtigen das Anwenden der Regeln des IFT (CEMT) nicht.	VERO	
33778	Das Mischen einer britischen Zugmaschine mit einem Italienischen Anhänger ist verboten.	FALSO	
33779	Das Mischen einer italienischen Zugmaschine mit einem britischen Anhänger ist erlaubt.	VERO	
33780	Gratistransporte sind durch das bilaterale Abkommen EU-Vereinigtes Königreich geregelt.	FALSO	
33781	Das bilaterale Abkommen EU-Vereinigtes Königreich regelt ausschließlich gewerbliche Warentransporte.	VERO	
33782	Das bilaterale Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt beladene Fahrten, von Ort zu Ort, mit Transit durch ein Drittland.	VERO	
33783	Das bilaterale Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt keine beladenen Fahrten, von Ort zu Ort, mit Transit durch ein Drittland.	FALSO	
33784	Das bilaterale Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt, beladene Fahrten mit Start und Ziel in der EU und Transit durch das Vereinigte Königreich.	VERO	
33785	Das bilaterale Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt, beladene Fahrten mit Start und Ziel in der EU aber keinen Transit durch das Vereinigte Königreich.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33792	Ein britischer Beförderer muss, um Transporte in die EU machen zu dürfen, die EU-Gemeinschaftslizenz besitzen.	FALSO	
33793	Der britische Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, braucht keinerlei Genehmigung oder Lizenz zu haben, da die Beförderung aus der EU und in dieselbe völlig liberalisiert ist.	FALSO	
33794	Die Beförderungen von und in das Vereinigte Königreich sind völlig liberalisiert.	FALSO	
33795	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich sieht Einschränkungen bezüglich der Anzahl der erlaubten Transporte vor (kontingentierte Genehmigungen).	FALSO	
33796	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich sieht keine, gegenseitigen Einschränkungen, bezüglich der Anzahl der erlaubten Transporte vor.	VERO	
33797	Es ist vorgesehen, beglaubigte Kopien der EU-Lizenz des Vereinigten Königreichs zu erlassen.	VERO	
33798	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich sieht für das Güterbeförderungsgewerbe ein System von Lizenzen vor.	VERO	
33799	Die EU-Gemeinschaftslizenz sowie die EU-Lizenz des Vereinigten Königreichs hat eine Gültigkeit von 10 Jahren.	VERO	
33800	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt Beförderern beider Seiten eine begrenzte Anzahl von Zusatzdiensten in den jeweiligen Territorien, ohne dass die Fahrzeuge sofort in das Land des Unternehmens zurückkehren müssen.	VERO	
33801	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich verbietet Beförderern beider Seiten eine begrenzte Anzahl von Zusatzdiensten in den jeweiligen Territorien, ohne dass die Fahrzeuge sofort in das Land des Unternehmens zurückkehren müssen.	FALSO	
33802	Ein britischer Beförderer darf bis zu zwei beladene Fahrten von einem EU-Land in ein anderes EU-Land durchführen ohne in das Vereinigte Königreich zurückzukehren, sofern dies im Anschluss einer beladenen Fahrt aus dem Vereinigten Königreich in die EU erfolgt.	VERO	
33803	Ein britischer Beförderer darf bis zu drei beladene Fahrten von einem EU-Land in ein anderes EU-Land durchführen ohne in das Vereinigte Königreich zurückzukehren.	FALSO	
33804	Die Kabotagebeförderung ist für britische Beförderer dreimal innerhalb von sieben Tagen zu bestimmten Bedingungen erlaubt.	FALSO	
33805	Die Kabotagebeförderung darf von einem britischen Beförderer nur dann durchgeführt werden, wenn er eine EU-Gemeinschaftslizenz besitzt.	FALSO	
33806	Ein britischer Beförderer darf, "cross-trade" (internationaler Transport zwischen zwei EU Mitgliedsstaaten) Transporte nur dann durchführen, wenn er im Besitz der Lizenz des Vereinigten Königreichs für die EU ist.	VERO	
33807	Ein britischer Beförderer darf nur eine einzige beladene Fahrt innerhalb eines EU-Landes durchführen, sofern er dies, nach einer beladenen autorisierten Fahrt aus dem Vereinigten Königreich heraus, tut.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33808	Ein britischer Beförderer darf zwei beladene Fahrten innerhalb eines EU-Landes durchführen, sofern er dies, nach einer beladenen autorisierten Fahrt aus dem Vereinigten Königreich heraus, tut.	FALSO	
33809	Ein britischer Beförderer muss sich auf ein Maximum von zwei Fahrten innerhalb des Territoriums der EU beschränken sofern er dies, nach einer beladenen autorisierten Fahrt aus dem Vereinigten Königreich heraus, tut.	VERO	
33810	Ein britischer Beförderer hat keine Limitierung der Fahrten innerhalb des Territoriums der EU bevor er in das Vereinigte Königreich zurückkehren muss, sofern er die EU-Lizenz des Vereinigten Königreichs besitzt.	FALSO	
33811	Ein britischer Beförderer darf eine einzige Fahrt vom Typ "cross-trade" (internationaler Transport zwischen zwei EU Mitgliedsstaaten) durchführen bevor er in das Vereinigte Königreich zurückkehren muss, sofern er dies nach dem Abladen innerhalb des EU-Ankunftslandes tut.	VERO	
33812	Ein britischer Beförderer darf, die einzige ihm erlaubte, Kabotage fahrt innerhalb sieben Tagen nach dem Entladen innerhalb jenem EU-Land durchführen, in welches er, die Güter aus dem Vereinigten Königreich, geliefert hat.	VERO	
33813	Ein britischer Beförderer darf, die einzige ihm erlaubte, Kabotage fahrt innerhalb vier Tagen nach dem Entladen innerhalb jenem EU-Land durchführen, in welches er, die Güter aus dem Vereinigten Königreich, geliefert hat.	FALSO	
33814	Ein italienischer Beförderer darf, bis zu zwei beladene Fahrten innerhalb des Vereinigten Königreichs durchführen, ohne in die EU zurückzukehren, sofern er dies, nach einer beladenen Fahrt aus der EU in das Vereinigte Königreich tut.	VERO	
33815	Ein italienischer Beförderer darf, bis zu drei beladene Fahrten innerhalb des Vereinigten Königreichs durchführen, ohne in die EU zurückzukehren, sofern er dies, nach einer beladenen Fahrt aus der EU in das Vereinigte Königreich tut.	FALSO	
33816	Ein italienischer Beförderer darf innerhalb des Vereinigten Königreichs Kabotage Fahrten nur durchführen, wenn er im Besitz der EU-Lizenz des Vereinigten Königreichs ist.	FALSO	
33817	Ein italienischer Beförderer darf, bis zu zwei beladene Fahrten innerhalb des Vereinigten Königreichs durchführen, ohne in die EU zurückzukehren, sofern er dies, innerhalb sieben Tagen, nach dem Entladen im Vereinigten Königreich tut.	VERO	
33818	Ein italienischer Beförderer darf, bis zu zwei beladene Fahrten innerhalb des Vereinigten Königreichs durchführen, ohne in die EU zurückzukehren, sofern er dies, innerhalb vier Tagen, nach dem Entladen im Vereinigten Königreich tut.	FALSO	
33819	Ein italienischer Beförderer darf zwei beladene Fahrten innerhalb des Vereinigten Königreichs durchführen, sofern er dies nach einer Leerfahrt aus der EU tut.	FALSO	
33820	Nach einer Leerfahrt aus dem Vereinigten Königreich oder der EU dürfen keine Transporte "cross-trade" (internationaler Transport zwischen zwei EU Mitgliedsstaaten), oder Kabotage in das jeweilige andere Territorium durchgeführt werden.	VERO	
33821	Ein italienischer Beförderer führt internationale Transporte zwischen zwei EU Mitgliedsstaaten durch, wenn er innerhalb des vereinigten Königreichs von A nach B transportiert.	FALSO	
33822	Ein britischer Beförderer führt internationale Transporte zwischen zwei EU Mitgliedsstaaten durch, sobald er zwischen zwei verschiedenen Orten zweier EU Mitgliedsstaaten einen Transport durchführt.	VERO	
33823	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, erlaubt zusätzliche Fahrten innerhalb der jeweiligen Territorien, jedoch mit Einschränkung bezüglich der Anzahl, derselben.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33824	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, erlaubt eine begrenzte Anzahl von Fahrten im Territorium des jeweils anderen Vertragspartners.	VERO	
33825	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, sieht keine Begrenzung der Anzahl der Fahrten im Territorium des jeweils anderen Vertragspartners vor.	FALSO	
33826	Ein britischer Beförderer kann, gleich wie ein Beförderer aus der EU, maximal drei Fahrten innerhalb des Territoriums der EU durchführen.	FALSO	
33827	Ein britischer Beförderer kann generell, maximal eine Kabotage fahrt, innerhalb eines EU-Staates durchführen.	VERO	
33828	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich hat die Kontinuität des Marktzugangs für Beförderer in die EU und in das Vereinigte Königreich nicht garantiert.	FALSO	

33829	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Britisches Hoheitsgebiet müssen die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord haben.	VERO	
33830	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Britisches Hoheitsgebiet müssen eine britische Transitgenehmigung an Bord des Fahrzeugs haben.	FALSO	
33831	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Britisches Hoheitsgebiet müssen eine von den britischen Behörden an der Einreisegrenze erteilte gelegentliche Genehmigung an Bord des Fahrzeugs haben.	FALSO	
33832	Der Britische Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, braucht keine Fahrerbescheinigung an Bord des Fahrzeugs zu haben, auch wenn es sich, um einen Nicht EU- Beförderer handelt.	VERO	
33833	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Britisches Hoheitsgebiet brauchen keinerlei Unterlagen an Bord haben, da der Transit durch das Britische Territorium völlig liberalisiert ist.	FALSO	
33834	Der Britische Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, muss eine, vom Land in welches er sich begibt, ausgestellte Genehmigung, bilateraler Art, an Bord des Fahrzeugs haben.	FALSO	
33835	Der Britische Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, muss die Fahrerbescheinigung an Bord des Fahrzeugs haben, da es sich nicht um einen Beförderer aus der EU handelt.	FALSO	
33836	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Britisches Hoheitsgebiet müssen die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord haben.	FALSO	
33837	Britische Beförderer auf der Durchfahrt durch EU-Hoheitsgebiet müssen die beglaubigte, gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz des Vereinigten Königreichs an Bord haben.	VERO	
33838	Italienische Beförderer haben die Pflicht, auf Anfrage, die Rechtmäßigkeit eines Transports in das Vereinigte Königreichs, mittels mitgeführtem CMR, nachzuweisen.	VERO	
33839	Britische Beförderer haben die Pflicht, auf Anfrage, die Dokumentation eines Transports innerhalb der EU vom Typ "cross-trade" (internationaler Transport zwischen zwei EU Mitgliedsstaaten) vorzuweisen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33840	Britische Beförderer haben die Pflicht, auf Anfrage, die Dokumentation eines jeden einzelnen Transports innerhalb der EU in Bezug auf die Konformität, den Zeitraum und die Anzahl der erlaubten Fahrten, vorzuweisen.	VERO	
33841	Italienische Beförderer haben nicht die Pflicht, auf Anfrage, die Dokumentation eines jeden einzelnen Transports innerhalb des Vereinigten Königreichs, nachzuweisen.	FALSO	
33842	Italienische Beförderer haben die Pflicht, auf Anfrage, die Dokumentation eines jeden einzelnen Transports innerhalb des Vereinigten Königreichs in Bezug auf die Konformität, den Zeitraum und die Anzahl der erlaubten Fahrten, vorzuweisen.	VERO	
33843	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, sieht keine Genehmigung für allgemeine Postdienste vor.	VERO	
33844	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, sieht keine Genehmigung für Fahrzeugabschleppung von beschädigten Fahrzeugen vor.	VERO	
33845	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, sieht keine Genehmigung für Transporte von Medikamenten, medizinischem Gerät und Apparaturen im Rahmen von humanitären Noteinsätzen vor.	VERO	
33846	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, sieht keine Genehmigung für Transporte im Werkverkehr vor.	VERO	
33847	Transporte, mittels Fahrzeugen welche die höchstzulässige Geschwindigkeit von 40 km/h nicht überschreiten, brauchen eine Lizenz im Rahmen des Abkommens EU-Vereinigtes Königreich.	FALSO	
33848	Liberalisierte Transporte im Rahmen des Abkommens EU-Vereinigtes Königreich, müssen dieselben zeitlichen und quantitativen Beschränkungen sowie die Dokumentationspflichten einhalten, wie sie im Rahmen der Lizenz vorgesehen sind.	VERO	
33849	Liberalisierte Transporte im Rahmen des Abkommens EU-Vereinigtes Königreich, müssen keine zeitlichen und quantitativen Beschränkungen sowie die Dokumentationspflichten einhalten, wie sie im Rahmen der Lizenz vorgesehen sind.	FALSO	
33850	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, sieht keine Genehmigungen vor, außer für jene Ausnahmen aufgrund von Masse, Nutzlast oder besonderer Art.	FALSO	
33851	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, sieht keine Genehmigungen für das Güterbeförderungsgewerbe vor.	FALSO	
33852	Ab dem 21.5.2022 braucht es, für Fahrzeuge mit höchstzulässiger Gesamtmasse bis 2,5 t inklusive eines eventuellen Anhängers, eine Lizenz im Rahmen des Abkommens EU-Vereinigtes Königreich.	FALSO	

33853	Innerhalb der Europäischen Union muss der Fahrer, falls er nicht Bürger der Schweizerischen Eidgenossenschaft oder eines EU- bzw. SEE-Mitgliedsstaates ist, im Besitz der Fahrerbescheinigung sein.	VERO	
33854	Der Vertrag über die internationale Beförderung von Gütern auf der Straße kann geregelt sein durch das CMR.	VERO	
33855	Das CMR ist das Übereinkommen über den Transportvertrag im internationalen Straßengüterverkehr.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33856	Das CMR gilt für nationale Transportverträge für Güter auf der Straße.	FALSO	
33857	Das CMR ist das Übereinkommen über die Gefahrgutbeförderung auf der Straße.	FALSO	
33858	Das CMR ist das Übereinkommen über die Beförderung von verderblichen Stoffen auf der Straße.	FALSO	
33859	Das CMR ist das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im innerstaatlichen Straßengüterverkehr.	FALSO	
33860	Das CMR ist ein Übereinkommen bezüglich des Beförderungsvertrages im Straßengüterverkehr.	VERO	
33861	Das CMR ist das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im nationalen Straßengüterverkehr.	FALSO	
33862	Das CMR regelt die Haftung der Beteiligten am Transportvertrag, außer jener des Empfängers.	FALSO	
33863	Das CMR gilt für Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist, wobei keine Rücksicht auf den Wohnsitz und die Staatsangehörigkeit der Parteien zu nehmen ist.	VERO	
33864	Umzüge sind von der Anwendung des CMR ausgenommen.	VERO	
33865	Von der Anwendung des CMR ausgenommen, sind Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden.	VERO	
33866	Kostenfreie Transporte sind von der Anwendung des CMR ausgenommen.	VERO	
33867	Leichentransporte sind von der Anwendung des CMR ausgenommen.	VERO	
33868	Alle Transporte innerhalb der EU sind von der Anwendung des CMR ausgenommen.	FALSO	
33869	Alle Transporte innerhalb des EWR sind von der Anwendung des CMR ausgenommen.	FALSO	
33870	Alle Güterbeförderungsdienste unterliegen der CMR-Regelung.	FALSO	
33871	Transporte von verderblichen Waren sind von der Anwendung des CMR ausgenommen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33872	Das CMR regelt die die Ausführung des Transports.	VERO	
33873	Das CMR wird bei kostenpflichtigen Transporten angewandt wenn die Güter dabei in einen Vertragsstaat geliefert werden.	VERO	
33874	Das CMR gilt unabhängig vom Wohnsitz und von der Staatsangehörigkeit der Parteien.	VERO	
33875	Das CMR gilt, wenn der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist.	VERO	
33876	Das CMR wird bei Umzügen angewandt.	FALSO	
33877	Das CMR wird bei Gratistransporten angewandt.	FALSO	
33878	Das CMR wird bei Leichentransporten angewandt.	FALSO	
33879	Das CMR wird für intermodale Beförderungen angewandt, auch im Falle der Aufteilung der Ware.	FALSO	
33880	Das CMR wird bei Werkverkehr angewandt.	FALSO	
33881	Das Fehlen, eine Unregelmäßigkeit oder der Verlust des internationalen CMR-Frachtbriefes hat keinen Einfluss auf die Gültigkeit des Vertrages.	VERO	
33882	Auch wenn der internationale CMR-Frachtbrief nicht ausgefüllt wird, hat dies keinen Einfluss auf die Gültigkeit des Transportvertrages.	VERO	
33883	Das Fehlen, eine Unregelmäßigkeit oder der Verlust des internationalen CMR-Frachtbriefes bewirkt die Nichtigkeit des Transportvertrages.	FALSO	
33884	Das Fehlen, eine Unregelmäßigkeit oder der Verlust des internationalen CMR-Frachtbriefes bewirkt die Auflösbarkeit des Transportvertrages.	FALSO	
33885	Das Fehlen, eine Unregelmäßigkeit oder der Verlust des internationalen CMR-Frachtbriefes bewirkt die Unwirksamkeit des Transportvertrages.	FALSO	

33886	Wenn der internationale CMR-Frachtbrief fehlt oder verloren geht, wirkt sich dies, auf die Gültigkeit des Transportvertrages aus.	FALSO	
33887	Der internationale CMR-Frachtbrief ist unerlässlich für die Gültigkeit des Transportvertrages.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33888	Der internationale CMR-Frachtbrief gilt als Nachweis, für den Abschluss des Beförderungsvertrages sowie, für die Übernahme des Gutes, durch den Beförderer.	VERO	
33889	Der internationale CMR-Frachtbrief ist vom CMR vorgesehen zur Regelung des Beförderungsvertrages.	VERO	
33890	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in 3 originalen Ausfertigungen ausgefüllt.	VERO	
33891	Der internationale CMR-Frachtbrief hat eine vierte Ausfertigung in weißer Farbe, welche zu statistischen Zwecken verwendet werden kann.	VERO	
33892	Der internationale CMR-Frachtbrief muss, in Italien vom Empfänger für mindestens 2 Jahre nach dem Datum der Beförderung, aufbewahrt werden.	FALSO	
33893	Der internationale CMR-Frachtbrief besteht aus 3 Ausfertigungen, wobei diese nicht unterschrieben zu sein müssen.	FALSO	
33894	Auf dem internationalen CMR-Frachtbrief ist die Unterschrift sowohl des Absenders als auch des Beförderers eigenhändig oder durch Aufdruck oder mittels Stempel des Absenders und des Beförderers anzubringen, und zwar gemäß den Regeln des Staates, in welchem er ausgestellt wird.	VERO	
33895	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens drei Ausfertigungen erstellt, wovon die erste für den Absender bestimmt ist.	VERO	
33896	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens drei Ausfertigungen erstellt, wovon die zweite die Ware begleitet.	VERO	
33897	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens drei Ausfertigungen erstellt, wovon die dritte vom Beförderer zurückbehalten wird.	VERO	
33898	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens vier Ausfertigungen erstellt, wovon die zweite für den Eigentümer der Ware bestimmt ist.	FALSO	
33899	Auf dem internationalen CMR-Frachtbrief ist nur die Unterschrift des Beförderers eigenhändig oder durch Aufdruck oder mittels Stempel anzubringen.	FALSO	
33900	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens zwei Ausfertigungen für den Absender und für den Empfänger erstellt.	FALSO	
33901	Der internationale CMR-Frachtbrief ist nur vom Absender eigenhändig zu unterschreiben.	FALSO	
33902	Gemäß CMR darf der Frachtbrief verlangt werden für jede Ladung und für jede Art von beförderter Ware.	VERO	
33903	Gemäß CMR darf der Frachtbrief nur für das für die Beförderung verwendete Fahrzeug verlangt werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33904	Der internationale CMR-Frachtbrief muss genaue, verpflichtend vorgeschriebene, Angaben enthalten.	VERO	
33905	Der internationale CMR-Frachtbrief ist hinsichtlich der Form frei.	FALSO	
33906	Der internationale CMR-Frachtbrief ist hinsichtlich des Inhaltes frei.	FALSO	
33907	Der internationale CMR-Frachtbrief kann auch, dem CMR entgegengesetzte, Angaben enthalten.	FALSO	
33908	Gemäß CMR kann ein verloren gegangener Frachtbrief ersetzt werden, durch einen neuen Frachtbrief in dreifacher Ausfertigung, welcher vom Absender und vom Beförderer erstellt wird.	VERO	
33909	Gemäß CMR kann ein verloren gegangener Frachtbrief durch kein Dokument ersetzt werden.	FALSO	
33910	Gemäß CMR kann ein verloren gegangener Frachtbrief mit Einwilligung des Empfängers der Ware ersetzt werden.	FALSO	
33911	Gemäß CMR kann ein verloren gegangener Frachtbrief vom Fahrer des für die Beförderung verwendeten Fahrzeugs ersetzt werden.	FALSO	
33912	Das CMR regelt die Übernahme der Ware durch den Beförderer.	VERO	
33913	Das CMR gilt ab der Übernahme der Ware.	VERO	
33914	Das CMR gilt ab dem Abschluss des Transportvertrages.	FALSO	
33915	Das CMR gilt ab dem Zurverfügungstellen des Fahrzeugs mit welchem der Transport durchgeführt wird.	FALSO	
33916	Das CMR gilt ab dem Zeitpunkt, an welchem das Fahrzeug vom Absender als geeignet anerkannt wird.	FALSO	

33917	Das CMR regelt nur die Haftung des Beförderers.	FALSO	
33918	Gemäß CMR steht es dem Absender zu, vom Beförderer zu verlangen, dass dieser das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes, auf Kosten des Absenders, überprüft.	VERO	
33919	Gemäß CMR steht es dem Absender zu, vom Beförderer zu verlangen, dass der Beförderer das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes auf Kosten des Beförderers überprüft.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33920	Gemäß CMR darf der Absender nur die Anzahl der Gepäckstücke überprüfen lassen.	FALSO	
33921	Gemäß CMR ist die Übernahme eine komplexe Handlung, welche die Verladung der Ware, den Übergang derselben auf den Beförderer und die Prüfung sowohl des äußeren Zustandes der Ware und der Verpackung als auch der Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief umfasst.	VERO	
33922	Gemäß CMR ist die Übernahme eine komplexe Handlung, welche nur die Verladung der Ware und den Übergang derselben vom Absender auf den Beförderer umfasst.	FALSO	
33923	Gemäß CMR ist die Übernahme eine komplexe Handlung, welche nur die Prüfung des äußeren Zustandes der Ware und der Verpackung umfasst.	FALSO	
33924	Gemäß CMR ist die Übernahme eine komplexe Handlung, welche nur die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief hinsichtlich der Anzahl der Gepäckstücke umfasst.	FALSO	
33925	Gemäß CMR kann die Dauer der Beförderung im Frachtbrief angegeben werden.	VERO	
33926	Gemäß CMR kann die Dauer der Beförderung in einem getrennten Dokument angegeben werden.	VERO	
33927	Gemäß CMR kann die Dauer der Beförderung mündlich vereinbart werden.	VERO	
33928	Gemäß CMR ist die Dauer der Beförderung ausschließlich im Frachtbrief anzuführen.	FALSO	
33929	Gemäß CMR darf die Dauer der Beförderung nicht mündlich vereinbart werden.	FALSO	
33930	Gemäß CMR darf die Dauer der Beförderung nicht in einem vom CMR-Frachtbrief getrennten und verschiedenen Dokument angegeben werden.	FALSO	
33931	Laut CMR ist die Übergabe eine komplexe Handlung, welche die Meldung der Ankunft der Ware, sowie die Anfrage der Aushändigung der Ware vom Empfänger und die materielle Übergabe derselben an den Empfänger, einschließt.	VERO	
33932	Gemäß CMR erfolgt die Ablieferung der Ware, wenn der Beförderer die Ware beim Empfänger hinterlegt, ohne dass dieser in den Besitz derselben, tritt.	FALSO	
33933	Gemäß CMR erfolgt die Ablieferung der Ware, wenn der Absender vom Empfänger die entsprechende Benachrichtigung erhält.	FALSO	
33934	Laut CMR muss der Beförderer, welcher nicht die Möglichkeit hat die Anweisungen des Absenders auszuführen, dies dem Absender mitteilen.	VERO	
33935	Wenn es unmöglich ist die Fahrt fortzusetzen, so muss der Beförderer gemäß CMR auch den Empfänger der Ware darüber benachrichtigen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33939	Kann der Beförderer die Fahrt nicht fortsetzen, so muss er gemäß CMR ausschließlich den Absender darüber informieren.	FALSO	
33940	Kann der Beförderer die Fahrt nicht fortsetzen, so braucht er dies gemäß CMR weder dem Absender noch dem Empfänger mitzuteilen.	FALSO	
33941	Kann der Beförderer die Fahrt nicht fortsetzen, so muss er gemäß CMR die italienische Botschaft in jenem Staat benachrichtigen, in welchem das Hindernis eintritt.	FALSO	
33942	Laut CMR liegt ein absolutes Hindernis des Transportes vor, wenn es dem Beförderer unmöglich ist, innerhalb der vereinbarten Zeit, der vereinbarten Art und Weise sowie der vereinbarten Kosten den Transport auszuführen.	VERO	
33943	Gemäß CMR hat der Beförderer, der nach Benachrichtigung des Absenders über die Unmöglichkeit, die vereinbarte Fahrt zu Ende zu führen, keine Anweisung erhält, die Pflicht, im Interesse des Verfügungsberechtigten die angebrachtesten Vorkehrungen zu treffen.	VERO	
33944	Gemäß CMR hat der Beförderer, der nach Benachrichtigung des Absenders über die Unmöglichkeit, die vereinbarte Fahrt zu Ende zu führen, keine Weisung erhält, keinerlei Verpflichtung.	FALSO	
33945	Gemäß CMR hat der Beförderer, der nach Benachrichtigung des Absenders über die Unmöglichkeit, die vereinbarte Fahrt zu Ende zu führen, keine Weisung erhält, die Ware zum Beladeort zurückzuführen.	FALSO	

33946	Gemäß CMR hat der Beförderer, der nach Benachrichtigung des Absenders über die Unmöglichkeit, die vereinbarte Fahrt zu Ende zu führen, keine Weisung erhält, die Ware am erstbesten geeigneten Ort abzuladen.	FALSO	
33947	Gemäß CMR liegt ein absolutes Hindernis für die Ausführung der Fahrt vor, wenn die Kosten des Transports um 10% über der veranschlagten Summe liegen.	FALSO	
33948	Gemäß CMR liegt ein absolutes Hindernis für die Ausführung der Fahrt vor, wenn die für die Ablieferung der Ware vorgesehene Zeit um 10% unter der tatsächlichen Zeit liegt.	FALSO	
33949	Gemäß CMR liegt ein absolutes Hindernis für die Ausführung der Fahrt vor, wenn der Beförderer den Frachtbrief verliert.	FALSO	
33950	Gemäß CMR darf der Empfänger der Ware andere Empfänger einsetzen.	VERO	
33951	Gemäß CMR darf der Empfänger der Ware nicht andere Empfänger einsetzen.	FALSO	
33936	Laut CMR muss der Beförderer, welcher die Anweisungen des Absenders nicht ausführen kann, die Ware an den Absender zurückliefern.	FALSO	
33937	Laut CMR muss der Beförderer, welcher die Anweisungen des Absenders nicht ausführen kann, die Fahrt abbrechen.	FALSO	
33938	Gemäß CMR muss der Beförderer, der die Anweisungen des Absenders nicht ausführen kann, nach seinem eigenen Vorteil entscheiden, ohne den Absender zu benachrichtigen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33952	Gemäß CMR darf der Empfänger der Ware andere Empfänger einsetzen, nachdem die Ware abgeladen wurde.	FALSO	
33953	Gemäß CMR darf der Empfänger der Ware andere Empfänger einsetzen, aber er muss es dem Fahrer des verwendeten Fahrzeugs mitteilen.	FALSO	
33954	Gemäß CMR muss der Versender, den Beförderer in die Lage versetzen, den Transport korrekt ausführen zu können.	VERO	
33955	Gemäß CMR ist der Absender nicht angehalten, den Beförderer auf die genaue Art der Gefahr der Güter aufmerksam zu machen.	FALSO	
33956	Gemäß CMR haftet der Absender nicht, wenn der Frachtbrief zur Gänze oder zum Teil vom Beförderer ausgefüllt wird.	FALSO	
33957	Gemäß CMR haftet der Absender nie für die Beförderung.	FALSO	
33958	Das CMR regelt nicht die Haftung des Absenders.	FALSO	
33959	Gemäß CMR haftet der Absender gegenüber dem Beförderer für schadhafte Verpackung der Güter, sofern der Beförderer zeitnah Vorbehalte angemeldet hat und unabhängig davon ob die Umstände darüber offensichtlich oder auch nicht, sind.	VERO	
33960	Gemäß CMR kann der Absender gegenüber dem Beförderer für schadhafte Verpackung haften.	VERO	
33961	Gemäß CMR haftet der Absender immer gegenüber dem Beförderer für die abgelieferte Ware.	FALSO	
33962	Gemäß CMR haftet der Absender nicht gegenüber dem Beförderer für den Zustand der Verpackung der Ware.	FALSO	
33963	Gemäß CMR haftet der Absender nicht gegenüber dem Beförderer für die Verpackung der Ware, da der Beförderer dafür zuständig ist.	FALSO	
33964	Gemäß CMR haftet der Absender nie für die schadhafte Verpackung.	FALSO	
33965	Gemäß CMR hat der Absender keine Verpflichtung die Verpackung zu Beurteilen.	FALSO	
33966	Gemäß CMR haftet der Absender immer für die schadhafte Verpackung.	FALSO	
33967	Gemäß CMR haftet der Absender für Schäden aufgrund fehlender oder ungenauer Angaben auf den Transportdokumenten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33968	Gemäß CMR haftet der Beförderer für Schäden aufgrund fehlender oder ungenauer Angaben auf den Transportdokumenten.	FALSO	
33969	Gemäß CMR haftet der Empfänger für Schäden aufgrund fehlender oder ungenauer Angaben auf den Transportdokumenten.	FALSO	
33970	Gemäß CMR haftet niemand für Schäden aufgrund fehlender oder ungenauer Angaben auf den Transportdokumenten.	FALSO	
33971	Gemäß CMR muss der Absender, vor Beginn des Transports, alle Transitzolldokumente sowie jegliche andere benötigte Bescheinigung, zur Verfügung stellen.	VERO	
33972	Die Unterlagen für die Gültigkeit des CMR-Frachtbriefes bestehen aus den Unterlagen für die Zolldurchfahrt sowie aus jeder weiteren erforderlichen Bescheinigung (Warenursprungs-, Devisen-, Gesundheits-, Polizeibescheinigung und dergleichen) und aus dem Frachtbrief.	VERO	

33973	Gemäß CMR muss der Absender vor Beginn der Beförderung nur den Frachtbrief zur Verfügung stellen.	FALSO	
33974	Gemäß CMR muss der Absender vor Beginn der Beförderung nur die Warenursprungs-, Gesundheits-, Polizeibescheinigung und dergleichen liefern.	FALSO	
33975	Gemäß CMR, muss der Absender vor Beginn der Beförderung, nur die Dokumente welche das Fahrzeug zum Grenzübertritt autorisieren, zur Verfügung stellen.	FALSO	
33976	Die Unterlagen für die Gültigkeit des CMR-Frachtbriefes bestehen aus dem DDT (Lieferschein) und dem Warenbegleitschein.	FALSO	
33977	Die Unterlagen für die Gültigkeit des CMR-Frachtbriefes bestehen nur aus dem Frachtbrief.	FALSO	
33978	Die Unterlagen für die Gültigkeit des CMR-Frachtbriefes bestehen aus dem Warenbegleitschein.	FALSO	
33979	Gemäß CMR haftet der Beförderer während der Beförderung für den gänzlichen oder teilweisen Verlust der Ware oder ihre Beschädigung oder die verspätete Ablieferung.	VERO	
33980	Gemäß CMR beginnt die Haftung des Beförderers mit der Übernahme der Ware und sie endet mit der Ablieferung am Bestimmungsort.	VERO	
33981	Gemäß CMR haftet der Beförderer für die Arbeit all jener, die an der Ausführung der Beförderung beteiligt sind, ohne Berücksichtigung der zwischen ihnen und dem Beförderer bestehenden rechtlichen Beziehung.	VERO	
33982	Gemäß CMR haftet der Beförderer direkt und unmittelbar für die Arbeit all jener, die eine mit der Ausführung der Beförderung verbundene Tätigkeit ausüben.	VERO	
33983	Gemäß CMR beginnt die Haftung des Beförderers vor der Übernahme der Ware und sie endet mit der Ablieferung am Bestimmungsort.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
33984	Gemäß CMR beginnt die Haftung des Beförderers von dem Zeitpunkt an, an dem der Transportvertrag unterzeichnet wird und endet mit der Ablieferung der Güter an den Empfänger.	FALSO	
33985	Gemäß CMR beginnt die Haftung des Beförderers von dem Zeitpunkt an, an dem das Fahrzeug die Beförderung tatsächlich beginnt und sie endet, wenn das Fahrzeug den Bestimmungsort der Ware erreicht.	FALSO	
33986	Gemäß CMR haftet der Beförderer nur für die Ware.	FALSO	
33987	Gemäß CMR haftet der Beförderer nur für die regulären lohnabhängigen Mitarbeiter.	FALSO	
33988	Gemäß CMR haftet der Beförderer für die Arbeit all jener, die an der Ausführung der Beförderung beteiligt sind, sofern sie laut Vertrag vergütet werden.	FALSO	
33989	Gemäß CMR haftet der Beförderer nur für die Arbeit des für die Verladung der Ware zuständigen Personals.	FALSO	
33990	Gemäß CMR haftet der Beförderer nur für die Arbeit des Fahrers.	FALSO	
33991	Gemäß CMR kann der Absender den Beförderer beauftragen, einen bestimmten Betrag einzuziehen, der dem Absender aufgrund einer anderen Geschäftsbeziehung geschuldet ist.	VERO	
33992	Gemäß CMR darf der Absender den Beförderer nicht mit anderen Aufgaben beauftragen als mit jenen, die die Beförderung betreffen.	FALSO	
33993	Gemäß CMR kann der Absender den Beförderer beauftragen, in seinem Namen nicht quantifizierte Geldbeträge einzuziehen.	FALSO	
33994	Gemäß CMR kann der Absender den Beförderer beauftragen, einen Geldbetrag oder den entsprechenden Gegenwert in Form eines beliebigen Gutes von nicht quantifiziertem Wert einzuziehen.	FALSO	
33995	Gemäß CMR hat der Empfänger der Ware kein Interesse mehr an der Ablieferung derselben, wenn die Ware nicht mehr die ursprünglichen Eigenschaften hat und nicht mehr verwendet werden kann.	VERO	
33996	Gemäß CMR hat der Empfänger der Ware kein Interesse mehr an der Ablieferung derselben, wenn die Ware trotz allem noch verwendet werden kann.	FALSO	
33997	Gemäß CMR hat der Empfänger der Ware kein Interesse mehr an der Ablieferung derselben, wenn die Ware innerhalb von 20 Tagen nach der vereinbarten Frist abgeliefert wird	FALSO	
33998	Gemäß CMR hat der Empfänger der Ware kein Interesse mehr an der Ablieferung derselben, wenn die Ware, sofern keine Frist vereinbart wurde, innerhalb von 50 Tagen ab Übernahme der Ware seitens des Beförderers abgeliefert wird.	FALSO	
33999	Gemäß CMR liegt gänzlicher Verlust und nicht Beschädigung vor, wenn die Ware objektiv gesehen zur Gänze nicht mehr in den Handel gebracht werden kann, auch wenn die Beschädigung nur einen Teil der beförderten Ware betrifft.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34000	Gemäß CMR liegt gänzlicher Verlust und nicht Beschädigung vor, wenn die Ware zu einem lächerlichen Preis auf den Bestimmungsmarkt gebracht werden kann.	FALSO	
34001	Gemäß CMR liegt gänzlicher Verlust und nicht Beschädigung vor, wenn der Wert der beförderten Ware im Frachtbrief nicht vermerkt ist.	FALSO	
34002	Gemäß CMR liegt gänzlicher Verlust und nicht Beschädigung vor, wenn ein Teil der beförderten Ware beschädigt ist und mehrere Frachtbriefe ausgestellt worden sind.	FALSO	
34003	Gemäß CMR, versteht man unter Beschädigung, die Lädierung der Ware mit Verringerung des Marktwertes obwohl die Ware noch verwendet werden kann.	VERO	
34004	Gemäß CMR, versteht man unter Beschädigung, die Lädierung der Ware mit Verminderung ihrer Nutzbarkeit.	FALSO	
34005	Gemäß CMR, versteht man unter Beschädigung, die Lädierung der Ware welche dadurch nicht mehr nutzbar wird.	FALSO	
34006	Gemäß CMR, versteht man unter Beschädigung, die Lädierung der Ware welche dadurch die Nutzbarkeit verliert.	FALSO	
34007	Gemäß CMR, versteht man unter Beschädigung, die Lädierung der beförderten Ware, eine Veränderung ihres physischen Zustandes und dadurch eine Verringerung ihres Marktwertes.	VERO	
34008	Gemäß CMR, versteht man unter Beschädigung, die Lädierung der beförderten Ware, eine Veränderung ihres physischen Zustandes ohne dadurch eine Verringerung ihres Marktwertes zu erleiden.	FALSO	
34009	Gemäß CMR, versteht man unter Beschädigung der beförderten Ware, eine Veränderung ihres physischen Zustandes aufgrund einer Aktion des Beförderers.	FALSO	
34010	Gemäß CMR, versteht man unter Beschädigung der beförderten Ware, eine Veränderung ihres physischen Zustandes aufgrund einer Anweisung des Empfängers.	FALSO	
34011	Gemäß CMR kann der Verfügungsberechtigte im Falle der Überschreitung der Lieferfrist Schadensersatz für den Verlust der Ware fordern und auf die Entschädigung für die Überschreitung der Lieferfrist verzichten.	VERO	
34012	Gemäß CMR kann der Verfügungsberechtigte im Falle der Überschreitung der Lieferfrist die Ablieferung nach der Lieferfrist fordern, wobei ihm eine Entschädigung für die Verspätung zusteht.	VERO	
34013	Gemäß CMR versteht man unter Verspätung die nicht erfolgte Ablieferung der Ware innerhalb der vereinbarten Lieferfrist.	VERO	
34014	Gemäß CMR kann der Verfügungsberechtigte im Falle der Überschreitung der Lieferfrist sowohl Schadensersatz für den Verlust der Ware als auch die Entschädigung für die Überschreitung der Lieferfrist fordern.	FALSO	
34015	Gemäß CMR kann der Verfügungsberechtigte im Falle der Überschreitung der Lieferfrist die Ablieferung nach der Lieferfrist fordern, wobei ihm aber keine Entschädigung für die Verspätung zusteht.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34016	Gemäß CMR kann der Verfügungsberechtigte im Falle der Überschreitung der Lieferfrist weder Schadensersatz für den Verlust der Ware noch die Entschädigung für die Überschreitung der Lieferfrist fordern.	FALSO	
34017	Gemäß CMR versteht man unter Verspätung die nicht erfolgte Ablieferung der Ware innerhalb von 40 Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist.	FALSO	
34018	Gemäß CMR versteht man unter Verspätung die nicht erfolgte Ablieferung der Ware am vereinbarten Bestimmungsort.	FALSO	
34019	Gemäß CMR versteht man unter Verspätung die nicht erfolgte Ablieferung der Ware innerhalb von 70 Tagen ab Übernahme der Ware durch den Beförderer.	FALSO	
34020	Gemäß CMR haftet der Beförderer während der Beförderung nur für den gänzlichen oder teilweisen Verlust der Ware.	FALSO	
34021	Gemäß CMR haftet der Beförderer während der Beförderung nur für die verspätete Ablieferung.	FALSO	
34022	Gemäß CMR haftet der Beförderer während der Beförderung nicht, wenn die Verspätung auf einen Schaden am verwendeten Fahrzeug zurückzuführen ist.	FALSO	
34023	Gemäß CMR ist der Beförderer von der Haftung für Verlust, Beschädigung oder Verspätung ausgenommen wenn dies auf die Beschaffenheit der Güter selbst zurückzuführen ist.	VERO	
34024	Gemäß CMR ist der Beförderer von der Haftung für Verlust, Beschädigung oder Verspätung ausgenommen wenn dies auf vom Beförderer vermeidbare Gründe zurückzuführen ist.	FALSO	

34025	Gemäß CMR ist der Beförderer von der Haftung für Verlust, Beschädigung oder Verspätung auf jeden Fall ausgenommen.	FALSO	
34026	Gemäß CMR ist der Beförderer von der Haftung für Verlust, Beschädigung oder Verspätung auf keinen Fall ausgenommen.	FALSO	
34027	Das CMR gilt für die Gefahrgutbeförderung auf der Straße.	FALSO	
34028	Das CMR wird für kombiniertem Verkehr angewandt.	VERO	
34029	Gemäß CMR ist bei kombiniertem Verkehr die Haftung des Beförderers ausgeschlossen, wenn der Schaden außerhalb des Straßenabschnittes entsteht und nicht auf eine Handlung oder eine Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist.	VERO	
34030	Gemäß CMR ist bei kombiniertem Verkehr die Haftung des Beförderers vorgesehen, auch wenn der Schaden außerhalb des Straßenabschnittes entsteht.	FALSO	
34031	Gemäß CMR ist bei kombiniertem Verkehr die Haftung des Beförderers voll und umfasst auch die außerhalb des Straßenabschnittes durch Dritte verursachten Schäden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34032	Gemäß CMR Haftung des Beförderers bei der kombinierten Beförderung auch die Schäden anderer Beförderer außerhalb der Straße, wenn die Abfahrt der Ladung mit einem Straßenfahrzeug erfolgt ist.	FALSO	
34033	Bei den Grenzzöllen unterscheidet man zwischen spezifischen Zöllen, Wertzöllen und Mischzöllen.	VERO	
34034	Die italienischen Zollbehörden stehen im Dienst der EU.	VERO	
34035	Die italienischen Zollbehörden schützen die Industrie und die Konsumenten.	VERO	
34036	Zollbehörden haben keine Besteuerungsfunktion.	FALSO	
34037	Zollbehörden hängen vollständig von der Europäischen Union ab, in deren Kassen alle Grenzzölle landen.	FALSO	
34038	Grenzzölle sind für andere, als steuerliche Zwecke entstanden.	FALSO	
34039	Grenzzölle belasten alle die Güter, welche innerhalb der EU transportiert werden.	FALSO	
34040	Grenzzölle wirken sich nicht auf die Kosten für die Güter aus.	FALSO	
34041	Die Zollunion begründet das Verbot von Grenzzöllen zwischen den Mitgliedsstaaten.	VERO	
34042	Zollbehörden existieren nicht mehr, da mit der EU sämtliche Grenzen abgeschafft wurden.	FALSO	
34043	Die Zollunion begründet die Einführung eines freien Zolltarifs in den Beziehungen zwischen Mitgliedsstaaten und Drittländern.	FALSO	
34044	Die Zollunion begründet die Einführung von Grenzzöllen zwischen den Mitgliedsstaaten.	FALSO	
34045	Die Zollunion begründet nicht das Verbot von Grenzzöllen für den Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten.	FALSO	
34046	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es keines Zolldokuments.	VERO	
34047	Der Wegfall der Zollbarrieren an den Binnengrenzen der UE gewährleistet den freien Personen- und Warenverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34048	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es des Zolldokuments DDT (Lieferschein).	FALSO	
34049	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es des Zolldokuments für den Transit T2.	FALSO	
34050	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es des Zolldokuments Carnet TIR.	FALSO	
34051	Der Wegfall der Zollbarrieren an den Binnengrenzen der UE ermöglicht den freien Personenverkehr, nicht jedoch den freien Warenverkehr.	FALSO	
34052	Der Wegfall der Zollbarrieren an den Binnengrenzen der UE ermöglicht den Handelsaustausch, nicht jedoch die Beförderung zwischen EU-Ländern.	FALSO	
34053	Der Wegfall der Zollbarrieren an den Binnengrenzen der UE ermöglicht den Handelsaustausch und die entsprechende Beförderung zwischen EU-Ländern mit eigenen Zolldokumenten.	FALSO	
34054	Als italienisches Zollgebiet bezeichnet man das italienische Hoheitsgebiet innerhalb der Zollgrenzen.	VERO	
34055	Seit 01.01.2020 hat sich der zollrechtliche Status von Campione d'Italia geändert.	VERO	

34056	Als italienisches Zollgebiet bezeichnet man das gesamte italienische Hoheitsgebiet.	FALSO	
34057	Als italienisches Zollgebiet bezeichnet man das gesamte italienische Hoheitsgebiet und Korsika.	FALSO	
34058	Als italienisches Zollgebiet bezeichnet man das gesamte italienische Hoheitsgebiet mit Ausnahme der Insel Pantelleria.	FALSO	
34059	Die als italienische Freigebiete angesehenen Gebiete sind jene der Region Friaul – Julisch Venetien.	FALSO	
34060	Die als italienische Freigebiete angesehenen Gebiete sind jene der Region Aosta Tal.	FALSO	
34061	Die als italienische Freigebiete angesehenen Gebiete sind jene Triests.	FALSO	
34062	Die Zollanmeldung ist eine verpflichtend vorgeschriebene einseitige Handlung: Sie muss sowohl bei der Einfahrt als auch bei der Ausfahrt aus dem europäischem Zollgebiet gemacht werden.	VERO	
34063	Die Zollanmeldung ist eine Handlung, mit welcher die Ware in ein bestimmtes Zollverfahren übergeführt wird.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34064	Bei der Einfuhr von ausländischer Ware in die EU haftet jeder, der die Beförderung vornimmt, für die sofortige Vorlage beim zuständigen Zollamt.	VERO	
34065	Die Zollanmeldung kann vom Zollspediteur bei den Zollämtern vorgelegt werden.	VERO	
34066	Der Spediteur ist die, für die sofortige Vorlage beim zuständigen Zollamt der Zollanmeldung verantwortliche Person, im Moment der Einfuhr der Ware in die EU.	FALSO	
34067	Bei der Einfuhr von ausländischer Ware in die EU haftet der Empfänger der Ware für die sofortige Vorlage beim zuständigen Zollamt.	FALSO	
34068	Der Absender ist die, für die sofortige Vorlage beim zuständigen Zollamt der Zollanmeldung verantwortliche Person, im Moment der Einfuhr der Ware in die EU.	FALSO	
34069	Die Zollanmeldung kann vom Absender bei den Zollämtern vorgelegt werden.	FALSO	
34070	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, muss man eine Zollanmeldung vorlegen.	VERO	
34071	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, tritt der Exporteur am Ende der Zollabfertigung in Besitz des Zollscheines, welcher erforderlich ist für den Austritt der Güter aus der EU.	VERO	
34072	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, ist es notwendig, dass den Gütern bis zum Austritt aus der Zollgrenze ein Zollschein beiliegt.	VERO	
34073	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, ist es nicht notwendig, irgendwelche Dokumente beim Zoll vorzulegen.	FALSO	
34074	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, gibt es immer einen Spediteur, der sich um die Vorlage der Ausfuhranmeldung beim Zoll kümmert.	FALSO	
34075	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, muss sich das Kraftverkehrsunternehmen unbedingt eines nicht zu EU gehörenden Fahrers bedienen.	FALSO	
34076	Die Zeiten für die Verzollung der Güter an den wichtigsten italienischen Zollstellen an Landgrenzen liegen in der Regel zwischen 6,00 und 22,00 Uhr.	FALSO	
34077	Die Zeiten für die Verzollung der Güter an den wichtigsten italienischen Zollstellen an Landgrenzen liegen in der Regel zwischen 8,00 und 14,00 sowie zwischen 16,00 und 18,00 Uhr.	FALSO	
34078	Die Zeiten für die Verzollung der Güter an den wichtigsten italienischen Zollstellen an Landgrenzen liegen in der Regel zwischen 8,00 und 20,00 Uhr.	FALSO	
34079	Für die Güter, die ins italienische Zollgebiet eingeführt werden und noch nicht in ein bestimmtes Zollverfahren übergeführt worden sind, ist beim Eingangszoll eine schriftliche summarische Anmeldung abzugeben.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34092	Gemäß Zollkodex der Gemeinschaft sind Zollanmeldungen auf einem beliebigen Vordruck abzufassen.	FALSO	
34093	Gemäß Zollkodex der Gemeinschaft sind Zollanmeldungen mittels notarieller Urkunde abzufassen.	FALSO	

34094	Gemäß Zollkodex der Gemeinschaft sind Zollanmeldungen mittels öffentlicher Urkunde abzufassen.	FALSO	
34095	Das DAU (Einheitspapier) ist ein Zollverfahren.	FALSO	
34080	Die Zolllager für die vorübergehende Verwahrung werden in der Regel von den Beförderern betrieben.	FALSO	
34081	Für nach Italien eingeführte außergemeinschaftliche Waren ohne Transitzolldokumente ist die schriftliche summarische Anmeldung vom Inhaber der Güter oder von seinem Vertreter vorzulegen.	VERO	
34082	Die Zeiten für die Verzollung der Güter an den wichtigsten italienischen Zollstellen an Landgrenzen liegen in der Regel zwischen 8,00 und 18,00 Uhr.	VERO	
34083	Befindet sich in den von Privaten betriebenen Zolllagern für die vorübergehende Verwahrung keine Ware, haftet der Beförderer für die Grenzgebühren.	FALSO	
34084	Befindet sich in den von Privaten betriebenen Zolllagern für die vorübergehende Verwahrung keine Ware, haftet der Spediteur für die Grenzgebühren.	FALSO	
34085	Befindet sich in den von Privaten betriebenen Zolllagern für die vorübergehende Verwahrung keine Ware, haftet der Absender für die Grenzgebühren.	FALSO	
34086	Die Zolllager für die vorübergehende Verwahrung werden in der Regel von der Zollbehörde betrieben.	VERO	
34087	Die Zolllager für die vorübergehende Verwahrung werden in der Regel von den Spediteuren betrieben.	FALSO	
34088	Die Zolllager für die vorübergehende Verwahrung werden in der Regel von den Lagerarbeitern betrieben.	FALSO	
34089	Die Zollanmeldung kann schriftlich oder auf digitalem Wege erfolgen.	VERO	
34090	Die Zollanmeldung kann nur durch Ausfüllen des Einheitspapiers DAU erfolgen.	FALSO	
34091	Gemäß Zollkodex der Gemeinschaft, sind die Zollanmeldungen schriftlich auf eigenen Zollvordrucken (Einheitspapier DAU) abzufassen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34096	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, ist eine Ausfuhrzollanmeldung erforderlich, welche beim Zoll auf eigenen Einheitspapiervordrucken DAU vorzulegen ist.	VERO	
34097	Die Zollanmeldung für die Überführung in ein Transit- oder Zollverfahren muss vor einem Notar unterschrieben werden.	FALSO	
34098	DAU ist die Abkürzung für Einheitspapier (documento amministrativo unico).	VERO	
34099	Das Einheitspapier DAU ist die Zollanmeldung für alle von den Beteiligten verwendeten Zollverfahren und zollrechtlichen Bestimmungen.	VERO	
34100	Das Einheitspapier DAU wird für Gemeinschaftswaren verwendet, die in Drittländer befördert werden.	VERO	
34101	Das Einheitspapier DAU darf nicht für aus Drittländern stammenden Gütern verwendet werden.	FALSO	
34102	Das Einheitspapier DAU ist die, ausschließlich für die Transitverfahren verwendete, Zollanmeldung.	FALSO	
34103	Das Einheitspapier DAU wird ausschließlich, für die in Italien innerstaatlich beförderten Güter, verwendet.	FALSO	
34104	Das Einheitspapier DAU darf nicht für Gemeinschaftswaren verwendet werden.	FALSO	
34105	Das Einheitspapier DAU darf nicht für Güter verwendet werden, die nicht in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt wurden.	FALSO	
34106	Für nach Italien eingeführte außergemeinschaftliche Waren ohne Transitzolldokumente ist die schriftliche summarische Anmeldung von jeder beliebigen Person vorzulegen.	FALSO	
34107	Für nach Italien eingeführte außergemeinschaftliche Waren ohne Transitzolldokumente ist die schriftliche summarische Anmeldung vom Lagerarbeiter vorzulegen.	FALSO	
34108	Für die Güter, die ins italienische Zollgebiet eingeführt werden und noch nicht in ein bestimmtes Zollverfahren übergeführt worden sind, ist bei einem beliebigen Zoll eine mündliche summarische Anmeldung abzugeben.	FALSO	
34109	Für die Güter, die ins italienische Zollgebiet eingeführt werden und noch nicht in ein bestimmtes Zollverfahren übergeführt worden sind, ist beim Ministerium für Infrastruktur und Verkehr eine mündliche summarische Anmeldung abzugeben.	FALSO	
34110	Für die Güter, die ins italienische Zollgebiet eingeführt werden und noch nicht in ein bestimmtes Zollverfahren übergeführt worden sind, ist bei der Eingangsgemeinde eine mündliche summarische Anmeldung abzugeben.	FALSO	

34111	Die Zollanmeldung für die Überführung in ein Transit- oder Zollverfahren kann auch mündlich abgegeben werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34112	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, kann die Zollanmeldung mittels informatischer Systeme vorgelegt werden.	VERO	
34113	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU exportiert werden sollen, kann die Zollanmeldung ausschließlich mittels informatischer Systeme vorgelegt werden.	FALSO	
34114	Die Zollanmeldung für die Überführung in ein Transit- oder Zollverfahren muss schriftlich abgegeben werden, wobei auch informatische Mittel zum Einsatz kommen können.	VERO	
34115	Die Zollanmeldung für die Überführung in ein Transit- oder Zollverfahren muss auch mündlich abgegeben werden, sofern Zeugen anwesend sind.	FALSO	
34116	Die Zollanmeldung sieht immer mindestens eine Inspektion der Ware vor.	FALSO	
34117	Die Zollanmeldung ist mit der teilweisen oder vollständigen Bestätigung abgeschlossen, welche außerhalb der Zollanlage erfolgt.	FALSO	
34118	Bei der Ausfuhr der Güter aus einem Freigebiet oder einem Freilager muss man für die Zollkontrolle die Rechnungen der Güter vorweisen.	FALSO	
34119	Bei der Ausfuhr der Güter aus einem Freigebiet oder einem Freilager braucht man für die Zollkontrolle kein Dokument vorzuweisen.	FALSO	
34120	Bei der Ausfuhr der Güter aus einem Freigebiet oder einem Freilager muss man für die Zollkontrolle den Lieferschein (DDT) vorweisen.	FALSO	
34121	In Freigebieten oder Freilagern gelten die Nichtgemeinschaftswaren als Waren, welche sich nicht im Zollgebiet der Gemeinschaft befinden.	VERO	
34122	In Freigebieten oder Freilagern ist es in der Regel günstig, alkoholhaltige Getränke, Tabak, Parfums, Zucker und Kraftstoffe zu kaufen.	VERO	
34123	In Freigebieten oder Freilagern wird die Zahlung für die Beförderung von demjenigen vorgenommen, der die Ware versendet.	FALSO	
34124	In Freigebieten oder Freilagern werden die Waren gelagert, bis sie in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt werden.	FALSO	
34125	In Freigebieten oder Freilagern ist die Zollanmeldung in jedem Fall verpflichtend vorgeschrieben.	FALSO	
34126	In Freigebieten oder Freilagern muss man für die gelagerten Waren eine Zollfreiheit zahlen.	FALSO	
34127	Bei der Ausfuhr der Güter aus einem Freigebiet oder einem Freilager muss man für die Zollkontrolle eine Abschrift des Transportdokumentes oder des Zolldokumentes vorweisen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34128	Zollbehörden sind zuständig für die Kontrolle der Güter bei der Ein- und Ausfuhr.	VERO	
34129	Zollbehörden kontrollieren die Waren für steuerliche Zwecke.	VERO	
34130	Die Zollkontrolle wird von der Finanzwache ausgeübt.	VERO	
34131	Die Zollkontrolle wird von Zollbeamten ausgeübt.	FALSO	
34132	Die Zollkontrolle wird vom Spediteur ausgeübt.	FALSO	
34133	Die Zollkontrolle wird von den Carabinieri ausgeübt.	FALSO	
34134	Der Schmuggel stellt einen Zollverstoß dar.	VERO	
34135	Der Schmuggel stellt eine Straftat gegen die öffentliche Verwaltung dar.	FALSO	
34136	Der Schmuggel stellt eine Straftat gegen den öffentlichen Glauben dar.	FALSO	
34137	Der Schmuggel stellt eine zulässige Tätigkeit dar.	FALSO	
34138	Beim Überqueren der italienisch-schweizerischen Grenze bei Ponte Chiasso (CO) und bei Gaggiolo (VA) ist der „Kontrollschein“ auszufüllen und vom Fahrer des Fahrzeugs, welches die Ware enthält, zu unterschreiben.	VERO	
34139	Um über die Grenze bei Ponte Chiasso und/oder bei Gaggiolo schweizerisches Hoheitsgebiet zu durchfahren, bedarf es neben dem Versandpapier auch des hellblauen Kontrollscheines.	VERO	
34140	Beim Überqueren der italienisch-schweizerischen Grenze bei Ponte Chiasso (CO) und bei Gaggiolo (VA) ist der „Kontrollschein“ auszufüllen und vom Inhaber des Beförderungsunternehmens zu unterschreiben.	FALSO	
34141	Beim Überqueren der italienisch-schweizerischen Grenze bei Ponte Chiasso (CO) und bei Gaggiolo (VA) ist der „Kontrollschein“ auszufüllen und vom Exporteur zu unterschreiben.	FALSO	
34142	Beim Überqueren der italienisch-schweizerischen Grenze bei Ponte Chiasso (CO) und bei Gaggiolo (VA) ist der „Kontrollschein“ auszufüllen und vom Spediteur zu unterschreiben.	FALSO	

34143	Um über die Grenze bei Ponte Chiasso und/oder bei Gaggiolo schweizerisches Hoheitsgebiet zu durchfahren, bedarf es neben dem Versandpapier auch des Lieferscheines (DDT).	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34144	Um über die Grenze bei Ponte Chiasso und/oder bei Gaggiolo schweizerisches Hoheitsgebiet zu durchfahren, bedarf es neben dem Versandpapier auch der Rechnung.	FALSO	
34145	Um über die Grenze bei Ponte Chiasso und/oder bei Gaggiolo schweizerisches Hoheitsgebiet zu durchfahren, braucht es neben dem Versandpapier auch das Carnet TIR.	FALSO	
34146	Als Gemeinschaftswaren bezeichnet man Waren, welche von Ländern oder Gebieten eingeführt werden, die nicht zum Zollgebiet der Gemeinschaft gehören, und welche in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt werden.	VERO	
34147	Die Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr ist ein Zollverfahren.	VERO	
34148	Gemeinschaftswaren gelten als „im zollrechtlich freien Verkehr“.	VERO	
34149	Unter Gemeinschaftswaren versteht man verzollte Waren.	VERO	
34150	Unter Gemeinschaftswaren versteht man Waren, die zur Gänze im Zollgebiet der Gemeinschaft gewonnen oder hergestellt werden.	VERO	
34151	Unter Gemeinschaftswaren versteht man Waren „im zollrechtlich freien Verkehr“, wenn sie aus Mitgliedsstaaten stammen.	FALSO	
34152	Unter Gemeinschaftswaren versteht man Waren „im zollrechtlich nicht freien Verkehr“, wenn sie aus Mitgliedsstaaten stammen.	FALSO	
34153	Unter Gemeinschaftswaren versteht man Waren „im innerhalb der EU zollrechtlich freien Verkehr“, wenn die Zölle noch nicht gezahlt sind.	FALSO	
34154	Das gemeinschaftliche Versandverfahren (EU) ermöglicht es den Waren, im Zollgebiet der EU zu verkehren, ohne Einfuhrzöllen oder anderen Steuern noch den handelspolitischen Maßnahmen zu unterliegen.	VERO	
34155	Das gemeinschaftliche Versandverfahren (EU) ermöglicht es den Waren, im Zollgebiet der EU mit Einfuhrzöllen zu verkehren.	FALSO	
34156	Das gemeinschaftliche Versandverfahren (EU) ermöglicht es den Waren, in allen Zollgebieten außerhalb der EU zu verkehren, ohne Zöllen zu unterliegen.	FALSO	
34157	Das gemeinschaftliche Versandverfahren (EU) ermöglicht es den Waren, außerhalb der EU zu verkehren, ohne Einfuhrzöllen oder anderen Steuern noch den handelspolitischen Maßnahmen zu unterliegen.	FALSO	
34158	Externer Transit zwischen zwei EU-Staaten ist ein Zollverfahren.	VERO	
34159	Das externe Versandverfahren ermöglicht den Verkehr von Nichtgemeinschaftsgütern im Zollgebiet der Gemeinschaft.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34160	Das externe Versandverfahren ermöglicht den Verkehr von Gemeinschaftsgütern im Zollgebiet der Gemeinschaft.	FALSO	
34161	Das externe Versandverfahren ermöglicht den Verkehr von Nichtgemeinschaftsgütern im Zollgebiet der Gemeinschaft mit Einfuhrzöllen.	FALSO	
34162	Das externe Versandverfahren ermöglicht den Verkehr von Gemeinschaftsgütern im Zollgebiet der Gemeinschaft mit Einfuhrzöllen.	FALSO	
34163	Bei der Ankunft der T1-Ware an der Zollstelle bringt die Finanzwache den Sichtvermerk zur Bestätigung der Einfahrt in die Zollanlage an und überprüft die etwaigen Siegel, wonach sie das Dokument beim Zoll abgibt.	VERO	
34164	Das T1-Einheitspapier DAU ist bei der Einfahrt in die Zollanlage der Finanzwache vorzuweisen.	VERO	
34165	Bei der Ankunft an der Zollstelle in Italien muss die T1-Ware beim Wachtposten der Finanzwache beim Grenzübergang vorgelegt werden, damit die Finanzwache die Siegel überprüft und den Sichtvermerk zur Bestätigung der Einfahrt in die Zollanlage auf dem T1-Dokument anbringt.	VERO	
34166	Bei der Ankunft an der Zollstelle der T1-Ware bringt die Finanzwache an keinem Dokument einen Sichtvermerk an.	FALSO	
34167	Bei der Ankunft an der Zollstelle der T1-Ware erhält die Finanzwache das Dokument vom Fahrer und gibt es ohne weitere Formalität bei den Zollämtern ab.	FALSO	
34168	Bei der Ankunft an der Zollstelle der T1-Ware kann die Finanzwache diese stichprobenartig überprüfen.	FALSO	
34169	Das T1-Einheitspapier DAU ist bei der Einfahrt in die Zollanlage dem Zollspediteur vorzuweisen.	FALSO	
34170	Das T1-Einheitspapier DAU ist bei der Einfahrt in die Zollanlage dem Zollbeamten vorzuweisen.	FALSO	

34171	Das T1-Einheitspapier DAU ist bei der Einfahrt in die Zollanlage dem Empfänger vorzuweisen.	FALSO	
34172	Bei der Ankunft an der Zollstelle in Italien ist die T1-Ware dem Zollbeamten vorzuweisen.	FALSO	
34173	Bei der Ankunft an der Zollstelle in Italien ist die T1-Ware dem Zollspediteur vorzuweisen.	FALSO	
34174	Bei der Ankunft an der Zollstelle in Italien ist die T1-Ware dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr vorzuweisen.	FALSO	
34175	Das TIR ist ein Zollverfahren.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34176	TIR ist die Abkürzung für "Transports Internationaux Routiers"	VERO	
34177	Das Transitverfahren TIR, wird für Güter welche von Straßenfahrzeugen und Behältern befördert werden und Staaten durchfahren, welche der Konvention TIR beigetreten sind, angewandt.	VERO	
34178	Das Carnet TIR ist ein international anerkanntes Dokument.	VERO	
34179	Das Carnet TIR ist vom TIR-Übereinkommen vorgesehen, welches die EU und viele Staaten außerhalb der EU anwenden.	VERO	
34180	Das Carnet TIR ermöglicht die Beförderung von Waren, ohne dass der Beförderer an den Grenzen für Zollkontrollen halten muss.	VERO	
34181	Das Carnet TIR wird dem einzelnen Fahrzeug und dem einzelnem Container zugeteilt.	VERO	
34182	Um das Carnet TIR in Italien zu erhalten, müssen die Fuhrunternehmen im eigenen Verzeichnis beim Italienischen Verband der Handelskammern eingetragen sein.	VERO	
34183	Das Carnet TIR ist in englischer Sprache gedruckt.	FALSO	
34184	Das Carnet TIR hat eine Gültigkeit von einem Jahr ab Ausstellung.	FALSO	
34185	Das Carnet TIR wird in Italien von der IRU ausgestellt.	FALSO	
34186	Das Carnet TIR wird jedwedem Fuhrunternehmer ausgestellt, der darum ansucht, sofern er beweist nur nationale Transporte durchzuführen.	FALSO	
34187	Das Carnet TIR ist ein, in jenen Ländern gültiges Zolldokument, welche das TIR-Übereinkommen anwenden.	VERO	
34188	Das Carnet TIR ermöglicht es, die Zollformalitäten zu vereinfachen, welchen die Straßenbeförderungen zwischen jenen Beitrittsländern, die es anwenden, unterliegen.	VERO	
34189	Das Carnet TIR ermöglicht es, die Zollformalitäten zu vereinfachen, welchen die Beförderungen unterliegen, wenn sie ohne Umladung erfolgen.	VERO	
34190	Das Carnet TIR ermöglicht es, die Zollformalitäten zu vereinfachen, welchen die Beförderungen mit Umladung unterliegen.	FALSO	
34191	Das Carnet TIR ist ein, nur in den EU-Mitgliedsländern gültiges, Zolldokument.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34192	Das Carnet TIR muss beim Unternehmenssitz aufbewahrt werden.	FALSO	
34193	Das Carnet TIR ist vorgeschrieben, um innergemeinschaftliche Beförderungen durchzuführen, ohne an den Binnengrenzen halten zu müssen.	FALSO	
34194	Das Carnet TIR wird in zweifacher Originalausfertigung ausgestellt, womit dann die beglaubigten Kopien zu erstellen sind.	FALSO	
34195	Das Carnet TIR verhindert die Kontrollen und die Zahlung von Transitzöllen an den Grenzen.	FALSO	
34196	Das Carnet TIR kann nur für Beförderungen „ohne Umladung“ verwendet werden.	VERO	
34197	Das Carnet TIR kann nur von Unternehmen verwendet werden, die in Ländern ansässig sind, welche das TIR-Übereinkommen anwenden.	VERO	
34198	Das Carnet TIR ist ein Zolldokument und ermöglicht es, die Beförderung zu vereinfachen.	VERO	
34199	Das Carnet TIR kann nur für Beförderungen „ohne Umladung“ verwendet werden, das heißt, nur in dem Falle, dass sich keine Unfälle ereignen.	FALSO	
34200	Das Carnet TIR ist für den Kombiverkehr nicht anwendbar, da dieser immer eine „Umladung“ voraussetzt.	FALSO	
34201	Straßenfahrzeuge sowie Lastzüge müssen, um im TIR- Verfahren benutzt werden zu können, spezielle technische Voraussetzungen erfüllen.	VERO	
34202	Das Carnet TIR erleichtert die Kontrollen bei den Abfahrts- und Zielzollämtern.	VERO	
34203	Das Carnet TIR kann auch dann verwendet werden, wenn die Beförderung die Durchfahrt durch Drittländer vorsieht.	VERO	

34204	Straßenfahrzeuge sowie Lastzüge müssen, um im TIR- Verfahren benutzt werden zu können, mit einer rechteckigen hellblauen Plakette mit der Aufschrift TIR ausgestattet sein.	VERO	
34205	Das Carnet TIR kann nicht verwendet werden, wenn die Beförderung die Durchfahrt durch Drittländer vorsieht.	FALSO	
34206	Das Carnet TIR kann nur für innergemeinschaftliche Beförderungen verwendet werden.	FALSO	
34207	TIR ist eine auf einer rechteckigen hellblauen Tafel am Heck einiger Schwerfahrzeuge stehende Abkürzung und zeigt an dass das Fahrzeug im TIR- Verfahren verkehrt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34208	Die Plakette TIR zeigt an, dass das Fahrzeug im TIR- Verfahren verkehrt.	VERO	
34209	TIR steht am Heck einiger Fahrzeuge für den Werkverkehr.	FALSO	
34210	TIR ist eine Abkürzung, mit welcher große Straßenfahrzeuge bezeichnet werden.	FALSO	
34211	TIR muss an allen Kraftwagen mit Gesamtmasse über 3,5 t angebracht sein.	FALSO	
34212	TIR weist darauf hin, dass das Fahrzeug, auf welchem es steht, nicht mit Carnet TIR versehen ist.	FALSO	
34213	TIR weist darauf hin, dass das Fahrzeug, auf welchem es steht, nach strengen europäischen Anweisungen in Frankreich hergestellt wurde.	FALSO	
34214	Das ATA ist ein Zollverfahren.	FALSO	
34215	Das Carnet ATA ist ein Zolldokument, welches die zeitweilige Einfuhr erleichtert.	VERO	
34216	Das Carnet ATA ist ein internationales Zolldokument.	VERO	
34217	Das Carnet ATA ist ein internationales Zolldokument und wurde mit dem Brüsseler Übereinkommen 1961 eingeführt.	VERO	
34218	Das Carnet wird, bei den Handelskammern oder analoge Ämtern, welche der internationalen ATA Garantiekette angehören, angesucht.	VERO	
34219	Das Carnet ATA hat dieselbe Funktion wie das Carnet TIR.	FALSO	
34220	Das Carnet ATA sieht vor, dass die Formalitäten an allen passierten Grenzen abgewickelt werden.	FALSO	
34221	Das Carnet ATA wird von der IRU ausgestellt.	FALSO	
34222	Das Carnet ATA hat eine Gültigkeit von 5 Jahren.	FALSO	
34223	Straßenfahrzeuge sowie Lastzüge die im TIR- Verfahren benutzt werden, sind mit einer rechteckigen Plakette mit der Aufschrift TIR ausgestattet.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34224	Straßenfahrzeuge sowie Lastzüge die im TIR- Verfahren benutzt werden, sind seitlich mit einer rechteckigen Plakette mit der Aufschrift TIR ausgestattet.	FALSO	
34225	Die aktive Veredelung ist ein Zollverfahren.	VERO	
34226	Die vorübergehende Einfuhr von Gemeinschaftswaren ist ein Zollverfahren.	FALSO	
34227	Die passive Veredelung ist ein Zollverfahren.	VERO	
34228	Das Zolllager ist ein Zollverfahren.	VERO	
34229	Die Lagereinführung mit Bezug auf die Einlagerung von Gemeinschaftswaren ist ein Zollverfahren.	FALSO	
34230	Zolllager für die vorübergehende Verwahrung befinden sich in der Regel innerhalb der Zollanlagen.	VERO	
34231	Zolllager für die vorübergehende Verwahrung befinden sich in der Regel an jedem beliebigen Ort.	FALSO	
34232	Zolllager für die vorübergehende Verwahrung befinden sich in der Regel innerhalb von 50 km von der Grenze.	FALSO	
34233	Zolllager für die vorübergehende Verwahrung befinden sich in der Regel in den großen Städten.	FALSO	
34234	Bei einem etwaigen Lagerschwund, in den von Privaten betriebenen Zolllagern für die vorübergehende Verwahrung, haftet der Lagerbetreiber für die Grenzgebühren.	VERO	
34235	Pflanzen, aber nicht Saatgut, müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein.	FALSO	
34236	Abfälle müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein.	VERO	
34237	Produkte für die menschliche Ernährung, mit Ausnahme von Milch und Milchprodukten, müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein.	FALSO	

34238	Alle von einer Region in eine andere Region beförderten Waren müssen mit Zolldokumenten versehen sein.	FALSO	
34239	Gefahrgut mit Ausnahme der Klassen 2 und 3, müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34245	Bei der Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung ist es Empfohlen, die Bestätigung der erfolgten Meldung des Tätigkeitsbeginns (SCIA segnalazione certificata di inizio attività) mitzuführen.	VERO	
34246	Der Tank zur Beförderung von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung Muss intakte Siegel aufweisen, um zu garantieren, dass die Ware nicht manipuliert wurde.	VERO	
34247	Zur Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung bedarf keiner besonderen Dokumente.	FALSO	
34248	Zur Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung bedarf einer Eigenerklärung des Beförderers, mit welcher dieser auf eigene Verantwortung erklärt, besondere Erfahrung in den besagten Beförderungen zu haben.	FALSO	
34249	Zur Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung bedarf es der Berufsbefähigungsbescheinigung - BBB - des Fahrers.	FALSO	
34250	Für Wassertransporte braucht es keinen Warenbegleitschein (XAB).	VERO	
34251	Für die internationale Beförderung von Benzin ist das e-AD erforderlich.	FALSO	
34252	Um Tabak zu befördern, muss man ein Dokument besitzen, welche die Situation der Güter hinsichtlich der Akzise bescheinigt.	VERO	
34253	Um Erdöl zu befördern, ist der Frachtbrief verpflichtend vorgeschrieben.	FALSO	
34254	Um Zündhölzer zu befördern, muss man ein Dokument besitzen, welche die Situation der Güter hinsichtlich der Akzise bescheinigt	VERO	
34255	Um alkoholhaltige Getränke zu befördern, ist nicht das DAS, sondern das DAA erforderlich.	FALSO	
34240	Alle Waren müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein.	FALSO	
34241	Um Benzin zu befördern, ist es nicht Pflicht, eine technische Unterlage mit den Angaben und den Vorkehrungen auszufüllen, die im Falle eines Unfalles oder bei Verlust der Ladung zu treffen sind.	FALSO	
34242	Um Milch und Lebensmittel im Allgemeinen zu befördern ist eine Begleiterklärung oder ein gleichwertiges Dokument erforderlich.	VERO	
34243	Um Waren aller Art zu befördern wird die Begleitrechnung nicht mehr verwendet.	FALSO	
34244	Bei der Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung Muss ein Dokument mitgeführt werden, welches die Art der transportierten Güter, die Firmenbezeichnung des Lieferanten und des Empfängers sowie Abfahrts- und Zielort angibt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34256	Für Mineralöle braucht es keinen Warenbegleitschein (XAB).	FALSO	
34257	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich der Fahrzeugschein mit der Angabe der gewerblichen Nutzung für Dritte befinden.	VERO	
34258	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr müssen sich der Führerschein des Fahrers und der Fahrerqualifizierungsnachweis CQC befinden.	VERO	
34259	Der Transportschein, welcher die innerhalb des Staates gewerbsmäßig beförderten Güter begleitet, wurde abgeschafft.	VERO	
34260	Angestellte Nicht- EU- Fahrer, welche außerhalb der nationalen Grenzen gewerblichen Güterkraftverkehr durchführen, müssen im Besitz des Originals der Fahrerbescheinigung sein.	VERO	
34261	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich im Falle der Beförderung von Gütern von Neapel nach Mailand eine gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden.	FALSO	
34262	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich gleichlautende Abschrift des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) befinden.	FALSO	
34263	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich in jedem Fall das Original der EU-Gemeinschaftslizenz befinden.	FALSO	
34264	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich die Lizenz für den Werkverkehr befinden.	FALSO	
34265	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich eine gleichlautende Abschrift der Fahrerbescheinigung befinden.	FALSO	

34266	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU, des EWR und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss sich eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden.	VERO	
34267	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr i innerhalb der EU, des EWR und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden.	FALSO	
34268	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU, des EWR und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss sich fakultativ die ATP-Bescheinigung befinden.	FALSO	
34269	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich der Fahrzeugschein befinden.	VERO	
34270	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich je nach Art des Fahrzeugs der entsprechende Führerschein des Fahrers befinden.	VERO	
34271	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34272	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich immer die Zulassungsbescheinigung Fbl. DTT 306 (sog. „barrato rosa “) befinden.	FALSO	
34273	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden.	FALSO	
34274	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welches für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich – sofern vorgesehen – die Lizenz für den Werkverkehr befinden.	VERO	
34275	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 7,5 t, welcher für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich – sofern vorgesehen – die Lizenz für den Werkverkehr befinden.	VERO	
34276	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welcher für den Werkverkehr zugelassen ist, müssen sich die Dokumente, in Bezug auf die Art der transportierten Güter, befinden.	VERO	
34277	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welcher für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich die Genehmigung für Rechnung Dritter befinden	FALSO	
34278	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welcher für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich der Fahrzeug-Kaufvertrag befinden, um das Eigentum nachzuweisen.	FALSO	
34279	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welcher für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich die Bescheinigung über die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmer befinden.	FALSO	
34280	An Bord der Fahrzeuge für den Werkverkehr außerhalb der EU muss sich der Fahrzeugschein befinden.	VERO	
34281	An Bord der Fahrzeuge für den Werkverkehr außerhalb der EU muss sich, je nach Art des Fahrzeugs, der Führerschein C oder CE des Fahrers befinden.	VERO	
34282	An Bord der Fahrzeuge für den Werkverkehr außerhalb der EU muss sich die internationale Genehmigung des Nicht-EU-Staates oder die CEMT-Genehmigung befinden.	FALSO	
34283	An Bord der Fahrzeuge für den Werkverkehr außerhalb der EU muss sich die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden.	FALSO	
34284	An Bord der Fahrzeuge für den Werkverkehr außerhalb der EU muss sich die vom Kraftfahrzeugamt auf Fbl. DTT ausgestellte Bescheinigung für die Fahrt befinden.	FALSO	
34285	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich das Begleitdokument für Tiere befinden.	VERO	
34286	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich das Fahrtenbuch befinden.	VERO	
34287	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich die Bewilligung des Straßeneigentümers befinden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34288	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden.	FALSO	
34289	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich die Genehmigung für Probefahrten befinden.	FALSO	

34290	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich keine besondere Genehmigung befinden.	FALSO	
34291	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich die gesundheitspolizeiliche Zulassung des Fahrzeugs befinden.	VERO	
34292	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich die Bewilligung des Straßeneigentümers befinden.	FALSO	
34293	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden.	FALSO	
34294	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich die Genehmigung für Probefahrten befinden.	FALSO	
34295	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich die Tätigkeitsbeginnmeldung SCIA befinden.	VERO	
34296	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich die gültige ATP-Bescheinigung befinden.	VERO	
34297	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich der Fahrzeugschein befinden.	VERO	
34298	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden.	FALSO	
34299	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich das Begleitdokument für Tiere befinden.	FALSO	
34300	An Bord der Fahrzeuge für den Fleischtransport müssen sich die Kennzeichnung und die Begleitdokumente befinden.	VERO	
34301	An Bord der Fahrzeuge für den Fleischtransport muss sich die gesundheitspolizeiliche Meldung SCIA des Fahrzeugs befinden.	VERO	
34302	An Bord der Fahrzeuge für den Fleischtransport muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden.	FALSO	
34303	An Bord der Fahrzeuge für den Fleischtransport muss sich das Schaublatt (Scheibe) befinden, falls das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehen ist, beziehungsweise die Tachokarte, falls es sich um einen analogen Fahrtenschreiber handelt.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34304	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks muss sich der Fahrerqualifizierungsnachweis CQC des Fahrers befinden, sofern vorgesehen.	VERO	
34305	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks müssen sich die schriftlichen Weisungen für Gefahrguttransporte befinden.	VERO	
34306	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks muss sich die Berufsbefähigungsbescheinigung des Fahrers für die Gefahrgutbeförderung befinden.	VERO	
34307	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks muss sich die ATP-Bescheinigung befinden.	FALSO	
34308	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks muss sich das Fahrtenbuch befinden.	FALSO	
34309	An Bord der Fahrzeuge für Gefahrguttransporte, welche nicht mit Tanks erfolgen, muss sich die Containerladebescheinigung (falls zutreffend) befinden.	VERO	
34310	An Bord der Fahrzeuge für Gefahrguttransporte, welche nicht mit Tanks erfolgen, müssen sich die schriftlichen Weisungen für Gefahrguttransporte befinden.	VERO	
34311	An Bord der Müllwagen muss sich der Abfallerkennungsschein FIR befinden.	VERO	
34312	An Bord der Müllwagen muss sich das Abschlussdokument der Eintragung in das Register der Müllentsorgungsbetriebe befinden.	VERO	
34313	An Bord der Müllwagen muss sich die Containerladebescheinigung (falls zutreffend) befinden.	FALSO	
34314	An Bord der Müllwagen müssen sich die schriftlichen Weisungen für Gefahrgutbeförderung befinden.	FALSO	
34315	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich die Bewilligung des Straßeneigentümers befinden.	VERO	
34316	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich die Genehmigung befinden, ohne polizeiliche Begleitung zu verkehren (falls zutreffend).	VERO	
34317	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich der Fahrzeugschein des Fahrzeugs befinden.	VERO	
34318	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich die Genehmigung für Probefahrten befinden.	FALSO	
34319	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34320	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich das Schaublatt (Scheibe) befinden, falls das Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehen ist, beziehungsweise die Tachokarte, falls es sich um einen analogen Fahrtenschreiber handelt.	FALSO	
34321	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden verhängt gegen alle, an der Kraftverkehrskette beteiligten, Subjekte.	VERO	
34322	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden nur gegen den Beförderer und den Verlader verhängt.	FALSO	
34323	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden verhängt, gegen den Verlader und den Eigentümer der Ware.	FALSO	
34324	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden verhängt gegen den Auftraggeber, den Verlader, den Eigentümer der Ware und den Beförderer.	VERO	
34325	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden nur gegen den Beförderer verhängt.	FALSO	
34326	Die Durchführung einer Beförderung von Gütern, wenn das Unternehmen nicht im Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen ist oder die entsprechenden Bedingungen oder die für die Eintragung vorgesehenen Grenzen nicht einhält, wird geahndet mit der verwaltungsbehördlichen Stilllegung des Fahrzeugs.	VERO	
34327	Die Durchführung einer Beförderung von Gütern, wenn das Unternehmen nicht im Berufsverzeichnis der Güterkraftverkehrsunternehmen eingetragen ist oder die entsprechenden Bedingungen oder die für die Eintragung vorgesehenen Grenzen nicht einhält, wird geahndet mit dem Widerruf der Eintragung.	FALSO	
34328	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn Fahrzeuge verwendet werden, die nicht der Lizenz oder der Ermächtigung entsprechen.	VERO	
34329	Die Durchführung einer Beförderung von Gütern, wenn das Unternehmen nicht im Berufsverzeichnis der Güterkraftverkehrsunternehmen eingetragen ist oder die entsprechenden Bedingungen oder die für die Eintragung vorgesehenen Grenzen nicht einhält, wird geahndet mit einer Disziplinarmaßnahme.	FALSO	
34330	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn Überladung erfolgt, wenn man an unzulässigen Tagen fährt, oder wenn man nicht die verbindlichen Tarife anwendet.	FALSO	
34331	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn illegale Einwanderer befördert werden.	FALSO	
34332	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn Bedingungen betreffend die Eintragung in das Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmen verletzt werden.	VERO	
34333	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn die Beförderung ohne Eintragung in das Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmen durchgeführt wird.	VERO	
34334	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn die Beförderung mit nicht ordnungsgemäß eingestelltem Personal, ohne Einzahlung des Beitrages an das nationale Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmen durchgeführt wird.	FALSO	
34335	Die Durchführung einer Beförderung von Gütern, wenn das Unternehmen nicht im Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmen eingetragen ist oder die entsprechenden Bedingungen oder die für die Eintragung vorgesehenen Grenzen nicht einhält, wird geahndet mit einer strafrechtlichen Strafe.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34336	Die Durchführung einer Beförderung von Gütern, wenn das Unternehmen nicht im Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmen eingetragen ist oder die entsprechenden Bedingungen oder die für die Eintragung vorgesehenen Grenzen nicht einhält, wird geahndet mit einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße.	VERO	
34337	Die Durchführung einer Beförderung von Gütern, wenn das Unternehmen nicht im Berufsverzeichnis der Fuhrunternehmen eingetragen ist oder die entsprechenden Bedingungen oder die für die Eintragung vorgesehenen Grenzen nicht einhält, wird geahndet mit dem Verlust der Voraussetzung der Zuverlässigkeit.	VERO	
34338	Wenn der Fahrer des Fahrzeugs die Sicherheitsbestimmungen für den Straßenverkehr verletzt, ist nur der Beförderer mitverantwortlich (gesamtschuldnerisch haftbar).	FALSO	
34339	Wenn der Fahrer des Fahrzeugs die Sicherheitsbestimmungen für den Straßenverkehr verletzt, ist nur der Verlader mitverantwortlich (gesamtschuldnerisch haftbar).	FALSO	
34340	Wenn das Fahrzeug während der Fahrt die zulässigen Höchstmaßen überschreitet, ist der Fahrer mit dem Auftraggeber mitverantwortlich (gesamtschuldnerisch haftbar), wenn die Beförderung ausschließlich auf dessen Rechnung erfolgt.	VERO	

34341	Generell haften während der Fahrt, der Beförderer und der Absender für Verstöße gegen Höchstmaßen und Abmessungen, wenn ein schriftlicher Vertrag vorliegt.	VERO	
34342	Wenn der Fahrer des Fahrzeugs die Sicherheitsbestimmungen für den Straßenverkehr verletzt, sind der Beförderer, der Auftraggeber, der Verlader und der Eigentümer der beförderten Güter mitverantwortlich (gesamtschuldnerisch haftbar).	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34343	Die Erhöhung oder die Verringerung der Transportkosten spiegelt sich in den Kosten der transportierten Produkte wider.	VERO	
34344	Bei den Gütertransporten erfolgt die Wahl der Beförderung auch aufgrund technischer Aspekte , unter anderem aufgrund der Entfernung.	VERO	
34345	Bei den Gütertransporten erfolgt die Wahl der Beförderung auch aufgrund wirtschaftlicher Aspekte.	VERO	
34346	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man eine ebenere Strecke wählt.	VERO	
34347	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man auf langen Entfernungen die intermodale Beförderung nutzt.	VERO	
34348	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man das Potential jeder Transportart optimiert.	VERO	
34349	Güterbeförderungen auf dem Land werden unterteilt in Beförderungen auf der Straße und auf der Schiene.	VERO	
34350	Langstrecken-Güterbeförderungen erfolgen überwiegend auf der Schiene.	FALSO	
34351	Güterbeförderungen auf dem Land werden unterteilt in: Beförderungen auf der Straße und auf Rädern.	FALSO	
34352	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man möglichst den Schienenverkehr nutzt.	FALSO	
34353	Güterbeförderungen können auf verschiedene Weise erfolgen, wobei sich die Möglichkeiten ersetzen und nicht ergänzen.	FALSO	
34354	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man möglichst den Straßenverkehr nutzt.	FALSO	
34355	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man möglichst den Flugverkehr nutzt.	FALSO	
34356	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man allen Anfragen unabhängig von der Wahl des Transportmittels nachkommt.	FALSO	
34357	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man je nach Art der Ladung das am besten geeignete Fahrzeug wählt.	VERO	
34358	Güterbeförderungen werden unterteilt in: Transporte auf dem Land, auf dem Wasser und in der Luft.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34359	Güterbeförderungen erfolgen vornehmlich auf dem Wasser	FALSO	
34360	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrswesens beruhen auf der ungleichmäßigen Entwicklung der verschiedenen Transportarten.	VERO	
34361	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrswesens beruhen auf dem Missachten der sozialen Normen und der Sicherheitsbestimmungen.	VERO	
34362	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrswesens beruhen auf die nicht ausreichende Nutzung des Straßenverkehrs	FALSO	
34363	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrswesens beruhen auf die nicht ausreichende Nutzung des Flugverkehrs.	FALSO	
34364	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrssystems beruhen auf nicht ausreichender Nutzung des Schiffsverkehrs.	FALSO	
34365	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr aus Sicht der Umweltverschmutzung aufwendiger.	FALSO	
34366	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr sicherer.	VERO	
34367	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr aus Sicht der Umweltverschmutzung weniger aufwendig.	VERO	
34368	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet größere Vorteile hinsichtlich Sicherheit.	VERO	
34369	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile im Hinblick auf die Umweltbelastung.	VERO	
34370	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile hinsichtlich der Kapillarität der Transporte.	FALSO	
34371	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile hinsichtlich Transportgeschwindigkeit.	FALSO	

34372	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr weniger geeignet für Haus-zu-Haus-Lieferungen.	VERO	
34373	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr aus energetischer Sicht aufwendiger.	FALSO	
34374	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr aus energetischer Sicht weniger aufwendig.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34375	Die Nutzung des Schienenverkehrs hat Nachteile im Hinblick auf den Energieverbrauch.	FALSO	
34376	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr weniger sicher.	FALSO	
34377	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile hinsichtlich Transportsicherheit.	VERO	
34378	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr geeigneter für Haus-zu-Haus-Lieferungen.	FALSO	
34379	Der Schienengüterverkehr ist verbunden mit Vorteilen hinsichtlich Energieverbrauch und Umweltbelastung.	VERO	
34380	Die Nutzung des Schienenverkehrs hat Nachteile hinsichtlich Transportsicherheit.	FALSO	
34381	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile im Hinblick auf den Energieverbrauch	VERO	
34382	Der Seeverkehr trägt zur Verringerung der Überlastung des Straßennetzes bei.	VERO	
34383	Der Seeverkehr erfordert noch die Entwicklung und den Ausbau der Binnenschifffahrtswege.	VERO	
34384	Der Seegüterverkehr kann zur Verringerung der Überlastung des Straßennetzes beitragen	VERO	
34385	Der Kurzstrecken-Seeverkehr macht nie die Überlastung bestimmter Straßeninfrastrukturen wett.	FALSO	
34386	Der Seeverkehr ist nicht interessant für die multimediale kombinierte Beförderung.	FALSO	
34387	Der Seeverkehr erfordert keine beträchtlichen Investitionen für die Verbesserung der Dienste.	FALSO	
34388	Der Seeverkehr ist aus wirtschaftlicher Sicht weniger günstig als die anderen Transportarten.	FALSO	
34389	Der Luftgüterverkehr hat eine Zunahme der Kosten für die Sicherheit erfahren, nachdem seitens der EU entsprechende Bestimmungen erlassen wurden.	VERO	
34390	Der internationale Luftgüterverkehr ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr erlaubt.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34398	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Wirtschaftlichkeit gegenüber allen anderen Methoden.	FALSO	
34399	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die zwei Möglichkeiten, mit welcher sie durchgeführt werden kann: als Werkverkehr oder als Güterbeförderungsgewerbe	VERO	
34400	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Möglichkeit, Ortschaften zu erreichen, wo keine Eisenbahn vorhanden ist.	VERO	
34401	Der Güterverkehr auf der Straße belastet die Umwelt mehr als der Seeverkehr.	VERO	
34402	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Möglichkeit der Haus-zu-Haus-Lieferungen.	VERO	
34403	Der Straßenverkehr weist ein sehr hohes Sicherheitsniveau im Vergleich zu den anderen Transportarten auf.	FALSO	
34404	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die sofortige Verfügbarkeit.	VERO	
34405	Der Güterverkehr auf der Straße unterliegt dem verbindlichen Margentarifsystem.	FALSO	
34406	Das internationale Güterbeförderungsgewerbe stellt eine der Hauptursachen für die Überlastung der großen europäischen Verkehrsachsen dar.	VERO	
34391	Der Luftgüterverkehr leidet nicht unter den Kontrollen, die rasch erfolgen.	FALSO	
34392	Der Luftgüterverkehr hat angemessene logistische Zugangsinfrastrukturen.	FALSO	
34393	Der Luftgüterverkehr leidet nicht unter einer Fragmentierung des Systems auf europäischer Ebene.	FALSO	
34394	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Möglichkeit des Unternehmers, die Ausstellung von Rechnungen zu vermeiden.	FALSO	

34395	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Tatsache, dass nur spezialisierte Unternehmen die Tätigkeit ausüben dürfen.	VERO	
34396	Der Gütertransport auf der Straße ist nach dem Seeverkehr die am meisten genutzte Beförderungsart auf europäischer Ebene.	FALSO	
34397	Der Güterverkehr auf der Straße hat mit der Abschaffung der Grenzen durch die EU zugenommen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34407	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Möglichkeit einer besseren Nutzung der Kraftfahrzeuge durch die Übernahme von Rückladungen.	VERO	
34408	Der Straßenverkehr verursacht keine Probleme im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung.	FALSO	
34409	"Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich, in bestimmten Fällen, durch die sofortige Verfügbarkeit und die Effizienz des Dienstes aus."	VERO	
34410	Der Güterverkehr auf der Straße hat in den vergangenen Jahrzehnten bedeutend zugenommen und einen Anstieg der schädlichen Emissionen nach sich gezogen.	VERO	
34411	Im Straßenverkehr besteht die Möglichkeit, den Fahrzeugeinsatz mit „Rückladungen“ zu optimieren.	VERO	
34412	Der Straßenverkehr spielt keine bedeutende Rolle, was den Tribut an Menschenleben anbelangt.	FALSO	
34413	Der Straßenverkehr ermöglicht Haus-zu-Haus-Lieferungen.	VERO	
34414	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Möglichkeit das Staurisiko zu umgehen.	FALSO	
34415	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße ist die Möglichkeit, Verkehr zu vermeiden.	FALSO	
34416	Der Güterverkehr auf der Straße ist weniger umweltbelastend als der Eisenbahnverkehr.	FALSO	
34417	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Möglichkeit, Orte zu erreichen, die mit anderen Fahrzeugen nicht erreichbar wären.	VERO	
34418	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Möglichkeit von Haus-zu-Haus-Lieferungen.	VERO	
34419	Der Güterverkehr auf der Straße ist die am meisten genutzte Beförderungsart.	VERO	
34420	Der Straßenverkehr gewährleistet in einigen Fällen einen pünktlicheren Dienst.	VERO	
34421	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Zunahme der Treibhausgase.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34423	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße hat keinen Einfluss auf den Treibhauseffekt.	FALSO	
34425	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße hat keinen Einfluss auf die Sicherheit.	FALSO	
34428	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße erhöht das Risiko von Verkehrsunfällen.	VERO	
34429	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße ist in den letzten zehn Jahren schneller geworden.	VERO	
34430	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße hat keinen Einfluss auf die Umweltbelastung.	FALSO	
34431	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung der Güterbeförderung erzielt man, indem man die verschiedenen Beförderungsarten sinnvoll einsetzt.	VERO	
34432	Die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens wird nicht beeinflusst von den transeuropäischen Verkehrsnetzen.	FALSO	
34433	Die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens hängt nicht zusammen mit der Entwicklung der Logistik im Güterverkehr.	FALSO	
34434	Eine nachhaltige Transporttätigkeit stellt nicht, ein auf europäischer Ebene verfolgtes Ziel dar, da es sich, um eine Frage rein nationaler Zuständigkeit handelt.	FALSO	
34435	Für die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens bedarf es des Ausbaus der Intermodalität.	VERO	
34436	Die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens hängt nicht zusammen mit der Nutzung grüner Energie für Nutzfahrzeuge.	FALSO	
34437	Für die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens bedarf es eines internationalen Übereinkommens, um die Infrastrukturen zu verbessern.	VERO	

34438	Für die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens muss man auch den Schadstoffausstoß berücksichtigen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34439	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung der Güterbeförderung erzielt man durch die Nutzung des Seeverkehrs.	FALSO	
34440	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung der Güterbeförderung hängt ausschließlich zusammen mit der Nutzung der Binnenschifffahrt.	FALSO	
34441	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung der Güterbeförderung hängt mit der Möglichkeit zusammen, zwischen mehreren Beförderungsarten zu wählen.	VERO	
34442	Bei der Umlagerung und Verteilung von Gütern bieten Logistikplattformen in der Regel kein komplettes Spektrum an Logistikdienstleistungen an.	FALSO	
34443	Das Logistiksystem ermöglicht ausschließlich den Transfer nur bestimmter Güter.	FALSO	
34444	Logistikplattformen rationalisieren die Auslieferungsfahrten und verringern das Verkehrsaufkommen.	VERO	
34445	Das Logistiksystem ermöglicht nur den Warentransfer.	FALSO	
34446	Das Logistiksystem ermöglicht es, die Beförderung der Güter zu rationalisieren.	VERO	
34447	Das Logistiksystem ermöglicht nur die Verteilung der Güter.	FALSO	
34448	Logistikplattformen ermöglichen keine Verwaltung von aufgegebenen Verpackungen und Erzeugnissen.	FALSO	
34449	Das Logistiksystem ermöglicht den Transfer und die Verteilung von Waren	VERO	
34450	Das Satellitennavigationssystem Galileo ermöglicht es nicht, die Transportkosten zu reduzieren.	FALSO	
34451	Das Satellitennavigationssystem Galileo ermöglicht es, den Druck der Container zu prüfen.	FALSO	
34452	Das Satellitennavigationssystem Galileo ermöglicht es, den Verlauf der Güter an jedem Ort zu verfolgen.	VERO	
34453	Das Satellitennavigationssystem Galileo ermöglicht es, sämtliche Parameter des Fahrzeugs zu prüfen.	FALSO	
34454	Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben höhere Anfangskosten als herkömmliche Fahrzeuge.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34455	Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben einen geringeren Treibstoffverbrauch.	VERO	
34456	Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben keine große Bedeutung, da der Kraftverkehr für 10% des gesamten Erdölverbrauchs verantwortlich ist.	FALSO	
34457	Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben einen hohen Energieerbrauch.	FALSO	
34458	Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben einen hohen CO2-Ausstoß.	FALSO	
34459	Um Gefahrgut zu befördern, muss man sich an das ADR-Übereinkommen halten.	VERO	
34460	Um Gefahrgut zu befördern, muss im Fahrzeug immer auch eine Rechnung vorhanden sein.	FALSO	
34461	Um Gefahrgut zu befördern, reicht es aus, wenn man einen normalen Lieferschein besitzt.	FALSO	
34462	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Gefahrgut.	VERO	
34463	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Kraftstoffen.	VERO	
34464	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Erdöl.	VERO	
34465	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von verderblichen Waren bei kontrollierter Temperatur.	FALSO	
34466	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Sonderarbeitsmaschinen.	FALSO	
34467	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Baustoffen.	FALSO	
34468	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Lebensmitteln.	FALSO	
34469	Die internationalen ADR-Bestimmung bezeichnet als Transporteinheit einen LKW mit oder ohne Anhänger.	VERO	

34470	Die internationalen ADR-Bestimmung bezeichnet als Transporteinheit einen Fahrzeugkomplex, der aus einer Zugmaschine und einem Auflieger besteht.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34471	Unter einer Beförderungseinheit versteht man einen Container.	FALSO	
34472	Unter einer Beförderungseinheit versteht man einen Lastkraftwagen, an welchen zwei Anhänger angehängt sind.	FALSO	
34473	Unter einer Beförderungseinheit versteht man eine Sattelschlepper ohne Sattelauflieger.	FALSO	
34474	Unter einer Beförderungseinheit versteht man einen frei auf der Straße stehenden Anhänger oder Sattelanhänger.	FALSO	
34475	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug, dessen Ladefläche frei ist (ohne Wände).	VERO	
34476	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug mit einer freien oder mit einer mit Wänden versehenen Ladefläche.	VERO	
34477	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug, dessen Ladefläche mit Wänden versehen ist.	VERO	
34478	Unter einem Fahrzeug mit Kastenaufbau versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug, dessen Laderaum mit einem Festdach und starren Wänden versehen ist.	VERO	
34479	Unter einem Fahrzeug mit Kastenaufbau versteht man laut ADR Übereinkommen auch ein Fahrzeug mit Kältespeicher oder Wärmedämmung.	VERO	
34480	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug, dessen freie oder mit Wänden versehene Ladefläche mit einer Plane abgedeckt wird, um die beförderte Ware zu schützen.	VERO	
34481	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein offenes Fahrzeug, welches mit einer Plane versehen ist, um die beförderte Ware zu schützen.	VERO	
34482	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen auch ein mit Gerüst und Plane versehenes Fahrzeug.	VERO	
34483	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein Tankfahrzeug ohne Wärmedämmung.	FALSO	
34484	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug, dessen Ladefläche mit einer Plane abgedeckt ist.	FALSO	
34485	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug mit Kastenaufbau.	FALSO	
34486	Unter einem Fahrzeug mit Kastenaufbau versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug, dessen Ladefläche mit Wänden versehen ist.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34487	Unter einem Fahrzeug mit Kastenaufbau versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug, dessen Ladefläche mit einer Plane abgedeckt ist.	FALSO	
34488	Unter einem Fahrzeug mit Kastenaufbau versteht man laut ADR Übereinkommen ein Fahrzeug, bei welchem die Plane und das Gerüst entfernbar sind.	FALSO	
34489	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein gedecktes Fahrzeug, dessen Laderaum mit einem Festdach und starren Wänden versehen ist.	FALSO	
34490	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein mit einer feuerbeständigen Plane abgedecktes Batteriefahrzeug.	FALSO	
34491	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man laut ADR Übereinkommen ein Tankfahrzeug mit einer Wärmedämmung aus Gewebe.	FALSO	
34492	Im Fahrzeugschein der Pritschenfahrzeuge für die Beförderung von Benzen in Versandstücken braucht keine Anmerkung hinsichtlich der Eignung des Beförderungsmittels aufzuscheinen.	VERO	
34493	Um die Eignung des Fahrzeugs für die innerstaatliche Gefahrgutbeförderung auf der Straße mittels Versandstücken zu bescheinigen, muss der Fahrzeugschein die Anmerkung über die Eignung für die Gefahrgutbeförderung enthalten.	FALSO	
34494	Um die Eignung des Fahrzeugs für die innerstaatliche Gefahrgutbeförderung auf der Straße mittels Versandstücken zu bescheinigen, braucht es die ATP-Bescheinigung.	FALSO	

34495	Um die Eignung des Fahrzeugs für die innerstaatliche Gefahrgutbeförderung auf der Straße mittels Versandstücken zu bescheinigen, bedarf es der Zulassungsbescheinigung ADR (mit rosarotem Schrägbalken).	FALSO	
34496	Im Fahrzeugschein der Pritschenfahrzeuge für die Beförderung von Benzen in Versandstücken muss die Anmerkung über die Eignung des Beförderungsmittels aufscheinen.	FALSO	
34497	Im Fahrzeugschein der Pritschenfahrzeuge für die Beförderung von Benzen in Versandstücken muss nur im innerstaatlichen Betrieb die Anmerkung über die Eignung aufscheinen.	FALSO	
34498	Im Fahrzeugschein der Pritschenfahrzeuge für die Beförderung von Benzen in Versandstücken muss die entsprechende Anmerkung aufscheinen.	FALSO	
34499	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist verpflichtend vorgeschrieben für alle Tankfahrzeuge mit zulässiger Höchstmasse über 3,5 t, jedoch nicht über 12 t, wenn diese nach dem 31. Dezember 2006 zugelassen sind.	FALSO	
34500	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen unabhängig von ihrer Gesamtmasse mit einem Retarder ausgestattet sein.	FALSO	
34501	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer im Falle einiger Kraftfahrzeuge ausgestattet sein.	VERO	
34502	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen verpflichtend mit einem Antiblockiersystem (ABS) ausgestattet sein.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34506	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen immer mit einer speziellen elektrischen Einrichtung gemäß den ADR-Bestimmungen ausgestattet sein.	FALSO	
34503	Der Einbau der ABS-Bremsanlage ist für ADR-Fahrzeuge je nach Zulassungsjahr, Gesamtmasse und Transportart verpflichtend vorgeschrieben.	VERO	
34504	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen mit geeigneten Feuerlöschern ausgestattet sein.	VERO	
34505	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen mit den vom ADR vorgeschriebenen Sicherheitsausrüstungen ausgestattet sein.	VERO	
34507	Um die Eignung des Fahrzeugs für die innerstaatliche Gefahrgutbeförderung auf der Straße mittels Versandstücken zu bescheinigen, braucht es keine Bescheinigung für andere Ladungen als explosive und radioaktive Stoffe.	VERO	
34508	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Sondertransport bezeichnet, wenn die Ladung vorne hinausragt.	VERO	
34509	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Sondertransport bezeichnet, wenn die Länge des Fahrzeugs und der Überstand des Balkens zusammen 12 Meter Länge überschreiten.	VERO	
34510	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Sondertransport bezeichnet, wenn die von der Straßenverkehrsordnung festgelegte Höchstlänge überschritten wird.	VERO	
34511	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Sondertransport bezeichnet, wenn die Ladung hinten um 20% der Länge hinausragt.	FALSO	
34512	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Sondertransport bezeichnet, wenn die Ladung hinten um 10% der Länge hinausragt.	FALSO	
34513	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Sondertransport bezeichnet, wenn die Ladung hinten um ein Viertel der Länge hinausragt.	FALSO	
34514	Ein Sondertransport ist die Beförderung von unteilbaren Sachen, die aufgrund ihrer Abmessungen die von der Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Hochstabmessungen überschreiten.	VERO	
34515	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Sondertransport bezeichnet, wenn die Länge des Fahrzeugs und der überstehende Teil des Balkens zusammen 11 Meter Länge überschreiten.	FALSO	
34516	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird immer als Sondertransport bezeichnet, wenn die Ladung hinten hinausragt.	FALSO	
34517	Um lebende Tiere zu befördern, sind immer Unterlagen verpflichtend vorgeschrieben, aus welchen die Herkunft der Tiere und die Eigenschaften der Fahrt hervorgehen.	VERO	
34518	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten nur für die Seebeförderung von Waren.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

34519	Um Abfälle zu befördern, ist es notwendig, dass das Unternehmen im nationalen Register der Müllentsorgungsbetriebe eingetragen ist.	VERO	
34520	Um Abfälle zu befördern, reicht es aus, wenn das Unternehmen im nationalen Berufsverzeichnisses der Fuhrunternehmer eingetragen ist.	FALSO	
34521	Von den Beförderungsbestimmungen gemäß ATP-Übereinkommen betroffen sind Abfallprodukte der Metallindustrie.	FALSO	
34522	Von den Beförderungsbestimmungen gemäß ATP-Übereinkommen betroffen sind Gefahrgüter.	FALSO	
34523	Um Lebensmittel zu befördern, ist es nur im Falle internationaler Beförderungen Pflicht, den ATP-Bestimmungen entsprechende Fahrzeuge zu verwenden.	FALSO	
34524	Die Abkürzung ATP bezieht sich auf das internationale Übereinkommen für die Beförderung von Gefahrgut.	FALSO	
34525	Die Abkürzung ATP bezieht sich auf die Zulassung für landwirtschaftliche Erzeugnisse.	FALSO	
34526	Die Abkürzung ATP bezieht sich auf das internationale Übereinkommen für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln.	VERO	
34527	Um Lebensmittel zu befördern, ist es nur im Falle einiger verderblicher Lebensmittel Pflicht, den ATP-Bestimmungen entsprechende Fahrzeuge zu verwenden.	VERO	
34528	Die Montage eines Aufbaus für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln bei kontrollierter Temperatur ist nicht verbunden mit einer Begutachtung mit Prüfung beim zuständigen Kraftfahrzeugamt (Ufficio Motorizzazione Civile).	FALSO	
34529	Die Montage eines Aufbaus für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln bei kontrollierter Temperatur erfordert eine eigene Mitteilung an das zuständige Kraftfahrzeugamt (Ufficio Motorizzazione Civile).	FALSO	
34530	Die Montage eines Aufbaus für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln bei kontrollierter Temperatur erfordert keinerlei Formalitäten, wenn das Fahrzeug bereits im Verkehr ist.	FALSO	
34531	Der Transport von Sonderabfällen fällt unter die Transportbestimmungen der ATP-Regelung (internationales Übereinkommen über die Beförderung verderblicher Lebensmitteln).	FALSO	
34532	Die Abkürzung ATP bezieht sich auf die Zulassung zur Beförderung von Erdölprodukten.	FALSO	
34533	Das ATP-Übereinkommen betrifft die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln.	VERO	
34534	Das ATP-Übereinkommen (internationales Übereinkommen über die Beförderung verderblicher Lebensmitteln) bezieht sich auf das internationale Übereinkommen für die Beförderung von Gefahrgüter.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34535	Das ATP-Übereinkommen (internationales Übereinkommen über die Beförderung verderblicher Lebensmitteln) bezieht sich auf den Transport von Abfällen.	FALSO	
34536	Das ATP-Übereinkommen (internationales Übereinkommen über die Beförderung verderblicher Lebensmitteln) betrifft die Beförderung von Gütern, welche die Gewässer verunreinigen können.	FALSO	
34537	Für die Beförderung von nicht verderblichen Gütern reicht die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den von den zuständigen Gesundheitsbehörden festgelegten Hygiene- und Gesundheitsbestimmungen.	VERO	
34538	Um Lebensmittel zu befördern, ist auf jeden Fall Pflicht, den ATP-Bestimmungen (internationales Übereinkommen über die Beförderung verderblicher Lebensmitteln) entsprechende Fahrzeuge zu verwenden.	FALSO	
34539	Für die Beförderung von nicht verderblichen Lebensmitteln bedarf es nicht der Einhaltung besonderer Vorschriften.	FALSO	
34540	Für den Transport von Lebensmitteln ist es in keinem Fall zwingend erforderlich, Fahrzeuge zu verwenden, die den ATP-Standards (internationales Abkommen für den Transport verderblicher Waren) entsprechen.	FALSO	
34541	Aufbauten für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind ausschließlich solche mit Kältespeicher.	FALSO	
34542	Die Aufbauten für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind mit VIN-Plakette versehen.	FALSO	
34543	Die Aufbauten für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind versehen mit ATP-Konformitätsnachweises.	VERO	
34544	Die Aufbauten für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind entsprechend den ADR-Bestimmungen eingestuft.	FALSO	

34545	Für die Beförderung von nicht verderblichen Lebensmitteln muss ein, dem ATP-Übereinkommen (internationales Übereinkommen über die Beförderung verderblicher Lebensmitteln) entsprechendes, Fahrzeug verwendet werden.	FALSO	
34546	Die Montage eines Aufbaus für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln bei kontrollierter Temperatur ist verbunden mit einer eigenen Begutachtung mit Prüfung beim zuständigen Kraftfahrzeugamt (Ufficio Motorizzazione Civile).	VERO	
34547	Von den Beförderungsbestimmungen gemäß ATP-Übereinkommen betroffen sind Tiefkühlprodukte.	VERO	
34548	Es sind keine Vorkehrungen erforderlich, wenn die Türen des ATP-Transportmittels, beispielsweise für Kontrollen, geöffnet werden müssen.	FALSO	
34549	Bei der Beförderung von einigen tiefgekühlten und gefrorenen Lebensmitteln mit ATP-Kastenwagen ist während bestimmter kurzzeitiger Vorgänge für einen Teil der Ladung ein Anstieg der Temperatur an der Produktoberfläche um höchstens 2 Grad Celsius zulässig.	FALSO	
34550	Bei der Beförderung von einigen tiefgekühlten und gefrorenen Lebensmitteln mit ATP-Kastenwagen ist während bestimmter kurzzeitiger Vorgänge für einen Teil der Ladung ein Anstieg der Temperatur an der Produktoberfläche um höchstens 3 Grad Celsius zulässig.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34551	Bei der Beförderung von einigen tiefgekühlten und gefrorenen Lebensmitteln mit ATP-Kastenwagen ist während bestimmter kurzzeitiger Vorgänge für einen Teil der Ladung ein Anstieg der Temperatur an der Produktoberfläche um höchstens 1 Grad Celsius zulässig.	FALSO	
34552	Während der Beförderung von tiefgekühlten und eingefrorenen Lebensmitteln darf die höchste Temperatur der Lebensmittel an keiner Stelle der Ladung die angegebene Temperatur überschreiten.	VERO	
34553	Bei der Beförderung von tiefgekühlten und eingefrorenen Lebensmitteln darf die tiefste Temperatur der Lebensmittel an keiner Stelle der Ladung unter der angegebenen Temperatur liegen.	FALSO	
34554	Bei der Beförderung von tiefgekühlten und eingefrorenen Lebensmitteln darf die höchste Temperatur der Lebensmittel im mittleren Bereich der Ladung die angegebene Temperatur nicht überschreiten.	FALSO	
34555	Bei der Beförderung von tiefgekühlten und eingefrorenen Lebensmitteln darf die höchste Temperatur der Lebensmittel im seitlichen Bereich der Ladung die angegebene Temperatur nicht überschreiten.	FALSO	
34556	Personengesellschaften dürfen keinen Güterbeförderungsgewerbe betreiben.	FALSO	
34557	Beförderer (Fuhrunternehmen) sind in der Regel Privatunternehmen.	VERO	
34558	Beförderer (Fuhrunternehmen) sind Unternehmen, die verschiedene Größen und verschiedene Rechtsformen haben können.	VERO	
34559	Beförderer (Fuhrunternehmen) können Aktiengesellschaften sein.	VERO	
34560	Beförderer (Fuhrunternehmen) sind immer Kapitalgesellschaften.	FALSO	
34561	Beförderer (Fuhrunternehmen) dürfen nicht Gesellschaften mit beschränkter Haftung sein.	FALSO	
34562	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung eines integrierten Netzes für den kombinierten Transport hängt von der Bevorzugung des Seeverkehrs ab.	FALSO	
34563	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung eines integrierten Netzes für den kombinierten Transport hängt von der Bevorzugung der Binnenschifffahrt ab.	FALSO	
34564	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung eines integrierten Netzes für den kombinierten Transport hängt von der Bevorzugung des Straßenverkehrs ab.	FALSO	
34565	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung eines integrierten Netzes für den kombinierten Transport hängt von der Wahl zwischen verschiedenen Transportarten ab.	VERO	
34566	Für den Betrieb des gewerblichen Güterkraftverkehrs kann die Pflicht zur Eintragung in das Berufsverzeichnisses der Fuhrunternehmer vorgesehen sein.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34567	Die Fahrer von Fahrzeugen für den gewerblichen Gütertransport müssen, wenn sie Fahrzeuge mit Gesamtgewicht über 3,5 t lenken, den Fahrerqualifizierungsnachweis besitzen.	VERO	
34568	Die angestellten Fahrer von im Berufsverzeichnisses der Fuhrunternehmer eingetragenen Unternehmen sind von der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten freigestellt.	FALSO	

34569	Für die Organisation eines Fuhrunternehmens ist das Wirtschaftssubjekt, nicht jedoch das Rechtssubjekt von Bedeutung.	FALSO	
34570	Für die Organisation eines Fuhrunternehmens ist das Organisationsprofil des Unternehmens nicht wichtig.	FALSO	
34571	Für die Organisation eines Fuhrunternehmens ist die Transportart von Bedeutung.	VERO	
34572	Für die Organisation eines Fuhrunternehmens ist das Rechtssubjekt, nicht jedoch das Wirtschaftssubjekt von Bedeutung.	FALSO	
34573	Die Gesellschaftsform eines Fuhrunternehmens hängt nicht von der Größe, sondern ausschließlich von der Beförderungsart ab	FALSO	
34574	Die möglichen Gestaltungsformen eines Fuhrunternehmens hängen nicht von dessen Rechtsform ab.	FALSO	
34575	Beim Unterfrachtverhältnis erteilt eine Partei einer weiteren Partei mit einem Vertrag den Beförderungsauftrag.	VERO	
34576	Beim Unterfrachtverhältnis erteilt eine Partei einer weiteren Partei ohne Vertrag den Beförderungsauftrag.	FALSO	
34577	Die Elektromotoren von Fahrzeugen können mit Elektrizität aus Brennstoffzellen (fuel-cells), die Wasserstoff verwenden, betrieben werden.	VERO	
34578	Die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität (Elektro- und Hybridfahrzeuge) kann insbesondere mittelfristig nicht an der Nutzung alternativer Kraftstoffe wie CNG (Methan), LPG (Liquefied Petroleum Gas), LNG (Liquefied Natural Gas) herumkommen.	VERO	
34579	Die Entwicklung nachhaltiger Mobilität (Elektro- und Hybridfahrzeuge) kommt insbesondere mittelfristig am Einsatz von Dieselmotoren nicht herum.	FALSO	
34580	Die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität (Elektro- und Hybridfahrzeuge) erfordert insbesondere mittelfristig eine ausreichende Anzahl von Tankstellen, die Diesel und Benzin liefern.	FALSO	
34581	LPG wird in Fahrzeugen in einem Niederdrucktank bei etwa 6-8 bar gespeichert.	VERO	
34582	In Fahrzeugen ist CNG (Methan) in einem Niederdrucktank bei etwa 6-8 bar gespeichert.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34583	In Fahrzeugen ist es nicht erlaubt, einen oder mehrere Hochdruckzylinder (ca. 200 bar) zu benützen, welche das, für den Antrieb des Motor notwendige, Methan enthalten.	FALSO	
34584	"Das Kraftstoffsystem des Motors mit LPG und Methan kann von Anfang an im Fahrzeug vorhanden sein oder nach der Zulassung eingebaut werden."	VERO	
34585	Das Kraftstoffsystem des Motors kann ermöglichen, dass der Motor abwechselnd mit Benzin und Flüssiggas oder mit Benzin und Methan betrieben wird.	VERO	
34586	Das Kraftstoffsystem des Motors kann ermöglichen, dass der Motor mit einer Mischung aus Diesel und Methan (Dual-Fuel) betrieben wird.	VERO	
34587	Das Kraftstoffsystem des Motors kann ermöglichen, dass der Motor mit einer Mischung aus Methan und LPG (Dual-Fuel) betrieben wird.	FALSO	
34588	Das Kraftstoffsystem des Motors kann ermöglichen, dass der Motor abwechselnd mit LPG oder Methan betrieben wird	FALSO	
34589	Biomethan, das aus Biomasse aus landwirtschaftlichen und tierischen Abfällen, Lebensmittelabfällen und Hausmüll gewonnen wird, gilt als erneuerbare und nachhaltige Quelle.	VERO	
34590	Biomethan, das aus Biomasse aus landwirtschaftlichen und tierischen Abfällen, Lebensmittelabfällen und Hausmüll gewonnen wird, gilt als stark umweltbelastend.	FALSO	
34591	In Verbrennungsmotoren werden nur etwa 30 % der durch Verbrennung erzeugten Energie in mechanische Energie umgewandelt.	VERO	
34592	In Verbrennungsmotoren werden nur etwa 60 % der durch Verbrennung erzeugten Energie in mechanische Energie umgewandelt.	FALSO	
34593	In Fahrzeugen mit Elektromotor wird elektromagnetische Energie in mechanische Energie für den Vortrieb (Antriebskraft) umgewandelt.	VERO	
34595	Fahrzeuge mit einem Elektromotor können Typ Mischtreibstoff Benzin- und Diesel sein.	FALSO	
34596	Fahrzeuge mit einem Elektromotor können Typ Mischtreibstoff Methan und Flüssiggas (Dual-Fuel) sein.	FALSO	
34597	Der Elektromotor wird durch Strom angetrieben, der in den wiederaufladbaren Akkumulatoren (Batterien) gespeichert ist, die vom Lithium-Ionen-Typ sein können.	VERO	
34598	Der Elektromotor wird durch Strom angetrieben, der in den wiederaufladbaren Akkumulatoren (Batterien) gespeichert ist, die vom Blei-Säure-Typ sein können.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34599	Elektrofahrzeuge erfordern einen regelmäßigen Austausch der Batterien.	VERO	
34600	Elektrofahrzeuge benötigen sehr kurze Zeiten zum Aufladen der elektrischen Energiespeicher.	FALSO	
34601	Elektrofahrzeuge erfordern einen regelmäßigen Austausch des Benzintanks.	FALSO	
34602	Unter bestimmten Bedingungen ist die Umwandlung einiger ursprünglich mit einem Verbrennungsmotor zugelassener Fahrzeugklassen in Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb erlaubt.	VERO	
34603	Um das Risiko für die Fußgängersicherheit durch herannahende Elektroautos einzudämmen, wurde ein System namens AVAS - Acoustic Vehicle Alerting System eingeführt.	VERO	
34604	Um das Risiko für die Fußgängersicherheit durch wegfahrende Elektroautos einzudämmen, wurde ein System namens AVAS - Acoustic Vehicle Alerting System eingeführt.	FALSO	
34605	Die Massenproduktion von Elektro-Schwerfahrzeugen ist verboten	FALSO	
34606	Wasserstoff kann zum Antrieb von Fahrzeugen verwendet werden, die mit Brennstoffzellen ausgestattet sind, die Strom für den Betrieb eines Elektromotors erzeugen	VERO	
34607	Beim Einsatz von Wasserstoff als Kraftstoff gibt es keine Probleme, weder beim Transport noch bei der Speicherung.	FALSO	
34608	Entsprechende technische Zulassungsnormen regeln die Zulassung von Fahrzeugen mit Wasserstoffantrieb.	VERO	
34609	Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, die mit Wasserstoff betrieben werden, dürfen nicht gebaut werden.	FALSO	
34610	Eine Brennstoffzelle arbeitet nach einem elektrochemischen Prozess, der chemische Energie (Wasserstoff) in elektrische Energie umwandelt.	VERO	
34611	Eine Brennstoffzelle arbeitet nach einem elektrochemischen Prozess, der elektrische Energie in chemische Energie umwandelt.	FALSO	
34612	Bei Brennstoffzellen im Automobilbereich kann als Brennstoff auch Diesel verwendet werden.	FALSO	
34613	Bei Brennstoffzellen im Automobilbereich kann der Brennstoff durch Umwandlung von Sauerstoff gewonnen werden.	FALSO	
34614	Je nach Spannungs- und Leistungsbedarf der Anwendung, wird in Wasserstofffahrzeugen eine variable Anzahl von, in Reihe geschalteten, Brennstoffzellen eingesetzt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34615	Im Automobilbereich ermöglichen aktuelle Technologien den Transport von, in Kunststofftanks gespeichertem, Wasserstoff.	FALSO	
34616	Wasserstoff ist ein Gas, das bei Raumtemperatur viel mehr Platz einnimmt als ein normaler Brennstoff (geringe Energiedichte).	VERO	
34617	Ein, mit Wasserstoff betriebener Verbrennungsmotor, hat keine Schadstoffemissionen, die für einen mit fossilen Brennstoffen betriebenen Motor, typisch sind.	VERO	
34618	Ein mit Wasserstoff betriebener Verbrennungsmotor ist viel umweltschädlicher als ein mit fossilen Brennstoffen betriebener Motor.	FALSO	
34619	Das Hybridfahrzeug nutzt je nach Einsatzbedingungen flexibel und kostengünstig mehrere Mischkraftstoffsysteme (Mischantrieb).	VERO	
34620	Hybridfahrzeuge mit Elektromotoren und thermischen Motor mit Benzin oder Diesel können unabhängig und abwechselnd betrieben werden (die Traktion wird durch den Elektromotor oder durch den thermischen Motor gewährleistet).	VERO	
34621	Hybridfahrzeuge mit Elektromotor und thermischen Motor mit Benzin oder Diesel können nur mit dem thermischen Motor betrieben werden.	FALSO	
34622	Hybridfahrzeuge mit Elektromotor und thermischen Motor mit Benzin oder Diesel können so betrieben werden, dass der thermische Motor den anderen antreibt	VERO	
34623	Serien-Hybridfahrzeuge verwenden einen oder mehrere Elektromotoren für den Antrieb, sind mit elektrischen Akkumulatoren (Batterien) und einem thermischen Motor ausgestattet	VERO	
34624	Serien-Hybridfahrzeuge verwenden einen Elektromotor und eine thermischen Motor für den Antrieb, die beide mit den Getriebekomponenten und damit mit den Rädern verbunden sind.	FALSO	
34625	Parallel-Hybridfahrzeuge ersetzt der Elektromotor nicht den Verbrennungsmotor (der der Hauptmotor ist), sondern arbeitet mit ihm zusammen.	VERO	

34626	Serien- und Parallel-Hybridfahrzeuge treiben der Elektromotor und der Verbrennungsmotor, das Fahrzeug ausschließlich durch den gleichzeitigen Betrieb der beiden Motoren an.	FALSO	
34627	Serien- und Parallel-Hybridfahrzeuge gewinnt der Elektromotor die Bremsenergie zurück, da er reversibel ist und auch als Stromgenerator fungieren kann.	VERO	
34628	Bei Serien- und Parallel-Hybridfahrzeugen kann der thermische Motor nur als Antriebsmotor fungieren.	FALSO	
34629	Die Split-Hybridfahrzeuge nutzen einen Elektromotor und einen Verbrennungsmotor für den Antrieb und sind mit Allradantrieb ausgestattet.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34631	In den fortschrittlichsten Hybridfahrzeugen liefert der Elektromotor, wenn er mit Strom betrieben wird, mechanische Energie für den Antrieb.	VERO	
34632	In den fortschrittlichsten Hybridfahrzeugen wird der Elektromotor, wenn er mit Strom betrieben wird, zu einem Stromgenerator zum Aufladen der Akkumulatoren	FALSO	
34633	Dank der intelligenten Steuerung des Elektromotors durch die Bordelektronik wird der Elektromotor beim Bremsen des Fahrzeugs zu einem Stromgenerator zum Aufladen der Batterien.	VERO	
34634	Es wird geschätzt, dass Hybridfahrzeuge etwa 53 % des von einem Benzinmotor emittierten Kohlendioxids in die Atmosphäre emittieren.	VERO	
34635	Es wird geschätzt, dass Hybridfahrzeuge etwa 10 % des von einem Benzinmotor emittierten Kohlendioxids in die Atmosphäre emittieren.	FALSO	
34636	Der Verkehrssektor ist verantwortlich für rund ein Viertel der Treibhausgasemissionen .	VERO	
34637	Der Übergang zu nachhaltiger (grüner) Mobilität erfordert Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier und emissionsarmer Fahrzeuge.	VERO	
34638	Der Übergang zu einer nachhaltigen (grünen) Mobilität erfordert Eingriffe zur Implementierung von Lade- und Tankstellen für die Nutzung alternativer Kraftstoffe.	VERO	
34639	Der Übergang zu einer nachhaltigen (grünen) Mobilität erfordert die Anwendung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft.	VERO	
34640	Der Übergang zu einer nachhaltigen (grünen) Mobilität ist nicht mit dem Wachstum von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen verbunden.	FALSO	
34641	Der Übergang zu einer nachhaltigen (grünen) Mobilität ist unabhängig von der Implementierung von Lade- und Tankstellen für die Nutzung alternativer Kraftstoffe.	FALSO	
34642	Der Übergang zu einer nachhaltigen (grünen) Mobilität wird durch den Einsatz von Schwerfahrzeugen, die mit elektrischen Antriebsmotoren ausgestattet sind, für den professionellen Transport begünstigt.	VERO	
34643	Der Einsatz von Schwerfahrzeugen für den professionellen Transport , die mit elektrischen Antriebsmotoren ausgestattet sind hat keine Auswirkungen auf den Übergang zu einer nachhaltigen (grünen) Mobilität.	FALSO	
34644	Bei der ökologischen Wende ist es wichtig, Ressourcen für den Kauf von Fahrzeugen für den Gütertransport bereitzustellen, die alternative Kraftstoffe verwenden.	VERO	
34645	Es ist nicht wichtig, Ressourcen für den Kauf von Güterkraftfahrzeugen bereitzustellen, die alternative Kraftstoffe im Sinne der ökologischen Wende verwenden.	FALSO	
34646	Die Anwendung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft zur Verlängerung der Lebensdauer von Produkten durch Wiederverwendung, Trennung, Recycling usw. betrifft auch den Transportsektor.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34647	Bei der Kreislaufwirtschaft geht es darum, die Lebensdauer von Produkten durch Wiederverwendung, Trennung, Recycling usw. zu verlängern, aber sie beinhaltet nicht den Transportsektor, der für den Warenverkehr bestimmt ist.	FALSO	
34648	Die Anwendung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft betrifft auch den Transportsektor, der für den Warenverkehr bestimmt ist, insbesondere in Bezug auf die Entwicklung von Logistikzentren.	VERO	
34649	Die Anwendung der Prinzipien der Kreislaufwirtschaft betrifft auch den Transportsektor, der für den Warenumschlag bestimmt ist, insbesondere in Bezug auf die Fahrzeugkonstruktion.	VERO	
34650	Es wurden auch Schwerfahrzeuge gebaut, die Methan in gasförmiger (CNG) und flüssiger (LNG) Form nutzen.	VERO	
34651	Neben Strom, Methan, Biomethan und anderen gilt auch Wasserstoff als Kraftstoff, der zur Dekarbonisierung beiträgt.	VERO	

34652	Im Güterverkehr gilt Wasserstoff nicht als Kraftstoff, der zur Dekarbonisierung beiträgt.	FALSO	
34653	Im Güterverkehr gilt Wasserstoff als Kraftstoff, der zur Dekarbonisierung beiträgt.	VERO	
34654	Im Automobilbereich wird die Nutzung von Wasserstoff zum Antreiben der Motoren von Leicht - und Schwerfahrzeugen durch die Brennstoffzellentechnologie als nicht wichtig erachtet.	FALSO	
34655	Im Bereich des Güterverkehrs wird auch der Einbau von Kraftstoffsystemen für Selbstzündungsmotoren (Diesel) des Dual-Fuel-Typs verwendet.	VERO	
34656	Unter den Vorteilen der Verwendung von Dual-Fuel-Dieselmotor-Antriebssystemen (Diesel-Methan) sticht der Preis von Methan hervor, der im Vergleich zu Dieselkraftstoff deutlich niedriger ist.	VERO	
34657	In Dual-Fuel-Anlagen (Diesel-LNG) wird flüssiges Methan in speziellen Kryotanks gespeichert.	VERO	
34658	In Dual-Fuel-Anlagen (Diesel-LNG) wird flüssiges Methan in der Gasphase in normalen Methangasflaschen gespeichert.	FALSO	
34659	Unter den Vorteilen der Verwendung von Dual-Fuel-Dieselmotor-Antriebssystemen (Diesel-Methan) sticht die Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs hervor, das leiser ist und geringere Schadstoffemissionen aufweist.	VERO	
34660	Bei der Verwendung von Dual-Fuel-Dieselmotor-Betankungssystemen (Diesel - Methan) müssen die Umweltauswirkungen des Fahrzeugs berücksichtigt werden, das lauter ist und höhere Schadstoffemissionen aufweist.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34661	Das frühzeitige Betätigen der Bedienelemente (vorausschauendes Fahren) ermöglicht es, kritische Situationen vorherzusehen.	VERO	
34662	Das Nicken des Fahrzeugs hat keinen Einfluss auf die Fahrstabilität.	FALSO	
34663	Das Nicken des Fahrzeugs kann abhängen von der Flexibilität und der Härte der Aufhängung.	VERO	
34664	Das Nicken des Fahrzeugs ist eine für die Fahrgäste unangenehme aber nicht gefährliche Bewegung, da die Reifenhaftung dadurch nicht verringert wird.	FALSO	
34665	Das Nicken des Fahrzeugs ist eine destabilisierende Bewegung, die eine gefährliches Verrutschen der Ladung und der Fahrgäste zur Folge haben kann.	VERO	
34666	Das Nicken des Fahrzeugs wird von der Abnutzung der Reifen beeinflusst.	FALSO	
34667	Das Nicken des Fahrzeugs in der Kurve wirkt der Zentrifugalkraft entgegen.	FALSO	
34668	Das frühzeitige Betätigen der Bedienelemente (vorausschauendes Fahren) ermöglicht es dem Fahrer, Risikosituationen durch allmähliches und nicht abruptes Bremsen vorherzusehen.	VERO	
34669	Das Nicken des Fahrzeugs ist eine schwingende Bewegung um die Schwerpunktquerachse des Fahrzeugs.	VERO	
34670	Das frühzeitige Betätigen der Bedienelemente (vorausschauendes Fahren) besteht darin, dass man das Bremspedal abrupt betätigt.	FALSO	
34671	Mit der Zunahme des hinteren Überhanges nimmt das Nicken ab.	FALSO	
34672	Das Nicken des Fahrzeugs ist eine destabilisierende Bewegung, welche für die Fahrgäste ein tiefes Unbehagen zur Folge haben kann.	VERO	
34673	Die Bremsung wirkt sowohl auf das Fahrzeug als auch auf die Fahrgäste.	VERO	
34674	Das Fahren mit dem Getriebe im Leerlauf, wenn man sich einer roten Ampel nähert, wird als frühzeitiges Betätigen der Bedienelemente (vorausschauendes Fahren) betrachtet.	FALSO	
34675	Die Bremsung wirkt auf das Fahrzeug, nicht jedoch auf die Fahrgäste.	FALSO	
34676	Das Ausmaß des Rollens hängt ab vom Zustand der Aufhängung des Fahrzeuges.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34677	Das Wanken des Fahrzeugs wird nicht vom Fahrverhalten beeinflusst.	FALSO	
34678	Das Wanken eines beladenen Fahrzeugs nimmt zu, wenn man zwei Kurven in rascher Folge befährt.	VERO	
34679	Das Wanken des Fahrzeugs kann das Umkippen des Fahrzeugs zur Folge haben.	VERO	
34680	Das Wanken des Fahrzeugs ist eine stabilisierende Bewegung, welche die Ladung nicht beeinflusst.	FALSO	
34681	In der Kurve, kann eine abrupte Bremsung, die Haftung der Reifen beeinträchtigen.	VERO	

34682	Abruptes Bremsen verringert die Belastung der Vorderachse.	FALSO	
34683	Abruptes Bremsen kann Verletzungen der Fahrgäste eines Autobusses zur Folge haben.	VERO	
34684	Abruptes Bremsen kann eine gefährliche Verschiebung, der im Gepäckraum beförderten Güter, zur Folge haben.	VERO	
34685	Abrupte Bremsungen verursachen eine raschere Abnutzung der Bremsen.	VERO	
34686	Bei einer abrupten Bremsung könnte die Ladung des Fahrzeugs nach hinten fallen.	FALSO	
34687	Abruptes Bremsen hebt die Vorderachse des Fahrzeugs an.	FALSO	
34688	Abruptes Bremsen überlastet die Hinterachse.	FALSO	
34689	Die Autobahn hat mindestens drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.	FALSO	
34690	Die Staatsstraßen sind Eigentum der Gemeinde.	FALSO	
34691	Gemeindestraßen verbinden den Hauptort der Gemeinde mit ihren Fraktionen.	VERO	
34692	Die Autobahn ist mit allen Arten von Kraftfahrzeugen befahrbar.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34693	Aus verwaltungsrechtlicher Sicht unterteilt man die Straßen in, Autobahnen, erstrangige Freilandstraßen, zweitrangige Freilandstraßen und innerstädtische Durchgangsstraßen.	FALSO	
34694	Provinzstraßen haben keine höhengleichen Kreuzungen.	FALSO	
34695	Regionalstraßen verbinden die Provinzhauptstädte der gleichen Region.	VERO	
34696	Staatsstraßen müssen mindestens drei Regionen durchqueren.	FALSO	
34697	Als „Straße“ bezeichnet man den für den Verkehr von Fahrzeugen, Fußgängern und Tieren bestimmten öffentlichen Raum.	VERO	
34698	Regionalstraßen verbinden die Hauptstädte zweier unterschiedlicher Regionen.	FALSO	
34699	Gemeindestraßen sind Kraftfahrzeugen vorbehalten.	FALSO	
34700	Staatsstraßen können das gesamtstaatliche Hauptstraßennetz eines Staates mit jenen der Anrainerstaaten verbinden.	VERO	
34701	Die Autobahn ist eine Straße mit getrennten Fahrbahnen ohne höhengleiche Kreuzungen.	VERO	
34702	Provinzstraßen verbinden die Hauptorte der einzelnen Gemeinden einer Provinz mit der jeweiligen Provinzhauptstadt.	VERO	
34703	Staatsstraßen können Regionenhauptstädte miteinander verbinden.	VERO	
34704	Als „Straße“ bezeichnet man jeden Raum, in welchem Fußgänger, Fahrzeuge und Tiere verkehren dürfen.	FALSO	
34705	Aus verwaltungsrechtlicher Sicht unterteilt man die Straßen in Staats-, Regional-, Landes- und Gemeindestraßen ein.	VERO	
34706	Die Autobahn fällt unter die Klassifizierung von Straßen.	VERO	
34707	Die Straße ist, der für den Verkehr von Fußgängern, Fahrzeugen und Tieren bestimmte, öffentliche Raum.	VERO	
34708	Erstrangige Freilandstraßen dürfen von allen Kategorien von Fahrzeugen befahren werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34709	Erstrangige Freilandstraßen verbinden ausschließlich Provinzhauptstädte miteinander.	FALSO	
34710	Die Zufahrten zu den Grundstücken neben erstrangigen Freilandstraßen sind koordiniert	VERO	
34711	Erstrangige Freilandstraßen haben keine höhengleichen Kreuzungen.	VERO	
34712	Erstrangige Freilandstraßen sind immer Staatsstraßen.	FALSO	
34713	Auf erstrangigen Freilandstraßen mit drei Fahrstreifen ist der rechte Fahrstreifen den Autobussen und den Lastkraftwagen vorbehalten.	FALSO	
34714	Auf erstrangigen Freilandstraßen mit drei Fahrstreifen ist das Überholen, auf einem beliebigen der drei Fahrstreifen, erlaubt.	FALSO	
34715	Zweitrangige Freilandstraßen müssen getrennte Fahrbahnen aufweisen.	FALSO	
34716	Zweitrangige Freilandstraßen haben mindestens einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.	VERO	
34717	Auf zweitrangigen Freilandstraßen sind höhengleiche Kreuzungen anzutreffen.	VERO	
34718	Erstrangige Freilandstraßen haben höhengleiche Kreuzungen.	FALSO	
34719	Auf erstrangigen Freilandstraßen sind alle Fahrstreifen, mit Ausnahme des Rechten, zum Überholen bestimmt.	VERO	
34720	Erstrangige Freilandstraßen haben unabhängige Fahrbahnen.	VERO	

34721	Auf zweitrangigen Freilandstraßen sind Bankette nicht verpflichtend vorgesehen.	FALSO	
34722	Erstrangige Freilandstraßen dürfen nur von einigen Kategorien von Fahrzeugen befahren werden.	VERO	
34723	Zweitrangige Freilandstraßen haben keine höhengleichen Kreuzungen.	FALSO	
34724	Auf erstrangigen Freilandstraßen sind Gefahrguttransporte verboten.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34725	Erstrangige Freilandstraßen müssen mit eigenen Raststätten ausgestattet sein.	VERO	
34726	Zweitrangige Freilandstraßen sind mit Banketten versehen.	VERO	
34727	Auf erstrangigen Freilandstraßen müssen alle Fahrzeuge gewöhnlich auf dem rechten Fahrstreifen fahren.	VERO	
34728	Innerstädtische Durchgangsstraßen haben eine einzige Fahrbahn und Gegenverkehr.	FALSO	
34729	Innerstädtische Durchgangsstraßen sind mit höhengleichen Kreuzungen mit Ampelregelung versehen.	VERO	
34730	Die Fußgängerzone ist ein Bereich, in welchem der Verkehr von Fahrrädern verboten ist.	FALSO	
34731	Die Fußgängerzone ist eine Zone, in welcher Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter oder fehlender Bewegungsfähigkeit verkehren dürfen.	VERO	
34732	Die Fußgängerzone verbietet das Parken von 15 Meter vor bis 15 Meter nach ihren Grenzen.	FALSO	
34733	Die Fußgängerzone ist ein Bereich, in welchem Einsatzfahrzeuge verkehren dürfen.	VERO	
34734	Die Fußgängerzone ist abgegrenzt durch Gehsteige mit weiß-schwarzem Rand.	FALSO	
34735	Die Fußgängerzone ist ein Bereich, in welchem nur die, auf der Zusatztafel abgebildeten Fahrzeuge, gegebenenfalls verkehren dürfen.	VERO	
34736	Die Fußgängerzone ist ein Bereich, in welchem Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit verkehren dürfen.	VERO	
34737	Die Fußgängerzone ist dem Verkehr von Fußgängern, Fahrrädern und Autobussen gewidmet.	FALSO	
34738	Die Fußgängerzone ist ein den Fußgängern untersagter Bereich, der durch Gehsteige mit gelb-schwarzem Rand begrenzt wird	FALSO	
34739	Der Fußgängerübergang ist ein, den Fußgängern zum Überqueren der Fahrbahn vorbehaltener Teil, welcher jedoch nicht vom Fahrzeugverkehr ausgenommen ist.	VERO	
34740	Der Fußgängerübergang ist ein besonders gekennzeichneter und gestalteter Teil der Fahrbahn.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34741	Der Fußgängerübergang gehört zur Fahrbahn.	VERO	
34742	Der Fußgängerübergang gewährt den Fußgängern keinen Vorrang gegenüber den Fahrzeugen.	FALSO	
34743	Der Fußgängerübergang kann auch an Freilandstraßen vorkommen	VERO	
34744	Der Fußgängerübergang verbietet es den Fußgängern, die Straße von einer Seite zur anderen zu überqueren.	FALSO	
34745	Unter Verkehr versteht man lediglich das Fortbewegen, das Halten und das Verweilen der Fußgänger auf der Straße.	FALSO	
34746	Unter Verkehr versteht man lediglich das Fortbewegen, das Halten und das Parken der Fahrzeuge auf der Straße.	FALSO	
34747	Unter Straßenverkehr versteht man auch das Fortbewegen der Fußgänger.	VERO	
34748	Unter Verkehr versteht man das Fortbewegen, das Halten und das Parken bzw. Verweilen von Fußgängern, Fahrzeugen und Tieren auf der Straße.	VERO	
34749	Unter Verkehr versteht man lediglich das Fortbewegen, das Halten und das Parken der Kraftfahrzeuge auf der Straße.	FALSO	
34750	Der Fahrstreifen ist ein längs gerichteter Teil der Straße.	VERO	
34751	Der Fahrstreifen ist ein quer gerichteter Teil der Straße.	FALSO	
34752	Der Fahrstreifen kann ein spezialisierter, das heißt für besondere Fahrbewegungen (Überholen, Abbiegen, …) bestimmter Fahrstreifen sein.	VERO	
34753	Der Fahrstreifen ist breit genug für den Verkehr einer Fahrzeugreihe.	VERO	
34754	Der Fahrstreifen ist ein Teil der Straße, welcher für den Verkehr einer einzigen Fahrzeugreihe bestimmt ist.	VERO	
34755	Der Fahrstreifen hat eine für den Verkehr einer einzigen Fahrzeugreihe geeignete Breite.	VERO	

34756	Der Fahrstreifen ist ein längs gerichteter Teil der Straße, in welchem nur Kraftfahrzeuge verkehren.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34757	Der Fahrstreifen kann einigen Fahrzeugkategorien vorbehalten sein.	VERO	
34758	Der Beschleunigungsstreifen ist ein spezialisierter Fahrstreifen.	VERO	
34759	Der Beschleunigungsstreifen ermöglicht die Einfahrt in die Autobahn.	VERO	
34760	Der Beschleunigungsstreifen ermöglicht die Ausfahrt aus der Autobahn.	FALSO	
34761	Der Beschleunigungsstreifen ermöglicht und erleichtert die Ausfahrt der Fahrzeuge aus der Fahrbahn.	FALSO	
34762	Der Beschleunigungsstreifen ist für Fahrzeuge bestimmt, die dabei sind, zu überholen.	FALSO	
34763	Der Beschleunigungsstreifen ist für den ausschließlichen Verkehr einer, oder nur gewisser Fahrzeugkategorien, bestimmt.	FALSO	
34764	Der Beschleunigungsstreifen ist ein spezialisierter Fahrstreifen, auf welchem das Überholen verboten ist.	VERO	
34765	Der Beschleunigungsstreifen ist ein spezialisierter Fahrstreifen, auf welchem das Halten verboten ist.	VERO	
34766	Der Beschleunigungsstreifen ermöglicht und erleichtert die Einfahrt der Fahrzeuge in die Fahrbahn.	VERO	
34767	Der Beschleunigungsstreifen ist ein spezialisierter Fahrstreifen, auf welchem das Parken und das Überholen verboten sind.	VERO	
34768	Der Verzögerungsstreifen ermöglicht und erleichtert die Einfahrt der Fahrzeuge in die Fahrbahn.	FALSO	
34769	Der Verzögerungsstreifen ermöglicht die Einfahrt in die Autobahn.	FALSO	
34770	Der Verzögerungsstreifen ermöglicht die Ausfahrt der Fahrzeuge aus einer Fahrbahn, ohne die, von dieser Fahrbewegung nicht betroffenen, Fahrzeuge zu behindern.	VERO	
34771	Der Verzögerungsstreifen ist ein spezialisierter Fahrstreifen.	VERO	
34772	Der Verzögerungsstreifen ist ein Fahrstreifen, auf welchem das Parken und das Überholen verboten sind.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34773	Der Verzögerungsstreifen ist für den ausschließlichen Verkehr einer oder nur gewisser Fahrzeugkategorien bestimmt.	FALSO	
34774	Der Verzögerungsstreifen ist ein spezialisierter Fahrstreifen, auf welchem das Halten verboten ist.	VERO	
34775	Der Verzögerungsstreifen ermöglicht die Ausfahrt aus der Autobahn.	VERO	
34776	Der Verzögerungsstreifen ist ein spezialisierter Fahrstreifen, auf welchem das Überholen verboten ist.	VERO	
34777	Der Verzögerungsstreifen ist für beschädigte Fahrzeuge bestimmt.	FALSO	
34778	Der Fahrstreifen erlaubt den Verkehr aller Kraftfahrzeuge.	VERO	
34779	Der Fahrstreifen ist ein Fahrstreifen, der nur für Kraftfahrzeuge reserviert ist.	FALSO	
34780	Der Fahrstreifen ermöglicht und erleichtert die Einfahrt der Fahrzeuge in die Fahrbahn.	FALSO	
34781	Der Fahrstreifen ist gewöhnlich durch Bodenmarkierungen begrenzt.	VERO	
34782	Der Fahrstreifen ermöglicht und erleichtert die Ausfahrt der Fahrzeuge aus einer Fahrbahn.	FALSO	
34783	Der Fahrstreifen ist immer durch durchgehende Längslinien begrenzt.	FALSO	
34784	Der Fahrstreifen ist ein, nur für Fußgänger bestimmter, Teil der Fahrbahn.	FALSO	
34785	Der Fahrstreifen gehört zur Fahrbahn.	VERO	
34786	Der Fahrstreifen kann den Autobussen im öffentlichen Dienst vorbehalten sein.	VERO	
34787	Reservierte Fahrstreifen für Autobusse können von allen Autobussen befahren werden.	FALSO	
34788	Ein Reservierter Fahrstreifen ist, ein zum Überholen reservierter, Fahrstreifen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34789	Reservierte Fahrstreifen für Autobusse können mit hoher Geschwindigkeit befahren werden, da sie vom Straßenbereich getrennt sind.	FALSO	

34790	Reservierte Fahrstreifen für Autobusse können von Fahrrädern benutzt werden.	FALSO	
34791	Ein reservierter Fahrstreifen ist ausschließlich für den Verkehr einer, oder nur gewisser Fahrzeugkategorien, bestimmt.	VERO	
34792	Reservierte Fahrstreifen für Autobusse können durch nebeneinander angebrachten durchgehenden gelben und weißen Linien begrenzt sein.	VERO	
34793	Reservierte Fahrstreifen für Autobusse können auch von Taxis benutzt werden, wenn dies ausdrücklich angegeben ist.	VERO	
34794	Ein reservierter Fahrstreifen ermöglicht und erleichtert die Ausfahrt der Fahrzeuge aus der Fahrbahn.	FALSO	
34795	Ein reservierter Fahrstreifen ermöglicht und erleichtert die Einfahrt der Fahrzeuge in die Fahrbahn.	FALSO	
34796	Ein reservierter Fahrstreifen ist in der Regel durch gelbe Bodenmarkierungen begrenzt.	VERO	
34797	Ein reservierter Fahrstreifen ist, wenn er dem Verkehr von Autobussen im öffentlichen Dienst vorbehalten ist, durch gelbe Längslinien begrenzt.	VERO	
34798	Ein reservierter Fahrstreifen kann für den Verkehr von Autobussen im öffentlichen Dienst bestimmt sein.	VERO	
34799	Reservierte Fahrstreifen für Autobusse können von Autobussen im öffentlichen Dienst befahren werden.	VERO	
34800	Reservierte Fahrstreifen für Autobusse können für kurzzeitiges Parken von allen Fahrzeugen benutzt werden.	FALSO	
34801	Ein spezialisierter Fahrstreifen ermöglicht nur den Verkehr von öffentlichen Fahrzeugen.	FALSO	
34802	Ein spezialisierter Fahrstreifen ist für Fahrzeuge bestimmt, die kurz vor bestimmten Manövern stehen oder niedrige Geschwindigkeiten haben.	VERO	
34803	Ein spezialisierter Fahrstreifen ist für Fahrzeuge bestimmt, die kurz vor bestimmten Manövern stehen.	VERO	
34804	Ein spezialisierter Fahrstreifen ist für den Verkehr von Fahrzeugen bestimmt, die immer Vorfahrt haben.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34805	Ein spezialisierter Fahrstreifen kann ein Beschleunigungsstreifen oder ein Verzögerungsstreifen sein.	VERO	
34806	Ein spezialisierter Fahrstreifen kann ein Beschleunigungsstreifen oder ein Überholstreifen sein.	VERO	
34807	Ein spezialisierter Fahrstreifen ist ein für den Fußgängerverkehr bestimmter Teil der Straße.	FALSO	
34808	Ein spezialisierter Fahrstreifen kann zum Abbiegen bestimmt sein.	VERO	
34809	Die Haltebucht ist für das Halten der öffentlichen Verkehrsmittel bestimmt.	VERO	
34810	Die Haltebucht befindet sich außerhalb der Fahrbahn.	VERO	
34811	Die Haltebucht ist durch gelbe Bodenmarkierungen begrenzt.	VERO	
34812	Die Haltebucht ist dem Parken der Fahrzeuge vorbehalten.	FALSO	
34813	Die Haltebucht befindet sich nur an Freilandstraßen.	FALSO	
34814	Die Haltebucht ist für das Halten von Linienverkehrsmitteln bestimmt und grenzt am Gehsteig oder an einem anderen Wartebereich für Fußgänger an.	VERO	
34815	Die Haltebucht ist ein für das Halten der Fahrzeuge bestimmter Teil der Straße.	FALSO	
34816	Die Haltebucht ist ein Teil der Straße innerhalb der Fahrbahn.	FALSO	
34817	Die Haltebucht schützt Autobusse vor Witterungseinflüssen.	FALSO	
34818	Die Haltebucht ist ein Teil der Straße außerhalb der Fahrbahn.	VERO	
34819	Der Gehsteig ermöglicht und erleichtert die Ausfahrt der Fahrzeuge aus einer Fahrbahn.	FALSO	
34820	Beim Gehsteig kann der senkrechte Rand abwechselnd gelb und schwarz markiert sein.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34821	Der Gehsteig ermöglicht das Parken der Fahrzeuge, wenn sie genügend Platz für den Durchgang der Fußgänger frei lassen.	FALSO	
34822	Der Gehsteig ist zum Parken der Fahrzeuge bestimmt.	FALSO	
34823	Der Gehsteig ist ein außerhalb der Fahrbahn gelegener Straßenteil, der erhöht oder auf eine sonstige Art und Weise abgegrenzt, geschützt und Fußgängern vorbehalten ist.	VERO	
34824	Der Gehsteig ermöglicht das Parken der Fahrzeuge, wenn er mit Stellplätzen versehen ist.	VERO	
34825	Der Gehsteig ist ein Teil der Straße, der für die Fußgänger bestimmt	VERO	

34826	Der Gehsteig ist für die Fußgänger bestimmt.	VERO	
34827	Der Parkplatz ist zum geregelten oder nicht geregelten Parken der Fahrzeuge bestimmt.	VERO	
34828	Der Parkplatz ist für den ausschließlichen Verkehr einer oder nur gewisser Fahrzeugkategorien bestimmt.	FALSO	
34829	Der Parkplatz ist ein Bereich oder eine Infrastruktur außerhalb der Fahrbahn.	VERO	
34830	Der Parkplatz ist den Fußgängern vorbehalten.	FALSO	
34831	Der Parkplatz kann zum Parken von, nur gewissen, Fahrzeugkategorien bestimmt sein.	VERO	
34832	Der Parkplatz ist zum Parken von Campingfahrzeugen für eine begrenzte Zeit bestimmt.	FALSO	
34833	Der Umsteigeparkplatz ist den Fußgängern vorbehalten.	FALSO	
34834	Der Umsteigeparkplatz begünstigt den intermodalen Verkehr nicht.	FALSO	
34835	Der Umsteigeparkplatz fördert die Intermodalität.	VERO	
34836	Der Umsteigeparkplatz verhindert zusätzliche Überlastung des Straßenverkehrs in den Großstädten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34837	Der Umsteigeparkplatz befindet sich in der Nähe von Bahnhöfen oder Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs bzw. des Eisenbahnverkehrs.	VERO	
34838	Der Umsteigeparkplatz ist ausschließlich zum Parken von Rädern der Fahrgäste bestimmt, welche die Fahrzeuge des kollektiven Linienverkehrs benutzen.	FALSO	
34839	Der Gehweg übernimmt bei Fehlen des Gehsteiges die Funktion desselben.	VERO	
34840	Der Gehweg ermöglicht das Parken eines oder mehrerer Fahrzeuge.	FALSO	
34841	Der Gehweg hat bei Fehlen des Gehsteiges dieselbe Funktion wie dieser.	VERO	
34842	Der Gehweg ist für den Fußgängerverkehr bestimmt.	VERO	
34843	Der Gehweg ist der Teil der Straße, der von der Fahrbahn durch eine durchgehende weiße Längslinie oder eine parallel dazu verlaufende Schutzvorrichtung abgegrenzt ist.	VERO	
34844	Der Gehweg begünstigt den intermodalen Verkehr.	FALSO	
34845	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist zum geregelten oder nicht geregelten Parken der Fahrzeuge bestimmt.	FALSO	
34846	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist eine Stelle, an welcher das Parken verboten ist, nicht jedoch das Halten	VERO	
34847	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist für den Fußgängerverkehr bestimmt.	FALSO	
34848	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist die Zufahrt zu einem seitlich gelegenen Grundstück, vor welchem das Parken verboten ist.	VERO	
34849	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist die Zufahrt zu einem seitlich gelegenen Grundstück, auf dem ein oder mehrere Fahrzeuge geparkt werden können.	VERO	
34850	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist zum Parken der Fahrzeuge bestimmt.	FALSO	
34851	Die Haltebucht ist für die Fahrgäste von Linienbussen bestimmt.	FALSO	
34852	Die Haltebucht liegt außen am Bankett an.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34853	Die Haltebucht ist zum Parken der Fahrzeuge bestimmt.	VERO	
34854	Die Haltebucht ist für den Fußgängerverkehr bestimmt.	FALSO	
34855	Die Haltebuchten an Autobahnen sind dazu bestimmt, den multimodalen Verkehr zu begünstigten.	FALSO	
34856	Die Haltebucht wird durch eigene Beschilderung angekündigt.	VERO	
34857	Die Schutzinsel ist ein Polizist, der den Fußgängern beim Überqueren der Straße hilft.	FALSO	
34858	Die Schutzinsel schützt die Fußgänger an Übergängen.	VERO	
34859	Die Schutzinsel dient dem Schutz und dem Aufenthalt der Fußgänger.	VERO	
34860	Die Schutzinsel ist von Autobussen im städtischen Linienverkehr befahrbar.	FALSO	
34861	Die Schutzinsel ist ein Teil der Straße, welcher das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste von Autobussen erleichtert.	VERO	
34862	Die Schutzinsel ist ein erhöhter oder entsprechend abgegrenzter und geschützter Teil der Straße.	VERO	
34863	Die Schutzinsel ist für den Verkehr der Straßenbahn und den ihr gleichgestellten Fahrzeugen bestimmt.	FALSO	
34864	Die Schutzinsel ist zum Parken der Fahrzeuge bestimmt.	FALSO	

34865	Die Schutzinsel wird anhand von roten Blinklichtern angezeigt.	FALSO	
34866	Die Schutzinsel ist zum Schutz der Fußgänger bestimmt.	VERO	
34867	Die Schutzinsel ist ein Teil der Straße, welcher das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste von Oberleitungsbussen erleichtert.	VERO	
34868	Der Straßenbereich umfasst die Haltestellenbuchten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34869	Der Straßenbereich ist dem Verkehr der Straßenbahn und der gleichgestellten Fahrzeuge vorbehalten.	FALSO	
34870	Der Straßenbereich umfasst nicht die Haltestellenbuchten.	FALSO	
34871	Der Straßenbereich dient dazu, die Fahrzeugströme getrennt zu halten.	FALSO	
34872	Der Straßenbereich ist eine Fläche innerhalb der Straßengrenzen.	VERO	
34873	Der Straßenbereich umfasst die Fahrbahn und die Zubehörstreifen.	VERO	
34874	Der eingeständige Straßenbahnbereich ist ausschließlich für den Straßenbahnverkehr bestimmt.	VERO	
34875	Die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn sind durch eigene Beschilderung abgegrenzt.	FALSO	
34876	Der eingeständige Straßenbahnbereich ist nicht von anderen Fahrzeugen befahrbar.	VERO	
34877	Die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn werden durch Leuchtsäulen mit gelbem Blinklicht angezeigt.	FALSO	
34878	Die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn sind ein Teil der Straße, die für den Verkehr offen ist, auf welchem aber das Parken und das Halten anderer Fahrzeuge verboten sind.	VERO	
34879	Die Straßenbahngleise dienen dem Schutz und dem Aufenthalt der Fußgänger.	FALSO	
34880	Die Straßenbahngleise sind Teil der Straße.	VERO	
34881	Die Straßenbahngleise sind ein entsprechend abgegrenzter Längsteil der Straße.	VERO	
34882	Der eingeständige Straßenbahnbereich ermöglicht nicht das Halten oder das Parken der Fahrzeuge.	VERO	
34883	Der eingeständige Straßenbahnbereich ist auch von anderen Fahrzeugen befahrbar.	FALSO	
34884	Die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn sind von anderen Fahrzeugen befahrbar, weil die Gleise in der Fahrbahn eingebettet sind.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34885	Der eingeständige Straßenbahnbereich ermöglicht das Parken der Fahrzeuge, wenn diese die Fahrt der Straßenbahn nicht behindern.	FALSO	
34886	Die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn ermöglichen das Parken der Fahrzeuge, wenn diese die Fahrt der Straßenbahn nicht behindern.	FALSO	
34887	Die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn sind von Autobussen befahrbar.	VERO	
34888	Der eingeständige Straßenbahnbereich ist durch eigene Beschilderung abgegrenzt.	FALSO	
34889	Die Straßenbahngleise sind immer auch von Autobussen befahrbar.	FALSO	
34890	Die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn gehören zur Fahrbahn.	VERO	
34891	Die Straßenbahngleise dienen dazu, die Verkehrsströme getrennt zu halten.	FALSO	
34892	Die Straßenbahngleise können eingeständig oder auf der Fahrbahn sein.	VERO	
34893	Die Straßenbahngleise sind Teil der Fahrbahn, wenn es sich um Straßenbahngleise auf der Fahrbahn handelt.	VERO	
34894	Die Straßenbahngleise sind dem Verkehr der Straßenbahn und der gleichgestellten Fahrzeuge vorbehalten.	VERO	
34895	Die Straßenbahngleise auf der Fahrbahn sind nicht von anderen Fahrzeugen befahrbar.	FALSO	
34896	Der eingeständige Straßenbahnbereich ist ein Teil der Straße, der entsprechend abgegrenzt und für den Verkehr der bereiften Fahrzeuge verboten ist.	VERO	
34897	Der eingeständige Straßenbahnbereich ist von anderen Fahrzeugen befahrbar, weil die Gleise in der Fahrbahn eingebettet sind.	FALSO	
34898	Der Fahrbahnteiler ist ein nicht befahrbarer Längsteil der Straße.	VERO	
34899	Der Fahrbahnteiler ist den Fußgängern vorbehalten.	FALSO	
34900	Der Fahrbahnteiler ist ein Teil der Straße, auf welchem das Parken verboten ist.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34901	Der Fahrbahnteiler ist ein Teil der Straße, in welchem das Halten nicht verboten ist.	FALSO	
34902	Der Fahrbahnteiler dient dazu, die Fahrzeugströme getrennt zu halten.	VERO	
34903	Der Fahrbahnteiler dient dem Schutz und dem Aufenthalt der Fußgänger.	FALSO	
34904	Verkehrsberuhigte Zonen sind Bereiche, in welchen der Verkehr den ermächtigten Fahrzeugen vorbehalten sein kann.	VERO	
34905	Die verkehrsberuhigten Zonen sind abgegrenzt durch eigene Beschilderung.	VERO	
34906	Die verkehrsberuhigten Zonen sind immer Fußgängern und Radfahrern vorbehalten.	FALSO	
34907	Die verkehrsberuhigten Zonen entsprechen immer den Stadtzentren.	FALSO	
34908	Verkehrsberuhigte Zonen sind Bereiche, in welchen der Verkehr zeitlich beschränkt oder den ermächtigten Fahrzeugen vorbehalten sein kann.	VERO	
34909	Die verkehrsberuhigten Zonen sind nicht dem Verkehr von öffentlichen Fahrzeugen vorbehalten.	VERO	
34910	Die verkehrsberuhigten Zonen sind für den Kraftverkehr nicht zugänglich.	FALSO	
34911	Verkehrsberuhigte Zonen sind Bereiche, die für Fußgänger nicht zugänglich sind.	FALSO	
34912	Ein Verkehrsverbund ist homogen und ermöglicht kein Umsteigen der Fahrgäste.	FALSO	
34913	Ein Verkehrsverbund ist nie verbunden mit dem Umsteigen der Fahrgäste von einem Fahrzeug in ein anderes.	FALSO	
34914	Ein Verkehrsverbund besteht aus mehreren untereinander verbundenen Verkehrssystemen.	VERO	
34915	Ein Verkehrsverbund ist fast immer mit dem Umsteigen der Fahrgäste von einem Fahrzeug in ein anderes verbunden.	VERO	
34916	Ein Verkehrsverbund ist ein System zur Optimierung des öffentlichen Beförderungsdienstes.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34917	Ein Verkehrsverbund besteht immer aus zwei Verkehrssystemen.	FALSO	
34918	Die Busbahnhöfe ermöglichen das Parken von Autobussen und nehmen die wartenden Fahrgäste auf.	VERO	
34919	Die Busbahnhöfe dürfen keine Werkstätten haben, da dies gesetzlich verboten ist.	FALSO	
34920	Die Busbahnhöfe sind ausschließlich für die Unterbringung und die Wartung der Fahrzeuge bestimmt.	FALSO	
34921	Die Busbahnhöfe sind Parkbereiche für die Entsorgung ausgedienter Autobusse	FALSO	
34922	Die Busbahnhöfe umfassen nur eine Verkehrsfläche, in welchem Autobusse verkehren.	FALSO	
34923	Die Busbahnhöfe ermöglichen das Umsteigen der Fahrgäste und das Umladen des Gepäcks innerhalb des Verkehrsnetzes.	VERO	
34924	Die Busbahnhöfe ermöglichen nur den Tausch von Waren.	FALSO	
34925	Die Busbahnhöfe befinden sich innerhalb der Zugbahnhöfe.	FALSO	
34926	Die Busbahnhöfe können wichtige Anlagen für den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrssystemen darstellen.	VERO	
34927	Die Busbahnhöfe sind besondere Infrastrukturen außerhalb des Straßenbereiches.	VERO	
34928	Die Busbahnhöfe sind eine Kombination von Strukturen und Diensten für das Umsteigen der Fahrgäste und das Umladen ihres Gepäcks.	VERO	
34929	Die Busbahnhöfe ermöglichen den Verkehr von Autobussen und von etwaigen Dienstfahrzeugen.	VERO	
34930	Die Busbahnhöfe sind Parkbereiche für Personenkraftwagen.	FALSO	
34931	Die Busbahnhöfe umfassen unter anderem einen Busbahnhofsplatz, ein Fahrgastgebäude und ein Fahrzeuggebäude.	VERO	
34932	In Busbahnhöfen können sich keine Fahrkartenschalter befinden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34933	Der Busbahnhof, der mit einem Fahrgastgebäude am Rande des Busbahnhofplatzes ausgestattet ist, hat immer nur einen Gehsteig.	FALSO	

34934	Der Busbahnhof, der mit einem Fahrgastgebäude am Rande des Busbahnhofsplatzes ausgestattet ist, hat eine begrenzte Anzahl von Gehsteigen.	FALSO	
34935	Der Busbahnhof, der mit einem Fahrgastgebäude am Rande des Busbahnhofsplatzes ausgestattet ist, hat eine unbegrenzte Anzahl von Gehsteigen.	VERO	
34936	Der Busbahnhof, der mit einem Fahrgastgebäude am Rande des Busbahnhofsplatzes ausgestattet ist, stellt einen guten Kompromiss für den Verkehr von Autobussen und Fahrgästen dar.	VERO	
34937	Der Busbahnhof, der mit einem Fahrgastgebäude am Rande des Busbahnhofsplatzes ausgestattet ist, weist eine Reihe von parallelen Gehsteigen neben dem Gebäude auf.	VERO	
34938	Der Busbahnhof, der mit einem Fahrgastgebäude am Rande des Busbahnhofsplatzes ausgestattet ist, weist immer eine sehr begrenzte Anzahl von Gehsteigen auf.	FALSO	
34939	Der Busbahnhofsplatz ist ein sicherer Bereich, wo nie ein Konflikt zwischen Autobus und Fahrgast entsteht.	FALSO	
34940	Der Busbahnhofsplatz wird nie von den Fahrgästen benutzt.	FALSO	
34941	Der Busbahnhofsplatz ist aufgrund des gleichzeitigen Verkehrs von Fahrzeugen und Personen ein gefährlicher Bereich.	VERO	
34942	Der Busbahnhofsplatz ist für den Verkehr und das Parken von Autobussen und für den Verkehr der Fahrgäste bestimmt.	VERO	
34943	Der Busbahnhofsplatz ist unter Einhaltung der Betriebsordnung zu benutzen.	VERO	
34944	Der Busbahnhofsplatz ist ausschließlich für den Verkehr der Fahrgäste bestimmt.	FALSO	
34945	Autobusse können maximal 13,50 m lang sein, wenn sie zwei Achsen haben.	VERO	
34946	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Autobus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom beachtlichen Abstand zwischen den Achsmitten (vorn und hinten) ab.	FALSO	
34947	Das Schneiden der Kurven durch Autobusse ist zurückzuführen auf die Berührung der Straße mit dem hinteren Teil der Karosserie (Reiben).	FALSO	
34948	Das Ausschwenken in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie ist zurückzuführen auf die geringe Bodenhöhe des Autobusses.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34949	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Karosserie der Autobusse (Reiben) nimmt zu, wenn der Straßenbereich keine Änderung des Gefälles aufweist.	FALSO	
34950	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Karosserie der Autobusse (Reiben) nimmt zu, wenn das Fahrzeug schwer beladen ist.	VERO	
34951	Das Schneiden der Kurven durch Autobusse ist zurückzuführen auf den beachtlichen hinteren Überhang.	FALSO	
34952	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Karosserie der Autobusse (Reiben) nimmt zu, wenn der hintere Überhang sehr kurz ist.	FALSO	
34953	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Autobus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt von der geringen Höhe der Karosserie des Fahrzeugs über dem Boden ab.	FALSO	
34954	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Autobus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom beachtlichen Überhang des Fahrzeugs über die Vorderachse ab.	VERO	
34955	Autobusse können eine maximale Höhe von 4,30 m aufweisen, wenn es sich um Autobusse handelt, welche für öffentliche Stadt- und Überlandlinien auf vorgegebenen Routen verkehren.	VERO	
34956	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Autobus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom großen Ausmaß des vorderen Überhangs ab.	VERO	
34957	Das Schneiden der Kurven durch einen Autobus kann hervorgerufen werden durch den Radstand.	VERO	
34958	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Karosserie der Autobusse (Reiben) nimmt zu, wenn der hintere Überhang sehr lang ist.	VERO	
34959	Autobusse bedürfen, aufgrund ihres vorderen oder hinteren Überhangs, besonderer Vorsicht während des Verkehrs am Busbahnhofsplatz .	VERO	
34960	Autobusse können eine maximale Breite von 2,55 Metern aufweisen.	VERO	
34961	Bei Autobussen im Liniendienst besteht die Warnblinkanlage aus dem gleichzeitigen Blinken der Bremsleuchten (Stopplichter).	FALSO	
34962	Autobusse können nie eine Ringfläche befahren, deren äußerer Radius 12,50 m und deren innerer Radius 5,30 m beträgt (überstrichene Fläche).	FALSO	

34963	Das Ausschwenken in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie ist zurückzuführen auf die Berührung der Straße mit dem hinteren Teil der Karosserie (Reiben).	FALSO	
34964	Das Schneiden der Kurven durch Autobusse ist zurückzuführen auf den beachtlichen Abstand zwischen dem Mittelpunkt der Vorderachse und jenem der Hinterachse.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34965	Das Schneiden der Kurven durch Autobusse ist zurückzuführen auf die geringe Bodenhöhe der Karosserie des Fahrzeuges.	FALSO	
34966	Autobusse können eine maximale Breite von 2,60 Metern aufweisen.	FALSO	
34967	Das Risiko der Berührung der Straße (Reiben) durch den hinteren Teil der Karosserie des Autobusses nimmt zu, wenn der Straßenabschnitt mit hoher Geschwindigkeit befahren wird.	VERO	
34968	Autobusse können eine maximale Höhe von 4,40 m aufweisen, wenn es sich um Autobusse handelt, welche für öffentliche Stadt- und Überlandlinien auf vorgegebenen Routen verkehren.	FALSO	
34969	Autobusse können maximal 12,00 m lang sein, wenn sie zwei Achsen haben.	FALSO	
34970	Das Ausschwenken mit dem hinteren Teil der Karosserie in der Kurve ist zurückzuführen auf den beachtlichen hinteren Überhang.	VERO	
34971	Autobusse neigen nicht dazu, in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie auszuschwenken.	FALSO	
34972	Das Risiko der Berührung der Straße (Reiben) durch den hinteren Teil der Karosserie des Autobusses nimmt zu, wenn die Straße eben ist.	FALSO	
34973	Das Schneiden der Kurven durch Autobusse ist zurückzuführen auf die vom Fahrer eingeschlagene Richtung, welche den Radstand nicht berücksichtigt.	VERO	
34974	Autobusse müssen eine Ringfläche befahren können, deren äußerer Radius 12,50 m und deren innerer Radius 5,30 m beträgt (überstrichene Fläche).	VERO	
34975	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Autobus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt, vom großen Ausmaß des hinteren Überhangs ab.	FALSO	
34976	Autobusse können maximal 15,00 m lang sein, wenn sie drei Achsen haben.	VERO	
34977	Das Ausschwenken in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie ist zurückzuführen auf den beachtlichen Überhang des Fahrzeugs über die Hinterachse.	VERO	
34978	Autobusse neigen dazu, in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie auszuschwenken.	VERO	
34979	Das Ausschwenken mit dem hinteren Teil der Karosserie in der Kurve, ist zurückzuführen auf den beachtlichen Abstand zwischen dem Mittelpunkt der Vorderachse und jenem der Hinterachse.	FALSO	
34980	Das Ausschwenken mit dem hinteren Teil der Karosserie in der Kurve, ist zurückzuführen, auf den beachtlichen Überhang des Fahrzeugs über die Vorderachse.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34981	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Autobus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom beachtlichen Überhang des Fahrzeugs über die Hinterachse ab.	FALSO	
34982	Während des Halts muss der Fahrer des Autobusses besonders auf die Öffnung der Notausgänge achten.	FALSO	
34983	Während des Halts muss der Fahrer des Autobusses besonders auf Eingangstüren und -stufen achten (falls vorhanden), die sich nach außen öffnen.	VERO	
34984	Während des Halts muss der Fahrer des Autobusses die Fahrgäste aussteigen lassen, ohne besonders aufzupassen.	FALSO	
34985	Während des Halts muss der Fahrer des Autobusses sicherstellen, dass der Eingang und Ausgang der Fahrgäste nicht durch nicht ordnungsgemäß abgestellte Gegenstände behindert wird.	VERO	
34986	Während des Halts muss der Fahrer des Autobusses Innen- und Außenrückspiegel sowie Kameras und Monitore benutzen (falls vorhanden).	VERO	
34987	Während des Halts muss der Fahrer des Autobusses besonders auf die Position des Fahrzeugs zum Gehsteig achten, insbesondere wenn es notwendig ist, einen Fahrgast im Rollstuhl ein- oder aussteigen zu lassen.	VERO	
34988	In den Busbahnhöfen sind die in Fischgrätenmuster angeordneten Stellplätze den Gelenkfahrzeugen vorbehalten.	FALSO	
34989	In den Busbahnhöfen werden die geraden und parallelen Gehsteige zum Langzeitparken benutzt.	FALSO	

34990	In den Busbahnhöfen erleichtern die Gehsteige das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste der Autobusse.	VERO	
34991	In den Busbahnhöfen können die Gehsteige mit Schutzdächern versehen sein, um die Fahrgäste vor Witterungseinflüssen zu schützen.	VERO	
34992	In den Busbahnhöfen kann das Fahrgastgebäude Schilder oder Bildschirme mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Autobusse aufweisen.	VERO	
34993	In den Busbahnhöfen beinhaltet das Fahrgastgebäude Bereiche für das Abstellen, das Parken, das Reinigen und das Betanken der Autobusse.	FALSO	
34994	In den Busbahnhöfen beinhaltet das Fahrgastgebäude besondere Bereiche für die Wartung und die Reparatur der Autobusse.	FALSO	
34995	In den Busbahnhöfen ist das Fahrgastgebäude für den Aufenthalt der auf die Ankunft der Autobusse wartenden Fahrgäste ausgestattet.	VERO	
34996	In den Busbahnhöfen beinhaltet das Fahrgastgebäude in der Regel den Warteraum, die Fahrkartenschalter, ein Café usw.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
34997	In den Busbahnhöfen ist das Fahrgastgebäude auf zweckmäßige Weise mit der Busbahnhofsplatz verbunden.	VERO	
34998	In den Busbahnhöfen ist das Fahrzeuggebäude für den Aufenthalt der auf die Ankunft der Autobusse wartenden Fahrgäste ausgestattet.	FALSO	
34999	In den Busbahnhöfen beinhaltet das Fahrzeuggebäude in der Regel den Warteraum, die Fahrkartenschalter, ein Café usw..	FALSO	
35000	In den Busbahnhöfen beinhaltet das Fahrzeuggebäude Bereiche für das Abstellen, das Parken, das Reinigen und das Betanken der Autobusse.	VERO	
35001	In den Busbahnhöfen ist das Fahrzeuggebäude in der Regel für Fahrgäste gesperrt	VERO	
35002	In den Busbahnhöfen kann das Fahrzeuggebäude mit speziellen Räumen für die Durchführung von Wartungs- und Reparaturarbeiten an Autobussen ausgestattet sein.	VERO	
35003	In den Busbahnhöfen beinhaltet das Fahrzeuggebäude in der Regel Bars, Zeitschriftenläden, Post, Geldautomaten, Geschäfte, Tabakläden	FALSO	
35004	Die Körpergröße des Fahrers kann während der Fahrt eine Gefahr darstellen.	FALSO	
35005	Durch die Nutzung spezifischer Infrastrukturen (Haltestellen, Busbahnhöfe etc.) kann die Einhaltung der Fahrpläne der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst verbessert werden.	VERO	
35006	Das Alter des Fahrers kann während der Fahrt eine Gefahr darstellen.	FALSO	
35007	Die Vertragsbedingungen des Fahrers können während der Fahrt eine Gefahr darstellen.	FALSO	
35008	Die Nutzung spezifischer Infrastrukturen (Haltestellen, Busbahnhöfe etc.) bringt wirtschaftliche Vorteile und erhöht die Verkehrssicherheit.	VERO	
35009	Die Nutzung spezifischer Infrastrukturen (Haltestellen, Busbahnhöfe etc.) erhöht die Umweltbelastung durch Fahrzeuge im öffentlichen Dienst.	FALSO	
35010	Die Nutzung spezifischer Infrastrukturen (Haltestellen, Busbahnhöfe etc.) bringt keine besonderen Vorteile für die Mobilität der Menschen.	FALSO	
35011	Wetterbedingungen wie Regen, Frost, Nebel usw. können während der Fahrt eine Gefahr darstellen.	VERO	
35012	Eine Kurve, eine Bodenwelle, eine Kreuzung usw. können während der Fahrt eine Gefahr darstellen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35013	Die verwendete Fahrzeugart kann während der Fahrt eine Gefahr darstellen.	FALSO	
35014	Die Geschwindigkeit der Fahrzeuge und ihr Bremsweg in Notsituationen können während der Fahrt eine Gefahr darstellen	VERO	
35015	Die Benutzung von besonderen Infrastrukturen (Haltestellen, Busbahnhöfe usw.) kann verschiedene Fahrzeugkategorien des öffentlichen Dienstes betreffen.	VERO	
35016	Unkenntnis der Regeln von Seiten des Fußgängers kann zu Gefahren im Straßenverkehr führen.	VERO	
35017	Die Missachtung der Straßenverkehrsordnung durch Fußgänger oder andere Verkehrsteilnehmer kann zu Gefahren im Straßenverkehr führen.	VERO	
35018	Das Vorhandensein von Verkehrszeichen entlang der Route kann zu Gefahren im Straßenverkehr führen	FALSO	
35019	Die Reservierung spezieller Infrastrukturen (Straßen und Fahrspuren) für Autobusse und den Oberleitungsbussen im öffentlichen Dienst verbessert den Fahrgastkomfort.	VERO	

35020	Die Reservierung spezifischer Infrastrukturen (Straßen und Fahrspuren) für Autobusse und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst ermöglicht es, den Verschleiß von Fahrzeugen zu verringern.	VERO	
35021	Die Reservierung spezieller Infrastrukturen (Straßen und Fahrspuren) für Autobusse und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst ermöglicht die Einhaltung der Dienstzeiten.	VERO	
35022	Die Reservierung spezieller Infrastrukturen (Straßen und Fahrspuren) für Autobusse und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst ist verbunden mit höheren Verkehrsrisiken.	FALSO	
35023	Die Reservierung spezieller Infrastrukturen (Straßen und Fahrspuren) für Autobusse und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst ermöglicht eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Umweltbelastung.	VERO	
35024	Die Haltestellen der Autobusse sind niemals von anderen Fahrzeugen befahrbar	FALSO	
35025	Die Haltebuchten der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst tragen zur Verkehrsbelastung bei.	FALSO	
35026	Die Haltestellen der Autobusse sind durch eigene Beschilderung (Haltestellenschild oder eigenes Verkehrszeichen) gekennzeichnet.	VERO	
35027	Vor den Haltestellen der Autobusse können gelbe Zickzacklinien, die für das Halten und das Wiederanfahren des Autobusses notwendigen, Manövrierbereiche anzeigen.	VERO	
35028	Die Haltebuchten der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst umfassen einen Einfahrts- und einen Ausfahrtsbereich für Autobusse.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35029	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst bestehen aus blauen Bodenmarkierungen.	FALSO	
35030	Der Haltebereich der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst ist in der Regel durch Bordsteine abgegrenzt.	FALSO	
35031	Die Haltebuchten der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst sind Haltestellen innerhalb der Fahrbahn.	FALSO	
35032	Vor und nach den Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst befinden sich Bereiche mit Zickzacklinien.	VERO	
35033	Der Haltebereich der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst ist in der Regel durch eine spezielle blaue Bodenmarkierung abgegrenzt.	FALSO	
35034	Der Haltebereich der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst ist in der Regel durch den Schriftzug „BUS“ in gelber Farbe abgegrenzt.	VERO	
35035	Der Haltebereich der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst sind Haltebereiche außerhalb der Fahrbahn.	VERO	
35036	Die Haltebereiche der Autobusse ermöglichen das Parken, nicht jedoch das Halten anderer Fahrzeuge.	FALSO	
35037	Die Haltebereiche der Autobusse dürfen nicht von anderen Fahrzeugen zum Halten genutzt werden.	FALSO	
35038	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst bestehen aus gelben Bodenmarkierungen.	VERO	
35039	Auf den Haltestelle der Autobusse ist das Halten, nicht jedoch das Parken von Personenkraftwagen erlaubt.	VERO	
35040	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst bestehen aus unterbrochenen, längs gerichteten, hellblauen Bodenmarkierungen.	FALSO	
35041	Der Haltebereich der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst ist in der Regel durch eigene Verkehrsschilder abgegrenzt.	VERO	
35042	Der Haltebereich der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst ist in der Regel durch eine eigene gelbe Bodenmarkierung abgegrenzt.	VERO	
35043	Der Haltebereich der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst ist in der Regel durch eine eigene weiße Bodenmarkierung abgegrenzt.	FALSO	
35044	Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst sind immer anhand einer gelben Zickzacklinie hervorgehoben.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35045	Die Haltebuchten der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst tragen zur Verkehrsverminderung bei.	VERO	
35046	Die Haltestellen der Autobusse müssen mit einem Schutzdach für die Fahrgäste versehen sein.	FALSO	
35047	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst weisen innerhalb des Haltebereichs den Schriftzug BUS auf.	VERO	

35048	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst sind durch den Schriftzug „AUTOBUS IM LINIENDIENST“ am Boden innerhalb des Haltebereiches gekennzeichnet.	FALSO	
35049	Die Haltebuchten der Fahrzeuge im öffentlichen Dienst umfassen einen zum Parken anderer Fahrzeuge reservierten Bereich.	FALSO	
35050	Die Haltestellen der Autobusse im öffentlichen Dienst sind nie durch Verkehrsschilder kenntlich gemacht.	FALSO	
35051	Die Haltestellen der Autobusse sind nie durch gelbe Bodenmarkierung gekennzeichnet.	FALSO	
35052	Auf den Haltestellen der Autobusse ist der Verkehr von Privatfahrzeugen erlaubt.	VERO	
35053	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst sind für den öffentlichen Liniendienst bestimmt.	VERO	
35054	Die Haltestellen der Autobusse können sich in der Nähe von Flächen für das Parken anderer Beförderungsdienste befinden.	VERO	
35055	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst sind Bereiche, die der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind.	FALSO	
35056	Die Haltestellen der Autobusse begünstigen das Umsteigen zwischen öffentlichen Fahrzeugen verschiedener Linien.	VERO	
35057	Die Haltestellen der Autobusse ermöglichen den Fahrgästen den Zugang zum Beförderungsdienst.	VERO	
35058	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst können Schutzinseln umfassen.	VERO	
35059	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst werden durch das Verkehrsschild für allgemeine Gefahren angezeigt.	FALSO	
35060	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst werden durch Verkehrsschilder angezeigt, welche vom Eigentümer der Straße im Einvernehmen mit der Gemeinde aufgestellt werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35061	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst werden durch ein gelbes Blinklicht angezeigt.	FALSO	
35062	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst werden durch Verkehrsschilder angezeigt, welche durch die Angabe des Fahrplans vervollständigt sein können.	VERO	
35063	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst werden durch das eigene Verkehrsschild BUSHALTESTELLE beziehungsweise. STRASSENBAHNHALTESTELLE bei Überlandlinien angezeigt.	VERO	
35064	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst werden durch Verkehrsschilder angezeigt, welche vom Dienstbetreiber im Einvernehmen mit dem Straßeneigentümer aufgestellt .	VERO	
35065	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst dürfen außerhalb der Dienstzeiten der Autobusse als Parkplatz für Personenkraftwagen genutzt werden.	FALSO	
35066	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst können in 3 Teile aufgeteilt sein, von denen der erste und der letzte eine Länge von 12 m aufweisen.	VERO	
35067	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst bestehen aus einem zentralen Bereich von 12 m Länge.	FALSO	
35068	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst müssen mindestens 2 Meter länger sein als der längste Autobus, der dort halten darf.	VERO	
35069	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst können in 3 Teile aufgeteilt sein, von denen der erste dazu dient, dass der Autobus an den Gehsteig heranfahren kann.	VERO	
35070	Die Bodenmarkierungen der Haltestellen der Fahrzeuge im öffentlichen Liniendienst dürfen für das Parken der Fahrzeuge genutzt werden, sofern diese mindestens 5 m vom Schild „BUSHALTESTELLE“ entfernt abgestellt werden.	FALSO	
35071	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst an gegenüberliegenden Straßenseiten von Freilandstraßen mit einer einzigen Fahrbahn mit Gegenverkehr müssen mindestens 70 m voneinander entfernt sein.	FALSO	
35072	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst an gegenüberliegenden Straßenseiten von Freilandstraßen mit einer einzigen Fahrbahn mit Gegenverkehr müssen mindestens 50 m voneinander entfernt sein.	VERO	
35073	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst an gegenüberliegenden Straßenseiten von Freilandstraßen mit einer einzigen Fahrbahn mit Gegenverkehr müssen mindestens 30 m voneinander entfernt sein.	FALSO	
35074	Die Haltestellen der Autobusse im Liniendienst an gegenüberliegenden Straßenseiten von Freilandstraßen mit einer einzigen Fahrbahn mit Gegenverkehr müssen mindestens 40 m voneinander entfernt sein.	FALSO	
35075	Kraftfahrzeuge müssen in der Regel nahe dem rechten Fahrbahnrand verkehren.	VERO	

35076	In geschlossenen Ortschaften ist den Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht das Rückwärtsfahren untersagt.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35077	In geschlossenen Ortschaften ist Fahrzeugen mit über 7,5 t Gesamtgewicht das Befahren von Straßenbahngleisen auf der Fahrbahn in der Regel untersagt.	FALSO	
35078	In geschlossenen Ortschaften muss man, wenn nichts anderes angezeigt ist, auf einer Fahrbahn mit zwei oder mehr Fahrstreifen pro Fahrtrichtung, den am weitesten rechts gelegenen freien Fahrstreifen befahren.	VERO	
35079	Auf einer Autobahn mit drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ist es einem 8 Meter langen Autobus unter 5 t Gesamtgewicht erlaubt, den am weitesten links gelegenen Fahrstreifen zu befahren.	FALSO	
35080	Auf einer Autobahn mit drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ist es einem Lastkraftwagen mit 7,5 t Gesamtgewicht untersagt, den am weitesten links gelegenen Fahrstreifen zu befahren.	VERO	
35081	Auf einer Fahrbahn mit drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung muss man den am weitesten rechts gelegenen freien Fahrstreifen befahren, wenn nichts anderes angezeigt ist.	VERO	
35082	Wenn eine Straße in zwei getrennte Fahrbahnen unterteilt ist, muss man die rechte Fahrbahn befahren.	VERO	
35083	Auf Autobahnen mit drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ist der rechte Fahrstreifen den ein- oder ausfahrenden Fahrzeugen vorbehalten.	FALSO	
35084	Auf einer Autobahn mit drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ist es einem 6,5 m langen Autobus mit 7,5 t Gesamtgewicht erlaubt, den am weitesten links gelegenen Fahrstreifen zu befahren.	VERO	
35085	Auf erstrangigen Freilandstraßen mit drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung ist der rechte Fahrstreifen der Fahrt langsamer Fahrzeuge vorbehalten.	FALSO	
35086	An einer Straßenbahnhaltestelle mit Schutzinsel ist die Durchfahrt der Fahrzeuge links erlaubt und rechts verboten.	FALSO	
35087	Auf einer Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung muss ein über 7 Meter langes Fahrzeug verpflichtend den rechten Fahrstreifen befahren.	FALSO	
35088	Das Fahren in parallelen Reihen kann von einem Polizisten angeordnet werden.	VERO	
35089	Das Fahren in parallelen Reihen ist Fahrzeugen mit über 12 t Gesamtgewicht untersagt.	FALSO	
35090	Das Fahren in parallelen Reihen ist auf zweispurigen Gegenverkehrstraße verboten.	VERO	
35091	In geschlossenen Ortschaften ist es erlaubt, jenen Fahrstreifen zu besetzen, der je nach der Fahrtrichtung, welche die Fahrzeuge an der nächsten Kreuzung einschlagen wollen, am günstigsten ist.	VERO	
35092	Das Fahren in parallelen Reihen ist Fahrzeugen mit einer Länge über 12 Metern untersagt.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35093	Für eine korrekte Risikoeinschätzung und ausreichenden Fahrkomfort ist immer wichtig: die Leistung des Fuhrunternehmens .	FALSO	
35094	Beim Transport von Fahrgästen können gefährliche Situationen immer vermieden werden.	FALSO	
35095	Für eine korrekte Risikoeinschätzung ist immer wichtig: die Beziehung des Fahrers zu seinen Kollegen.	FALSO	
35096	Der Fahrer eines Autobusses muss durch sanfte Fahrbewegungen, außer beim Anfahren und beim Bremsen, einen angemessenen Fahrkomfort der Fahrgästen sicherstellen.	FALSO	
35097	Für eine korrekte Risikoeinschätzung ist immer wichtig: die Aufmerksamkeit des Fahrers.	VERO	
35098	Der Fahrer hat die Pflicht, sich in jeder Situation fair, höflich und verantwortungsbewusst zu verhalten.	VERO	
35099	Beim Transport von Fahrgästen muss der Fahrer gefährliche Situationen vermeiden, indem er kein riskantes Verhalten an den Tag legt.	VERO	
35100	Der Fahrer eines Autobusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er möglichst frühzeitig und weich bremst.	VERO	
35101	Der Fahrer eines Autobusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen durch ausreichend vorausschauende Fahrmanöver	VERO	
35102	Für eine korrekte Risikoeinschätzung beim Transport von Fahrgästen ist immer wichtig: die Erfahrung des Fahrers.	VERO	
35103	Für eine korrekte Risikoeinschätzung beim Transport von Fahrgästen ist immer wichtig: der Studientitel des Fahrers.	FALSO	

35104	Den Gefahrensituationen kann man nicht, durch das Verhalten des Fahrers, entgegenwirken.	FALSO	
35105	Für eine korrekte Risikoeinschätzung ist immer wichtig: der Fuhrpark des Fuhrunternehmens.	FALSO	
35106	Gefahrensituationen im Straßenverkehr werden nie durch den körperlichen Zustand des Fahrers verursacht.	FALSO	
35107	Gefahrensituationen im Straßenverkehr können immer durch die Verwendung der Sicherheitsvorrichtungen vermieden werden.	FALSO	
35108	Für eine korrekte Risikoeinschätzung während der Fahrt ist immer wichtig: die Reaktionsgeschwindigkeit des Fahrers.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35109	Gefahrensituationen müssen vom Fahrer gemeistert werden, um die körperliche Unversehrtheit der Personen zu gewährleisten.	VERO	
35110	Der Fahrer eines Autobusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er mit möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit fährt.	VERO	
35111	Gefahrensituationen im Straßenverkehr können nie vom Fahrer gemeistert werden.	FALSO	
35112	Gefahrensituationen im Straßenverkehr können nicht immer durch die Verwendung der Sicherheitsvorrichtungen vermieden werden.	VERO	
35113	Der Fahrer eines Autobusses hat die Pflicht, die Sicherheit und die Unversehrtheit der Fahrgäste sicherzustellen.	VERO	
35114	Der Fahrer eines Autobusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er die Kurven mit einer, dem Kurvenradius angepassten, Geschwindigkeit befährt.	VERO	
35115	Vor der Abfahrt muss sich der Fahrer eines Autobusses davon vergewissern, dass die Feuerlöscher mit der periodischen Kontrolle in Ordnung sind.	VERO	
35116	Die Innenbeleuchtung der Autobusse ist verpflichtend vorgeschrieben.	VERO	
35117	Die Innenbeleuchtung der Autobusse muss vorhanden und funktionstüchtig sein.	VERO	
35118	Vor der Abfahrt muss sich der Fahrer eines Autobusses vergewissern, dass die Feuerlöscher vor, nicht mehr als 12 Monaten, geprüft wurden.	FALSO	
35119	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses das Vorhandensein der Feuerlöscher überprüfen.	VERO	
35120	Die Innenbeleuchtung der Autobusse ist nicht verpflichtend vorgeschrieben.	FALSO	
35121	Die Innenbeleuchtung der Autobusse unterliegt keiner Prüfung im Zuge der Hauptuntersuchung des Fahrzeugs.	FALSO	
35122	Die Innenbeleuchtung der Autobusse kann in einigen Autobussen vorhanden sein.	FALSO	
35123	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses die Funktionstüchtigkeit und die Sauberkeit der Vorrichtungen für die direkte Sicht (Windschutzscheibe, Seitenscheiben usw.) und für die indirekte Sicht (Rückspiegel und Vorrichtungen mit Kamera und Monitor) überprüfen.	VERO	
35124	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses das Vorhandensein des Warndreiecks überprüfen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35125	Vor der Abfahrt muss sich der Fahrer eines Autobusses davon überzeugen, dass die Feuerlöscher vor nicht mehr als 6 Monaten geprüft wurden.	VERO	
35126	Vor der Abfahrt muss sich der Fahrer eines Autobusses davon überzeugen, dass das Fahrzeug mit Unterlegkeilen versehen ist.	VERO	
35127	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses das Vorhandensein der Sicherheitshämmer für die Notausstiegsfenster überprüfen.	VERO	
35128	Die Innenbeleuchtung der Autobusse muss in regelmäßigen Zeitabständen überprüft werden.	VERO	
35129	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses das Vorhandensein der hinteren rückstrahlenden Tafeln überprüfen.	FALSO	
35130	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses das Vorhandensein der Tafel der herausragenden Ladung überprüfen.	FALSO	
35131	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses das Vorhandensein des Verbandkastens überprüfen.	VERO	
35132	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses das Vorhandensein des Verbandkastens überprüfen.	VERO	
35133	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses überprüfen, ob sich die Emission von schädlichen Abgasen aus dem Auspuff innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzen halten.	FALSO	

35134	Vor der Abfahrt muss der Fahrer eines Autobusses die Funktionstüchtigkeit des Zündverteilers überprüfen.	FALSO	
35135	Die Beförderung von Personen im Rollstuhl kann in Abweichung von den im Fahrzeugschein vermerkten Vorschriften erfolgen	FALSO	
35136	Im Autobus dürfen Personen auch stehend befördert werden, wenn dies im Feld S.1 des Fahrzeugscheins vorgesehen ist.	FALSO	
35137	Im Autobus dürfen mehr Personen befördert werden als im Fahrzeugschein vorgesehen.	FALSO	
35138	Die Fahrgäste auf Stehplätzen von Autobussen, sind in der Regel angehalten, sich während der Fahrt an den entsprechenden Halterungen festzuhalten, um Risiken durch plötzliches Bremsen zu vermeiden.	VERO	
35139	Die Fahrgäste von Autobussen sind in der Regel angehalten, die Fahrzeugsitze nach dem Sitzen zu reinigen	FALSO	
35140	Stehende Fahrgäste in Autobussen müssen sich an den entsprechenden Halterungen festhalten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35141	Stehende Fahrgäste in Autobussen haben keine besonderen Pflichten.	FALSO	
35142	Die Fahrgäste von Autobussen sind in der Regel angehalten, die Notausstiegsfenster einzuschlagen.	FALSO	
35143	Die Fahrgäste von Autobussen sind in der Regel angehalten, die Türen des Autobusses unter Beachtung der Vorschriften für das Ein- und Aussteigen zu verwenden.	VERO	
35144	Im Autobus dürfen Personen unter Einhaltung der gegebenenfalls vorgesehenen Beladungskombinationen befördert werden.	VERO	
35145	Stehende Fahrgäste, welche auf die Autobussen befördert werden, verpflichten den Fahrer, besonders vorsichtig und vorausschauend zu fahren.	VERO	
35146	In Autobussen sind stehende Fahrgäste zugelassen, wenn dies im Fahrzeugschein ausdrücklich angegeben ist.	VERO	
35147	In der Regel können die Fahrgäste in Autobussen den Sicherheitshammer als Andenken mitnehmen.	FALSO	
35148	Die Beförderung von Personen im Rollstuhl ist mit Linienbussen verboten.	FALSO	
35149	In Autobussen müssen stehende Fahrgäste müssen im hinteren Teil des Fahrzeugs versammelt sein.	FALSO	
35150	Im Autobus dürfen stehende Personen befördert werden, wenn in den Gängen genügend freier Raum vorhanden ist.	FALSO	
35151	In Autobussen müssen stehende Fahrgäste gleichmäßig über den Gang oder über den eigens vorgesehenen Bereichen verteilt sein.	VERO	
35152	Die Beförderung von Personen im Rollstuhl darf nicht mit Autobussen/Kleinbussen erfolgen.	FALSO	
35153	Den Fahrgästen mit Beeinträchtigungen ist es nicht erlaubt, den eigenen Rollstuhl in den Autobus zu laden.	FALSO	
35154	Im Autobus dürfen Personen im Rollstuhl befördert werden, sofern sie neben der Vordertür untergebracht werden.	FALSO	
35155	Im Autobus dürfen nur dann mehr Personen als im Fahrzeugschein vorgesehen befördert werden, wenn es dienstliche Erfordernisse verlangen.	FALSO	
35156	Die Beförderung von Personen im Rollstuhl hat mit eigens ausgerüsteten Autobussen zu erfolgen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35157	Im Autobus dürfen so viele Personen sitzend befördert werden wie im Fahrzeugschein angegeben.	VERO	
35158	Im Autobus dürfen Personen mit Rollstuhl nur dann befördert werden, wenn der Autobus mit den vorgesehenen Vorrichtungen für Unterbringung derselben ausgestattet ist.	VERO	
35159	Im Autobus dürfen Personen mit eingeschränkter Mobilität befördert werden.	VERO	
35160	Stehende Fahrgäste dürfen aufgenommen werden, solange genügend Platz zur Verfügung steht	FALSO	
35161	In der Regel sind die Fahrgäste von Autobussen angehalten, keine Gegenstände aus dem Fenster zu werfen und sich nicht hinauszulehnen.	VERO	
35162	In Gegenwart von stehenden Fahrgästen sind keine besonderen Vorsichtsmaßnahmen beim Fahren erforderlich.	FALSO	
35163	Im Autobus dürfen nur dann sitzende Personen befördert werden, wenn im Feld S.2 des Fahrzeugscheins keine Zahl vermerkt ist.	VERO	
35164	Im Autobus dürfen Personen auch stehend befördert werden, wenn das Feld S.2 des Fahrzeugscheines dies vorsieht.	VERO	

35165	Im Autobus dürfen Personen stehend befördert werden, wenn dies ausdrücklich vorgesehen ist.	VERO	
35166	Die Fahrgäste von Autobussen sind in der Regel aufgefordert, nicht zu drängeln und sich nicht an die sitzenden Personen zu lehnen.	VERO	
35167	In Autobussen sind stehende Fahrgäste zugelassen, wenn dies das Feld S.1 des Fahrzeugscheins vorsieht.	FALSO	
35168	Die Fahrgäste von Autobussen sind in der Regel aufgefordert , sich nicht vor den, zum Ein- und Aussteigen vorgesehenen Türen, aufzuhalten.	VERO	
35169	Beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen muss der Fahrer des Autobusses das Fahrzeug sicher gebremst halten.	VERO	
35170	Beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen muss der Fahrer des Autobusses, die Notausstiege öffnen.	FALSO	
35171	Der Fahrer des Autobusses muss an Stellen anhalten, die den Fahrgästen einen sicheren Ausstieg aus dem Fahrzeug gewährleisten.	VERO	
35172	Beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen muss der Fahrer des Autobusses telefonieren, wenn er persönlichen Bedarf dafür hat.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35173	Der Fahrer muss sich vor dem Weiterfahren davon vergewissern, dass die ein- und ausgestiegenen Fahrgäste in Sicherheit sind.	VERO	
35174	Beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen muss der Fahrer des Autobusses alle Fahrtrichtungsanzeiger gleichzeitig betätigen.	FALSO	
35175	Für das Ein- und Aussteigen von Personen im Rollstuhl muss der Fahrer des Autobusses, Hebevorrichtungen oder Trittbretter benutzen, wenn der Autobus damit ausgestattet ist.	VERO	
35176	Der Fahrer des Autobusses muss die erforderliche Hilfe für das Einsteigen von Personen mit Beeinträchtigungen leisten.	VERO	
35177	Beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen muss der Fahrer des Autobusses vermeiden, sich durch Handlungen ablenken zu lassen, die nicht direkt mit seiner Tätigkeit zusammenhängen.	VERO	
35178	Der Fahrer eines Autobusses in Liniendienst muss die Ankunftszeiten an den Haltestellen einhalten	VERO	
35179	Der Fahrer eines Autobusses in Liniendienst kann an Bord essen, wenn der Autobus die Endstation erreicht hat.	FALSO	
35180	Der Fahrer eines Autobusses muss von der Haltestelle mit geschlossenen Türen weiterfahren.	VERO	
35181	Der Fahrer eines Autobusses in Liniendienst kontrolliert vor der Abfahrt an der Haltestelle, dass die Türen geschlossen sind.	VERO	
35182	Der Fahrer eines Autobusses informiert die Fahrgäste über etwaige Fahrplanänderungen aufgrund höherer Gewalt.	VERO	
35183	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst müssen in der Regel am Ende der Fahrt das Fahrzeug kontrollieren, um von Fahrgästen vergessene Gegenstände zurückzugeben.	VERO	
35184	Der Fahrer eines Linienbusses kann, Geräte zur Kommunikation mit der Zentrale, in Notsituationen verwenden	VERO	
35185	Den Fahrern von Autobussen im Mietwagendienst ist es in der Regel verboten, während des Halts im Fahrgastbereich zu essen.	VERO	
35186	Während des Dienstes darf der Fahrer des Autobusses bei hohen Außentemperaturen die Türen auch während der Fahrt offen halten.	FALSO	
35187	Der Fahrer eines Autobusses in Liniendienst muss vorzugsweise Zweiklanghupen verwenden.	FALSO	
35188	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen in der Regel während der ganzen Dienstzeit nicht essen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35189	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen in der Regel während der ganzen Dienstzeit nicht rauchen.	FALSO	
35190	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen in der Regel nicht eigene Tiere mitzuführen	VERO	
35191	Die Fahrer von Autobussen sind verpflichtet, die Fahrt von sich aus zu unterbrechen, wenn er dies für erforderlich hält	FALSO	
35192	Die Fahrer von Autobussen sind verpflichtet, sich den Fahrgästen gegenüber korrekt und freundlich benehmen	VERO	
35193	Im Falle einer Störung des Dienstes kann der Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst, andere Preise anwenden, als die des Fuhrunternehmens, bei dem er angestellt ist.	FALSO	
35194	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst müssen in der Regel den Dienst für Gemeindemitarbeiter kostenlos durchführen.	FALSO	

35195	Die Fahrer von Autobussen sind verpflichtet, alles zu befördern, was der Fahrgast will.	FALSO	
35196	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen in der Regel keine dienstfremden Personen lenken lassen.	VERO	
35197	Die Fahrer von Autobussen müssen während des Dienstes mit den Fahrgästen sprechen, um sie zu beruhigen.	FALSO	
35198	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen in der Regel während der Fahrt nicht rauchen.	VERO	
35199	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen in der Regel mit keinen anderen Personen als den Fahrgästen reden.	FALSO	
35200	Der Fahrer des Autobusse darf die Türen öffnen bzw. schließen, nachdem er überprüft hat, ob er das Manöver ohne Gefahr für die Fahrgäste durchführen kann.	VERO	
35201	Der Fahrer des Autobussen hat die Pflicht, die Wünsche eines jeden Fahrgastes zu erfüllen, auch wenn dies zu Lasten anderer Fahrgäste geht.	FALSO	
35202	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen in der Regel nachts nicht fahren.	FALSO	
35203	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen in der Regel keine anderen Personen einsteigen lassen, als jene, die das Fahrzeug gemietet haben.	VERO	
35204	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst müssen in der Regel der Aufforderung nachkommen, Personen auch nach Dienstende zu befördern, oder auch wenn bereits andere Kunden befördert werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35205	Der Fahrer eines Autobusses ist während des Dienstes nicht verpflichtet, den Fahrgästen zu helfen.	FALSO	
35206	Der Fahrer eines Autobusses darf im Fahrzeug essen oder rauchen, wenn er außer Dienst ist.	FALSO	
35207	Der Fahrer eines Autobusses in Liniendienst kann die Bitte der Fahrgäste erfüllen, sie außerhalb der vorgesehenen Haltestellen aus- oder einzusteigen zu lassen.	FALSO	
35208	Die Fahrer von Autobussen im Mietwagendienst dürfen sich in der Regel nicht inkorrekt verhalten oder vulgäre Wörter verwenden.	VERO	
35209	Der Fahrer eines Autobusses darf nie mit den Fahrgästen reden, auch nicht bei stehendem Fahrzeug.	FALSO	
35210	Der Fahrer eines Autobusses darf sich während der Fahrt nicht ablenken lassen.	VERO	
35211	Den Fahrgästen eines Autobusses ist es auch bei stehendem Fahrzeug nicht erlaubt, den Fahrer um Informationen zu bitten.	FALSO	
35212	Die Wahl des Autobusses wird unter anderem durch die möglichen Strecken bedingt.	VERO	
35213	Die Wahl des Autobusses wird, unter anderem, durch die Möglichkeit stehende Fahrgäste zu transportieren, bestimmt.	VERO	
35214	Die Wahl des Autobusses hängt, unter anderem, von der Außenfarbe der Karosserie ab.	FALSO	
35215	Die Wahl des Autobusses hängt, unter anderem, von Dienst ab, für den er bestimmt ist.	VERO	
35216	Die Wahl des Autobusses hängt, unter anderem, von der Möglichkeit ab, Personen im Rollstuhl zu befördern.	VERO	
35217	Die Wahl des Autobusses wird, unter anderem, durch die benötigte Transportkapazität bestimmt.	VERO	
35218	Die Wahl des Autobusses hängt, unter anderem, von der Zahl der Sitzplätze ab.	VERO	
35219	Die Wahl des Autobusses hängt, unter anderem, von der Möglichkeit ab, eine nicht vorherbestimmte Anzahl von Fahrgästen zu befördern.	FALSO	
35220	Die Wahl des Autobusses hängt, unter anderem, von der Möglichkeit ab, eine beliebige Menge Gepäck zu befördern.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35221	Unter einem internationalen, regelmäßigen Dienst versteht man einen Dienst unter Einhaltung der steuerlichen Vorschriften.	FALSO	
35222	Unter einem internationalen, regelmäßigen Dienst versteht man einen Dienst mit Fahrern die über einen Fahrerqualifizierungsnachweis verfügen.	FALSO	
35223	Unter einem internationalen, Gelegenheitsdienst versteht man einen Dienst unter Einhaltung der steuerlichen Vorschriften.	FALSO	
35224	Unter einem internationalen, regelmäßigen Dienst versteht man einen Liniendienst.	VERO	

35225	Unter einem internationalen, regelmäßigen Dienst versteht man einen Dienst, der auf die ausschließliche Beförderung bestimmter Kategorien von Reisenden spezialisiert sein kann.	VERO	
35226	Unter einem internationalen Gelegenheitsdienst versteht man einen Liniendienst.	FALSO	
35227	Unter einem internationalen Gelegenheitsdienst versteht man einen Mietwagendienst.	VERO	
35228	Unter einem internationalen Gelegenheitsdienst versteht man einen Personentransport im Werkverkehr.	FALSO	
35229	Unter einem internationalen, regelmäßigen Dienst versteht man eine Personentransport mit einer bestimmten Taktfrequenz auf einer festgelegten Strecke, bei welchem die Fahrgäste nur an vorgegebenen Haltestellen ein- und aussteigen dürfen.	VERO	
35230	Unter einem internationalen, regelmäßigen Dienst versteht man einen Dienst mit Ausstellung der Rechnung.	FALSO	
35231	Die strafrechtliche Haftung kann auch von Externen, wie beispielsweise Versicherungen, meist gegen Entgelt übernommen werden.	FALSO	
35232	Die vertragliche Haftung erstreckt sich nicht auf die an der Durchführung des Transports beteiligten Personen.	FALSO	
35233	Die vertragliche Haftung erstreckt sich auf die an der Durchführung des Transports beteiligten Personen, also hauptsächlich auf den Fahrer.	VERO	
35234	Die zivilrechtliche Haftung umfasst die finanzielle Entschädigung.	VERO	
35235	Die strafrechtliche Haftung wird immer ausschließlich mit Verwaltungsstrafen geahndet.	FALSO	
35236	Die zivilrechtliche Haftung besteht in der Verpflichtung, den sowohl Personen als auch Gegenständen zugefügten Schaden zu entschädigen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35237	Die zivilrechtliche Haftung kann als vertragliche und außervertragliche Haftung gestaltet sein.	VERO	
35238	Die strafrechtliche Haftung ist auf andere übertragbar.	FALSO	
35239	Die strafrechtliche Haftung ist persönlich.	VERO	
35240	Die zivilrechtliche Haftung ist unabhängig von der strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Haftung.	VERO	
35241	Die vertragliche Haftung kann auf dem Fahrer lasten.	VERO	
35242	Die vertragliche Haftung entsteht nicht wegen Nichterfüllung aufgrund höherer Gewalt, und ist nicht von der Kfz-Haftpflichtversicherung abgedeckt.	VERO	
35243	Die vertragliche Haftung lastet ausschließlich auf dem Beförderer.	FALSO	
35244	Die zivilrechtliche Haftung lastet ausschließlich auf dem Fahrer des Fahrzeugs.	FALSO	
35245	Die strafrechtliche Haftung liegt nur bei demjenigen, der die Tat begeht.	VERO	
35246	Die zivilrechtliche Haftung wird immer ausschließlich mit Verwaltungsstrafen geahndet.	FALSO	
35247	Die strafrechtliche Haftung lastet nur auf dem Beförderer, nie auf dem Fahrer.	FALSO	
35248	Die strafrechtliche Haftung sieht ausschließlich die Vergütung des Schadens zu Gunsten des Geschädigten vor.	FALSO	
35249	Die strafrechtliche Haftung ist nicht durch die Versicherung gedeckt.	VERO	
35250	Die strafrechtliche Haftung ist ausgeschlossen, wenn ein Ereignis auf höhere Gewalt zurückzuführen ist.	VERO	
35251	Die vertragliche Haftung lastet ausschließlich auf dem Fahrer.	FALSO	
35252	Die vertragliche Haftung kann auf dem Beförderer lasten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35253	Die zivilrechtliche Haftung lastet ausschließlich auf dem Eigentümer des Fahrzeugs.	FALSO	
35254	Die vertragliche Haftung besteht in der Beachtung des Vertrags zwischen dem Beförderer und der Versicherungsgesellschaft..	FALSO	
35255	Die zivilrechtliche Haftung lastet gesamtschuldnerisch auf dem Fahrer und auf dem Eigentümer des Fahrzeugs.	VERO	
35256	Die strafrechtliche Haftung kann nicht auf andere übertragen werden.	VERO	
35257	Die strafrechtliche Haftung kann im Falle von fahrlässiger Tötung gegeben sein.	VERO	
35258	Die zivilrechtliche Haftung lastet auch auf dem Fahrer.	VERO	

35259	Die vertragliche Haftung entsteht durch Missachtung einer vertraglichen Pflicht.	VERO	
35260	Das Vertragsverhältnis beim Personentransport bedingt zivilrechtliche Haftung seitens des Beförderers.	VERO	
35261	Die zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung hat mit der außervertraglichen Haftung nichts zu tun.	FALSO	
35262	Die zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung beruht auf der Verpflichtung zum Schadensersatz, die jedem obliegt, der einem Dritten einen ungerechten Schaden zufügt.	VERO	
35263	Die zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung kann die Regressforderung der Versicherungsgesellschaft, zu Lasten des Versicherten, zur Folge haben.	VERO	
35264	Die zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung verpflichtet nicht denjenigen, der die Handlung begangen hat, zum Schadensersatz.	FALSO	
35265	Die zivilrechtliche Haftung aus unerlaubter Handlung betrifft auch, das Zufügen von Schäden, im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr.	VERO	
35266	Die zivilrechtliche Haftung kann auch von Externen, wie beispielsweise Versicherungen, meist gegen Entgelt übernommen werden.	VERO	
35267	Mit dem Transportvertrag verpflichtet sich der Beförderer, alle Vertragsklauseln zu beachten.	VERO	
35268	Beim Vertrag für den Personentransport ist der Vertragsgegenstand die Beförderung einer oder mehrerer Personen von einem Ort zum anderen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35269	Beim Vertrag für den Personentransport sieht in der Regel die Ausgabe einer Fahrkarte vor, welche auch dazu dient, den Beförderer zu bestimmen, welcher Anrecht auf die Beförderung hat.	FALSO	
35270	Bei einem urbanen Liniendienst sind die beteiligten Vertragsparteien der Beförderer und die Gemeinde.	FALSO	
35271	Beim Vertrag für den Personentransport ist der Vertragsgegenstand der Fahrgast.	FALSO	
35272	Der Vertrag für den Personentransport sieht in der Regel die Ausgabe einer Fahrkarte vor, welche dazu dient, das Recht des Inhabers auf Forderung der Leistung durch den Beförderer nachzuweisen.	VERO	
35273	Der Vertrag für den Personentransport sieht in der Regel die Ausgabe einer Fahrkarte vor, welche auch dazu dient, die Person zu bestimmen, welche Anrecht auf die Beförderung hat.	VERO	
35274	Der Vertrag für den Personentransport gilt in der Regel als abgeschlossen mit der Ausgabe eines Fahrscheines gegen Zahlung einer Vergütung.	VERO	
35275	Mit dem Transportvertrag verpflichtet sich der Beförderer, den Autobus von erfahrenen und zuverlässigen Fahrern fahren zu lassen.	FALSO	
35276	Beim Vertrag für den Personentransport sieht in der Regel die Ausstellung einer Fahrkarte als Legitimationsdokument vor.	VERO	
35277	Bei einem urbanen Liniendienst sind die beteiligten Vertragsparteien die Fahrgäste und die Gemeinde.	FALSO	
35278	Beim Vertrag für den Personentransport gibt es kein Legitimationsdokument.	FALSO	
35279	Mit dem Transportvertrag verpflichtet sich der Beförderer, eine Handelsrechnung auszustellen.	FALSO	
35280	Beim Vertrag für den Personentransport ist der Vertragsgegenstand die Überführung von Gütern von einem Ort zu einem anderen.	FALSO	
35281	Der Vertrag für den Personentransport sieht in der Regel die Ausgabe einer Fahrkarte vor, welche dazu dient, das Recht des Inhabers auf Forderung der Leistung durch den Auftraggeber nachzuweisen.	FALSO	
35282	Bei einem urbanen Liniendienst sind die beteiligten Vertragsparteien die Fahrgäste und der Beförderer.	VERO	
35283	Bei einem urbanen Liniendienst sind die beteiligten Vertragsparteien der Beförderer, die Gemeinde und die Fahrgäste.	FALSO	
35284	Beim Vertrag für den Personentransport sind die beteiligten Vertragsparteien der Beförderer und der Fahrgast.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35285	Wenn sich eine Person verpflichtet, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern, liegt ein Mandatsvertrag vor.	FALSO	
35286	Wenn sich eine Person verpflichtet, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern, liegt ein Mietvertrag vor.	FALSO	
35287	Wenn sich eine Person verpflichtet, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern, liegt ein Ausschreibungsvertrag vor.	FALSO	

35288	Wenn sich eine Person verpflichtet, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern, liegt ein Transportvertrag vor.	VERO	
35289	Mit dem Transportvertrag verpflichtet sich der Beförderer, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern.	VERO	
35290	Der Vertrag für den Personentransport gilt in der Regel als abgeschlossen mit der Übergabe des Gepäcks an den Eigentümer.	FALSO	
35291	Der Transportvertrag ist ein entgeltlicher Vertrag.	VERO	
35292	Der Transportvertrag ist ein Zufallsvertrag.	FALSO	
35293	Der Transportvertrag ist selten ein unentgeltlicher Vertrag.	VERO	
35294	Der Transportvertrag ist ein atypischer Vertrag.	FALSO	
35295	Das Vertragsverhältnis beim Personentransport beschränkt sich auf die Zeitspannen, wo das Fahrzeug in Bewegung ist.	FALSO	
35296	Das Vertragsverhältnis beim Personentransport endet, wenn zwischen dem Fahrgast und dem Fahrzeug keinerlei materieller Zusammenhang mehr besteht.	VERO	
35297	Das Vertragsverhältnis beim Personentransport endet, wenn der Fahrgast aus dem Fahrzeug steigt und alle etwaigen Gepäckausgaben abgeschlossen sind.	VERO	
35298	Das Vertragsverhältnis beim Personentransport endet immer, wenn der Fahrgast aus dem Fahrzeug steigt.	FALSO	
35299	Auf dem Fahrschein muss das Geburtsdatum des Fahrers angeführt sein.	FALSO	
35300	Beim Liniendienst ist die Fahrkarte nie übertragbar.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35301	Beim Liniendienst können die Fahrkarten außer durch den Beförderer, der den Dienst versieht, auch durch Reisebüros oder besondere Betriebe verkauft werden, die durch einen Verkaufsauftrag vertraglich an den Beförderer gebunden sind.	VERO	
35302	Auf dem Fahrschein muss die Bezeichnung des ausstellenden Unternehmens angeführt sein.	VERO	
35303	Beim Liniendienst hat die Fahrkarte keine Fälligkeit.	FALSO	
35304	Auf dem Fahrschein muss der Wert angeführt sein.	VERO	
35305	Auf dem Fahrschein müssen der Abfahrtsort und der Ankunftsort oder die Art der Fahrt (urbaner Verkehr, Überlandverkehr usw.) angeführt sein.	VERO	
35306	Auf dem Fahrschein müssen alle vom Steuerrecht vorgeschriebenen Elemente angeführt sein.	VERO	
35307	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs ermöglichen die elektronischen Kartenausgabesysteme, auf Smart-Card gespeicherte elektronische Fahrausweise zu verwenden.	VERO	
35308	Auf dem Fahrschein muss der Beruf des Begünstigten angeführt sein.	FALSO	
35309	Beim Liniendienst bestimmt die Fahrkarte den zur Beförderung Berechtigten.	VERO	
35310	Auf dem Fahrschein muss das Kennzeichen des Fahrzeugs angeführt sein.	FALSO	
35311	Auf dem Fahrschein muss die Gültigkeitsdauer angeführt sein.	VERO	
35312	Beim Liniendienst muss die Fahrkarte, die Dauer der Fahrt, enthalten.	FALSO	
35313	Beim Liniendienst gilt die Fahrkarte auch als Steuerbeleg.	VERO	
35314	Beim Liniendienst ist die Fahrkarte nicht übertragbar, wenn dies von den allgemeinen Transportbedingungen verboten ist.	VERO	
35315	Im Liniendienst ist der Beförderer des Liniendienst verpflichtet, den Fahrgästen die Fahrkarte auszustellen	VERO	
35316	Beim Gelegenheitsdienst ist das Reisedatum wesentlicher Bestandteil des Vertrages des Personentransports.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35317	Beim Gelegenheitsdienst stellt die Strecke, mit den jeweiligen Pausen einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages des Personentransports dar.	VERO	
35318	Beim Gelegenheitsdienst stellen die Anzahl und die Aufstellung der Teilnehmer, also der zu befördernden Personen, einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages des Personentransports dar.	VERO	
35319	Beim Gelegenheitsdienst stellt der Beförderungspreis einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages des Personentransports dar.	VERO	
35320	Beim Gelegenheitsdienst stellt die Nationalität der Fahrgäste einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages des Personentransports dar, wenn es sich um einen innerstaatlichen Dienst handelt.	FALSO	

35321	Beim Gelegenheitsdienst stellt das Datum der letzten vom Beförderer durchgeführten Fahrt einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages des Personentransports dar.	FALSO	
35322	Beim Gelegenheitsdienst stellt die Gründungsurkunde der Beförderungsgesellschaft einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages des Personentransports dar.	FALSO	
35323	Beim Gelegenheitsdienst stellt die Steuernummer des Fahrers einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages des Personentransports dar.	FALSO	
35324	Beim Gelegenheitsdienst stellt die Zulassungsnummer des für die Beförderung verwendeten Fahrzeugs einen wesentlichen Bestandteil des Vertrages des Personentransports dar.	FALSO	
35325	Beim Vertrag des Personentransports obliegt dem Beförderer die vertragliche Haftung bei vom Fahrgast erlittenen Schäden.	VERO	
35326	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes entsteht für den Beförderer die Verwahrungspflicht zu jenem Zeitpunkt, an welchem es ihm übergeben wird.	VERO	
35327	Beim Vertrag des Personentransports obliegt dem Beförderer die vertragliche Haftung bei Beschädigung der Güter.	VERO	
35328	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer außervertraglich bei Missachtung einer Vertragspflicht.	FALSO	
35329	Beim Vertrag des Personentransports obliegt dem Beförderer die vertragliche Haftung, wenn einem Fußgänger ein Schaden zugefügt wird.	FALSO	
35330	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer auch im Falle unentgeltlicher Beförderung.	VERO	
35331	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer für etwaige Verspätungen bei der Ausführung der Beförderung.	VERO	
35332	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer nicht für den etwaigen Verlust oder Beschädigung des Gepäcks, es sei denn, dass der Fahrgast nachweisen kann, dass er den Schaden verursacht hat.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35333	Beim Vertrag des Personentransports obliegt dem Beförderer die vertragliche Haftung bei Missachtung einer Vertragspflicht.	VERO	
35334	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet im Schadensfall auch dann der Beförderer, wenn der Fahrer das Gepäck vom Fahrzeug abgeladen und in das Hotel hineingebracht hat.	FALSO	
35335	Beim Vertrag des Personentransports, haftet der Beförderer nie für die Beschädigung des Gepäcks.	FALSO	
35336	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet der Beförderer immer von dem Zeitpunkt an, an dem er es entgegennimmt, bis zu dem Zeitpunkt, an dem er es aushändigt.	VERO	
35337	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer für Schäden, die der Fahrgast während der Fahrt erleidet.	VERO	
35338	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer nicht für etwaige Verspätungen.	FALSO	
35339	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer für die nicht erfolgte Ausführung der Beförderung.	VERO	
35340	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haften im Schadensfall sowohl der Beförderer als auch der Fahrer, auch wenn es sich um eine unentgeltliche Beförderung handelt.	VERO	
35341	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer für den etwaigen Verlust oder Beschädigung des Gepäcks, wenn er nicht nachweist, alle Maßnahmen getroffen zu haben, um den Schaden zu vermeiden.	VERO	
35342	Beim Vertrag des Personentransports haftet der Beförderer nur dann für die aufgetretenen Schäden, wenn er den Dienst gegen Entgelt erbringt.	FALSO	
35343	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet der Beförderer immer von dem Zeitpunkt an, an dem er es entgegennimmt, bis zu dem Zeitpunkt, an dem er es in das Hotelzimmer des Fahrgastes bringt.	FALSO	
35344	Im Vertrag des Personentransports, kann der Beförderer Klauseln einfügen, die seine Haftung für etwaige Schäden begrenzen, die der Fahrgast erleiden sollte.	FALSO	
35345	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haften der Fahrer und der Beförderer auch in dem Falle, dass die Sachen dem Hotelier zur Verwahrung übergeben wurden.	FALSO	
35346	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet der Hotelier für den Beschädigung, die Zerstörung oder die Entwendung, wenn ihm die Sachen zur Verwahrung übergeben wurden.	VERO	
35347	Beim Vertrag des Personentransports unterliegt der Beförderer nicht der vertraglichen Haftung, welche hingegen beim Gefälligkeitstransport vorliegt.	FALSO	

35348	Die Schutzpflicht des Beförderers bedingt das Treffen aller „geeigneten Maßnahmen“, damit der transportierte Fahrgast unversehrt zum Bestimmungsort gelangt.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35349	Die Schutzpflicht des Beförderers beinhaltet nicht, dass dieser das Fahrzeug angemessen ausstattet.	FALSO	
35350	Die Schutzpflicht des Beförderers bedingt, dass der Beförderer das Fahrzeug angemessen ausstattet.	VERO	
35351	Die Schutzpflicht des Beförderers beinhaltet keinerlei Verpflichtung für den Fahrgast.	FALSO	
35352	Die Schutzpflicht des Beförderers kommt zur Hauptpflicht der Beförderung hinzu.	VERO	
35353	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet der Beförderer nicht für Schäden, die auf höhere Gewalt zurückzuführen sind.	VERO	
35354	Hinsichtlich des Gepäcks des Fahrgastes haftet der Beförderer auch im Falle eines Überfalles für den Verlust.	FALSO	
35355	Mit dem Transportvertrag verpflichtet sich der Beförderer unter anderem, das Gepäck mit Sorgfalt aufzubewahren.	VERO	
35356	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet der Beförderer immer, auch wenn er nachweisen kann, dass der Verlust auf Zufall zurückzuführen ist.	FALSO	
35357	Der Fahrgast darf die Betriebsordnung des Fuhrunternehmens nicht absichtlich missachten.	VERO	
35358	Die Schutzpflicht des Beförderers befreit den Fahrgast nicht von der Pflicht zum Selbstschutz und zur Zusammenarbeit.	VERO	
35359	Der Fahrgast darf sich keinen Gefahrensituationen aussetzen.	VERO	
35360	Der Fahrgast hat keinerlei Pflicht zum Selbstschutz.	FALSO	
35361	Der Fahrgast kann das Gepäck auch außerhalb des Fahrzeugs unbeaufsichtigt stehen lassen und sich ausschließlich auf die Haftung des Fahrers verlassen.	FALSO	
35362	Der Fahrgast muss die mittels öffentlicher Anzeige verkündeten Beförderungsbedingungen beachten.	VERO	
35363	Der Fahrgast hat die Pflicht zum Selbstschutz und zur Zusammenarbeit mit dem Beförderer.	VERO	
35364	Der Fahrgast darf einen Halt auch dann vormerken, wenn er nicht vorgegeben ist.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35365	Die Mobilitätscharta richtet sich nicht nach einer allgemeinen Vorlage.	FALSO	
35366	Die Mobilitätscharta wird vom Unternehmen ausgearbeitet, welches dann verpflichtet ist, sich an die darin enthaltenen Grundsätze zu halten.	VERO	
35367	Die Mobilitätscharta richtet sich nach einer, mit eigenem Dekret des Ministerpräsidenten, erlassenen Vorlage.	VERO	
35368	Die Mobilitätscharta enthält die, für die Strecken vorgesehenen Haltestellen.	FALSO	
35369	Die Mobilitätscharta ist ein Dokument, das nicht vom Unternehmen ausgearbeitet und verbreitet wird, muss aber von diesem auf jeden Fall beachtet werden.	FALSO	
35370	Die Mobilitätscharta stellt die Verpflichtung der Dienstleister dar, ihre Tätigkeit nach den Qualitätsmanagementrichtlinien gemäß UNI EN ISO 9000 auszurichten.	VERO	
35371	Die Mobilitätscharta ist eine besondere Art von „Dienstleistungscharta“.	VERO	
35372	Die Mobilitätscharta ist entstanden, um die Qualität des Angebots und der Organisation der öffentlichen Dienste anzuheben.	VERO	
35373	Die Mobilitätscharta ist das Dokument, das die Beziehungen zwischen den Unternehmen, die öffentliche Transportdienste erbringen, und den Bürgern, die diese beanspruchen regelt.	VERO	
35374	Die Mobilitätscharta ist nicht verpflichtend vorgeschrieben.	FALSO	
35375	Mit der Mobilitätscharta sind die Dienstleister nicht angehalten, bei Bedarf Ersatzdienste zu gewährleisten.	FALSO	
35376	Die Mobilitätscharta gewährleistet die Dienstleistungskontinuität.	VERO	
35377	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister ständige und regelmäßige Transportdienste gewährleisten.	VERO	
35378	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister eine Versicherungsdeckung für Schäden an Personen und Gegenständen gewährleisten.	VERO	
35379	Die Mobilitätscharta gewährleistet das Angebot von Fahrten auch nachts.	FALSO	

35380	Die Mobilitätscharta gewährleistet Gleichberechtigung und Unparteilichkeit hinsichtlich des Zugangs zu den Diensten und zu den Infrastrukturen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35381	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister Gleichberechtigung und Unparteilichkeit gewährleisten.	VERO	
35382	Die Mobilitätscharta gewährleistet die Unentgeltlichkeit der Dienstleistungen.	FALSO	
35383	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister die freie Auswahl gewährleisten.	VERO	
35384	Die Mobilitätscharta gewährleistet Leistungsfähigkeit bzw. Wirksamkeit hinsichtlich der Pflege der Fahrzeuge und der Infrastrukturen sowie hinsichtlich der Professionalität des Personals.	VERO	
35385	Die Mobilitätscharta gewährleistet durch organisierte Vertretungen die Beteiligung der Bürger an den Entscheidungen des Unternehmens.	VERO	
35386	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister keine Beteiligung der Kunden gewährleisten.	FALSO	
35387	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen fest hinsichtlich der Farbe der verwendeten Autobusse.	FALSO	
35388	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie z.B.: die Sicherheit der Fahrt.	VERO	
35389	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie z.B.: der Dienst für Fahrgäste mit Beeinträchtigungen.	VERO	
35390	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt, wie z.B.: die Art der verwendeten Reifen.	FALSO	
35391	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie z.B.: die Kundeninformation.	VERO	
35392	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie z.B.: die Regelmäßigkeit des Dienstes und die Pünktlichkeit der Fahrzeuge.	VERO	
35393	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie z.B.: die Anzahl der für die Reinigung der Fahrzeuge zuständigen Mitarbeiter.	FALSO	
35394	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie z.B.: die Marke der für den Dienst verwendeten Fahrzeuge.	FALSO	
35395	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie z.B.: die Sauberkeit und der Hygienezustand der Fahrzeuge und/oder der Bahnhöfe.	VERO	
35396	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie z.B.: der Schutz des Kunden/Fahrgastes.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35397	Die Mobilitätscharta gewährleistet Umweltschutz.	VERO	
35398	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen hinsichtlich des Verhaltenskodexes für das Personal fest.	VERO	
35399	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen hinsichtlich der verwendeten offiziellen Sprachefest.	FALSO	
35400	Das Begleitpersonal muss es auch bei stehendem Fahrzeug vermeiden, mit den Fahrgästen zu reden.	FALSO	
35401	Das Begleitpersonal darf nie aus dem Fahrzeug steigen.	FALSO	
35402	Das Begleitpersonal muss die Uniform tragen, falls diese vorgeschrieben ist, und das Namensschild sichtbar ausgehängt haben.	VERO	
35403	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen hinsichtlich des Benehmens und der Ausdrucksweise des angestellten Personals fest.	VERO	
35404	Das Begleitpersonal muss ein gepflegtes Äußeres wahren.	VERO	
35405	Das Begleitpersonal ist nicht verpflichtet, Personen mit Beeinträchtigungen beim Einsteigen in das Fahrzeug behilflich zu sein.	FALSO	
35406	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen fest hinsichtlich der Erkennbarkeit der Mitarbeiter mit Kundenkontakt fest.	VERO	
35407	Das Begleitpersonal muss den Personen in Schwierigkeiten und mit Bewegungsschwierigkeiten behilflich sein.	VERO	

35408	Das Begleitpersonal muss ein ziviles und dem Kunden gegenüber respektvolles Verhalten an den Tag legen.	VERO	
35409	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen hinsichtlich des Auftretens des Personals fest.	VERO	
35410	Die Fahrgäste haben die Pflicht, Verhaltensweisen zu unterlassen, die andere Fahrgäste stören oder schädigen.	VERO	
35411	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, im Fahrzeug zu rauchen.	VERO	
35412	Der Fahrgast darf auch ohne Fahrkarte und/oder Vormerkung in das Fahrzeug steigen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35413	Die Fahrgäste haben die Pflicht, dem Fahrzeug Schaden zuzufügen.	FALSO	
35414	Die Fahrgäste haben die Pflicht, etwaige Schäden an den Antriebsteilen des Fahrzeugs anzuzeigen.	FALSO	
35415	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, abgesehen vom Gepäck die Beförderung von anderen Gütern oder Waren zu verlangen.	VERO	
35416	Die Fahrgäste haben das Recht, an Bord des Fahrzeugs zu rauchen.	FALSO	
35417	Die Fahrgäste haben die Pflicht, Kinder, Gegenstände und Tiere von den Türen fern zu halten.	VERO	
35418	Die Fahrgäste haben die Pflicht, Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit behilflich zu sein und den Sitzplatz betagten Personen, Personen mit Beeinträchtigungen und schwangeren Frauen zur Verfügung zu stellen.	VERO	
35419	Der Fahrgast darf rauchen, wenn er es wünscht.	FALSO	
35420	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, zu verlangen, dass die Beförderung entgegen den von der geltenden Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen erfolgt.	VERO	
35421	Die Fahrgäste haben die Pflicht, das öffentliche Verkehrsmittel mit Respekt zu behandeln und die Wagen nicht durch Vandalenakte oder durch Beschriften der Sitze oder der Wände usw. zu beschädigen.	VERO	
35422	Der Fahrgast darf sich nicht so verhalten, dass er andere Personen stört.	VERO	
35423	Die Fahrgäste haben die Pflicht, die Sicherheitsgurte auch dann anzulegen, wenn das Fahrzeug nicht damit ausgestattet ist.	FALSO	
35424	Die Fahrgäste haben die Pflicht, in den Fahrzeugen, an Haltestellen oder in den Bahnhöfen Handelstätigkeiten oder Werbung zu unterlassen, auch wenn es sich um wohltätige Zwecke handelt.	VERO	
35425	Die Fahrgäste haben die Pflicht, nicht mehr als einen Sitzplatz pro Person zu besetzen und Ausgänge und Durchgänge nicht zu versperren.	VERO	
35426	Der Fahrgast muss die vom Personal des Beförderers erhaltenen Anweisungen, Anordnungen und Hinweise beachten.	VERO	
35427	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, leise am Mobiltelefon zu sprechen.	FALSO	
35428	Die Fahrgäste haben die Pflicht, sich mit einem gültigen Fahrausweis auszustatten und jederzeit bereit zu sein, dieses auf Anfrage dem mit der Kontrolle beauftragten Personal vorzuweisen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35429	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, Gegenstände aus stehenden oder fahrenden Fahrzeugen zu werfen.	VERO	
35430	Der Fahrgast darf nicht mehr als einen Sitzplatz besetzen.	VERO	
35431	Die Fahrgäste haben die Pflicht, das Fahrzeug zu reinigen.	FALSO	
35432	Die Fahrgäste haben die Pflicht, sich bei Gefahr an das Begleitpersonal zu wenden.	VERO	
35433	Die Fahrgäste haben die Pflicht, das Rauchverbot an Bord der Fahrzeuge zu beachten.	VERO	
35434	Die Fahrgäste haben die Pflicht zu kontrollieren, ob die anderen Fahrgäste die Fahrkarte ordnungsgemäß entwertet haben.	FALSO	
35435	Die Fahrgäste haben die Pflicht, die Bestimmungen zu beachten, welche die Beförderung von Gegenständen und Tieren regeln.	VERO	
35436	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, das Fahrzeug zu verschmieren, zu beschmutzen oder zu beschädigen.	VERO	
35437	Der Fahrgast darf Alarmsignale oder jede andere Warnvorrichtung verwenden, wenn immer er aus dem Autobus aussteigen will.	FALSO	
35438	Die Fahrgäste haben die Pflicht, das mit dem Lenken und mit der Kontrolle beauftragte Begleitpersonal zu achten und seine Anweisungen zu beachten.	VERO	
35439	Der Fahrer des Autobusses muss während des Dienstes die Uniform tragen, wenn diese vorgesehen ist.	VERO	

35440	Der Fahrer eines Autobusses im Liniendienst muss das Fahrzeug sauber und in gutem Funktionszustand halten.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35441	Die Widerstandskräfte, die auf ein Fahrzeug wirken, sind jene Kräfte, die seiner Fortbewegung entgegenwirken.	VERO	
35442	Die Gewichtskraft hängt von der Neigung der Straße ab.	FALSO	
35443	Die Gewichtskraft eines Fahrzeugs verändert sich je nachdem, ob das Fahrzeug beladen oder unbeladen ist.	VERO	
35444	Die Gewichtskraft ist umgekehrt proportional zur Masse des Fahrzeugs.	FALSO	
35445	Die Gewichtskraft ist proportional zu seiner Masse.	VERO	
35446	Die Gewichtskraft hängt nicht von der Neigung der Fahrzeugs ab.	VERO	
35447	Die Gewichtskraft entspricht der Summe aus seiner Masse und der Gravitationsbeschleunigung.	FALSO	
35448	Die Gewichtskraft entspricht dem Produkt aus seiner Masse und der Gravitationsbeschleunigung.	VERO	
35449	Die Gewichtskraft lässt sich dadurch erklären, dass jeder Körper, der sich auf der Erdoberfläche befindet, von der Erde angezogen wird.	VERO	
35450	Die Gewichtskraft ist proportional zur Anzahl der Achsen des Fahrzeugs.	FALSO	
35451	Die Gewichtskraft eines Fahrzeugs ändert sich nicht, wenn sich die beförderte Ladung ändert.	FALSO	
35452	Die Antriebskraft ermöglicht, durch die kinematische Kette, die Bewegung des Fahrzeugs.	VERO	
35453	Die Antriebskraft wird dank der Reibung zwischen Antriebsräder und dem Asphalt auf den Boden übertragen.	VERO	
35454	Ein Fahrzeug in Bewegung hat eine umso höhere kinetische Energie, je höher seine Geschwindigkeit ist.	VERO	
35455	Die Antriebskraft ist die vom Motor erzeugte Zentrifugalkraft.	FALSO	
35456	Die Antriebskraft wird zum Teil von den mechanischen Bestandteilen des Fahrzeugs absorbiert.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35457	Ein Fahrzeug in Bewegung hat eine zu seiner Masse proportionale kinetische Energie.	VERO	
35458	Die Antriebskraft ist die vom endothermischen oder elektrischen Motor erzeugte Lenkkraft.	FALSO	
35459	Die Antriebskraft ist die vom Motor erzeugte und auf die Räder übertragene Vortriebskraft.	VERO	
35460	Die Antriebskraft hält durch die Lenkvorrichtungen das Fahrzeug in Bewegung.	FALSO	
35461	Die Antriebskraft ist die Schwerkraft.	FALSO	
35462	Die Antriebskraft ist die vom endothermischen-elektrischen Motor erzeugte Vortriebskraft.	VERO	
35463	Die Antriebskraft wird zur Gänze vom Motor absorbiert.	FALSO	
35464	Die Zentripetalkraft wirkt der Zentrifugalkraft entgegen und ermöglicht damit das Befahren einer kreisförmigen Bahn.	VERO	
35465	Die Zentrifugalkraft kann durch die Bremskraft ausgeglichen werden.	FALSO	
35466	Die Gewichtskraft ist umgekehrt proportional zur Masse des Fahrzeugs.	FALSO	
35467	Die Zentrifugalkraft neigt dazu, einen Körper zur Kurvenaußenseite zu schleudern.	VERO	
35468	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn ein Fahrzeug eine Kurve befährt.	VERO	
35469	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug abwärts fährt.	FALSO	
35470	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Gewichtskraft zunimmt.	FALSO	
35471	Die Zentripetalkraft wird durch die kinematische Kette erzeugt.	FALSO	
35472	Die Zentrifugalkraft ist umso größer, je höher die Geschwindigkeit und je größer die Masse der Fahrzeuge ist.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35473	Die Zentrifugalkraft neigt dazu, das Fahrzeug in Richtung Kurveninnenseite zu bringen.	FALSO	
35474	Wenn man in eine Kurve mit engem Radius einfährt, ist es notwendig, einen höheren Gang einzulegen.	FALSO	

35475	Die Zentripetalkraft hängt mit der Haftung der Reifen an der Fahrbahn zusammen.	VERO	
35476	Die Zentripetalkraft ist proportional zur Geschwindigkeit und zur Masse des Fahrzeuges.	VERO	
35477	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug aufwärts fährt.	FALSO	
35478	Die Zentrifugalkraft verändert sich, wenn man die Richtung ändert.	VERO	
35479	Die Zentripetalkraft hängt mit der Haftung der Reifen zusammen.	VERO	
35480	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Spurweite des Fahrzeugs zunimmt.	FALSO	
35481	Die Zentrifugalkraft ist umgekehrt proportional zum Kurvenradius.	VERO	
35482	Die Zentripetalkraft ist die Kraft, die es einem Körper ermöglicht, eine kreisförmige Bahn zurückzulegen.	VERO	
35483	Die Zentrifugalkraft ist direkt proportional zum Kurvenradius.	FALSO	
35484	Die Zentrifugalkraft wirkt auf ein Fahrzeug, wenn es aufwärts fährt.	FALSO	
35485	Die Zentrifugalkraft ist aufwärts am stärksten.	FALSO	
35486	Die Zentrifugalkraft verändert sich, wenn man die Geschwindigkeit ändert.	VERO	
35487	Die Zentrifugalkraft kann ein Fahrzeug ins Schleudern bringen.	VERO	
35488	Das Unterlassen der wiederkehrenden Hauptuntersuchung des Fahrzeugs führt zu seinem Kippen in der Kurve.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35489	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Kurve enger ist.	VERO	
35490	Die Zentripetalkraft wird durch das elektronische Steuergerät erzeugt.	FALSO	
35491	Die Zentrifugalkraft ist in einer Geraden stärker als in der Kurve.	FALSO	
35492	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn der Schwerpunkt höher liegt.	VERO	
35493	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Zentrifugalkraft zunimmt.	VERO	
35494	Die Zentrifugalkraft hängt nicht vom Radius der Kurve, die das Fahrzeug befährt, ab.	FALSO	
35495	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug eine Kurve befährt.	VERO	
35496	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Geschwindigkeit zunimmt.	VERO	
35497	Die Zentrifugalkraft kann ein Fahrzeug zum Kippen bringen.	VERO	
35498	Die Zentrifugalkraft muss durch die Zentripetalkraft ausgeglichen werden.	VERO	
35499	Die Zentrifugalkraft wirkt auf einen Körper, wenn er eine Kurve befährt.	VERO	
35500	Die kinetische Energie nimmt während des Bremsens des Fahrzeugs zu.	FALSO	
35501	Mit der Zunahme der kinetischen Energie verringert sich der Anhalteweg des Fahrzeugs.	FALSO	
35502	Die kinetische Energie ist proportional zum Luftwiderstandskoeffizient des Fahrzeugs (Cw).	FALSO	
35503	Die kinetische Energie nimmt, mit der Zunahme der Reaktionszeit des Fahrers, zu.	FALSO	
35504	Die kinetische Energie wirkt sich auf den Bremsweg des Fahrzeugs aus.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35505	Die Bremsung des Fahrzeugs hat die Dispersion der kinetischen Energie des Fahrzeugs zur Folge.	VERO	
35506	Während des Bremsens wird die kinetische Energie durch die Bremsanlage in Wärme umgewandelt.	VERO	
35507	Das ABS (Antiblockiersystem) macht schlechte Reaktionszeiten wett.	FALSO	
35508	Die Trägheitskraft ändert sich, bei Veränderungen des Haftungskoeffizienten, des Straßenbelages.	FALSO	
35509	Die Trägheitskraft ändert sich nicht, bei Veränderungen der Geschwindigkeit.	FALSO	
35510	Die Trägheitskraft ist bei einem leichteren Fahrzeug geringer.	VERO	
35511	Die Trägheitskraft hängt nicht von der Masse des Fahrzeugs ab, sondern nur von der Geschwindigkeit.	FALSO	
35512	Die Trägheitskraft wirkt der Verzögerung des Fahrzeugs entgegen.	VERO	
35513	Die Trägheitskraft wirkt der Veränderung der Geschwindigkeit des Fahrzeugs entgegen.	VERO	
35514	Die Trägheitskraft erleichtert das Bremsen des Fahrzeuges.	FALSO	

35515	Die Trägheitskraft wirkt immer dann auf ein Fahrzeug, wenn sich an seiner Bewegung etwas ändert.	VERO	
35516	Die Trägheitskraft ist bei Fahrzeugen, die mit derselben Geschwindigkeit fahren, identisch.	FALSO	
35517	Die Trägheitskraft gewährleistet eine bessere Straßenlage des Fahrzeugs in der Kurve.	FALSO	
35518	Die Trägheitskraft nimmt mit der Masse des Fahrzeugs zu.	VERO	
35519	Die Verlagerung des Schwerpunktes beeinflusst die Stabilität des Fahrzeugs.	VERO	
35520	Der Schwerpunkt eines Autobusses ist der Kupplungspunkt zwischen Zugmaschine und Anhänger.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35521	Die Schwerpunkthöhe des unbeladenen Fahrzeugs ist konstant.	VERO	
35522	Die Lage des Schwerpunktes hängt sowohl von der Ladung als auch von der Positionierung derselben auf dem Fahrzeug ab.	VERO	
35523	Der Schwerpunkt eines Fahrzeugs befindet sich in der Mitte der Achse der Antriebsräder.	FALSO	
35524	Der Schwerpunkt verlagert sich je nachdem, ob das Fahrzeug eine Gerade oder eine Kurve befährt.	FALSO	
35525	Die Positionierung der Ladung des Fahrzeugs beeinflusst die Lage des Schwerpunktes.	VERO	
35526	Die unterschiedliche Lage der Ladung verändert den Schwerpunkt nicht.	FALSO	
35527	Die Lage des Schwerpunktes eines Fahrzeugs verändert sich mit dessen Alter.	FALSO	
35528	Der Schwerpunkt stellt jenen Punkt dar, auf welchen sich konventionsgemäß die auf das Fahrzeug wirkenden Kräfte, konzentrieren.	VERO	
35529	Der Haftungskoeffizient nimmt zu, wenn die Kontaktfläche zwischen zwei Körpern nass ist.	FALSO	
35530	Der Haftungskoeffizient ist auf Schotter größer als auf Asphalt.	FALSO	
35531	Der Haftungskoeffizient schwankt zwischen null und eins.	VERO	
35532	Der Haftungskoeffizient schwankt zwischen eins und zwei.	FALSO	
35533	Der Haftungskoeffizient zwischen Reifen und Asphalt nimmt zu, wenn der Asphalt rau ist.	VERO	
35534	Der Haftungskoeffizient zwischen Reifen und Asphalt ist niedrig, wenn der Asphalt vereist ist.	VERO	
35535	Die Reibungskraft ist eine Kraft, die entsteht, wenn zwei sich berührende Oberflächen aneinander reiben.	VERO	
35536	Die Reibungskraft wirkt, dem Gleiten von sich berührenden Oberflächen, entgegen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35537	Die Reibungskraft, welche zwischen Reifen und Asphalt entsteht, begünstigt die Verringerung des Verbrauchs.	FALSO	
35538	Die Reibungskraft wirkt der Bremskraft des Fahrzeugs entgegen.	FALSO	
35539	Die Reibungskraft erhöht die Leistung des Fahrzeugs, da es sich nicht um eine dissipative Kraft handelt.	FALSO	
35540	Die Reibungskraft ist eine dissipative Kraft.	VERO	
35541	Die Reibungskraft neigt dazu, das Fahrzeug ständig in Bewegung zu halten.	FALSO	
35542	Die Reibungskraft erzeugt Wärme.	VERO	
35543	Die Reibungskraft hat die Senkung des Schwerpunktes des Fahrzeugs zur Folge.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35544	Zu den Fahrzeugen für den Personentransport im Liniendienst gehören Autobusse, verstanden als Fahrzeuge für die Beförderung von mehr als 9 Personen.	VERO	
35545	Zu den Fahrzeugen für den Personentransport im Liniendienst gehören Schulbusse, verstanden als besondere Kategorie von Autobusse, welche mit besonderen Ausstattungen für die Beförderung von Schülern versehen sind.	VERO	
35546	Zu den Fahrzeugen für den Personentransport im Liniendienst gehören Gelenkfahrzeuge, verstanden als Autobusse mit zwei starren Teilfahrzeugen, welche durch einen Gelenkabschnitt miteinander gekoppelt sind und deren Fahrgasträume miteinander verbunden sind.	VERO	

35547	Zu den Fahrzeugen für den Personentransport im Liniendienst gehören Gelenkfahrzeuge, verstanden als Autobusse aus einer einzigen starren Einheit.	FALSO	
35548	Zu den Fahrzeugen für den Personentransport im Liniendienst gehören Lastkraftwagen, verstanden als Kraftwagen für die Beförderung von Gütern und von Personen, welche diese Güter nutzen oder transportieren.	FALSO	
35549	Zu den Fahrzeugen für den Personentransport im Liniendienst gehören Lastkraftwagen, verstanden als Fahrzeuge für den Gelegenheitsdienst für den Personentransport.	FALSO	
35550	Autobusse sind Fahrzeuge, die einer Genehmigung bedürfen, falls sie gewerblich genutzt werden.	VERO	
35551	Autobusse sind Fahrzeuge für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers.	VERO	
35552	Autobusse sind Fahrzeuge, für welche besondere Ausnahmen von den allgemeinen Höchstmaßen gelten.	VERO	
35553	Autobusse sind Fahrzeuge für den Gütertransport.	FALSO	
35554	Autobusse sind Fahrzeuge für die Beförderung von bis zu neun Personen einschließlich des Fahrers.	FALSO	
35555	Autobusse sind Fahrzeuge, die nur für gewerbliche Nutzung bestimmt sein können.	FALSO	
35556	Stadtbusse haben überwiegend Stehplätze.	VERO	
35557	Stadtbusse sind dazu bestimmt, kurze Strecken zu befahren.	VERO	
35558	Stadtbusse sind dazu bestimmt, vorwiegend in geschlossenen Ortschaften zu fahren.	VERO	
35559	Stadtbusse haben vorwiegend Stehplätze.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35560	Stadtbusse haben ausschließlich Sitzplätze.	FALSO	
35561	Reisebusse werden auf Langstrecken eingesetzt.	VERO	
35562	Reisebusse haben nur Sitzplätze.	VERO	
35563	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften sind Autobusse der Klasse A für stehende Fahrgäste ausgestattet.	VERO	
35564	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften können Autobusse der Klasse A nicht mehr als 22 Fahrgäste zuzüglich Fahrer befördern.	VERO	
35565	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften sind Autobusse der Klasse B nicht für die Beförderung von Personen im Stehen bestimmt.	VERO	
35566	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften können Autobusse der Klasse A nicht mehr als 22 Fahrgäste zuzüglich Fahrer befördern.	VERO	
35567	Aufgrund der nationalen Klassifizierung unterscheidet man bei den Fahrzeugen für die gewerbliche Personentransport zwischen Fahrzeugen der Klasse A und Fahrzeugen der Klasse B.	FALSO	
35568	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften sind Autobusse der Klasse A nicht mit Sitzen ausgestattet, da sie ausschließlich für die Beförderung von Fahrgästen im Stehen bestimmt sind.	FALSO	
35569	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften sind Autobusse der Klasse B für die Beförderung von Personen im Stehen bestimmt.	FALSO	
35570	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften unterscheidet man bei den Fahrzeugen für die gewerbliche Personentransport zwischen Fahrzeugen der Klasse I und Fahrzeugen der Klasse II.	FALSO	
35571	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften können Autobusse der Klasse A nicht mehr als 22 Fahrgäste einschließlich Fahrer befördern.	FALSO	
35572	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften unterscheidet man bei den Fahrzeugen für die gewerbliche Personentransport zwischen Fahrzeugen der Klasse A und Fahrzeugen der Klasse B.	FALSO	
35573	Zur Klasse A gehören Autobusse für innerstädtische Liniendienste.	VERO	
35574	Zur Klasse I gehören Autobusse für innerstädtische Liniendienste.	VERO	
35575	Zur Klasse B gehören Autobusse für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35576	Zur Klasse III gehören Reisebusse.	VERO	
35577	Zur Klasse III gehören Autobusse für die Beförderung von mehr als 22 Personen zuzüglich Fahrer.	VERO	
35578	Zur Klasse A gehören nicht die Autobusse für außerstädtische Liniendienste .	FALSO	
35579	Zur Klasse B gehören Autobusse für die Beförderung von mehr als 22 Personen zuzüglich Fahrer.	FALSO	

35580	Der Klasse I der EU- Klassifizierung entsprechen Überlandbusse der nationalen Klassifizierung.	FALSO	
35581	Zur Klasse II gehören Autobusse für die Beförderung von maximal 22 Personen zuzüglich Fahrer.	FALSO	
35582	Zur Klasse B gehören Autobusse der Klasse II.	FALSO	
35583	Autobusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Klasse I, wenn die Anzahl der Plätze mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und Plätze für stehende Fahrgäste vorhanden sind.	VERO	
35584	Autobusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Klasse III, wenn die Anzahl der Plätze mehr als 22 +1 (Fahrer) beträgt und ausschließlich Plätze für sitzende Fahrgäste vorgesehen sind.	VERO	
35585	Autobusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Klasse A, wenn die Anzahl der Plätze nicht mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und wenn sie mit Sitzen ausgestattet sowie für stehende Fahrgäste ausgelegt sind.	VERO	
35586	Autobusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Klasse B, wenn die Anzahl der Plätze nicht mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und wenn sie ausschließlich für stehende Fahrgäste ausgelegt sind.	FALSO	
35587	Autobusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Klasse II, wenn die Anzahl der Plätze nicht mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und ausschließlich Plätze für sitzende Fahrgäste vorgesehen sind.	FALSO	
35588	Autobusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Klasse V, wenn die Anzahl der Plätze mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und Plätze für stehende Fahrgäste vorhanden sind.	FALSO	
35589	Autobusse müssen ausschließlich mit Sitzplätzen ausgestattet sein.	FALSO	
35590	Autobusse der Klasse I dürfen nicht für interregionale Dienste eingesetzt werden.	VERO	
35591	In den Autobusse im Mietwagendienst mit Fahrer sind Stehplätze in begrenzter Anzahl vorgesehen.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35592	Autobusse müssen hinten mit rückstrahlenden Tafeln ausgestattet sein.	FALSO	
35593	Autobusse müssen seitlich mit roten rückstrahlenden Streifen ausgestattet sein.	FALSO	
35594	Autobusse sind mit gelben Blinklichtern ausgestattet.	FALSO	
35595	Autobusse sind hinten mit Tafeln mit weiß/roten Streifen ausgestattet.	FALSO	
35596	Autobusse sind seitlich und hinten mit rückstrahlenden Streifen ausgestattet.	FALSO	
35597	Autobusse müssen mit Tragen ausgestattet sein.	FALSO	
35598	Auf Autobussen ist es Pflicht, hinten gelbe oder weiße rückstrahlenden Streifen anzubringen.	FALSO	
35599	Auf Autobussen ist es Pflicht, hinten gestreifte rückstrahlende Tafeln anzubringen.	FALSO	
35600	Auf Autobussen ist es Pflicht, hinten Tafeln mit dem Buchstaben „a“ anzubringen.	FALSO	
35601	Autobusse müssen hinten mit einer Heckladerampen ausgestattet sein.	FALSO	
35602	Schulbusse sind Autobusse mit Sitzen und Innenräumen geringerer Abmessungen.	VERO	
35603	Schulbusse sind Autobusse mit kleineren Sitzen für die Schüler und normalen Sitzen für die Begleitpersonen.	VERO	
35604	Schulbusse sind Autobusse, bei denen sich im Innern des Fahrerhauses ein Schild mit dem Namen der Schule befindet.	FALSO	
35605	Schulbusse sind Autobusse mit gelber Karosserie.	FALSO	
35606	Bei 3-türigen Stadtbussen ist in der Regel die mittlere Tür für das Einsteigen bestimmt, während die anderen 2 für das Aussteigen bestimmt sind.	FALSO	
35607	Stadtbusse können nie 4-türig sein.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35608	Bei 4-türigen Stadtbussen sind in der Regel die 2 mittleren Türen für das Einsteigen bestimmt, während die vordere und die hintere Tür für das Aussteigen bestimmt sind.	FALSO	
35609	Die Notausgänge der Autobusse müssen bei Gefahr verwendet werden und können mit den Fahrgasttüren übereinstimmen.	VERO	
35610	Die Notausstiege der Autobusse müssen von den Fahrgästen leicht erkannt werden können.	VERO	
35611	Die Notausgänge der Autobusse müssen gleichmäßig über beide Seiten des Autobusses verteilt sein.	VERO	

35612	Die Notausgänge der Autobusse müssen unter normalen Bedingungen für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste verwendet werden.	FALSO	
35613	Die Notausgänge der Autobusse müssen mit den Fahrgasttüren übereinstimmen.	FALSO	
35614	Die Notausgänge der Autobusse dürfen ausschließlich aus Luken im Dach bestehen.	FALSO	
35615	Die Notausgänge der Autobusse dürfen sich nur auf der rechten Seite des Autobusses befinden.	FALSO	
35616	Die Notausgänge der Autobusse dürfen nur vom Fahrer betätigt werden.	FALSO	
35617	Die Notausgänge der Autobusse müssen durch eigene Schriftzüge und/oder Symbole gekennzeichnet sein.	VERO	
35618	Die Notausstiege der Autobusse können aus Türen, Fenstern oder Luken bestehen.	VERO	
35619	Die Mindestanzahl der Notausgänge der Autobusse ist entsprechend der Anzahl der Fahrgäste festgelegt.	VERO	
35620	Die Notausgänge der Autobusse müssen durch rote Lichter kenntlich gemacht sein.	FALSO	
35621	Die Notausgänge der Autobusse müssen durch blau/weiße Aufkleber kenntlich gemacht sein.	FALSO	
35622	Die Notausgänge eines Autobusses müssen nicht kenntlich gemacht sein.	FALSO	
35623	Die Mindestanzahl der Notausgänge der Autobusse ist entsprechend dem Gesamtgewicht des Autobusses festgelegt.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35624	In den Autobussen werden die Fahrgasttüren unter normalen Betriebsbedingungen von den Fahrgästen zum Ein- und Aussteigen verwendet.	VERO	
35625	In den Autobussen werden die Notausgänge durch spezielle Aufkleber gekennzeichnet.	VERO	
35626	In den Autobussen können die Fahrgasttüren niemals für den Ausstieg der Fahrgäste bei Gefahr verwendet werden.	FALSO	
35627	In den Autobussen stimmen die Notausgänge immer mit den Fahrgasttüren überein.	FALSO	
35628	Die Notausgänge eines Autobusses müssen alle kenntlich gemacht sein.	VERO	
35629	Die Notausgänge eines Autobusses sind durch spezielle Aufkleber gekennzeichnet.	VERO	
35630	Die Mindestanzahl der Notausgänge eines Autobusses ist entsprechend der Anzahl der Fahrgäste festgelegt, die befördert werden können.	VERO	
35631	Die Notausgänge eines Autobusses müssen bei Gefahr verwendet werden und können mit den Fahrgasttüren übereinstimmen.	VERO	
35632	Die Notausgänge eines Autobusses können auch mit den Fahrgasttüren übereinstimmen.	VERO	
35633	Die Notausgänge eines Autobusses können aus Türen oder Fenstern bestehen.	VERO	
35634	Die Notausgänge eines Autobusses können aus Notluken im Dach bestehen.	VERO	
35635	Die Notausgänge eines Autobusses dürfen nicht einmal im Notfall von den Fahrgästen betätigt werden.	FALSO	
35636	Die Notausgänge eines Autobusses werden vom Fahrer vor dem Losfahren ermittelt und den Fahrgästen gezeigt.	FALSO	
35637	Die Notausgänge eines Autobusses müssen unter normalen Bedingungen für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste verwendet werden.	FALSO	
35638	Die Fahrgasttür von Autobussen wird von Fahrgästen unter normalen Bedingungen benutzt, wobei der Fahrer auf dem Fahrerplatz sitzt.	VERO	
35639	Die doppelte Fahrgasttür des Autobusses ermöglicht den gleichzeitigen Zugang mehrerer Personen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35640	Der Notausgang eines Autobusses dient dazu, dass Fahrgäste bei unmittelbarer Gefahr aus dem Fahrzeug aussteigen können.	VERO	
35641	Die doppelte Fahrgasttür des Autobusses ist dazu bestimmt, dass die Fahrgäste das Fahrzeug nur bei unmittelbarer Gefahr verlassen können.	FALSO	
35642	Die Ausgangstüren von Autobussen befinden sich in der Regel nur im vorderen Bereich des Fahrzeugs.	FALSO	
35643	Busse müssen mit Notausgängen ausgestattet sein, die durch Notausstiegsfenster garantiert werden können.	VERO	

35644	Die Fahrgasttüren von Autobussen werden in der Regel von den Fahrgästen geöffnet und geschlossen.	FALSO	
35645	Autobusse sind mit Feuerlöschern ausgestattet.	VERO	
35646	Die Gültigkeit der Feuerlöscher der Autobusse darf nicht abgelaufen sein.	VERO	
35647	Die Feuerlöscher der Autobusse müssen funktionstüchtig sein.	VERO	
35648	Die Feuerlöscher der Autobusse müssen in einer festgelegten Mindestanzahl vorhanden sein.	VERO	
35649	Autobusse müssen mit einem geeigneten Platz zur Unterbringung eines oder mehrerer Feuerlöscher ausgestattet sein.	VERO	
35650	Die Feuerlöscher der Autobusse müssen sicher in ihren Platz befestigt, aber bei Bedarf leicht herausnehmbar, sein.	VERO	
35651	Die Feuerlöscher der Autobusse müssen von zugelassener Bauart sein.	VERO	
35652	Die Feuerlöscher der Autobusse dürfen nicht mit Vorhängeschlössern abgesperrt sein.	VERO	
35653	Die Feuerlöscher der Autobusse müssen, in der im Fahrzeugschein angegebenen Anzahl, vorhanden sein.	FALSO	
35654	Die Feuerlöscher der Autobusse müssen vor dem Losfahren geladen werden.	FALSO	
35655	Die Feuerlöscher der Autobusse dürfen nur vom Fahrer benutzt werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35656	Wenn man Feuerlöscher und alle Sicherheitsausrüstungen an Bord hat, ist es nicht möglich, dass Notsituationen entstehen.	FALSO	
35657	In Autobussen ist es Pflicht, einen Verbandskasten mitzuführen.	VERO	
35658	Der Verbandskasten der Autobusse ist verpflichtend vorgeschrieben.	VERO	
35659	Der Verbandskasten der Autobusse muss an einem eigens vorgesehenen Platz untergebracht sein.	VERO	
35660	Der Verbandskasten der Autobusse muss Medikamente enthalten, die nicht verfallen sind.	VERO	
35661	Der Verbandskasten der Autobusse ist fakultativ.	FALSO	
35662	Der Verbandskasten der Autobusse ist nur für Autobusse mit mehr als 16 Plätzen zuzüglich Fahrer verpflichtend vorgeschrieben.	FALSO	
35663	Der Verbandskasten der Autobusse darf nur von ärztlichem Personal verwendet werden.	FALSO	
35664	Der Verbandskasten der Autobusse darf fehlen, aber in diesem Fall muss sich mindestens ein Arzt an Bord befinden.	FALSO	
35665	Autobusse für die Beförderung von Pflichtschülern werden als Schulbusse bezeichnet.	VERO	
35666	Der Schulbus ist ein Autobusse für den ausschließlichen Transport von Lehrern und eventuellen Helfern.	FALSO	
35667	Autobusse für die Beförderung von Pflichtschülern müssen rot sein.	FALSO	
35668	Zitronengelbe Autobusse sind Schulbusse oder Minibusse.	FALSO	
35669	Autobusse für die Beförderung von Pflichtschülern müssen mindestens 16 Plätze haben.	FALSO	
35670	Der Schulbus ist ein Autobusse für die Beförderung von Schülern und kann mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet sein.	VERO	
35671	Der Schulbus ist ein Autobusse, welcher mit dem quadratischen Hinweiszeichen „Schulbus“ mit orangefarbenem Hintergrund am Heck ausgestattet sein kann.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35672	Der Schulbus ist ein Autobus mit kleineren Sitzen entsprechend der Art der zu befördernden Schüler.	VERO	
35673	Der Schulbus ist ein Autobus für die Beförderung von Schülern und darf nicht mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet sein.	FALSO	
35674	Der Schulbus ist ein Autobus für die Beförderung von Schülern und darf nicht mit Sitzen für Begleitpersonen ohne Sicherheitsgurte ausgestattet sein.	FALSO	
35675	Der Schulbus ist ein Autobus für die ausschließliche Beförderung von Grundschülern.	FALSO	
35676	Der Schulbus ist ein Autobus mit Sitzen derselben Größe wie in allen anderen Autobusses auch.	FALSO	
35677	Der Schulbus ist ein Autobus, welcher einige Sicherheitsausstattungen nicht zu beachten braucht.	FALSO	
35678	Der Schulbus ist ein Autobus, welcher die Pflicht hat, jeden Pflichtschüler zu befördern.	FALSO	

35679	Der Schulbus ist ein Autobus für die ausschließliche Beförderung von Kindergartenkindern.	FALSO	
35680	Der Schulbus muss mit einem Verbandskasten ausgestattet sein.	VERO	
35681	Der Schulbus muss mit Feuerlöschern ausgestattet sein.	VERO	
35682	Der Schulbus muss mit Notausstiegen ausgestattet sein.	VERO	
35683	Der Schulbus muss mit einem Sirene ausgestattet sein.	FALSO	
35684	Der Schulbus muss mit blauen Blinklichtern ausgestattet sein.	FALSO	
35685	Der Schulbus muss mit einem gelben Blinklicht ausgestattet sein.	FALSO	
35686	Schulbusse sind gekennzeichnet durch Sonderausstattungen, die eigens für die Beförderung von Schülern angefertigt sind.	VERO	
35687	Schulbusse können mit kleineren Sitzen und kleineren Plätzen ausgestattet sein.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35688	Schulbusse können mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet sein.	VERO	
35689	Der Schulbus muss nicht mit Feuerlöschern ausgestattet sein.	FALSO	
35690	Schulbusse haben keine Notausstiege.	FALSO	
35691	Schulbusse sind ausschließlich für die Beförderung von Pflichtschülern bestimmt.	FALSO	
35692	Schulbusse sind gekennzeichnet durch eine Innenausstattung für die Beförderung von Schülern.	VERO	
35693	Schulbusse können mit der Kenntafel „Schulbus“ ausgestattet sein.	VERO	
35694	Schulbusse dürfen nur Kindergartenkinder befördern.	FALSO	
35695	Schulbusse müssen Sitze und Plätze normaler Größe haben.	FALSO	
35696	Schulbusse sind nie mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet.	FALSO	
35697	Schulbusse gelten als Autobusse im Sinne der Fahrerlaubnis	VERO	
35698	Schulbusse können mit eigenen Sitzen für Begleiter ausgestattet sein.	VERO	
35699	Schulbusse müssen eine besondere Ausstattung für die Beförderung von Schülern haben.	VERO	
35700	Schulbusse sind immer mit Sitzen ausgestattet, welche dieselben Eigenschaften (Abmessungen) haben wie jene in jedem anderen Autobus auch.	FALSO	
35701	Schulbusse dürfen keine Schüler befördern.	FALSO	
35702	Schulbusse sind nie mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet.	FALSO	
35703	Schulbusse müssen mindestens 35 Plätze haben.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35704	Schulbusse brauchen keine Notausgänge.	FALSO	
35705	Autobusse müssen mit Sitzüberzügen ausgestattet sein.	FALSO	
35706	Autobusse müssen mit akustischen Anlagen ausgestattet sein, um während der Fahrt Musik zu hören.	FALSO	
35707	Autobusse müssen mit Reflexgurten für Fahrgäste ausgestattet sein.	FALSO	
35708	Autobusse müssen mit Notausgänge ausgestattet sein.	VERO	
35709	Autobusse müssen mit Sicherheitsgurten und mit Sitzerhöhungen für Kinder ausgestattet sein.	VERO	
35710	Autobusse müssen mit Polstern ausgestattet sein, falls irgendwelche Fahrgäste diese benötigen sollten.	FALSO	
35711	Autobusse müssen mit einem Entwerter ausgestattet sein.	FALSO	
35712	Autobusse müssen mit einem Verbandskasten ausgestattet sein.	VERO	
35713	Autobusse müssen mit Feuerlöschern ausgestattet sein.	VERO	
35714	Sicherheitsgurte sind Vorrichtungen für die passive Sicherheit.	VERO	
35715	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen sind nicht nützlich im Falle des Umkippens des Fahrzeugs.	FALSO	
35716	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen sind aktive Schutzvorrichtungen.	FALSO	
35717	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen verringern das Risiko schwerer Verletzungen und das Todesrisiko.	VERO	
35718	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen sind passive Schutzvorrichtungen.	VERO	
35719	Die Sicherheitsgurte der Autobusse müssen bauartgenehmigt sein.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35720	Der Fahrer eines Autobusses muss es vermeiden, für kurze Strecken die Sicherheitsgurte anzulegen.	FALSO	
35721	Sicherheitsgurte haben, wenn sie als Beckengurte ausgelegt sind, vier Verankerungspunkte.	FALSO	
35722	Sicherheitsgurte sind anhand von eigens vorgesehenen fixen Verankerungen an der Fahrzeugstruktur oder an den Sitzen befestigt.	VERO	
35723	Sicherheitsgurte sind mit Gurten und entsprechenden Einstellvorrichtungen ausgestattet.	VERO	
35724	Sicherheitsgurte können mit einem Aufrollmechanismus versehen sein.	VERO	
35725	Sicherheitsgurte haben, wenn sie als Beckengurte ausgelegt sind, drei Verankerungspunkte.	FALSO	
35726	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen unterliegen einer regelmäßigen Überprüfung.	VERO	
35727	Die Gurtenpflicht betrifft nur Linienbusse.	FALSO	
35728	Die Gurtenpflicht betrifft nicht die Fahrzeuge, die nicht werkseitig mit eigenen Verankerungspunkten versehen sind.	VERO	
35729	Die Gurtenpflicht betrifft alle Fahrzeuge, auch wenn sie nicht werkseitig mit eigenen Verankerungspunkten versehen sind.	FALSO	
35730	Sicherheitsgurte, auch wenn vorhanden, dürfen nicht in Autobussen gewerblicher Nutzung verwendet werden.	FALSO	
35731	Die Gurtenpflicht, außer in Ausnahmefällen, betrifft den Fahrer und die Fahrgäste von damit ausgestatteten Kraftfahrzeugen	VERO	
35732	Die Gurtenpflicht, außer in Ausnahmefällen, gilt nur für Fahrgäste auf den Rücksitzen der damit ausgestatteten Autobusse.	FALSO	
35733	Die Gurtenpflicht gilt für alle Autobusse, außer für Mietfahrzeugen mit Fahrer.	FALSO	
35734	Die Gurtenpflicht gilt für Autobusse, die tatsächlich ab Zulassung mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind	VERO	
35735	Die Gurtenpflicht, außer in Ausnahmefällen, ermöglicht es die Schäden durch einen Verkehrsunfall zu minimieren.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35736	Die Gurtenpflicht, außer in Ausnahmefällen, ist auf jeden Fall auch bei Unfällen mit geringen Geschwindigkeiten von Vorteil.	VERO	
35737	Die Gurtenpflicht betrifft den Fahrer und alle anderen Insassen der Fahrzeuge, die tatsächlich damit ausgestattet sind.	VERO	
35738	Die Sicherheitsgurte müssen, falls im Autobus vorhanden, grundsätzlich benutzt werden.	VERO	
35739	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen sind nur in Autobussen im Liniendienst verpflichtend vorgesehen.	FALSO	
35740	Die Gurtenpflicht, außer in Ausnahmefällen, befreit den Fahrer nicht von der Pflicht, den Verkehrsbedingungen und dem Straßenzustand entsprechend zu fahren.	VERO	
35741	Die Gurtenpflicht, außer in Ausnahmefällen, betrifft nur die Fahrer, da die Fahrgäste ausdrücklich davon befreit sind.	FALSO	
35742	Die Gurtenpflicht, außer in Ausnahmefällen, betrifft nur die Fahrgäste, da der Fahrer ausdrücklich davon befreit ist.	FALSO	
35743	Die Gurtenpflicht gilt für die Fahrer von Minibussen und Autobussen.	VERO	
35744	Die Informationen zur Gurtenpflicht in Autobussen können erteilt werden mit eigenen Schildern oder Piktogrammen, die gut sichtbar an jedem Sitz angebracht werden.	VERO	
35745	Gurtenpflicht in Autobussen betrifft alle Fahrgäste der Fahrzeuge, welche die Beförderung von stehenden Fahrgästen gestatten.	FALSO	
35746	Der Fahrer braucht sich während der Fahrt nicht darum zu kümmern, ob die Fahrgäste die Gurtenpflicht einhalten.	FALSO	
35747	Die Informationen zur Gurtenpflicht in Autobussen können erteilt werden mit am Haltestellenschild angebrachten eigenen Piktogrammen.	FALSO	
35748	Die Informationen zur Gurtenpflicht in Autobussen können erteilt werden mittels Ansagen durch den Fahrer, durch den Schaffner oder durch eine als Gruppenleiter fungierenden Person.	VERO	
35749	Die Informationen zur Gurtenpflicht in Autobussen können erteilt werden mit eigener Anmerkung im Fahrzeugschein des Fahrzeugs.	FALSO	
35750	Die Informationen zur Gurtenpflicht in Autobussen können erteilt werden mit audiovisuellen Hilfsmitteln.	VERO	
35751	Für Fahrgäste in Autobussen, die dem Nahverkehr dienen und zur Beförderung im Stehen berechtigt sind, besteht keine Gurtenpflicht.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35752	Die Informationen zur Gurtenpflicht in Autobussen können erteilt werden mit, außen am Autobus angebrachten, eigenen, Piktogrammen.	FALSO	
35753	Der Fahrer ist nicht verpflichtet, die Fahrgäste auf die Gurtenpflicht hinzuweisen.	FALSO	
35755	Die Informationen zur Gurtenpflicht in Autobussen können erteilt werden mit eigenen Schildern oder Piktogrammen, die gut sichtbar an jedem Sitz angebracht werden.	VERO	
35756	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder haben unabhängig vom Gewicht des beförderten Kindes dieselben Eigenschaften.	FALSO	
35757	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder müssen mit einem Anleitungsblatt versehen sein, welches Angaben zum korrekten Einbau und zur korrekten Anwendung der Vorrichtung enthält.	VERO	
35758	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder sind nur dann zu verwenden, wenn sie bauartzugelassen sind.	VERO	
35759	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder müssen bauartzugelassen sein.	VERO	
35760	Für die Rückhaltevorrichtungen für Kinder ist keine Zulassung, sondern nur die Bedienungsanleitung vorgeschrieben.	FALSO	
35762	Die Verwendung der Rückhaltevorrichtungen für Kinder hängt ab von der zulässigen Masse des Fahrzeugs.	FALSO	
35763	Die Verwendung der Rückhaltevorrichtungen für Kinder hängt ab von der Anzahl der Sitzplätze, die im Fahrzeugschein des Fahrzeugs aufscheinen.	FALSO	
35764	Die Verwendung der Rückhaltevorrichtungen für Kinder hängt ab von der Art des Fahrzeugs, mit welchem das Kind befördert wird.	VERO	
35765	In Autobussen der internationalen Klassen M2 und M3, welche mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind, müssen Kinder ab 3 Jahren die spezielle Rückhaltevorrichtungen benutzen, sofern im Fahrzeug vorhanden.	VERO	
35766	In Autobussen der internationalen Klassen M2 und M3, welche mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind, müssen die Kinder die Rückhaltevorrichtungen oder die Sicherheitsgurte benutzen, wenn es sich um Stadtbusse handelt, die zur Beförderung im Stehen berechtigt sind	FALSO	
35767	In Autobussen der internationalen Klassen M2 und M3, welche mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind, haben Kinder unter 3 Jahren nicht die Pflicht, die Sicherheitsgurte oder die Rückhaltevorrichtungen für Kinder zu benutzen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35768	In Autobussen der internationalen Klassen M2 und M3, welche mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind, haben Kinder unter 3 Jahren nicht die Pflicht, die Sicherheitsgurte oder die Rückhaltevorrichtungen für Kinder zu benutzen.	FALSO	
35769	Von der Gurtenpflicht befreit, sind Fahrlehrer in der Ausübung ihrer Tätigkeit (auch während der Prüfungen).	VERO	
35770	Von der Gurtenpflicht befreit, sind sitzende Fahrgäste, die im urbanen Bereich an Bord von Autobussen der Klassen M2 und M3 befördert werden, mit welchen die Beförderung von Personen im Stehen erlaubt ist.	VERO	
35771	Von der Gurtenpflicht befreit, sind Personen mit besonderen Krankheiten, wenn sie eine Bescheinigung des Sanitätsbetriebes haben.	VERO	
35772	Von der Gurtenpflicht befreit, sind Ordnungskräfte während der Noteinsätze.	VERO	
35773	Von der Gurtenpflicht befreit, sind Personen mit besonderen Krankheiten, für welche die Sicherheitsgurte kontraindiziert sind.	VERO	
35774	Von der Gurtenpflicht befreit, sind schwangere Frauen, auch wenn sie keine ärztliche Bescheinigung haben, welche die Risiken durch das Anlegen der Sicherheitsgurte bestätigt.	FALSO	
35775	Von der Gurtenpflicht immer befreit, sind die Rettungs- und Feuerwehrkräfte.	FALSO	
35776	Von der Gurtenpflicht befreit, sind übergewichtige Personen.	FALSO	
35777	Von der Gurtenpflicht befreit, sind betagte Personen.	FALSO	
35778	Von der Gurtenpflicht befreit, ist jeder, der die Verantwortung für die Entscheidung übernimmt, sie nicht anzulegen, und den Fahrer der Verantwortung enthebt.	FALSO	
35779	Der Fahrer eines Autobusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste durch plötzliches Anfahren und starkes Bremsen sicherstellen.	FALSO	
35780	Stehende Fahrgäste verpflichten den Fahrer zu höherer Aufmerksamkeit.	VERO	
35781	Der Fahrer eines Autobusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste durch sanftes Anfahren und Bremsen sicherstellen.	VERO	

35782	Der Fahrer eines Autobusses muss das Lenkrad in der Kurve maßvoll betätigen, um das Wanken zu verringern.	VERO	
35783	Der Fahrer eines Autobusses muss das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer berücksichtigen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35784	Der Fahrer eines Autobusses muss die Gänge fließend schalten.	VERO	
35785	Der Fahrer eines Autobusses muss sich an die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung halten und nicht auf das Verhalten der anderen Fahrer achten, denen er auf der Straße begegnet.	FALSO	
35786	Der Fahrer eines Autobusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er mit ungleichmäßiger Geschwindigkeit fährt und ruckartig lenkt.	FALSO	
35787	Der Fahrer eines Autobusses muss die Geschwindigkeit besonders herabsetzen, wenn der Autobus für die Beförderung stehender Fahrgäste verwendet wird.	VERO	
35788	Der Fahrer eines Autobusses muss in jeder Situation Ruhe bewahren.	VERO	
35789	Der Fahrer eines Autobusses muss die Umgebung immer unter Kontrolle halten.	VERO	
35790	Der Fahrer eines Autobusses muss die Geschwindigkeit umso mehr erhöhen, je enger der Kurvenradius ist, da er damit die Zentrifugalkraft verringert.	FALSO	
35791	Der Fahrer eines Autobusses muss die Höchstgeschwindigkeiten überschreiten, wenn er es für notwendig erachtet.	FALSO	
35792	Stehende Fahrgäste sind den Auswirkungen von Beschleunigungen und Verzögerungen stärker ausgesetzt.	VERO	
35793	Der Fahrer eines Autobusses muss alle Bedieninstrumente mit höchster Sanftheit betätigen.	VERO	
35794	Der Fahrer hat die Pflicht, die Beförderung der Mittel für die Sicherheit oder die bessere Mobilität der Personen mit Beeinträchtigungen, abzulehnen.	FALSO	
35795	Personen im Rollstuhl steigen anhand des digitalen Fahrtenschreibers in den Autobus ein bzw. von diesem aus.	FALSO	
35796	Personen im Rollstuhl steigen anhand der Hebevorrichtung, die bei Nichtgebrauch ausgebaut werden kann, in den Autobus ein bzw. von diesem aus.	FALSO	
35797	Personen im Rollstuhl steigen anhand der Rampen, die sich von Hand betätigen lassen, in den Autobus ein bzw. von diesem aus.	VERO	
35798	Personen im Rollstuhl steigen anhand der tragbaren Rampen, die von Hand installiert werden, in den Autobus ein bzw. von diesem aus.	VERO	
35799	Die Beförderung von Personen mit Beeinträchtigungen im Rollstuhl bedingt keine besonderen Pflichten für den Fahrer, da immer eine Begleitperson anwesend ist.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35800	Die Beförderung von Personen im Rollstuhl erfordert die ordnungsgemäße Verwendung der Hebevorrichtungen, mit denen der Autobus ausgestattet ist.	VERO	
35801	Personen im Rollstuhl steigen anhand der elektrisch oder hydraulisch betätigten Hebevorrichtungen in den Autobus ein bzw. von diesem aus.	VERO	
35802	Die Beförderung von Personen im Rollstuhl erfordert vom Fahrer besondere Fähigkeiten.	VERO	
35803	Die Beförderung von Personen im Rollstuhl erfordert die ordnungsgemäße Verwendung der, im Autobus eingebauten, eigenen Rückhaltevorrichtungen.	VERO	
35804	Personen im Rollstuhl steigen anhand der tragbaren Rampe, mit welcher die Personen mit Beeinträchtigungen selbst ausgestattet sein muss, in den Autobus ein bzw. von diesem aus.	FALSO	
35805	"Jegliches Gepäck, das die Passagiere begleitet, muss in den Innengängen neben den Notausstiegen verstaut werden."	FALSO	
35806	"Jegliches Gepäck, das die Passagiere begleitet, muss in der Nähe des Fahrers verstaut werden."	FALSO	
35807	"Jegliches Gepäck, das die Passagiere begleitet, muss in den Gepäckräumen des Fahrzeugs verstaut werden."	VERO	
35808	"Jegliches Gepäck, das die Passagiere begleitet, muss so verstaut werden, dass die Überschreitung der auf den Achsen des Fahrzeugs zulässigen Massen vermieden wird."	VERO	
35809	"Jegliches Gepäck, das die Passagiere begleitet, muss in einem Bereich der Ladefläche konzentriert im Gepäckraum verstaut werden."	FALSO	

35810	"Jegliches Gepäck, das die Passagiere begleitet, muss gleichmäßig über die Ladefläche verteilt im Gepäckraum verstaut werden."	VERO	
35811	Änderungen an der Innenausstattung von Autobussen erfordern auf jeden Fall die Aktualisierung des Fahrzeugscheines.	VERO	
35812	Änderungen an der Innenausstattung von Autobussen sind zulässig und bedürfen keiner eigenen Genehmigung, wenn sie die Anzahl der Sitzplätze betreffen.	FALSO	
35813	Änderungen an der Innenausstattung von Autobussen erfordern eine eigene Genehmigung und die entsprechende Aktualisierung des Fahrzeugscheines.	VERO	
35814	Änderungen an der Innenausstattung von Autobussen sind immer zulässig und bedürfen nicht einer eigenen Genehmigung und der entsprechenden Aktualisierung des Fahrzeugscheines.	FALSO	
35815	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist die Anwesenheit von mindestens einer Begleitperson vorgeschrieben.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35816	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist das Vorhandensein von mindestens einem Sitz für die Begleitperson vorgeschrieben.	VERO	
35817	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist die Anwesenheit der Begleitperson und das Vorhandensein des entsprechenden Sitzes vorgeschrieben.	VERO	
35818	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist das Vorhandensein von eigenen Trittbrettern zum Ein- und Ausfahren der Kinderwagen vorgeschrieben.	FALSO	
35819	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist das Vorhandensein der Sicherheitsgurte vorgeschrieben.	FALSO	
35820	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist das Vorhandensein von eigenen Sicherungsvorrichtungen für die Kinderwagen vorgeschrieben.	FALSO	
35821	In Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen Pflichtschüler Platz nehmen.	VERO	
35822	In Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen Kindergartenkinder unter der Bedingung Platz nehmen, dass im Fahrzeug mindestens eine Begleitperson anwesend ist.	VERO	
35823	In Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen Kinder des Kinderhorts nur dann Platz nehmen, wenn sie durch geeignete Rückhaltevorrichtungen gesichert sind und wenn mindestens eine Begleitperson anwesend ist.	VERO	
35824	In Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen nur Mittelschüler nehmen, wenn sie zur Beförderung solcher Schüler berechtigt sind	FALSO	
35825	In Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen nur Grundschüler Platz nehmen, wenn im Fahrzeugschein der Fahrzeuge „für die Beförderung von Pflichtschülern“ aufscheint.	FALSO	
35826	In Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen ausschließlich Pflichtschüler Platz nehmen.	FALSO	
35827	In Autobussen im öffentlichen Liniendienst, welche Schüler befördern, ist die Anwesenheit einer volljährigen Begleitperson verpflichtend vorgesehen.	FALSO	
35828	Auf Autobussen im öffentlichen Liniendienst sind die Schüler verpflichtet, ausschließlich Sitzplätze zu besetzen.	FALSO	
35829	Schulbusse sind Autobussen mit einer besonderen Ausstattung für die Beförderung von Schülern der Pflichtschule und von Kindergartenkindern.	VERO	
35830	Schüler neigen dazu, die im Autobus vorhandenen eigenen Stützvorrichtungen nicht zu benutzen.	VERO	
35831	Viele Schulbusse sind nicht, mit Rückhaltevorrichtungen (Sicherheitsgurte) versehen.	VERO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35832	Schüler dürfen nicht mit Autobussen ohne Sicherheitsgurte befördert werden.	FALSO	

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

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35833	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personentransports ist sicherlich mit der Wahl des Mittels "Straßenverkehr" verbunden.	FALSO	
35834	Auf dem Gebiet der Mobilität liegt einer der Nachteile der Personenbeförderung auf der Schiene in der Flexibilität der Fahrzeiten.	FALSO	
35835	Auf dem Gebiet der Mobilität stellen die transeuropäischen Verkehrsnetze wichtige Projekte für die Verkehrsinfrastrukturen auf nationaler Ebene dar.	FALSO	

35836	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personentransports hängt gewiss zusammen mit der Verkehrspolitik.	VERO	
35837	Auf dem Gebiet der Mobilität stützt sich der EU-Binnenmarkt auf den freien Verkehr von Waren, Dienstleistungen, Personen und Kapital.	VERO	
35838	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Transportunternehmen hängt ab von der Art des Transportdienstes sowie von der Größe und von der Rechtsform des Unternehmens.	VERO	
35839	Auf dem Gebiet der Mobilität sieht der EU-Binnenmarkt den freien Verkehr von Gütern, nicht jedoch von Personen vor.	FALSO	
35840	Auf dem Gebiet der Mobilität ist die kombinierte Beförderung Straße-Eisenbahn innerhalb der EU nur für den Gütertransport erlaubt, nicht hingegen für den Personentransport.	FALSO	
35841	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Transportunternehmen hängt auch ab von der Beförderungsart.	VERO	

Quesito n° 7332 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35842	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Transportunternehmen hängt ab von der Nutzung der Binnenschifffahrt.	FALSO	
35843	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personentransports hängt gewiss zusammen mit der Wahl Transportarten (Straße, Binnenschifffahrt, Seefahrt und Luftfahrt).	VERO	
35844	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personentransports hängt gewiss zusammen mit der Möglichkeit, die günstigsten Transportarten innerhalb eines Verkehrsverbundes zu nutzen.	VERO	
35845	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Transportunternehmen hängt ab von der Nutzung des Seeverkehrs.	FALSO	
35846	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Transportunternehmen hängt ausschließlich ab von der Rechtsform des Unternehmens.	FALSO	
35847	Auf dem Gebiet der Mobilität erachtet es die EU als unerlässlich, die europäischen Eisenbahnen zu verbessern.	VERO	
35848	Auf dem Gebiet der Mobilität liegt eines der Ziele der Verkehrspolitik der EU darin, einen höheren Anteil an Langstreckentransporten von der Straße auf die Schiene und Kurzstreckentransporte von der Luft auf die Schiene zu verlegen.	VERO	
35849	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personentransports hängt gewiss zusammen mit der Wahl des Eisenbahnverkehrs.	FALSO	
35850	Auf dem Gebiet der Mobilität liegt einer der Nachteile des Personentransports auf der Straße in den immer wieder vorkommenden Verkehrsstaus.	VERO	

Quesito n° 7333 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35851	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personentransports hängt gewiss zusammen mit der Wahl des Seeverkehrs.	FALSO	
35852	Auf dem Gebiet der Mobilität ist innerhalb der Europäischen Union die kombinierte Beförderung Straße-Eisenbahn verboten.	FALSO	
35853	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Beförderungsunternehmen hängt auch ab von der Rechtsform des Unternehmens.	VERO	
35854	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste durchführen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Aktiengesellschaften.	VERO	
35855	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietwagen mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene des Familienunternehmens.	VERO	
35856	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste durchführen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Personengesellschaften mit den Mitgliedern als Fahrer und mit wenigen Fahrzeugen.	FALSO	
35857	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste durchführen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Kapitalgesellschaften mit mehreren angestellten Fahrern.	VERO	
35858	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietwagen mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Personengesellschaft.	VERO	

35859	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste durchführen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der großen Gesellschaften, insbesondere mit Bezug auf den Fuhrpark.	VERO	

Quesito n° 7334 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35860	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietwagen mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Kapitalgesellschaft, insbesondere der Ein-Personen-GmbH, bei welcher die Fahrer die Inhaber der Anteile sind.	FALSO	
35861	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietwagen mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der großen Personengesellschaft mit vielen Mitgliedern als Fahrer.	FALSO	
35862	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietwagen mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Kapitalgesellschaft.	FALSO	
35863	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste durchführen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Einzelfirma.	FALSO	
35864	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietwagen mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Einzelfirma mit zahlreichen angestellten Fahrern.	FALSO	
35865	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietwagen mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene des Einzelunternehmens, bei welchem der Inhaber auch Fahrer des einzigen Fahrzeugs ist.	VERO	
35866	Mietwagen mit Fahrer werden auf den vom Konzessionsgeber genehmigten Strecken eingesetzt.	FALSO	
35867	Mietwagen mit Fahrer ist jener Transportdienst, bei dem sich der Benutzer an den Beförderer wendet und mit ihm eine bestimmte Zeit und / oder nach Fahrt bemessene Leistung vereinbart.	VERO	
35868	Mietwagen mit Fahrer ist jener Transportdienst, bei dem sich der Benutzer auf der Grundlage der von der Gemeinde festgelegten Zeittarife an den Beförderer wendet.	FALSO	

Quesito n° 7335 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35869	Mietwagen mit Fahrer ist jener Transportdienst, bei welchem der Beförderer den Dienst unterschiedslos den Kunden anbietet, welche in den an eigens vorgesehenen Stellen auf der öffentlichen Straße abgestellten Autobus steigen, und mit diesen eine bestimmte nach Zeit und/oder nach Fahrt bemessene Leistung vereinbart.	FALSO	
35870	Mietwagen mit Fahrer ist jener Transportdienst, bei dem sich der Benutzer auf der Grundlage der von der Gemeinde festgelegten Reisetarife an den Beförderer an seinem Hauptsitz (Remise) wendet	FALSO	
35871	Um in Italien mit Autobussen Mietwagen mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, die Voraussetzungen für den Beruf des Fuhrunternehmers zu besitzen.	VERO	
35872	Um in Italien mit Autobussen Mietwagen mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, die Genehmigung der Region oder der beauftragten örtlichen Körperschaften zu besitzen, in deren Zuständigkeitsgebiet das Unternehmen den Rechts- oder Hauptsitz hat.	VERO	
35873	Um in Italien mit Autobussen Mietwagen mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, die Berufsbefähigungsbescheinigung (CFP) zu besitzen.	FALSO	
35874	Um in Italien mit Autobussen Mietwagen mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, die EU-Lizenz zu besitzen.	FALSO	
35875	Um in Italien mit Autobussen Mietwagen mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, den Berufsbefähigungsnachweis (CAP) zu besitzen.	FALSO	
35876	Angestellte Mitarbeiter mit zeitlich befristetem Vertrag dürfen Autobusse für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer lenken.	VERO	
35877	Die Inhaber eines als Einzelunternehmen geführten Transportunternehmens dürfen Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer lenken.	VERO	

Quesito n° 7336 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35878	Familienmitarbeiter von Unternehmen, die über die entsprechenden Genehmigungen verfügen, dürfen Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer lenken.	VERO	

35879	Familienangehörige des Unternehmensinhabers, dem die Genehmigungen erteilt wurde, dürfen Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer lenken.	FALSO	
35880	Die Gesellschafter eines als Kapitalgesellschaft geführten Transportunternehmens dürfen Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer lenken.	FALSO	
35881	Das Arbeitsverhältnis von Fahrern von Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, ist anhand einer Ersatzerklärung des Notorietätsaktes durch den gesetzlichen Vertreter des Unternehmens nachzuweisen.	VERO	
35882	Das Arbeitsverhältnis von Fahrern von Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, ist anhand einer Ersatzerklärung des Notorietätsaktes durch den gesetzlichen Vertreter des Unternehmens nachzuweisen, aus welcher im Falle, dass es sich um einen angestellten Arbeiter handelt, auch die Eckdaten der Eintragung in das Matrikelbuch hervorgehen müssen.	VERO	
35883	Das Arbeitsverhältnis von Fahrern von Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, ist anhand einer Ersatzerklärung des Notorietätsaktes durch den gesetzlichen Vertreter des Unternehmens nachzuweisen, welcher in dem Falle, dass es sich um den Inhaber, einen Gesellschafter oder einen Mitarbeiter handelt, aus dem Handelsregister bei der gebietsmäßig zuständigen Handels-,Industrie-,Handwerks und Landwirtschaftskammer hervorgehen muss.	VERO	
35884	Das Arbeitsverhältnis von Fahrern von Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, ist anhand des Lohnbuchs nachzuweisen.	FALSO	
35885	Das Arbeitsverhältnis von Fahrern von Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, ist anhand des Matrikelbuchs nachzuweisen.	FALSO	
35886	Das Arbeitsverhältnis von Fahrern von Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, ist anhand eines Auszugs der gebietsmäßig zuständigen Handels-, Industrie-, Handwerks und Landwirtschaftskammer nachzuweisen.	FALSO	

Quesito n° 7337 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35887	Das Arbeitsverhältnis von Fahrern von Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, ist anhand des Nationalen Kollektivvertrages nachzuweisen.	FALSO	
35888	Das Arbeitsverhältnis von Fahrern von Autobusse für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, ist anhand einer Ersatzerklärung des Notorietätsaktes durch den Fahrer nachzuweisen.	FALSO	
35889	Der Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietwagen mit Fahrer ist erlaubt, wenn zuvor die Genehmigung der Körperschaft eingeholt wird, welche die Ermächtigung für den Liniendienst erteilt hat.	FALSO	
35890	Der Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietwagen mit Fahrer ist erlaubt, wenn sowohl die Genehmigung der Körperschaft, welche die Ermächtigung für den Liniendienst ausgestellt hat, als auch die technische Zulassung des Kraftfahrzeugamtes erteilt werden.	VERO	
35891	Der Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietwagen mit Fahrer ist rechtens, wenn eine einheitliche technische und verwaltungsmäßige Zulassung durch das Kraftfahrzeugamt erteilt wird.	FALSO	
35892	Der Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietwagen mit Fahrer ist nie zulässig.	FALSO	
35893	Für den Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietwagen mit Fahrer bedarf es keiner Genehmigung.	FALSO	
35894	Der Abzug vom Betrieb von Mietwagen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist rechtens, wenn ausschließlich eine verwaltungsmäßige Genehmigung durch die den Liniendienst vergebende Körperschaft erteilt wird.	VERO	
35895	Der Abzug vom Betrieb von Mietwagen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist erlaubt, wenn zuvor eine verwaltungsmäßige Genehmigung durch die den Liniendienst vergebende Körperschaft erteilt wird.	VERO	

Quesito n° 7338 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35896	Der Abzug vom Betrieb von Mietwagen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist rechtens, wenn sowohl eine verwaltungsmäßige Genehmigung durch die den Liniendienst vergebende Körperschaft als auch eine technische Zulassung durch das Kraftfahrzeugamt ausgestellt werden.	FALSO	
35897	Der Abzug vom Betrieb von Mietwagen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist rechtens, wenn ausschließlich eine technische Zulassung durch das Kraftfahrzeugamt ausgestellt wird.	FALSO	
35898	Der Abzug vom Betrieb von Mietwagen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist nicht erlaubt.	FALSO	

35899	Der Abzug vom Betrieb von Mietwagen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist rechtens, wenn sowohl das Kraftfahrzeugamt als auch die den Liniendienst vergebende Körperschaft eine verwaltungsmäßige Genehmigung erteilen.	FALSO	
35900	Der Fahrer eines Autobusses unterliegt nie der Fahrtenschreiberpflicht.	FALSO	
35901	Bei den Liniendiensten staatlicher Zuständigkeit ist es erlaubt, den Fahrgästen keinen Fahrschein auszustellen.	FALSO	
35902	Bei den Liniendiensten staatlicher Zuständigkeit ist es erlaubt, einen Halt mehr, nicht jedoch einen Halt weniger vorzunehmen als in der Genehmigung vorgesehen.	FALSO	
35903	Bei den Liniendiensten staatlicher Zuständigkeit ist es ein sehr schwerer Verstoß, wenn man den Fahrgästen keinen Fahrschein ausstellt.	VERO	
35904	Liniendienste werden auf einer von den Parteien vereinbarten Strecke durchgeführt.	FALSO	

Quesito n° 7339 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35905	Bei den Liniendiensten staatlicher Zuständigkeit ist es ein sehr schwerer Verstoß, wenn man einen anderen Halt als in der Genehmigung vorgesehen vornimmt.	VERO	
35906	Liniendienste werden der Öffentlichkeit unterschiedslos angeboten.	VERO	
35907	Linienbusse dürfen ausschließlich auf Linien eingesetzt werden, für welche der Inhaber des Fahrzeugscheines die Genehmigung erhalten hat.	VERO	
35908	Liniendienste werden auf einer genehmigten Strecke durchgeführt, welche zwei oder mehrere Ortschaften eines Gebietes miteinander verbindet.	VERO	
35909	Liniendienste werden durchgehend oder wiederkehrend zu bestimmten Zeiten durchgeführt.	VERO	
35910	Liniendienste werden alternierend und auf nicht vorhersehbare Weise durchgeführt.	FALSO	
35911	Liniendienste werden ausschließlich den im Voraus gebildeten Gruppen angeboten.	FALSO	
35912	Linienbusse können für den Liniendienst für den Transport von Gegenständen eingesetzt werden.	FALSO	
35913	Beim Betrieb von Mietwagen mit Fahrer muss der Vertrag die Angabe der von einem Ort zu einem anderen zu befördernden Personen, nicht jedoch des Beförderungspreis enthalten.	FALSO	

Quesito n° 7340 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35914	Die Schäden, die aufgrund mangelnder oder unrichtiger Angaben in den Transportdokumenten entstehen, gehen zu Lasten des Beförderers.	FALSO	
35915	Linienbusse können nach vorheriger Genehmigung sowohl für den Liniendienst als auch für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer eingesetzt werden.	VERO	
35916	Die Verwendung eines nicht mit der vorgeschriebenen Genehmigung versehenen Fahrzeugs für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer hat eine Geldbuße und die zeitweiligen Entzug des Fahrzeugscheines für einen Zeitraum von zwei bis acht Monaten zur Folge.	VERO	
35917	Für die Schäden, die aufgrund mangelnder oder unrichtiger Angaben in den Transportdokumenten entstehen, kommt niemand auf.	FALSO	
35918	Beim Betrieb von Mietwagen mit Fahrer muss der Vertrag die Angabe des Beförderungspreises enthalten.	VERO	
35919	Die Schäden, die aufgrund mangelnder oder unrichtiger Angaben in den Transportdokumenten entstehen, gehen zu Lasten des Fahrgastes.	FALSO	
35920	Die Schäden, die aufgrund mangelnder oder unrichtiger Angaben in den Transportdokumenten entstehen, gehen zu Lasten des Reisebüros und des Gruppenveranstalters, falls es sich um Gelegenheitsdienst handelt.	FALSO	
35921	Die Verwendung eines nicht mit der vorgeschriebenen Genehmigung versehenen Fahrzeugs für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer hat die sofortige Abnahme des Fahrzeugscheins für einen Zeitraum von einem bis vier Monaten zur Folge.	FALSO	
35922	Die Verwendung eines nicht mit der vorgeschriebenen Genehmigung versehenen Fahrzeugs für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer hat die sofortige Abnahme des Fahrzeugscheins für einen Zeitraum von zwei bis acht Monaten zur Folge.	FALSO	

Quesito n° 7341 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35923	Beim Betrieb von Mietwagen mit Fahrer muss der Vertrag die Angabe der von einem Ort zu einem anderen zu befördernden Personen enthalten.	VERO	

35924	Beim Betrieb von Mietwagen mit Fahrer muss der Vertrag nur die Angabe des Beförderungspreises enthalten.	FALSO	
35925	Die interregionalen Verkehrsdienste sind, mit Autobussen durchgeführte, Personentransporte auf der Straße.	VERO	
35926	Oberleitungsbusse können bestimmt sein für den Personenliniendienst.	VERO	
35927	Oberleitungsbusse können bestimmt sein für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer.	FALSO	
35928	Oberleitungsbusse können sowohl für den Liniendienst, als auch für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer, bestimmt sein.	FALSO	
35929	Oberleitungsbusse können für den Liniendienst für die Beförderung von Gegenständen bestimmt sein.	FALSO	
35930	Oberleitungsbusse können bestimmt sein für den atypischen Dienst.	FALSO	
35931	Die öffentlichen Nahverkehrsdienste werden von den Regionen geplant.	VERO	

Quesito n° 7342 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35932	Die öffentlichen Nahverkehrsdienste werden auf Initiative des Beförderers beantragt.	FALSO	
35933	Die öffentlichen Nahverkehrsdienste werden im Rahmen der allgemeinen Verkehrswegeplanung vom Staat vorherbestimmt.	FALSO	
35934	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs setzen die zuständigen Körperschaften Fördermaßnahmen um, um eine nachhaltigere Mobilität zu erzielen.	VERO	
35935	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs werden oft Tarifverbundsysteme geschaffen, um die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrssysteme zu fördern.	VERO	
35936	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs sehen die Tarifverbundsysteme die Verwendung eines einzigen Fahrscheines vor.	VERO	
35937	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs werden elektronische Kartenausgabesysteme nur im Ausland eingesetzt, während sie in Italien noch nicht verwendet werden.	FALSO	
35938	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs können die Tarifverbundsysteme nur für folgende Verkehrsmittel angewandt werden: Autobus und U-Bahn.	FALSO	
35939	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs gelten Bestimmungen, welche für die verschiedenen Arten von Autobussen mit Ausnahme der Schulbusse und der Minischulbusse verpflichtend vorgeschriebene Farben vorsehen.	FALSO	
35940	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs stellen die Tarifverbundsysteme eine Sammlung von Bestimmungen dar, welche für die für die Kunden bestimmten Fahrkarten Maximalpreise vorsehen.	FALSO	

Quesito n° 7343 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35941	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs sind nur die in der vom Dienst betroffenen Provinz oder Region ansässigen Kunden berechtigt, vom Dienst Gebrauch zu machen.	FALSO	
35942	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden genehmigt.	VERO	
35943	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden nach den Regeln des freien Wettbewerbs durchgeführt.	VERO	
35944	Zum interregionalen Verkehrsdienst staatlicher Zuständigkeit werden Privatunternehmen zugelassen, welche die Voraussetzungen für die Ausübung des Berufes erfüllen und über angemessene Mittel und Strukturen verfügen, um den Dienst ordnungsgemäß auszuführen.	VERO	
35945	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden mittels Konzession vergeben.	FALSO	
35946	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden aufgrund von Wettbewerbsverfahren vergeben.	FALSO	
35947	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden nur denjenigen mit Vertrag vergeben, die im selben Raum bereits einen anderen Liniendienst betreiben.	FALSO	
35948	Zum interregionalen Verkehrsdienst staatlicher Zuständigkeit werden nur diejenigen zugelassen, die im selben Raum bereits einen anderen Liniendienst betreiben.	FALSO	
35949	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden nur denjenigen mit Konzession vergeben, die im selben Raum bereits einen anderen Liniendienst betreiben.	FALSO	

Quesito n° 7344 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

35950	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein mit Autobussen durchgeführter Liniendienst, bei welchem die Strecke das Gebiet von mindestens drei Regionen betrifft.	VERO	
35951	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein mit Autobussen durchgeführter Liniendienst, welcher vom MIMS (Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur) genehmigt wird und die Durchführung nach den Regeln des freien Wettbewerbs voraussetzt.	VERO	
35952	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit wird vom MIMS (Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur) genehmigt.	VERO	
35953	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein Betrieb von Mietwagen mit Fahrer.	FALSO	
35954	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein mit Autobussen durchgeführter Liniendienst, bei welchem die Strecke das Gebiet von mindestens zwei Regionen betrifft.	FALSO	
35955	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein mit Mietwagen durchgeführter Dienst.	FALSO	
35956	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit wird vom MIMS (Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur) vergeben.	FALSO	
35957	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit wird zwischen dem MIMS (Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur) und dem Beförderer vereinbart.	FALSO	
35958	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit wird von den betroffenen Regionen geplant, die eigens dafür eine Lizenz erteilen.	FALSO	

Quesito n° 7345 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35959	Die interregionalen Liniendienste sind Personentransporte mit Autobussen.	VERO	
35960	Die interregionalen Liniendienste sind staatlicher Zuständigkeit.	VERO	
35961	Die interregionalen Liniendienste betreffen mindestens 3 Regionen.	VERO	
35962	Die interregionalen Liniendienste unterliegen einer Genehmigung, welche vom MIMS (Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur) erteilt wird.	VERO	
35963	Die interregionalen Liniendienste unterliegen einer Genehmigung, welche höchstens 3 Jahre gültig ist.	FALSO	
35964	Die interregionalen Liniendienste liegen in der Zuständigkeit der Regionen.	FALSO	
35965	Die interregionalen Liniendienste liegen in der Zuständigkeit des Staates, wenn sie mehr als 5 Regionen betreffen, andernfalls in jener der Regionen.	FALSO	
35966	Die interregionalen Liniendienste werden zwischen einem Grenzland und dem Ausland durchgeführt.	FALSO	
35967	Die interregionalen Liniendienste sind liberalisiert worden und sind daher nicht genehmigungspflichtig.	FALSO	

Quesito n° 7346 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35968	Die interregionalen Verkehrsdienste liegen in der Zuständigkeit des Staates.	VERO	
35969	Die interregionalen Verkehrsdienste sind Liniendienste.	VERO	
35970	Die interregionalen Verkehrsdienste sehen ein unterschiedsloses Angebot vor.	VERO	
35971	Die interregionalen Verkehrsdienste werden durchgehend oder wiederkehrend durchgeführt.	VERO	
35972	Die interregionalen Verkehrsdienste werden auf einer Strecke durchgeführt, welche nicht mehr als zwei Regionen miteinander verbindet.	FALSO	
35973	Die interregionalen Verkehrsdienste haben keine vorgegebenen Strecken.	FALSO	
35974	Die interregionalen Verkehrsdienste haben vorgegebene Fahrzeiten, wobei die Taktfrequenz nach Gutdünken des Genehmigungsinhabers Änderungen unterliegt.	FALSO	
35975	Die interregionalen Verkehrsdienste haben keine vorgegebenen Preise, da der Preis von Fall zu Fall direkt mit den Kunden verhandelt wird.	FALSO	
35976	Die interregionalen Verkehrsdienste können auch mit anderen Fahrzeugen als mit Autobussen durchgeführt werden, sofern diese für die Personenbeförderung bestimmt sind.	FALSO	

Quesito n° 7347 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35977	Ein Autobus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Luft- oder Seefahrtgesellschaften, Badeanstalten, Hotels und Pensionen eng zusammenhängen.	VERO	

35978	Ein Autobus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von öffentlichen Körperschaften wie Gemeinden eng zusammenhängen.	VERO	
35979	Ein Autobus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Gemeinschaften eng zusammenhängen.	VERO	
35980	Ein Autobus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Transportunternehmen eng zusammenhängen.	FALSO	
35981	Ein Autobus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Vereinigungen, Musikkapellen, Schulen, Theatervereinen eng zusammenhängen.	VERO	
35982	Der Schulbus ist ein Autobus für die Beförderung von Schülern und kann für die gewerbliche Nutzung zugelassen sein.	VERO	
35983	Der Schulbus ist ein Autobus, welcher nicht für die gewerbliche Nutzung zugelassen sein darf.	FALSO	
35984	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Schulbussen durchgeführt werden	VERO	
35985	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Autobus durchgeführt werden.	VERO	

Quesito n° 7348 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35986	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Mietwagen mit Fahrer durchgeführt werden.	VERO	
35987	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Lastkrafträdern durchgeführt werden.	FALSO	
35988	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Schulbussen, Personenkraftwagen und eigens ausgerüsteten Lastkraftwagen durchgeführt werden.	FALSO	
35989	Die EU-Lizenz ist nicht erforderlich, um Liniendienste nach Staaten außerhalb der EU durchzuführen, bei welchen das Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedsstaates durchfahren wird.	FALSO	
35990	Die EU-Lizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Liniendienste innerhalb der EU durchzuführen.	VERO	
35991	Die EU-Lizenz ist nicht erforderlich, um Sonderformen des Liniendienstes durchzuführen.	FALSO	
35992	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz muss an Bord des Autobusses aufbewahrt werden, mit welchem der internationale Transportdienst durchgeführt wird.	VERO	
35993	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz muss beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden.	FALSO	
35994	Das Unternehmen mit EU-Lizenz, das mehrere Autobusse besitzt, muss in jedem Autobus eine gleichlautende Abschrift (beglaubigte Abschrift) der EU-Lizenz aufbewahren.	VERO	

Quesito n° 7349 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
35995	Die EU-Lizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste durchzuführen.	VERO	
35996	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen ist die Genehmigung zur Durchführung von Gelegenheitsdiensten.	FALSO	
35997	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen ist das für die Durchführung von Gelegenheits- und Liniendiensten durch die Schweizerische Eidgenossenschaft erforderliche Dokument.	VERO	
35998	Die EU-Lizenz ist erforderlich, um Liniendienste durchzuführen.	VERO	
35999	Die EU-Lizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Linien- und Gelegenheitsdienste in oder durch die Schweiz durchzuführen.	VERO	
36000	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz muss immer an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden.	VERO	
36001	Die EU-Lizenz ist nicht erforderlich, um Gelegenheitsdienste innerhalb der EU durchzuführen.	FALSO	
36002	Die EU-Lizenz reicht aus, um Liniendienste durchzuführen, welche die Durchfahrt durch Drittländer vorsehen.	FALSO	
36003	Die EU-Lizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Personentransporte in Italien durchzuführen.	FALSO	

Quesito n° 7350 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

36004	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen ist der internationale Führerschein.	FALSO	
36005	Die EU-Lizenz ist nicht verpflichtend vorgeschrieben, um Liniendienste durch die Schweiz durchzuführen.	FALSO	
36006	Die EU-Lizenz ist nicht verpflichtend vorgeschrieben, um innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste durchzuführen, wenn die betroffenen Länder Italien und Frankreich sind.	FALSO	
36007	Das Original der EU-Lizenz muss beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden.	VERO	
36008	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Gelegenheitsdienste nach Staaten durchzuführen, welche dem Interbus-Übereinkommen beigetreten sind.	FALSO	
36009	Die EU-Lizenz ist nicht erforderlich, um Gelegenheitsdienste außerhalb der EU durchzuführen, bei welchen das Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedsstaates durchfahren wird.	FALSO	
36010	Die EU-Lizenz ist nicht erforderlich, um innerstaatliche Gelegenheitsdienste durchzuführen.	VERO	
36011	Die EU-Lizenz ist nicht erforderlich, um Liniendienste innerhalb der EU durchzuführen.	FALSO	
36012	Die EU-Lizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Gelegenheitsdienste durch die Schweiz durchzuführen.	VERO	

Quesito n° 7351 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36013	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen ist die für ganz Europa gültige Lizenz für den Betrieb von Mietwagen mit Fahrer mit Autobussen.	FALSO	
36014	Die EU-Lizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Liniendienste nach. nicht zur EU gehörenden Ländern durchzuführen, welche nicht die Durchfahrt durch die EU vorsehen.	FALSO	
36015	Das Original der EU-Lizenz muss an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden.	FALSO	
36016	Die EU-Lizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Gelegenheitsdienste in nicht zur EU gehörenden Staaten durchzuführen, in welchen das Interbus-Übereinkommen angewandt wird.	VERO	
36017	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz muss bei der Handelskammer aufbewahrt werden, bei welcher das Unternehmen eingetragen ist.	FALSO	
36018	Die EU-Lizenz ist nicht erforderlich, um innerstaatliche Liniendienste durchzuführen.	VERO	
36019	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz muss beim MIMS (Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur) aufbewahrt werden.	FALSO	
36020	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen wird den Inhabern von Unternehmen erteilt, welche die Voraussetzungen für die Ausübung des internationalen Personentransports erfüllen.	FALSO	
36021	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen wird den zum internationalen Personentransport zugelassenen Unternehmen erteilt.	VERO	

Quesito n° 7352 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36022	Die Gültigkeitsdauer der EU-Lizenz beträgt maximal drei Jahre	FALSO	
36023	Die Gültigkeitsdauer der EU-Lizenz beträgt maximal zwei Jahre.	FALSO	
36024	Die Gültigkeitsdauer der EU-Lizenz beträgt maximal fünf Jahre.	VERO	
36025	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen wird den Unternehmen erteilt, welche mehr als fünf Jahre lang internationale Personentransporte auf der Straße durchgeführt haben.	FALSO	
36026	Die Gültigkeitsdauer der EU-Lizenz beträgt in Italien maximal zehn Jahre.	FALSO	
36027	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen wird auf einem einzigen Beförderer ausgestellt und ist nicht übertragbar.	VERO	
36028	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen wird außerhalb jeglicher Kontingente ausgestellt.	VERO	
36029	Die Gültigkeitsdauer der EU-Gemeinschaftslizenz beträgt maximal sieben Jahre.	FALSO	
36030	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen wird den Fahrern von Autobussen erteilt, die im Rahmen internationaler Dienste tätig sind.	FALSO	

Quesito n° 7353 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36031	Die EU-Lizenz für den internationalen Personentransport mit Autobussen ist die von den zuständigen nationalen Behörden ausgestellte Urkunde, welche bestätigt, dass das Unternehmen zum internationalen Personentransport auf der Straße zugelassen ist.	VERO	
36032	Die EU-Lizenz wird dem Beförderer ausgestellt, der die fachliche Eignung für die Ausübung des internationalen Personentransports aufweist.	VERO	
36033	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz hat keine Höchstgültigkeit von fünf Jahren wie das Original, von dem sie stammt.	FALSO	
36034	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz hat keine Höchstgültigkeit von zehn Jahren.	VERO	
36035	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz ist nicht erforderlich bei der Durchführung von internationalen Diensten.	FALSO	
36036	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz ist nicht erforderlich bei der Durchführung von Personenbeförderungsdiensten nach, nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern, in die Schweiz oder nach Unterzeichnerstaaten des INTERBUS-Übereinkommens.	VERO	
36037	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz ist nicht erforderlich bei der Durchführung von innerstaatlichen Diensten.	VERO	
36038	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz ist den Kontrollorganen auf der Straße nicht vorzuweisen.	FALSO	
36039	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz wird nicht von dem für die Provinz zuständigen Kraftfahrzeugamt, in welcher das Unternehmen seinen Sitz hat, durch informatische Verfahren ausgestellt.	FALSO	

Quesito n° 7354 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36040	Die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz wird nicht vom MIMS (Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur) ausgestellt.	VERO	
36041	Im internationalen Bereich kann man Liniendienste durchführen, also Mietwagendienste.	FALSO	
36042	Im internationalen Bereich kann man Gelegenheitsliniendienste durchführen.	FALSO	
36043	Die Bestimmungen zum Personentransport innerhalb der EU gelten für innerhalb der Europäischen Union durchgeführte internationale Beförderungen.	VERO	
36044	Im internationalen Bereich kann man Sonderformen des Gelegenheitsdienstes durchführen.	FALSO	
36045	Im internationalen Bereich kann man Gelegenheitsdienste durchführen, also Liniendienste.	FALSO	
36046	Liniendienste gelten auch dann als innergemeinschaftlich, wenn die Strecke durch das Hoheitsgebiet eines Nichtmitgliedsstaates führt.	VERO	
36047	Die Bestimmungen zum Personentransport innerhalb der EU gelten für internationale Beförderungen von Fahrgästen mit Autobussen.	VERO	
36048	Die Bestimmungen zum Personentransport innerhalb der EU gelten für alle internationalen Beförderungen von oder nach Italien.	FALSO	

Quesito n° 7355 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36049	Die Bestimmungen zum Personentransport innerhalb der EU gilt für alle gewerblichen internationalen Transporte, unabhängig vom verwendeten Kraftwagen.	FALSO	
36050	Die Bestimmungen zum Personentransport innerhalb der EU gelten für internationale Transporte, welche von in einem Mitgliedsstaat niedergelassenen gewerbsmäßigen Fuhrunternehmern durchgeführt werden.	VERO	
36051	Im internationalen Bereich kann man innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste durchführen.	VERO	
36052	Die Bestimmungen zum Personentransport innerhalb der EU gelten für alle internationalen Transporte.	FALSO	
36053	Im internationalen Bereich kann man innergemeinschaftliche Liniendienste durchführen.	VERO	
36054	Im internationalen Bereich kann man Liniendienste durchführen.	VERO	
36055	Innergemeinschaftliche Liniendienste sind nicht jene Dienste, bei welchen der Einstieg und der Ausstieg der Fahrgäste nur am Anfangs- und am Endpunkt der vorgegebenen Strecke erlaubt sind.	VERO	
36056	Liniendienste sehen die Transporte von lediglich bestimmten Kategorien von Fahrgästen vor (z.B. Studenten).	FALSO	
36057	Innergemeinschaftliche Liniendienste sind nicht jene Dienste, welche eine festgelegte Strecke aufweisen.	FALSO	

Quesito n° 7356 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36058	Innergemeinschaftliche Liniendienste sind nicht jene Dienste, welche die Beförderung von Personen mit einer bestimmten Taktfrequenz gewährleisten.	FALSO	
36059	Wenn sie in einem Vertrag vorgesehen sind, welcher von demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossen wird, brauchen innergemeinschaftliche Liniendienste nicht genehmigt zu werden.	FALSO	
36060	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Liniendienste ist es nicht Pflicht, die gleichlautende Abschrift der Genehmigung an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird.	FALSO	
36061	Liniendienste bedürfen einer Genehmigung, welche in französischer Sprache ausgestellt wird.	FALSO	
36062	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Liniendienste ist es Pflicht, die Transitgenehmigungen an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird.	VERO	
36063	Innergemeinschaftliche Liniendienste sind nicht jene Dienste, bei welchen die Strecke zwischen dem Beförderer und den Fahrgästen vereinbart wird.	VERO	
36064	Das Fahrtenblatt und eine bestätigte Abschrift des zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages müssen sich an Bord der Fahrzeuge befinden, die Sonderdienste des Liniendienstes durchführen.	FALSO	
36065	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Liniendienste ist keine Genehmigung für die Ausübung des Dienstes erforderlich, wenn keine Durchfahrt durch nicht zur EU gehörende Länder vorgesehen ist.	FALSO	
36066	Sonderformen des Liniendienstes sind jene Liniendienste, welche die Beförderung bestimmter Kategorien von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste gewährleisten.	VERO	

Quesito n° 7357 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36067	Liniendienste bedürfen einer Genehmigung, welche 5 Jahre lang gültig ist.	VERO	
36068	Wenn sie in einem Vertrag vorgesehen sind, welcher von demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossen wird, brauchen Sonderformen des EU-Liniendienstes nicht genehmigt zu werden.	VERO	
36069	Bei der Durchführung von Sonderformen des Liniendienstes innerhalb der EU ist keine Genehmigung erforderlich, wenn diese aufgrund eines zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages durchgeführt werden.	VERO	
36070	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, müssen die gleichlautende Abschrift des Fahrtenblattes an Bord des Fahrzeugs mitführen.	FALSO	
36071	Sonderformen des Liniendienste umfassen nicht die Beförderung der Schüler vom Wohnort zur Schule.	FALSO	
36072	EU-Dienste, deren Bestimmungen vorsehen, dass die Abschrift des Vertrages zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber verpflichtend an Bord des Autobusses mitgeführt werden muss, sind die Sonderformen der EU-Liniendienste.	VERO	
36073	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs das Fahrtenblatt mitführen, wenn es sich um einen regelmäßigen Verkehrsdienst handelt, der nicht die Durchfahrt durch nicht zur EU gehörende Staaten vorsieht.	FALSO	
36074	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Liniendienstes ist es Pflicht, das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird.	FALSO	
36075	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs eine gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz mitführen, wenn es sich um eine Sonderform des Liniendienstes handelt.	VERO	

Quesito n° 7358 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36076	Liniendienste zwischen zwei Mitgliedsländern dürfen nur von einem Unternehmen durchgeführt werden, das in einem der beiden betroffenen Staaten seinen Sitz hat.	FALSO	
36077	Liniendienste bedürfen einer Genehmigung, welche in der Sprache des erteilenden Staates ausgestellt wird.	VERO	
36078	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs das Original oder eine beglaubigte Abschrift der Genehmigung und der etwaigen Transitgenehmigungen mitführen, wenn es sich um einen internationalen regelmäßigen Verkehrsdienst handelt.	VERO	

36079	Wenn sie in einem Vertrag vorgesehen sind, welcher von demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossen wird, brauchen Werkverkehrsdienste nicht genehmigt zu werden.	FALSO	
36080	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Liniendiensten ist es Pflicht, eine maßstabgetreue Straßenkarte mit der Strecke und den eingelegten Haltestellen an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird.	FALSO	
36081	Sonderformen des Linienverkehrs sind jene Liniendienste, die lediglich mit Personenkraftwagen und nicht mit Autobussen durchgeführt werden.	FALSO	
36082	Liniendienste bedürfen einer Genehmigung, welche von jenem Staat erteilt wird, in welchem der Dienst beginnt.	VERO	
36083	Sonderformen des Liniendienstes umfassen nicht die Beförderung von Soldaten und ihren Familien vom Herkunftsland zu ihrer Garnison.	FALSO	
36084	Sonderformen des Liniendienstes sind jene Liniendienste, die von besonderen Beförderern durchgeführt werden, da diese aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften die Dienste ohne jegliches Dokument an Bord des Autobusses durchführen können.	FALSO	

Quesito n° 7359 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36085	Sonderformen des Liniendienstes sind jene Liniendienste, die unter Verwendung von Sonderfahrzeugen durchgeführt werden.	FALSO	
36086	Innergemeinschaftliche Liniendienste sind nicht jene Dienste, bei welchen der Einstieg und der Ausstieg der Fahrgäste nur an vorgegebenen Haltestellen erlaubt sind.	FALSO	
36087	Regelmäßige Verkehrsdienste sind Liniendienste.	VERO	
36088	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs eine gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz mitführen, wenn es sich um einen regelmäßigen Verkehrsdienst handelt.	VERO	
36089	Bei der Durchführung von Transporten innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs eine bestätigte Abschrift des zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages mitführen, wenn es sich um eine Sonderform des Liniendienstes handelt.	VERO	
36090	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, müssen die gleichlautende Abschrift der Lizenz zum Betrieb von Mietwagen mit Fahrer an Bord des Fahrzeugs mitführen.	FALSO	
36091	Im internationalen Bereich kann man Sonderformen des Liniendienstes durchführen, welche mit unterschiedslosem Angebot erfolgen.	FALSO	
36092	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs eine bestätigte Abschrift des zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages mitführen, wenn es sich um einen regelmäßigen Verkehrsdienst handelt.	FALSO	
36093	Wenn sie in einem Vertrag vorgesehen sind, welcher von demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossen wird, brauchen Liniendienste nach Nicht-EU-Staaten nicht genehmigt zu werden.	FALSO	

Quesito n° 7360 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36094	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs das Original des Fahrtenblattes mitführen, wenn es sich um eine Sonderform des Liniendienstes handelt.	FALSO	
36095	Sonderformen des Liniendienstes gewährleisten die Beförderung bestimmter Kategorien von Fahrgästen.	VERO	
36096	Liniendienste gewährleisten die Beförderung der Fahrgäste mit vorgegebener Taktfrequenz und vorgegebener Strecke.	VERO	
36097	Liniendienste sind immer innerstaatlich durchgeführte Beförderungsdienste.	FALSO	
36098	Sonderformen des Liniendienstes umfassen nicht die Beförderung der Mitarbeiter vom Wohnort zur Arbeitsstätte.	FALSO	
36099	EU-Dienste, deren Bestimmungen vorsehen, dass die Abschrift des Vertrages zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber verpflichtend an Bord des Autobusses mitgeführt werden muss, sind die innergemeinschaftlichen Liniendienste.	FALSO	
36100	Bei der Durchführung von Sonderformen des Liniendienstes innerhalb der EU, ist es Pflicht, eine beglaubigte Abschrift des zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird.	VERO	
36101	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, brauchen dazu eine Genehmigung.	VERO	

36102	Sonderformen des Liniendienstes sind jene Liniendienste, die keine Genehmigung brauchen, wenn sie in einem zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrag angeführt sind, wobei der. Vertrag verpflichtend an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden muss	VERO	

Quesito n° 7361 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36103	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Liniendiensten, welche keine Sonderformen des Liniendienstes darstellen, ist es Pflicht, eine beglaubigte Abschrift des zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird.	FALSO	
36104	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, müssen das eigens vorgesehene Fahrtenblatt ausgefüllt haben.	FALSO	
36105	Liniendienste bedürfen einer Genehmigung, welche nie von einem anderen Staat ausgestellt werden kann als von jenem, in welchem das Unternehmen seinen Sitz hat.	FALSO	
36106	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs das Original des Fahrtenblattes mitführen, wenn es sich um einen regelmäßigen Verkehrsdienst handelt.	FALSO	
36107	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Liniendiensten ist es Pflicht, die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird.	VERO	
36108	Sonderformen des Liniendienst sind genehmigungspflichtig, auch wenn sie auf der Grundlage eines zwischen demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages eingerichtet werden.	FALSO	
36109	Die für den Betrieb von Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 nicht herausnehmbare Fahrtenblätter.	FALSO	
36110	Die für die Durchführung der Gelegenheitsdienste innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 15 Exemplaren enthalten.	FALSO	
36111	Das Fahrtenblatt, das von einem italienischen Unternehmen verwendet wird, welches gelegentliche Beförderungen von Fahrgästen zwischen Italien und Schweden durchführt, wird von den zuständigen italienischen Behörden ausgestellt.	VERO	

Quesito n° 7362 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36112	Die für den Betrieb von Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 fortschreitend von 1 bis 25 nummerierte Fahrtenblätter.	VERO	
36113	Die für die Durchführung der Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 5 Exemplaren enthalten.	FALSO	
36114	Die für den Betrieb von Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 nicht nummerierte Fahrtenblätter.	FALSO	
36115	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) besteht aus 30 Fahrtenblättern.	FALSO	
36116	Die für die Durchführung der Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 50 Exemplaren enthalten.	FALSO	
36117	Die für den Betrieb von Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 nummerierte, herausnehmbare, Fahrtenblätter in zweifacher Ausfertigung.	VERO	
36118	Die für den Betrieb von Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 Fahrtenblätter in dreifacher Ausfertigung.	FALSO	
36119	Die für die Durchführung der Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 30 Exemplaren enthalten.	FALSO	
36120	Die für den Betrieb von Gelegenheitsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 mit der Nummer des Heftes beginnend fortschreitend nummerierte Fahrtenblätter.	FALSO	

Quesito n° 7363 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36121	Die Fahrkarte (Fahrausweis) muss vom Fahrgast unbedingt gelöst werden, bevor dieser an Bord des Autobusses geht.	FALSO	
36122	Die Fahrkarte (Fahrausweis) muss vom Fahrgast unbedingt gezahlt werden, bevor dieser an Bord des Autobusses geht.	FALSO	
36123	Der Fahrausweis der Fahrgäste eines innergemeinschaftlichen Liniendienstes kann ein Einzel- oder ein Sammelfahrschein sein.	VERO	

36124	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Liniendienstes mit sich haben müssen, braucht die Gültigkeitsdauer des Fahrausweises nicht unbedingt vermerkt zu sein.	FALSO	
36125	Die Fahrkarte (Fahrausweis) braucht nicht, bei jeder Aufforderung, der, mit der Kontrolle beauftragten Beamten, vorgewiesen zu werden.	FALSO	
36126	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Liniendienstes mit sich haben müssen, braucht der Preis für die Beförderung nicht unbedingt vermerkt zu sein.	FALSO	
36127	Auf der Fahrkarte (Fahrausweis) brauchen Name und Familienname des Fahrgastes nicht angeführt zu sein.	VERO	
36128	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Liniendienstes mit sich haben müssen, muss das Kennzeichen des für den Dienst verwendeten Autobusses unbedingt vermerkt sein.	FALSO	
36129	Die Fahrkarte (Fahrausweis) kann vom Beförderer auch am Ende der Fahrt ausgestellt werden.	FALSO	

Quesito n° 7364 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36130	Auf der Fahrkarte (Fahrausweis) brauchen Abfahrts- und Zielort des Fahrgastes oder die Art der Fahrt (Stadtverkehr, Überlandverkehr usw.) nicht angeführt zu sein.	FALSO	
36131	Auf der Fahrkarte (Fahrausweis) braucht der Preis für den Transport nicht angeführt zu sein.	FALSO	
36132	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Liniendienst mit sich haben müssen, braucht die Angabe der Haltestellen für den Einstieg und den Ausstieg des Fahrgastes nicht unbedingt vermerkt zu sein.	FALSO	
36133	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Liniendienst mit sich haben müssen, muss der Preis für den Transport vermerkt sein.	VERO	
36134	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Liniendienst mit sich haben müssen, brauchen Name und Familienname des Fahrgastes nicht unbedingt vermerkt zu sein.	VERO	
36135	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Liniendienst mit sich haben müssen, müssen nicht unbedingt alle Haltestellen des Dienstes vermerkt sein.	VERO	
36136	Auf der Fahrkarte (Fahrausweis) braucht die Gültigkeitsdauer derselben nicht angeführt zu sein.	FALSO	
36137	Die Fahrkarte (Fahrausweis) muss von den Fahrgästen für die gesamte Dauer der Fahrt aufbewahrt werden.	VERO	
36138	Für die Durchführung von internationalen Gelegenheitsdiensten für den Personentransport auf der Straße zwischen Italien und Rumänien ist es lediglich erforderlich, die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses mitzuführen.	FALSO	

Quesito n° 7365 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36139	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste mit geschlossenen Türen sehen die Beförderung ein und derselben Gruppe von Fahrgästen sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt vor.	VERO	
36140	Für den Betrieb eines Personentransports im Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Slowenien muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36141	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste, bei welchen die Durchfahrt durch Drittländer vorgesehen ist, unterliegen keiner besonderen Genehmigung.	FALSO	
36142	Für den Betrieb eines Personentransports im Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36143	Es ist nicht erlaubt, einen Personentransport im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu betreiben.	FALSO	
36144	Nicht unter die Gelegenheitsdienste fallen Leereinfahrten und besetzte Ausfahrten.	FALSO	
36145	Um einen internationalen Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Schweden durchzuführen, braucht ein italienisches Unternehmen die von allen von der Strecke betroffenen Ländern ausgestellten Genehmigungen.	FALSO	
36146	An Bord der für die internationalen Gelegenheitsdienste innerhalb der EU verwendeten Autobusse sind die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz sowie jene der von den zuständigen Behörden des Zielstaates des Dienstes ausgestellte Genehmigung erforderlich.	FALSO	

36147	Dem Fahrtenblatt müssen im Falle einer Strecke, welche die Durchfahrt durch Drittländer vorsieht, die entsprechenden Transitgenehmigungen beiliegen.	VERO	

Quesito n° 7366 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36148	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste sind internationale Liniendienste.	FALSO	
36149	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste, welche die Durchfahrt durch nicht zur EU gehörende Länder vorsehen, bedürfen der, von diesen Ländern erteilten, Genehmigungen.	VERO	
36150	Unter einem Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen, welche in dem Staat, in welchem der Beförderer niedergelassen ist, weder beginnt noch endet, was bedeutet, dass die Fahrgäste in diesem Staat weder aussteigen noch einsteigen	FALSO	
36151	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Fahrtenblätter sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben	VERO	
36152	Gelegenheitsdienste sind jene Personentransporte, die hauptsächlich dadurch gekennzeichnet sind, dass Gruppen befördert werden, die auf Antrag eines Auftraggebers oder des Beförderers selbst gebildet werden.	VERO	
36153	Unter einem Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen in einen Staat, und zwar mit einem Autobus, welcher anschließend den besagten Staat ohne die zuvor beförderte Gruppe wieder verlässt.	VERO	
36154	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und Frankreich muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben	FALSO	
36155	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsverkehr mit beladener Rückfahrt und Leerhinfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben	FALSO	
36156	EU-Dienste, deren Bestimmungen vorsehen, dass die Abschrift des Vertrages zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber verpflichtend an Bord des Autobusses mitgeführt werden muss, sind die innergemeinschaftlichen Gelegenheitsdienste	FALSO	

Quesito n° 7367 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36157	Gelegenheitsdienste können international sein	VERO	
36158	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben	VERO	
36159	Um einen internationalen Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Schweden durchzuführen, braucht ein italienisches Unternehmen nur das von den zuständigen italienischen Behörden ausgestellte Kontrolldokument (Fahrtenblatt) sowie die EU-Lizenz.	VERO	
36160	Innerhalb der EU sind die Personentransporte im Gelegenheitsverkehr mit Autobussen unterschiedlich geregelt, wobei es für jene mit geschlossenen Türen einer Genehmigung bedarf.	FALSO	
36161	Nicht unter die Gelegenheitsdienste fallen die Sonderformen des Linienverkehrs.	VERO	
36162	Das Fahrtenblatt und die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz müssen sich an Bord der Fahrzeuge befinden, die innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste durchführen.	VERO	
36163	Unter einem Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen aus einem Staat, und zwar mit einem Autobus, welcher zuvor den besagten Staat ohne die anschließend beförderte Gruppe erreicht hat.	FALSO	
36164	Gelegenheitsdienste werden auf Antrag eines Auftraggebers oder eines Beförderers erbracht.	VERO	
36165	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste bedürfen immer einer eigenen Genehmigung.	FALSO	

Quesito n° 7368 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36166	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste sind internationale Liniendienste.	FALSO	

36167	Unter einem Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen aus einem Staat, und zwar mit einem Autobus, welcher zuvor den besagten Staat ohne die anschließend beförderte Gruppe erreicht hat.	VERO	
36168	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Slowenien muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36169	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36170	Innergemeinschaftliche Personentransporte im Gelegenheitsdienst können mit Leerhinfahrt und besetzter Rückfahrt sein.	VERO	
36171	Personentransporte im Gelegenheitsdienst sind jene Personentransporte, die einer unterschiedslosen Kundschaft angeboten werden.	FALSO	
36172	Innerhalb der EU sind die Personentransporte im Gelegenheitsdienst mit Autobussen alle einheitlich geregelt.	VERO	
36173	Unter einem Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen in einen Staat, und zwar mit einem Autobus, welcher anschließend den besagten Staat ohne die zuvor beförderte Gruppe wieder verlässt.	FALSO	
36174	Von einem französischen Unternehmen zwischen Spanien und Italien durchgeführte Gelegenheitsdienste sind verboten.	FALSO	

Quesito n° 7369 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36175	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36176	An Bord der für die internationalen Gelegenheitsdienste innerhalb der EU verwendeten Autobusse sind die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz sowie jene des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) erforderlich.	FALSO	
36177	Unter einem Personentransport im Gelegenheitsdienst mit „geschlossenen Türen“ versteht man einen Beförderungsdienst, welcher vom Unternehmen ausschließlich Fahrgästen angeboten wird, welche im Besitz der Vormerkung sind.	FALSO	
36178	Nicht unter die Gelegenheitsdienste fallen besetzte Einfahrten und Leerausfahrten.	FALSO	
36179	Unter einem Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen versteht man die mit ein und demselben Autobus durchgeführte Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen, die anschließend zum Abfahrtsort zurückgeführt werden.	VERO	
36180	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36181	Für den Betrieb eines Personentransporte im Gelegenheitsdient mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36182	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste sind verboten.	FALSO	
36183	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdient mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Slowenien muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	

Quesito n° 7370 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36184	Um einen internationalen Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Schweden durchzuführen, braucht ein italienisches Unternehmen die von den zuständigen italienischen und schwedischen Behörden sowie von den Behörden der durchquerten Transitländer ausgestellten Kontrolldokumente - Fahrtenblätter.	FALSO	
36185	Unter einem Personentransport im Gelegenheitsdienst mit „geschlossenen Türen“ versteht man einen Beförderungsdienst, welcher es dem Unternehmen nicht ermöglicht, seinen Kunden Ausflüge innerhalb des Hoheitsgebietes des Zielstaates des Dienstes anzubieten.	FALSO	

36186	Für den Betrieb eines Personentransport im Gelegenheitsdient mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36187	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste können Transitfahrten sein.	VERO	
36188	An Bord der für die internationalen Gelegenheitsdienste innerhalb der EU verwendeten Autobusse sind die gleichlautende Abschrift der, von den zuständigen Behörden des Ausgangsstaates des Dienstes ausgestellte, Genehmigung und das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) erforderlich.	FALSO	
36189	Unter einem Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen, welche in dem Staat, in welchem der Beförderer niedergelassen ist, weder beginnt noch endet, was bedeutet, dass die Fahrgäste in diesem Staat weder aussteigen noch einsteigen.	FALSO	
36190	Innerhalb der EU sind die Personentransport im Gelegenheitsdienst mit Autobussen unterschiedlich geregelt, wobei es für jene mit geschlossenen Türen einer Genehmigung bedarf.	FALSO	
36191	Für den Betrieb eines Personentransports im Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich reicht es aus, wenn man nur das EU-Fahrtenblatt an Bord des Autobusses hat.	FALSO	
36192	Unter einem Personentransport im Gelegenheitsdienst mit „geschlossenen Türen“ versteht man einen Transportdienst, bei welchem sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt die Beförderung ein und derselben Gruppe von Personen vorgesehen ist.	VERO	

Quesito n° 7371 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36193	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36194	Für den Betrieb eines Personentransport im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und Frankreich muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	VERO	
36195	Gelegenheitsdienste können innerstaatlich sein.	VERO	
36196	Für den Betrieb eines Personentransport im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36197	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste mit besetzter Hinfahrt und Leerrückfahrt sind nur in einigen Mitgliedsländern liberalisiert.	FALSO	
36198	Um einen internationalen Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Schweden durchzuführen, braucht ein italienisches Unternehmen das von den zuständigen italienischen Behörden ausgestellte Kontrolldokument (Fahrtenblatt) und die von den zuständigen schwedischen Behörden ausgestellte Genehmigung.	FALSO	
36199	Unter einem Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt versteht man die mit ein und demselben Autobus durchgeführte Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen, die anschließend zum Abfahrtsort zurückgeführt werden.	FALSO	
36200	Gelegenheitsdienste sind jene Personentransporte, die vornehmlich mit Autobussen als Mietwagen mit Fahrer durchgeführt werden.	VERO	
36201	Die Durchführung der internationalen Gelegenheitsdienste für die Personentransport auf der Straße zwischen Italien und Rumänien ist durch keine internationale Rechtsquelle geregelt.	FALSO	

Quesito n° 7372 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36202	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und Frankreich muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36203	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36204	Von einem Schweizer Unternehmen zwischen Frankreich und Italien durchgeführte Gelegenheitsdienste sind verboten.	FALSO	
36205	Gelegenheitsdienste werden durchgeführt mit gemieteten Autobussen mit Fahrern.	VERO	

36206	Nicht unter die Gelegenheitsdienste fallen die Dienste „mit geschlossenen Türen“.	FALSO	
36207	Gelegenheitsdienste sind jene Dienste, die weder den Eigenschaften der Liniendienste, noch jene der Sonderformen des Liniendienstes aufweisen.	VERO	
36208	Internationalen Gelegenheitsdienste und Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste innerhalb der EU unterliegen nicht denselben Bestimmungen, da für beide Dienste eine spezifische Genehmigung erforderlich ist.	FALSO	
36209	Gelegenheitsdienste sind jene Personentransporte, die eine von der Behörde vorgegebene Strecke haben.	FALSO	
36210	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	

Quesito n° 7373 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36211	An Bord der für die internationalen Gelegenheitsdienste innerhalb der EU verwendeten Autobusse sind die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz und das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) erforderlich.	VERO	
36212	Von einem italienischen Unternehmen in schweizerischem Hoheitsgebiet durchgeführte Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste sind verboten.	VERO	
36213	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste und internationale Gelegenheitsdienste innerhalb der EU unterliegen denselben Bestimmungen, da sie keiner besonderen Genehmigung bedürfen.	VERO	
36214	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Slowenien muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	VERO	
36215	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz, nicht jedoch die Fahrtenblätter an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36216	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36217	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste sind auch dann nicht genehmigungspflichtig, wenn die Strecke die Durchfahrt durch Nichtmitgliedsstaaten vorsieht.	FALSO	
36218	Gelegenheitsdienste sind jene Personentransporte, welche mit einer, in einer Genehmigung vorgegebenen gleichbleibender Taktfrequenz durchgeführt werden.	FALSO	
36219	Das Fahrtenblatt muss von einem französischen Unternehmen ausgefüllt werden, das in italienischem Hoheitsgebiet Gelegenheitsdienste zum Transport von Fahrgästen durchführt.	VERO	

Quesito n° 7374 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36220	Für den Betrieb eines Personentransportes im Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36221	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste innerhalb der EU bedürfen keiner Genehmigung außer der EU-Lizenz, sofern die Strecke keine Nicht-EU-Länder betrifft.	VERO	
36222	Unter einem Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt versteht man den, mit ein und demselben Autobus durchgeführten Transport einer Gruppe von Fahrgästen, die anschließend zum Abfahrtsort zurückgebracht werden.	FALSO	
36223	Unter einem Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt versteht man den Transport einer Gruppe von Fahrgästen aus einem Staat, und zwar mit einem Autobus, welcher zuvor den besagten Staat ohne die anschließend beförderte Gruppe erreicht hat.	FALSO	
36224	Die Durchführung der internationalen Gelegenheitsdienste für die Personentransportes auf der Straße zwischen Italien und Rumänien erfordert eine spezifische Genehmigung.	FALSO	
36225	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs eine gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz mitführen, wenn es sich um einen Gelegenheitsdienst handelt.	VERO	

36226	Die Durchführung der internationalen Gelegenheitsdienste für den Personentransport auf der Straße zwischen Italien und Rumänien wird geregelt durch die einschlägigen EU-Bestimmungen und durch die EU-Bestimmungen zum Betrieb von Mietwagen mit Fahrer mit Autobus.	VERO	
36227	Für den Betrieb eines Personentransports im Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	VERO	
36228	Unter einem Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen in einen Staat, und zwar mit einem Autobus, welcher anschließend den besagten Staat ohne die zuvor beförderte Gruppe wieder verlässt.	FALSO	

Quesito n° 7375 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36229	Unter einem Personentransport im Gelegenheitsdienst mit „geschlossenen Türen“ versteht man einen Transportdienst, welcher nur zwei Ortschaften ohne Zwischenhalt miteinander verbindet.	FALSO	
36230	Innerhalb der EU sind die Personentransport im Gelegenheitsdienst mit Autobussen unterschiedlich geregelt.	FALSO	
36231	Für den Betrieb eines Personentransport im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36232	Für den Betrieb eines Personentransport im Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	VERO	
36233	Gelegenheitsdienste werden nicht einer unterschiedslosen Kundschaft angeboten.	VERO	
36234	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste innerhalb der EU bedürfen keinerlei Genehmigung, und zwar auch dann nicht, wenn die Strecke die Durchfahrt durch nicht zur EU gehörende Länder vorsieht.	FALSO	
36235	Für den Betrieb eines Personentransport im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft reicht es aus, wenn man nur die Originale der EU-Lizenz an Bord des Autobusses hat.	FALSO	
36236	Unter einem Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen, welche in dem Staat, in welchem der Beförderer niedergelassen ist, weder beginnt noch endet, was bedeutet, dass die Fahrgäste in diesem Staat weder aussteigen noch einsteigen.	FALSO	
36237	Nicht unter die Gelegenheitsdienste fallen die regelmäßigen Transportdienste.	VERO	

Quesito n° 7376 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36238	Dem Fahrtenblatt, das von einem italienischen Unternehmen verwendet wird, welches gelegentliche Beförderungen von Fahrgästen zwischen Italien und Deutschland durchführt, müssen die, von allen vom Dienst betroffenen Staaten ausgestellten Genehmigungen, beiliegen.	FALSO	
36239	Für den Betrieb eines Personentransport im Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	VERO	
36240	Für den Betrieb eines Personentransport im Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen zwischen Italien und Frankreich muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36241	Gelegenheitsdienste umfassen die Beförderung der Mitarbeiter vom Wohnort zum Arbeitsort.	FALSO	
36242	Für den Betrieb eines Personentransports im Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36243	Für den Betrieb eines Personentransports im Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses haben.	FALSO	
36244	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) ist in französischer Sprache verfasst.	FALSO	

36245	Das für die Durchführung der Gelegenheitsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Hauptstrecke des angebotenen Dienstes enthalten.	VERO	
36246	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Angabe der Hauptstrecke enthalten.	VERO	

Quesito n° 7377 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36247	Während der Durchführung eines Gelegenheitsdienstes innerhalb der EU muss das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden.	FALSO	
36248	Das für die Durchführung der Gelegenheitsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss vor Antritt einer jeden Fahrt durch die zuständige staatliche Behörde in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden.	FALSO	
36249	Das für eine innergemeinschaftliche gelegentliche Beförderung verwendete Fahrtenblatt muss die Aufstellung der Fahrgäste enthalten.	FALSO	
36250	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Bezeichnung des Unternehmens enthalten, das den Dienst ausführt.	VERO	
36251	Während der Durchführung eines innergemeinschaftlichen Gelegenheitsdienstes muss die Abschrift des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) an Bord des Autobusses aufbewahrt werden, mit welchem der regelmäßige Transportdienst durchgeführt wird.	FALSO	
36252	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss am Ende des Dienstes ausgefüllt werden.	FALSO	
36253	Während der Durchführung eines Gelegenheitsdienstes innerhalb der EU muss das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) bei der zuständigen Behörde des EU-Staates, welches das Ziel des Dienstes darstellt, aufbewahrt werden.	FALSO	
36254	Ein italienisches Unternehmen darf einen Gelegenheitsdienst zwischen München und Berlin ausüben, sofern es die Genehmigung Italiens erhält.	FALSO	
36255	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss sich an Bord eines Fahrzeugs befinden, welches einen Gelegenheitsdienst zwischen einem Mitgliedsland und der Schweiz durchführt.	VERO	

Quesito n° 7378 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36256	Das für die Durchführung der Gelegenheitsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss vor Antritt eines jeden Dienstes durch das Unternehmen in einfacher Ausfertigung ausgefüllt werden.	FALSO	
36257	Während der Durchführung eines Gelegenheitsdienstes innerhalb der EU muss das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) beim zuständigen Kraftfahrzeugamt des Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur aufbewahrt werden.	FALSO	
36258	Das für die Durchführung der EU-Gelegenheitsdienste erforderliche Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Namensliste der beförderten Fahrgäste enthalten.	FALSO	
36259	Während der Durchführung eines innergemeinschaftlichen Gelegenheitsdienstes muss die Abschrift des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) beim zuständigen Kraftfahrzeugamt des Ministerium für nachhaltige Mobilität und Infrastruktur aufbewahrt werden.	FALSO	
36260	Das für die Durchführung der Gelegenheitsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss am Ende einer jeden Fahrt durch das Unternehmen in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden.	FALSO	
36261	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss sich an Bord eines Fahrzeugs befinden, welches einen Gelegenheitsdienst innerhalb der EU durchführt.	VERO	
36262	Das für die Durchführung der EU-Gelegenheitsdienste erforderliche Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Zeiten für die Durchführung des angebotenen Dienstes enthalten.	FALSO	
36263	Bei innergemeinschaftlichen Gelegenheitsdiensten ist die Pflicht vorgesehen, das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) an Bord des Fahrzeugs mitzuführen.	VERO	
36264	Während der Durchführung eines innergemeinschaftlichen Gelegenheitsdienstes muss die Kopie des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden.	VERO	

Quesito n° 7379 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36265	Ein italienisches Unternehmen darf einen Gelegenheitsverkehrsdienst zwischen München und Berlin ausüben, sofern es die Genehmigung Deutschlands erhält.	FALSO	

36266	Während der Durchführung eines innergemeinschaftlichen Gelegenheitsdienstes muss die Kopie des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) an Bord des Autobusses aufbewahrt werden, mit welchem der Gelegenheitsdienst durchgeführt wird.	FALSO	
36267	Das für die Durchführung der Gelegenheitsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss vor Antritt einer jeden Fahrt durch das Unternehmen oder den Fahrer in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden.	VERO	
36268	Ein italienisches Unternehmen darf einen Gelegenheitsdienst zwischen München und Berlin ausüben, sofern es einen Sitz in Deutschland hat.	FALSO	
36269	Während der Durchführung eines Gelegenheitsdienstes innerhalb der EU muss das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) an Bord des Autobusses aufbewahrt werden, mit welchem der Gelegenheitsdienst durchgeführt wird.	VERO	
36270	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Angabe des durchgeführten Dienstes enthalten.	VERO	
36271	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss als Original beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden.	FALSO	
36272	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) wird von den zuständigen Behörden des Staates ausgestellt, in welchem der Dienst endet.	FALSO	
36273	Ein italienisches Unternehmen darf einen Gelegenheitsdienst zwischen München und Berlin ohne besondere Genehmigung ausüben.	VERO	

Quesito n° 7380 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36274	Das für die Durchführung der EU-Gelegenheitsdienste erforderliche Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Tarife für den angebotenen Dienst enthalten.	FALSO	
36275	Das für die Durchführung der Gelegenheitsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss vor Ende einer jeden Fahrt durch den Fahrer in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden.	FALSO	
36276	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste außerhalb der EU dürfen nicht von EU-Unternehmen durchgeführt werden, und zwar auch nicht in der Schweiz.	VERO	
36277	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste werden in einem Staat, also innerstaatlich, von einem Unternehmen durchgeführt, welches in einem anderen Staat niedergelassen ist.	VERO	
36278	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste innerhalb der EU durch ein, in einem nicht zur EU gehörenden Staat niedergelassenes Unternehmen, sind erlaubt und bedürfen keinerlei Genehmigung.	FALSO	
36279	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste in der Schweiz sind erlaubt.	FALSO	
36280	Gelegenheitsdienste als Kabotagedienste innerhalb der EU durch ein, in einem nicht zur EU gehörenden Staat niedergelassenes Unternehmen, sind immer erlaubt, sofern das Unternehmen im Besitz der EU-Lizenz ist.	FALSO	
36281	EU-Dienste, deren Bestimmungen vorsehen, dass die Abschrift des Vertrages zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber verpflichtend an Bord des Autobusses mitgeführt werden muss, sind die Werkverkehrsdienste.	FALSO	
36282	Im internationalen Bereich kann man außergemeinschaftliche Gelegenheitsdienste durchführen.	VERO	

Quesito n° 7381 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36283	Im internationalen Bereich kann man Liniendienste außerhalb der EU durchführen.	VERO	
36284	Außergemeinschaftliche Liniendienste gewährleisten die Beförderung von Personen mit regelmäßiger Taktfrequenz.	VERO	
36285	Die internationale Transitgenehmigung gestattet es dem Beförderer, eine Beförderung durchzuführen, deren Endziel das Land ist, das die Transitgenehmigung erteilt hat.	FALSO	
36286	Außergemeinschaftliche Liniendienste sehen die Pflicht für den Fahrer vor, die Fahrgäste nur an vorgegebenen Haltestellen ein- und aussteigen zu lassen.	VERO	
36287	Außergemeinschaftliche Liniendienste gewährleisten die Beförderung von Personen von Italien nach außerhalb der EU und umgekehrt.	VERO	
36288	Die internationale Transitgenehmigung ermöglicht es dem Beförderer, im Land, das die Transitgenehmigung erteilt hat, lediglich bei der Rückfahrt Fahrgäste aufzunehmen.	FALSO	
36289	Außergemeinschaftliche Liniendienste können Gelegenheitsdienste sein.	FALSO	
36290	Außergemeinschaftliche Liniendienste dürfen von Unternehmen durchgeführt werden, die keine Befähigung für den Personenkraftverkehr besitzen.	FALSO	

36291	Außergemeinschaftliche Liniendienste sind Transportdienste als Mietwagen ohne Fahrer.	FALSO	

Quesito n° 7382 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36292	Außergemeinschaftliche Liniendienste sind nicht genehmigungspflichtig.	FALSO	
36293	Außergemeinschaftliche Liniendienste können Sonderformen des Liniendienstes sein.	VERO	
36294	Die internationale Transitgenehmigung gestattet es dem Beförderer, eine Beförderung als Kabotagedienste in das Land durchzuführen, das die Transitgenehmigung erteilt hat.	FALSO	
36295	Die internationale Transitgenehmigung gestattet dem Beförderer lediglich die Durchfahrt durch das Hoheitsgebiet des Landes, das die Transitgenehmigung erteilt hat, ohne Ein- oder Ausstieg der Fahrgäste.	VERO	
36296	Außergemeinschaftliche Liniendienste sind Transportdienste als Mietwagen mit Fahrer.	FALSO	
36297	Bei der Durchführung eines Liniendienstes nach einem Nicht-EU-Staat, bei welchem die Strecke durch einen EU-Staat führt, müssen sich an Bord des Autobusses eines italienischen Unternehmens ausschließlich das Original der spezifischen italienischen Genehmigung und die EU-Lizenz befinden.	FALSO	
36298	Bei der Durchführung eines Liniendienstes nach einem Nicht-EU-Staat, bei welchem die Strecke durch einen EU-Staat führt, müssen sich an Bord des Autobusses eines italienischen Unternehmens die gleichlautende Abschrift der Genehmigungen des Zielstaates, die Italiens, sowie der etwaigen Transitstaaten, sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz befinden.	VERO	
36299	Bei der Durchführung eines Liniendienstes nach einem Nicht-EU-Staat, bei welchem die Strecke durch einen EU-Staat führt, müssen sich an Bord des Autobusses eines italienischen Unternehmens das Original der EU-Lizenz und die Genehmigung des nicht zur EU gehörenden Zielstaates befinden.	FALSO	
36300	Bei der Durchführung von Liniendiensten nach Nicht-EU-Staaten muss sich an Bord des Autobusses eines italienischen Unternehmens das Original des vom Unternehmen eigens ausgefüllten Fahrtenblattes befinden.	FALSO	

Quesito n° 7383 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36301	Bei der Durchführung von Liniendiensten nach Nicht-EU-Staaten muss sich an Bord des Autobusses eines italienischen Unternehmens ausschließlich die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz befinden.	FALSO	
36302	Bei der Durchführung eines Liniendienstes nach einem Nicht-EU-Staat, bei welchem die Strecke durch einen EU-Staat führt, muss sich an Bord des Autobusses eines italienischen Unternehmens ausschließlich die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz befinden.	FALSO	
36303	Bei der Durchführung von Liniendiensten nach Nicht-EU-Staaten muss sich an Bord des Autobusses eines italienischen Unternehmens das Original oder die gleichlautende Abschrift der Genehmigungen des Zielstaates, jene Italiens sowie der etwaigen Transitstaaten befinden.	VERO	
36304	Bei der Durchführung von Liniendiensten nach Nicht-EU-Staaten muss sich an Bord des Autobusses eines italienischen Unternehmens nur das Original der Genehmigungen des Zielstaates befinden.	FALSO	
36305	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen den gemäß den multilateralen Abkommen erteilten Genehmigungen.	VERO	
36306	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen den gemäß den bilateralen Abkommen erteilten Genehmigungen.	VERO	
36307	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen den gemäß internationalen Abkommen erteilten Genehmigungen.	VERO	
36308	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen je nach den betroffenen Ländern unterschiedlichen Genehmigungsregelungen; ein und dieselbe Dienstart kann in einem Abkommen liberalisiert und in einem anderen genehmigungspflichtig sein.	VERO	
36309	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern umfassen nicht die Transitdienste.	VERO	

Quesito n° 7384 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36310	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern umfassen nicht die Shuttle-Dienste.	FALSO	
36311	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern sind in allen Drittländern liberalisiert, wenn das Ursprungsland ein Mitgliedsstaat ist.	FALSO	
36312	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen keiner Genehmigung, wenn das Zielland ein Mitgliedsstaat ist.	FALSO	

36313	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern dürfen in allen Drittländern auch, nur mit dem Besitz der EU-Lizenz, durchgeführt werden.	FALSO	
36314	Für Personentransporte im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern gibt es in Italien keine allgemeingültige Regelung.	VERO	
36315	Beim Personentransport im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern gelten in Italien bilaterale, multilaterale und internationale Abkommen.	VERO	
36316	Beim Personentransport im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern sind die Bestimmungen in Italien je nach den betroffenen Ländern unterschiedlich.	VERO	
36317	Beim Personentransport im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern ist im Allgemeinen eine eigene Genehmigung erforderlich.	VERO	
36318	Beim Personentransport im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern legen die einzelnen internationalen Abkommen die Genehmigungsbestimmungen fest.	VERO	

Quesito n° 7385 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36319	Beim Personentransport im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern bezieht sich Italien auf eine allgemeingültige Regelung.	FALSO	
36320	Beim Personentransport im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern gilt in Italien eine vollkommene Liberalisierung, welche unabhängig vom jeweils betroffenen Land jede Art von Genehmigung abgeschafft hat.	FALSO	
36321	Beim Personentransport im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern bezieht sich Italien, für alle außergemeinschaftlichen Beförderungen, auf das Interbus-Abkommen.	FALSO	
36322	Beim Personentransport im Gelegenheitsdienst nach Nicht-EU-Ländern ist keine Genehmigung vorgesehen, wenn Italien das Ursprungs- oder das Zielland ist.	FALSO	
36323	Das Interbus-Abkommen ist ein multilaterales internationales Abkommen, welches den Gelegenheitsdienst zwischen der Europäischen Union und anderen Nicht-EU-Ländern regelt.	VERO	
36324	Das Interbus-Abkommen ist ein bilaterales internationales Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Türkei, welches alle Personentransporte regelt.	FALSO	
36325	Das Interbus-Abkommen ist ein bilaterales internationales Abkommen, welches die Gelegenheitsdienste mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft regelt.	FALSO	
36326	Das für die vom Interbus-Abkommen geregelten Transporte verwendete Fahrtenblatt muss die Auflistung der Fahrgäste enthalten.	VERO	
36327	Das Interbus-Abkommen ist ein multilaterales internationales Abkommen, welches die Liniendienste zwischen den EU-Staaten regelt.	FALSO	

Quesito n° 7386 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36328	Die Gelegenheitsdienste nach Nicht-EU-Ländern umfassen nicht die Fahrten mit geschlossenen Türen.	FALSO	
36330	Das Interbus-Abkommen regelt den Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Malta.	FALSO	
36331	Das Interbus-Abkommen regelt den Gelegenheitsdienst zwischen Italien und der Türkei.	VERO	
36332	Das Interbus-Abkommen regelt den Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Albanien.	VERO	
36333	Das Interbus-Abkommen regelt den Gelegenheitsdienst zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft.	FALSO	
36334	Das Interbus-Abkommen regelt den Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Bosnien Herzegowina.	VERO	
36335	Das Interbus-Abkommen regelt den Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Liechtenstein.	FALSO	
36336	Die Beförderungen nach und aus dem Vereinigten Königreich sind durch ein Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich geregelt.	VERO	

Quesito n° 7387 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36337	Die Beförderungen nach und aus dem Vereinigten Königreich sind durch ein bilaterales Abkommen Italien-Vereinigtes Königreich geregelt.	FALSO	
36338	Der Personentransport nach und aus dem Vereinigten Königreich kann im Rahmen eines jährlichen Lizenzaustauschprogrammes durchgeführt werden	FALSO	

36339	Das Abkommen für den Personentransport zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist ein bilaterales Abkommen.	VERO	
36340	Der Personentransport von und nach Gibraltar wird durch ein Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich geregelt.	FALSO	
36341	Der Personentransport von und nach Gibraltar wird nicht durch ein Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich geregelt.	VERO	
36342	Das Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich hat das INTERBUS Abkommen EU-Vereinigtes Königreich abgeschafft.	FALSO	
36343	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich bedeutet das EU-Gebiet auch das Gebiet des Vereinigten Königreichs.	FALSO	
36344	Im Abkommen zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich werden die Gebiete der beiden Parteien jeweils getrennt und in ihrer jeweiligen Einheit verstanden.	VERO	
36345	Der Personentransport von und nach Nordirland gilt als innerhalb der EU durchgeführt.	FALSO	

Quesito n° 7388 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36346	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich umfasst das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs auch jenes Nordirlands.	VERO	
36347	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich für den Personentransport gilt für alle natürlichen oder juristischen Personen, die Personentransportdienste erbringen.	VERO	
36348	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich gelten Fahrzeuge zur Verstärkung solche Fahrzeuge, die zur Bewältigung vorübergehender und außergewöhnlicher Situationen eingesetzt werden.	VERO	
36349	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich gelten Fahrzeuge zur Verstärkung solche Fahrzeuge, die mit einer doppelten Sicherheitszelle ausgestattet sind.	FALSO	
36350	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich können Busse, die als Fahrzeuge zur Verstärkung eingesetzt werden, von einem anderen Unternehmen geliefert werden.	VERO	
36351	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich müssen, als Fahrzeuge zur Verstärkung eingesetzte Busse die gleiche Farbe haben wie die ersetzten.	FALSO	
36352	Für den Personentransport berücksichtigt das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich, nur Unternehmen mit einer EU-Lizenz.	FALSO	
36353	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt Reisen aus der EU in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs mit Transit durch ein Drittland.	VERO	
36354	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt keine kostenpflichtigen Reisen aus der EU in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs mit Transit durch ein Drittland.	FALSO	

Quesito n° 7389 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36355	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich ermöglicht besetzte Fahrten mit Ursprung und Ziel in der EU und die Durchfahrt durch das Vereinigte Königreich.	VERO	
36356	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt besetzte Fahrten mit Herkunft- und Zielort in der EU mit einem Verbot der Durchfahrt durch das Vereinigte Königreich	FALSO	
36357	Ein Italienischer Beförderer kann einen Liniendienst England - Schottland betreiben.	FALSO	
36358	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich ermöglicht besetzte Fahrten von Wales (UK) nach Italien (EU).	VERO	
36359	Ein italienischer Beförderer, der von Italien nach Irland fährt, kann durch das Vereinigte Königreich reisen.	VERO	
36360	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich erlaubt keine Leerfahrten.	FALSO	
36361	Ein italienischer Beförderer kann Sonderformen des Liniendienstes von London nach Edinburgh durchführen.	FALSO	
36362	Ein italienischer Beförderer kann keinen Linienverkehr mit Ursprung Wales und Ziel Schottland durchführen.	VERO	
36363	Ein italienischer Beförderer eines internationalen Liniendienstes muss, um eine Beförderung in das Vereinigte Königreich durchführen zu können, im Besitz einer Lizenz des Vereinigten Königreichs sein.	FALSO	

Quesito n° 7390 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

36364	Ein italienischer Beförderer im internationalen Liniendienst, muss, um eine Beförderung in das Vereinigte Königreich durchführen zu können, im Besitz einer Genehmigung sein.	VERO	
36365	Ein britischer Beförderer im regelmäßigen internationalen Liniendienst muss, um eine Beförderung innerhalb der EU durchführen zu können, im Besitz der EU-Lizenz sein..	FALSO	
36366	Ein britischer Beförderer im regelmäßigen internationalen Liniendienst, der Beförderungen innerhalb der EU durchführt, benötigt keine Genehmigung oder Lizenz, da die Beförderung von und in die EU vollständig liberalisiert ist.	FALSO	
36367	Der Personentransport vom und zum Vereinigten Königreich ist vollständig liberalisiert.	FALSO	
36368	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich sieht Beschränkungen für die Anzahl der durchzuführenden Transporte vor (Quotengenehmigungen).	FALSO	
36369	Das Abkommen EU-Vereinigtes Königreich sieht keine begrenzte Anzahl gegenseitiger Reisegenehmigungen vor.	VERO	
36370	Gelegenheitsdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sind nicht genehmigungspflichtig.	VERO	
36371	Im Abkommen EU-Vereinigtes Königreich wird der Personentransport im Rahmen eines Systems von Jahresgenehmigungen geregelt.	FALSO	
36372	Gelegenheitsdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sind genehmigungspflichtig.	FALSO	

Quesito n° 7391 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36373	Internationalen Liniendienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sind genehmigungspflichtig.	VERO	
36374	Sonderformen internationaler Liniendienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich erfordern keine Genehmigung.	FALSO	
36375	Die Genehmigung für den internationalen Liniendienst zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann auf ein anderes Unternehmen übertragen werden.	FALSO	
36376	Ein EU-Fuhrunternehmen kann mit Zustimmung der Genehmigungsbehörde einen regelmäßigen Liniendienst EU-Vereinigtes Königreich über ein Subunternehmen durchführen.	VERO	
36377	Ein EU-Fuhrnehmen kann auch ohne Zustimmung der Genehmigungsbehörde einen Liniendienst EU-Vereinigtes Königreich über ein Subunternehmen durchführen.	FALSO	
36378	Die maximale Gültigkeitsdauer der Genehmigung für den internationalen Liniendienst zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich beträgt fünf Jahre.	VERO	
36379	Die maximale Gültigkeitsdauer der Genehmigung für Sonderformen des internationalen Liniendienstes zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich beträgt drei Jahre.	FALSO	
36380	In der Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist es nicht erforderlich, die Art der Dienstleistung anzugeben	FALSO	
36381	In der Genehmigung für den internationalen Liniendienst zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist die Strecke anzugeben, auf welcher der Verkehrsdienst durchgeführt wird, insbesondere der Abfahrtsort und der Ankunftsort.	VERO	

Quesito n° 7392 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36382	In der Genehmigung für Sonderformen des internationalen Liniendienstes zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist die Gültigkeitsdauer angegeben.	VERO	
36383	In der Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich sind keine Haltestellen und Fahrpläne angegeben.	FALSO	
36384	In der Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist die Art der Dienstleistung angegeben.	VERO	
36385	Die Genehmigung für den internationalen Linienverkehr zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist nicht auf ein anderes Unternehmen übertragbar.	VERO	
36386	Die Gültigkeit der Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann auf Antrag des Frächters weniger als 5 Jahre betragen.	VERO	
36387	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann verweigert werden, wenn der Hauptzweck des Dienstes nicht darin besteht, Personen zwischen den Haltestellen im Hoheitsgebiet der Vertragsstaaten zu befördern.	VERO	

36388	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann aufgrund des stillschweigenden Ablehnens der zuständigen Behörden, in deren Hoheitsgebiet Personen an oder von Bord gehen, verweigert werden.	FALSO	
36389	Die Zulassung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich wird mit den selben Verfahren und Erwägungen erneuert wie für die Erteilung.	VERO	
36390	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann zur Anpassung von Takten, Tarifen und Fahrplänen geändert werden.	VERO	

Quesito n° 7393 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36391	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann nur geändert werden, wenn sich Tarife und Fahrpläne nicht ändern.	FALSO	
36392	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann nur verlängert werden, wenn seit dem letzten Dienst ein Jahr vergangen ist.	FALSO	
36393	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich erlischt am Ende ihrer Gültigkeitsdauer.	VERO	
36394	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist bis zu 3 Monate nach dem in der Genehmigung angegebenen Datum, gültig.	FALSO	
36395	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann vorzeitig auf Antrag des Betreibers erlöschen, wenn dieser beabsichtigt, den Betrieb des Dienstes einzustellen.	VERO	
36396	Der Inhaber der Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich muss die Fahrgäste durch angemessene Veröffentlichung und einen Monat im Voraus über die Beendigung des Dienstes informieren.	VERO	
36397	Der Inhaber der Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich muss die Beendigung des Dienstes nicht bekannt geben.	FALSO	
36398	Die Genehmigung für internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich kann nicht vorzeitig, auf Antrag des Betreibers erlöschen, der beabsichtigt, den Betrieb des Dienstes einzustellen.	FALSO	
36399	Ein Italienischer Beförderer auf der Durchfahrt durch britische Hoheitsgebiet, muss eine britische Transitgenehmigung an Bord des Fahrzeugs haben.	FALSO	

Quesito n° 7394 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36400	Ein italienischer Beförderer auf der Durchfahrt durch britische Hoheitsgebiet, muss eine gelegentliche Genehmigung an Bord des Fahrzeugs haben, die bei der Einreise von den britischen Zollbehörden ausgestellt wird.	FALSO	
36401	Italienische Beförderer, die im Liniendienst das britische Hoheitsgebiet überqueren, müssen außerdem eine beglaubigte Kopie der EU-Lizenz an Bord haben.	VERO	
36402	Ein Italienischer Beförderer auf der Durchfahrt durch britische Hoheitsgebiet müssen keine Dokumente an Bord haben, da der Transit durch das britische Hoheitsgebiet vollständig liberalisiert ist.	FALSO	
36403	Italienische Beförderer, die im Gelegenheitsdienst das britische Hoheitsgebiet überqueren, müssen ein ausgefülltes INTERBUS-Fahrtenblatt an Bord haben.	FALSO	
36404	Italienische Beförderer, die im Gelegenheitsdienst das britische Hoheitsgebiet überqueren, müssen ein ausgefülltes Fahrtenblatt an Bord haben.	VERO	
36405	Britische Beförderer auf der Durchfahrt durch die EU müssen die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord haben.	FALSO	
36406	Sofern Fahrzeuge zur Verstärkung benutzt werden, muss bei internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich auch eine Kopie des Vertrags zwischen dem Dienstbetreiber und dem Unternehmen, welches die Fahrzeuge bereitstellt, an Bord mitgeführt werden.	VERO	
36407	Die Hefte mit den Fahrtenblätter für Gelegenheitsdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich werden von der zuständigen Behörde des Gebiets bereitgestellt, in dem der Betreiber registriert ist.	VERO	
36408	Sofern Fahrzeuge zur Verstärkung benutzt werden, muss bei internationale Transportdienste zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich auch eine Genehmigung der zuständigen nationalen Behörde für die Fahrzeugkonformität an Bord mitgeführt werden.	FALSO	

Quesito n° 7395 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36409	Italienische Personenbeförderer müssen, um das Vereinigte Königreich zu erreichen, eine beglaubigte Kopie der EU-Lizenz an Bord haben	VERO	
36410	Personenbeförderer im internationalen Transportdienst zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich dürfen Fahrzeuge zur Verstärkung nur zur Bewältigung vorübergehender und außergewöhnlicher Situationen einsetzen.	VERO	
36411	Der Einsatz von Fahrzeuge zur Verstärkung im internationalen Gelegenheitsdienst zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich ist zulässig.	FALSO	
36412	Personenbeförderer im internationalen Transportdienst zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich dürfen Fahrzeuge zur Verstärkung einsetzen, um ältere Fahrzeuge als genehmigt einzusetzen, die hauptsächlich für gelegentliche Dienste verwendet werden	FALSO	
36413	Gelegenheitsdienste nach Ländern, mit denen kein internationales Abkommen besteht, unterliegen nur den italienischen Bestimmungen.	FALSO	
36414	Gelegenheitsdienste nach Ländern, mit denen kein internationales Abkommen besteht, bedürfen keiner Genehmigung, wenn diese dem New-Yorker Übereinkommen vom 4.6.1954 beigetreten sind	FALSO	
36415	Gelegenheitsdienste nach Ländern, mit denen kein internationales Abkommen besteht, sind genehmigungspflichtig.	VERO	
36416	Gelegenheitsdienste nach Ländern, mit denen kein internationales Abkommen besteht, bedarf keiner Genehmigung, wenn es sich um Dienste mit geschlossenen Türen handelt.	FALSO	
36417	Gelegenheitsdienste nach Ländern, mit denen kein internationales Abkommen besteht, bedarf der EU-Lizenz.	FALSO	

Quesito n° 7396 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36418	Gelegenheitsdienste nach Ländern, mit denen kein internationales Abkommen besteht, bedarf es keinerlei Genehmigung.	FALSO	
36419	Gelegenheitsdienste nach Ländern, mit denen kein internationales Abkommen besteht, ist auch dann genehmigungspflichtig, wenn es sich um einen Dienst mit geschlossenen Türen handelt.	VERO	
36420	Gelegenheitsdienste nach Ländern, mit denen kein internationales Abkommen besteht, bedarf es einer besonderen Genehmigung, unabhängig davon, um welchen Dienst es sich handelt.	VERO	
36421	Im Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Kroatien reicht es aus, wenn sich sowohl die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz als auch das Original des EU-Fahrtenblattes an Bord des Autobusses befinden.	VERO	
36422	Die INTERBUS-Fahrtenblätter müssen für die gesamte Dauer der Fahrt an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden.	VERO	
36423	Im Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Kroatien reicht es aus, wenn sich sowohl die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz als auch das Original des INTERBUS-Fahrtenblattes an Bord des Autobusses befinden.	VERO	
36424	Die INTERBUS-Fahrtenblätter existieren nicht, man verwendet immer die EU-Fahrtenblätter.	FALSO	
36425	Im Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Kroatien reicht es aus, wenn sich die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses befindet.	FALSO	
36426	Die INTERBUS-Fahrtenblätter sind zu je 25 in einem Heft zusammengefasst, aus welchem für jede Fahrt zwei ausgefüllte Exemplare entnommen werden.	VERO	

Quesito n° 7397 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36427	Im Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Bosnien Herzegowina reicht es aus, wenn sich sowohl die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz als auch das ausgefüllte Original des INTERBUS-Fahrtenblattes an Bord des Autobusses befinden.	VERO	
36428	Die INTERBUS-Fahrtenblätter sind zu je 30 in einem Heft zusammengefasst, aus welchem sie für jede Fahrt entnommen und ausgefüllt werden.	FALSO	
36429	Im Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Bosnien Herzegowina reicht es aus, wenn sich die bilaterale Genehmigung an Bord des Autobusses befindet.	FALSO	
36430	Im Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Kroatien reicht es aus, wenn sich die bilaterale Genehmigung an Bord des Autobusses befindet.	FALSO	

36431	Im Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Bosnien Herzegowina reicht es aus, wenn sich die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz an Bord des Autobusses befindet.	FALSO	
36432	Im Gelegenheitsdienst zwischen Italien und Bosnien Herzegowina reicht es aus, wenn sich sowohl die gleichlautende Abschrift der EU-Lizenz als auch das ausgefüllte Original des EU-Fahrtenblattes an Bord des Autobusses befinden.	VERO	
36433	Die INTERBUS-Fahrtenblätter sind zu je 30 in einem Heft zusammengefasst, das immer an Bord des Autobusses mitgeführt werden muss.	FALSO	
36434	Die Verkehrsbestimmungen in Italien stehen nicht im Widerspruch zu jenen der Staaten, die den Wiener Abkommen beigetreten sind.	VERO	
36435	Die Verkehrsbestimmungen in Italien unterscheiden sich von jenen der anderen Staaten, da Italien den Wiener Abkommen nicht beigetreten ist.	FALSO	

Quesito n° 7398 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36436	Die Verkehrsbestimmungen in Italien sind im Grunde die selben wie in einem Großteil der Nationen, die zur UNO gehören.	VERO	
36437	Die Verkehrsbestimmungen in Italien stehen im Widerspruch zu jenen der Staaten, die den Wiener Abkommen beigetreten sind.	FALSO	
36438	Die Verkehrsbestimmungen in Italien sind völlig anders als jene der Nationen, die zur UNO gehören.	FALSO	
36439	Die Verkehrsbestimmungen in Italien stehen im Widerspruch zu den internationalen Bestimmungen.	FALSO	
36440	In Österreich muss man links fahren.	FALSO	
36441	In Wales muss man links fahren.	VERO	
36442	In England muss man links fahren.	VERO	
36443	In Holland muss man links fahren.	FALSO	
36444	In Irland muss man links fahren.	VERO	

Quesito n° 7399 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36445	In Frankreich muss man links fahren.	FALSO	
36446	Um im Ausland zu fahren, muss man in jedem Staat Europas grundsätzlich den internationalen Fahrzeugschein (internationale Bescheinigung) mit sich führen.	FALSO	
36447	Um im Ausland zu fahren, muss man grundsätzlich den Führerschein mit sich führen.	VERO	
36448	Um sich ins Ausland zu begeben, muss man grundsätzlich den Personalausweis mit sich führen, wenn kein Reisepass erforderlich ist.	VERO	
36449	Um im Ausland zu fahren, muss man grundsätzlich das Nationalitätenkennzeichen mit sich führen, außer bei Fahrzeugen, die mit einem Kennzeichen zugelassen sind, welches bereits die Angabe des Staates sowie der EU aufweist.	VERO	
36450	Um sich ins Ausland zu begeben, muss man in allen Staaten Europas grundsätzlich den Reisepass mit sich führen.	FALSO	
36451	Um im Ausland zu fahren muss man in allen Staaten Europas grundsätzlich den internationalen Führerschein mit sich führen.	FALSO	
36452	Um Oberleitungsbusse zu führen, ist der Führerschein der Klasse D oder der Klasse DE erforderlich.	VERO	
36453	Um Oberleitungsbusse zu führen, muss man das ADR-Zertifikat besitzen.	FALSO	

Quesito n° 7400 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36454	Um Oberleitungsbusse zu führen, muss man den Fahrerqualifizierungsnachweis besitzen.	VERO	
36455	Um Oberleitungsbusse zu führen reicht es aus, wenn man den Personalausweis besitzt.	FALSO	
36456	Um Oberleitungsbusse zu führen, muss das Fahrzeug mit der ATP-Bescheinigung versehen sein.	FALSO	
36457	Um Oberleitungsbusse zu führen, muss man den, von der zuständigen Behörde USTIF, erteilten Befähigungsnachweis besitzen.	VERO	
36458	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsbussen besteht aus einem, von der zuständigen Behörde USTIF, ausgefüllten Formular.	VERO	
36459	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsbussen enthält keinerlei Verweis auf den Führerschein des Inhabers.	FALSO	

36460	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsbussen hat keine Fälligkeit.	FALSO	
36461	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsbussen enthält die Eckdaten des Führerscheins des Inhabers.	VERO	
36462	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsbussen enthält den Namen und die meldeamtlichen Angaben des Inhabers.	VERO	

Quesito n° 7401 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36463	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsbussen besteht aus einem vom Kraftfahrzeugamt ausgefüllten Formular.	FALSO	
36464	Personen mit Beeinträchtigungen sind Personen mit eingeschränkter Mobilität, die bei der Benutzung von Verkehrsmitteln wegen körperlicher, sensorischer oder motorischer Behinderungen eingeschränkt sind.	VERO	
36465	Zu den Menschen mit Beeinträchtigungen zählen Menschen, die Kontaktlinsen oder Brillen tragen müssen.	FALSO	
36466	Barrieren sind all jene Hindernisse, die Menschen mit Beeinträchtigungen oder eingeschränkter Mobilität vorübergehend oder dauerhaft an ihren Bewegungen hindern oder einschränken.	VERO	
36467	Technische Hilfsmittel sind jene Personen, die Menschen mit Beeinträchtigungen den Zugang zu Diensten ermöglichen oder erleichtern.	FALSO	
36468	Die kulturellen Barrieren, auf die Menschen mit Beeinträchtigungen stoßen können, fallen in den Bereich Stadtplanung, Architektur und Bauwesen im Allgemeinen.	FALSO	
36469	Die Beschädigung eines Autobusses während des Betriebs kann je nach Straßenbeschaffenheit zu einer größeren oder geringeren Gefahrensituation führen.	VERO	
36470	Auch der Fahrer des Autobusses kann in einer Notsituation Menschen Erste Hilfe leisten.	VERO	
36471	Die Beschädigung eines Autobusses während des Betriebs kann unabhängig von der Anwesenheit von Menschen mit Beeinträchtigungen und deren Bedürfnissen zu einer größeren oder geringeren Gefahrensituation führen.	FALSO	

Quesito n° 7402 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36472	In einer Notsituation muss, die verantwortliche Person, die auch der Fahrer sein kann, versuchen, die Bedürfnisse der Menschen in Schwierigkeiten, in Bezug auf die Beeinträchtigungen, die sie aufweisen, zu verstehen.	VERO	
36473	Zu den eingeschränkten Aktivitäten, die die Mobilität der Person beeinträchtigen, gehört das Lesen mit Hilfe einer Brille.	FALSO	
36474	Zu den eingeschränkten Aktivitäten, die die Mobilität der Person beeinträchtigen, gehören das Tragen, Bewegen und Handhaben von Gegenständen.	VERO	
36475	Zu den Hilfsmittel für Menschen mit motorischen Einschränkungen und eingeschränkter Mobilität gehören Rollstühle.	VERO	
36476	Zu den Hilfsmittel für Menschen mit motorischen Einschränkungen und eingeschränkter Mobilität gehören Rollstühle, Prothesen und Orthesen.	VERO	
36477	Zu den Hilfsmitteln für Menschen mit motorischen Einschränkungen und eingeschränkter Mobilität gehören Fahrräder mit Hilfsmotor.	FALSO	
36478	Menschen mit motorischen Einschränkungen, die sich mit Hilfe von manuellen oder elektrischen Rollstühlen fortbewegen, haben Probleme, Höhenunterschiede zu überwinden.	VERO	
36479	Menschen mit motorischen Einschränkungen, die sich mit Hilfe von manuellen oder elektrischen Rollstühlen fortbewegen, haben Probleme, Objekte in Bezug auf ihren Standort zu erreichen.	VERO	
36480	Um die Mobilität von Menschen mit motorischen Einschränkungen oder eingeschränkter Mobilität auf infrastruktureller und gestalterischer Ebene zu erleichtern, ist es nicht relevant, barrierefreie Busse mit Rollstuhlverankerungen auszustatten.	FALSO	

Quesito n° 7403 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36481	Die Bereitstellung von Systemen für den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln wie beispielsweise Plattformen zum Anheben von Rollstühlen ist nutzlos, um die Mobilität von Menschen mit motorischen Einschränkungen oder eingeschränkter Mobilität zu verbessern.	FALSO	
36482	Rollstühle sind mobile Geräte auf Rädern, die speziell für Menschen mit motorischen Einschränkungen oder eingeschränkter Mobilität gebaut wurden.	VERO	

36483	Ein sorgsamer Umgang mit den Rollstühlen ist nicht erforderlich, da sie sehr robust sind.	FALSO	
36484	Der Umgang mit Rollstühlen durch Einrichtungen, die das Ein- und Aussteigen von Fahrgästen mit motorischen Einschränkungen aus den Autobussen erleichtern, erfordert die Einhaltung der dafür vorgesehenen Bestimmungen.	VERO	
36485	Die Anleitung zum Zusammenklappen der Rollstühle ist im Gebrauchs- und Wartungshandbuch des Herstellers angegeben.	VERO	
36486	Es gibt keine Modelle von Rollstühlen, die speziell zur Erleichterung des Transports gebaut wurden.	FALSO	
36487	Um in den Rollstuhl ein- oder auszusteigen, muss zuvor die Feststellbremse aktiviert werden.	VERO	
36488	Der Fahrer eines Autobusses muss darauf achten, dass sich die Vordertür vor dem Blinden oder Sehbehinderten öffnet.	VERO	
36489	Bei Blinden oder Sehbehinderten, die in den Autobus einsteigen müssen, kommt es nicht darauf an, dass der Fahrer mit dem Fahrzeug möglichst nah und parallel zum Gehweg heranfährt.	FALSO	

Quesito n° 7404 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36490	Bei Blinden oder Sehbehinderten, die in den Autobus einsteigen müssen, muss der Fahrer auf den Abstand und den Höhenunterschied zwischen Autobus und Gehweg hinweisen.	VERO	
36491	Autobusse sollten insbesondere für Blinde oder Sehbehinderte mit audiovisuellen Lösungen, die ihre Nutzung erleichtern, sowie mit einem speziellen System zum akustischen Signalisieren von Haltestellen, ausgestattet sein.	VERO	
36492	Blindenhunde welche Blinde oder Sehbehinderte begleiten können kostenfrei in öffentlichen Verkehrsmitteln mitgeführt werden.	VERO	
36493	Im Falle Blinder oder Sehbehinderter muss der Blindenhund mit regulärem Maulkorb ausgestattet sein.	FALSO	
36494	Im Falle Blinder oder Sehbehinderter wird der Blindenhund als ein Hilfsmittel angesehen und darf nicht von seinem Halter getrennt werden.	VERO	
36495	Die Taubheit wird als "unsichtbare" Beeinträchtigung angesehen und gilt somit als besonders schwer bemerkbar.	VERO	
36496	Bei Personen mit Hörschäden soll man nicht zu schnell Sprechen aber auch nicht zu langsam.	VERO	
36497	Bei Personen mit Hörschäden ist es wichtig lange Sätze zu verwenden.	FALSO	
36498	Um Hindernisse in der Kommunikation mit Hörgeschädigten zu vermeiden ist es angebracht Leuchttafeln zu verwenden.	VERO	

Quesito n° 7405 - 16##tipologia16 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36499	Um Hindernisse in der Kommunikation mit Hörgeschädigten zu vermeiden ist es angebracht Kontaktlinsen zu verwenden.	FALSO	
36500	Im Falle von Personen mit intellektueller und relationaler Beeinträchtigung ist es angebracht beim Zuhören und Erklären geduldiger zu sein.	VERO	
36501	Im Falle von Personen mit intellektueller und relationaler Beeinträchtigung ist es sinnlos beim Zuhören und Erklären geduldiger zu sein.	FALSO	
36502	Im Falle von Personen mit intellektueller und relationaler Beeinträchtigung ist es angebracht eventuelle Auffassungsschwierigkeiten einzuberechnen und deshalb einfache und kurze Sätze, sowie eine bildhafte Sprache zu verwenden.	VERO	
36503	Im Falle eines epileptischen Anfalles soll man Ruhe bewahren.	VERO	
36504	Falls eine Person während eines epileptischen Anfalles hingefallen ist, soll man Diese auf die Seite legen ohne Ihre Bewegungsfreiheit einzuschränken.	VERO	

Quesito n° 7406 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36505	Die Widerstandskräfte, die auf ein Fahrzeug wirken, sind jene Kräfte, die seiner Fortbewegung entgegenwirken.	VERO	
36506	Die Gewichtskraft hängt von der Neigung der Straße ab.	FALSO	
36507	Die Gewichtskraft eines Fahrzeugs verändert sich je nachdem, ob das Fahrzeug beladen oder unbeladen ist.	VERO	
36508	Die Gewichtskraft ist umgekehrt proportional zur Masse des Fahrzeugs.	FALSO	
36509	Die Gewichtskraft ist proportional zu seiner Masse.	VERO	
36510	Die Gewichtskraft hängt nicht von der Neigung der Fahrzeugs ab.	VERO	

36511	Die Gewichtskraft entspricht der Summe aus seiner Masse und der Gravitationsbeschleunigung.	FALSO	
36512	Die Gewichtskraft entspricht dem Produkt aus seiner Masse und der Gravitationsbeschleunigung.	VERO	
36513	Die Gewichtskraft lässt sich dadurch erklären, dass jeder Körper, der sich auf der Erdoberfläche befindet, von der Erde angezogen wird.	VERO	
36514	Die Gewichtskraft ist proportional zur Anzahl der Achsen des Fahrzeugs.	FALSO	
36515	Die Gewichtskraft eines Fahrzeugs ändert sich nicht, wenn sich die beförderte Ladung ändert.	FALSO	
36516	Die Antriebskraft ermöglicht, durch die kinematische Kette, die Bewegung des Fahrzeugs.	VERO	
36517	Die Antriebskraft wird dank der Reibung zwischen Antriebsräder und dem Asphalt auf den Boden übertragen.	VERO	
36518	Ein Fahrzeug in Bewegung hat eine umso höhere kinetische Energie, je höher seine Geschwindigkeit ist.	VERO	
36519	Die Antriebskraft ist die vom Motor erzeugte Zentrifugalkraft.	FALSO	
36520	Die Antriebskraft wird zum Teil von den mechanischen Bestandteilen des Fahrzeugs absorbiert.	VERO	

Quesito n° 7407 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36521	Ein Fahrzeug in Bewegung hat eine zu seiner Masse proportionale kinetische Energie.	VERO	
36522	Die Antriebskraft ist die vom endothermischen oder elektrischen Motor erzeugte Lenkkraft.	FALSO	
36523	Die Antriebskraft ist die vom Motor erzeugte und auf die Räder übertragene Vortriebskraft.	VERO	
36524	Die Antriebskraft hält durch die Lenkvorrichtungen das Fahrzeug in Bewegung.	FALSO	
36525	Die Antriebskraft ist die Schwerkraft.	FALSO	
36526	Die Antriebskraft ist die vom endothermischen-elektrischen Motor erzeugte Vortriebskraft.	VERO	
36527	Die Antriebskraft wird zur Gänze vom Motor absorbiert.	FALSO	
36528	Die Zentripetalkraft wirkt der Zentrifugalkraft entgegen und ermöglicht damit das Befahren einer kreisförmigen Bahn.	VERO	
36529	Die Zentrifugalkraft kann durch die Bremskraft ausgeglichen werden.	FALSO	
36530	Die Gewichtskraft ist umgekehrt proportional zur Masse des Fahrzeugs.	FALSO	
36531	Die Zentrifugalkraft neigt dazu, einen Körper zur Kurvenaußenseite zu schleudern.	VERO	
36532	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn ein Fahrzeug eine Kurve befährt.	VERO	
36533	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug abwärts fährt.	FALSO	
36534	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Gewichtskraft zunimmt.	FALSO	
36535	Die Zentripetalkraft wird durch die kinematische Kette erzeugt.	FALSO	
36536	Die Zentrifugalkraft ist umso größer, je höher die Geschwindigkeit und je größer die Masse der Fahrzeuge ist.	VERO	

Quesito n° 7408 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36537	Die Zentrifugalkraft neigt dazu, das Fahrzeug in Richtung Kurveninnenseite zu bringen.	FALSO	
36538	Wenn man in eine Kurve mit engem Radius einfährt, ist es notwendig, einen höheren Gang einzulegen.	FALSO	
36539	Die Zentripetalkraft hängt mit der Haftung der Reifen an der Fahrbahn zusammen.	VERO	
36540	Die Zentripetalkraft ist proportional zur Geschwindigkeit und zur Masse des Fahrzeuges.	VERO	
36541	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug aufwärts fährt.	FALSO	
36542	Die Zentrifugalkraft verändert sich, wenn man die Richtung ändert.	VERO	
36543	Die Zentripetalkraft hängt mit der Haftung der Reifen zusammen.	VERO	
36544	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Spurweite des Fahrzeugs zunimmt.	FALSO	
36545	Die Zentrifugalkraft ist umgekehrt proportional zum Kurvenradius.	VERO	
36546	Die Zentripetalkraft ist die Kraft, die es einem Körper ermöglicht, eine kreisförmige Bahn zurückzulegen.	VERO	
36547	Die Zentrifugalkraft ist direkt proportional zum Kurvenradius.	FALSO	
36548	Die Zentrifugalkraft wirkt auf ein Fahrzeug, wenn es aufwärts fährt.	FALSO	

36549	Die Zentrifugalkraft ist aufwärts am stärksten.	FALSO	
36550	Die Zentrifugalkraft verändert sich, wenn man die Geschwindigkeit ändert.	VERO	
36551	Die Zentrifugalkraft kann ein Fahrzeug ins Schleudern bringen.	VERO	
36552	Das Unterlassen der wiederkehrenden Hauptuntersuchung des Fahrzeugs führt zu seinem Kippen in der Kurve.	FALSO	

Quesito n° 7409 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36553	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Kurve enger ist.	VERO	
36554	Die Zentripetalkraft wird durch das elektronische Steuergerät erzeugt.	FALSO	
36555	Die Zentrifugalkraft ist in einer Geraden stärker als in der Kurve.	FALSO	
36556	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn der Schwerpunkt höher liegt.	VERO	
36557	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Zentrifugalkraft zunimmt.	VERO	
36558	Die Zentrifugalkraft hängt nicht vom Radius der Kurve, die das Fahrzeug befährt, ab.	FALSO	
36559	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug eine Kurve befährt.	VERO	
36560	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Geschwindigkeit zunimmt.	VERO	
36561	Die Zentrifugalkraft kann ein Fahrzeug zum Kippen bringen.	VERO	
36562	Die Zentrifugalkraft muss durch die Zentripetalkraft ausgeglichen werden.	VERO	
36563	Die Zentrifugalkraft wirkt auf einen Körper, wenn er eine Kurve befährt.	VERO	
36564	Die kinetische Energie nimmt während des Bremsens des Fahrzeugs zu.	FALSO	
36565	Mit der Zunahme der kinetischen Energie verringert sich der Anhalteweg des Fahrzeugs.	FALSO	
36566	Die kinetische Energie ist proportional zum Luftwiderstandskoeffizient des Fahrzeugs (Cw).	FALSO	
36567	Die kinetische Energie nimmt, mit der Zunahme der Reaktionszeit des Fahrers, zu.	FALSO	
36568	Die kinetische Energie wirkt sich auf den Bremsweg des Fahrzeugs aus.	VERO	

Quesito n° 7410 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36569	Die Bremsung des Fahrzeugs hat die Dispersion der kinetischen Energie des Fahrzeugs zur Folge.	VERO	
36570	Während des Bremsens wird die kinetische Energie durch die Bremsanlage in Wärme umgewandelt.	VERO	
36571	Das ABS (Antiblockiersystem) macht schlechte Reaktionszeiten wett.	FALSO	
36572	Die Trägheitskraft ändert sich, bei Veränderungen des Haftungskoeffizienten, des Straßenbelages.	FALSO	
36573	Die Trägheitskraft ändert sich nicht, bei Veränderungen der Geschwindigkeit.	FALSO	
36574	Die Trägheitskraft ist bei einem leichteren Fahrzeug geringer.	VERO	
36575	Die Trägheitskraft hängt nicht von der Masse des Fahrzeugs ab, sondern nur von der Geschwindigkeit.	FALSO	
36576	Die Trägheitskraft wirkt der Verzögerung des Fahrzeugs entgegen.	VERO	
36577	Die Trägheitskraft wirkt der Veränderung der Geschwindigkeit des Fahrzeugs entgegen.	VERO	
36578	Die Trägheitskraft erleichtert das Bremsen des Fahrzeuges.	FALSO	
36579	Die Trägheitskraft wirkt immer dann auf ein Fahrzeug, wenn sich an seiner Bewegung etwas ändert.	VERO	
36580	Die Trägheitskraft ist bei Fahrzeugen, die mit derselben Geschwindigkeit fahren, identisch.	FALSO	
36581	Die Trägheitskraft gewährleistet eine bessere Straßenlage des Fahrzeugs in der Kurve.	FALSO	
36582	Die Trägheitskraft nimmt mit der Masse des Fahrzeugs zu.	VERO	
36583	Die Verlagerung des Schwerpunktes beeinflusst die Stabilität des Fahrzeugs.	VERO	

Quesito n° 7411 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
36584	Die Schwerpunkthöhe des unbeladenen Fahrzeugs ist konstant.	VERO	

36585	Die Lage des Schwerpunktes hängt sowohl von der Ladung als auch von der Positionierung derselben auf dem Fahrzeug ab.	VERO	
36586	Der Schwerpunkt eines Fahrzeugs befindet sich in der Mitte der Achse der Antriebsräder.	FALSO	
36587	Der Schwerpunkt verlagert sich je nachdem, ob das Fahrzeug eine Gerade oder eine Kurve befährt.	FALSO	
36588	Die Positionierung der Ladung des Fahrzeugs beeinflusst die Lage des Schwerpunktes.	VERO	
36589	Die unterschiedliche Lage der Ladung verändert den Schwerpunkt nicht.	FALSO	
36590	Die Lage des Schwerpunktes eines Fahrzeugs verändert sich mit dessen Alter.	FALSO	
36591	Der Schwerpunkt stellt jenen Punkt dar, auf welchen sich konventionsgemäß die auf das Fahrzeug wirkenden Kräfte, konzentrieren.	VERO	
36592	Der Haftungskoeffizient nimmt zu, wenn die Kontaktfläche zwischen zwei Körpern nass ist.	FALSO	
36593	Der Haftungskoeffizient ist auf Schotter größer als auf Asphalt.	FALSO	
36594	Der Haftungskoeffizient schwankt zwischen null und eins.	VERO	
36595	Der Haftungskoeffizient schwankt zwischen eins und zwei.	FALSO	
36596	Der Haftungskoeffizient zwischen Reifen und Asphalt nimmt zu, wenn der Asphalt rau ist.	VERO	
36597	Der Haftungskoeffizient zwischen Reifen und Asphalt ist niedrig, wenn der Asphalt vereist ist.	VERO	
36598	Die Reibungskraft ist eine Kraft, die entsteht, wenn zwei sich berührende Oberflächen aneinander reiben.	VERO	
36599	Die Reibungskraft wirkt, dem Gleiten von sich berührenden Oberflächen, entgegen.	VERO	

Quesito n° 7412 - 11##tipologia11 CQC - DL 30 LUGLIO 2021

Numero domanda	**Testo domanda**	**Risposta Corretta**	**Immagine**
36600	Die Reibungskraft, welche zwischen Reifen und Asphalt entsteht, begünstigt die Verringerung des Verbrauchs.	FALSO	
36601	Die Reibungskraft wirkt der Bremskraft des Fahrzeugs entgegen.	FALSO	
36602	Die Reibungskraft erhöht die Leistung des Fahrzeugs, da es sich nicht um eine dissipative Kraft handelt.	FALSO	
36603	Die Reibungskraft ist eine dissipative Kraft.	VERO	
36604	Die Reibungskraft neigt dazu, das Fahrzeug ständig in Bewegung zu halten.	FALSO	
36605	Die Reibungskraft erzeugt Wärme.	VERO	
36606	Die Reibungskraft hat die Senkung des Schwerpunktes des Fahrzeugs zur Folge.	FALSO	