Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Quesito n° 3156 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14698	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn ein Abfall des arteriellen Druckes vorliegt	VERO	
14699	Starker Blutverlust kann einen Schockzustand hervorrufen	VERO	
14700	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn wenig Blut zum Gehirn und zum Herzen gelangt	VERO	
14702	Ein Anzeichen eines Schockzustandes ist die geistige Verwirrung	VERO	
14703	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, ist er blass, hat Schüttelfrost und schwitzt kalt	VERO	
14704	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, weist er schwache aber rasche Herzschläge auf	VERO	
14705	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, muss man ihn auf dem Rücken liegend auf den Boden legen und seine Beine hoch lagern	VERO	
14706	Ein Anzeichen eines Schockzustandes ist die geistige Verwirrung	VERO	
14707	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, ist er blass, hat Schüttelfrost und schwitzt kalt	VERO	
14708	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, weist er schwache aber rasche Herzschläge auf	VERO	
14709	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, muss man ihn auf dem Rücken liegend auf den Boden legen und seine Beine hoch lagern	VERO	
14710	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn er ständig schreit	FALSO	
14711	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn er oberflächliche Schürfwunden erlitten hat	FALSO	
14712	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn er eine ausgeprägte Rötung im Gesicht aufweist	FALSO	
14713	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, muss man ihm alkoholhaltige Getränke verabreichen	FALSO	

Quesito n° 3157 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14714	Die arterielle äußere Blutung ist dadurch gekennzeichnet, dass das Blut mit rhythmischen Spritzern aus der Wunde tritt	VERO	
14715	Die venöse äußere Blutung ist dadurch gekennzeichnet, dass das Blut austritt, ohne zu spritzen	VERO	
14716	Um eine venöse äußere Blutung zu stillen, sind Umschläge mit kaltem Wasser oder Eis nützlich	VERO	
14717	Um eine venöse äußere Blutung zu stillen, ist es nützlich, die Wunde mit einem Druckverband mit möglichst sterilem Material zu versorgen	VERO	
14718	Es ist ratsam, dass sich der Helfer mit Handschuhen oder anderen Mitteln vor Kontakt mit dem Blut des Verunglückten schützt	VERO	
14719	Gürtel oder Krawatten kann man als Abschnürband oberhalb der Wunde verwenden, um eine arterielle Blutung zu stillen	VERO	
14720	Um eine arterielle äußere Blutung zu stoppen, ist ein Pflaster ausreichend	FALSO	
14721	Im Falle einer arteriellen äußeren Blutung muss man das gesamte Blut ausfließen lassen	FALSO	
14722	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, muss man Infektionen vermeiden, indem man Insektizide verwendet	FALSO	
14723	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, muss man vermeiden, dass das Blut die Straße verschmutzt	FALSO	
14724	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, muss man die Wunde spreizen, um den Eiter austreten zu lassen	FALSO	
14725	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, soll man nicht eingreifen, wenn der Verletzte betrunken ist	FALSO	

Quesito n° 3158 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

14726	Im Falle einer arteriellen äußeren Blutung besteht das Risiko eines raschen Todes durch Verblutung	VERO	
14727	Im Falle einer arteriellen äußeren Blutung muss man den Blutaustritt so schnell wie möglich stoppen	VERO	
14728	Im Falle einer arteriellen äußeren Blutung muss man die betroffene Hauptschlagader kräftig komprimieren	VERO	
14729	Wenn das Unfallopfer eine starke Blutung aufweist, muss man schnellstens den Krankenwagen rufen	VERO	
14730	Wenn das Unfallopfer eine blutende Wunde aufweist, muss man das Infektionsrisiko berücksichtigen	VERO	
14731	Wenn die Wunde Spuren von Erde aufweist, muss man sie mit Wasser waschen	VERO	
14732	Wenn das Opfer eines Verkehrsunfalls eine blutende Wunde hat, muss man ihn mit möglichst sauberem Material behandeln	VERO	
14733	Wenn ein Fremdkörper in die Wunde gelangt, muss man es vermeiden, dieses zu entfernen	VERO	
14734	Im Falle einer venösen Blutung tritt das Blut spritzend aus	FALSO	
14735	Im Falle einer arteriellen Blutung rinnt das Blut kontinuierlich	FALSO	
14736	Im Falle einer äußeren Blutung muss man jeden Eingriff vermeiden	FALSO	
14737	Im Falle einer venösen äußeren Blutung muss der Helfer jegliche Erste-Hilfe-Maßnahme unterlassen und sich darauf beschränken, den Krankenwagen zu rufen	FALSO	
14738	Im Falle einer venösen äußere Blutung muss man den Verunglückten sofort betäuben	FALSO	
14739	Die venöse äußere Blutung birgt Erstickungsgefahr	FALSO	
14740	Die arterielle äußere Blutung ist auch bei großen Austrittsmengen nicht lebensbedrohlich	FALSO	

Quesito n° 3159 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14741	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihn auf den Rücken legen und den Hals gestreckt halten	VERO	
14742	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihn von allen Gegenständen befreien, welche die Atmung behindern könnten (beispielsweise Krawatte, Gürtel)	VERO	
14743	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihm den Mund öffnen, um zu kontrollieren, ob die Zunge oder ein Fremdkörper die Atemwege versperren	VERO	
14744	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man seinen Kopf nach hinten beugen, um den Luftdurchfluss zu begünstigen	VERO	
14745	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man versuchen, ihn wieder in die stehende Position zu bringen	FALSO	
14746	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihn reanimieren, indem man ihn heftig schüttelt	FALSO	
14747	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man seine Beine hochhalten	FALSO	
14748	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihm Druckluft verabreichen, sofern vorhanden	FALSO	
14749	Wenn der Verunglückte nicht atmet, muss man ihm frisches Wasser ins Gesicht schütten	FALSO	

Quesito n° 3160 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14750	Bei einem Rippenbruch muss der Verunglückte in halbsitzender Position gehalten werden	VERO	
14751	Bei einem Rippenbruch muss man möglichst vermeiden, dass sich der Verunglückte bewegt	VERO	
14752	Bei einem Rippenbruch verspürt das Opfer Schmerzen beim Atmen	VERO	
14753	Bei einem Rippenbruch muss man den Verunglückten zum Reden oder Husten bringen	FALSO	
14754	Bei einem Rippenbruch muss man, wenn keine Rückenverletzungen vorliegen, das Opfer verlegen	FALSO	
14755	Bei einem Rippenbruch muss man das Opfer in die stabile Seitenlage bringen	FALSO	
14756	Bei einem Rippenbruch muss man, wenn das Opfer nicht atmet, ein Eingreifen unterlassen	FALSO	

Quesito n° 3161 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14757	Der Helfer muss die Flammen, welche das Opfer umgeben, durch eine Decke ersticken	VERO	
14758	Bei einem Brand muss der Helfer das Opfer, welches Verbrennungen erlitten hat, mit möglichst sterilem Material bedecken, um Infektionen zu vermeiden	VERO	
14759	Bei einem Brand muss der Helfer die Brandwunden mit kaltem Wasser spülen	VERO	
14760	Bei einem Brand muss der Helfer vermeiden, die an den Brandwunden des Opfers haftenden Stoffreste zu entfernen	VERO	
14761	Bei einem Brand muss der Helfer die Brandwunden mit warmem Wasser spülen	FALSO	
14762	Bei einem Brand muss es der Helfer unterlassen, einzugreifen, um sich zu schützen, und die Feuerwehr rufen	FALSO	
14763	Bei einem Brand muss der Helfer die an den Brandwunden des Opfers haftenden Stoffreste entfernen	FALSO	

Quesito n° 3162 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14764	Frakturen sind Verletzungen der Knochen und können verschoben oder nicht verschoben sein	VERO	
14765	Frakturen müssen nur dann mit sterilen Tüchern abgedeckt werden, wenn es sich um offene Frakturen handelt	VERO	
14766	Bei einer geschlossenen Fraktur einer Gliedmaße muss man die Bewegung der verletzten Gliedmaße verhindern	VERO	
14767	Wenn das Opfer Frakturen einer Gliedmaße aufweist, muss man steife Gegenstände verwenden, um das Schienen vorzunehmen	VERO	
14768	Frakturen sind interne Blutungen	FALSO	
14769	Frakturen sind immer ruhig zu stellen	FALSO	
14770	Nur offene Frakturen erfordern den Eingriff des Arztes	FALSO	
14771	Wenn das Opfer geschlossene Frakturen einer Gliedmaße aufweist, braucht man nichts zu tun und man kann sich darauf beschränken, den Verunglückten zu verlegen	FALSO	
14772	Wenn das Opfer Frakturen einer Gliedmaße aufweist, muss man ihm alkoholhaltige Getränke verabreichen	FALSO	
14773	Bei einer Fraktur darf der Verletzte nicht bedeckt werden	FALSO	
14774	Wenn das Opfer Frakturen einer Gliedmaße aufweist, muss man sofort seine Körpertemperatur messen	FALSO	

Quesito n° 3163 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14775	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte muss man versuchen, die Fahrbahn zu räumen, um sich oder andere nicht in Gefahr zu bringen	VERO	
14776	Bei einem Verkehrsunfall muss man, wenn man das Fahrzeug nicht verstellen kann, sofort auf die Gefahr aufmerksam machen	VERO	
14777	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte muss man versuchen, den Verkehr nicht zu behindern	VERO	
14778	Bei einem Verkehrsunfall mit Verschüttung von rutschigen Stoffen auf die Fahrbahn, muss man die Fahrer nahender Fahrzeuge auf die Gefahr aufmerksam machen	VERO	
14779	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte ist man verpflichtet, die Verkehrspolizisten zu rufen	FALSO	
14780	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte ist man verpflichtet, den Unfallbericht auszufüllen	FALSO	
14781	Bei einem Unfall mit Verschüttung von rutschigen Stoffen ist es angebracht, diese über den ganzen Straßenkörper zu verteilen	FALSO	
14782	Bei einem Verkehrsunfall ohne Verletzte muss man auf jeden Fall den Krankenwagen rufen, indem man die Nummer 118 wählt	FALSO	

Quesito n° 3164 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14783	Die Signalisierung der Gefahr kann darin bestehen, dass man das Warndreieck aufstellt	VERO	
14784	Die Signalisierung der Gefahr verfolgt den Zweck, den Verkehrsfluss durch den gefährlichen Bereich zu verlangsamen	VERO	
14785	Die Signalisierung der Gefahr richtet sich an die Fahrer, die sich dem Unfallort nähern	VERO	

14786	Die Signalisierung der Gefahr dient dazu, die Fahrer der nahenden Fahrzeuge zu warnen	VERO	
14787	Die Signalisierung der Gefahr kann vorgenommen werden, indem man die Lautstärke des Autoradios voll aufdreht	FALSO	
14788	Die Signalisierung der Gefahr verfolgt den Zweck, die Durchfahrt durch Straßenbaustellen zu verhindern	FALSO	
14789	Die Signalisierung der Gefahr ist nach einem Verkehrsunfall ohne Verwundete unnütz	FALSO	
14790	Die Signalisierung der Gefahr ist bei Tag verboten	FALSO	
14791	Die Signalisierung der Gefahr ist an Kuppen verboten	FALSO	

Quesito n° 3165 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14792	Wenn man nicht in der Lage ist, die Fahrbahn vom Unfallfahrzeug zu befreien, muss man den Pannendienst rufen	VERO	
14793	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	
14794	Nach einem Unfall darf man die Straßenpolizei rufen, wenn man nicht in der Lage ist, die Fahrbahn von den Fahrzeugen zu befreien	VERO	
14795	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge die Schäden feststellen, nachdem sie die Fahrbahn freigemacht haben	VERO	
14796	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge versuchen, Ruhe zu bewahren	VERO	
14797	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge alle Elemente erheben, welche zur Rekonstruktion des Unfallherganges nützlich sind	VERO	
14798	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge sichtbare Schäden erheben	VERO	
14799	Nach einem Verkehrsunfall muss man sich zuallererst entfernen, um die Carabinieri aufzusuchen	FALSO	
14800	Nach einem Verkehrsunfall ist es verboten, vor Eintreffen der Polizei aus dem Fahrzeug zu steigen	FALSO	
14801	Bei einem Unfall ohne Verletzte ist es den Fahrern bis zum Eintreffen des Abschleppwagens verboten, aus dem Fahrzeug zu steigen	FALSO	
14802	Nach einem Verkehrsunfall ist die Anwesenheit eines Polizisten verpflichtend vorgeschrieben, um den Unfallbericht auszufüllen	FALSO	
14803	Nach einem Unfall müssen die Fahrer der beteiligten Fahrzeuge den Unfallbericht blanko unterschreiben und ihn dann durch die Versicherungsagentur ausfüllen lassen	FALSO	
14804	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	

Quesito n° 3166 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14805	Im Bereich des Kraftverkehrs kommen Raubüberfälle zu Schaden des Fahrers häufig vor	VERO	
14806	Im Bereich des Kraftverkehrs kommt der Diebstahl von Fahrzeugen und von Waren häufig vor	VERO	
14807	Im Bereich des Kraftverkehrs sind Raubüberfälle an einsamen und schwach beleuchteten Orten häufiger	VERO	
14808	Im Bereich des Kraftverkehrs zielen die häufigsten Raubüberfälle darauf ab, den Motor aus dem geparkten Fahrzeug zu entwenden	FALSO	
14809	Im Bereich des Kraftverkehrs kommt die Entführung der Fahrgäste häufig vor	FALSO	
14810	Im Bereich des Kraftverkehrs kommen Überfälle während des Parkens auf bewachten Parkplätzen häufiger vor	FALSO	

Quesito n° 3167 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14812	Um das Risiko zu verringern, dass der Fahrer Opfer eines Überfalles wird, ist es angebracht, an nicht abgelegenen Orten zu parken	VERO	
14813	Um Fahrzeugdiebstähle zu reduzieren, ist es angebracht, die Fahrzeuge mit Diebstahlschutz auszustatten	VERO	
14814	Um das Risiko zu verringern, dass die Ladung der Fahrzeuge gestohlen wird, ist es angebracht, sich zu vergewissern, dass der Gepäckraum abgeschlossen ist	VERO	

14815	Um Fahrzeugdiebstähle zu vermeiden, ist es angebracht, den Zündschlüssel immer abzunehmen	VERO	
14816	Um Ladungsdiebstähle zu vermeiden, muss man das Fahrzeug mit gezogener Handbremse parken	FALSO	
14817	Unterlegkeile stellen einen geeigneten Diebstahlschutz dar	FALSO	
14818	Um den Diebstahl des Fahrzeugs und der Ladung zu vermeiden, ist es angebracht, an einsamen Orten zu halten und die Warnblinkanlage des Fahrzeugs (gleichzeitig blinkende Fahrtrichtungsanzeiger) zu betätigen	FALSO	
14819	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	
14820	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	
14811	Um das Risiko zu verringern, dass Fahrzeuge und Güter gestohlen werden, ist es angebracht, das Fahrzeug an nicht abgelegenen Orten abzustellen	VERO	

Quesito n° 3168 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14821	Der Fahrer darf auf verbale Aggressionen nicht mit Gewalt reagieren	VERO	
14822	Der Fahrer darf auf aggressives Verhalten nicht reagieren, um die körperliche Unversehrtheit der Fahrgäste nicht zu gefährden	VERO	
14823	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, das Fahren durch abgelegene Gegenden nach Möglichkeit zu unterlassen	VERO	
14824	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, an gut beleuchteten Orten zu parken	VERO	
14825	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, auf bewachten Parkplätzen zu parken	VERO	
14826	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, eine entsprechend durchstudierte Route zu planen	VERO	
14827	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht zu wissen, wo sich die unsicheren Orte entlang der Route befinden	VERO	
14828	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub muss man die Ordnungskräfte rufen	VERO	
14829	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub muss man den Ordnungskräften alle relevanten Details liefern	VERO	
14830	Um Überfälle zu vermeiden, ist es erlaubt, die Geschwindigkeitshöchstgrenzen zu überschreiten, wenn man durch Risikobereiche fährt	FALSO	
14831	Um Überfälle zu vermeiden, ist es angebracht, das Fahrzeug an abgelegenen Orten abzustellen	FALSO	
14832	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub soll man die Ordnungskräfte nicht einschreiten lassen, um die Lage nicht zu verschlimmern	FALSO	
14833	Bei Diebstahl oder Raub ist es erlaubt, auf jeden Fall von Waffen Gebrauch zu machen, um die Ladung zu verteidigen	FALSO	
14834	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub muss man auf die Verbrecher reagieren, wenn sie bewaffnet sind	FALSO	
14835	Bei Überfall, Diebstahl oder Raub entweder bei der Versicherungsgesellschaft oder ersatzweise bei den Ordnungskräften anzeigen	FALSO	
14836	Um Überfällen oder Raubüberfällen vorzubeugen, ist es berechtigt, Schusswaffen auf dem Armaturenbrett des Fahrzeugs sichtbar abzulegen	FALSO	

Quesito n° 3169 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14837	Fehlender Versicherungsschutz (Kfz-Haftpflicht) hat eine Sanktion zu Lasten des Eigentümers und des Benutzers des Fahrzeugs zur Folge	VERO	
14838	Der Haftpflichtversicherungsvertrag wird zwischen der Versicherungsgesellschaft und dem Versicherten abgeschlossen	VERO	
14839	Der Haftpflichtversicherungsvertrag deckt die Haftung für Schäden, welche Dritten zugefügt werden	VERO	
14840	Nicht beförderte Personen, welche durch das Fahren des Fahrzeugs einen Schaden erleiden, werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt	VERO	
14841	Die durch einen Verkehrsunfall verursachten Schäden an Gegenständen werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt	VERO	
14842	Fehlender Versicherungsschutz (Kfz-Haftpflicht) hat keinerlei Sanktion zur Folge	FALSO	
14843	Die Kosten für die ordentliche Instandhaltung des Fahrzeugs werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt	FALSO	

14844	Die mit einem Verkehrsunfall zusammenhängenden Gerichtskosten werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt	FALSO	
14845	Der Diebstahl des Fahrzeugs wird durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt	FALSO	
14846	Der Diebstahl der Ladung des Fahrzeugs wird durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt	FALSO	
14847	Schäden durch Vandalismus werden durch die Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigt	FALSO	

Quesito n° 3170 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14848	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, entbindet sich von der Ersatzpflicht, indem er den Geschädigten direkt entschädigt	VERO	
14849	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, kann den Beistand eines Verkehrsunfallsachverständigen in Anspruch nehmen	VERO	
14850	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, kann den Geschädigten über die gesetzlich vorgeschriebene Kfz-Haftpflichtversicherung entschädigen	VERO	
14851	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, haftet zivilrechtlich gegenüber dem Geschädigten	VERO	
14852	Das Privatversicherungsgesetzbuch (Codice delle assicurazioni private) sieht die Entschädigung durch die Versicherung der Gegenpartei mit Direktanspruch vor	VERO	
14853	Das Privatversicherungsgesetzbuch (Codice delle assicurazioni private) sieht die Entschädigung durch die eigene Versicherungsgesellschaft mit Direktregulierung vor	VERO	
14854	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, kann den Beistand eines Anlageberaters in Anspruch nehmen	FALSO	
14855	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, ist den geschädigten Fahrern gegenüber nicht haftbar	FALSO	
14856	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, ist beförderten Dritten gegenüber nicht haftbar	FALSO	
14857	Der Fahrer, der bei einem Unfall nur Sachschäden verursacht, ist geschädigten Fußgängern gegenüber nicht haftbar	FALSO	
14858	Das Privatversicherungsgesetzbuch (Codice delle assicurazioni private) sieht die Entschädigung durch die staatliche Anstalt zur Versicherung gegen Arbeitsunfälle INAIL vor	FALSO	
14859	Das Privatversicherungsgesetzbuch (Codice delle assicurazioni private) sieht die Entschädigung ausschließlich durch ein rechtskräftiges Urteil vor	FALSO	

Quesito n° 3171 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14860	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen die Fahrer den Unfallbericht ausfüllen und diesen nach Möglichkeit von der Gegenpartei unterschreiben lassen	VERO	
14861	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer die Eckdaten des Führerscheins, des Fahrzeugs und der Versicherung des anderen beteiligten Fahrers notieren	VERO	
14862	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer den Namen der Versicherungsgesellschaft und die Nummer der Versicherung der anderen beteiligten Fahrer notieren	VERO	
14863	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer die Nummer des Führerscheins der anderen beteiligten Fahrer mit Ausstellungsdatum und Ausstellungsort notieren	VERO	
14864	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	
14865	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer das Datum der ersten Zulassung des Fahrzeugs des anderen beteiligten Fahrers notieren	FALSO	
14866	Bei einem Unfall ohne Verletzte müssen sich die Fahrer den Kilometerstand der beteiligten Fahrzeuge notieren	FALSO	
14867	Bei einem Unfall ohne Verletzte brauchen die Fahrer den Unfallbericht nicht auszufüllen, wenn eines der beteiligten Fahrzeuge mit einem Satelliten-Ortungssystem ausgestattet ist	FALSO	
14868	Bei einem Unfall ohne Verletzte muss der Unfallbericht von den Beamten der Gemeindepolizei unterzeichnet werden	FALSO	

Quesito n° 3172 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

14869	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem der Führerschein vorzuweisen, damit der Fahrer identifiziert werden kann	VERO	
14870	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem der Fahrzeugschein vorzuweisen, damit der Eigentümer des Fahrzeugs identifiziert werden kann	VERO	
14871	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	
14872	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem der Versicherungsschein vorzuweisen	VERO	
14873	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem der Nachweis über die Einzahlung der Kfz-Steuer vorzuweisen	FALSO	
14874	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem das Betriebshandbuch des Fahrzeugs vorzuweisen	FALSO	
14875	Wenn sich ein Verkehrsunfall ereignet, ist unter anderem die Eigentumsbescheinigung vorzuweisen	FALSO	

Quesito n° 3173 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14876	Bei einem Unfall können die beförderten Fahrgäste anhand einer schriftlichen Erklärung als Zeugen auftreten	VERO	
14877	Auf die Vereinbarung über die direkte Entschädigung (CID) kann zurückgegriffen werden bei einem Unfall mit nur zwei beteiligten Fahrzeugen	VERO	
14878	Auf die Vereinbarung über die direkte Entschädigung (CID) kann zurückgegriffen werden, wenn die Fahrzeuge ordnungsgemäß zugelassen und versichert sind	VERO	
14879	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Namen der Versicherten anführen	VERO	
14880	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Namen der Fahrer anführen, wenn diese mit den Versicherten nicht übereinstimmen	VERO	
14881	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Policenummern der Versicherungen anführen	VERO	
14882	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man eine genaue Beschreibung des Unfallherganges anführen	VERO	
14883	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man den Namen der jeweiligen Versicherungsgesellschaft anführen	VERO	
14884	Auf die Vereinbarung über die direkte Entschädigung (CID) kann zurückgegriffen werden, wenn keine Motorkrafträder beteiligt sind	FALSO	
14885	Auf die Vereinbarung über die direkte Entschädigung (CID) kann zurückgegriffen werden, wenn keine Kraftomnibusse beteiligt sind	FALSO	
14886	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Nummer der Gesundheitskarte der Fahrer der beteiligten Fahrzeuge anführen	FALSO	
14887	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Steuernummer aller beteiligten Personen anführen	FALSO	
14888	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Eckdaten des Fahrerqualifizierungsnachweises anführen	FALSO	
14889	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Daten der EU-Gemeinschaftslizenz anführen	FALSO	
14890	Um den Unfallbericht richtig auszufüllen, muss man die Daten der Tachokarte anführen	FALSO	
14891	Die unter den Unfallbericht gesetzten Unterschriften müssen durch die Verkehrspolizisten beglaubigt werden	FALSO	
14892	Im Unfallbericht sind die Personalien etwaiger Zeugen nicht anzuführen	FALSO	

Quesito n° 3174 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14893	Es ist immer notwendig, einem Opfer eines Straßenverkehrsunfalls zu Hilfe zu kommen	VERO	
14894	Es ist immer notwendig, zu versuchen, herabgefallene Gegenstände von der Straße zu räumen, wenn man dies in Sicherheit tun kann	VERO	
14895	Bei Austritt großer Mengen von gefährlichen Stoffen muss man die Behörden benachrichtigen und diesen alle möglichen Informationen zum ausgetretenen Stoff liefern	VERO	
14896	Wenn man in einen Tunnel fährt, muss man die vom Straßeneigentümer vorgesehenen besonderen Bestimmungen beachten	VERO	
14897	Eine Notsituation kann auch dann vorliegen, wenn es keine Verwundete gibt	VERO	
14898	In Notsituationen muss man unter anderem versuchen, zu vermeiden, dass andere Fahrer verwickelt werden	VERO	

14899	Die einzige Ausnahme von der Pflicht, einem Opfer eines Straßenverkehrsunfalls zu Hilfe zu kommen, beruht auf höherer Gewalt	VERO	
14900	Nach einem Unfall muss man den anderen beteiligten Fahrern immer die Personalien angeben	VERO	
14901	Die Behörde muss benachrichtigt werden, wenn nachts Gegenstände auf die Straße gefallen sind, während man sich selbst darum kümmern muss, wenn sich der Vorfall bei Tag ereignet hat	FALSO	
14902	Wenn man in einen Autobahntunnel fährt, muss man alle Innenlichter des Fahrerhauses einschalten	FALSO	
14903	Eine Notsituation gilt nur dann als gegeben, wenn der Unfall mehr als zwei Verletzte erfordert hat	FALSO	
14904	Bei einem Hohen Wert des Fahrzeugs oder der beförderten Ware darf sich der Fahrer in einer Notsituation zuerst um die Gegenstände und erst dann um die Verletzten kümmern	FALSO	
14905	Eine Reifenpanne gilt als Notsituation, wenn das Fahrzeug keine Zwillingsräder hat	FALSO	
14906	Wenn man Feuerlöscher und alle Sicherheitsausrüstungen an Bord hat, ist es nicht möglich, dass Notsituationen entstehen	FALSO	
14907	Im Falle einer Notsituation auf der Autobahn braucht man nur zu warten, bis das erste Dienstfahrzeug oder das erste Fahrzeug der Straßenpolizei vorbeifährt	FALSO	
14908	Einem Verunglückten erste Hilfe leisten darf nur jemand, der einen Erste-Hilfe-Kurs besucht und die entsprechende Prüfung erfolgreich abgelegt hat	FALSO	

Quesito n° 3175 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14909	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens hängt auch vom Urteil der Mitarbeiter ab	VERO	
14910	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens beeinflusst die Meinung der Kunden	VERO	
14911	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wirkt sich auf seinen Umsatz aus	VERO	
14912	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens ergibt sich aus der Gesamtheit der Meinungen und der Vorstellungen, welche die Kunden über dasselbe haben	VERO	
14913	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens hängt auch vom Verhalten der Fahrer ab, welche direkten Kundenkontakt haben	VERO	
14914	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens hängt auch von der Qualität der Arbeit der Fahrer ab	VERO	
14915	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird auch davon beeinflusst, wie die Fahrer den Kunden gegenüber auftreten	VERO	
14916	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird auch vom Wartungszustand und von der Sauberkeit der Fahrzeuge ab	VERO	
14917	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens hängt auch von der Fähigkeit des Fahrers ab, mit den Fahrgästen umzugehen	VERO	
14918	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens hängt auch von der Fähigkeit des Fahrers ab, mit den Auftraggebern umzugehen	VERO	
14919	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens hängt nicht vom Verhalten der Fahrer ab, welche dort arbeiten	FALSO	
14920	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird in keiner Weise von der Arbeit der Fahrer beeinflusst	FALSO	
14921	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird nicht vom Anstand und von der Kleidung der Fahrer beeinflusst	FALSO	
14922	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird von der Beziehung der Fahrer mit den Kunden beeinflusst	FALSO	
14923	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens bildet sich nur durch Werbekampagnen	FALSO	
14924	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens hängt ab von der Staatsangehörigkeit des Fahrers	FALSO	
14925	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens hängt ab von der Ware, die es befördert	FALSO	
14926	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens braucht nicht unbedingt gepflegt zu werden, da in diesem Bereich kein Wettbewerb herrscht	FALSO	
14927	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens ist nicht von grundlegender Bedeutung, da in diesem Bereich kein Wettbewerb herrscht	FALSO	

Quesito n° 3176 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14928	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird unter anderem bestimmt von der Qualität der Dienstleistung	VERO	

14929	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird unter anderem bestimmt von der Pünktlichkeit der Lieferungen	VERO	
14930	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird bestimmt durch die stetige Verbesserung und Erneuerung der Dienstleistung	VERO	
14931	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird bestimmt durch die Sensibilität für die Umwelt und die dem Umweltschutz gewidmete Aufmerksamkeit	VERO	
14932	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird bestimmt durch die Modernität der Fahrzeuge	VERO	
14933	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird bestimmt durch die Anzahl der Fahrzeuge, über welche das Unternehmen durch Leasingverträge verfügt	FALSO	
14934	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird bestimmt durch die Art der für das lohnabhängige Personal geltenden Kollektivvertrag	FALSO	
14935	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird bestimmt durch das Alter der Fahrer	FALSO	
14936	Das Image eines Kraftverkehrsunternehmens wird bestimmt durch die Tatsache, dass die Fahrer während des Parkens auf Raststätten rauchen	FALSO	

Quesito n° 3177 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14937	Der Fahrer spielt in einem Kraftverkehrsunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, darunter die Kunden	VERO	
14938	Der Fahrer spielt in einem Kraftverkehrsunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, darunter die Spediteure oder die Reisebüros	VERO	
14939	Der Fahrer spielt in einem Kraftverkehrsunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, darunter die Zollbehörden	VERO	
14940	Der Fahrer spielt in einem Kraftverkehrsunternehmen 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	
14941	Der Fahrer spielt in einem Kraftverkehrsunternehmen eine wichtige Rolle, da er mit zahlreichen Parteien in Kontakt steht, darunter die Banken	FALSO	

Quesito n° 3178 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14942	Vom Fahrer wird Fleiß gefordert	VERO	
14943	Vom Fahrer wird Gehorsam gefordert	VERO	
14944	Vom Fahrer wird Treue gefordert	VERO	
14945	Der Fahrer hat die Pflicht, pünktlich zur Arbeit zu erscheinen	VERO	
14946	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	
14947	Der Fahrer hat die Pflicht, sich passend und professionell zu kleiden	VERO	
14948	Der Fahrer hat die Pflicht, mit den Kollegen zusammenzuarbeiten	VERO	
14949	Vom Fahrer wird die perfekte Beherrschung von mindestens vier Sprachen gefordert	FALSO	
14950	Vom Fahrer wird verlangt, dass er eine Lebensversicherung abschließt	FALSO	
14951	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch Inhaber des Transportunternehmens ist, gehört auch jene, aus eigener Initiative heraus neue Dienste einzuführen	FALSO	
14952	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch Inhaber des Transportunternehmens ist, gehört die Auswahl des vom Unternehmen einzustellenden Personals	FALSO	
14953	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch Inhaber des Unternehmens ist, gehört jene, eigenes Geld in das Unternehmen zu investieren	FALSO	

Quesito n° 3179 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14954	Um zur Dienstleistungsqualität beizutragen, muss sich der Fahrer den Kunden gegenüber freundlich und respektvoll verhalten	VERO	
14955	Um zur Dienstleistungsqualität beizutragen, muss der Fahrer bei der Ausübung des Beförderungsdienstes maximale Sicherheit gewährleisten	VERO	
14956	Um zur Dienstleistungsqualität beizutragen, muss der Fahrer etwaige Probleme melden, welche der Ausübung des Dienstes auftreten können	VERO	

14957	Um zur Dienstleistungsqualität beizutragen, muss der Fahrer Zwischenfälle gemäß den Anweisungen des Unternehmens anpacken, um den vertraglichen Pflichten nachzukommen	VERO	
14958	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch Inhaber des Transportunternehmens ist, gehört die Eintreibung der Forderungen	FALSO	
14959	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch Inhaber des Transportunternehmens ist, gehört die Buchführung des Unternehmens	FALSO	
14960	Zu den Aufgaben des Fahrers, der nicht gleichzeitig auch Inhaber des Transportunternehmens ist, gehört die Bestimmung der Kosten für den Dienst	FALSO	

Quesito n° 3180 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14961	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises hat der Fahrer sich nicht einzuschalten, weil er nicht betroffen ist	VERO	
14962	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	
14963	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	
14964	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises muss der Fahrer eingreifen und den Arbeitgeber verteidigen	FALSO	
14965	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises muss der Fahrer als Vermittler wirken und versuchen, die Parteien zu einigen	FALSO	
14966	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	
14967	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	
14968	Bei Uneinigkeit zwischen dem Beförderer und dem Kunden hinsichtlich des Transportpreises muss der Fahrer der Arbeit fernbleiben, wenn er direkt betroffen ist	FALSO	

Quesito n° 3181 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14969	Das Unterscheidungsmerkmal des Kleinunternehmers ist die Arbeit des Unternehmers selbst oder seiner Familienangehörigen, welche gegenüber jener etwaiger lohnabhängiger Mitarbeiter überwiegen muss	VERO	
14970	Wer Kraftverkehrsunternehmen betreibt, unterliegt der Eintragung ins Handelsregister	VERO	
14971	Das Unterscheidungsmerkmal des Kleinunternehmers ist das Fehlen von Mitarbeitern	FALSO	
14972	Das Unterscheidungsmerkmal des Kleinunternehmers ist das Kapital, welches gegenüber der Arbeit überwiegen muss	FALSO	
14973	Wer ein Kraftverkehrsunternehmen betreibt, unterliegt nur dann der Eintragung ins Handelsregister, wenn es sich um die Beförderung von Gütern zur Eigennutzung handelt	FALSO	
14974	Wer ein Kraftverkehrsunternehmen betreibt, unterliegt nicht der Eintragung ins Handelsregister bei der Handelskammer, sondern der Eintragung in jenes beim Kraftfahrzeugamt	FALSO	
14975	Wer ein Kraftverkehrsunternehmen betreibt, unterliegt nur dann der Eintragung ins Handelsregister, wenn die Tätigkeit grenzüberschreitend durchgeführt wird	FALSO	

Quesito n° 3182 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14976	Es ist wichtig, die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge während der Fahrt stets zu gewährleisten, um sicherzustellen, dass die Beförderung in Sicherheit erfolgt	VERO	
14977	Es ist wichtig, die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge während der Fahrt stets zu gewährleisten, um die Umweltbelastung zu begrenzen	VERO	
14978	Es ist wichtig, die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge während der Fahrt stets zu gewährleisten, um die Lärmbelastung zu begrenzen	VERO	
14979	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle Risse in den Reifen feststellen	VERO	
14980	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle Öllecks feststellen	VERO	

14981	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle Störungen an den Beleuchtungsvorrichtungen feststellen	VERO	
14982	Es ist wichtig, die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge während der Fahrt stets zu gewährleisten, um eine geringere jährliche Versicherungsprämie zu zahlen	FALSO	
14983	Es ist wichtig, die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge während der Fahrt stets zu gewährleisten, um Meldungen an die Handelskammer zu vermeiden	FALSO	
14984	Es ist wichtig, die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge während der Fahrt stets zu gewährleisten, um die Abnutzung des digitalen Fahrtenschreibers zu vermeiden	FALSO	
14985	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle den Kohlenoxidgehalt in den Auspuffgasen feststellen	FALSO	
14986	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle die Bremsfähigkeit des Fahrzeugs feststellen	FALSO	
14987	Der Fahrer kann anhand der Sichtkontrolle die Viskosität des Öls feststellen	FALSO	
14988	Es ist wichtig, die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge während der Fahrt stets zu gewährleisten, um Meldungen an das Zentralkomitee des Berufsverzeichnisses der Güterkraftverkehrsunternehmen zu vermeiden	FALSO	

Quesito n° 3183 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14989	Die Feststellung eines Schadens durch einen Fahrer kann es vermeiden, die Situation zu verschlimmern	VERO	
14990	Der Fahrer muss verstehen, wann es angebracht ist, zur Behebung des Schadens auf Fachpersonal zurückzugreifen	VERO	
14991	Der Fahrer muss einen etwaigen Fehlbetrieb des Fahrzeugs prompt dem Unternehmen melden	VERO	
14992	Der Fahrer muss die Funktionsweise der Bordgeräte genau kennen	VERO	
14993	Der Fahrer muss die Bedeutung der Kontrollleuchten kennen	VERO	
14994	Der Fahrer muss das Betriebshandbuch des Fahrzeugs kennen und darin nachschlagen können	VERO	
14995	Der Fahrer muss kontrollieren, dass die wiederkehrende Hauptuntersuchung des Fahrzeugs vorgenommen wurde	VERO	
14996	Der Fahrer muss kontrollieren, dass die wiederkehrende Überprüfung des Fahrtenschreibers vorgenommen wurde	VERO	
14997	Der Fahrer muss kontrollieren, dass die wiederkehrende Überprüfung des Feuerlöschers vorgenommen wurde	VERO	
14998	Der Fahrer muss den Dieselmotor synchronisieren können	FALSO	
14999	Das Feststellen der Gründe von Schäden durch den Fahrer ist unentbehrlich, um den Treibstoffverbrauch zu begrenzen	FALSO	
15000	Der Fahrer muss den Fahrzeugschein nach der wiederkehrenden Hauptuntersuchung unterschreiben	FALSO	
15001	Der Fahrer muss bei einem Fehlbetrieb den digitalen Fahrtenschreiber persönlich ausbauen	FALSO	
15002	Der Fahrer darf es unterlassen, etwaige Störungen am Fahrzeug zu melden, da es Aufgabe der Werkstätte ist, diese festzustellen muss	FALSO	
15003	Der Fahrer muss den Feuerlöscher betätigen, um dessen Funktionstüchtigkeit zu überprüfen	FALSO	
15004	Der Fahrer muss den Austausch der Bremsbeläge alleine vornehmen	FALSO	
15005	Der Fahrer muss anhalten, sobald er einen Fehlbetrieb des Satellitennavigationssystems feststellt	FALSO	

Quesito n° 3184 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15006	Ein nicht richtiger Bremsausgleich kann abhängen von der unterschiedlichen Abnutzung der Bremsbeläge an ein und derselben Achse	VERO	
15007	Ein nicht richtiger Bremsausgleich kann abhängen von unterschiedlichem Reifendruck an ein und derselben Achse	VERO	
15008	Eine unausgeglichene Bremsung wird verursacht durch die unterschiedliche Bremskraft der Bremsen an ein und derselben Achse	VERO	
15009	Ein nicht richtiger Bremsausgleich kann abhängen von übermäßigem Spiel des Bremspedals	FALSO	
15010	Ein nicht richtiger Bremsausgleich kann abhängen von einer im Leerlauf ausgeführten Bremsung	FALSO	
15011	Ein nicht richtiger Bremsausgleich kann abhängen von einem übermäßigen Druck auf das Bremspedal	FALSO	

Quesito n° 3185 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15012	Unwirksames Bremsen kann abhängen von ölverschmierten Bremstrommeln oder Bremsscheiben	VERO	
15013	Unwirksames Bremsen kann abhängen von einem unregelmäßigen Verschleiß der Bremstrommeln oder Bremsscheiben	VERO	
15014	Unwirksames Bremsen kann abhängen von blockierten Bremselementen auf nur einer Seite, was das Ungleichgewicht des Fahrzeugs zur Folge hat	VERO	
15015	Unwirksames Bremsen kann abhängen von einer Beschädigung der Bremskreislaufdruckanzeige	FALSO	
15016	Unwirksames Bremsen kann abhängen von einem verstopften Partikelfilter	FALSO	
15017	Unwirksames Bremsen kann abhängen von einem geringen Ölstand in der Ölwanne	FALSO	

Quesito n° 3186 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15018	Die Bremselemente werden überprüft, indem die Abnutzung der Bremsbeläge geprüft wird	VERO	
15019	Die Bremselemente werden überprüft, indem die Abnutzung der Bremsbacken geprüft wird	VERO	
15020	Die Bremselemente werden überprüft, indem die Härte der Bremsbacken geprüft wird	FALSO	
15021	Die Bremselemente werden überprüft, indem die Farbe der Bremsbeläge geprüft wird	FALSO	

Quesito n° 3187 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15022	Wenn die Lenkung härter als üblich ist, kann dies abhängen von platten Vorderreifen	VERO	
15023	Wenn die Lenkung härter als üblich ist, kann dies abhängen von der Überladung der Vorderachse	VERO	
15024	Wenn die Lenkung härter als üblich ist, kann dies abhängen von der falschen Radeinstellung	VERO	
15025	Wenn die Lenkung härter als üblich ist, kann dies abhängen von übermäßig aufgepumpten Vorderreifen	FALSO	
15026	Wenn die Lenkung härter als üblich ist, kann dies abhängen vom Vorliegen der Servolenkung	FALSO	
15027	Wenn die Lenkung härter als üblich ist, kann dies abhängen von der Überladung der Hinterachse	FALSO	

Quesito n° 3188 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15028	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von übermäßigem Spiel der Bedieninstrumente der Lenkung	VERO	
15029	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von nicht ausgewuchteten gelenkten Rädern	VERO	
15030	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von Schäden an der Lenkung	VERO	
15031	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von nicht vorschriftsgemäßen Radabmessungen	FALSO	
15032	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von einer übermäßigen Abnutzung der Reifen	FALSO	
15033	Vibrationen am Lenkrad können abhängen von einem falschen Druck in den Vorderreifen	FALSO	

Quesito n° 3189 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15034	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen vom falschen Einbau der Lampe	VERO	
15035	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von der nicht erfolgten Einstellung des Scheinwerfers	VERO	
15036	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von einem Schaden an der Einstellungsvorrichtung des Scheinwerfers	VERO	
15037	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von einer defekten Sicherung	FALSO	

15038	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von einer defekten Kontrollleuchte am Armaturenbrett	FALSO	
15039	Die falsche Ausrichtung des Lichtkegels des Scheinwerfers kann abhängen von einem oxydierten Scheinwerferreflektor	FALSO	

Quesito n° 3190 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15040	Eine Störung an den Scheinwerfern wird gewöhnlich von Kontrollleuchten am Armaturenbrett angezeigt	VERO	
15041	Eine Störung an den Scheinwerfern kann gewöhnlich von einer beschädigten Sicherung abhängen	VERO	
15042	Eine Störung an den Scheinwerfern kann gewöhnlich sofort behoben werden, indem man die Umrissleuchten einschaltet	FALSO	
15043	Eine Störung an den Scheinwerfern kann gewöhnlich sofort behoben werden, indem man die Warnleuchten einschaltet	FALSO	

Quesito n° 3191 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15044	Die Reifen müssen überprüft werden, weil sie Störungen und Abnutzung unterliegen	VERO	
15045	Die Reifen müssen überprüft werden, weil sie nach dem Befahren einer Straße in schlechtem Zustand beschädigt sein könnten	VERO	
15046	Die Reifen müssen überprüft werden, um sicherzustellen, dass das Profil nicht weniger als 1,6 mm beträgt	VERO	
15047	Der Reifendruck muss häufig überprüft werden, weil die Reifen frühzeitig abgenutzt werden, wenn sie nicht richtig aufgepumpt sind	VERO	
15048	Der Reifendruck muss häufig überprüft werden, weil die Reifen instabiles Fahrverhalten verursachen können, wenn sie nicht richtig aufgepumpt sind	VERO	
15049	Die Reifen müssen überprüft werden, um sicherzustellen, dass die zulässige Profiltiefe nicht weniger als 6 mm beträgt	FALSO	
15050	Die Reifen müssen überprüft werden, weil sie bei unzureichendem Druck in der Reifenmitte stärker abgenutzt werden	FALSO	
15051	Die Reifen müssen überprüft werden, weil sie bei übermäßigem Druck an den Reifenwänden stärker abgenutzt werden	FALSO	

Quesito n° 3192 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15052	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von leeren Stoßdämpfern abhängen	VERO	
15053	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann abhängen von beschädigten Blatt- oder Spiralfedern abhängen	VERO	
15054	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von der Beschädigung des Regelungssystems der pneumatischen Aufhängung abhängen	VERO	
15055	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von den offenen Fenstern abhängen	FALSO	
15056	Instabiles Fahrverhalten des Fahrzeugs kann von der Gegenwart von Drainasphalt abhängen	FALSO	
15057	Die Stabilität des Fahrzeugs hängt nicht von der Verteilung der Ladung ab	FALSO	

Quesito n° 3193 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15058	Leere Stoßdämpfer verursachen abnorme Schwingungen des Fahrzeugs	VERO	
15059	Leere Stoßdämpfer machen das Fahrzeug lauter	VERO	
15060	Leere Stoßdämpfer verursachen ein abnormes Verhalten des Schaltgetriebes	FALSO	
15061	Leere Stoßdämpfer verursachen ein abnormes Verhalten des Differentialgetriebes	FALSO	

Quesito n° 3194 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15062	Eine abnorme Zunahme der belastenden Emissionen kann abhängen von schlecht eingestellten oder beschädigten Einspritzdüsen	VERO	
15063	Eine abnorme Zunahme der belastenden Emissionen kann abhängen vom Luftfilter	VERO	

15064	Eine abnorme Zunahme der belastenden Emissionen kann abhängen von einer nicht richtig eingestellten Einspritzpumpe	VERO	
15065	Eine abnorme Zunahme der belastenden Emissionen kann abhängen von abgenutzten Bremselementen	FALSO	
15066	Eine abnorme Zunahme der belastenden Emissionen kann abhängen von der Abnutzung der Gangschaltung	FALSO	
15067	Eine abnorme Zunahme der belastenden Emissionen kann abhängen von der Abnutzung des Reifens	FALSO	

Quesito n° 3195 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15068	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem weißem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von abgenutzten Kolbenringen	VERO	
15069	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem schwarzem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von einem verstopften Luftfilter	VERO	
15070	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem weißem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von der Ovalisierung des Zylinders	VERO	
15071	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem schwarzem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von fehlendem Wasser im Kühler	FALSO	
15072	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem schwarzem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von einer Beschädigung der Lichtmaschine	FALSO	
15073	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem schwarzem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von einem verstopften Ölfilter	FALSO	

Quesito n° 3196 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15074	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem weißem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von verbranntem Öl	VERO	
15075	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem weißem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von abgenutzten Kolbenringen	VERO	
15076	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem weißem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von verschlissenen Ölabstreifringen	VERO	
15077	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem weißem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von einem verstopften Luftfilter	FALSO	
15078	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem weißem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen vom Tröpfeln der Einspritzdüse	FALSO	
15079	Der Ausstoß von stark umweltbelastendem weißem Rauch durch das Auspuffrohr kann abhängen von der falschen Einstellung der Zündverstellung	FALSO	

Quesito n° 3197 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15080	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu verringern, ist es notwendig, dass der Schalldämpfer des Kraftwagens funktionstüchtig und zugelassener Bauart ist	VERO	
15081	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu verringern, muss man prüfen, ob der Schalldämpfer beschädigt ist	VERO	
15082	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu verringern, muss man quietschende Bremselemente instand setzen	VERO	
15083	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu verringern, muss man Stahlwolle in den Auspufftopf einführen	FALSO	
15084	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu verringern, ist es erlaubt, den Auspufftopf mit Polystyrol auszukleiden	FALSO	
15085	Um den von den Kraftfahrzeugen erzeugten Lärm zu verringern, muss man Frostschutzflüssigkeit in den Kühler einfüllen	FALSO	

Quesito n° 3198 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15086	Kupplungsrutschen kann verursacht werden durch eine abgenutzte Kupplungsscheibe	VERO	
15087	Kupplungsrutschen kann auf eine Beschädigung der Druckplatte zurückzuführen sein	VERO	
15088	Kupplungsrutschen kann verursacht werden durch eine ölverschmierte Kupplungsscheibe	VERO	
15089	Kupplungsrutschen kann auf fehlendes Öl im Getriebegehäuse zurückzuführen sein	FALSO	

15090	Kupplungsrutschen kann auf eine falsch ausgewuchtete Kupplungsscheibe zurückzuführen sein	FALSO	
15091	Kupplungsrutschen kann dadurch verursacht werden, dass das Fahrzeug noch in der Einfahrzeit ist	FALSO	

Quesito n° 3199 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15092	Ein nicht ordnungsgemäßer Motorbetrieb kann aufgezeigt werden durch Überhitzung der Kühlflüssigkeit	VERO	
15093	Ein nicht ordnungsgemäßer Motorbetrieb kann aufgezeigt werden durch unregelmäßiges Standgas	VERO	
15094	Ein nicht ordnungsgemäßer Motorbetrieb kann aufgezeigt werden durch Kraftstoffdetonation	VERO	
15095	Ein nicht ordnungsgemäßer Motorbetrieb kann aufgezeigt werden durch laute Stoßdämpfer	FALSO	
15096	Ein nicht ordnungsgemäßer Motorbetrieb kann aufgezeigt werden durch Fehlbetrieb des Differentialgetriebes	FALSO	
15097	Ein nicht ordnungsgemäßer Motorbetrieb kann aufgezeigt werden durch einen defekten digitalen Fahrtenschreiber	FALSO	

Quesito n° 3200 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15098	Die Scheiben und die Windschutzscheibe müssen intakt sein	VERO	
15099	Die Scheiben und die Windschutzscheibe müssen bauartgenehmigt sein	VERO	
15100	Die Scheiben und die Windschutzscheibe müssen ständig sauber gehalten werden	VERO	
15101	Die Scheiben und die Windschutzscheibe müssen bei Schäden durch andere ersetzt werden, auch wenn sie bauartgenehmigt sind	FALSO	
15102	Die Scheiben und die Windschutzscheibe dürfen Bruchstellen aufweisen, sofern diese bescheidenen Ausmaßes sind	FALSO	

Quesito n° 3201 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15103	Eine optimale Sicht erzielt man auch dadurch, dass man die Scheibenwischer in perfekter Funktionstüchtigkeit erhält	VERO	
15104	Eine optimale Sicht muss bei allen Witterungsverhältnissen gegeben sein	VERO	
15105	Eine optimale Sicht erzielt man, indem man in regelmäßigen Zeitabständen die Scheibenwischerflüssigkeit kontrolliert	VERO	
15106	Eine optimale Sicht erzielt man, indem man die Scheiben mit Schmieröl reinigt	FALSO	
15107	Eine optimale Sicht erzielt man, indem man der Scheibenwischerflüssigkeit Sand beimengt	FALSO	
15108	Eine optimale Sicht erzielt man dadurch, dass man Selbstklebefolien an der Windschutzscheibe anbringt	FALSO	

Quesito n° 3202 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15109	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man die vorbeugende periodische Instandhaltung durchführen	VERO	
15110	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man verschlissene mechanische Vorrichtungen auch dann instand setzen, wenn sie noch funktionieren	VERO	
15111	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man den periodischen Austausch der Treibriemen vornehmen	VERO	
15112	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man es mindestens einmal in der Woche waschen	FALSO	
15113	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man im Stadtverkehr die Geschwindigkeitshöchstgrenzen überschreiten	FALSO	
15114	Um die Funktionstüchtigkeit des Fahrzeugs sicherzustellen, muss man die Karosserie jährlich polieren	FALSO	

Quesito n° 3203 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15115	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen die wiederkehrende Überprüfung der mechanischen Teile	VERO	

15116	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Motorölwechsel	VERO	
15117	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Wechsel des Getriebeöls	VERO	
15118	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Austausch des Luftfilters	VERO	
15119	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Austausch des Motors	FALSO	
15120	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen den Wechsel der Kolbenringe alle 10.000 Kilometer	FALSO	
15121	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen die halbjährliche Einstellung des Ölabstreifringes	FALSO	
15122	Die ordentlichen Instandhaltungsarbeiten umfassen die jährliche Wäsche des Ölfilters	FALSO	

Quesito n° 3204 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15123	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand im Bremsflüssigkeitsbehälter prüfen	VERO	
15124	Wenn der Druckmesser der Bremsanlage einen Druckabfall anzeigt, muss man den Zustand der Bremsluftleitungen prüfen	VERO	
15125	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Abnutzung der Bremsdichtungen prüfen	VERO	
15126	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand anhand des eigenen Messstabes prüfen	FALSO	
15127	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Viskosität des Öls prüfen	FALSO	
15128	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Wasserstand prüfen	FALSO	

Quesito n° 3205 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15129	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man die Dichtigkeit der Bremsluftleitungen prüfen	VERO	
15130	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Abnutzung der Dichtungen der Bremselemente prüfen	VERO	
15131	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Druckluftbehälter prüfen	VERO	
15132	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand im Bremsflüssigkeitsbehälter prüfen	FALSO	
15133	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Dichtigkeit der hydraulischen Pumpe prüfen	FALSO	
15134	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der pneumatischen Bremsanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Kohlendioxidgehalt in den Druckluftbehältern prüfen	FALSO	

Quesito n° 3206 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15135	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kupplung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Abnutzung der Scheibe prüfen	VERO	
15136	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kupplung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen das Spiel des Kupplungspedalhubs prüfen	VERO	
15137	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kupplung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Temperatur der Kupplungsscheibe prüfen	FALSO	
15138	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kupplung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen das Getriebegehäuse prüfen	FALSO	

Quesito n° 3207 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15139	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Getriebes zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand im Getriebegehäuse prüfen	VERO	
15140	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Getriebes zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen auf Geräusche bei der Schaltung achten	VERO	
15141	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Getriebes zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Bremsleitungen auf Öllecks prüfen	FALSO	
15142	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Getriebes zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen das Spiel des Kupplungspedalhubs prüfen	FALSO	

Quesito n° 3208 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15143	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Ventilsteuerung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Steuerriemen prüfen	VERO	
15144	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Ventilsteuerung zu vergewissern, muss man sich in regelmäßigen Zeitabständen darüber vergewissern, dass die Nockenwelle richtig geschmiert ist	VERO	
15145	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Ventilsteuerung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand im Getriebegehäuse prüfen	FALSO	
15146	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Ventilsteuerung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die richtige Schmierung des Getriebes prüfen	FALSO	

Quesito n° 3209 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15147	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Stand der Kühlflüssigkeit prüfen	VERO	
15148	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den ordnungsgemäßen Betrieb des Ventilators prüfen	VERO	
15149	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Temperatur im Innern des Fahrerhauses prüfen	FALSO	
15150	Um sich über die Funktionstüchtigkeit des Kühlsystems zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Luftfilter prüfen	FALSO	

Quesito n° 3210 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15151	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Schmierung zu vergewissern, muss man sich in regelmäßigen Zeitabständen nach dem Kilometerstand beim letzten Ölwechsel richten	VERO	
15152	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Schmierung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölstand anhand des eigenen Messstabes prüfen	VERO	
15153	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Schmierung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den ordnungsgemäßen Betrieb des Ventilators prüfen	FALSO	
15154	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Schmierung zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ölfilter innen inspizieren	FALSO	

Quesito n° 3211 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15155	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kraftstoffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Einspritzpumpe prüfen	VERO	
15156	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kraftstoffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Luftfilter prüfen	VERO	
15157	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kraftstoffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Wasserpumpe prüfen	FALSO	

15158	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Kraftstoffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Ölpumpe prüfen	FALSO	

Quesito n° 3212 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15159	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Anlasseranlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Bürsten des Anlassermotors prüfen	VERO	
15160	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Anlasseranlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen prüfen, ob die Anschlussklemmen beider Batteriepole gut angezogen sind	VERO	
15161	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Anlasseranlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den ordnungsgemäßen Betrieb des Ventilators prüfen	FALSO	
15162	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Anlasseranlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen prüfen, ob das Kegelradgetriebe ordnungsgemäß geschmiert ist	FALSO	

Quesito n° 3213 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15163	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Elektroanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Ladezustand der Batterie prüfen	VERO	
15164	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Elektroanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Funktionstüchtigkeit der Lichtmaschine prüfen	VERO	
15165	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Elektroanlage eines Dieselkraftwagens zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand des Zündverteilers prüfen	FALSO	
15166	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Elektroanlage eines Dieselkraftwagens zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Zündkerzen prüfen	FALSO	

Quesito n° 3214 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15167	Eine beschädigte Sicherung stellt einen Schaden an der Elektroanlage dar	VERO	
15168	Eine beschädigte Sicherung wird in der Regel durch Austausch der Sicherung behoben	VERO	
15169	Eine beschädigte Sicherung stellt einen Schaden des Getriebes dar	FALSO	
15170	Eine beschädigte Sicherung hat das Absterben des Motors zur Folge	FALSO	

Quesito n° 3215 - 10##tipologia10 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15171	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Auspuffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Katalysator prüfen	VERO	
15172	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Auspuffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Rohre prüfen	VERO	
15173	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Auspuffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Anschlussklemmen der Batterie prüfen	FALSO	
15174	Um sich über die Funktionstüchtigkeit der Auspuffanlage zu vergewissern, muss man in regelmäßigen Zeitabständen die Abnutzung der Bremsbacken prüfen	FALSO	

Quesito n° 3216 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15175	Eine Sammelgutbeförderung kann mit einem Fahrzeug mit Kastenaufbau durchgeführt werden	VERO	
15176	Eine Sammelgutbeförderung kann mit einem Fahrzeug mit offener Pritsche durchgeführt werden	VERO	
15177	Eine Sammelgutbeförderung kann mit einem Tank durchgeführt werden	FALSO	
15178	Eine Sammelgutbeförderung kann mit einem Betonmischwagen durchgeführt werden	FALSO	

Quesito n° 3217 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15179	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge ermöglichen die Optimierung der Lade- und Entladevorgänge sowie des entsprechenden Zeitaufwandes	VERO	
15180	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge sind nützlich, um dem Fahrzeug lange Stehzeiten zu vermeiden, während die Pritsche am Boden steht	VERO	
15181	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge sind nützlich, um der Pritsche lange Stehzeiten zu vermeiden, während das Fahrzeug nicht in Betrieb ist	VERO	
15182	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge sind nützlich, um lange Stehzeiten zum Beladen bzw. zum Entladen des Gepäckraums zu vermeiden	VERO	
15183	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge sind nützlich für die Handhabung von Containern oder Wechselaufbauten	VERO	
15184	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge sind nützlich, um den Treibstoffverbrauch des Fahrzeugs zu verringern	FALSO	
15185	Die Absetz- bzw. Abrollvorrichtung erhöht die Stabilität des Fahrzeugs	FALSO	
15186	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge werden für die Beförderung von liegen gebliebenen Fahrzeugen verwendet	FALSO	
15187	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge sind nützlich, um die Last auf der Hinterachse zu verringern	FALSO	
15188	Mit Absetz- bzw. Abrollvorrichtungen versehene Fahrzeuge sind notwendig für die Beförderung von Gefahrgut	FALSO	

Quesito n° 3218 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15189	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien verwendet man in der Regel Fahrzeuge, welche mit einer Kippritsche ausgestattet sind	VERO	
15190	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien verwendet man in der Regel Baumaschinen, welche mit einer Kippritsche ausgestattet sind	VERO	
15191	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien muss man Fahrzeuge verwenden, welche mit einer Vorrichtung zum Absetzen bzw. Abrollen der Aufbauten ausgestattet sind	FALSO	
15192	Für die Beförderung von Erde, Sand und inerten Materialien in loser Schüttung muss man Fahrzeuge verwenden, welche mit Ladebordwänden ausgestattet sind	FALSO	
15193	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	

Quesito n° 3219 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15194	Die Nutzlast ist die Höchstmasse der Güter, die ein Fahrzeug befördern darf	VERO	
15195	Die Nutzlast eines Fahrzeugs entspricht der maximal zulässigen Masse seiner Zuladung	VERO	
15196	Die Nutzlast erhält man, indem man von der Gesamtmasse des Fahrzeugs seine Masse in fahrbereitem Zustand abzieht	VERO	
15197	Die Ladung eines Fahrzeugs darf nicht zur Überschreitung seiner Gesamtmasse führen	VERO	
15198	Die technisch zulässige Höchstmasse der Lastkraftwagen in beladenem Zustand ist im Fahrzeugschein angeführt	VERO	
15199	Die Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand entspricht der Leermasse des Fahrzeugs zuzüglich des Gewichts des Fahrers und des Kraftstoffes bei zu 90% gefülltem Tank	VERO	
15200	Die Gesamtmasse entspricht der Masse des Fahrzeugs in fahrbereitem Zustand	FALSO	
15201	Die Gesamtmasse ist die Differenz zwischen Nutzlast und der Tara	FALSO	
15202	Die Nutzlast eines Fahrzeugs nimmt mit der Tara des Fahrzeugs zu	FALSO	
15203	Die Nutzlast des Anhängers entspricht seiner zulässigen Gesamtmasse	FALSO	
15204	Die Nutzlast eines Kraftwagens entspricht seiner Gesamtmasse	FALSO	
15205	Die Nutzlast eines Fahrzeugs entspricht seiner Masse in fahrbereitem Zustand	FALSO	
15206	Die Nutzlast entspricht dem Gewicht der Karosserie	FALSO	

Quesito n° 3220 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15207	Die Ladefähigkeit eines Tanks für nicht gefährliche Güter hängt ab vom zulässigen Leeranteil	VERO	
15208	Die Ladefähigkeit eines Tankwagens für nicht gefährliche Güter hängt ab vom spezifischen Gewicht der Flüssigkeit und vom zulässigen Leeranteil	VERO	
15209	Die Ladefähigkeit eines Tanks für nicht gefährliche Güter hängt von den ADR-Bestimmungen ab	FALSO	
15210	Die Ladefähigkeit eines Tanks für nicht gefährliche Güter hängt von der Art der Bremsanlage ab	FALSO	

Quesito n° 3221 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15211	Die falsche Anbringung der Ladung kann die Fahrstabilität des Fahrzeugs beeinträchtigen	VERO	
15212	Die falsche Anbringung der Ladung kann zu Überladung einer oder mehrerer Achsen führen	VERO	
15213	Die falsche Anbringung der Ladung kann den Wirkungsgrad des Motors verringern	FALSO	
15214	Die falsche Anbringung der Ladung wirkt sich nicht auf die Fahrstabilität des Fahrzeugs aus	FALSO	

Quesito n° 3222 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15215	Eine verwaltungsrechtliche Geldbuße ist vorgesehen, wenn die im Fahrzugschein angegebene Gesamtmasse des Fahrzeugs um mehr als 5% überschritten wird	VERO	
15216	Ein Punkteabzug im Fahrerqualifizierungsnachweis ist vorgesehen, wenn ein Fahrzeug für den gewerbsmäßigen Transport gelenkt wird, dessen im Fahrzugschein angegebenes Gesamtgewicht um mehr als 5% überschritten wird	VERO	
15217	Für die Überladung eines Fahrzeugs haften der Fahrer, der Eigentümer des Fahrzeugs und der Auftraggeber	VERO	
15218	Eine Überladung von höchstens 15% über die zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs ist erlaubt	FALSO	
15219	Die Überladung des Fahrzeugs bis zu 15% über die zulässige Gesamtmasse hat keine Sanktionen zur Folge	FALSO	
15220	Die Überladung des Fahrzeugs um mehr als 5% über die zulässige Gesamtmasse hat die Sanktionierung des Fahrzeugeigentümers, nicht jedoch des Fahrers zur Folge	FALSO	

Quesito n° 3223 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15221	Beim Verstauen mehrerer Gepäckstücke in einem Gepäckraum muss man das Gewicht möglichst gleichmäßig verteilen	VERO	
15222	Mehrere kleine Gepäckstücke müssen auf möglichst homogene Weise auf der Ladefläche verteilt werden	VERO	
15223	Ein einzelnes sehr schweres Gepäckstück muss im mittleren Bereich der Ladefläche zwischen den beiden Achsen untergebracht werden	VERO	
15224	Ein einzelnes sehr schweres Gepäckstück muss nach Möglichkeit auf langen Unterlegbalken auf der Ladefläche untergebracht werden	VERO	
15225	Ein sehr schweres Gepäckstück muss entsprechend gesichert werden	VERO	
15226	Mehrere kleine Gepäckstücke müssen im vorderen Bereich der Ladefläche gesammelt verstaut werden	FALSO	
15227	Mehrere kleine Gepäckstücke müssen im hinteren Bereich der Ladefläche gesammelt verstaut werden	FALSO	
15228	Ein einzelnes sehr schweres Gepäckstück muss am vorderen Rand der Ladefläche untergebracht werden	FALSO	
15229	Ein einzelnes sehr schweres Gepäckstück kann wahlweise am vorderen oder am hinteren Rand der Ladefläche untergebracht werden	FALSO	
15230	Ein einzelnes sehr schweres Gepäckstück muss am hinteren Rand der Ladefläche untergebracht werden	FALSO	

Quesito n° 3224 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

15231	Die falsche Anbringung der Ladung kann sich auf die Fahrstabilität eines Lastkraftwagens auswirken	VERO	
15232	Die falsche Anbringung der Ladung kann das Fahrzeug aus dem Gleichgewicht bringen	VERO	
15233	Die falsche Anbringung der Ladung kann deren Herabfallen bewirken	VERO	
15234	Die falsche Anbringung der Ladung kann eine ungleichmäßige Bremsung hervorrufen	VERO	
15235	Die falsche Anbringung der Ladung kann Schäden an der Elektroanlage des Fahrzeugs verursachen	FALSO	
15236	Die falsche Anbringung der Ladung kann den Fehlbetrieb des Fahrtenschreibers hervorrufen	FALSO	
15237	Die falsche Lagerung der Ladung wird mit der Beschlagnahme des Fahrzeugs geahndet	FALSO	

Quesito n° 3225 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15238	Die Überladung des Fahrzeugs wirkt sich auf die Funktionstüchtigkeit der Aufhängung aus	VERO	
15239	Die Überladung des Fahrzeugs wirkt sich auf die Funktionstüchtigkeit der Bremsanlage aus	VERO	
15240	Die Überladung des Fahrzeugs wirkt sich auf die Fahrstabilität aus	VERO	
15241	Die Überladung des Fahrzeugs wirkt sich auf die Funktionstüchtigkeit der Beleuchtungs- und Lichtsignaleinrichtungen aus	FALSO	
15242	Die Überladung des Fahrzeugs wirkt sich auf die Funktionstüchtigkeit des Geschwindigkeitsbegrenzers aus	FALSO	
15243	Die Überladung des Fahrzeugs wirkt sich auf den ordnungsgemäßen Betrieb des Fahrtenschreibers aus	FALSO	

Quesito n° 3226 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15244	Bei der Beförderung von LPG-Flaschen ist hinsichtlich der Überladung keinerlei Toleranz vorgesehen	VERO	
15245	Bei der Beförderung von Salzsäure ist hinsichtlich der Überladung keinerlei Toleranz vorgesehen	VERO	
15246	Hinsichtlich der Überladung ist eine Toleranz von 5% der Gesamtmasse des Fahrzeugs vorgesehen, außer bei der Beförderung von Gefahrgut	VERO	
15247	Bei der Beförderung von Gefahrgut ist hinsichtlich der Überladung eine Toleranz vorgesehen, sofern die Überladung nicht mehr als 5% der Gesamtmasse des Fahrzeugs ausmacht	FALSO	
15248	Bei einem als Baumaschine verwendeten Lastkraftwagen ist die Überladung um 3% seiner Gesamtmasse nicht erlaubt	FALSO	
15249	Die Toleranz hinsichtlich der Ladung beträgt für ein Fahrzeug, mit welchem Sondertransporte durchgeführt werden, 5%	FALSO	
15250	Bei der Beförderung von festen Siedlungsabfällen ist hinsichtlich der Überladung eine Toleranz von 5% des zulässigen Gesamtgewichtes des Fahrzeugs vorgesehen	FALSO	
15251	Bei der Beförderung von Benzin ist hinsichtlich der Überladung eine Toleranz vorgesehen, sofern die Überladung nicht mehr als 5% der zulässigen Gesamtmasse des Fahrzeugs ausmacht	FALSO	

Quesito n° 3227 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15252	Im Hinblick auf die Sicherheit muss die Ladung richtig verteilt werden, um die Überladung der Achsen zu vermeiden	VERO	
15254	Im Hinblick auf die Sicherheit darf man die Ladung nicht auf den hinteren Überhang des Fahrzeugs konzentrieren	VERO	
15255	Im Hinblick auf die Sicherheit muss man es vermeiden, einen Anhänger an das Zugfahrzeug anzuhängen	FALSO	
15256	Im Hinblick auf die Sicherheit muss die Ladung senkrecht und waagrecht aufgestellt werden	FALSO	

Quesito n° 3228 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15257	Das Höherstellen des Fahrzeugschwerpunktes begünstigt dessen Umkippen in der Kurve	VERO	
15258	Das Höherstellen des Fahrzeugschwerpunktes kann die Fahrstabilität beeinträchtigen	VERO	

15259	Das Höherstellen des Fahrzeugschwerpunktes steigert die Fahrstabilität	FALSO	
15260	Das Höherstellen des Fahrzeugschwerpunktes verringert die Wirkung der Zentrifugalkraft	FALSO	

Quesito n° 3229 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15261	Die Ladung muss so angebracht werden, dass die Überladung einer der beiden Achsen vermieden wird	VERO	
15262	Die Ladung muss so angebracht werden, dass die Massen möglichst gleichmäßig über die tragenden Strukturen verteilt werden	VERO	
15263	Die Ladung muss so angebracht werden, dass ihr Schwerpunkt tief gehalten wird	VERO	
15264	Die Ladung muss so angebracht werden, dass sich die schwereren Gepäckstücke auf dem hinteren Überhang befinden	FALSO	
15265	Die Ladung muss so angebracht werden, dass ihr Schwerpunkt möglichst hoch ist	FALSO	
15266	Die Ladung muss so angebracht werden, dass sich die schweren Gepäckstücke möglichst hoch befinden	FALSO	

Quesito n° 3230 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15267	Um die Verlagerung der Ladung während der Fahrt des Fahrzeugs zu vermeiden, ist es angebracht, Lenkung, Bremsen und Gaspedal behutsam zu betätigen	VERO	
15268	Um die Verlagerung der Ladung während der Fahrt des Fahrzeugs zu vermeiden, muss man die Güter fest auf der Ladefläche verankern	VERO	
15269	Die Gepäckstücke müssen so angebracht werden, dass sie sich während der Fahrt des Fahrzeugs nicht verlagern	VERO	
15270	Um die Verlagerung der Ladung während der Fahrt des Fahrzeugs zu vermeiden, ist es unerlässlich, den Reifendruck häufig zu prüfen	FALSO	
15271	Um die Verlagerung der Ladung während der Fahrt des Fahrzeugs zu vermeiden, ist es angebracht, die Ladung am Ladekran hängen zu lassen	FALSO	

Quesito n° 3231 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15272	Tankfahrzeuge neigen dazu, sich aufgrund der Schwappbewegung der beförderten Flüssigkeit instabil zu verhalten	VERO	
15273	Tankfahrzeuge unterliegen seitlichen Schwappbewegungen in der Kurve	VERO	
15274	Tankfahrzeuge unterliegen seitlichen Schwappbewegungen im Kreisverkehr	VERO	
15275	Tankfahrzeuge sind der Überladung der Hinterachse ausgesetzt	FALSO	
15276	Tankfahrzeuge dürfen aus Gründen der Stabilität nicht voll beladen fahren	FALSO	
15277	Tankfahrzeuge, die eine Kurve befahren, sind aufgrund der seitlichen Schwappbewegungen dem Auslaufen der Ladung ausgesetzt	FALSO	

Quesito n° 3232 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15278	Eine Ladungseinheit kann verwendet werden für die intermodale Beförderung von Gütern	VERO	
15279	Eine Ladungseinheit ist eine Logistikeinheit für die Handhabung und die Lagerung von Gütern	VERO	
15280	Eine Ladungseinheit kann aus einem Container bestehen	VERO	
15281	Eine Ladungseinheit wird von Hand bewegt	FALSO	
15282	Eine als Palette bezeichnete Ladungseinheit ist ein für den kombinierten Straßen-/Schienenverkehr erzeugter Sattelanhänger	FALSO	
15283	Eine Ladungseinheit kann kein Sattelanhänger sein	FALSO	
15284	Eine Ladungseinheit ist eine Gewerkschaft, welche die Interessen der Ladearbeiter vertritt	FALSO	
15285	Eine Ladungseinheit ist der einzelne Arbeiter, welcher mit dem Laden und Entladen von Gütern beschäftigt ist	FALSO	

Quesito n° 3233 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15286	Container sind Ladungseinheiten, welche im Intermodalverkehr verwendet werden	VERO	

15287	Wechselaufbauten sind Ladungseinheiten, welche im Intermodalverkehr verwendet werden	VERO	
15288	Container sind Ladungseinheiten	VERO	
15289	Wechselaufbauten sind Ladungseinheiten	VERO	
15290	Lastkraftwagen mit Gerüst und Plane sind Ladungseinheiten im Intermodalverkehr	FALSO	
15291	Containerschiffe sind Ladungseinheiten im Intermodalverkehr	FALSO	
15292	Unterlegkeile sind als Ladungseinheiten anzusehen	FALSO	
15293	Verladerampen sind als Ladungseinheit anzusehen	FALSO	

Quesito n° 3234 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15294	Container und Wechselaufbauten haben auf internationaler Ebene vereinheitlichte Eigenschaften	VERO	
15295	Container und Wechselaufbauten müssen nicht im Eigentum der sie verwendenden Unternehmen stehen	VERO	
15296	Container und Wechselaufbauten werden im kombinierten Verkehr häufig verwendet	VERO	
15297	Container und Wechselaufbauten haben von jedem einzelnen Transportunternehmen selbst festgelegte Abmessungen und Eigenschaften	FALSO	
15298	Container und Wechselaufbauten haben keine Standardabmessungen	FALSO	
15299	Container und Wechselaufbauten werden ausschließlich mit Straßenfahrzeugen befördert	FALSO	

Quesito n° 3235 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15300	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, kann man Container verwenden	VERO	
15302	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, verwendet man Ladungseinheiten	VERO	
15303	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, ist es vorgeschrieben, mit Kran oder mit Ladebordwänden ausgestattete Kraftwagen verwenden	FALSO	
15304	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, verwendet man Kraftwagen mit Tankaufbau	FALSO	
15301	Um Beförderungen im kombinierten Verkehr durchzuführen, kann man Wechselaufbauten verwenden	VERO	

Quesito n° 3236 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15305	Die Palette ist eine Unterlage für die Ladung	VERO	
15306	Die Palette ist eine Plattform mit Querlatten und Stützen	VERO	
15307	Die Palette ist eine für die Handhabung und die Beförderung der Ware geeignete Vorrichtung	VERO	
15308	Die Palette ermöglicht das rasche Umverladen der Ware	VERO	
15309	Die Palette wird auch als Transportpalette bezeichnet	VERO	
15310	Die Palette ist ein Hubstapler	FALSO	
15311	Die Palette besteht aus Hochdruckflaschen	FALSO	
15312	Die Palette ist eine für die Handhabung der Container verwendete Vorrichtung	FALSO	
15313	Die Palette ist ein Eisenkäfig	FALSO	

Quesito n° 3237 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15314	Die mit Paletten bewegten Güter sind stapelbar	VERO	
15315	Die mit Paletten bewegten Güter müssen das Gewicht der etwaigen darüber gelagerten Güter aushalten können	VERO	
15316	Die mit Gütern beladenen Paletten können mit Gabelstaplern bewegt werden	VERO	
15317	Die mit Gütern beladenen Paletten können mit Seilen, Ketten, Nylonbändern und Spanngurten verankert werden	VERO	
15318	Die mit Paletten gehandhabten Güter sind nicht mit Riemen zu verankern, um eine größere Flexibilität bei ihrer Handhabung zu gewährleisten	FALSO	
15319	Die mit Paletten gehandhabten Güter dürfen nicht aufeinander gestapelt werden	FALSO	

15320	Die mit Paletten gehandhabten Güter dürfen nicht mit Riemen befestigt werden, weil ihre etwaige Bewegung die Riemen beschädigen könnte	FALSO	

Quesito n° 3238 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15321	Bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen muss man dafür sorgen, dass diese nicht wegrollen	VERO	
15322	Bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen muss man eigens ausgestattete Fahrzeuge verwenden	VERO	
15323	Bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen ist es Pflicht, Abdecktücher zu verwenden, um das Auslaufen der beförderten Stoffe zu vermeiden	FALSO	
15324	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	
15325	Bei der Beförderung von Fässern, Flaschen oder Tonnen muss man aus Sicherheitsgründen mit Ladebordwänden ausgestattete Fahrzeuge verwenden	FALSO	

Quesito n° 3239 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15326	Beim Verladen der Güter ist es wichtig, die Reihenfolge für die Ablieferung der einzelnen Gepäckstücke zu berücksichtigen	VERO	
15327	Beim Verladen der Güter ist es wichtig, die Güter, die zuerst abgeliefert werden müssen, in einer schneller zugänglichen Position unterzubringen	VERO	
15328	Beim Verladen der Güter muss man die Güter so verstauen, dass das Umverladen erleichtert wird	VERO	
15329	Wenn man Güter verlädt ist es nicht notwendig, die Reihenfolge für die Ablieferung der einzelnen Gepäckstücke zu berücksichtigen	FALSO	
15330	Beim Beladen des Fahrzeugs müssen die Güter, die zuerst abgeliefert werden müssen, am schwersten zugänglich sein	FALSO	

Quesito n° 3240 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15331	Für die Beförderung von lebenden Tieren ist die Verwendung von Fahrzeugen für spezifische Transporttätigkeiten vorgeschrieben	VERO	
15332	Für die Beförderung von festen Siedlungsabfällen ist die Verwendung von Fahrzeugen für spezifische Transporttätigkeiten vorgeschrieben	VERO	
15333	Für die Beförderung von leicht verderblichen Gütern gemäß ATP-Übereinkommen ist die Verwendung von Fahrzeugen für spezifische Transporttätigkeiten vorgeschrieben	VERO	
15334	Für die Beförderung von Einrichtungsmöbeln ist die Verwendung von Fahrzeugen für spezifische Transporttätigkeiten vorgeschrieben	FALSO	
15335	Für die Beförderung von Papier mit Paletten ist die Verwendung von Fahrzeugen für spezifische Transporttätigkeiten vorgeschrieben	FALSO	
15336	Per eine Sammelgutbeförderung ist die Verwendung von Fahrzeugen für spezifische Transporttätigkeiten vorgeschrieben	FALSO	

Quesito n° 3241 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15337	Die Verwendung von Sattelkraftfahrzeugen ist besonders ratsam für den intermodalen Verkehr	VERO	
15338	Die Verwendung von Sattelkraftfahrzeugen ist besonders ratsam bei Aufteilung der Fahrt	VERO	
15339	Die Verwendung des Lastzuges ist besonders ratsam bei Aufteilung der Ladung	VERO	
15340	Der Vorteil des Sattelkraftfahrzeuges liegt in der Austauschbarkeit des Sattelanhängers	VERO	
15341	Die Verwendung des Sattelkraftfahrzeuges ist besonders ratsam, wenn eine geringe Menge an Waren befördert wird	FALSO	
15342	Die Verwendung des Lastzuges ist ratsam, wenn über 12 m lange Boote befördert werden	FALSO	
15343	Die Beförderung mit einem Sattelkraftfahrzeuges ist geeigneter als jene mit einem Lastzug, wenn die beförderten Güter für einen anderen Staat bestimmt sind	FALSO	

Quesito n° 3242 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15344	Tankwagen sind Fahrzeuge für spezifische Transporttätigkeiten	VERO	
15345	Kastenwagen mit Wärmedämmung für die Beförderung von Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind Fahrzeuge für spezifische Transporttätigkeiten	VERO	
15346	Betonmischwagen sind als Fahrzeuge für spezifische Transporttätigkeiten eingestuft	VERO	
15347	Kastenwagen mit einer zulässigen Höchstmasse über 3,5 t sind Fahrzeuge für spezifische Transporttätigkeiten	FALSO	
15348	Lastkraftwagen mit einer zulässigen Höchstmasse unter 3,5 t sind Fahrzeuge für spezifische Transporttätigkeiten	FALSO	
15349	Fahrzeuge für spezifische Transporttätigkeiten dürfen für die Beförderung von Personen verwendet werden	FALSO	

Quesito n° 3243 - 11##tipologia11 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15350	Straßenzugmaschinen sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung	VERO	
15351	Pannenfahrzeuge sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung	VERO	
15352	Autobetonpumpen sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung	VERO	
15353	Betonmischwagen sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung	FALSO	
15354	Fahrzeuge mit Vorrichtungen für die Containerbeförderung sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung	FALSO	
15355	Für die ausschließliche Beförderung von lebenden Tieren ausgerüstete Fahrzeuge sind Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung	FALSO	

Quesito n° 3244 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15356	Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr	VERO	
15357	Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung unterliegen den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr	FALSO	
15358	Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr, wenn sie Unternehmen gehören, die im nationalen Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen eingetragen sind	FALSO	
15359	Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr, auch wenn sie gelegentlich Güterbeförderungen durchführen	FALSO	

Quesito n° 3245 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15360	Baumaschinen sind nicht von den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr ausgenommen	VERO	
15361	Baumaschinen, welche den Regionen für die Erfüllung der internen Erfordernisse der Körperschaft zur Verfügung stehen, sind von den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr ausgenommen	VERO	
15362	Baumaschinen ohne ziviles Kennzeichen sind von den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr freigestellt	VERO	
15363	Baumaschinen sind von den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr ausgenommen	FALSO	
15364	Baumaschinen sind von den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr ausgenommen, wenn sie die gesetzlich zulässigen Massen überschreiten	FALSO	
15365	Baumaschinen können nur für den Werkverkehr zugelassen werden	FALSO	

Quesito n° 3246 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15366	Kraftwagen mit besonderer Zweckbestimmung sind von den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr immer ausgenommen	VERO	
15367	Kraftwagen mit besonderer Zweckbestimmung, welche für den Pannendienst verwendet werden, unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr	VERO	
15368	Kraftwagen für die Aufnahme, die Komprimierung, die Beförderung und das Entladen von festen Siedlungsabfällen unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr, weil sie eine besondere Zweckbestimmung haben	FALSO	

Quesito n° 3247 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15369	Kraftwagen mit besonderer Zweckbestimmung sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen	VERO	
15370	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	
15371	Kraftwagen für die Beförderung von Gegenständen mit einer Gesamtmasse von 7,5 t sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen	FALSO	
15372	Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Gegenständen, welche in einem anderen Staat hergestellt werden, sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen	FALSO	
15373	Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Gegenständen mit einer Gesamtnutzlast von über 6 t sind von den Bestimmungen zum Werkverkehr ausgenommen	FALSO	

Quesito n° 3248 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15374	Lastkraftwagen mit einer Gesamtmasse von nicht mehr als 6 t, welche für den Werkverkehr verwendet werden, unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr	VERO	
15375	Lastkraftwagen mit einer Tara von 6 t unterliegen nicht den Bestimmungen zum Güterkraftverkehr	FALSO	

Quesito n° 3249 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15376	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen nur Gegenstände befördert werden, welche die Unternehmenstätigkeit des Inhabers betreffen	VERO	
15377	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen nur die in der Lizenz aufgelisteten Gegenstände befördert werden	VERO	
15378	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen die mit dem Produktionszyklus des Unternehmens zusammenhängenden Gegenstände befördert werden	VERO	
15379	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen Beförderungen durchgeführt werden, sofern ein Inhaber oder ein Mitarbeiter desselben am Steuer sitzt	VERO	
15380	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen Gegenstände befördert werden, welche vom Unternehmen erzeugt werden, auf welches die Lizenz ausgestellt ist, auch wenn sie für Dritte bestimmt sind	VERO	
15381	Mit einem Fahrzeug mit Werkverkehrslizenz dürfen ausschließlich Gegenstände des Fahrers befördert werden	FALSO	

Quesito n° 3250 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15382	Der Werkverkehr ist jener, der mit Fahrzeugen betrieben wird, welche auf natürliche bzw. juristische Personen oder auf Körperschaften für die Eigennutzung zugelassen sind	VERO	
15383	Der Werkverkehr stellt eine zur Haupttätigkeit des Unternehmens, auf welches die Fahrzeuge zugelassen sind, zusätzliche Tätigkeit dar	VERO	
15384	Der Werkverkehr wird von Unternehmen betrieben, für welche die Transporttätigkeit eine zur Haupttätigkeit hinzukommende zusätzliche Tätigkeit darstellt	VERO	
15385	Der Werkverkehr wird nur mit auf natürliche Personen zugelassenen Fahrzeugen betrieben	FALSO	

Quesito n° 3251 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15386	Der Werkverkehr betrifft die Güter, welche vom Unternehmen hergestellt und/oder verarbeitet werden, das die Beförderung vornimmt	VERO	
15387	Der Werkverkehr wird ausschließlich mit Fahrzeugen betrieben, die auf Handwerksunternehmen oder landwirtschaftliche Unternehmen zugelassen sind	FALSO	
15388	Wer einen für die Eigennutzung zugelassenen Lastkraftwagen lenkt, muss Inhaber eines Fahrerqualifizierungsnachweises sein	FALSO	

Quesito n° 3252 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15389	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist dem lohnabhängigen Mitarbeiter des Unternehmens, auf welches die Lizenz ausgestellt ist, erlaubt	VERO	
15390	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist einem Gesellschafter der Personengesellschaft, auf welche die Lizenz ausgestellt ist, erlaubt	VERO	
15391	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist dem Inhaber der Lizenz erlaubt, wenn es sich dabei um ein Einzelunternehmen handelt	VERO	
15392	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist einem externen Mitarbeiter des Unternehmens erlaubt	FALSO	
15393	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist auch einem Verwandten des Lizenzinhabers erlaubt	FALSO	
15394	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist jeder Person erlaubt, sofern sie einen Führerschein der Klasse C besitzt	FALSO	
15395	Das Lenken eines Fahrzeugs für den Werkverkehr ist ausschließlich dem Inhaber des Unternehmens erlaubt	FALSO	

Quesito n° 3253 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15396	Die Ausstellung der Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Transporttätigkeit im Unternehmen aus wirtschaftlicher Sicht vorherrscht	VERO	
15397	Die Ausstellung der Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Beförderung mit gemieteten Fahrzeugen erfolgt	VERO	
15398	Die Ausstellung der Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Fahrzeuge von Personen gelenkt wird, die dem Unternehmen fremd sind	VERO	
15399	Die Ausstellung der Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Güter vom Unternehmen verarbeitet worden sind, welches die Lizenz beantragt	FALSO	
15400	Die Ausstellung der Lizenz für den Werkverkehr ist nicht zulässig, wenn die Beförderung mit im Eigentum des Unternehmens stehenden Fahrzeugen erfolgt	FALSO	

Quesito n° 3254 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15401	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt von der Landesverwaltung	VERO	
15402	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt von der Handelskammer	FALSO	
15403	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt vom Kraftfahrzeugamt	FALSO	
15404	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt von der Präfektur	FALSO	
15405	Die Lizenz für den Werkverkehr wird ausgestellt vom Landeskomitee des Berufsverzeichnisses der Kraftverkehrsunternehmen	FALSO	

Quesito n° 3255 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15406	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss man für jedes Fahrzeug mit Gesamtmasse über 6 t eine Lizenz besitzen	VERO	
15407	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss man eine von der Landesverwaltung ausgestellte Lizenz besitzen	VERO	
15408	Um den Werkverkehr mit Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse unter 6 t zu betreiben, braucht man keine Lizenz	VERO	
15409	Um den Werkverkehr zu betreiben, müssen die beförderten Gegenstände eng mit der Tätigkeit zusammenhängen	VERO	
15410	Der Werkverkehr kann betrieben werden mit einem im Eigentum stehenden Fahrzeug oder mit einem in Leasing, zur Nutznießung oder unter Eigentumsvorbehalt überlassenen Fahrzeug	VERO	
15411	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss man sich in das Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmen eingetragen	FALSO	
15412	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss das Fahrzeug gekennzeichnet sein durch einen diagonalen weißen Streifen am Heck	FALSO	
15413	Um den Werkverkehr mit Fahrzeugen mit einer Gesamtmasse von 10 t zu betreiben, braucht man keine besondere Lizenz	FALSO	
15414	Um den Werkverkehr zu betreiben, muss das Fahrzeug eine Masse von mehr als 3,5 t haben	FALSO	

Quesito n° 3256 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15415	Die Lizenz für die Beförderung zur Eigennutzung enthält die Einschränkung auf die Güter, welche befördert werden dürfen	VERO	
15416	Die Lizenz für die Beförderung zur Eigennutzung ist nur für Fahrzeuge mit einer Gesamtmasse über 6 t vorgesehen	VERO	
15417	Die Lizenz für die Beförderung zur Eigennutzung enthält keinerlei Einschränkung hinsichtlich der beförderten Güter	FALSO	
15418	Die Lizenz für die Beförderung zur Eigennutzung braucht dem Fahrzeugschein nicht beizuliegen	FALSO	
15419	Die Lizenz für die Beförderung zur Eigennutzung weist nicht die Tätigkeit des Inhabers auf	FALSO	

Quesito n° 3257 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15420	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	
15421	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	
15422	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	
15423	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	

Quesito n° 3258 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15424	Als gewerblichen Güterkraftverkehr bezeichnet man die unternehmerisch betriebene Beförderungstätigkeit gegen Vergütung	VERO	
15425	Der Güterkraftverkehr kann als gewerblich bezeichnet werden, wenn das Fahrzeug gegen Vergütung im Interesse von Personen verwendet wird, welche nicht Inhaber des Fahrzeugscheines sind	VERO	
15426	Der Güterkraftverkehr kann als gewerblich bezeichnet werden, wenn sich der Unternehmer verpflichtet, gegen Vergütung die vom Auftraggeber verlangten Beförderungsdienste zu leisten	VERO	
15427	Als gewerblichen Güterkraftverkehr bezeichnet man die Beförderung von im Eigentum des Fahrzeuginhabers stehenden Gütern	FALSO	
15428	Kraftwagen mit über 6 t Gesamtmasse dürfen ausschließlich gewerblichen Güterkraftverkehr betreiben	FALSO	

Quesito n° 3259 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15429	Um gewerblichen Güterverkehr zu betreiben, muss sich der Unternehmer in das nationale Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen eintragen	VERO	
15430	Um gewerblichen Güterverkehr zu betreiben, müssen Unternehmen mit Kraftwagen mit Gesamtmasse von höchstens 1,5 t nur die Voraussetzung der Zuverlässigkeit nachweisen	VERO	
15431	Um gewerblichen Güterverkehr zu betreiben, müssen Unternehmen mit Kraftwagen mit Gesamtmasse über 1,5 t nachweisen, über die erforderliche finanzielle Leistungsfähigkeit zu verfügen	VERO	
15432	Um gewerblichen Güterverkehr zu betreiben, müssen Unternehmen mit Kraftwagen mit Gesamtmasse über 3,5 t die fachliche Eignung nachweisen	VERO	
15433	Um gewerblichen Güterverkehr zu betreiben, müssen Unternehmen mit Kraftwagen mit Gesamtmasse über 3,5 t nachweisen, folgende Voraussetzungen zu erfüllen: Zuverlässigkeit, finanzielle Leistungsfähigkeit, fachliche Eignung	VERO	
15434	Um gewerblichen Güterverkehr zu betreiben, müssen sich die Unternehmen in das Berufsverzeichnis der Kraftfahrzeugvermieter eintragen	FALSO	

15435	Um gewerblichen Güterverkehr mit Kraftwagen mit Gesamtmasse über 3,5 t zu betreiben, stellt die Zuverlässigkeit die einzige Voraussetzung dar	FALSO	
15436	Personengesellschaften dürfen keinen gewerblichen Güterkraftverkehr betreiben	FALSO	

Quesito n° 3260 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15437	Jeder Kraftwagen für den gewerblichen Güterkraftverkehr muss gekennzeichnet sein durch einen diagonalen weißen Streifen vorn	VERO	
15438	Jeder Kraftwagen für den gewerblichen Güterkraftverkehr muss als Kraftwagen für die Nutzung für Rechnung Dritter zugelassen sein	VERO	
15439	Jeder Kraftwagen für den gewerblichen Güterkraftverkehr muss gekennzeichnet sein durch einen diagonalen roten Streifen vorn	FALSO	
15440	Die Kraftwagen für den gewerblichen Güterkraftverkehr müssen ausgestattet sein mit einer Tafel am Heck mit der Aufschrift "gewerblich"	FALSO	

Quesito n° 3261 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15441	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer ist für alle Unternehmen erforderlich, die den Betrieb des gewerblichen Güterkraftverkehrs beabsichtigen	VERO	
15442	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer dient dazu, den gewerblichen Güterkraftverkehrs zu betreiben, ohne sich des ungenehmigten Kraftverkehrs schuldig zu machen	VERO	
15443	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer dient zur Ausstellung des Fahrzeugscheines zur gewerblichen Nutzung	VERO	
15444	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer ist für alle Unternehmen erforderlich, die den Betrieb des gewerblichen Güterkraftverkehrs beabsichtigen	VERO	
15445	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer ist nur für Unternehmen mit Kraftwagen mit einer Gesamtmasse über 1,5 t erforderlich, da Unternehmen mit Kraftwagen mit geringerer Masse freigestellt sind	FALSO	
15446	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer dient dazu, von der Beantragung des Fahrzeugscheines freigestellt zu werden	FALSO	
15447	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer ist nur für Unternehmen mit Kraftwagen mit einer Gesamtmasse unter 1,5 t erforderlich, da Unternehmen mit Kraftwagen mit höherer Masse freigestellt sind	FALSO	
15448	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer ist für alle Unternehmen erforderlich, die den Betrieb des Werkverkehrs beabsichtigen	FALSO	
15449	Die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmer ermöglicht die Ausstellung der Werkverkehrslizenz	FALSO	

Quesito n° 3262 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15450	Die Eintragung in das Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen ist vorgesehen für Unternehmen, welche die Tätigkeit mit Straßenzugmaschinen ausüben	VERO	
15451	Die Eintragung in das Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen ist vorgesehen für Unternehmen, welche die Tätigkeit mit irgendeinem Fahrzeug zur gewerblichen Nutzung	VERO	
15452	Die Eintragung in das Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen ist nicht vorgesehen für Unternehmen, welche die Tätigkeit mit Lastzügen ausüben	FALSO	
15453	Die Eintragung in das Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen ist nicht vorgesehen für Unternehmen, welche die Tätigkeit mit Baumaschinen ausüben	FALSO	

Quesito n° 3263 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15454	Der Absender kann beschließen, die Beförderung zu unterbrechen	VERO	
15455	Der Absender kann die Beförderung an eine andere Ortschaft durchführen lassen	VERO	

15456	Der Absender kann die Beförderung an einen anderen Empfänger als zuvor im Frachtbrief angegeben durchführen lassen	VERO	
15457	Der Absender kann beschließen, den Bestimmungsort zu ändern, solange die zweite Ausfertigung des Frachtbriefes nicht dem Empfänger ausgehändigt wird	VERO	
15458	Der Absender kann beschließen, die Beförderung an einen anderen Empfänger durchführen zu lassen, solange die Ware nicht am ursprünglich bestimmten Ziel abgeliefert wird	VERO	
15459	Der Absender kann beschließen, die Beförderung zu unterbrechen, auch wenn der Empfänger bereits im Besitz der zweiten Ausfertigung des Frachtbriefes ist	FALSO	
15460	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	
15461	Der Absender kann den Bestimmungsort der Beförderung nur dann ändern, wenn er es unabhängig von der Dauer der Fahrt innerhalb von 2 Stunden ab Empfangnahme der Ware dem Beförderer mitteilt	FALSO	
15462	Der Absender kann nur dann beschließen, die Beförderung zu unterbrechen, wenn der Bestimmungsort außerhalb der EU liegt	FALSO	
15463	Der Absender kann nur dann den Bestimmungsort der Beförderung ändern, wenn diese im Inland erfolgt	FALSO	

Quesito n° 3264 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15464	Der Vertrag über die Beförderung auf der Straße 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	
15465	Der Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße ist ein entgeltlicher Vertrag	VERO	
15466	Der Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße ist ein Konsensualvertrag	VERO	
15467	Der Vertrag über die Beförderung von Waren kann zu Gunsten Dritter abgeschlossen werden	VERO	
15468	Der Beförderungsvertrag kann auch mittels Telefax ausgehandelt und abgeschlossen werden	VERO	
15469	Der Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße kann auch ohne Angabe des Entgelts abgeschlossen werden	FALSO	
15470	Beim Beförderungsvertrag kann der Gegenstand unbestimmt sein	FALSO	
15471	Der Beförderungsvertrag 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	

Quesito n° 3265 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15472	Beim Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße verjähren die Rechte nach einem Jahr	VERO	
15473	Beim Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße verjähren die Rechte nach 18 Monaten, wenn die Beförderung außerhalb Europas beginnt	VERO	
15474	Beim Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße verjähren die Rechte nach 18 Monaten, wenn die Beförderung außerhalb Europas endet	VERO	
15475	Beim Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße verjähren die Rechte nach 5 Jahren	FALSO	
15476	Beim Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße verjähren die Rechte nach 18 Monaten, wenn die Beförderung auf EU-Gebiet erfolgt	FALSO	
15477	Beim Vertrag über die Beförderung von Waren auf der Straße verjähren die Rechte am Tag nach der Entladung der Ware	FALSO	

Quesito n° 3266 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15478	Die Verjährungsfrist beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße beginnt an dem Tag, an welchem die Ablieferung der Ware am Bestimmungsort stattgefunden hat	VERO	
15479	Die Verjährungsfrist beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße beginnt an dem Tag, an welchem die Ablieferung der Ware am Bestimmungsort hätte stattfinden sollen	VERO	
15480	Die Verjährungsfrist beim Beförderungsvertrag beginnt an dem Tag, an welchem die Ware verladen wurde	FALSO	

15481	Die Verjährungsfrist beim Beförderungsvertrag beginnt an dem Tag, an welchem der Vertrag unterzeichnet wurde	FALSO	

Quesito n° 3267 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15482	Der Vertrag über die Güterbeförderung auf der Straße sieht in der Regel einen Absender, einen Beförderer und einen Empfänger vor	VERO	
15483	Der Vertrag über die Güterbeförderung auf der Straße sieht die genaue Angabe der zu befördernden Sachen und des Entgelts vor	VERO	
15484	Der Vertrag über die Güterbeförderung auf der Straße ist ein Vertrag, mit dem der Spediteur die Verpflichtung übernimmt, im eigenen Namen und auf Rechnung desjenigen, der ihn beauftragt hat (Auftraggeber), einen Beförderungsvertrag abzuschließen und die Nebengeschäfte abzuwickeln	FALSO	
15485	Am Vertrag über die Güterbeförderung auf der Straße sind nur folgende 3 Personen beteiligt: Beförderer, Spediteur und Agent	FALSO	

Quesito n° 3268 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15486	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, gegen Zahlung eines Entgeltes Sachen oder Personen zu befördern	VERO	
15487	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, das Gepäck in geeigneten Räumen zu verwahren	FALSO	
15488	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, den Kraftomnibus durch erfahrene und zuverlässige Fahrer lenken zu lassen	FALSO	
15489	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, eine Handelsrechnung auszustellen	FALSO	

Quesito n° 3269 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15490	Zu den Parteien eines Güterbeförderungsvertrages gehören Verlader und Empfänger	VERO	
15491	Zu den Parteien eines Güterbeförderungsvertrages gehören Spediteur und Empfänger	VERO	
15492	Zu den Parteien eines Güterbeförderungsvertrages gehören Eigentümer der Ware, Verlader, Absender, Beförderer und Empfänger	VERO	
15493	Zu den Parteien eines Güterbeförderungsvertrages gehören Absender und Beförderer	VERO	
15494	Zu den Parteien eines Güterbeförderungsvertrages gehören Absender und Empfänger	VERO	
15495	Zu den Parteien eines Güterbeförderungsvertrages gehören Eigentümer der Ware und Verteiler	FALSO	
15496	Zu den Parteien eines Güterbeförderungsvertrages gehören Verkäufer und Käufer der Ware	FALSO	

Quesito n° 3270 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15497	Die an einem Vertrag über die Beförderung von Gütern beteiligten Parteien sind fünf: Absender, Beförderer, Verlader, Empfänger und Eigentümer der Ware	VERO	
15498	Die an einem Vertrag über die Beförderung von Gütern beteiligten Parteien sind vier: Absender, Empfänger, Beförderer und Fahrer	FALSO	
15499	Die an einem Vertrag über die Beförderung von Gütern beteiligten Parteien sind vier: Absender, Empfänger, Beförderer und Verlader	FALSO	
15500	Die an einem Vertrag über die Beförderung von Gütern beteiligten Parteien sind drei: Absender, Beförderer und Verlader	FALSO	
15501	Die an einem Vertrag über die Beförderung von Gütern beteiligten Parteien sind drei: Absender, Empfänger, Beförderer	FALSO	

Quesito n° 3271 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15502	Die an einem Vertrag über die Beförderung auf der Straße beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Absender, das heißt jene Person, welche die Ware versendet	VERO	
15503	Die an einem Vertrag über die Beförderung auf der Straße beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Beförderer, der sich vergewissern muss, dass die Verladung ordnungsgemäß erfolgt ist	VERO	

15504	Die an einem Vertrag über die Beförderung auf der Straße beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Empfänger, welcher den Zustand der beförderten Sachen prüfen lassen kann	VERO	
15505	Die an einem Vertrag über die Beförderung auf der Straße beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Absender, welcher die Ware gebührend verpackt und etikettiert für die Verladung vorbereiten muss	VERO	
15506	Die an einem Vertrag über die Beförderung auf der Straße beteiligten Rechtssubjekte umfassen nur den Absender und den Spediteur	FALSO	
15507	Die an einem Vertrag über die Beförderung auf der Straße beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Käufer und den Verkäufer	FALSO	
15508	Die an einem Vertrag über die Beförderung auf der Straße beteiligten Rechtssubjekte umfassen den Eigentümer des Warenlagers	FALSO	

Quesito n° 3272 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15509	Der Frachtbrief wird ausgestellt vom Absender auf Antrag des Beförderers	VERO	
15510	Der Frachtbrief muss enthalten: Name des Empfängers, Bestimmungsort, Art der Ware, Gewicht, Menge, Anzahl der zu befördernden Gegenstände und für die Beförderung vereinbarte Bedingungen	VERO	
15511	Der Frachtbrief wird vom Absender unterschrieben	VERO	
15512	Der Frachtbrief wird vom Beförderer auf Antrag des Absenders ausgestellt	FALSO	
15513	Der Frachtbrief ist eine von den Motorisierungsämtern ausgestellte verpflichtend vorgeschriebene Urkunde	FALSO	
15514	Der Frachtbrief ist eine von den Zollbehörden ausgestellte, verpflichtend vorgeschriebene Urkunde	FALSO	
15515	Der Frachtbrief wird von einem Versicherer unterschrieben	FALSO	
15516	Der Frachtbrief wird vom Beförderer unterschrieben	FALSO	

Quesito n° 3273 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15517	Beim Vertrag über die "Unfrei"-Beförderung wird der Preis vom Empfänger gezahlt	VERO	
15518	Beim Vertrag über die "Unfrei"-Beförderung wird der Preis vom Absender gezahlt	FALSO	
15519	Beim Vertrag über die "Unfrei"-Beförderung wird der Preis vom Beförderer gezahlt	FALSO	
15520	Beim Vertrag über die "Unfrei"-Beförderung wird der Preis unterschiedslos vom Absender oder vom Empfänger gezahlt	FALSO	

Quesito n° 3274 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15521	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	
15522	Falls für die Durchführung der Beförderung besondere Unterlagen erforderlich sind, hat der Beförderer die Pflicht, sich diese bei den zuständigen Behörden zu besorgen	FALSO	
15523	Falls für die Durchführung der Beförderung besondere Unterlagen erforderlich sind, kann der Beförderer diese durch Eigenerklärung ersetzen	FALSO	
15524	Falls für die Durchführung der Beförderung besondere Unterlagen erforderlich sind, muss der Empfänger diese mittels Fax übermitteln	FALSO	

Quesito n° 3275 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15525	Beim Vertrag über die "Frei-Haus"-Beförderung wird der Preis vom Absender gezahlt	VERO	
15526	Beim Vertrag über die "Frei-Haus"-Beförderung wird der Preis vom Empfänger gezahlt	FALSO	
15527	Beim Vertrag über die "Frei-Haus"-Beförderung wird der Preis vom Beförderer gezahlt	FALSO	
15528	Beim Vertrag über die "Frei-Haus"-Beförderung wird der Preis unterschiedslos vom Absender oder vom Empfänger gezahlt	FALSO	

Quesito n° 3276 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

15529	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 hervorgehoben hat	VERO	
15530	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	
15531	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	
15532	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	
15533	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 Empfangszeitpunkt in gutem Zustand waren	VERO	
15534	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	
15535	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	
15536	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	
15537	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	
15538	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	

Quesito n° 3277 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15539	Der Vertrag über die grenzüberschreitende Beförderung von Gütern auf der Straße kann geregelt sein durch das CMR	VERO	
15540	Der Vertrag über die "Frei-Haus"-Beförderung sieht vor, dass derjenige die Zahlung für die Beförderung vornimmt, der die Ware versendet	VERO	
15541	Der Vertrag über die "Unfrei"-Beförderung sieht vor, dass derjenige die Zahlung für die Beförderung vornimmt, der die Ware empfängt	VERO	
15542	Der Beförderungsvertrag kann mittels Telefax abgeschlossen werden, sofern derjenige, der den Antrag gestellt hat, von der Annahme durch die andere Partei Kenntnis hat	VERO	
15543	Der Kaufvertrag kann vorsehen, dass ein Agent gegen Vergütung die Aufgabe übernimmt, für den Auftraggeber den Abschluss von Verträgen in einem bestimmten Gebiet zu fördern	VERO	
15544	Der Vertrag über die "Unfrei"-Beförderung sieht vor, dass der Absender zahlt	FALSO	

15545	Der Vertrag über die "Frei-Haus"-Beförderung sieht vor, dass der Empfänger zahlt	FALSO	
15546	Der Verwahrungsvertrag kann die Verpflichtung einer Person vorsehen, in eigenem Namen und für Rechnung desjenigen, der ihn beauftragt hat, einen Beförderungsvertrag abzuschließen	FALSO	
15547	Der Kaufvertrag sieht die Beteiligung eines Spediteurs vor	FALSO	
15548	Der Vertrag über die "Unfrei"-Beförderung sieht die Verwendung von Schiffen vor	FALSO	

Quesito n° 3278 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15549	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die Übergabe der Güter an den Beförderer	VERO	
15550	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die durch die Ladung bedingte Überschreitung der im Fahrzeugschein angegebenen Masse	VERO	
15551	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die falsche Anbringung der Ladung auf dem Fahrzeug	VERO	
15552	Der Verlader haftet zivilrechtlich für Schäden an dritten Personen und Sachen aufgrund der vom Fahrer begangenen Verstöße	VERO	
15553	Der Verlader haftet zivilrechtlich für Schäden bei Verkehrsunfällen	VERO	
15554	Der Verlader ist das Unternehmen oder die öffentlich-rechtliche Person, welche dem Beförderer die Ware übergibt und für die Anbringung derselben auf dem für die Durchführung der Beförderung verwendeten Fahrzeug sorgt	VERO	
15555	Der Verlader haftet für die bei der besonders sorgfältigen Verladung der Ware verlorene Zeit	FALSO	
15556	Der Verlader haftet für verdorbene Ware	FALSO	
15557	Der Verlader ist derjenige, der damit beauftragt ist, die vom Beförderer erhaltene Ware in den Regalen oder auf den Paletten unterzubringen	FALSO	
15558	Der Verlader ist das Unternehmen oder die öffentlich-rechtliche Person, welche die Ware vom Beförderer entgegennimmt	FALSO	
15559	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die Verladeeigenschaften des Fahrzeugs	FALSO	
15560	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die Wahl des Beförderers	FALSO	
15561	Der Verlader haftet gemeinsam mit dem Absender für die Wahl des Fahrers	FALSO	

Quesito n° 3279 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15562	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung wie die Überschreitung festgelegten Höchstgrenzen für Abmessungen oder Massen	VERO	
15563	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung wie die falsche Verstauung der Ladung auf dem Fahrzeug	VERO	
15564	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung wie die Überschreitung der Geschwindigkeitshöchstgrenzen und die Missachtung der Lenk- und Ruhezeiten aufgrund der dem Fahrer erteilten Beförderungsanweisungen	VERO	
15565	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung wie die Überschreitung der im Fahrzeugschein angegebenen zulässigen Masse für Zugfahrzeuge und Anhänger	VERO	
15566	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	
15567	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 Geschwindigkeitshöchstgrenzen und der Lenk- und Ruhezeiten nicht vereinbar sind	FALSO	
15568	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, und zwar ausschließlich für die Überschreitung der im Fahrzeugschein angegebenen zulässigen Masse für Zugfahrzeuge und Anhänger	FALSO	
15569	Der Verlader haftet für die vom Fahrer begangenen Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, und zwar ausschließlich hinsichtlich der verschiedenen falschen Methoden für die Verstauung der Ladung auf dem Fahrzeug	FALSO	

Quesito n° 3280 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15570	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern 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	
15571	Die wesentlichen Bestandteile des Vertrages über die Beförderung von Gütern sind die zu befördernden Gegenstände und die Vergütung der Beförderung	VERO	
15572	Der einzige wesentliche Bestandteil des Vertrages über die Beförderung von Gütern besteht in der Vergütung der Beförderung	FALSO	
15573	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern betrifft nur den Beförderer, welcher die Gegenstände des Absenders verfrachten muss	FALSO	
15574	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern ist für den Absender die Verfrachtung der Gegenstände von einem Ort zu einem anderen, während er für den Beförderer die Einnahme der Leistung ist	FALSO	

Quesito n° 3281 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15575	Unter Durchfracht versteht man eine durch mehrere aufeinander folgende Beförderer mit einem einzigen Vertrag durchgeführte Beförderung	VERO	
15576	Unter Durchfracht versteht man eine durch einen einzigen Beförderer durchgeführte Beförderung mit mehreren Entladeorten	FALSO	
15577	Unter Durchfracht versteht man die Beförderung mehrerer Partien	FALSO	
15578	Unter Durchfracht versteht man die Beförderung verschiedener Arten von Gütern	FALSO	

Quesito n° 3282 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15579	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	
15580	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer die Verpflichtung ein, mit anderen Beförderungsunternehmen eigenständige Beförderungsverträge abzuschließen	VERO	
15581	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer gegenüber dem Absender die Verpflichtung ein, die Güter zu versichern	FALSO	
15582	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer gegenüber dem Absender die Verpflichtung ein, die Güter bei nicht erfolgreicher Zustellung derselben zurückzugeben	FALSO	
15583	Beim Unterfrachtvertrag geht der Beförderer keinerlei Verpflichtung ein	FALSO	

Quesito n° 3283 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15584	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	
15585	Für Schäden, die nicht auf Verspätung oder Fahrtunterbrechung zurückzuführen sind, haftet bei der Durchfracht jeder einzelne Beförderer gemäß der jeweiligen Teilstrecke	VERO	
15586	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	
15587	Für Schäden, die nicht auf Verspätung oder Fahrtunterbrechung zurückzuführen sind, haftet bei der Durchfracht jeder einzelne Beförderer gemäß der gesamten Teilstrecke	FALSO	
15588	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	

Quesito n° 3284 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15589	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	

15590	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	
15591	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	
15592	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	

Quesito n° 3285 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15593	Die Durchfracht wird von mehreren aufeinander folgenden Beförderern ausgeführt	VERO	
15594	Die Durchfracht setzt den Abschluss eines einzigen Vertrages voraus	VERO	
15595	Die Durchfracht setzt den Abschluss eines Vertrages für jeden Beförderer voraus	FALSO	
15596	Wenn es nicht möglich ist, den Beförderer ausfindig zu machen, der den Schaden verursacht hat, haftet bei der Durchfracht ausschließlich der letzte Beförderer	FALSO	
15597	Bei der Durchfracht ist vorgesehen, dass immer alle an der Beförderung beteiligten Beförderer im Verhältnis zur jeweiligen Teilstrecke haften, auch wenn die Schuld eines bestimmten Beförderers nachgewiesen wird	FALSO	

Quesito n° 3286 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15598	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße ist die schriftliche Form nicht vorgeschrieben	VERO	
15599	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße ist die schriftliche Form durch den Frachtbrief gegeben	VERO	
15600	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße ist die schriftliche Form zu empfehlen	VERO	
15601	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße ist die schriftliche Form unerlässlich	FALSO	
15602	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße ist die schriftliche Form verboten	FALSO	
15603	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße ist die schriftliche Form durch das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) gegeben	FALSO	
15604	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße liegt die schriftliche Form nicht im Ermessen der Parteien	FALSO	
15605	Beim Vertrag über die Beförderung auf der Straße beeinträchtigt die schriftliche Form die Gültigkeit des Vertrages	FALSO	

Quesito n° 3287 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15606	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss im vorgegebene Bestandteile enthalten, die auch wichtige Hinweise für den Beförderer darstellen	VERO	
15607	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss die Übergabefrist aufweisen	VERO	
15608	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss genaue Angaben zur Art, zur Menge, zum Gewicht und zur Anzahl der zu befördernden Sachen aufweisen	VERO	
15609	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss etwaige für die Ausführung der Beförderung notwendige Eckdaten aufweisen	VERO	
15610	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss den Namen des Empfängers aufweisen	VERO	
15611	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss die Übergabefrist aufweisen, welche sich aus der Differenz der Teilfristen ergibt	FALSO	
15612	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss den Namen des Spediteurs aufweisen	FALSO	
15613	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss den Preis der vom Absender gekauften Ware aufweisen	FALSO	
15614	Der Vertrag über die Beförderung von Gütern auf der Straße muss die MwSt.-Nummer des Empfängers aufweisen	FALSO	

Quesito n° 3288 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15615	Beim gewerblichen Güterkraftverkehr werden die Beförderungstarife von den Beteiligten auf dem freien Markt bestimmt, wenngleich mit einigen Einschränkungen aufgrund des Kraftstoffpreises	VERO	
15616	Beim gewerblichen Güterkraftverkehr werden die Beförderungstarife von den Parteien auf dem freien Markt ausgehandelt, wenngleich mit einigen Einschränkungen aufgrund des Kraftstoffpreises	VERO	
15617	Beim gewerblichen Güterkraftverkehr sind die Beförderungstarifspannen den Kosten für den Kraftstoff angepasst worden	FALSO	
15618	Beim gewerblichen Güterkraftverkehr sind die Beförderungstarife fix und verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	

Quesito n° 3289 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15619	Bei der Übernahme der Ware muss der Beförderer die Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben zur Ware überprüfen	VERO	
15620	Bei der Übernahme der Ware muss der Beförderer den äußerlichen Zustand der Ware und der Verpackung überprüfen	VERO	
15621	Bei der Übernahme der Ware muss der Beförderer, wenn er die Richtigkeit der Angaben nicht überprüfen kann, seine Vorbehalte im Frachtbrief anmelden	VERO	
15622	Bei der Übernahme der Ware ist der Beförderer zu keinerlei Kontrolle verpflichtet	FALSO	
15623	Bei der Übernahme der Ware kann der Beförderer keine Vorbehalte anmelden	FALSO	
15624	Bei der Übernahme der Ware muss sich der Beförderer darauf beschränken, diese zu wiegen und zu etikettieren	FALSO	

Quesito n° 3290 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15625	Der Beförderer muss bei der Übernahme der Ware den guten Zustand derselben prüfen	VERO	
15626	Der Beförderer hat die Pflicht, die beförderten Sachen 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	
15627	Der Beförderer muss, sobald er Abweichungen von den Angaben des Absenders feststellt, diese im Frachtbrief anmerken	VERO	
15628	Der Beförderer hat für die aus dem Beförderungsvertrag entstehenden Forderungen das Vorzugsrecht an den beförderten Sachen, solange sich diese bei ihm befinden	VERO	
15629	Der Beförderer muss bei der Übernahme der Ware die Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben prüfen	VERO	
15630	Der Beförderer ist nicht angehalten, die Richtigkeit der im Frachtbrief enthaltenen Angaben zu prüfen	FALSO	
15631	Der Beförderer ist bei der Übernahme der Ware nicht angehalten, den guten Zustand der Verpackung zu prüfen	FALSO	
15632	Der Beförderer haftet auch nach der Ablieferung der Ware an den Empfänger, sofern ihm dieser die geschuldeten Beträge gezahlt hat	FALSO	
15633	Wenn im Frachtbrief die maximale Lieferfrist nicht angegeben ist, ist der Beförderer nicht angehalten, die beförderten Sachen dem Empfänger zur Verfügung zu stellen	FALSO	

Quesito n° 3291 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15634	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	
15635	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, muss er Weisungen des Absenders einholen	VERO	
15636	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 einer öffentlichen Verwahrungsstelle hinterlegen	VERO	
15637	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, weil der Empfänger unauffindbar ist, kann er diese, falls sie leicht verderblich ist, auf Rechnung des Eigentümers verkaufen lassen	VERO	
15638	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 einer öffentlichen Verwahrungsstelle hinterlegen	VERO	

15639	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, muss er Weisungen des Empfängers und nicht des Absenders einholen	FALSO	
15640	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	
15641	Wenn der Beförderer Probleme mit der Lieferung der Ware hat, weil sich der Empfänger weigert, diese entgegenzunehmen, kann er beschließen, sie zu verkaufen, wobei der Erlös dann gänzlich dem Beförderer zusteht	FALSO	
15642	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	
15643	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	

Quesito n° 3303 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15730	Der gewerbliche Güterkraftverkehr außerhalb der Grenzen des Staates ist immer als grenzüberschreitende Beförderung anzusehen	VERO	
15731	Der gewerbliche Güterkraftverkehr außerhalb der Grenzen des Staates ist auch dann als grenzüberschreitende Beförderung anzusehen, wenn das Fahrzeug unbeladen verkehrt	VERO	
15732	Der gewerbliche Güterkraftverkehr außerhalb der Grenzen des Staates ist nur dann als grenzüberschreitende Beförderung anzusehen, wenn die Ware außerhalb eines Mitgliedsstaates der EU zu befördern ist	FALSO	
15733	Der gewerbliche Güterkraftverkehr außerhalb der Grenzen des Staates ist nur dann als grenzüberschreitende Beförderung anzusehen, wenn zur Beförderung der Ware in einen Mitgliedsstaat der EU ein nicht zur EU gehörender Staat durchfahren werden muss	FALSO	
15734	Der gewerbliche Güterkraftverkehr außerhalb der Grenzen des Staates ist als Kabotagebeförderung anzusehen	FALSO	
15735	Der gewerbliche Güterkraftverkehr außerhalb der Grenzen des Staates ist als kombinierter Verkehr anzusehen	FALSO	

Quesito n° 3304 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15736	Ein Fahrzeug für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU braucht nicht mit der gleichlautenden Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz versehen zu sein, wenn seine Nutzlast nicht mehr als 3,5 t beträgt	VERO	
15737	Ein Fahrzeug für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU braucht nicht mit der gleichlautenden Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz versehen zu sein, wenn seine Gesamtmasse nicht mehr als 6 t beträgt	VERO	
15738	Ein Fahrzeug für den gewerblichen Güterkraftverkehr 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	
15739	Ein Fahrzeug für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU braucht nicht mit der gleichlautenden Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz versehen zu sein, wenn seine Nutzlast nicht mehr als 7,5 t beträgt	FALSO	
15740	Ein Fahrzeug für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU braucht nicht mit der gleichlautenden Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz versehen zu sein, wenn seine Gesamtmasse 7,5 t beträgt	FALSO	

Quesito n° 3305 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15741	Ein Kraftverkehrsunternehmen muss, um innerhalb der Europäischen Union gewerbliche Beförderungen mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, im Berufsverzeichnis der Verkehrsunternehmer eingetragen sein, bereits über eine nationale Genehmigung verfügen und für grenzüberschreitende Beförderungen ermächtigt sein	VERO	
15742	Ein Kraftverkehrsunternehmen muss, um innerhalb der EU gewerbliche Beförderungen mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, die EU-Gemeinschaftslizenz einholen	VERO	
15743	Ein Kraftverkehrsunternehmen braucht, um innerhalb der EU gewerbliche Beförderungen mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, lediglich im Berufsverzeichnis der Verkehrsunternehmer eingetragen zu sein	FALSO	

15744	Ein Kraftverkehrsunternehmen muss, um innerhalb der EU gewerbliche Beförderungen mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, im Berufsverzeichnis der Verkehrsunternehmer eingetragen sein und bereits über eine Genehmigung verfügen	FALSO	
15745	Ein Kraftverkehrsunternehmen muss, um innerhalb der EU gewerbliche Beförderungen mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, die Beförderung mit Fahrzeugen der Mindestschadstoffklasse EURO 3 durchführen	FALSO	
15746	Ein Kraftverkehrsunternehmen braucht, um innerhalb der EU gewerbliche Beförderungen mit Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Nutzlast durchführen zu dürfen, keine besonderen Voraussetzungen zu erfüllen, da die Beförderung innerhalb der UE frei ist	FALSO	

Quesito n° 3306 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15747	Die Beförderung von Postsendungen innerhalb der EU im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit	VERO	
15748	Die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen innerhalb der EU ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit	VERO	
15749	Die Beförderung innerhalb der EU mit Fahrzeugen, deren Gesamtmasse einschließlich jener eines etwaigen Anhängers nicht mehr als 6 Tonnen beträgt, oder mit Fahrzeugen, deren Nutzlast einschließlich jener eines etwaigen Anhängers nicht mehr als 3,5 t beträgt, ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit	VERO	
15750	Die Beförderung von Medikamenten, medizinischen Geräten und Ausrüstungen sowie anderen zur Hilfsleistung in dringenden Notfällen (insbesondere bei Naturkatastrophen) bestimmten Gütern innerhalb der EU ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit	VERO	
15751	Der Werkverkehr innerhalb der EU ist von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit	VERO	
15752	Gewerbsmäßig durchgeführte Kabotagebeförderungen von Gütern innerhalb der EU sind von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit	FALSO	
15753	Gewerbsmäßig durchgeführte Güterbeförderungen innerhalb der EU sind von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit	FALSO	
15754	Beförderungen innerhalb der EU, mit Ausnahme der aufgrund der Masse, der Nutzlast oder der besonderen Art freigestellten Beförderungen, sind von allen die Gemeinschaftslizenz betreffenden Regelungen befreit	FALSO	

Quesito n° 3307 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15755	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erforderlich für die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern innerhalb der Europäischen Union mit Fahrzeugen mit über 6 t Gesamtmasse oder über 3,5 Tonnen Nutzlast	VERO	
15756	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erforderlich für den Werkverkehr innerhalb der Europäischen Union	FALSO	
15757	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erforderlich für die gewerbsmäßige Beförderung von Arzneimitteln innerhalb der Europäischen Union	FALSO	
15758	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erforderlich für die Beförderung von Postsendungen innerhalb der Europäischen Union im Rahmen öffentlicher Versorgungsdienste	FALSO	

Quesito n° 3308 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15759	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	
15760	Die Unternehmen, die beabsichtigen, alle grenzüberschreitenden Beförderungen durchzuführen, müssen im Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz sein	VERO	
15761	Die Unternehmen, die beabsichtigen, alle Beförderungen innerhalb der Europäischen Union durchzuführen, müssen im Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz sein	VERO	
15762	Die Unternehmen, die beabsichtigen, Beförderungen im TIR-Verfahren durchzuführen, müssen im Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz sein	VERO	
15763	Die Unternehmen, die beabsichtigen, grenzüberschreitende Beförderungen in allen der CEMT (Europäische Verkehrsministerkonferenz) beigetretenen Ländern durchzuführen, müssen im Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz sein	VERO	

Quesito n° 3309 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15764	Innerhalb der Europäischen Union erfolgt der Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten aufgrund der EU-Gemeinschaftslizenz	VERO	
15765	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	
15766	Innerhalb der Europäischen Union ist der freie Beförderungsdienstleistungsverkehr durch die Ausstellung der EU-Gemeinschaftslizenz gewährleistet	VERO	
15767	Innerhalb der Europäischen Union erfolgt der Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten aufgrund der CEMT-Lizenz	FALSO	
15768	Innerhalb der Europäischen Union ist der freie Beförderungsdienstleistungsverkehr durch die Ausstellung der CEMT-Lizenz gewährleistet	FALSO	
15769	Innerhalb der Europäischen Union ist für die Fahrer die Fahrerbescheinigung vorgeschrieben	FALSO	

Quesito n° 3310 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15770	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für Postsendungen	VERO	
15771	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von beschädigten oder reparaturbedürftigen Fahrzeugen	VERO	
15772	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von Medikamenten	VERO	
15773	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von Gütern mit Kraftwagen , deren zulässigen Gesamtmasse einschließlich jener der Anhänger nicht mehr als 6 Tonnen beträgt, oder mit Kraftwagen , deren zulässige Nutzlast einschließlich jener Anhänger nicht mehr als 3,5 Tonnen beträgt	VERO	
15774	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für die Beförderung von Tieren	FALSO	
15775	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für Umzüge	FALSO	
15776	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich für Personentransporte	FALSO	

Quesito n° 3311 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15777	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet auf einen einzigen Kraftverkehrsunternehmer	VERO	
15778	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet auf einen einzigen Beförderer	VERO	
15779	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet auf mehrere Kraftverkehrsunternehmer, wenn es sich um eine Genossenschaft handelt	FALSO	
15780	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet auf den einzelnen Fahrer	FALSO	
15781	Die EU-Gemeinschaftslizenz lautet nur auf den Lastkraftwagen, mit welchem gefahren wird	FALSO	

Quesito n° 3312 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15782	Der grenzüberschreitende gewerbliche Güterverkehr innerhalb der EU ist für einige Beförderungsarten liberalisiert und unterliegt für die anderen nur der EU-Gemeinschaftslizenz	VERO	
15783	Der grenzüberschreitende gewerbliche Güterverkehr innerhalb der EU ist völlig liberalisiert und zum Betrieb desselben bedarf es keiner Dokumente	FALSO	
15784	Der grenzüberschreitende gewerbliche Güterverkehr innerhalb der EU ist nur für einige besondere Beförderungsarten liberalisiert und für die anderen der bilateralen Genehmigung unterworfen	FALSO	

Quesito n° 3602 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17959	Nicht unter die Gelegenheitsverkehrsdienste fallen die Sonderformen des Linienverkehrs	VERO	
17960	Nicht unter die Gelegenheitsverkehrsdienste fallen die Dienste des regelmäßigen Verkehrs	VERO	
17961	Nicht unter die Gelegenheitsverkehrsdienste fallen die Dienste "mit geschlossenen Türen"	FALSO	

17962	Nicht unter die Gelegenheitsverkehrsdienste fallen besetzte Einfahrten und Leerausfahrten	FALSO	
17963	Nicht unter die Gelegenheitsverkehrsdienste fallen Leereinfahrten und besetzte Ausfahrten	FALSO	

Quesito n° 3603 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17964	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man innergemeinschaftliche Linienverkehrsdienste durchführen	VERO	
17965	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man außergemeinschaftliche Linienverkehrsdienste durchführen	VERO	
17966	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste durchführen	VERO	
17967	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man außergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste durchführen	VERO	
17968	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man Linienverkehrsdienste durchführen	VERO	
17969	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man Sonderformen des Linienverkehrs, welche mit unterschiedslosem Angebot erfolgen	FALSO	
17970	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man Gelegenheitsverkehrsdienste durchführen, also Liniendienste	FALSO	
17971	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man Linienverkehrsdienste durchführen, also Mietfahrzeugdienste	FALSO	
17972	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man Gelegenheitslinienverkehrsdienste durchführen	FALSO	
17973	Im grenzüberschreitenden Bereich kann man Sonderformen des Gelegenheitsverkehrs durchführen	FALSO	

Quesito n° 3604 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17974	Linienverkehrsdienste gewährleisten die Beförderung der Fahrgäste mit vorgegebener Taktfrequenz und vorgegebener Strecke	VERO	
17975	Gelegenheitsverkehrsdienste sind jene Dienste, die weder den Eigenschaften der Linienverkehrsdienste, noch jene der Sonderformen des Linienverkehrs aufweisen	VERO	
17976	Sonderformen des Linienverkehrs gewährleisten die Beförderung bestimmter Kategorien von Fahrgästen	VERO	
17977	Sonderformen des Linienverkehrs umfassen nicht die Beförderung der Mitarbeiter vom Wohnort zur Arbeitsstätte	FALSO	
17978	Sonderformen des Linienverkehrs umfassen nicht die Beförderung der Schüler vom Wohnort zur Schule	FALSO	
17979	Sonderformen des Linienverkehrs umfassen nicht die Beförderung von Soldaten und ihren Familien vom Herkunftsland zur Garnison	FALSO	
17980	Sonderformen des Linienverkehrs sind genehmigungspflichtig, auch wenn sie auf der Grundlage eines zwischen demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages eingerichtet werden	FALSO	
17981	Gelegenheitsverkehrsdienste umfassen die Beförderung der Mitarbeiter vom Wohnort zum Arbeitsort	FALSO	

Quesito n° 3605 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17982	Die Bestimmungen zum Personenkraftverkehr innerhalb der EU gelten für grenzüberschreitende Beförderungen von Fahrgästen mit Kraftomnibussen	VERO	
17983	Die Bestimmungen zum Personenkraftverkehr innerhalb der EU gelten für innerhalb der Europäischen Union durchgeführte grenzüberschreitende Beförderungen	VERO	
17984	Die Bestimmungen zum Personenkraftverkehr innerhalb der EU gelten für grenzüberschreitende Beförderungen, welche von in einem Mitgliedsstaat niedergelassenen gewerbsmäßigen Beförderern durchgeführt werden	VERO	
17985	Die Bestimmungen zum Personenkraftverkehr innerhalb der EU gelten für grenzüberschreitende Beförderungen, bei welchen die Europäische Union zumindest durchfahren wird	FALSO	
17986	Die Bestimmungen zum Personenkraftverkehr innerhalb der EU gelten für alle grenzüberschreitenden Beförderungen	FALSO	
17987	Die Bestimmungen zum Personenkraftverkehr innerhalb der EU gelten für alle grenzüberschreitenden Beförderungen von oder nach Italien	FALSO	
17988	Die Bestimmungen zum Personenkraftverkehr innerhalb der EU gelten für grenzüberschreitende Linienverkehrsdienste, bei welchen die Europäische Union zumindest durchfahren wird	FALSO	

17989	Die Bestimmungen zum Personenkraftverkehr innerhalb der EU gilt für alle gewerblich durchgeführten grenzüberschreitenden Beförderungen, unabhängig vom verwendeten Kraftwagen	FALSO	

Quesito n° 3606 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17990	Innergemeinschaftliche Linienverkehrsdienste 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	
17991	Innergemeinschaftliche Linienverkehrsdienste sind nicht jene Dienste, bei welchen die Strecke zwischen dem Beförderer und den Fahrgästen vereinbart wird	VERO	
17992	Innergemeinschaftliche Linienverkehrsdienste sind nicht jene Dienste, welche die Beförderung von Personen mit einer bestimmten Taktfrequenz gewährleisten	FALSO	
17993	Innergemeinschaftliche Linienverkehrsdienste sind nicht jene Dienste, welche eine festgelegte Strecke aufweisen	FALSO	
17994	Innergemeinschaftliche Linienverkehrsdienste sind nicht jene Dienste, bei welchen der Einstieg und der Ausstieg der Fahrgäste nur an vorgegebenen Haltestellen erlaubt sind	FALSO	

Quesito n° 3607 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17995	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, brauchen dazu eine Genehmigung	VERO	
17996	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, müssen die gleichlautende Abschrift der Genehmigung an Bord des Fahrzeugs mitführen	VERO	
17997	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, müssen die gleichlautende Abschrift der Lizenz zum Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer an Bord des Fahrzeugs mitführen	FALSO	
17998	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, müssen das eigens vorgesehene Fahrtenblatt ausgefüllt haben	FALSO	
17999	Unternehmen, die beabsichtigen, regelmäßige Verkehrsdienste (Liniendienste) innerhalb der EU-Länder durchzuführen, müssen die gleichlautende Abschrift des Fahrtenblattes an Bord des Fahrzeugs mitführen	FALSO	

Quesito n° 3608 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18000	Sonderformen des Linienverkehrs sind jene Linienverkehrsdienste, welche die Beförderung bestimmter Kategorien von Fahrgästen unter Ausschluss anderer Fahrgäste gewährleisten	VERO	
18001	Sonderformen des Linienverkehrs sind jene Linienverkehrsdienste, 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	
18002	Sonderformen des Linienverkehrs sind jene Linienverkehrsdienste, die unter Verwendung von Sonderfahrzeugen durchgeführt werden	FALSO	
18003	Sonderformen des Linienverkehrs sind jene Linienverkehrsdienste, die lediglich mit Personenkraftwagen und nicht mit Kraftomnibussen durchgeführt werden	FALSO	
18004	Sonderformen des Linienverkehrs sind jene Linienverkehrsdienste, die von besonderen Beförderern durchgeführt werden, da diese aufgrund ihrer besonderen Eigenschaften die Dienste ohne jegliches Dokument an Bord des Kraftomnibusses durchführen können	FALSO	

Quesito n° 3609 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18005	Wenn sie in einem Vertrag vorgesehen sind, welcher von demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossen wird, brauchen Sonderformen des EU-Linienverkehrs nicht genehmigt zu werden	VERO	
18006	Wenn sie in einem Vertrag vorgesehen sind, welcher von demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossen wird, brauchen innergemeinschaftliche Linienverkehrsdienste nicht genehmigt zu werden	FALSO	

18007	Wenn sie in einem Vertrag vorgesehen sind, welcher von demjenigen, der den Dienst organisiert, und dem Beförderer abgeschlossen wird, brauchen Linienverkehrsdienste nach Nicht-EU-Staaten nicht genehmigt zu werden	FALSO	
18008	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	

Quesito n° 3610 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18009	EU-Dienste, deren Bestimmungen vorsehen, dass die Abschrift des Vertrages zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber verpflichtend an Bord des Kraftomnibusses mitgeführt werden muss, sind die Sonderformen des EU-Linienverkehrs	VERO	
18010	EU-Dienste, deren Bestimmungen vorsehen, dass die Abschrift des Vertrages zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber verpflichtend an Bord des Kraftomnibusses mitgeführt werden muss, sind die innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdienste	FALSO	
18011	EU-Dienste, deren Bestimmungen vorsehen, dass die Abschrift des Vertrages zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber verpflichtend an Bord des Kraftomnibusses mitgeführt werden muss, sind die innergemeinschaftlichen Gelegenheitsverkehrsdienste	FALSO	
18012	EU-Dienste, deren Bestimmungen vorsehen, dass die Abschrift des Vertrages zwischen dem Beförderer und dem Auftraggeber verpflichtend an Bord des Kraftomnibusses mitgeführt werden muss, sind die Werkverkehrsdienste	FALSO	

Quesito n° 3611 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18013	Linienverkehrsdienste gelten auch dann als innergemeinschaftlich, wenn die Strecke durch das Hoheitsgebiet eines Nichtmitgliedsstaates führt	VERO	
18014	Linienverkehrsdienste bedürfen einer Genehmigung, welche von jenem Staat erteilt wird, in welchem der Dienst beginnt	VERO	
18015	Linienverkehrsdienste bedürfen einer Genehmigung, welche 5 Jahre lang gültig ist	VERO	
18016	Linienverkehrsdienste bedürfen einer Genehmigung, welche in der Sprache des erteilenden Staates ausgestellt wird	VERO	
18017	Regelmäßige Verkehrsdienste sind Liniendienste	VERO	
18018	Linienverkehrsdienste sehen die Beförderung von lediglich bestimmten Kategorien von Fahrgästen vor (z.B. Studenten)	FALSO	
18019	Linienverkehrsdienste bedürfen einer Genehmigung, welche in französischer Sprache ausgestellt wird	FALSO	
18020	Linienverkehrsdienste sind immer innerstaatlich durchgeführte Beförderungsdienste	FALSO	
18021	Linienverkehrsdienste zwischen zwei Mitgliedsländern dürfen nur von einem Unternehmen durchgeführt werden, das in einem der beiden betroffenen Staaten seinen Sitz hat	FALSO	
18022	Linienverkehrsdienste bedürfen einer Genehmigung, welche nie von einem anderen Staat ausgestellt werden kann als von jenem, in welchem das Unternehmen seinen Sitz hat	FALSO	

Quesito n° 3612 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18023	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs eine gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz mitführen, wenn es sich um einen regelmäßigen Verkehrsdienst handelt	VERO	
18024	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs das Original oder eine bestätigte Abschrift der Genehmigung und der etwaigen Transitgenehmigungen mitführen, wenn es sich um einen grenzüberschreitenden regelmäßigen Verkehrsdienst handelt	VERO	
18025	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs eine gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz mitführen, wenn es sich um eine Sonderform des Linienverkehrs handelt	VERO	
18026	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 eine Sonderform des Linienverkehrs handelt	VERO	
18027	Bei der Durchführung von Beförderungen innerhalb der EU muss man an Bord des Fahrzeugs eine gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz mitführen, wenn es sich um einen Gelegenheitsdienst handelt	VERO	

18028	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	
18029	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	
18030	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 Linienverkehrs handelt	FALSO	
18031	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	

Quesito n° 3613 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18032	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdiensten ist es Pflicht, die gleichlautende Abschrift der Genehmigung an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird	VERO	
18033	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdiensten ist es Pflicht, die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird	VERO	
18034	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdiensten ist es Pflicht, die Transitgenehmigungen an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird	VERO	
18035	Bei der Durchführung von Sonderformen des Linienverkehrs innerhalb der EU ist keine Genehmigung erforderlich, wenn diese aufgrund eines zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages durchgeführt werden	VERO	
18036	Bei der Durchführung von Sonderformen des Linienverkehrs innerhalb der EU, ist es Pflicht, eine bestätigte Abschrift des zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird	VERO	
18037	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdiensten, welche keine Sonderformen des Linienverkehrs darstellen, ist es Pflicht, eine bestätigte Abschrift des zwischen dem Veranstalter und dem Beförderer abgeschlossenen Vertrages an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird	FALSO	
18038	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdiensten ist es nicht Pflicht, die gleichlautende Abschrift der Genehmigung an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird	FALSO	
18039	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdiensten ist keine Genehmigung für die Ausübung des Dienstes erforderlich, wenn keine Durchfahrt durch nicht zur EU gehörende Länder vorgesehen ist	FALSO	
18040	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdiensten ist es Pflicht, das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird	FALSO	
18041	Bei der Durchführung von innergemeinschaftlichen Linienverkehrsdiensten ist es Pflicht, eine maßstabgetreue Straßenkarte mit der Strecke und den eingelegten Halten an Bord des Fahrzeugs mitzuführen, mit welchem der Dienst ausgeführt wird	FALSO	

Quesito n° 3614 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18042	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Linienverkehr mit sich haben müssen, muss der Preis für die Beförderung vermerkt sein	VERO	
18043	Der Fahrausweis der Fahrgäste eines innergemeinschaftlichen Liniendienstes kann ein Einzel- oder ein Sammelfahrschein sein	VERO	
18044	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Linienverkehr mit sich haben müssen, müssen nicht unbedingt alle Haltestellen des Dienstes vermerkt sein	VERO	
18045	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Linienverkehr mit sich haben müssen, muss das Kennzeichen des für den Dienst verwendeten Kraftomnibusses unbedingt vermerkt sein	FALSO	

Quesito n° 3615 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18046	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Linienverkehr mit sich haben müssen, brauchen Name und Familienname des Fahrgastes nicht unbedingt vermerkt zu sein	VERO	

18047	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Linienverkehr mit sich haben müssen, braucht der Preis für die Beförderung nicht unbedingt vermerkt zu sein	FALSO	
18048	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Linienverkehr mit sich haben müssen, braucht die Angabe der Haltestellen für den Einstieg und den Ausstieg des Fahrgastes nicht unbedingt vermerkt zu sein	FALSO	
18049	Auf dem Einzel- oder Sammelausweis, den die Fahrgäste beim innergemeinschaftlichen Linienverkehr mit sich haben müssen, braucht die Gültigkeitsdauer des Fahrausweises nicht unbedingt vermerkt zu sein	FALSO	

Quesito n° 3616 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18050	Die Fahrkarte (Fahrausweis) muss von den Fahrgästen für die gesamte Dauer der Fahrt aufbewahrt werden	VERO	
18051	Die Fahrkarte (Fahrausweis) kann vom Beförderer auch am Ende der Fahrt ausgestellt werden	FALSO	
18052	Die Fahrkarte (Fahrausweis) muss vom Fahrgast unbedingt gelöst werden, bevor dieser an Bord des Kraftomnibusses steigt	FALSO	
18053	Die Fahrkarte (Fahrausweis) muss vom Fahrgast unbedingt gezahlt werden, bevor dieser an Bord des Kraftomnibusses steigt	FALSO	

Quesito n° 3617 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18054	Auf der Fahrkarte (Fahrausweis) brauchen Name und Familienname des Fahrgastes nicht angeführt zu sein	VERO	
18055	Die Fahrkarte (Fahrausweis) braucht nicht bei jeder Aufforderung der mit der Kontrolle beauftragten Beamten vorgewiesen zu werden	FALSO	
18056	Auf der Fahrkarte (Fahrausweis) braucht der Preis für die Beförderung nicht angeführt zu sein	FALSO	
18057	Auf der Fahrkarte (Fahrausweis) braucht die Gültigkeitsdauer derselben nicht angeführt zu sein	FALSO	
18058	Auf der Fahrkarte (Fahrausweis) brauchen Abfahrts- und Zielort des Fahrgastes oder die Art der Fahrt (Stadtverkehr, Überlandverkehr usw.) nicht angeführt zu sein	FALSO	

Quesito n° 3618 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18059	Die Durchführung der grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienste für die Personenbeförderung auf der Straße zwischen Italien und Rumänien wird geregelt durch die einschlägigen EU-Bestimmungen und durch die EU-Bestimmungen zum Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer mit Kraftomnibussen	VERO	
18060	Für die Durchführung von grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdiensten für die Personenbeförderung auf der Straße zwischen Italien und Rumänien ist es lediglich erforderlich, die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses mitzuführen	FALSO	
18061	Die Durchführung der grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienste für die Personenbeförderung auf der Straße zwischen Italien und Rumänien erfordert eine spezifische Genehmigung	FALSO	
18062	Die Durchführung der grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienste für die Personenbeförderung auf der Straße zwischen Italien und Rumänien ist durch keine internationale Rechtsquelle geregelt	FALSO	

Quesito n° 3619 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18063	Innerhalb der EU sind die Personenbeförderungsdienste im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen alle einheitlich geregelt	VERO	
18064	Innerhalb der EU sind die Personenbeförderungsdienste im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen unterschiedlich geregelt, wobei es für jene mit geschlossenen Türen einer Genehmigung bedarf	FALSO	
18065	Innerhalb der EU sind die Personenbeförderungsdienste im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen unterschiedlich geregelt, wobei es für jene, welche die Leereinfahrt und die besetzte Ausfahrt vorsehen, einer Genehmigung bedarf	FALSO	
18066	Innerhalb der EU sind die Personenbeförderungsdienste im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen unterschiedlich geregelt, wobei es für jene, welche die besetzte Einfahrt und die Leerausfahrt vorsehen, einer Genehmigung bedarf	FALSO	

Quesito n° 3620 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18067	Unter einem Personenbeförderungsdienst im Gelegenheitsverkehr mit "geschlossenen Türen" versteht man einen Beförderungsdienst, bei welchem sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt die Beförderung ein und derselben Gruppe von Personen vorgesehen ist	VERO	
18068	Unter einem Personenbeförderungsdienst im Gelegenheitsverkehr mit "geschlossenen Türen" versteht man einen Beförderungsdienst, welcher nur zwei Ortschaften ohne Zwischenhalt miteinander verbindet	FALSO	
18069	Unter einem Personenbeförderungsdienst im Gelegenheitsverkehr mit "geschlossenen Türen" versteht man einen Beförderungsdienst, welcher es dem Unternehmen nicht ermöglicht, seinen Kunden Ausflüge in das Hoheitsgebiet des Zielstaates des Dienstes anzubieten	FALSO	
18070	Unter einem Personenbeförderungsdienst im Gelegenheitsverkehr mit "geschlossenen Türen" versteht man einen Beförderungsdienst, welcher vom Unternehmen ausschließlich Fahrgästen angeboten wird, welche im Besitz der Vormerkung sind	FALSO	

Quesito n° 3621 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18071	Um einen grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienst zwischen Italien und Schweden durchzuführen, braucht ein italienisches Unternehmen nur das von den zuständigen italienischen Behörden ausgestellte Kontrolldokument (Fahrtenblatt) sowie die EU-Gemeinschaftslizenz	VERO	
18072	Um einen grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienst zwischen Italien und Schweden durchzuführen, braucht ein italienisches Unternehmen die von allen von der Strecke betroffenen Ländern ausgestellten Genehmigungen	FALSO	
18073	Um einen grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienst 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	
18074	Um einen grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienst 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	

Quesito n° 3622 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18075	An Bord der für die grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU verwendeten Kraftomnibusse sind die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz und das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) erforderlich	VERO	
18076	An Bord der für die grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU verwendeten Kraftomnibusse sind die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz sowie jene der von den zuständigen Behörden des Zielstaates des Dienstes ausgestellte Genehmigung erforderlich	FALSO	
18077	An Bord der für die grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU verwendeten Kraftomnibusse sind die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz sowie jene des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) erforderlich	FALSO	
18078	An Bord der für die grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU verwendeten Kraftomnibusse sind die gleichlautende Abschrift der von den zuständigen Behörden des Ausgangsstaates des Dienstes ausgestellte Genehmigung und das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) erforderlich	FALSO	

Quesito n° 3623 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18079	Gelegenheitsverkehrsdienste sind jene Personenbeförderungsdienste, die hauptsächlich dadurch gekennzeichnet sind, dass Gruppen befördert werden, die auf Antrag eines Auftraggebers oder des Beförderers selbst gebildet werden	VERO	
18080	Gelegenheitsverkehrsdienste sind jene Personenbeförderungsdienste, die einer unterschiedslosen Kundschaft angeboten werden	FALSO	
18081	Gelegenheitsverkehrsdienste sind jene Personenbeförderungsdienste, die eine von der Behörde vorgegebene Strecke haben	FALSO	

18082	Gelegenheitsverkehrsdienste sind jene Personenbeförderungsdienste, welche mit einer in einer Genehmigung vorgegebener gleich bleibenden Taktfrequenz durchgeführt werden	FALSO	
18083	Gelegenheitsverkehrsdienste sind jene Personenbeförderungsdienste, die vornehmlich mit Kraftomnibussen als Mietfahrzeuge mit Fahrer durchgeführt werden	VERO	

Quesito n° 3624 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18084	Unter einem Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen versteht man die mit ein und demselben Kraftomnibus durchgeführte Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen, die anschließend zum Abfahrtsort zurückgeführt werden	VERO	
18085	Unter einem Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen aus einem Staat, und zwar mit einem Kraftomnibus, welcher zuvor den besagten Staat ohne die anschließend beförderte Gruppe erreicht hat	FALSO	
18086	Unter einem Gelegenheitsdienst mit geschlossenen Türen versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen in einen Staat, und zwar mit einem Kraftomnibus, welcher anschließend den besagten Staat ohne die zuvor beförderte Gruppe wieder verlässt	FALSO	
18087	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	

Quesito n° 3625 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18088	Unter einem Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen in einen Staat, und zwar mit einem Kraftomnibus, welcher anschließend den besagten Staat ohne die zuvor beförderte Gruppe wieder verlässt	VERO	
18089	Unter einem Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt versteht man die mit ein und demselben Kraftomnibus durchgeführte Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen, die anschließend zum Abfahrtsort zurückgeführt werden	FALSO	
18090	Unter einem Gelegenheitsdienst mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen aus einem Staat, und zwar mit einem Kraftomnibus, welcher zuvor den besagten Staat ohne die anschließend beförderte Gruppe erreicht hat	FALSO	
18091	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	

Quesito n° 3626 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18092	Unter einem Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen aus einem Staat, und zwar mit einem Kraftomnibus, welcher zuvor den besagten Staat ohne dieanschließend beförderte Gruppe erreicht hat	VERO	
18093	Unter einem Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt versteht man die mit ein und demselben Kraftomnibus durchgeführte Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen, die anschließend zum Abfahrtsort zurückgeführt werden	FALSO	
18094	Unter einem Gelegenheitsdienst mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt versteht man die Beförderung einer Gruppe von Fahrgästen in einen Staat, und zwar mit einem Kraftomnibus, welcher anschließend den besagten Staat ohne die zuvor beförderte Gruppe wieder verlässt	FALSO	
18095	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	

Quesito n° 3627 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

18096	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und Frankreich muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	VERO	
18097	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und Frankreich muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18098	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und Frankreich muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18099	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und Frankreich muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	

Quesito n° 3628 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18100	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Slowenien muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	VERO	
18101	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Slowenien muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18102	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Slowenien muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18103	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und Slowenien muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	

Quesito n° 3629 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18104	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	VERO	
18105	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18106	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes 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-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18107	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man die gleichlautende Abschrift des EU-Fahrtenblattes sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18108	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich reicht es aus, wenn man nur das EU-Fahrtenblatt an Bord des Kraftomnibusses hat	FALSO	
18109	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und Österreich muss man das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	

Quesito n° 3630 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18110	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Fahrtenblätter sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	VERO	
18111	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft reicht es aus, wenn man nur die Originale der EU-Fahrtenblätter an Bord des Kraftomnibusses hat	FALSO	
18112	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18113	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz, nicht jedoch die Fahrtenblätter an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18114	Es ist nicht erlaubt, einen Personenbeförderungsdienst im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu betreiben	FALSO	

Quesito n° 3631 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18115	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	VERO	
18116	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18117	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18118	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	

Quesito n° 3632 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18119	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	VERO	
18120	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18121	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes 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-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18122	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18123	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit besetzter Einfahrt und Leerausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	

Quesito n° 3633 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18124	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original des EU-Fahrtenblattes sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	VERO	
18125	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18126	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr 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-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18127	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man die gleichlautende Abschrift der EU-Genehmigung sowie das Original der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	
18128	Für den Betrieb eines Personenbeförderungsdienstes im Gelegenheitsverkehr mit Leereinfahrt und besetzter Ausfahrt zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss man das Original der EU-Genehmigung sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses haben	FALSO	

Quesito n° 3634 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18129	Gelegenheitsverkehrsdienste können innerstaatlich sein	VERO	
18130	Gelegenheitsverkehrsdienste können grenzüberschreitend sein	VERO	
18131	Gelegenheitsverkehrsdienste werden durchgeführt mit gemieteten Kraftomnibussen mit Fahrern	VERO	
18132	Gelegenheitsverkehrsdienste werden nicht einer unterschiedslosen Kundschaft angeboten	VERO	
18133	Gelegenheitsverkehrsdienste werden auf Antrag eines Auftraggebers oder eines Beförderers erbracht	VERO	
18134	Grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehrsdienste und Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst innerhalb der EU unterliegen nicht denselben Bestimmungen, da für beide Dienste eine spezifische Genehmigung erforderlich ist	FALSO	
18135	Von einem Schweizer Unternehmen zwischen Frankreich und Italien durchgeführte Gelegenheitsverkehrsdienste sind verboten	FALSO	
18136	Von einem französischen Unternehmen zwischen Spanien und Italien durchgeführte Gelegenheitsverkehrsdienste sind verboten	FALSO	
18137	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste, bei welchen die Durchfahrt durch Drittländer vorgesehen ist, unterliegen keiner besonderen Genehmigung	FALSO	

Quesito n° 3635 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18138	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste mit geschlossenen Türen sehen die Beförderung ein und derselben Gruppe von Fahrgästen sowohl bei der Hinfahrt als auch bei der Rückfahrt vor	VERO	
18139	Bei innergemeinschaftlichen Gelegenheitsverkehrsdiensten ist die Pflicht vorgesehen, das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) an Bord des Fahrzeugs mitzuführen	VERO	
18140	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste können mit Leerhinfahrt und besetzter Rückfahrt sein	VERO	
18141	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste können Transitfahrten sein	VERO	
18142	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste, welche die Durchfahrt durch nicht zur EU gehörende Länder vorsehen, bedürfen der von diesen Ländern erteilten Genehmigungen	VERO	
18143	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste sind auch dann nicht genehmigungspflichtig, wenn die Strecke die Durchfahrt durch Nichtmitgliedsstaaten vorsieht	FALSO	
18144	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste bedürfen immer einer eigenen Genehmigung	FALSO	
18145	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst sind verboten	FALSO	

18146	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste mit besetzter Hinfahrt und Leerrückfahrt sind nur in einigen Mitgliedsländern liberalisiert	FALSO	
18147	Innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste sind grenzüberschreitende Linienverkehrsdienste	FALSO	

Quesito n° 3636 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18148	Während der Durchführung eines innergemeinschaftlichen Gelegenheitsverkehrsdienstes muss die Abschrift des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden	VERO	
18149	Während der Durchführung eines innergemeinschaftlichen Gelegenheitsverkehrsdienstes muss die Abschrift des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) an Bord des Kraftomnibusses aufbewahrt werden, mit welchem der regelmäßige Verkehrsdienst durchgeführt wird	FALSO	
18150	Während der Durchführung eines innergemeinschaftlichen Gelegenheitsverkehrsdienstes muss die Abschrift des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) an Bord des Kraftomnibusses aufbewahrt werden, mit welchem der Gelegenheitsdienst durchgeführt wird	FALSO	
18151	Während der Durchführung eines innergemeinschaftlichen Gelegenheitsverkehrsdienstes muss die Abschrift des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) beim zuständigen Kraftfahrzeugamt des Ministeriums für Infrastrukturen und Transporte aufbewahrt werden	FALSO	

Quesito n° 3637 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18152	Das für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Hauptstrecke des angebotenen Dienstes enthalten	VERO	
18153	Das für die Durchführung der EU-Gelegenheitsverkehrsdienste erforderliche Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Namensliste der beförderten Fahrgäste enthalten	FALSO	
18154	Das für die Durchführung der EU-Gelegenheitsverkehrsdienste erforderliche Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Tarife für den angebotenen Dienst enthalten	FALSO	
18155	Das für die Durchführung der EU-Gelegenheitsverkehrsdienste erforderliche Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Zeiten für die Durchführung des angebotenen Dienstes enthalten	FALSO	

Quesito n° 3638 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18156	Während der Durchführung eines Gelegenheitsverkehrsdienstes innerhalb der EU muss das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) an Bord des Kraftomnibusses aufbewahrt werden, mit welchem der Gelegenheitsdienst durchgeführt wird	VERO	
18157	Während der Durchführung eines Gelegenheitsverkehrsdienstes innerhalb der EU muss das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden	FALSO	
18158	Während der Durchführung eines Gelegenheitsverkehrsdienstes innerhalb der EU muss das Original des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) beim zuständigen Kraftfahrzeugamt des Ministeriums für Infrastrukturen und Transporte aufbewahrt werden	FALSO	
18159	Während der Durchführung eines Gelegenheitsverkehrsdienstes 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	

Quesito n° 3639 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18160	Das für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss vor Antritt einer jeden Fahrt durch das Unternehmen oder den Fahrer in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden	VERO	
18161	Das für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss vor Antritt einer jeden Fahrt durch die zuständige staatliche Behörde in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden	FALSO	
18162	Das für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss vor Antritt eines jeden Dienstes durch das Unternehmen in einfacher Ausfertigung ausgefüllt werden	FALSO	

18163	Das für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss vor Ende einer jeden Fahrt durch den Fahrer in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden	FALSO	
18164	Das für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderliche Kontrolldokument muss am Ende einer jeden Fahrt durch das Unternehmen in zweifacher Ausfertigung ausgefüllt werden	FALSO	

Quesito n° 3640 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18165	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss sich an Bord eines Fahrzeugs befinden, welches einen Gelegenheitsdienst innerhalb der EU durchführt	VERO	
18166	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss sich an Bord eines Fahrzeugs befinden, welches einen Gelegenheitsdienst zwischen einem Mitgliedsland und der Schweiz durchführt	VERO	
18167	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Angabe des durchgeführten Dienstes enthalten	VERO	
18168	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Angabe der Hauptstrecke enthalten	VERO	
18169	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss die Bezeichnung des Unternehmens enthalten, das den Dienst ausführt	VERO	
18170	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss am Ende des Dienstes ausgefüllt werden	FALSO	
18171	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) besteht aus 30 Fahrtenblättern	FALSO	
18172	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) wird von den zuständigen Behörden des Staates ausgestellt, in welchem der Dienst endet	FALSO	
18173	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) muss als Original beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden	FALSO	
18174	Das Kontrolldokument (Fahrtenblatt) ist in französischer Sprache verfasst	FALSO	

Quesito n° 3641 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18175	Die für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 25 Exemplaren enthalten	VERO	
18176	Die für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 5 Exemplaren enthalten	FALSO	
18177	Die für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 15 Exemplaren enthalten	FALSO	
18178	Die für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 30 Exemplaren enthalten	FALSO	
18179	Die für die Durchführung der Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU erforderlichen Fahrtenblätter (Kontrollpapier) sind in Heften zu je 50 Exemplaren enthalten	FALSO	

Quesito n° 3642 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18180	Die für den Betrieb von Gelegenheitsverkehrsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 nummerierte lose Fahrtenblätter in zweifacher Ausfertigung	VERO	
18181	Die für den Betrieb von Gelegenheitsverkehrsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 fortschreitend von 1 bis 25 nummerierte Fahrtenblätter	VERO	
18182	Die für den Betrieb von Gelegenheitsverkehrsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 nicht herausnehmbare Fahrtenblätter	FALSO	
18183	Die für den Betrieb von Gelegenheitsverkehrsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 Fahrtenblätter in dreifacher Ausfertigung	FALSO	
18184	Die für den Betrieb von Gelegenheitsverkehrsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 nicht nummerierte Fahrtenblätter	FALSO	
18185	Die für den Betrieb von Gelegenheitsverkehrsdiensten innerhalb der EU ausgestellten Hefte enthalten: 25 mit der Nummer des Heftes beginnend fortschreitend nummerierte Fahrtenblätter	FALSO	

Quesito n° 3643 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

18186	Ein italienisches Unternehmen darf einen Gelegenheitsverkehrsdienst zwischen München und Berlin ohne jegliche besondere Genehmigung ausüben	VERO	
18187	Ein italienisches Unternehmen darf einen Gelegenheitsverkehrsdienst zwischen München und Berlin ausüben, sofern es die Genehmigung Deutschlands erhält	FALSO	
18188	Ein italienisches Unternehmen darf einen Gelegenheitsverkehrsdienst zwischen München und Berlin ausüben, sofern es die Genehmigung Italiens erhält	FALSO	
18189	Ein italienisches Unternehmen darf einen Gelegenheitsverkehrsdienst zwischen München und Berlin ausüben, sofern es einen Sitz in Deutschland hat	FALSO	

Quesito n° 3644 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18190	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst werden in einem Staat, also innerstaatlich, von einem Unternehmen durchgeführt, welches in einem anderen Staat niedergelassen ist	VERO	
18191	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst innerhalb der EU bedürfen keiner Genehmigung außer der EU-Gemeinschaftslizenz, sofern die Strecke keine Nicht-EU-Länder betrifft	VERO	
18192	Von einem italienischen Unternehmen in schweizerischem Hoheitsgebiet durchgeführte Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst sind verboten	VERO	
18193	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst und grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU unterliegen den selben Bestimmungen, da sie keiner besonderen Genehmigung bedürfen	VERO	
18194	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst außerhalb der EU dürfen nicht von EU-Unternehmen durchgeführt werden, und zwar auch nicht in der Schweiz	VERO	
18195	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst innerhalb der EU durch ein in einem nicht zur EU gehörenden Staat niedergelassenes Unternehmen sind erlaubt und bedürfen keinerlei Genehmigung	FALSO	
18196	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst innerhalb der EU durch ein in einem nicht zur EU gehörenden Staat niedergelassenes Unternehmen sind immer erlaubt, sofern das Unternehmen im Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz ist	FALSO	
18197	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst innerhalb der EU bedürfen keinerlei Genehmigung, und zwar auch dann nicht, wenn die Strecke die Durchfahrt durch nicht zur EU gehörende Länder vorsieht	FALSO	
18198	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst in der Schweiz sind erlaubt	FALSO	
18199	Gelegenheitsverkehrsdienste als Kabotagedienst sind grenzüberschreitende Linienverkehrsdienste	FALSO	

Quesito n° 3645 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18200	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste sind Liniendienste	VERO	
18201	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste können Sonderformen des Linienverkehrs sein	VERO	
18202	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste gewährleisten die Beförderung von Personen mit regelmäßiger Taktfrequenz	VERO	
18203	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste gewährleisten die Beförderung von Personen von Italien nach außerhalb der EU und umgekehrt	VERO	
18204	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste sehen die Pflicht für den Fahrer vor, die Fahrgäste nur an vorgegebenen Haltestellen ein- und aussteigen zu lassen	VERO	
18205	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste sind Mietfahrzeugdienste mit Fahrer	FALSO	
18206	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste sind Mietfahrzeugdienste ohne Fahrer	FALSO	
18207	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste sind nicht genehmigungspflichtig	FALSO	
18208	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste dürfen von Unternehmen durchgeführt werden, die keine Befähigung für den Personenkraftverkehr besitzen	FALSO	
18209	Außergemeinschaftliche regelmäßige Verkehrsdienste können Gelegenheitsdienste sein	FALSO	

Quesito n° 3646 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18210	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	
18211	Die internationale Transitgenehmigung gestattet es dem Beförderer, eine Beförderung durchzuführen, deren Endziel das Land ist, das die Transitgenehmigung erteilt hat	FALSO	
18212	Die internationale Transitgenehmigung gestattet es dem Beförderer, eine Beförderung als Kabotagedienst in das Land durchzuführen, das die Transitgenehmigung erteilt hat	FALSO	
18213	Die internationale Transitgenehmigung ermöglicht es dem Beförderer, im Land, das die Transitgenehmigung erteilt hat, lediglich bei der Rückfahrt Fahrgäste aufzunehmen	FALSO	

Quesito n° 3647 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18215	Bei der Durchführung von Linienverkehrsdiensten nach Nicht-EU-Staaten muss sich an Bord des Kraftomnibusses eines italienischen Unternehmens nur das Original der Genehmigungen des Zielstaates befinden	FALSO	
18216	Bei der Durchführung von Linienverkehrsdiensten nach Nicht-EU-Staaten muss sich an Bord des Kraftomnibusses eines italienischen Unternehmens ausschließlich die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden	FALSO	
18217	Bei der Durchführung von Linienverkehrsdiensten nach Nicht-EU-Staaten muss sich an Bord des Kraftomnibusses eines italienischen Unternehmens das Original des vom Unternehmen eigens ausgefüllten Fahrtenblattes befinden	FALSO	

Quesito n° 3648 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18218	Bei der Durchführung eines regelmäßigen Dienstes nach einem Nicht-EU-Staat, bei welchem die Strecke durch einen EU-Staat führt, müssen sich an Bord des Kraftomnibusses eines italienischen Unternehmens die gleichlautende Abschrift der Genehmigungen des Zielstaates, Italiens sowie der etwaigen Transitstaaten sowie die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden	VERO	
18219	Bei der Durchführung eines regelmäßigen Dienstes nach einem Nicht-EU-Staat, bei welchem die Strecke durch einen EU-Staat führt, müssen sich an Bord des Kraftomnibusses eines italienischen Unternehmens ausschließlich das Original der spezifischen italienischen Genehmigung und die EU-Gemeinschaftslizenz befinden	FALSO	
18220	Bei der Durchführung eines regelmäßigen Dienstes nach einem Nicht-EU-Staat, bei welchem die Strecke durch einen EU-Staat führt, muss sich an Bord des Kraftomnibusses eines italienischen Unternehmens ausschließlich die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden	FALSO	
18221	Bei der Durchführung eines regelmäßigen Dienstes nach einem Nicht-EU-Staat, bei welchem die Strecke durch einen EU-Staat führt, müssen sich an Bord des Kraftomnibusses eines italienischen Unternehmens das Original der EU-Gemeinschaftslizenz und die Genehmigung des nicht zur EU gehörenden Zielstaates befinden	FALSO	

Quesito n° 3649 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18222	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen den gemäß den multilateralen Abkommen erteilten Genehmigungen	VERO	
18223	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen den gemäß den bilateralen Abkommen erteilten Genehmigungen	VERO	
18224	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen den gemäß internationalen Abkommen erteilten Genehmigungen	VERO	
18225	Die Gelegenheitsverkehrsdienste 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	
18226	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern umfassen nicht die Transitdienste	VERO	
18227	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern umfassen nicht die Shuttle-Dienste	FALSO	
18228	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern umfassen nicht die Fahrten mit geschlossenen Türen	FALSO	
18229	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern sind in allen Drittländern liberalisiert, wenn das Ursprungsland ein Mitgliedsstaat ist	FALSO	

18230	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern unterliegen keiner Genehmigung, wenn das Zielland ein Mitgliedsstaat ist	FALSO	
18231	Die Gelegenheitsverkehrsdienste nach Nicht-EU-Ländern dürfen in allen Drittländern auch nur mit dem Besitz der EU-Gemeinschaftslizenz durchgeführt werden	FALSO	

Quesito n° 3650 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18232	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern gibt es in Italien keine allgemeingültige Regelung	VERO	
18233	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern gelten in Italien bilaterale, multilaterale und internationale Abkommen	VERO	
18234	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern sind die Bestimmungen in Italien je nach den betroffenen Ländern unterschiedlich	VERO	
18235	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern ist im Allgemeinen eine eigene Genehmigung erforderlich	VERO	
18236	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern legen die einzelnen internationalen Abkommen die Genehmigungsbestimmungen fest	VERO	
18237	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern lehnt sich Italien an eine allgemeingültige Regelung an	FALSO	
18238	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern in Italien gilt in Italien eine vollkommene Liberalisierung, welche unabhängig vom jeweils betroffenen Land jede Art von Genehmigung abgeschafft hat	FALSO	
18239	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern lehnt sich Italien für alle außergemeinschaftlichen Beförderungen an das Interbus-Übereinkommen an	FALSO	
18240	Auf dem Gebiet der Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Nicht-EU-Ländern ist keine Genehmigung vorgesehen, wenn Italien das Ursprungs- oder das Zielland ist	FALSO	

Quesito n° 3651 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18241	Das Interbus-Übereinkommen ist ein multilaterales internationales Abkommen, welches den Gelegenheitsverkehr zwischen der Europäischen Union und anderen Nicht-EU-Ländern regelt	VERO	
18242	Das Interbus-Übereinkommen ist ein multilaterales internationales Abkommen, welches die Linienverkehrsdienste zwischen den EU-Staaten regelt	FALSO	
18243	Das Interbus-Übereinkommen ist ein bilaterales internationales Abkommen zwischen der Europäischen Union und der Türkei, welches alle Personenbeförderungsdienste regelt	FALSO	
18244	Das Interbus-Übereinkommen ist ein bilaterales internationales Abkommen, welches die Gelegenheitsverkehrsdienste mit geschlossenen Türen zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft regelt	FALSO	

Quesito n° 3652 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18245	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und der Türkei	VERO	
18246	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und Albanien	VERO	
18247	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und der Republik Mazedonien und der Republik Moldau, wenn Albanien als Zielland vorgesehen ist	VERO	
18248	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und Liechtenstein	FALSO	
18249	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und dem Vereinigten Königreich	FALSO	
18250	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft	FALSO	

Quesito n° 3653 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18251	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und Bosnien Herzegowina	VERO	

18253	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und Malta	FALSO	
18254	Das Interbus-Übereinkommen regelt den Gelegenheitsverkehr zwischen Italien und der Schweizerischen Eidgenossenschaft	FALSO	

Quesito n° 3654 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18255	Bei der Durchführung von Gelegenheitsverkehrsdiensten zwischen Italien und Kroatien reicht es aus, wenn sich sowohl die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz als auch das Original des ausgefüllten EEG-Fahrtenblattes an Bord des Kraftomnibusses befinden	VERO	
18257	Bei der Durchführung von Gelegenheitsverkehrsdiensten zwischen Italien und Kroatien reicht es aus, wenn sich die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses befindet	FALSO	
18258	Bei der Durchführung von Gelegenheitsverkehrsdiensten zwischen Italien und Kroatien reicht es aus, wenn sich die bilaterale Genehmigung an Bord des Kraftomnibusses befindet	FALSO	

Quesito n° 3655 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18260	Bei der Durchführung von Gelegenheitsverkehrsdiensten zwischen Italien und Bosnien Herzegowina reicht es aus, wenn sich sowohl die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz als auch das ausgefüllte Original des INTERBUS-Fahrtenblattes an Bord des Kraftomnibusses befinden	VERO	
18261	Bei der Durchführung von Gelegenheitsverkehrsdiensten zwischen Italien und Bosnien Herzegowina reicht es aus, wenn sich die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord des Kraftomnibusses befindet	FALSO	
18262	Bei der Durchführung von Gelegenheitsverkehrsdiensten zwischen Italien und Bosnien Herzegowina reicht es aus, wenn sich die bilaterale Genehmigung an Bord des Kraftomnibusses befindet	FALSO	

Quesito n° 3656 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18263	Die INTERBUS-Fahrtenblätter sind zu je 25 in einem Heft zusammengefasst, aus welchem für jede Fahrt zwei ausgefüllte Exemplare entnommen werden	VERO	
18264	Die INTERBUS-Fahrtenblätter müssen für die gesamte Dauer der Fahrt an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden	VERO	
18265	Die INTERBUS-Fahrtenblätter sind zu je 30 in einem Heft zusammengefasst, aus welchem sie für jede Fahrt entnommen und ausgefüllt werden	FALSO	
18266	Die INTERBUS-Fahrtenblätter existieren nicht, man verwendet immer die EEG-Fahrtenblätter	FALSO	
18267	Die INTERBUS-Fahrtenblätter sind zu je 30 in einem Heft zusammengefasst, das immer an Bord des Kraftomnibusses mitgeführt werden muss	FALSO	

Quesito n° 3657 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18268	Das für die vom INTERBUS-Übereinkommen geregelten Beförderungen verwendete Fahrtenblatt muss die Auflistung der Fahrgäste enthalten	VERO	
18269	Das Fahrtenblatt und die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz müssen sich an Bord der Fahrzeuge befinden, die innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste durchführen	VERO	
18270	Das Fahrtenblatt muss von einem französischen Unternehmen ausgefüllt werden, das in italienischem Hoheitsgebiet Gelegenheitsverkehrsdienste zur Beförderung von Fahrgästen durchführt,	VERO	
18271	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	
18272	Dem Fahrtenblatt müssen im Falle einer Strecke, welche die Durchfahrt durch Drittländer vorsieht, die entsprechenden Transitgenehmigungen beiliegen	VERO	
18273	Das Fahrtenblatt, das von einem italienischen Unternehmen verwendet wird, welches grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehrsdienste zur Beförderung von Fahrgästen zwischen Italien und Deutschland durchführt, ist das selbe, das auch für die Beförderungen zwischen Italien und Schweden verwendet wird	VERO	

18274	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 Linienverkehrs durchführen	FALSO	
18275	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	
18276	Das für eine innergemeinschaftliche gelegentliche Beförderung verwendete Fahrtenblatt muss die Aufstellung der Fahrgäste enthalten	FALSO	

Quesito n° 3658 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18277	Die Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Ländern, mit welchen kein internationales Abkommen besteht, ist genehmigungspflichtig	VERO	
18278	Zur Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Ländern, mit welchen kein internationales Abkommen besteht, bedarf es einer besonderen Genehmigung, unabhängig davon, um welchen Dienst es sich handelt	VERO	
18279	Die Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Ländern, mit welchen kein internationales Abkommen besteht, ist auch dann genehmigungspflichtig, wenn es sich um einen Dienst mit geschlossenen Türen handelt	VERO	
18280	Zur Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Ländern, mit welchen kein internationales Abkommen besteht, bedarf es keinerlei Genehmigung	FALSO	
18281	Zur Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Ländern, mit welchen kein internationales Abkommen besteht, bedarf es der EU-Gemeinschaftslizenz	FALSO	
18282	Zur Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Ländern, mit welchen kein internationales Abkommen besteht, bedarf es keiner Genehmigung, wenn es sich um Dienste mit geschlossenen Türen handelt	FALSO	
18283	Zur Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Ländern, mit welchen kein internationales Abkommen besteht, bedarf es keiner Genehmigung, wenn diese den New-Yorker Übereinkommen vom 4.6.1954 beigetreten sind	FALSO	
18284	Die Personenbeförderung im Gelegenheitsverkehr nach Ländern, mit welchen kein internationales Abkommen besteht, unterliegt nur den italienischen Bestimmungen	FALSO	

Quesito n° 3659 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18285	Die Verkehrsbestimmungen in Italien sind im Grunde die selben wie in einem Großteil der Nationen, die zur UNO gehören	VERO	
18286	Die Verkehrsbestimmungen in Italien stehen nicht im Widerspruch zu jenen der Staaten, die den Wiener Abkommen beigetreten sind	VERO	
18287	Die Verkehrsbestimmungen in Italien sind völlig anders als jene der Nationen, die zur UNO gehören	FALSO	
18288	Die Verkehrsbestimmungen in Italien stehen im Widerspruch zu den internationalen Bestimmungen	FALSO	
18289	Die Verkehrsbestimmungen in Italien stehen im Widerspruch zu jenen der Staaten, die den Wiener Abkommen beigetreten sind	FALSO	
18290	Die Verkehrsbestimmungen in Italien unterscheiden sich von jenen der anderen Staaten, da Italien den Wiener Abkommen nicht beigetreten ist	FALSO	

Quesito n° 3660 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18291	In England muss man links fahren	VERO	
18292	In Wales muss man links fahren	VERO	
18293	In Irland muss man links fahren	VERO	
18294	In Frankreich muss man links fahren	FALSO	
18295	In Österreich muss man links fahren	FALSO	
18296	In Holland muss man links fahren	FALSO	

Quesito n° 3661 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18297	Um im Ausland zu fahren, muss man grundsätzlich den Führerschein mit sich führen	VERO	

18298	Um im Ausland zu fahren, muss man grundsätzlich das Nationalitätskennzeichen mit sich führen, außer bei Fahrzeugen, die mit einem Kennzeichen zugelassen sind, welches bereits die Angabe des Staates sowie der EG aufweist	VERO	
18299	Um sich ins Ausland zu begeben, muss man grundsätzlich den Personalausweis mit sich führen, wenn kein Reisepass erforderlich ist	VERO	
18300	Um sich ins Ausland zu begeben, muss man in allen Staaten Europas grundsätzlich den Reisepass mit sich führen	FALSO	
18301	Um im Ausland zu fahren muss man in allen Staaten Europas grundsätzlich den internationalen Führerschein mit sich führen	FALSO	
18302	Um im Ausland zu fahren, muss man in jedem Staat Europas grundsätzlich den internationalen Fahrzeugschein (internationale Bescheinigung) mit sich führen	FALSO	

Quesito n° 3662 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18303	Um Oberleitungsfahrzeuge zu führen, ist der Führerschein der Klasse D oder der Klasse DE erforderlich	VERO	
18304	Um Oberleitungsfahrzeuge zu führen, muss man den Fahrerqualifizierungsnachweis besitzen	VERO	
18305	Um Oberleitungsfahrzeuge zu führen, muss man den von der zuständigen Behörde USTIF erteilten Befähigungsnachweis besitzen	VERO	
18306	Um Oberleitungsfahrzeuge zu führen reicht es, wenn man den Personalausweis besitzt	FALSO	
18307	Um Oberleitungsfahrzeuge zu führen, muss man die ADR-Fahrerbescheinigung besitzen	FALSO	
18308	Um Oberleitungsfahrzeuge zu führen, muss das Fahrzeug mit der ATP-Bescheinigung versehen sein	FALSO	

Quesito n° 3663 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
18309	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsfahrzeugen besteht aus einem von der zuständigen Behörde USTIF ausgefüllten Formular	VERO	
18310	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsfahrzeugen enthält die Eckdaten des Führerscheins des Inhabers	VERO	
18311	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsfahrzeugen enthält den Namen und die meldeamtlichen Angaben des Inhabers	VERO	
18312	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsfahrzeugen besteht aus einem vom Kraftfahrzeugamt ausgefüllten Formular	FALSO	
18313	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsfahrzeugen hat keine Fälligkeit	FALSO	
18314	Der Befähigungsnachweis zum Führen von Oberleitungsfahrzeugen enthält keinerlei Verweis auf den Führerschein des Inhabers	FALSO	

Quesito n° 3313 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15785	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist gültig in den Staaten der Europäischen Union und des Europäischen Wirtschaftsraumes sowie in der Schweiz	VERO	
15786	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von der Generaldirektion für Straßenverkehr und für Intermodalität des Departements für Verkehr, Schifffahrt, Luftfahrt, Informations- und Statistiksysteme ausgestellt	VERO	
15787	Die EU-Gemeinschaftslizenz hat eine Gültigkeit von 5 Jahren	VERO	
15788	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist gültig in den Staaten der Europäischen Union mit Ausnahme Spaniens	FALSO	
15789	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von den Kraftfahrzeugämtern ausgestellt	FALSO	
15790	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von den Regionen ausgestellt	FALSO	
15791	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von den Provinzen ausgestellt	FALSO	
15792	Die EU-Gemeinschaftslizenz hat eine Gültigkeit von 1 Jahr	FALSO	
15793	Die EU-Gemeinschaftslizenz hat keine Fälligkeit	FALSO	
15794	Die EU-Gemeinschaftslizenz muss nur dann erneuert werden, wenn man im Fuhrpark des Unternehmens ein Fahrzeug ersetzt oder hinzufügt	FALSO	

Quesito n° 3314 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15795	Für eine Güterbeförderung zwischen Italien und Polen ist die EU-Gemeinschaftslizenz erforderlich	VERO	

15796	Für eine Güterbeförderung zwischen Italien und Polen bedarf es keiner Genehmigung	FALSO	
15797	Für eine Güterbeförderung zwischen Italien und Polen ist eine bilaterale Genehmigung erforderlich	FALSO	
15798	Für eine Güterbeförderung zwischen Italien und Polen ist eine CEMT-Genehmigung erforderlich	FALSO	

Quesito n° 3315 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15799	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist eine Urkunde, die den Inhaber berechtigt, grenzüberschreitende Beförderungen in den Ländern der EU durchzuführen	VERO	
15800	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nur für das Kraftfahrzeug erforderlich, wenn das Kraftfahrzeug und der Anhänger in unterschiedlichen Staaten zugelassen sind	VERO	
15801	Die EU-Gemeinschaftslizenz steht in mehreren gleichlautenden Abschriften zur Verfügung, die an Bord der Fahrzeuge mitgeführt werden müssen	VERO	
15802	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird den europäischen Unternehmen ausgestellt, die von den zuständigen Behörden des Niederlassungsstaates des Unternehmens zur Ausübung der Beförderungstätigkeit ermächtigt sind	VERO	
15803	Die EU-Gemeinschaftslizenz hat eine Gültigkeit von fünf Jahren	VERO	
15804	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erneuerbar	VERO	
15805	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist die befähigende Urkunde, die zur Durchführung von Beförderungen außerhalb Europas erforderlich ist	FALSO	
15806	Die EU-Gemeinschaftslizenz reicht für ein italienisches Unternehmen aus, um den gewerblichen Güterkraftverkehr in Russland zu betreiben	FALSO	
15807	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird von der Handelskammer erteilt	FALSO	
15808	Die EU-Gemeinschaftslizenz kann Dritten übertragen werden	FALSO	

Quesito n° 3316 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15809	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der Lizenz wird ausgestellt in einer der Anzahl der Kraftfahrzeuge entsprechenden Zahl	VERO	
15810	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz wird auch für geleaste Fahrzeuge ausgestellt	VERO	
15811	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der Lizenz wird ausgestellt in einfacher Ausfertigung für das Unternehmen	FALSO	
15812	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der Lizenz wird ausgestellt in einer der Anzahl der Fahrer entsprechenden Zahl	FALSO	
15813	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der Lizenz wird ausgestellt in zwei Originalen, eines für das Unternehmen und eines für den Fahrer	FALSO	
15814	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz wird nur für im Eigentum stehende Fahrzeuge ausgestellt	FALSO	
15815	Die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz wird nur für gemietete Fahrzeuge ausgestellt	FALSO	

Quesito n° 3317 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15816	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das gewerblichen Kraftverkehr betreibt, eine gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord haben	VERO	
15817	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das gewerblichen Kraftverkehr betreibt, eine Ablichtung der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord haben	FALSO	
15818	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das gewerblichen Kraftverkehr betreibt, eine CEMT-Genehmigung an Bord haben	FALSO	
15819	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das gewerblichen Kraftverkehr betreibt, einen Nachweis an Bord haben, welcher die Schadstoffklasse des Fahrzeugs (EURO 1, 2, 3 usw.) bescheinigt	FALSO	
15820	Um innerhalb der Europäischen Union fahren zu dürfen, muss ein Fahrzeug, das gewerblichen Kraftverkehr betreibt, die EU-Gemeinschaftslizenz in Originalfassung an Bord haben	FALSO	

Quesito n° 3318 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

15821	Das Kraftverkehrsunternehmen 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	
15822	Das Kraftverkehrsunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jeden Fahrer beantragen	FALSO	
15823	Das Kraftverkehrsunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jede Fahrt innerhalb der Europäischen Union beantragen	FALSO	
15824	Das Kraftverkehrsunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jeden Fahrer beantragen, da diese auf letzteren lautet	FALSO	
15825	Das Kraftverkehrsunternehmen muss eine beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz für jeden EU-Mitgliedsstaat beantragen, der während der Fahrt durchfahren wird	FALSO	

Quesito n° 3319 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15826	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden in gleicher Anzahl ausgestellt, wie Fahrzeuge zu Verfügung stehen	VERO	
15827	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden vom zuständigen Kraftfahrzeugamt ausgestellt	VERO	
15828	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz müssen an Bord der Fahrzeuge, die dem Unternehmen zur Verfügung stehen, mitgeführt werden	VERO	
15829	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz müssen dem Original entsprechen	VERO	
15830	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden für die dem Unternehmen zur Verfügung stehenden Fahrzeuge ausgestellt	VERO	
15831	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz müssen beim Sitz des Unternehmens verwahrt werden und nicht an Bord der Fahrzeuge	FALSO	
15832	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden in gleicher Anzahl ausgestellt, wie das Unternehmen lohnabhängige Fahrer hat	FALSO	
15833	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz sind nicht beglaubigte Ablichtungen	FALSO	
15834	Die Abschriften der EU-Gemeinschaftslizenz werden nur für die im Eigentum des Unternehmens stehenden Fahrzeuge ausgestellt	FALSO	

Quesito n° 3320 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15835	Im Bereich des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs stellt die Kabotagebeförderung für einen zu einem der Mitgliedsstaaten gehörenden Beförderer die Möglichkeit dar, innerstaatliche Beförderungen in einem anderen EU-Staat durchzuführen	VERO	
15836	Im Bereich des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs 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	
15837	Im Bereich des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs 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	
15838	Im Bereich des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs 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	
15839	Im Bereich des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs 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	
15840	Im Bereich des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs stellt die Kabotagebeförderung die Zulassung von ansässigen Beförderern zum innerstaatlichen Güterverkehr	FALSO	
15841	Im Bereich des grenzüberschreitenden Kraftverkehrs ist die Kabotagebeförderung ohne jegliche Bedingung und ohne irgendwelche Regel zugelassen	FALSO	

Quesito n° 3321 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15842	Der Betrieb der Kabotagebeförderung ist zeitweilig erlaubt	VERO	

15843	Kabotagedienste sind in der Regel EU-Unternehmen erlaubt, welche Inhaber der EU-Gemeinschaftslizenz sind und – sofern vorgesehen – die Fahrerbescheinigung besitzen	VERO	
15844	Der Betrieb der Kabotagebeförderung ist erlaubt mit der Auflage, über einen Sitz oder eine andere Niederlassung in dem Staat, in welchem die Beförderung erfolgt, zu verfügen	FALSO	
15845	Der Betrieb der Kabotagebeförderung ist mit besonderen Einschränkungen erlaubt im Werkverkehr und bei der Beförderung von Arzneimitteln	FALSO	
15846	Der Betrieb der Kabotagebeförderung ist nicht nur zeitweilig erlaubt	FALSO	
15847	Kabotagedienste sind in der Regel EU-Unternehmen erlaubt, welche Inhaber der EU-Gemeinschaftslizenz sind, und zwar unabhängig davon, ob sie – sofern vorgesehen – die Fahrerbescheinigung besitzen	FALSO	
15848	Kabotagedienste sind in der Regel Unternehmen erlaubt, welche nicht Inhaber einer EU-Gemeinschaftslizenz und – sofern vorgesehen – einer Fahrerbescheinigung sind	FALSO	
15849	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	

Quesito n° 3322 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15850	Die Kabotagebeförderung ist die Beförderung, die ein zu einem EU-Staat gehörender Beförderer in einem Mitgliedsstaat durchführt, in dem er nicht niedergelassen ist	VERO	
15851	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	
15852	Die Kabotagebeförderung darf nur dann durchgeführt werden, wenn das Unternehmen eine EU-Gemeinschaftslizenz besitzt	VERO	
15853	Eine Kabotagebeförderung ist beispielsweise jene, die ein italienischer Beförderer in Spanien durchführt	VERO	
15854	Die Kabotagebeförderung darf von einem italienischen Kraftverkehrsunternehmen in französischem Hoheitsgebiet zu bestimmten Bedingungen durchgeführt werden	VERO	
15855	Die Kabotagebeförderung ist ein Dienst, welcher verschiedene Transportmethoden nutzt (Straße, Schiff, Eisenbahn usw.) um die Strecke vom Ladeort zum Bestimmungsort zurückzulegen	FALSO	
15856	Die Kabotagebeförderung darf nur dann durchgeführt werden, wenn das Kabotage-Fahrtenberichtheft ausgefüllt wird	FALSO	
15857	Die Kabotagebeförderung darf auf EU-Gebiet immer dauerhaft betrieben werden	FALSO	
15858	Die Kabotagebeförderung darf auf EU-Gebiet nicht betrieben werden	FALSO	
15859	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	
15860	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 innerstaatliche Beförderung folgt	FALSO	
15861	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	

Quesito n° 3323 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15862	Als Nachweis des ordnungsgemäßen Betriebs der Kabotage müssen sich an Bord unter anderem die Unterlagen zu jeder durchgeführten Kabotagebeförderung befinden	VERO	
15863	Als Nachweis des ordnungsgemäßen Betriebs der Kabotage müssen sich an Bord unter anderem die Unterlagen zum Nachweis der innerstaatlichen Beförderung befinden, mit welcher das Hoheitsgebiet des Bestimmungsmitgliedslandes in unbeladenem Zustand erreicht wurde	FALSO	
15864	Als Nachweis des ordnungsgemäßen Betriebs der Kabotage muss sich an Bord unter anderem die EU-Gemeinschaftslizenz befinden	FALSO	
15865	Als Nachweis des ordnungsgemäßen Betriebs der Kabotage muss sich an Bord unter anderem ein beliebiges Dokument befinden, welches den Namen, die Adresse und die Unterschrift des Absenders enthält	FALSO	

Quesito n° 3324 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15866	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 in einem anderen Land zugelassen ist, als dort, wo die Beförderung beginnt oder endet	VERO	
15867	Von Dreiländerverkehr spricht man, wenn die Beförderung zwischen zwei Mitgliedsstaaten der Europäischen Union erfolgt	FALSO	
15868	Von Dreiländerverkehr spricht man, wenn die Beförderung zwischen zwei Staaten erfolgt, die nicht Mitgliedsstaaten der Europäischen Union sind	FALSO	
15869	Von Dreiländerverkehr spricht man, wenn die Ladung aus Gütern besteht, die in einem nicht zur Europäischen Union gehörenden Staat erzeugt werden	FALSO	

Quesito n° 3325 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15870	Um gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen Italien und Russland betreiben zu dürfen, ist in der Regel für jedes durchgefahrene Nicht-EU-Land eine Genehmigung erforderlich	VERO	
15871	Um gewerblichen Güterkraftverkehr 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	
15872	Um grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen einem EU-Mitgliedsstaat und einem Drittland betreiben zu dürfen, muss man sich auf die bilateralen oder multilateralen Übereinkommen beziehen	VERO	
15873	Um grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen Frankreich und Spanien betreiben zu dürfen, muss man sich auf die bilateralen oder multilateralen Übereinkommen beziehen	FALSO	
15874	Um grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr 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	
15875	Um grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr betreiben zu dürfen, ist es notwendig, dass die beiden Länder ein bilaterales Übereinkommen unterzeichnet haben	FALSO	
15876	Um grenzüberschreitenden gewerblichen Güterkraftverkehr zwischen Italien und Rumänien betreiben zu dürfen, muss man sich auf das Interbus-Übereinkommen beziehen	FALSO	

Quesito n° 3326 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15877	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören alle Staaten, die beigetreten sind	VERO	
15878	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören die EU-Mitgliedsstaaten und die Nicht-EU-Staaten, die beigetreten sind	VERO	
15879	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören alle zum Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) gehörenden Staaten	VERO	
15880	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz besteht unter anderem aus der Türkei und aus Makedonien	VERO	
15881	CEMT ist die Europäische Verkehrsministerkonferenz	VERO	
15882	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz sieht die Erteilung von Genehmigungen für den grenzüberschreitenden Güterkraftverkehr vor	VERO	
15883	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören nur die Staaten, die ursprünglich die Europäische Gemeinschaft ins Leben gerufen haben	FALSO	
15884	Zur Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT) gehören alle EU-Mitgliedsstaaten	FALSO	
15885	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz ha ausschließlich in den EU-Mitgliedsstaaten den gewerblichen Güter- und Personenverkehr liberalisiert	FALSO	
15886	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz sieht die Erteilung von bilateralen Genehmigungen zwischen EU-Mitgliedsländern vor	FALSO	
15887	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz regelt nur die Beförderungen zwischen Italien und Frankreich	FALSO	
15888	Die Europäische Verkehrsministerkonferenz wurde umgewandelt in das Weltverkehrsforum (IFT)	FALSO	

Quesito n° 3327 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

15889	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen sind – abgesehen von den Auswirkungen angemeldeter Vorbehalte – die Beförderung beschädigter oder ausgefallener Fahrzeuge sowie Fahrten von Instandsetzungsfahrzeugen liberalisiert	VERO	
15890	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen sind – abgesehen von den Auswirkungen angemeldeter Vorbehalte – Viehtransporte liberalisiert	VERO	
15891	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen ist – abgesehen von den Auswirkungen angemeldeter Vorbehalte – die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln liberalisiert	FALSO	
15892	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen ist – abgesehen von den Auswirkungen angemeldeter Vorbehalte – die Beförderung von halbfertigen Erzeugnissen für den Zusammenbau liberalisiert	FALSO	
15893	Im Rahmen der CEMT-Bestimmungen ist – abgesehen von den Auswirkungen angemeldeter Vorbehalte – die Beförderung von frischen Fischereiprodukten liberalisiert	FALSO	

Quesito n° 3328 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15894	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	
15895	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	
15896	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen ist in einigen Mitgliedsländern die Pflicht vorgesehen, Fahrzeuge bestimmter EURO-Schadstoffklassen zu verwenden	VERO	
15897	Einem auf Umzüge spezialisierten italienischen Unternehmen, das eine Beförderung in einem CEMT-Mitgliedsland durchzuführen beabsichtigt, muss eine infolge der Teilnahme an der jährlichen Rangordnung erhaltene CEMT-Genehmigung zugeteilt worden sein	FALSO	
15898	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	
15899	Ein auf Umzüge spezialisiertes italienisches Unternehmen kann aus keinem Grund ermächtigt werden, eine Beförderung in einem CEMT-Mitgliedsland durchzuführen	FALSO	
15900	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen sind keine Beschränkungen vorgesehen	FALSO	
15901	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen sind nur zeitliche Beschränkungen vorgesehen	FALSO	
15902	Hinsichtlich der Verwendung der CEMT-Genehmigungen sind Beschränkungen nur mit Bezug auf die Fahrzeuge vorgesehen, die das Unternehmen verwenden muss	FALSO	

Quesito n° 3329 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15903	CEMT-Genehmigungen sind kontingentiert	VERO	
15904	CEMT-Genehmigungen berechtigen nicht zur Durchführung von Kabotagebeförderungen in einem Land, das nicht das Niederlassungsland des Unternehmens ist, welches die Beförderung durchführt	VERO	
15905	CEMT-Genehmigungen sind frei für EU-Länder und kontingentiert für alle anderen	FALSO	
15906	CEMT-Genehmigungen werden dem Unternehmen als Original erteilt, das die Voraussetzungen hat, um sie zu erhalten	FALSO	
15907	CEMT-Genehmigungen werden den Zollagenten erteilt, die sie von Fall zu Fall dem Unternehmen vermieten, das sie mit der Beförderung beauftragen	FALSO	
15908	CEMT-Genehmigungen berechtigen zur Durchführung von Kabotagebeförderungen in einem Land, das nicht das Niederlassungsland des Unternehmens ist, welches die Beförderung durchführt	FALSO	
15909	CEMT-Genehmigungen berechtigen nur dann zur Durchführung von Kabotagebeförderungen in einem Land, das nicht das Niederlassungsland des Unternehmens ist, welches die Beförderung durchführt, wenn die zurückzulegende Strecke aus dem Aufnahmemitgliedsstaat hinaus führt	FALSO	
15910	CEMT-Genehmigungen berechtigen nur dann zur Durchführung von Kabotagebeförderungen in einem Land, das nicht das Niederlassungsland des Unternehmens ist, welches die Beförderung durchführt, wenn dieses dabei ist, die dritte zulässige Fahrt mit Ladung innerhalb des Monats durchführt	FALSO	

Quesito n° 3330 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15911	Das Kraftverkehrsunternehmen, das eine CEMT-Genehmigung besitzt, verpflichtet das Unternehmen, dem sie zugeteilt wird, das Fahrzeug nach jeweils 3 außerhalb des Niederlassungslandes durchgeführten Beförderungen mit Ladung ins Niederlassungsland zurückkehren zu lassen	VERO	
15912	CEMT-Kurzzeitgenehmigungen sind nicht gültig für den Verkehr in österreichischem Hoheitsgebiet	VERO	
15913	Das Kraftverkehrsunternehmen, das eine CEMT-Genehmigung besitzt, darf in den CEMT-Beitrittsländern jede Art von Beförderung ohne Auflagen oder Beschränkungen durchführen	FALSO	
15914	Das Kraftverkehrsunternehmen, das eine CEMT-Genehmigung besitzt, sieht zahlenmäßige Beschränkungen vor hinsichtlich der Anzahl der Fahrten, die das Unternehmen während der Gültigkeitsdauer der Genehmigung durchführen darf	FALSO	
15915	Das Kraftverkehrsunternehmen, das eine CEMT-Genehmigung besitzt, verpflichtet das Unternehmen, dem sie zugeteilt wird, das Fahrzeug nach jeweils 10 außerhalb des Niederlassungslandes durchgeführten Beförderungen mit Ladung ins Niederlassungsland zurückkehren zu lassen	FALSO	
15916	CEMT-Kurzzeitgenehmigungen sind 90 Tage gültig und können nur für Beförderungen außerhalb der EU verwendet werden	FALSO	
15917	CEMT-Kurzzeitgenehmigungen sind 60 Tage gültig	FALSO	

Quesito n° 3331 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15918	Die CEMT-Genehmigung berechtigt zur Durchführung von bilateralen Beförderungen im Transit zwischen Staaten, die nicht jene sind, in welchen das Fahrzeug zugelassen ist, Leerfahrten	VERO	
15919	Die CEMT-Genehmigung berechtigt unter anderem zur Durchführung von bilateralen Beförderungen von einem Mitgliedsland zu einem anderen Mitgliedsland	VERO	
15920	Die CEMT-Genehmigung berechtigt unter anderem zur Durchführung von Leertransitfahrten zwischen Staaten, die nicht jene sind, in welchen das Fahrzeug zugelassen ist	VERO	
15921	Die CEMT-Genehmigung wird mit dem Kraftfahrzeug mitgeführt	VERO	
15922	Die CEMT-Genehmigung kann nicht gleichzeitig für mehrere dem Unternehmen zur Verfügung stehende Fahrzeuge verwendet werden	VERO	
15923	Die CEMT-Genehmigung darf nicht ersetzt werden durch eine beglaubigte gleichlautende Abschrift	VERO	
15924	Der CEMT-Genehmigung muss verpflichtend das Fahrtenberichtheft beiliegen	VERO	
15925	Die CEMT-Genehmigung berechtigt ausschließlich zur Durchführung von Beförderungen mit Ladung (bilateraler Art) von einem Mitgliedsland zu einem anderen Mitgliedsland und umgekehrt	FALSO	
15926	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	
15927	Die CEMT-Genehmigung berechtigt ausschließlich zur Durchführung von Beförderungen mit oder ohne Ladung innerhalb der EU-Mitgliedsländer	FALSO	
15928	Die CEMT-Genehmigung kann einem Kraftverkehrsunternehmen vermietet werden, das nicht der Inhaber ist	FALSO	
15929	Der CEMT-Genehmigung braucht das Fahrtenberichtheft nicht unbedingt beizuliegen, da dieses nicht vorgesehen ist	FALSO	
15930	Der CEMT-Genehmigung muss immer die EU-Gemeinschaftslizenz beiliegen	FALSO	
15931	Der CEMT-Genehmigung muss verpflichtend die Bestätigung über die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen beiliegen	FALSO	

Quesito n° 3332 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15932	Während einer grenzüberschreitenden Beförderung muss sich die CEMT-Genehmigung vom Beladeort bis zum Entladeort und während der Leerfahrten an Bord des Fahrzeugs befinden	VERO	
15933	Während einer grenzüberschreitenden Beförderung muss die CEMT-Genehmigung an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden, wenn dieses eine Leerfahrt durchführt	VERO	

15934	Während einer grenzüberschreitenden Beförderung stellt die CEMT-Genehmigung die Urkunde dar, welche das Inhaberunternehmen berechtigt, Beförderungen zwischen den Mitgliedsstaaten durchzuführen, und sie muss sich gemeinsam mit dem Fahrtenberichtheft und den technischen Konformitätsbescheinigungen der Fahrzeuge an Bord des Fahrzeugs befinden	VERO	
15935	Während einer grenzüberschreitenden Beförderung muss die CEMT-Genehmigung an jedem Zoll vorgewiesen werden, den man passiert	VERO	
15936	Während einer grenzüberschreitenden Beförderung muss die CEMT-Genehmigung nur am Ursprungszollamt vorgewiesen werden	FALSO	
15937	Während einer grenzüberschreitenden Beförderung ist die CEMT-Genehmigung nur den Zollbehörden des Ziellandes vorzuweisen	FALSO	
15938	Während einer grenzüberschreitenden Beförderung ist die CEMT-Genehmigung die einzige Unterlage, die das Inhaberunternehmen berechtigt, Beförderungen zwischen den Mitgliedsstaaten durchzuführen, und sie muss sich an Bord des Fahrzeugs befinden	FALSO	
15939	Während einer grenzüberschreitenden Beförderung ist die CEMT-Genehmigung im Betrieb zu verwahren, da sich nur das Fahrtenberichtheft während der Beförderung an Bord des Fahrzeugs befinden muss	FALSO	

Quesito n° 3333 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15940	CEMT-Genehmigungen gelten für eine unbegrenzte Zahl von Fahrten	VERO	
15941	CEMT-Genehmigungen gelten für eine bestimmte Zeit	VERO	
15942	Die CEMT-Genehmigung ist kontingentiert	VERO	
15943	Die CEMT-Genehmigung wird erteilt durch das Niederlassungsland des Unternehmens	VERO	
15944	Die CEMT-Genehmigung ist nur dann gültig, wenn die Fahrzeuge in einem CEMT-Land zugelassen sind	VERO	
15945	Die CEMT-Genehmigung wird in Italien aufgrund einer Rangordnung erteilt	VERO	
15946	Die CEMT-Genehmigung betrifft Beförderungen innerhalb der Mitgliedsländer	VERO	
15947	Die CEMT-Genehmigung ist nicht gültig für Beförderungen von einem Mitgliedsland zu einem Drittland	VERO	
15948	CEMT-Genehmigungen gelten für 100 Fahrten	FALSO	
15949	CEMT-Genehmigungen gelten für 50 Fahrten	FALSO	
15950	CEMT-Genehmigungen gelten für eine Anzahl von Fahrten, die aufgrund der im Vorjahr durchgeführten Fahrten festgelegt wird	FALSO	
15951	Die CEMT-Genehmigung hat eine Gültigkeit von 5 Jahren	FALSO	
15952	Die CEMT-Genehmigung wird erteilt von der zuständigen europäischen Organisation	FALSO	
15953	Die CEMT-Genehmigung wird in Italien von der Botschaft des ausländischen Staates erteilt	FALSO	
15954	Die CEMT-Genehmigung wird in Italien jedem Unternehmen erteilt, das sie beantragt, unabhängig von der Anzahl der weitergeleiteten Anträge	FALSO	

Quesito n° 3334 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15955	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Schweizer Hoheitsgebiet müssen die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz an Bord haben	VERO	
15956	Die Beförderungen durch die Schweiz sind durch ein Übereinkommen zwischen der EU und der Schweiz geregelt	VERO	
15957	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Schweizer Hoheitsgebiet müssen eine Schweizer Transitgenehmigung an Bord des Fahrzeugs haben	FALSO	
15958	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	
15959	Italienische Beförderer auf der Durchfahrt durch Schweizer Hoheitsgebiet brauchen keinerlei Unterlagen an Bord haben, da der Transit durch die Schweiz völlig liberalisiert ist	FALSO	
15960	Die Beförderungen durch die Schweiz sind durch ein bilaterales Übereinkommen zwischen Italien und der Schweiz geregelt	FALSO	
15961	Die Beförderungen durch die Schweiz sind völlig liberalisiert	FALSO	
15962	Die Beförderungen durch die Schweiz sind nur bei Tag liberalisiert	FALSO	

Quesito n° 3335 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15963	Der Schweizer Beförderer, der eine Beförderung innerhalb der EU durchführt, braucht keine Fahrerbescheinigung an Bord des Fahrzeugs zu haben, auch wenn es sich nicht um einen Beförderer aus der EU handelt	VERO	
15964	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	
15965	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	
15966	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	

Quesito n° 3336 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15967	Das CMR gilt für gilt 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	
15968	Das CMR ist das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr	VERO	
15969	Das CMR gilt für die Gefahrgutbeförderung auf der Straße	FALSO	
15970	Das CMR gilt für nationale Verträge für Güter auf der Straße	FALSO	
15971	Das CMR ist das Übereinkommen über die Gefahrgutbeförderung auf der Straße	FALSO	
15972	Das CMR ist das Übereinkommen über die Beförderung von verderblichen Stoffen auf der Straße	FALSO	
15973	Das CMR ist das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im innerstaatlichen Straßengüterverkehr	FALSO	

Quesito n° 3337 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15974	Von der Anwendung des CMR ausgenommen sind Umzüge	VERO	
15975	Von der Anwendung des CMR ausgenommen sind Beförderungen, die nach den Bestimmungen internationaler Postübereinkommen durchgeführt werden	VERO	
15976	Von der Anwendung des CMR ausgenommen sind unentgeltlich durchgeführte Beförderungen	VERO	
15977	Von der Anwendung des CMR ausgenommen sind Leichentransporte	VERO	
15978	Von der Anwendung des CMR ausgenommen sind alle in der EU durchführten Beförderungen	FALSO	
15979	Von der Anwendung des CMR ausgenommen sind alle im SEE-Raum durchführten Beförderungen	FALSO	
15980	Alle Güterbeförderungsdienste unterliegen der CMR-Regelung	FALSO	
15981	Von der Anwendung des CMR ausgenommen sind Beförderungen von verderblichen Lebensmitteln	FALSO	

Quesito n° 3338 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15982	Das CMR ist die Kurzform für Convention des Marchandises par Route	VERO	
15983	Das CMR ist ein Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr	VERO	
15984	Das CMR kann nicht angewandt werden für den intermodalen Verkehr	VERO	
15985	Das CMR regelt die Übernahme der Ware durch den Beförderer	VERO	
15986	Das CMR regelt die Ausführung der Beförderung	VERO	
15987	Das CMR gilt für den kombinierten Verkehr	VERO	
15988	Das CMR regelt nicht die Haftung des Absenders	FALSO	
15989	Das CMR regelt nur die Haftung des Beförderers	FALSO	
15990	Das CMR ist das Übereinkommen über den nationalen Vertrag für Güter auf der Straße	FALSO	
15991	Das CMR regelt die Haftung der am Beförderungsvertrag beteiligten Parteien mit Ausnahme jener des Empfängers	FALSO	

Quesito n° 3339 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
15992	Das CMR wird angewandt, wenn ein entgeltlicher Beförderungsvertrag vorliegt und die Ware in einem dem Übereinkommen beigetretenen Land verkehrt	VERO	
15993	Das CMR gilt unabhängig vom Wohnsitz und von der Staatsangehörigkeit der Parteien	VERO	
15994	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	
15995	Das CMR gilt für Umzüge	FALSO	
15996	Das CMR gilt für unentgeltlich durchgeführte Beförderungen	FALSO	
15997	Das CMR gilt für Leichentransporte	FALSO	
15998	Das CMR gilt für intermodale Beförderungen, auch im Falle der Beschädigung der Ware	FALSO	
15999	Das CMR wird angewandt, wenn die Beförderung im Werkverkehr durchgeführt wird	FALSO	

Quesito n° 3340 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16000	Die Bestimmungen des CMR gelten von der Übernahme der Ware an	VERO	
16001	Die Bestimmungen des CMR gelten von der Unterzeichnung des Beförderungsvertrages an	FALSO	
16002	Die Bestimmungen des CMR gelten von dem Zeitpunkt an, an welchem der Beförderer das Fahrzeug zur Verfügung stellt, mit welchem die Beförderung durchgeführt wird	FALSO	
16003	Die Bestimmungen des CMR gelten, sobald das zur Verfügung gestellte Fahrzeug vom Absender als geeignet erachtet wird	FALSO	

Quesito n° 3341 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16004	Gemäß CMR steht es dem Absender zu, vom Beförderer zu verlangen, dass dieser das Rohgewicht oder die anders angegebene Menge des Gutes auf seine Kosten überprüft	VERO	
16005	Gemäß CMR ist die Ablieferung der Ware eine komplexe Handlung, welche die Benachrichtigung über die am Bestimmungsort angelangte Ware, die vom Empfänger gemachte Aufforderung zur Übergabe und die materielle Übergabe der Ware umfasst	VERO	
16006	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	
16007	Gemäß CMR darf der Absender nur die Anzahl der Gepäckstücke überprüfen lassen	FALSO	
16008	Gemäß CMR ist die Ablieferung der Ware keine komplexe Handlung	FALSO	
16009	Gemäß CMR erfolgt die Ablieferung der Ware, wenn der Beförderer die Ware beim Empfänger verlässt, ohne dass dieser in den Besitz derselben tritt	FALSO	
16010	Gemäß CMR erfolgt die Ablieferung der Ware, wenn der Absender vom Empfänger die entsprechende Benachrichtigung erhält	FALSO	

Quesito n° 3342 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16011	Gemäß CMR muss der Beförderer, falls er die Weisungen des Absenders nicht durchführen kann, den Absender darüber benachrichtigen	VERO	
16012	Kann der Beförderer die Fahrt nicht fortsetzen, so muss er gemäß CMR auch den Empfänger der Ware darüber benachrichtigen	VERO	
16013	Gemäß CMR muss der Beförderer, der die Weisungen des Absenders nicht durchführen kann, die Ware dem Absender abliefern	FALSO	
16014	Gemäß CMR muss der Beförderer, der die Weisungen des Absenders nicht durchführen kann, die Fahrt unterbrechen	FALSO	
16015	Gemäß CMR muss der Beförderer, der die Weisungen des Absenders nicht durchführen kann, nach seinem Vorteil entscheiden, ohne den Absender zu benachrichtigen	FALSO	
16016	Kann der Beförderer die Fahrt nicht fortsetzen, so muss er gemäß CMR nur den Absender darüber benachrichtigen	FALSO	
16017	Kann der Beförderer die Fahrt nicht fortsetzen, so braucht er dies gemäß CMR weder dem Absender noch dem Empfänger mitzuteilen	FALSO	

16018	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	

Quesito n° 3343 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16019	Gemäß CMR liegt ein absolutes Hindernis für die Ausführung der Fahrt vor, wenn der Beförderer nicht in der Lage ist, die Beförderung zu den im Frachtbrief festgelegten Zeiten, Bedingungen und Kosten auszuführen	VERO	
16020	Gemäß CMR hat der Beförderer, der nach Benachrichtigung des Absenders über die Unmöglichkeit, die vereinbarte Fahrt zu Ende zu führen, keine Weisung erhält, die Pflicht, im Interesse des Verfügungsberechtigten die angebrachtesten Vorkehrungen zu treffen	VERO	
16021	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	
16022	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	
16023	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 im ehestmöglichen geeigneten Ort abzuladen	FALSO	
16024	Gemäß CMR liegt ein absolutes Hindernis für die Ausführung der Fahrt vor, wenn die Beförderungskosten die vorgesehenen Kosten um 10% überschreiten	FALSO	
16025	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	
16026	Gemäß CMR liegt ein absolutes Hindernis für die Ausführung der Fahrt vor, wenn der Beförderer den Frachtbrief verliert	FALSO	

Quesito n° 3344 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16027	Gemäß CMR darf der Empfänger der Ware andere Empfänger einsetzen	VERO	
16028	Gemäß CMR muss der Absender den Beförderer in die Lage versetzen, die Beförderung ordnungsgemäß auszuführen	VERO	
16029	Gemäß CMR ist der Absender nicht angehalten, den Beförderer auf die genaue Art der Gefahr der Güter aufmerksam zu machen	FALSO	
16030	Gemäß CMR darf der Empfänger der Ware nicht andere Empfänger einsetzen	FALSO	
16031	Gemäß CMR darf der Empfänger der Ware andere Empfänger einsetzen, nachdem die Ware abgeladen wurde	FALSO	
16032	Gemäß CMR darf der Empfänger der Ware andere Empfänger einsetzen, aber er muss es dem Fahrer des verwendeten Fahrzeugs mitteilen	FALSO	
16033	Gemäß CMR haftet der Absender nicht, wenn der Frachtbrief zur Gänze oder zum Teil vom Beförderer ausgefüllt wird	FALSO	
16034	Gemäß CMR haftet der Absender nie für die Beförderung	FALSO	

Quesito n° 3345 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16035	Gemäß CMR haftet der Absender gegenüber dem Beförderer für die mangelhafte Verpackung der Ware, wenn der Beförderer diesbezüglich prompt Vorbehalte gemacht hat, sofern der Umstand ersichtlich oder zumindest bekannt ist	VERO	
16036	Gemäß CMR kann der Absender gegenüber dem Beförderer für die mangelhafte Verpackung haften	VERO	
16037	Gemäß CMR gehen die Schäden aufgrund fehlender oder unrichtiger Angaben in den Beförderungsunterlagen zu Lasten des Absenders	VERO	
16038	Gemäß CMR haftet der Absender immer gegenüber dem Beförderer für die abgelieferte Ware	FALSO	
16039	Gemäß CMR haftet der Absender nicht gegenüber dem Beförderer für den Zustand der Verpackung der Ware	FALSO	
16040	Gemäß CMR haftet der Absender nicht gegenüber dem Beförderer für die Verpackung der Ware, da der Beförderer dafür zuständig ist	FALSO	
16041	Gemäß CMR haftet der Absender nie für die mangelhafte Verpackung	FALSO	
16042	Gemäß CMR hat der Absender keine Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Beurteilung der Verpackung	FALSO	
16043	Gemäß CMR haftet der Absender immer für die mangelhafte Verpackung	FALSO	
16044	Gemäß CMR gehen die Schäden aufgrund fehlender oder unrichtiger Angaben in den Beförderungsunterlagen zu Lasten des Beförderers	FALSO	

16045	Gemäß CMR gehen die Schäden aufgrund fehlender oder unrichtiger Angaben in den Beförderungsunterlagen zu Lasten des Empfängers	FALSO	
16046	Gemäß CMR ist niemand für die Schäden aufgrund fehlender oder unrichtiger Angaben in den Beförderungsunterlagen zuständig	FALSO	

Quesito n° 3346 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16047	Gemäß CMR muss der Absender vor Beginn der Beförderung die Unterlagen für die Zolldurchfahrt und jede weitere erforderliche Bescheinigung liefern	VERO	
16048	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	
16049	Gemäß CMR muss der Absender vor Beginn der Beförderung nur den Frachtbrief liefern	FALSO	
16050	Gemäß CMR muss der Absender vor Beginn der Beförderung nur die Warenursprungs-, Gesundheits-, Polizeibescheinigung und dergleichen liefern	FALSO	
16051	Gemäß CMR muss der Absender vor Beginn der Beförderung nur die Unterlagen liefern, die das Fahrzeug berechtigen, die Grenze zu passieren	FALSO	
16052	Die Unterlagen für die Gültigkeit des CMR-Frachtbriefes bestehen aus dem DDT (Lieferschein) und dem Warenbegleitschein	FALSO	
16053	Die Unterlagen für die Gültigkeit des CMR-Frachtbriefes bestehen nur aus dem Frachtbrief	FALSO	
16054	Die Unterlagen für die Gültigkeit des CMR-Frachtbriefes bestehen aus dem Warenbegleitschein	FALSO	

Quesito n° 3347 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16055	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	
16056	Gemäß CMR kann Schadensersatzklage gegen den Beförderer erhoben werden, wenn der Schaden nicht auf das Verhalten des Verfügungsberechtigten der Ware zurückzuführen ist	VERO	
16057	Gemäß CMR ist bei kombiniertem Verkehr die Haftung des Beförderers vorgesehen, auch wenn der Schaden außerhalb des Straßenabschnittes entsteht	FALSO	
16058	Gemäß CMR ist bei kombiniertem Verkehr die Haftung des Beförderers voll und umfasst auch die außerhalb des Straßenabschnittes durch Dritte verursachten Schäden	FALSO	
16059	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	
16060	Gemäß CMR kann Schadensersatzklage gegen den Beförderer erhoben werden, wenn der verursachte Schaden nicht direkt auf die Ausführung des erhaltenen Auftrages zurückzuführen ist	FALSO	
16061	Gemäß CMR kann Schadensersatzklage gegen den Beförderer erhoben werden, wenn der Beförderer mit der für die ihm zur Beförderung anvertrauten Ware erforderlichen Sorgfalt gehandelt hat	FALSO	
16062	Gemäß CMR kann Schadensersatzklage gegen den Beförderer erhoben werden, wenn der Beförderer den Verfügungsberechtigten der Ware über den aufgrund seines Auftrages aufgetretenen Schaden benachrichtigt hat	FALSO	

Quesito n° 3348 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16063	Gemäß CMR beginnt die Haftung des Beförderers mit der Übernahme der Ware und sie endet mit der Ablieferung am Bestimmungsort	VERO	
16064	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 Beziehung	VERO	
16065	Gemäß CMR haftet der Beförderer direkt und unmittelbar für die Arbeit all jener, die eine mit der Ausführung der Beförderung verbundene Tätigkeit ausüben	VERO	
16066	Gemäß CMR beginnt die Haftung des Beförderers vor der Übernahme der Ware und sie endet mit der Ablieferung am Bestimmungsort	FALSO	
16067	Gemäß CMR beginnt die Haftung des Beförderers mit der Unterzeichnung des Beförderungsvertrages und sie endet mit der Ablieferung an den Empfänger	FALSO	

16068	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 am Bestimmungsort der Ware angelangt	FALSO	
16069	Gemäß CMR haftet der Beförderer nur der Ware	FALSO	
16070	Gemäß CMR haftet der Beförderer nur für die lohnabhängigen Mitarbeiter	FALSO	
16071	Gemäß CMR haftet der Beförderer für die Arbeit all jener, die an der Ausführung der Beförderung beteiligt sind, sofern sie vertraglich vergütet werden	FALSO	
16072	Gemäß CMR haftet der Beförderer nur für die Arbeit des für die Verladung der Ware zuständigen Personals	FALSO	
16073	Gemäß CMR haftet der Beförderer nur für die Arbeit des Fahrers	FALSO	

Quesito n° 3349 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16074	Gemäß CMR kann der Absender den Beförderer beauftragen, einen bestimmten Betrag einzuziehen, der dem Absender aufgrund einer anderen Geschäftsbeziehung geschuldet ist	VERO	
16075	Gemäß CMR hat der Empfänger der Ware kein Interesse mehr an der Ablieferung, wenn die Ware nicht mehr die ursprünglichen Eigenschaften hat und nicht mehr verwendet werden kann	VERO	
16076	Gemäß CMR darf der Absender den Beförderer nicht mit anderen Aufgaben beauftragen als mit jenen, die die Beförderung betreffen	FALSO	
16077	Gemäß CMR kann der Absender den Beförderer beauftragen, in seinem Namen unbestimmte Geldbeträge einzuziehen	FALSO	
16078	Gemäß CMR kann der Absender den Beförderer beauftragen, einen Geldbetrag oder den entsprechenden Gegenwert in Form eines beliebigen Gutes von unbestimmbarem Wert einzuziehen	FALSO	
16079	Gemäß CMR hat der Empfänger der Ware kein Interesse mehr an der Ablieferung, wenn die Ware trotz allem noch verwendet werden kann	FALSO	
16080	Gemäß CMR hat der Empfänger der Ware kein Interesse mehr an der Ablieferung, wenn die Ware innerhalb von 20 Tagen nach der vereinbarten Frist abgeliefert wird	FALSO	
16081	Gemäß CMR hat der Empfänger der Ware kein Interesse mehr an der Ablieferung, wenn die Ware, sofern keine Frist vereinbart wurde, innerhalb von 50 Tagen ab Übernahme der Ware seitens des Beförderers abgeliefert wird	FALSO	

Quesito n° 3350 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16082	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	
16083	Gemäß CMR versteht man unter Beschädigung die Lädierung der Ware mit folgender Verringerung ihres wirtschaftlichen Wertes, auch wenn sie noch verwertbar ist	VERO	
16084	Gemäß CMR liegt gänzlicher Verlust und nicht Beschädigung vor, wenn die Ware zu einem lächerlichen Preis auf den Bestimmungsmarkt gebracht werden kann	FALSO	
16085	Gemäß CMR liegt gänzlicher Verlust und nicht Beschädigung vor, wenn der Wert der beförderten Ware im Frachtbrief nicht vermerkt ist	FALSO	
16086	Gemäß CMR liegt gänzlicher Verlust und nicht Beschädigung vor, wenn ein Teil der beförderten Ware beschädigt ist und mehrere Frachtbriefe ausgestellt worden sind	FALSO	
16087	Gemäß CMR versteht man unter Beschädigung die Lädierung mit Verringerung ihres wirtschaftlichen Wertes und ihrer Verwertbarkeit	FALSO	
16088	Gemäß CMR versteht man unter Beschädigung die Lädierung der Ware	FALSO	
16089	Gemäß CMR versteht man unter Beschädigung den Verlust der Verwertbarkeit der Ware	FALSO	

Quesito n° 3351 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16090	Gemäß CMR gilt die Ware als beschädigt, wenn eine derartige Veränderung oder Abweichung des physischen Zustandes der beförderten Ware vorliegt, dass ihr Handelswert verringert wird	VERO	
16091	Gemäß CMR gilt die Ware als beschädigt, wenn die Veränderung oder die Abweichung des physischen Zustandes der beförderten Ware ihren Handelswert nicht verringert	FALSO	
16092	Gemäß CMR gilt die Ware als beschädigt, wenn die Veränderung oder die Abweichung des physischen Zustandes der beförderten Ware auf Handlungen des Beförderers zurückzuführen ist	FALSO	

16093	Gemäß CMR gilt die Ware als beschädigt, wenn die Veränderung oder die Abweichung des physischen Zustandes der beförderten Ware auf vom Empfänger erteilte Weisungen zurückzuführen ist	FALSO	

Quesito n° 3352 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16094	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	
16095	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	
16096	Gemäß CMR versteht man unter Verspätung die nicht erfolgte Ablieferung der Ware innerhalb der vereinbarten Lieferfrist	VERO	
16097	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	
16098	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	
16099	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	
16100	Gemäß CMR versteht man unter Verspätung die nicht erfolgte Ablieferung der Ware innerhalb von 40 Tagen nach Ablauf der vereinbarten Lieferfrist	FALSO	
16101	Gemäß CMR versteht man unter Verspätung die nicht erfolgte Ablieferung der Ware am vereinbarten Bestimmungsort	FALSO	
16102	Gemäß CMR versteht man unter Verspätung die nicht erfolgte Ablieferung der Ware innerhalb von 70 Tagen ab Übernahme der Ware durch den Beförderer	FALSO	

Quesito n° 3353 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16103	Gemäß CMR haftet der Beförderer während der Beförderung für den gänzlichen oder teilweisen Verlust der Ware oder ihre Beschädigung oder die verspätete Ablieferung	VERO	
16104	Der Beförderer ist von der Haftung für den gänzlichen oder teilweisen Verlust der Ware oder ihre Beschädigung oder die verspätete Ablieferung befreit, wenn Mängel des Gutes vorliegen	VERO	
16105	Gemäß CMR haftet der Beförderer während der Beförderung nur für den gänzlichen oder teilweisen Verlust der Ware	FALSO	
16106	Gemäß CMR haftet der Beförderer während der Beförderung nur für die verspätete Ablieferung	FALSO	
16107	Gemäß CMR haftet der Beförderer während der Beförderung nicht, wenn die Verspätung auf einen Schaden am verwendeten Fahrzeug zurückzuführen ist	FALSO	
16108	Der Beförderer ist von der Haftung für den gänzlichen oder teilweisen Verlust der Ware oder ihre Beschädigung oder die verspätete Ablieferung befreit, wenn Umstände vorliegen, die der Beförderer hätte vermeiden können	FALSO	
16109	Der Beförderer ist in jedem Fall von der Haftung für den gänzlichen oder teilweisen Verlust der Ware oder ihre Beschädigung oder die verspätete Ablieferung befreit	FALSO	
16110	Der Beförderer ist in keinem Fall von der Haftung für den gänzlichen oder teilweisen Verlust der Ware oder ihre Beschädigung oder die verspätete Ablieferung befreit	FALSO	

Quesito n° 3354 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16111	Das Fehlen, eine Unregelmäßigkeit oder der Verlust des internationalen CMR-Frachtbriefes hat keinen Einfluss auf die Gültigkeit des Vertrages	VERO	
16112	Der internationale CMR-Frachtbrief gilt als Nachweis für den Abschluss des Beförderungsvertrages sowie für die Übernahme des Gutes durch den Beförderer	VERO	
16113	Auch wenn der internationale CMR-Frachtbrief nicht ausgefüllt wird, hat dies keinen Einfluss auf die Gültigkeit des Vertrages	VERO	
16114	Der internationale CMR-Frachtbrief ist vom CMR vorgesehen zur Regelung des Beförderungsvertrages	VERO	
16115	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in 3 originalen Ausfertigungen ausgefüllt	VERO	

16116	Der internationale CMR-Frachtbrief hat eine vierte Ausfertigung in weißer Farbe, welche zu statistischen Zwecken verwendet werden kann	VERO	
16117	Das Fehlen, eine Unregelmäßigkeit oder der Verlust des internationalen CMR-Frachtbriefes bewirkt die Nichtigkeit des Vertrages	FALSO	
16118	Das Fehlen, eine Unregelmäßigkeit oder der Verlust des internationalen CMR-Frachtbriefes bewirkt die Aufhebbarkeit des Vertrages	FALSO	
16119	Das Fehlen, eine Unregelmäßigkeit oder der Verlust des internationalen CMR-Frachtbriefes bewirkt die Unwirksamkeit des Vertrages	FALSO	
16120	Wenn der internationale CMR-Frachtbrief fehlt oder verloren geht, wirkt sich dies auf die Gültigkeit des Beförderungsvertrages aus	FALSO	
16121	Der internationale CMR-Frachtbrief ist unerlässlich für die Gültigkeit des Vertrages	FALSO	
16122	Der internationale CMR-Frachtbrief muss in Italien vom Empfänger mindestens 2 Jahre nach der Beförderung aufbewahrt werden	FALSO	
16123	Der internationale CMR-Frachtbrief besteht aus 3 Ausfertigungen, wobei diese nicht unterschrieben zu sein brauchen	FALSO	

Quesito n° 3355 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16124	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	
16125	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens drei Ausfertigungen erstellt, wovon die erste für den Absender bestimmt ist	VERO	
16126	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens drei Ausfertigungen erstellt, wovon die zweite die Ware begleitet	VERO	
16127	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens drei Ausfertigungen erstellt, wovon die dritte vom Beförderer zurückbehalten wird	VERO	
16128	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens vier Ausfertigungen erstellt, wovon die zweite für den Eigentümer der Ware bestimmt ist	FALSO	
16129	Auf dem internationalen CMR-Frachtbrief ist nur die Unterschrift des Beförderers eigenhändig oder durch Aufdruck oder mittels Stempel anzubringen	FALSO	
16130	Der internationale CMR-Frachtbrief wird in mindestens zwei Ausfertigungen für den Absender und für den Empfänger erstellt	FALSO	
16131	Der internationale CMR-Frachtbrief ist nur vom Absender eigenhändig zu unterschreiben	FALSO	

Quesito n° 3356 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16132	Gemäß CMR darf der Frachtbrief verlangt werden für jede Ladung und für jede Art von beförderter Ware	VERO	
16133	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	
16134	Gemäß CMR darf der Frachtbrief nur für eine Ladung Güter verlangt werden	FALSO	
16135	Gemäß CMR darf der Frachtbrief nur für eine Art von beförderter Ware verlangt werden	FALSO	
16136	Gemäß CMR darf der Frachtbrief nur für das für die Beförderung verwendete Fahrzeug verlangt werden	FALSO	
16137	Gemäß CMR ist die Übernahme eine komplexe Handlung, welche die Verladung der Ware und den Übergang derselben vom Absender auf den Beförderer umfasst	FALSO	
16138	Gemäß CMR ist die Übernahme eine komplexe Handlung, welche die Prüfung des äußeren Zustandes der Ware und der Verpackung umfasst	FALSO	
16139	Gemäß CMR ist die Übernahme eine komplexe Handlung, welche die Richtigkeit der Angaben im Frachtbrief hinsichtlich der Anzahl der Gepäckstücke umfasst	FALSO	

Quesito n° 3357 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16140	Der internationale CMR-Frachtbrief muss genaue verpflichtend vorgeschriebene Angaben enthalten	VERO	
16141	Gemäß CMR kann die Dauer der Beförderung im Frachtbrief angegeben werden	VERO	

16142	Gemäß CMR kann die Dauer der Beförderung in einem getrennten Dokument angegeben werden	VERO	
16143	Gemäß CMR kann die Dauer der Beförderung mündlich vereinbart werden	VERO	
16144	Der internationale CMR-Frachtbrief ist hinsichtlich der Form frei	FALSO	
16145	Der internationale CMR-Frachtbrief ist hinsichtlich des Inhaltes frei	FALSO	
16146	Der internationale CMR-Frachtbrief kann auch dem CMR entgegen gesetzte Angaben enthalten	FALSO	
16147	Gemäß CMR ist die Dauer der Beförderung nur im Frachtbrief anzuführen	FALSO	
16148	Gemäß CMR darf die Dauer der Beförderung nicht mündlich vereinbart werden	FALSO	
16149	Gemäß CMR darf die Dauer der Beförderung nicht in einem vom CMR-Frachtbrief getrennten und verschiedenen Dokument angegeben werden	FALSO	

Quesito n° 3358 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16150	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	
16151	Bei den Grenzzöllen unterscheidet man zwischen spezifischen Zöllen, Wertzöllen und Mischzöllen	VERO	
16152	Gemäß CMR kann ein verloren gegangener Frachtbrief durch kein Dokument ersetzt werden	FALSO	
16153	Gemäß CMR kann ein verloren gegangener Frachtbrief mit Einwilligung des Empfängers der Ware ersetzt werden	FALSO	
16154	Gemäß CMR kann ein verloren gegangener Frachtbrief vom Fahrer des für die Beförderung verwendeten Fahrzeugs ersetzt werden	FALSO	
16155	Grenzzölle sind für andere als steuerliche Zwecke entstanden	FALSO	
16156	Grenzzölle belasten die Güter innerhalb der EU	FALSO	
16157	Grenzzölle wirken sich nicht auf die Kosten für die Güter aus	FALSO	

Quesito n° 3359 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16158	Zollbehörden sind zuständig für die Kontrolle der Güter bei der Ein- und Ausfuhr	VERO	
16159	Zollbehörden kontrollieren die Waren für steuerliche Zwecke	VERO	
16160	Die italienischen Zollbehörden stehen im Dienst der EU	VERO	
16161	Zollbehörden haben auch eine Schutzfunktion für die Industrie und die Verbraucher	VERO	
16162	Die Zollunion begründet das Verbot von Grenzzöllen zwischen den Mitgliedsstaaten	VERO	
16163	Zollbehörden existieren nicht mehr, da mit der EU sämtliche Grenzen abgeschafft wurden	FALSO	
16164	Zollbehörden haben keine Besteuerungsfunktion	FALSO	
16165	Zollbehörden hängen vollständig von der Europäischen Union ab, in deren Kassen alle Grenzzölle landen	FALSO	
16166	Die Zollunion begründet die Einführung eines freien Zolltarifs in den Beziehungen zwischen Mitgliedsstaaten und Drittländern	FALSO	
16167	Die Zollunion begründet die Einführung von Grenzzöllen zwischen den Mitgliedsstaaten	FALSO	
16168	Die Zollunion begründet nicht das Verbot von Grenzzöllen für den Güterverkehr zwischen Mitgliedsstaaten	FALSO	

Quesito n° 3360 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16169	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es keines Zolldokuments	VERO	
16170	Der Wegfall der Zollbarrieren an den Binnengrenzen der UE gewährleistet den freien Personen- und Warenverkehr zwischen den Mitgliedsstaaten	VERO	
16171	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es des Zolldokuments DDT (Lieferschein)	FALSO	
16172	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es des Zolldokuments für den Transit T2	FALSO	
16173	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es des CMR-Zolldokuments	FALSO	
16174	Für die Beförderung von italienischen Gütern nach Portugal bedarf es des Zolldokuments Carnet TIR	FALSO	

16175	Der Wegfall der Zollbarrieren an den Binnengrenzen der UE ermöglicht den freien Personenverkehr, nicht jedoch den freien Warenverkehr	FALSO	
16176	Der Wegfall der Zollbarrieren an den Binnengrenzen der UE ermöglicht den Handelsaustausch, nicht jedoch die Beförderung zwischen EU-Ländern	FALSO	
16177	Der Wegfall der Zollbarrieren an den Binnengrenzen der UE ermöglicht den Handelsaustausch und die entsprechende Beförderung zwischen EU-Ländern mit eigenen Zolldokumenten	FALSO	

Quesito n° 3361 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16178	Als italienisches Zollgebiet bezeichnet man das italienische Hoheitsgebiet innerhalb der Zollgrenzen	VERO	
16179	Livigno und Campione d'Italia sind italienische Freigebiete	VERO	
16180	Als italienisches Zollgebiet bezeichnet man das gesamte italienische Hoheitsgebiet	FALSO	
16181	Als italienisches Zollgebiet bezeichnet man das gesamte italienische Hoheitsgebiet und Korsika	FALSO	
16182	Als italienisches Zollgebiet bezeichnet man das gesamte italienische Hoheitsgebiet mit Ausnahme der Insel Pantelleria	FALSO	
16183	Die als italienische Freigebiete angesehenen Gebiete sind jene der Region Friaul – Julisch Venetien	FALSO	
16184	Die als italienische Freigebiete angesehenen Gebiete sind jene der Region Aostatal	FALSO	
16185	Die als italienische Freigebiete angesehenen Gebiete sind jene Triests	FALSO	

Quesito n° 3362 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16186	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	
16187	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	
16188	Gemeinschaftswaren gelten als "im zollrechtlich freien Verkehr"	VERO	
16189	Unter Gemeinschaftswaren versteht man verzollte Waren	VERO	
16190	Unter Gemeinschaftswaren versteht man Waren, die zur Gänze im Zollgebiet der Gemeinschaft gewonnen oder hergestellt werden	VERO	
16191	Bei der Ausfuhr der Güter aus einem Freigebiet oder einem Freilager muss man für die Zollkontrolle die Rechnungen der Güter vorweisen	FALSO	
16192	Bei der Ausfuhr der Güter aus einem Freigebiet oder einem Freilager braucht man für die Zollkontrolle kein Dokument vorzuweisen	FALSO	
16193	Bei der Ausfuhr der Güter aus einem Freigebiet oder einem Freilager muss man für die Zollkontrolle den Lieferschein (DDT) vorweisen	FALSO	
16194	Unter Gemeinschaftswaren versteht man Waren "im zollrechtlich freien Verkehr", wenn sie aus Mitgliedsstaaten stammen	FALSO	
16195	Unter Gemeinschaftswaren versteht man Waren "im zollrechtlich nicht freien Verkehr", wenn sie aus Mitgliedsstaaten stammen	FALSO	
16196	Unter Gemeinschaftswaren versteht man Waren "im innerhalb der EU zollrechtlich freien Verkehr", wenn die Zölle noch nicht gezahlt sind	FALSO	

Quesito n° 3363 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16197	In Freigebieten oder Freilagern gelten die Nichtgemeinschaftswaren als Waren, welche sich nicht im Zollgebiet der Gemeinschaft befinden	VERO	
16198	In Freigebieten oder Freilagern gelten für Gemeinschaftswaren Maßnahmen im Zusammenhang mit ihrer Ausfuhr	VERO	
16199	In Freigebieten oder Freilagern ist es in der Regel günstig, alkoholhaltige Getränke, Tabak, Parfums, Zucker und Kraftstoffe zu kaufen	VERO	
16200	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	
16201	In Freigebieten oder Freilagern wird die Zahlung für die Beförderung von demjenigen vorgenommen, der die Ware versendet	FALSO	
16202	In Freigebieten oder Freilagern werden die Waren gelagert, bis sie in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt werden	FALSO	
16203	In Freigebieten oder Freilagern ist die Zollanmeldung in jedem Fall verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	

16204	In Freigebieten oder Freilagern muss man für die gelagerten Waren eine Zollfreiheit zahlen	FALSO	
16205	Das gemeinschaftliche Versandverfahren (EU) ermöglicht es den Waren, im Zollgebiet der EU mit Einfuhrzöllen zu verkehren	FALSO	
16206	Das gemeinschaftliche Versandverfahren (EU) ermöglicht es den Waren, in allen Zollgebieten außerhalb der EU zu verkehren, ohne Zöllen zu unterliegen	FALSO	
16207	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	

Quesito n° 3364 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16208	Die Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr ist ein Zollverfahren	VERO	
16209	Das externe Versandverfahren ist ein Zollverfahren	VERO	
16210	Das Zolllager ist ein Zollverfahren	VERO	
16211	Die aktive Veredelung ist ein Zollverfahren	VERO	
16212	Die passive Veredelung ist ein Zollverfahren	VERO	
16213	Das TIR ist ein Zollverfahren	FALSO	
16214	Das ATA ist ein Zollverfahren	FALSO	
16215	Die Lagereinführung mit Bezug die Einlagerung von Gemeinschaftswaren ist ein Zollverfahren	FALSO	
16216	Das Einheitspapier ist ein Zollverfahren	FALSO	
16217	Die vorübergehende Einfuhr von Gemeinschaftswaren ist ein Zollverfahren	FALSO	

Quesito n° 3365 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16218	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	
16219	Das T1-Einheitspapier ist bei der Einfahrt in die Zollanlage der Finanzwache vorzuweisen	VERO	
16220	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	
16221	Bei der Ankunft an der Zollstelle der T1-Ware bringt die Finanzwache an keinem Dokument einen Sichtvermerk an	FALSO	
16222	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	
16223	Bei der Ankunft an der Zollstelle der T1-Ware kann die Finanzwache diese stichprobenartig überprüfen	FALSO	
16224	Das T1-Einheitspapier ist bei der Einfahrt in die Zollanlage dem Zollagenten vorzuweisen	FALSO	
16225	Das T1-Einheitspapier ist bei der Einfahrt in die Zollanlage dem Zollbeamten vorzuweisen	FALSO	
16226	Das T1-Einheitspapier ist bei der Einfahrt in die Zollanlage dem Empfänger vorzuweisen	FALSO	
16227	Bei der Ankunft an der Zollstelle in Italien ist die T1-Ware dem Zollbeamten vorzuweisen	FALSO	
16228	Bei der Ankunft an der Zollstelle in Italien ist die T1-Ware dem Zollagenten vorzuweisen	FALSO	
16229	Bei der Ankunft an der Zollstelle in Italien ist die T1-Ware dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr vorzuweisen	FALSO	

Quesito n° 3366 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16230	Das externe Versandverfahren ermöglicht den Verkehr von Nichtgemeinschaftsgütern im Zollgebiet der Gemeinschaft	VERO	
16231	Die Zollanmeldung ist eine verpflichtend vorgeschriebene einseitige Handlung	VERO	
16232	Die Zollanmeldung ist eine Handlung, mit welcher die Ware in ein bestimmtes Zollverfahren übergeführt wird	VERO	
16233	Die Zollanmeldung kann schriftlich oder auf informationstechnischem Wege erfolgen	VERO	
16234	Das externe Versandverfahren ermöglicht den Verkehr von Gemeinschaftsgütern im Zollgebiet der Gemeinschaft	FALSO	

16235	Das externe Versandverfahren ermöglicht den Verkehr von Nichtgemeinschaftsgütern im Zollgebiet der Gemeinschaft mit Einfuhrzöllen	FALSO	
16236	Das externe Versandverfahren ermöglicht den Verkehr von Gemeinschaftsgütern im Zollgebiet der Gemeinschaft mit Einfuhrzöllen	FALSO	
16237	Die Zollanmeldung sieht immer mindestens eine Inspektion der Ware vor	FALSO	
16238	Die Zollanmeldung kann nur durch Ausfüllen des Einheitspapiers erfolgen	FALSO	
16239	Die Zollanmeldung ist mit der teilweisen oder vollständigen Bestätigung abgeschlossen, welche außerhalb der Zollanlage erfolgt	FALSO	

Quesito n° 3367 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16240	Bei der Einfuhr von ausländischer Ware in die EU haftet jeder, der die Beförderung vornimmt, für die sofortige Vorlage beim zuständigen Zollamt	VERO	
16241	Die Zollanmeldung kann vom Zollagenten bei den Zollämtern vorgelegt werden	VERO	
16242	Bei der Einfuhr von ausländischer Ware in die EU haftet der Spediteur für die sofortige Vorlage beim zuständigen Zollamt	FALSO	
16243	Bei der Einfuhr von ausländischer Ware in die EU haftet der Empfänger der Ware für die sofortige Vorlage beim zuständigen Zollamt	FALSO	
16244	Bei der Einfuhr von ausländischer Ware in die EU haftet der Absender der Ware für die sofortige Vorlage beim zuständigen Zollamt	FALSO	
16245	Die Zollanmeldung kann vom Fahrer bei den Zollämtern vorgelegt werden	FALSO	
16246	Die Zollanmeldung kann vom Beförderer bei den Zollämtern vorgelegt werden	FALSO	
16247	Die Zollanmeldung kann vom Absender bei den Zollämtern vorgelegt werden	FALSO	

Quesito n° 3368 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16248	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, muss man eine Zollanmeldung vorlegen	VERO	
16249	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, kann die Zollanmeldung mittels informationstechnischer Systeme vorgelegt werden	VERO	
16250	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	
16251	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	
16252	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 vorzulegen ist	VERO	
16253	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	
16254	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	
16255	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	
16256	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU ausgeführt werden sollen, unterliegt die Ware keinerlei Kontrolle beim Zoll, wenn es sich bei den Ländern um Italien und die Schweiz handelt	FALSO	
16257	Für die Güter, die von einem EU-Land in ein Land außerhalb der EU exportiert werden sollen, kann die Zollanmeldung ausschließlich mittels informationstechnischer Systeme vorgelegt werden	FALSO	

Quesito n° 3369 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16258	TIR ist die Abkürzung für Transports Internationaux Routiers	VERO	
16259	TIR ist ein internationales Übereinkommen	VERO	
16260	TIR ist eine auf einer rechteckigen blauen Tafel am Heck einiger Schwerfahrzeuge stehende Abkürzung	VERO	
16261	TIR weist darauf hin, dass das Fahrzeug, auf welchem es steht, das Carnet TIR verwendet	VERO	

16262	TIR steht am Heck einiger Fahrzeuge für den Werkverkehr	FALSO	
16263	TIR ist eine Abkürzung, mit welcher große Straßenfahrzeuge bezeichnet werden	FALSO	
16264	TIR muss an allen Kraftwagen mit Gesamtmasse über 3,5 t angebracht sein	FALSO	
16265	TIR weist darauf hin, dass das Fahrzeug, auf welchem es steht, nicht mit Carnet TIR versehen ist	FALSO	
16266	TIR weist darauf hin, dass das Fahrzeug, auf welchem es steht, nach strengen europäischen Anweisungen in Frankreich hergestellt wurde	FALSO	

Quesito n° 3370 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16267	Das Carnet TIR ist ein internationales Dokument	VERO	
16268	Das Carnet TIR ist vom TIR-Übereinkommen vorgesehen, das die Europäische Union und viele Staaten außerhalb der Europäischen Union anwenden	VERO	
16269	Das Carnet TIR ermöglicht die Beförderung von Waren, ohne dass der Beförderer an den Grenzen für Kontrollen halten muss	VERO	
16270	Das Carnet TIR wird dem einzelnen Fahrzeug und dem einzelnem Container zugeteilt	VERO	
16271	Das Carnet TIR gilt für eine einzige Fahrt	VERO	
16272	Um das Carnet TIR in Italien zu erhalten, müssen die Kraftverkehrsunternehmen im eigenen Verzeichnis beim Italienischen Verband der Handelskammern eingetragen sein	VERO	
16273	Das Carnet TIR ist in englischer Sprache gedruckt	FALSO	
16274	Das Carnet TIR hat eine Gültigkeit von einem Jahr ab Ausstellung	FALSO	
16275	Das Carnet TIR wird in Italien von der IRU ausgestellt	FALSO	
16276	Das Carnet TIR wird jedem Beförderer erteilt, des es beantragt, sofern er nachweist, dass er nur innerstaatliche Beförderungen durchführt	FALSO	

Quesito n° 3371 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16277	Das Carnet TIR ist ein in jenen Ländern gültiges Zolldokument, welche das TIR-Übereinkommen anwenden	VERO	
16278	Das Carnet TIR ermöglicht es, die Zollformalitäten zu vereinfachen, welchen die Straßenbeförderungen zwischen jenen Beitrittsländern, die es anwenden, unterliegen	VERO	
16279	Das Carnet TIR erleichtert die Kontrollen bei den Abfahrts- und Zielzollämtern	VERO	
16280	Das Carnet TIR ermöglicht es, die Zollformalitäten zu vereinfachen, welchen die Beförderungen unterliegen, wenn sie ohne Umladung erfolgen	VERO	
16281	Das Carnet TIR ermöglicht es, die Zollformalitäten zu vereinfachen, welchen die Beförderungen mit Umladung unterliegen	FALSO	
16282	Das Carnet TIR ist ein nur in den EU-Mitgliedsländern gültiges Zolldokument	FALSO	
16283	Das Carnet TIR muss beim Sitz aufbewahrt werden	FALSO	
16284	Das Carnet TIR ist vorgeschrieben, um innergemeinschaftliche Beförderungen durchzuführen, ohne an den Binnengrenzen halten zu müssen	FALSO	
16285	Das Carnet TIR wird in zweifacher Originalausfertigung ausgestellt, womit dann die gleichlautenden Abfertigungen zu erstellen sind	FALSO	
16286	Das Carnet TIR verhindert die Kontrollen und die Zahlung von Transitzöllen an den Grenzen	FALSO	

Quesito n° 3372 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16287	Das Carnet TIR kann auch dann verwendet werden, wenn die Beförderung die Durchfahrt durch Drittländer vorsieht	VERO	
16288	Das Carnet TIR ist für den Kombiverkehr anwendbar	VERO	
16289	Das Carnet TIR kann nur für Beförderungen "ohne Umladung" verwendet werden	VERO	
16290	Das Carnet TIR kann nur von Unternehmen verwendet werden, die in Ländern ansässig sind, welche das TIR-Übereinkommen anwenden	VERO	
16291	Das Carnet TIR ermöglicht es, die Beförderung zu vereinfachen	VERO	
16292	Das Carnet TIR kann nur für Beförderungen "ohne Umladung" verwendet werden, das heißt, nur in dem Falle, dass sich keine Unfälle ereignen	FALSO	
16293	Das Carnet TIR ist für den Kombiverkehr nicht anwendbar, da dieser immer eine "Umladung" voraussetzt	FALSO	

16294	Das Carnet TIR kann nicht verwendet werden, wenn die Beförderung die Durchfahrt durch Drittländer vorsieht	FALSO	
16295	Das Carnet TIR kann nur für innergemeinschaftliche Beförderungen verwendet werden	FALSO	

Quesito n° 3373 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16296	Das Carnet ATA ist ein Zolldokument zur Vereinfachung vorübergehender Einfuhren	VERO	
16297	Das Carnet ATA ist ein internationales Zolldokument	VERO	
16298	Das Carnet ATA ist ein mit dem Brüsseler Übereinkommen 1961 eingeführtes Zolldokument	VERO	
16299	Das Carnet ATA wird von den gebietsmäßig zuständigen Handelskammern ausgestellt	VERO	
16300	Das Carnet ATA hat dieselbe Funktion wie das Carnet TIR	FALSO	
16301	Das Carnet ATA sieht vor, dass die Formalitäten an allen passierten Grenzen abgewickelt werden	FALSO	
16302	Das Carnet ATA wird von der IRU ausgestellt	FALSO	
16303	Das Carnet ATA hat eine Gültigkeit von 5 Jahren	FALSO	

Quesito n° 3374 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16304	Für nach Italien eingeführte außergemeinschaftliche Waren ohne Transitzolldokumente ist die schriftliche summarische Anmeldung vom Inhaber der Güter oder von seinem Vertreter vorzulegen	VERO	
16305	Zolllager für die vorübergehende Verwahrung befinden sich in der Regel innerhalb der Zollanlagen	VERO	
16306	Für nach Italien eingeführte außergemeinschaftliche Waren ohne Transitzolldokumente ist die schriftliche summarische Anmeldung vom Kraftverkehrsunternehmen vorzulegen	FALSO	
16307	Für nach Italien eingeführte außergemeinschaftliche Waren ohne Transitzolldokumente ist die schriftliche summarische Anmeldung von jeder beliebigen Person vorzulegen	FALSO	
16308	Für nach Italien eingeführte außergemeinschaftliche Waren ohne Transitzolldokumente ist die schriftliche summarische Anmeldung vom Lagerarbeiter vorzulegen	FALSO	
16309	Zolllager für die vorübergehende Verwahrung befinden sich in der Regel an jedem Ort	FALSO	
16310	Zolllager für die vorübergehende Verwahrung befinden sich in der Regel innerhalb von 50 km von der Grenze	FALSO	
16311	Zolllager für die vorübergehende Verwahrung befinden sich in der Regel in den großen Städten	FALSO	

Quesito n° 3375 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16312	Bei einem etwaigen Lagerschwund in den von Privaten betriebenen Zolllagern für die vorübergehende Verwahrung haftet der Lagerbetreiber für die Grenzgebühren	VERO	
16313	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	
16314	Befindet sich in den von Privaten betriebenen Zolllagern für die vorübergehende Verwahrung keine Ware, haftet der Beförderer für die Grenzgebühren	FALSO	
16315	Befindet sich in den von Privaten betriebenen Zolllagern für die vorübergehende Verwahrung keine Ware, haftet der Spediteur für die Grenzgebühren	FALSO	
16316	Befindet sich in den von Privaten betriebenen Zolllagern für die vorübergehende Verwahrung keine Ware, haftet der Absender für die Grenzgebühren	FALSO	
16317	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	
16318	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	
16319	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	

Quesito n° 3376 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16320	Die Zolllager für die vorübergehende Verwahrung werden in der Regel von der Zollbehörde betrieben	VERO	
16321	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	
16322	Die Zolllager für die vorübergehende Verwahrung werden in der Regel von den Beförderern betrieben	FALSO	
16323	Die Zolllager für die vorübergehende Verwahrung werden in der Regel von den Spediteuren betrieben	FALSO	
16324	Die Zolllager für die vorübergehende Verwahrung werden in der Regel von den Lagerarbeitern betrieben	FALSO	
16325	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	
16326	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	
16327	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	

Quesito n° 3377 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16328	Die Zollanmeldung für die Überführung in ein Transit- oder Zollverfahren muss schriftlich abgegeben werden, wobei auch informationstechnische Mittel zum Einsatz kommen können	VERO	
16329	Die Zollkontrolle wird von Angehörigen der Finanzwache ausgeübt	VERO	
16330	Die Zollanmeldung für die Überführung in ein Transit- oder Zollverfahren kann auch mündlich abgegeben werden	FALSO	
16331	Die Zollanmeldung für die Überführung in ein Transit- oder Zollverfahren kann auch mündlich abgegeben werden, sofern Zeugen anwesend sind	FALSO	
16332	Die Zollanmeldung für die Überführung in ein Transit- oder Zollverfahren muss vor einem Notar unterschrieben werden	FALSO	
16333	Die Zollkontrolle wird von Zollbeamten ausgeübt	FALSO	
16334	Die Zollkontrolle wird vom Spediteur ausgeübt	FALSO	
16335	Die Zollkontrolle wird von den Carabinieri ausgeübt	FALSO	

Quesito n° 3378 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16336	Gemäß Zollkodex der Gemeinschaften sind die Zollanmeldungen auf eigenen Zollvordrucken (Einheitspapier) abzufassen	VERO	
16337	DAU ist die Abkürzung für Einheitspapier (documento amministrativo unico)	VERO	
16338	Das Einheitspapier ist die Zollanmeldung für alle von den Beteiligten verwendeten Zollverfahren und zollrechtlichen Bestimmungen	VERO	
16339	Das Einheitspapier wird für Gemeinschaftswaren verwendet, die in Drittländer befördert werden	VERO	
16340	Gemäß Zollkodex der Gemeinschaften sind Zollanmeldungen auf einem beliebigen Vordruck abzufassen	FALSO	
16341	Gemäß Zollkodex der Gemeinschaften sind Zollanmeldungen mittels notarieller Urkunde abzufassen	FALSO	
16342	Gemäß Zollkodex der Gemeinschaften sind Zollanmeldungen mittels öffentlicher Urkunde abzufassen	FALSO	
16343	Das Einheitspapier darf nicht für aus Drittländern stammenden Gütern verwendet werden	FALSO	
16344	Das Einheitspapier ist die ausschließlich für die Versandverfahren verwendete Zollanmeldung	FALSO	
16345	Das Einheitspapier wird für die in Italien ausschließlich innerstaatlich beförderten Güter verwendet	FALSO	
16346	Das Einheitspapier darf nicht für Gemeinschaftswaren verwendet werden	FALSO	
16347	Das Einheitspapier darf nicht für Güter verwendet werden, die nicht in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt wurden	FALSO	

Quesito n° 3379 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16348	Um Tabak zu befördern, muss man eine Urkunde besitzen, welche die Situation der Güter hinsichtlich der Akzise bescheinigt	VERO	
16349	Um Zündhölzer zu befördern, muss man eine Urkunde besitzen, welche die Situation der Güter hinsichtlich der Akzise bescheinigt	VERO	
16350	Um Milch und Lebensmittel im Allgemeinen zu befördern ist eine Begleiterklärung oder ein gleichwertiges Dokument erforderlich	VERO	
16351	Um lebende Tiere zu befördern, sind immer Unterlagen verpflichtend vorgeschrieben, aus welchen die Herkunft der Tiere und die Eigenschaften der Fahrt hervorgehen	VERO	
16352	Für die grenzüberschreitende Beförderung von Benzin ist das DAA erforderlich	VERO	
16353	Um Waren aller Art zu befördern wird die Begleitrechnung nicht mehr verwendet	FALSO	
16354	Um alkoholhaltige Getränke zu befördern, ist nicht das DAS, sondern das DAA erforderlich	FALSO	
16355	Um Erdöl zu befördern, ist der Frachtbrief verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	
16356	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	

Quesito n° 3380 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16357	Für Wasser braucht es keinen Warenbegleitschein (XAB)	VERO	
16358	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	
16359	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	
16360	Für Zündhölzer braucht es keinen Warenbegleitschein (XAB)	FALSO	
16361	Für Tabak braucht es keinen Warenbegleitschein (XAB)	FALSO	
16362	Für Mineralöle braucht es keinen Warenbegleitschein (XAB)	FALSO	
16363	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	
16364	Beim Überqueren der italienisch-schweizerischen Grenze bei Ponte Chiasso (CO) und bei Gaggiolo (VA) ist der "Kontrollschein" auszufüllen und vom Exporteur zu unterschreiben	FALSO	
16365	Beim Überqueren der italienisch-schweizerischen Grenze bei Ponte Chiasso (CO) und bei Gaggiolo (VA) ist der "Kontrollschein" auszufüllen und vom Spediteur zu unterschreiben	FALSO	
16366	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	
16367	Um über die Grenze bei Ponte Chiasso und/oder bei Gaggiolo schweizerisches Hoheitsgebiet zu durchfahren, bedarf es neben dem Versandpapier auch der Rechnung	FALSO	
16368	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	

Quesito n° 3381 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16369	Der Schmuggel stellt einen Zollverstoß dar	VERO	
16370	Der Schmuggel stellt eine Straftat gegen die öffentliche Verwaltung dar	FALSO	
16371	Der Schmuggel stellt eine Straftat gegen den öffentlichen Glauben dar	FALSO	
16372	Der Schmuggel stellt eine zulässige Tätigkeit dar	FALSO	

Quesito n° 3382 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16373	Abfälle müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein	VERO	
16374	Alle beförderten Waren müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein	FALSO	
16375	Alle von einer Region in eine andere beförderten Waren müssen mit Zolldokumenten versehen sein	FALSO	

16376	Gefahrgüter, mit Ausnahme jener der Klassen 2 und 3, müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein	FALSO	
16377	Produkte für die menschliche Ernährung, mit Ausnahme von Milch und Milchprodukten, müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein	FALSO	
16378	Pflanzen, nicht jedoch Samen, müssen mit besonderen Dokumenten versehen sein	FALSO	

Quesito n° 3383 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16379	Zur Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung bedarf es einer Begleiterklärung, in welcher das Mahlunternehmen, dessen Sitz und die Art des Mahlproduktes angeführt sind	VERO	
16380	Zur Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung bedarf es der gesundheitspolizeilichen Zulassung	VERO	
16381	Zur Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung bedarf es Tanks mit unbeschädigten Siegeln und Schildern zur Identifikation des Mahlunternehmens	VERO	
16382	Zur Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung bedarf keiner besonderen Dokumente	FALSO	
16383	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	
16384	Zur Beförderung in Tanks von Mehl und Mahlprodukten für die menschliche Ernährung bedarf es der Berufsbefähigungsbescheinigung - CFP - des Fahrers	FALSO	

Quesito n° 3384 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16385	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welches für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich die laut Art. 32 des Gesetzes Nr. 298/1974 vorgesehene Lizenz befinden	VERO	
16386	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	
16388	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welches für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich die Genehmigung für Rechnung Dritter befinden	FALSO	
16389	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welches für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich der Fahrzeug-Kaufvertrag befinden, um das Eigentum nachzuweisen	FALSO	
16390	An Bord eines Lastkraftwagens mit einem Gesamtgewicht von 26 t, welches für den Werkverkehr zugelassen ist, muss sich die Bescheinigung über die Eintragung in das nationale Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen befinden	FALSO	

Quesito n° 3385 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16391	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich der Fahrzeugschein mit der Angabe der gewerblichen Nutzung befinden	VERO	
16392	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr müssen sich der Führerschein des Fahrers und der Fahrerqualifizierungsnachweis befinden	VERO	
16393	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich für die nicht zur EU gehörenden lohnabhängigen Mitarbeiter außerhalb der Staatsgrenzen das Original der Fahrerbescheinigung befinden	VERO	
16395	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	
16396	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich gleichlautende Abschrift des Kontrolldokuments (Fahrtenblatt) befinden	FALSO	
16397	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich das Original der EU-Gemeinschaftslizenz befinden	FALSO	
16399	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich die Lizenz für den Werkverkehr befinden	FALSO	
16400	An Bord der Fahrzeuge für gewerblichen Güterkraftverkehr muss sich eine gleichlautende Abschrift der Fahrerbescheinigung befinden	FALSO	

Quesito n° 3386 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16401	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich die Bewilligung des Straßeneigentümers befinden	VERO	
16402	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich die Genehmigung befinden, ohne polizeiliche Begleitung zu verkehren (falls zutreffend)	VERO	
16403	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich der Fahrzeugschein des Fahrzeugs befinden	VERO	
16404	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich die Genehmigung für Probefahrten befinden	FALSO	
16405	An Bord der Fahrzeuge für Sondertransporte muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden	FALSO	
16406	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	

Quesito n° 3387 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16407	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich das Begleitdokument für Tiere befinden	VERO	
16408	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich das Fahrtenbuch befinden	VERO	
16409	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung müssen sich der Versicherungsschein und der Abschnitt zur Bestätigung der Zahlung der Versicherung befinden	VERO	
16410	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich die gesundheitspolizeiliche Zulassung des Fahrzeugs befinden	VERO	
16411	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich die Bewilligung des Straßeneigentümers befinden	FALSO	
16412	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden	FALSO	
16413	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von lebenden Tieren muss sich die Genehmigung für Probefahrten befinden	FALSO	
16414	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich die Bewilligung des Straßeneigentümers befinden	FALSO	
16415	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich die gesundheitspolizeiliche Zulassung des Fahrzeugs befinden	FALSO	
16416	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von Lebensmitteln in loser Schüttung muss sich die Genehmigung für Probefahrten befinden	FALSO	

Quesito n° 3388 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16417	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich die gesundheitspolizeiliche Zulassung des Fahrzeugs befinden	VERO	
16418	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich die gültige ATP-Bescheinigung befinden	VERO	
16419	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich der Fahrzeugschein befinden	VERO	
16420	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden	FALSO	
16421	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich das Begleitdokument für Tiere befinden	FALSO	
16422	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von tiefgekühlten Lebensmitteln muss sich fakultativ die ATP-Bescheinigung befinden	FALSO	

Quesito n° 3389 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16423	An Bord der Fahrzeuge für den Fleischtransport müssen sich die Kennzeichnung und die Begleitdokumente befinden	VERO	
16424	An Bord der Fahrzeuge für den Fleischtransport muss sich die gesundheitspolizeiliche Zulassung des Fahrzeugs befinden	VERO	
16425	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks müssen sich die von den Bestimmungen für die Beförderung von Gefahrgut vorgesehenen Ausrüstungen befinden	VERO	

16426	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks müssen sich die schriftlichen Weisungen für Gefahrguttransporte befinden	VERO	
16427	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks muss sich die Berufsbefähigungsbescheinigung des Fahrers für die Gefahrgutbeförderung befinden	VERO	
16428	An Bord der Fahrzeuge für den Fleischtransport muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden	FALSO	
16429	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	
16430	An Bord der Fahrzeuge für den Fleischtransport muss sich fakultativ die gesundheitspolizeiliche Zulassung des Fahrzeugs befinden	FALSO	
16431	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks muss sich fakultativ die Zulassungsbescheinigung Fbl. DTT 306 (sog. "barrato rosa") für Fahrzeuge des Typs EX/II, EX/III, FL, OX, AT und Tankfahrzeuge befinden	FALSO	
16432	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks muss sich die ATP-Bescheinigung befinden	FALSO	
16433	An Bord der Fahrzeuge für die Beförderung von gefährlichen Stoffen in Tanks muss sich das Fahrtenbuch befinden	FALSO	

Quesito n° 3390 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16434	An Bord der Fahrzeuge für Gefahrguttransporte, welche nicht mit Tanks erfolgen, muss sich die Containerladebescheinigung (falls zutreffend) befinden	VERO	
16435	An Bord der Fahrzeuge für Gefahrguttransporte, welche nicht mit Tanks erfolgen, müssen sich die schriftlichen Weisungen für Gefahrguttransporte befinden	VERO	
16436	An Bord der Fahrzeuge für Gefahrguttransporte, welche nicht mit Tanks erfolgen, muss sich die Zusatzbescheinigung für Absetz- und Abrollaufbauten befinden	VERO	
16437	An Bord der Fahrzeuge für Gefahrguttransporte, welche nicht mit Tanks erfolgen, muss sich fakultativ die Bescheinigung befinden	FALSO	
16438	An Bord der Fahrzeuge für Gefahrguttransporte, welche nicht mit Tanks erfolgen, muss sich fakultativ die gesundheitspolizeiliche Zulassung des Fahrzeugs befinden	FALSO	
16439	An Bord der Fahrzeuge für Gefahrguttransporte, welche nicht mit Tanks erfolgen, muss sich fakultativ die Zulassungsbescheinigung Fbl. DTT 306 (sog. "barrato rosa") für Fahrzeuge des Typs EX/II, EX/III, FL, OX, AT und Tankfahrzeuge befinden	FALSO	

Quesito n° 3391 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16440	An Bord der Müllwagen muss sich der Abfallerkennungsschein befinden oder der Einbau der Black Box, wenn das Fahrzeug von einem dem SISTRI unterworfenen Unternehmen verwendet wird	VERO	
16441	An Bord der Müllwagen müssen sich der Versicherungsschein und der Abschnitt zur Bestätigung der Zahlung der Versicherung befinden	VERO	
16442	An Bord der Müllwagen muss sich die Containerladebescheinigung (falls zutreffend) befinden	FALSO	
16443	An Bord der Müllwagen müssen sich die schriftlichen Weisungen für Gefahrgutbeförderung befinden	FALSO	
16444	An Bord der Müllwagen muss sich fakultativ die Eigentumsbescheinigung des Fahrzeugs befinden	FALSO	

Quesito n° 3392 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16445	Um Abfälle zu befördern, ist es notwendig, dass das Unternehmen im nationalen Verzeichnis der Umweltfachbetriebe eingetragen ist	VERO	
16446	Um Abfälle zu befördern, muss man einen Erkennungsschein ausfüllen	VERO	
16447	Um Gefahrgut zu befördern, muss man sich an das ADR-Übereinkommen halten	VERO	
16448	Um Abfälle zu befördern, reicht es aus, wenn das Unternehmen im nationalen Berufsverzeichnis der gewerblichen Kraftverkehrsunternehmen eingetragen ist	FALSO	
16449	Um Gefahrgut zu befördern, muss im Fahrzeug immer auch eine Rechnung vorhanden sein	FALSO	

16450	Um Gefahrgut zu befördern, reicht es aus, wenn man einen normalen Lieferschein besitzt	FALSO	

Quesito n° 3393 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16451	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	
16452	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU, des EWR und der Schweizerischen Eidgenossenschaft müssen sich der Versicherungsschein und der Abschnitt zur Bestätigung der Zahlung der Versicherung mit internationaler Gültigkeit befinden	VERO	
16453	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr innerhalb der EU, des EWR und der Schweizerischen Eidgenossenschaft muss sich fakultativ der Fahrzeugschein befinden	FALSO	
16454	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	
16455	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	

Quesito n° 3394 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16457	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich der Fahrzeugschein befinden	VERO	
16458	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich die internationale Genehmigung des Nicht-EU-Staates befinden	VERO	
16459	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden	FALSO	
16460	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich immer die Zulassungsbescheinigung Fbl. DTT 306 (sog. "barrato rosa") für Fahrzeuge des Typs EX/II, EX/III, FL, OX, AT und Tankfahrzeuge befinden	FALSO	
16461	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich die Gemeindelizenz für den Betrieb des Dienstes befinden	FALSO	
16456	An Bord der Fahrzeuge für den gewerblichen Güterkraftverkehr außerhalb der EU muss sich die CEMT-Genehmigung befinden	VERO	

Quesito n° 3395 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16462	An Bord der Fahrzeuge für den Werkverkehr außerhalb der EU muss sich der Fahrzeugschein befinden	VERO	
16463	An Bord der Fahrzeuge für den Werkverkehr außerhalb der EU müssen sich der Versicherungsschein und der Abschnitt zur Bestätigung der Zahlung der Versicherung mit internationaler Gültigkeit befinden	VERO	
16464	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	
16465	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	
16466	An Bord der Fahrzeuge für den Werkverkehr außerhalb der EU muss sich die beglaubigte gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz befinden	FALSO	
16467	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	

Quesito n° 3396 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16468	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden verhängt gegen den Auftraggeber, den Verlader, den Eigentümer der Ware und den Beförderer	VERO	
16469	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden verhängt gegen alle an der Kraftverkehrskette beteiligten Personen	VERO	

16470	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden nur gegen den Beförderer verhängt	FALSO	
16471	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden nur gegen den Beförderer und den Verlader verhängt	FALSO	
16472	Die für die unerlaubte Beförderung vorgesehenen Sanktionen werden verhängt gegen den Verlader und den Eigentümer der Ware	FALSO	

Quesito n° 3397 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16473	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn die Grenzen betreffend die Eintragung in das Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmen verletzt werden	VERO	
16474	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn Bedingungen betreffend die Eintragung in das Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmen verletzt werden	VERO	
16475	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn die Beförderung ohne Eintragung in das Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführt wird	VERO	
16476	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 einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße	VERO	
16477	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 dreimonatigen verwaltungsbehördlichen Stilllegung des Fahrzeugs, mit welchem der Verstoß begangen wurde	VERO	
16478	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 dem Verlust der Voraussetzung der Zuverlässigkeit	VERO	
16479	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn illegale Einwanderer befördert werden	FALSO	
16480	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn die Beförderung mit nicht ordnungsgemäß eingestelltem Personal, ohne Kfz-Haftpflichtversicherung, ohne Einzahlung des Beitrages an das nationale Berufsverzeichnis der gewerblichen Güterkraftverkehrsunternehmen durchgeführt wird	FALSO	
16481	Unerlaubte Beförderung liegt dann vor, wenn Überladung erfolgt, wenn man an unzulässigen Tagen fährt, wenn man nicht die verbindlichen Tarife anwendet	FALSO	
16482	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	
16483	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	
16484	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 Buße	FALSO	

Quesito n° 3398 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16485	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	
16486	Wenn der Fahrer des Fahrzeugs die Sicherheitsbestimmungen für den Straßenverkehr verletzt, sind auch der Beförderer, der Auftraggeber, der Verlader und der Eigentümer der beförderten Güter mitverantwortlich (gesamtschuldnerisch haftbar), wenn der Fahrer durch einen schriftlichen Vertrag Weisungen erhalten hat, welche die besagten Verstöße bedingt haben	VERO	
16487	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	

16488	Wenn der Fahrer des Fahrzeugs die Sicherheitsbestimmungen für den Straßenverkehr verletzt, ist nur der Beförderer mitverantwortlich (gesamtschuldnerisch haftbar)	FALSO	
16489	Wenn der Fahrer des Fahrzeugs die Sicherheitsbestimmungen für den Straßenverkehr verletzt, ist nur der Verlader mitverantwortlich (gesamtschuldnerisch haftbar)	FALSO	

Quesito n° 3399 - 12##tipologia12 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16490	Zum Betrieb des Werkverkehrs muss das Unternehmen für jeden Kraftwagen mit Gesamtmasse über 6 t eine Lizenz erhalten	VERO	
16491	Ein Fahrzeug ist für den Werkverkehr bestimmt, wenn sich der Unternehmer verpflichtet, gegen Vergütung die vom Absender in Auftrag gegebenen Beförderungsdienste durchzuführen	FALSO	
16492	Der Fahrer eines für den Werkverkehr bestimmten Fahrzeugs muss das Verhältnis, das ihn mit dem Unternehmen verbindet, welchem das Fahrzeug gehört, nicht nachweisen	FALSO	
16493	Beim Werkverkehr haben die zu befördernden Waren nicht mit der Haupttätigkeit des Unternehmens, welchem das Fahrzeug gehört, zusammenzuhängen	FALSO	

Quesito n° 3400 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16494	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man das Potential jeder Transportart optimiert	VERO	
16495	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man je nach Art der Ladung das am besten geeignete Fahrzeug wählt	VERO	
16496	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man eine ebenere Strecke wählt	VERO	
16497	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man auf langen Entfernungen die intermodale Beförderung nutzt	VERO	
16498	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man allen Anfragen nachkommt	FALSO	
16499	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man möglichst den Straßenverkehr nutzt	FALSO	
16500	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man möglichst den Schienenverkehr nutzt	FALSO	
16501	Eine Verringerung der Transportkosten erzielt man, indem man möglichst den Flugverkehr nutzt	FALSO	

Quesito n° 3401 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16502	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrswesens beruhen auf der ungleichmäßigen Entwicklung der verschiedenen Transportarten	VERO	
16503	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrswesens beruhen auf die Missachtung der sozialen Normen und der Sicherheitsbestimmungen	VERO	
16504	Der Seegüterverkehr kann zur Verringerung der Überlastung des Straßennetzes beitragen	VERO	
16505	Der Luftgüterverkehr hat eine Zunahme der Kosten für die Sicherheit erfahren, nachdem seitens des Europäischen Parlaments und der Europäischen Kommission entsprechende Bestimmungen erlassen wurden	VERO	
16506	Der Schienengüterverkehr ist verbunden mit Vorteilen hinsichtlich Energieverbrauch und Umweltbelastung	VERO	
16507	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrswesens beruhen auf unzulängliche Nutzung des Straßenverkehrs	FALSO	
16508	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrswesens beruhen auf unzulängliche Nutzung des Flugverkehrs	FALSO	
16509	Die größten Schwierigkeiten des europäischen Verkehrssystems beruhen auf unzulängliche Nutzung des Schiffsverkehrs	FALSO	
16510	Das Verkehrswesen stellen über 35% des Bruttoinlandsproduktes der EU dar	FALSO	
16511	Der grenzüberschreitende Luftgüterverkehr ist aus Sicherheitsgründen nicht mehr erlaubt	FALSO	
16512	Eine nachhaltige Transporttätigkeit stellt nicht ein auf europäischer Ebene verfolgtes Ziel dar, da es sich um eine Frage rein nationaler Zuständigkeit handelt	FALSO	
16513	Der Seeverkehr ist aus wirtschaftlicher Sicht weniger günstig als die anderen Transportarten	FALSO	

Quesito n° 3402 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16514	Güterbeförderungen werden unterteilt in: Transporte auf dem Land, auf dem Wasser und in der Luft	VERO	
16515	Güterbeförderungen auf dem Land werden unterteilt in Beförderungen auf der Straße und auf der Schiene	VERO	
16516	Bei den Gütertransporten erfolgt die Wahl auch aufgrund technischer Aspekte der Beförderung, unter anderem aufgrund der Erreichbarkeit der zu befördernden Güter	VERO	
16517	Bei den Gütertransporten erfolgt die Wahl auch aufgrund wirtschaftlicher Aspekte	VERO	
16518	Bei den Gütertransporten erfolgt die Wahl auch aufgrund technischer Aspekte der Beförderung, unter anderem aufgrund der Entfernung	VERO	
16519	Güterbeförderungen erfolgen vornehmlich auf dem Wasser	FALSO	
16520	Langstrecken-Güterbeförderungen erfolgen vornehmlich auf der Schiene	FALSO	
16521	Güterbeförderungen auf dem Land werden unterteilt in: Beförderungen auf der Straße und auf Rädern	FALSO	
16522	Güterbeförderungen können auf verschiedene Weise erfolgen, wobei sich die Möglichkeiten ersetzen und nicht ergänzen	FALSO	

Quesito n° 3403 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16523	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr sicherer	VERO	
16524	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr aus energetischer Sicht weniger aufwendig	VERO	
16525	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr aus Sicht der Umweltverschmutzung weniger aufwendig	VERO	
16526	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr weniger geeignet für Haus-zu-Haus-Lieferungen	VERO	
16527	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr weniger sicher	FALSO	
16528	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr aus Sicht der Umweltverschmutzung aufwendiger	FALSO	
16529	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr geeigneter für Haus-zu-Haus-Lieferungen	FALSO	
16530	Der Eisenbahnverkehr ist gegenüber dem Straßenverkehr aus energetischer Sicht aufwendiger	FALSO	

Quesito n° 3404 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16531	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile im Hinblick auf die Umweltbelastung	VERO	
16532	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile hinsichtlich Transportsicherheit	VERO	
16533	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile im Hinblick auf den Energieverbrauch	VERO	
16534	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet größere Vorteile hinsichtlich Sicherheit	VERO	
16535	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile hinsichtlich Transportgeschwindigkeit	FALSO	
16536	Die Nutzung des Schienenverkehrs hat Nachteile im Hinblick auf den Energieverbrauch	FALSO	
16537	Die Nutzung des Schienenverkehrs hat Nachteile hinsichtlich Transportsicherheit	FALSO	
16538	Die Nutzung des Schienenverkehrs bietet Vorteile hinsichtlich der Kapillarität der Transporte	FALSO	

Quesito n° 3405 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16539	Der Seeverkehr erfordert noch die Entwicklung und den Ausbau der Binnenschifffahrtswege	VERO	
16540	Der Seeverkehr trägt zur Verringerung der Überlastung des Straßennetzes bei	VERO	
16541	Der Luftgüterverkehr leidet unter unübersichtlichen Prozeduren	VERO	
16542	Der Seeverkehr ist nicht interessant für die multimediale kombinierte Beförderung	FALSO	

16543	Der Seeverkehr erfordert keine beträchtlichen Investitionen für die Verbesserung der Dienste	FALSO	
16544	Der Kurzstrecken-Seeverkehr macht nie die Überlastung bestimmter Straßeninfrastrukturen wett	FALSO	
16545	Der Luftgüterverkehr leidet nicht unter den Kontrollen, die rasch erfolgen	FALSO	
16546	Der Luftgüterverkehr hat angemessene logistische Zugangsinfrastrukturen	FALSO	
16547	Der Luftgüterverkehr leidet nicht unter einer Fragmentierung des Systems auf europäischer Ebene	FALSO	

Quesito n° 3406 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16548	Der Straßenverkehr ermöglicht Haus-zu-Haus-Lieferungen	VERO	
16549	Der Straßenverkehr gewährleistet einen pünktlicheren Dienste	VERO	
16550	Der Straßenverkehr ermöglicht es, Orte zu erreichen, die mit anderen Fahrzeugen nicht erreichbar wären	VERO	
16551	Der Straßenverkehr spielt keine bedeutende Rolle, was den Tribut an Menschenleben anbelangt	FALSO	
16552	Der Straßenverkehr weist ein sehr hohes Sicherheitsniveau im Vergleich zu den anderen Transportarten auf	FALSO	
16553	Der Straßenverkehr verursacht keine Probleme im Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung	FALSO	

Quesito n° 3407 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16554	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Pünktlichkeit	VERO	
16555	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Möglichkeit der Haus-zu-Haus-Lieferungen	VERO	
16556	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Möglichkeit, die Nutzung der Fahrzeuge zu optimieren	VERO	
16557	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Möglichkeit, Orte zu erreichen, die mit anderen Fahrzeugen nicht erreichbar wären	VERO	
16558	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört das Staurisiko	FALSO	
16559	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört mögliches Verkehrsaufkommen	FALSO	
16560	Zu den wichtigsten Vorteilen der Beförderung auf der Straße gehört die Zunahme der Treibhausgase	FALSO	

Quesito n° 3408 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16561	Der Güterverkehr auf der Straße ist die am meisten genutzte Beförderungsart	VERO	
16562	Der Güterverkehr auf der Straße hat in den vergangenen Jahrzehnten bedeutend zugenommen und einen Anstieg der schädlichen Emissionen nach sich gezogen	VERO	
16563	Der Güterverkehr auf der Straße belastet die Umwelt mehr als der Seeverkehr	VERO	
16564	Der Güterverkehr auf der Straße hat mit der Abschaffung der Grenzen durch die EU zugenommen	VERO	
16565	Der grenzüberschreitende Güterkraftverkehr stellt eine der Hauptursachen für die Überlastung der großen europäischen Verkehrsachsen dar	VERO	
16566	Der Gütertransport auf der Straße ist nach dem Seeverkehr die am meisten genutzte Beförderungsart auf europäischer Ebene	FALSO	
16567	Der Güterverkehr auf der Straße unterliegt dem verbindlichen Margentarifsystem	FALSO	
16568	Der Güterverkehr auf der Straße ist weniger umweltbelastend als der Eisenbahnverkehr	FALSO	
16569	Der Güterverkehr auf der Straße ist aufgrund der Abschaffung der Grenzen auf dem gesamten europäischen Festland völlig liberalisiert	FALSO	

Quesito n° 3409 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16570	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Pünktlichkeit und die Effizienz des Dienstes	VERO	

16571	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Möglichkeit, Ortschaften zu erreichen, wo keine Eisenbahn vorhanden ist	VERO	
16572	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Möglichkeit von Haus-zu-Haus-Lieferungen	VERO	
16573	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Möglichkeit einer besseren Nutzung der Kraftfahrzeuge durch die Übernahme von Rückladungen	VERO	
16574	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die zwei Möglichkeiten, mit welcher sie durchgeführt werden kann: als Werkverkehr oder als gewerblicher Verkehr	VERO	
16575	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Möglichkeit des Unternehmers, die Ausstellung von Rechnungen zu vermeiden	FALSO	
16576	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Wirtschaftlichkeit gegenüber allen anderen Methoden	FALSO	
16577	Die Beförderung auf der Straße zeichnet sich aus durch die Tatsache, dass nur spezialisierte Unternehmen die Tätigkeit ausüben dürfen	VERO	

Quesito n° 3410 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16578	Es ist vorherzusehen, dass sich der Gütertransport auf der Straße mit dem Einsatz von ITS-Systemen verbessern wird	VERO	
16579	Es ist vorherzusehen, dass sich der Gütertransport auf der Straße mit der Intermodalität verbessern wird	VERO	
16580	Es ist vorherzusehen, dass der Gütertransport auf der Straße ein weiteres beachtliches Wachstum gegenüber dem Eisenbahnverkehr erfahren wird	VERO	
16581	Es ist vorherzusehen, dass der Gütertransport auf der Straße zum Vorteil des Flugverkehrs abnehmen wird	FALSO	
16582	Es ist vorherzusehen, dass der Gütertransport auf der Straße in nächster Zukunft gegenüber dem Eisenbahnverkehr stark schrumpfen wird	FALSO	
16583	Es ist vorherzusehen, dass der Gütertransport auf der Straße aufgrund des Verkehrs abnehmen wird	FALSO	

Quesito n° 3411 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16584	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße ist in den letzten zehn Jahren schneller geworden	VERO	
16585	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße erhöht das Risiko von Verkehrsunfällen	VERO	
16586	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße fördert die Überlastung des Straßennetzes	VERO	
16587	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße hat keinen Einfluss auf den Treibhauseffekt	FALSO	
16588	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße hat keinen Einfluss auf die Umweltbelastung	FALSO	
16589	Die Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße hat keinen Einfluss auf die Sicherheit	FALSO	

Quesito n° 3412 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16590	Für die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens bedarf es des Ausbaus der Intermodalität	VERO	
16591	Für die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens muss man auch den Schadstoffausstoß berücksichtigen	VERO	
16592	Für die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens bedarf es eines internationalen Übereinkommens, um die Infrastrukturen zu verbessern	VERO	
16593	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung der Güterbeförderung hängt mit der Möglichkeit zusammen, zwischen mehreren Beförderungsarten zu wählen	VERO	
16594	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung der Güterbeförderung erzielt man, indem man die verschiedenen Beförderungsarten sinnvoll einsetzt	VERO	
16595	Die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens hängt nicht zusammen mit der Entwicklung der Logistik im Güterverkehr	FALSO	
16596	Die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens hängt nicht zusammen mit der Nutzung grüner Energie für Nutzfahrzeuge	FALSO	
16597	Die Nachhaltigkeit des Verkehrswesens wird nicht beeinflusst von den transeuropäischen Verkehrsnetzen	FALSO	
16598	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung der Güterbeförderung erzielt man durch die Nutzung des Seeverkehrs	FALSO	

16599	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung der Güterbeförderung hängt ausschließlich zusammen mit der Nutzung der Binnenschifffahrt	FALSO	

Quesito n° 3413 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16600	Das Logistiksystem ermöglicht die Überführung und die Verteilung der Güter	VERO	
16601	Das Logistiksystem ermöglicht es, die Beförderung der Güter zu rationalisieren	VERO	
16602	Logistikplattformen rationalisieren die Auslieferungsfahrten und verringern das Verkehrsaufkommen	VERO	
16603	Das Logistiksystem ermöglicht die Überführung bestimmter Güter	FALSO	
16604	Das Logistiksystem ermöglicht nur die Verteilung der Güter	FALSO	
16605	Das Logistiksystem ermöglicht nur die Überführung der Güter	FALSO	
16606	Logistikplattformen gewährleisten keine Effizienz, wenn die Schnelligkeit der Dienstleistung erforderlich ist	FALSO	
16607	Logistikplattformen ermöglichen keine Verwaltung von aufgegebenen Verpackungen und Erzeugnissen	FALSO	
16608	Logistikplattformen bieten in der Regel kein umfassendes Angebot an Logistikdienstleistungen	FALSO	

Quesito n° 3414 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16609	Das Satellitennavigationssystem Galileo ermöglicht es, den Verlauf der Güter an jedem Ort zu verfolgen	VERO	
16610	Das Satellitennavigationssystem Galileo ermöglicht es, den Druck der Container zu prüfen	FALSO	
16611	Das Satellitennavigationssystem Galileo ermöglicht es, sämtliche Parameter des Fahrzeugs zu prüfen	FALSO	
16612	Das Satellitennavigationssystem Galileo ermöglicht es nicht, die Transportkosten zu reduzieren	FALSO	

Quesito n° 3415 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16613	I Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben höhere Anfangskosten als herkömmliche Fahrzeuge	VERO	
16614	I Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben einen geringeren Treibstoffverbrauch	VERO	
16615	I Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben keine große Bedeutung, da der Kraftverkehr für 10% des gesamten Erdölverbrauchs verantwortlich ist	FALSO	
16616	I Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben einen hohen Energieerbrauch	FALSO	
16617	I Fahrzeuge mit geringer Umweltbelastung haben einen hohen CO2-Ausstoß	FALSO	

Quesito n° 3416 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16618	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Gefahrgut	VERO	
16619	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Kraftstoffen	VERO	
16620	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Erdöl	VERO	
16621	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von verderblichen Waren bei kontrollierter Temperatur	FALSO	
16622	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Sonderarbeitsmaschinen	FALSO	
16623	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Baustoffen	FALSO	
16624	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten für die Beförderung von Lebensmitteln	FALSO	
16625	Die internationalen ADR-Bestimmungen gelten nur für die Seebeförderung von Waren	FALSO	

Quesito n° 3417 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16626	Unter einer Beförderungseinheit versteht man einen Lastkraftwagen mit oder ohne Anhänger	VERO	
16627	Unter einer Beförderungseinheit versteht man eine Fahrzeugkombination bestehend aus Zugmaschine und Sattelanhänger	VERO	
16628	Unter einer Beförderungseinheit versteht man einen Container	FALSO	
16629	Unter einer Beförderungseinheit versteht man einen Lastkraftwagen, an welchen zwei Anhänger angehängt sind	FALSO	
16630	Unter einer Beförderungseinheit versteht man eine Straßenzugmaschine ohne Sattelanhänger	FALSO	
16631	Unter einer Beförderungseinheit versteht man einen frei auf der Straße stehenden Anhänger oder Sattelanhänger	FALSO	

Quesito n° 3418 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16632	Der Einbau der ABS-Bremsanlage ist für ADR-Fahrzeuge je nach Zulassungsjahr, Gesamtmasse und Transportart verpflichtend vorgeschrieben	VERO	
16633	Der Einbau der ABS-Bremsanlage verhindert das Blockieren der Räder bei der Bremsung des Fahrzeugs	VERO	
16634	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist verpflichtend vorgeschrieben für alle Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3	VERO	
16635	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist verpflichtend vorgeschrieben für alle Lastkraftwagen mit über 3,5 t Gesamtgewicht	VERO	
16636	Der Einbau der ABS-Bremsanlage ist nur für Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3 verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	
16637	Der Einbau der ABS-Bremsanlage ist nie erforderlich, da es sich um eine Sonderausstattung handelt	FALSO	
16638	Der Einbau der ABS-Bremsanlage ist in allen Fahrzeugen immer verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	
16639	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist für alle Tankfahrzeuge mit zulässiger Masse über 12 t unabhängig von ihrem Zulassungsdatum verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	
16640	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	
16641	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist für alle Tankfahrzeuge unabhängig von ihrer zulässigen Höchstmasse verpflichtend vorgeschrieben, wenn sie nach dem 31. Dezember 1987 zugelassen sind	FALSO	
16642	Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist verpflichtend vorgeschrieben für Fahrzeuge der Klassen M2, M3 und empfohlen für Fahrzeuge der Klassen N2, N3	FALSO	

Quesito n° 3419 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16643	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug, dessen Ladefläche frei ist (ohne Wände)	VERO	
16644	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug mit einer freien oder mit einer mit Wänden versehenen Ladefläche	VERO	
16645	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug, dessen Ladefläche mit Wänden versehen ist	VERO	
16646	Unter einem gedeckten Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug, dessen Laderaum mit einem Festdach und starren Wänden versehen ist	VERO	
16648	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug, dessen freie oder mit Wänden versehene Ladefläche mit einer Plane abgedeckt wird, um die beförderte Ware zu schützen	VERO	
16649	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man ein offenes Fahrzeug, welches mit einer Plane versehen ist, um die beförderte Ware zu schützen	VERO	
16650	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man auch ein mit Gerüst und Plane versehenes Fahrzeug	VERO	
16651	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man ein Tankfahrzeug ohne Wärmedämmung	FALSO	
16652	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug, dessen Ladefläche mit einer Plane abgedeckt ist	FALSO	
16653	Unter einem offenen Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug mit Kastenaufbau	FALSO	

16654	Unter einem gedeckten Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug, dessen Ladefläche mit Wänden versehen ist	FALSO	
16655	Unter einem gedeckten Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug, dessen Ladefläche mit einer Plane abgedeckt ist	FALSO	
16656	Unter einem gedeckten Fahrzeug versteht man ein Fahrzeug, bei welchem die Plane und das Gerüst entfernbar sind	FALSO	
16657	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man ein gedecktes Fahrzeug, dessen Laderaum mit einem Festdach und starren Wänden versehen ist	FALSO	
16658	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man ein mit einer feuerbeständigen Plane abgedecktes Batteriefahrzeug	FALSO	
16659	Unter einem bedeckten Fahrzeug versteht man ein Tankfahrzeug mit einer Wärmedämmung aus Gewebe	FALSO	

Quesito n° 3420 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16660	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	
16661	Im Fahrzeugschein der Pritschenfahrzeuge für die Beförderung von Benzen in Versandstücken braucht keine Anmerkung hinsichtlich der Eignung des Beförderungsmittels aufzuscheinen	VERO	
16662	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	
16663	Um die Eignung des Fahrzeugs für die innerstaatliche Gefahrgutbeförderung auf der Straße mittels Versandstücken zu bescheinigen, braucht es die ATP-Bescheinigung	FALSO	
16664	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	
16665	Im Fahrzeugschein der Pritschenfahrzeuge für die Beförderung von Benzen in Versandstücken muss die Anmerkung über die Eignung des Beförderungsmittels aufscheinen	FALSO	
16666	Im Fahrzeugschein der Pritschenfahrzeuge für die Beförderung von Benzen in Versandstücken muss nur im innerstaatlichen Betrieb die Anmerkung über die Eignung aufscheinen	FALSO	
16667	Im Fahrzeugschein der Pritschenfahrzeuge für die Beförderung von Benzen in Versandstücken muss die entsprechende Anmerkung aufscheinen	FALSO	

Quesito n° 3421 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16668	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen mit geeigneten Feuerlöschern ausgestattet sein	VERO	
16669	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen mit den vom ADR vorgeschriebenen Sicherheitsausrüstungen ausgestattet sein	VERO	
16670	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer im Falle einiger Kraftfahrzeuge ausgestattet sein	VERO	
16671	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen verpflichtend mit einem Antiblockiersystem (ABS) ausgestattet sein	FALSO	
16672	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen mit einer speziellen elektrischen Einrichtung gemäß den ADR-Bestimmungen ausgestattet sein	FALSO	
16673	ADR-Beförderungseinheiten für Versandstücke müssen unabhängig von ihrer Gesamtmasse mit einer Verzögerungsvorrichtung ausgestattet sein	FALSO	

Quesito n° 3422 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16674	Ein Sondertransport ist die Beförderung von unteilbaren Sachen, die aufgrund ihrer Abmessungen die von der Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Hochstabmessungen überschreiten	VERO	
16675	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Großraumtransport bezeichnet, wenn die Länge des Fahrzeugs und der Überstand des Balkens zusammen 12 Meter Länge übersteigen	VERO	
16676	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Großraumtransport bezeichnet, wenn die von der Straßenverkehrsordnung festgelegte Höchstlänge überschritten wird	VERO	

16677	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Großraumtransport bezeichnet, wenn die Ladung vorne übersteht	VERO	
16678	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Großraumtransport bezeichnet, wenn die Länge des Fahrzeugs und der überstehende Teil des Balkens zusammen 11 Meter Länge übersteigen	FALSO	
16679	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Großraumtransport bezeichnet, wenn die Länge des Fahrzeugs und der überstehende Teil des Balkens zusammen 16,5 Meter Länge übersteigen	FALSO	
16680	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Großraumtransport bezeichnet, wenn die Ladung hinten um 20% der Länge übersteht	FALSO	
16681	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Großraumtransport bezeichnet, wenn die Ladung hinten um 10% der Länge übersteht	FALSO	
16682	Die Beförderung eines Balkens mit einem Lastkraftwagen wird als Großraumtransport bezeichnet, wenn die Ladung hinten um ein Viertel der Länge übersteht	FALSO	

Quesito n° 3423 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16683	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	
16684	Die Abkürzung ATP bezieht sich auf das internationale Übereinkommen für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln	VERO	
16685	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	
16686	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	
16687	Die Montage eines Aufbaus für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln bei kontrollierter Temperatur erfordert keinerlei Formalitäten, wenn das Fahrzeug bereits im Verkehr ist	FALSO	
16688	Die Abkürzung ATP bezieht sich auf die Zulassung für landwirtschaftliche Erzeugnisse	FALSO	
16689	Die Abkürzung ATP bezieht sich auf das internationale Übereinkommen für die Beförderung von Gefahrgut	FALSO	
16690	Die Abkürzung ATP bezieht sich auf die Zulassung zur Beförderung von Erdölprodukten	FALSO	

Quesito n° 3424 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16691	Von den Beförderungsbestimmungen gemäß ATP-Übereinkommen betroffen sind Tiefkühlprodukte	VERO	
16692	Um Lebensmittel zu befördern, ist es nur im Falle einiger verderblicher Lebensmittel Pflicht, den ATP-Bestimmungen entsprechende Fahrzeuge zu verwenden	VERO	
16693	Für die Beförderung von nicht verderblichen Gütern reicht die Übereinstimmung des Fahrzeugs mit den von den zuständigen Gesundheitsbehörden festgelegten Hygiene- und Gesundheitsbestimmungen	VERO	
16694	Für die Beförderung von nicht verderblichen Lebensmitteln bedarf es nicht der Einhaltung besonderer Vorschriften	FALSO	
16695	Für die Beförderung von nicht verderblichen Lebensmitteln muss ein dem ATP-Übereinkommen entsprechendes Fahrzeug verwendet werden	FALSO	
16696	Von den Beförderungsbestimmungen gemäß ATP-Übereinkommen betroffen sind Gefahrgüter	FALSO	
16697	Von den Beförderungsbestimmungen gemäß ATP-Übereinkommen betroffen sind Sonderabfälle	FALSO	
16698	Von den Beförderungsbestimmungen gemäß ATP-Übereinkommen betroffen sind Abfallprodukte der Metallindustrie	FALSO	
16699	Um Lebensmittel zu befördern, ist es in jedem Fall Pflicht, den ATP-Bestimmungen entsprechende Fahrzeuge zu verwenden	FALSO	
16700	Um Lebensmittel zu befördern, ist es in keinem Fall Pflicht, den ATP-Bestimmungen entsprechende Fahrzeuge zu verwenden	FALSO	
16701	Um Lebensmittel zu befördern, ist es nur im Falle grenzüberschreitender Beförderungen Pflicht, den ATP-Bestimmungen entsprechende Fahrzeuge zu verwenden	FALSO	

Quesito n° 3425 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16702	Das ATP-Übereinkommen betrifft die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln	VERO	
16703	Die Aufbauten für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind versehen mit ATP-Konformitätsnachweises	VERO	
16704	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	
16705	Das ATP-Übereinkommen betrifft die Beförderung von Gefahrgut	FALSO	
16706	Das ATP-Übereinkommen betrifft die Beförderung von Abfällen	FALSO	
16707	Das ATP-Übereinkommen betrifft die Beförderung von Gütern, welche die Gewässer verunreinigen können	FALSO	
16708	Die Aufbauten für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind entsprechend den ADR-Bestimmungen eingestuft	FALSO	
16709	Die Aufbauten für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind mit VIN-Plakette versehen	FALSO	
16710	Aufbauten für die Beförderung von verderblichen Lebensmitteln gemäß ATP-Übereinkommen sind ausschließlich solche mit Kältespeicher	FALSO	
16711	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 4 Grad Celsius zulässig	FALSO	
16712	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	
16713	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 umhöchstens 1 Grad Celsius zulässig	FALSO	

Quesito n° 3426 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16714	Bei der Beförderung von tiefgekühlten und eingefrorenen Lebensmitteln darf die höchste Temperatur der Lebensmittel an keiner Stelle der Ladung die angegebene Temperatur überschreiten	VERO	
16715	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	
16716	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	
16717	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	

Quesito n° 3427 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16718	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung eines integrierten Netzes für den kombinierten Transport hängt von der Wahl zwischen verschiedenen Transportarten ab	VERO	
16719	Für die Organisation eines Güterbeförderungsunternehmens ist die Transportart von Bedeutung	VERO	
16720	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung eines integrierten Netzes für den kombinierten Transport hängt von der Bevorzugung des Straßenverkehrs ab	FALSO	
16721	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung eines integrierten Netzes für den kombinierten Transport hängt von der Bevorzugung der Binnenschifffahrt ab	FALSO	
16722	Die organisatorische und wirtschaftliche Optimierung eines integrierten Netzes für den kombinierten Transport hängt von der Bevorzugung des Seeverkehrs ab	FALSO	
16723	Für die Organisation eines Güterbeförderungsunternehmens ist das Rechtssubjekt, nicht jedoch das Wirtschaftssubjekt von Bedeutung	FALSO	
16724	Für die Organisation eines Güterbeförderungsunternehmens ist das Wirtschaftssubjekt, nicht jedoch das Rechtssubjekt von Bedeutung	FALSO	

16725	Für die Organisation eines Güterbeförderungsunternehmens ist das Organisationsprofil des Unternehmens nicht wichtig	FALSO	

Quesito n° 3428 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16726	Für den Betrieb des gewerblichen Güterkraftverkehrs kann die Pflicht zur Eintragung in das Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmen vorgesehen sein	VERO	
16727	Die Fahrer von Fahrzeugen für den gewerblichen Güterkraftverkehr müssen, wenn sie Fahrzeuge mit Gesamtgewicht über 3,5 t lenken, den Fahrerqualifizierungsnachweis besitzen und regelmäßige Fortbildungskurse besuchen	VERO	
16728	Die lohnabhängigen Fahrer von im Berufsverzeichnis der Kraftverkehrsunternehmen eingetragenen Unternehmen sind von der Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten freigestellt	FALSO	
16729	Die möglichen Gestaltungsformen eines Transportunternehmens hängen nicht von dessen Rechtsform ab	FALSO	
16730	Die Gesellschaftsform eines Kraftverkehrsunternehmens hängt nicht von der Größe, sondern ausschließlich von der Beförderungsart ab	FALSO	

Quesito n° 3429 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16731	Beförderer sind in der Regel Privatunternehmen	VERO	
16732	Beförderer betreiben den gewerblichen Kraftverkehr	VERO	
16733	Beförderer sind Unternehmen, die verschiedene Größen und verschiedene Rechtsformen haben können	VERO	
16734	Beförderer können Aktiengesellschaften sein	VERO	
16735	Beförderer betreiben Kraftverkehr gegen Vergütung	VERO	
16736	Beim Unterfrachtverhältnis erteilt eine Partei einer weiteren Partei mit einem Vertrag den Beförderungsauftrag	VERO	
16738	Beförderer sind nicht angehalten, über einen Fuhrpark zu verfügen	FALSO	
16739	Beförderer sind immer Kapitalgesellschaften	FALSO	
16740	Beförderer dürfen nicht Gesellschaften mit beschränkter Haftung sein	FALSO	
16741	Beförderer sind Unternehmen, die den Werkverkehr betreiben	FALSO	

Quesito n° 3430 - 13##tipologia13 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16742	Der Spediteur wirkt als Vermittler zwischen dem Auftraggeber und dem Beförderer	VERO	
16743	Der Spediteur kann ein Beförderungsspediteur sein	VERO	
16744	Der Spediteur muss sich in das interprovinzielle Autorisierte Verzeichnis der Spediteure eintragen	VERO	
16745	Der Spediteur ist derjenige, der mit dem Auftraggeber einen Speditionsvertrag abgeschlossen hat	VERO	
16746	Der Spediteur verpflichtet sich, auf eigenen Namen und für Rechnung des Auftraggebers einen Beförderungsvertrag abzuschließen	VERO	
16747	Der Spediteur ist ein Auftragnehmer	VERO	
16748	Der Spediteur ist immer der Beförderer	FALSO	
16749	Der Spediteur legt dem Absender Rechenschaft über seine Tätigkeit ab	FALSO	
16750	Der Spediteur ist derjenige, der mit dem Auftragnehmer einen Speditionsvertrag abgeschlossen hat	FALSO	
16751	Der Spediteur ha die Pflichten und die Rechte des Beförderers	FALSO	
16752	Der Spediteur muss sich in das Verzeichnis der Fahrer eintragen	FALSO	
16753	Der Spediteur muss sich eintragen in das Berufsverzeichnis der Güterkraftverkehrsunternehmen	FALSO	
16754	Der Spediteur ist nicht verpflichtet, sich in das Verzeichnis der Spediteure einzutragen	FALSO	
16755	Der Spediteur schließt nie einen Vertrag mit dem Auftraggeber ab	FALSO	
16756	Der Spediteur verlangt nie eine Vergütung	FALSO	

Quesito n° 3431 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16757	Die Fußgängerzone ist eine Zone, in welcher Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter oder fehlender Bewegungsfähigkeit verkehren dürfen	VERO	

16758	Die Fußgängerzone ist ein Bereich, in welchem Einsatzfahrzeuge verkehren dürfen	VERO	
16759	Die Fußgängerzone ist ein Bereich, in welchem nur die auf der Zusatztafel abgebildeten Fahrzeuge gegebenenfalls verkehren dürfen	VERO	
16760	Die Fußgängerzone ist ein Bereich, in welchem Fahrzeuge für Personen mit eingeschränkter Bewegungsfähigkeit verkehren dürfen	VERO	
16761	Die Fußgängerzone verbietet das Parken von 15 Meter vor bis 15 Meter nach ihren Grenzen	FALSO	
16762	Die Fußgängerzone ist dem Verkehr von Fußgängern, Fahrrädern und Kraftomnibussen gewidmet	FALSO	
16763	Die Fußgängerzone ist abgegrenzt durch Gehsteige mit weiß-schwarzem Rand	FALSO	
16764	Die Fußgängerzone ist ein den Fußgängern untersagter Bereich, der durch Gehsteige mit gelb-schwarzem Rand begrenzt wird	FALSO	
16765	Die Fußgängerzone ist ein Bereich, in welchem der Verkehr von Fahrrädern verboten ist	FALSO	

Quesito n° 3432 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16766	Der Fußgängerüberweg ist ein besonders gekennzeichneter und gestalteter Teil der Fahrbahn	VERO	
16767	Der Fußgängerüberweg gehört zur Fahrbahn	VERO	
16768	Der Fußgängerüberweg ist ein den Fußgängern zum Überqueren vorbehaltener Teil der Fahrbahn, welcher jedoch nicht vom Fahrzeugverkehr ausgenommen ist	VERO	
16769	Der Fußgängerüberweg kann auch an Freilandstraßen vorkommen	VERO	
16770	Der Fußgängerüberweg gewährt den Fußgängern keinen Vorrang gegenüber den Fahrzeugen	FALSO	
16771	Der Fußgängerüberweg verbietet es den Fußgängern, die Straße von einer Seite zur anderen zu überqueren	FALSO	

Quesito n° 3433 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16772	Unter Verkehr versteht man das Fortbewegen, das Halten und das Parken bzw. Verweilen von Fußgängern, Fahrzeugen und Tieren auf der Straße	VERO	
16773	Unter Straßenverkehr versteht man auch das Fortbewegen der Fußgänger	VERO	
16774	Die Straße ist der für den Verkehr von Fußgängern, Fahrzeugen und Tieren bestimmte öffentliche Raum	VERO	
16775	Unter Verkehr versteht man lediglich das Fortbewegen, das Halten und das Parken der Kraftfahrzeuge auf der Straße	FALSO	
16776	Unter Verkehr versteht man lediglich das Fortbewegen, das Halten und das Verweilen der Fußgänger auf der Straße	FALSO	
16777	Unter Verkehr versteht man lediglich das Fortbewegen, das Halten und das Parken der Fahrzeuge auf der Straße	FALSO	

Quesito n° 3434 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16778	Der Fahrstreifen ist ein Längsteil der Straße	VERO	
16779	Der Fahrstreifen hat eine für den Verkehr einer einzigen Fahrzeugreihe geeignete Breite	VERO	
16780	Der Fahrstreifen ist ein Teil der Straße, welcher für den Verkehr einer einzigen Fahrzeugreihe bestimmt ist	VERO	
16781	Der Fahrstreifen kann ein gesonderter, das heißt für besondere Fahrbewegungen (Überholen, Abbiegen, …) bestimmter Fahrstreifen sein	VERO	
16782	Der Fahrstreifen kann einigen Fahrzeugkategorien vorbehalten sein	VERO	
16783	Der Fahrstreifen kann Kraftomnibussen im öffentlichen Dienst vorbehalten sein	VERO	
16784	Der Fahrstreifen ist ein Längsteil der Straße, in welchem nur Kraftfahrzeuge verkehren	FALSO	
16785	Der Fahrstreifen ist ein quergerichteter Teil der Straße	FALSO	

Quesito n° 3435 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16786	Der Beschleunigungsstreifen ermöglicht und erleichtert die Auffahrt der Fahrzeuge auf die Fahrbahn	VERO	
16787	Der Beschleunigungsstreifen ist ein gesonderter Fahrstreifen	VERO	

16788	Der Beschleunigungsstreifen ist ein gesonderter Fahrstreifen, auf welchem das Parken und das Überholen verboten sind	VERO	
16789	Der Beschleunigungsstreifen ist ein gesonderter Fahrstreifen, auf welchem das Überholen verboten ist	VERO	
16790	Der Beschleunigungsstreifen ist ein gesonderter Fahrstreifen, auf welchem das Halten verboten ist	VERO	
16791	Der Beschleunigungsstreifen ermöglicht und erleichtert die Ausfahrt der Fahrzeuge aus der Fahrbahn	FALSO	
16792	Der Beschleunigungsstreifen ist für den ausschließlichen Verkehr einer oder nur gewisser Fahrzeugkategorien bestimmt	FALSO	
16793	Der Beschleunigungsstreifen ist für Fahrzeuge bestimmt, die dabei sind, zu überholen	FALSO	

Quesito n° 3436 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16794	Der Verzögerungsstreifen ermöglicht die Ausfahrt der Fahrzeuge aus einer Fahrbahn, ohne die von dieser Fahrbewegung nicht betroffenen Fahrzeuge zu behindern	VERO	
16795	Der Verzögerungsstreifen ist ein gesonderter Fahrstreifen	VERO	
16796	Der Verzögerungsstreifen ist ein Fahrstreifen, auf welchem das Parken und das Überholen verboten sind	VERO	
16797	Der Verzögerungsstreifen ist ein gesonderter Fahrstreifen, auf welchem das Überholen verboten ist	VERO	
16798	Der Verzögerungsstreifen ist ein gesonderter Fahrstreifen, auf welchem das Halten verboten ist	VERO	
16799	Der Verzögerungsstreifen ermöglicht und erleichtert die Auffahrt der Fahrzeuge auf die Fahrbahn	FALSO	
16800	Der Verzögerungsstreifen ist für den ausschließlichen Verkehr einer oder nur gewisser Fahrzeugkategorien bestimmt	FALSO	
16801	Der Verzögerungsstreifen ist für liegengebliebene Fahrzeuge bestimmt	FALSO	

Quesito n° 3437 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16802	Der Fahrstreifen gehört zur Fahrbahn	VERO	
16803	Der Fahrstreifen ist gewöhnlich durch Bodenmarkierungen begrenzt	VERO	
16804	Der Fahrstreifen erlaubt den Verkehr aller Kraftfahrzeuge	VERO	
16805	Der Fahrstreifen ist breit genug für den Verkehr einer Fahrzeugreihe	VERO	
16806	Der Fahrstreifen ermöglicht und erleichtert die Ausfahrt der Fahrzeuge aus einer Fahrbahn	FALSO	
16807	Der Fahrstreifen ermöglicht und erleichtert die Auffahrt der Fahrzeuge auf die Fahrbahn	FALSO	
16808	Der Fahrstreifen ist ein nur für Fußgänger bestimmter Teil der Fahrbahn	FALSO	
16809	Der Fahrstreifen ist ein Sonderfahrstreifen	FALSO	
16810	Der Fahrstreifen ist immer durch durchgehende Längslinien begrenzt	FALSO	

Quesito n° 3438 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16811	Der Sonderfahrstreifen ist für den ausschließlichen Verkehr einer oder nur gewisser Fahrzeugkategorien bestimmt	VERO	
16812	Der Sonderfahrstreifen ist in der Regel durch gelbe Bodenmarkierungen begrenzt	VERO	
16813	Der Sonderfahrstreifen kann für den Verkehr von Kraftomnibussen im öffentlichen Dienst bestimmt sein	VERO	
16814	Der Sonderfahrstreifen ist, wenn er dem Verkehr von Kraftomnibussen im öffentlichen Dienst vorbehalten ist, durch gelbe Längslinien begrenzt	VERO	
16815	Der Sonderfahrstreifen ermöglicht und erleichtert die Auffahrt der Fahrzeuge auf die Fahrbahn	FALSO	
16816	Der Sonderfahrstreifen ermöglicht und erleichtert die Ausfahrt der Fahrzeuge aus der Fahrbahn	FALSO	
16817	Der Sonderfahrstreifen ist ein dem Überholen vorbehaltener Fahrstreifen	FALSO	

Quesito n° 3439 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16818	Sonderfahrstreifen für Kraftomnibusse können auch von Taxis benutzt werden, wenn dies ausdrücklich angegeben ist	VERO	

16819	Sonderfahrstreifen für Kraftomnibusse können von Kraftomnibussen im öffentlichen Dienst befahren werden	VERO	
16820	Sonderfahrstreifen für Kraftomnibusse können durch nebeneinander angebrachte durchgehende gelbe und weiße Linien begrenzt sein	VERO	
16821	Sonderfahrstreifen für Kraftomnibusse können für kurzzeitiges Parken von allen Fahrzeugen benutzt werden	FALSO	
16822	Sonderfahrstreifen für Kraftomnibusse können von allen Kraftomnibussen befahren werden	FALSO	
16823	Sonderfahrstreifen für Kraftomnibusse können mit hoher Geschwindigkeit befahren werden, da sie vom Straßenbereich getrennt sind	FALSO	
16824	Sonderfahrstreifen für Kraftomnibusse können von Fahrrädern benutzt werden	FALSO	

Quesito n° 3440 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16825	Der gesonderte Fahrstreifen ist für Fahrzeuge bestimmt, welche sich anschicken, bestimmte Fahrbewegungen auszuführen, oder welche eine geringe Geschwindigkeit aufweisen	VERO	
16826	Der gesonderte Fahrstreifen ist für Fahrzeuge bestimmt	VERO	
16827	Der gesonderte Fahrstreifen kann ein Beschleunigungsstreifen oder ein Überholstreifen sein	VERO	
16828	Der gesonderte Fahrstreifen kann zum Abbiegen bestimmt sein	VERO	
16829	Der gesonderte Fahrstreifen kann ein Beschleunigungsstreifen oder ein Verzögerungsstreifen sein	VERO	
16830	Der Beschleunigungsstreifen ermöglicht die Auffahrt auf die Autobahn	VERO	
16831	Der Verzögerungsstreifen ermöglicht die Ausfahrt aus der Autobahn	VERO	
16832	Der gesonderte Fahrstreifen ist für den Verkehr von Fahrzeugen bestimmt, die immer Vorfahrt haben	FALSO	
16833	Der gesonderte Fahrstreifen ist ein für den Fußgängerverkehr bestimmter Teil der Straße	FALSO	
16834	Der gesonderte Fahrstreifen ermöglicht nur den Verkehr von öffentlichen Fahrzeugen	FALSO	
16835	Der Beschleunigungsstreifen ermöglicht die Ausfahrt aus der Autobahn	FALSO	
16836	Der Verzögerungsstreifen ermöglicht die Auffahrt auf die Autobahn	FALSO	

Quesito n° 3441 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16837	Die Haltestellenbucht ist ein Teil der Straße außerhalb der Fahrbahn	VERO	
16838	Die Haltestellenbucht ist für das Halten von Linienverkehrsmitteln bestimmt und grenzt am Gehsteig oder an einem anderen Wartebereich für Fußgänger an	VERO	
16839	Die Haltestellenbucht ist für das Halten der öffentlichen Verkehrsmittel bestimmt	VERO	
16840	Die Haltestellenbucht befindet sich außerhalb der Fahrbahn	VERO	
16841	Die Haltestellenbucht durch gelbe Bodenmarkierungen begrenzt	VERO	
16842	Die Haltestellenbucht ist ein Teil der Straße innerhalb der Fahrbahn	FALSO	
16843	Die Haltestellenbucht ist ein für das Halten der Fahrzeuge bestimmter Teil der Straße	FALSO	
16844	Die Haltestellenbucht befindet sich nur an Freilandstraßen	FALSO	
16845	Die Haltestellenbucht ist dem Parken der Fahrzeuge vorbehalten	FALSO	
16846	Die Haltestellenbucht schützt Kraftomnibusse vor Witterungseinflüssen	FALSO	

Quesito n° 3442 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16847	Der Gehsteig ist für die Fußgänger bestimmt	VERO	
16848	Der Gehsteig ist ein außerhalb der Fahrbahn gelegener Straßenteil, der erhöht oder auf eine sonstige Art und Weise abgegrenzt und geschützt ist und Fußgängern vorbehalten ist	VERO	
16849	Der Gehsteig ermöglicht das Parken der Fahrzeuge, wenn er mit Stellplätzen versehen ist	VERO	
16850	Der Gehsteig darf von keinem Fahrzeug befahren werden	VERO	
16851	Beim Gehsteig kann der senkrechte Rand abwechselnd gelb und schwarzen bemalt sein	VERO	
16852	Der Gehsteig ermöglicht und erleichtert die Ausfahrt der Fahrzeuge aus einer Fahrbahn	FALSO	
16853	Der Gehsteig ist zum Parken der Fahrzeuge bestimmt	FALSO	

16854	Der Gehsteig ermöglicht das Parken der Fahrzeuge, wenn sie genügend Platz für den Durchgang der Fußgänger freilassen	FALSO	

Quesito n° 3443 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16855	Der Parkplatz ist zum geregelten oder nicht geregelten Parken der Fahrzeuge bestimmt	VERO	
16856	Der Parkplatz ist ein Bereich oder eine Infrastruktur außerhalb der Fahrbahn	VERO	
16857	Der Parkplatz kann zum Parken von nur gewissen Fahrzeugkategorien bestimmt sein	VERO	
16858	Der Parkplatz ist den Fußgängern vorbehalten	FALSO	
16859	Der Parkplatz ist für den ausschließlichen Verkehr einer oder nur gewisser Fahrzeugkategorien bestimmt	FALSO	
16860	Der Parkplatz ist zum Parken von Campingfahrzeugen für eine begrenzte Zeit bestimmt	FALSO	

Quesito n° 3444 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16861	Der Umsteigeparkplatz befindet sich in der Nähe von Bahnhöfen oder Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs bzw. des Eisenbahnverkehrs	VERO	
16862	Der Umsteigeparkplatz fördert die Intermodalität	VERO	
16863	Der Umsteigeparkplatz verhindert zusätzliche Überlastung des Straßenverkehrs in den Großstädten	VERO	
16864	Der Umsteigeparkplatz ist den Fußgängern vorbehalten	FALSO	
16865	Der Umsteigeparkplatz begünstigt den intermodalen Verkehr nicht	FALSO	
16866	Der Umsteigeparkplatz ist ausschließlich zum Parken von Rädern der Fahrgäste bestimmt, welche die Fahrzeuge des kollektiven Linienverkehrs benutzen	FALSO	

Quesito n° 3445 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16867	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	
16868	Der Gehweg ist für den Fußgängerverkehr bestimmt	VERO	
16869	Der Gehweg übernimmt bei Fehlen des Gehsteiges die Funktion desselben	VERO	
16870	Der Gehweg hat bei Fehlen des Gehsteiges dieselbe Funktion wie dieser	VERO	
16871	Der Gehweg begünstigt den intermodalen Verkehr	FALSO	
16872	Der Gehweg ermöglicht das Parken eines oder mehrerer Fahrzeuge	FALSO	

Quesito n° 3446 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16873	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist die Zufahrt zu einem seitlich gelegenen Grundstück, auf dem ein oder mehrere Fahrzeuge geparkt werden können	VERO	
16874	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist eine Stelle, an welcher das Parken verboten ist, nicht jedoch das Halten	VERO	
16875	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist die Zufahrt zu einem seitlich gelegenen Grundstück, vor welchem das Parken verboten ist	VERO	
16876	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist für den Fußgängerverkehr bestimmt	FALSO	
16877	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist zum Parken der Fahrzeuge bestimmt	FALSO	
16878	Die Grundstücksein- und -ausfahrt ist zum geregelten oder nicht geregelten Parken der Fahrzeuge bestimmt	FALSO	

Quesito n° 3447 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16879	Die Haltebucht ist zum Parken der Fahrzeuge bestimmt	VERO	
16880	Die Haltebucht liegt außen am Bankett an	VERO	
16881	Die Haltebucht wird durch eigene Beschilderung angekündigt	VERO	
16882	Die Haltebucht ist für den Fußgängerverkehr bestimmt	FALSO	
16883	Die Haltebuchten an Autobahnen sind dazu bestimmt, den multimodalen Verkehr begünstigten	FALSO	

16884	Die Haltebucht ist für die Fahrgäste von Linienbussen bestimmt	FALSO	

Quesito n° 3448 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16885	Die Schutzinsel dient dem Schutz und dem Aufenthalt der Fußgänger	VERO	
16886	Die Schutzinsel ist ein erhöhter oder entsprechend abgegrenzter und geschützter Teil der Straße	VERO	
16887	Die Schutzinsel ist ein Teil der Straße, welcher das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste von Kraftomnibussen erleichtert	VERO	
16888	Die Schutzinsel ist ein Teil der Straße, welcher das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste von Oberleitungsbussen erleichtert	VERO	
16889	Die Schutzinsel schützt die Fußgänger an Übergängen	VERO	
16890	Die Schutzinsel ist zum Schutz der Fußgänger bestimmt	VERO	
16891	Die Schutzinsel ist zum Parken der Fahrzeuge bestimmt	FALSO	
16892	Die Schutzinsel ist für den Verkehr der Straßenbahn und den ihr gleichgestellten Fahrzeugen bestimmt	FALSO	
16893	Die Schutzinsel wird anhand von roten Blinklichtern angezeigt	FALSO	
16894	Die Schutzinsel ist ein Polizist, der den Fußgängern beim Überqueren der Straße hilft	FALSO	
16895	Die Schutzinsel ist von Kraftomnibussen im städtischen Linienverkehr befahrbar	FALSO	

Quesito n° 3449 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16896	Der Straßenbereich ist eine Fläche innerhalb der Straßengrenzen	VERO	
16897	Der Straßenbereich umfasst die Fahrbahn und die Zubehörstreifen	VERO	
16898	Der Straßenbereich umfasst die Haltestellenbuchten	VERO	
16899	Der Straßenbereich ist dem Verkehr der Straßenbahn und der gleichgestellten Fahrzeuge vorbehalten	FALSO	
16900	Der Straßenbereich dient dazu, die Fahrzeugströme getrennt zu halten	FALSO	
16901	Der Straßenbereich umfasst nicht die Haltestellenbuchten	FALSO	

Quesito n° 3450 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16902	Der Bahnkörper ist dem Verkehr der Straßenbahn und der gleichgestellten Fahrzeuge vorbehalten	VERO	
16903	Der Bahnkörper ist ein entsprechend abgegrenzter Längsteil der Straße	VERO	
16904	Der Bahnkörper kann ein besonderer oder ein straßenbündiger Bahnkörper sein	VERO	
16905	Der Bahnkörper ist Teil der Straße	VERO	
16906	Der Bahnkörper ist Teil der Fahrbahn, wenn es sich um einen straßenbündigen Bahnkörper handelt	VERO	
16907	Der Bahnkörper dient dem Schutz und dem Aufenthalt der Fußgänger	FALSO	
16908	Der Bahnkörper dient dazu, die Fahrzeugströme getrennt zu halten	FALSO	
16909	Der Bahnkörper ist immer auch von Kraftomnibussen befahrbar	FALSO	

Quesito n° 3451 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16910	Der besondere Bahnkörper ist ausschließlich für den Straßenbahnverkehr bestimmt	VERO	
16911	Der besondere Bahnkörper ermöglicht nicht das Halten oder das Parken der Fahrzeuge	VERO	
16912	Der besondere Bahnkörper ist nicht von anderen Fahrzeugen befahrbar	VERO	
16913	Der besondere Bahnkörper ist ein Teil der Straße, der entsprechend abgegrenzt und für den Verkehr der bereiften Fahrzeuge verboten ist	VERO	
16914	Der besondere Bahnkörper ermöglicht das Parken der Fahrzeuge, wenn diese die Fahrt der Straßenbahn nicht behindern	FALSO	
16915	Der besondere Bahnkörper ist durch eigene Beschilderung abgegrenzt	FALSO	
16916	Der besondere Bahnkörper ist von anderen Fahrzeugen befahrbar, weil die Gleise in der Fahrbahn eingebettet sind	FALSO	
16917	Der besondere Bahnkörper ist auch von anderen Fahrzeugen befahrbar	FALSO	

Quesito n° 3452 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16918	Der straßenbündige Bahnkörper ist ein Teil der Straße, der für den Verkehr offen ist, auf welchem aber das Parken und das Halten anderer Fahrzeuge verboten sind	VERO	
16919	Der straßenbündige Bahnkörper gehört zur Fahrbahn	VERO	
16920	Der straßenbündige Bahnkörper ist von anderen Fahrzeugen befahrbar, weil die Gleise in der Fahrbahn eingebettet sind	VERO	
16921	Der straßenbündige Bahnkörper ist von Kraftomnibussen befahrbar	VERO	
16922	Der straßenbündige Bahnkörper ermöglicht das Parken der Fahrzeuge, wenn diese die Fahrt der Straßenbahn nicht behindern	FALSO	
16923	Der straßenbündige Bahnkörper ist durch eigene Beschilderung abgegrenzt	FALSO	
16924	Der straßenbündige Bahnkörper ist nicht von anderen Fahrzeugen befahrbar	FALSO	
16925	Der straßenbündige Bahnkörper wird durch Leuchtsäulen mit gelbem Blinklicht angezeigt	FALSO	

Quesito n° 3453 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16926	Der Fahrbahnteiler ist ein nicht befahrbarer Längsteil der Straße	VERO	
16927	Der Fahrbahnteiler dient dazu, die Fahrzeugströme getrennt zu halten	VERO	
16928	Der Fahrbahnteiler ist ein Teil der Straße, auf welchem das Parken verboten ist	VERO	
16929	Der Fahrbahnteiler dient dem Schutz und dem Aufenthalt der Fußgänger	FALSO	
16930	Der Fahrbahnteiler ist den Fußgängern vorbehalten	FALSO	
16931	Der Fahrbahnteiler ist ein Teil der Straße, in welchem das Halten nicht verboten ist	FALSO	

Quesito n° 3454 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16932	Verkehrsberuhigte Zonen sind Bereiche, in welchen der Verkehr den ermächtigten Fahrzeugen vorbehalten sein kann	VERO	
16933	Die verkehrsberuhigten Zonen sind nicht dem Verkehr von öffentlichen Fahrzeugen vorbehalten	VERO	
16934	Verkehrsberuhigte Zonen sind Bereiche, in welchen der Verkehr zeitlich beschränkt oder den ermächtigten Fahrzeugen vorbehalten sein kann	VERO	
16935	Die verkehrsberuhigten Zonen sind abgegrenzt durch eigene Beschilderung	VERO	
16936	Die verkehrsberuhigten Zonen entsprechen den Stadtzentren	FALSO	
16937	Verkehrsberuhigte Zonen sind Bereiche, die für Fußgänger nicht zugänglich sind	FALSO	
16938	Die verkehrsberuhigten Zonen sind für den Kraftverkehr nicht zugänglich	FALSO	
16939	Die verkehrsberuhigten Zonen sind Fußgängern und Radfahrern vorbehalten	FALSO	

Quesito n° 3455 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16940	Die Benutzung von besonderen Infrastrukturen (Haltebereiche, Kraftomnibusbahnhöfe usw.) ist verbunden mit wirtschaftlichen Vorteilen und erhöht die Sicherheit	VERO	
16941	Die Benutzung von besonderen Infrastrukturen (Haltebereiche, Kraftomnibusbahnhöfe usw.) kann verschiedene Fahrzeugkategorien für den öffentlichen Verkehr betreffen	VERO	
16942	Die Benutzung von besonderen Infrastrukturen (Haltebereiche, Kraftomnibusbahnhöfe usw.) ermöglicht es, die Einhaltung der Dienstzeiten der Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr zu verbessern	VERO	
16943	Die Benutzung von besonderen Infrastrukturen (Haltebereiche, Kraftomnibusbahnhöfe usw.) erhöht die Umweltbelastung der Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr	FALSO	
16944	Die Benutzung von besonderen Infrastrukturen (Haltebereiche, Kraftomnibusbahnhöfe usw.) ist nicht verbunden mit besonderen Vorteilen für die Mobilität der Personen	FALSO	

Quesito n° 3456 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

16945	Wenn spezifische Infrastrukturen (Straßen und Fahrstreifen) den Kraftomnibussen und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst vorbehalten werden, so ermöglicht dies die Einhaltung der Dienstzeiten	VERO	
16946	Wenn spezifische Infrastrukturen (Straßen und Fahrstreifen) den Kraftomnibussen und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst vorbehalten werden, so ermöglicht dies eine Verringerung des Kraftstoffverbrauchs und der Umweltbelastung	VERO	
16947	Wenn spezifische Infrastrukturen (Straßen und Fahrstreifen) den Kraftomnibussen und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst vorbehalten werden, so erhöht dies den Komfort der Fahrgäste	VERO	
16948	Wenn spezifische Infrastrukturen (Straßen und Fahrstreifen) den Kraftomnibussen und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst vorbehalten werden, so ermöglicht dies die Verringerung der Abnutzung der Fahrzeuge	VERO	
16949	Wenn spezifische Infrastrukturen (Straßen und Fahrstreifen) den Kraftomnibussen und den Oberleitungsbussen für den öffentlichen Dienst vorbehalten werden, so ist dies verbunden mit höheren Verkehrsrisiken	FALSO	

Quesito n° 3457 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16950	Die Haltestellenbuchten der öffentlichen Fahrzeuge sind Haltebereiche außerhalb der Fahrbahn	VERO	
16951	Die Haltestellenbuchten der öffentlichen Fahrzeuge umfassen einen Einfahrts- und einen Ausfahrtsbereich für Kraftomnibusse	VERO	
16952	Die Haltestellenbuchten der öffentlichen Fahrzeuge tragen zur Verkehrserleichterung bei	VERO	
16953	Die Haltestellenbuchten der öffentlichen Fahrzeuge sind Haltebereiche innerhalb der Fahrbahn	FALSO	
16954	Die Haltestellenbuchten der öffentlichen Fahrzeuge umfassen einen zum Parken anderer Fahrzeuge vorbehaltenen Bereich	FALSO	
16955	Die Haltestellenbuchten der öffentlichen Fahrzeuge tragen zur Verkehrsbelastung bei	FALSO	

Quesito n° 3458 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16956	Der Haltebereich der öffentlichen Fahrzeuge ist in der Regel durch eine eigene gelbe Linie abgegrenzt	VERO	
16957	Der Haltebereich der öffentlichen Fahrzeuge ist in der Regel durch eigene Verkehrsschilder abgegrenzt	VERO	
16958	Der Haltebereich der öffentlichen Fahrzeuge ist in der Regel durch den Schriftzug "BUS" in gelber Farbe abgegrenzt	VERO	
16959	Der Haltebereich der öffentlichen Fahrzeuge ist in der Regel durch eine eigene weiße Linie abgegrenzt	FALSO	
16960	Der Haltebereich der öffentlichen Fahrzeuge ist in der Regel durch eine eigene blaue Linie abgegrenzt	FALSO	
16961	Der Haltebereich der öffentlichen Fahrzeuge ist in der Regel durch Schwellen abgegrenzt	FALSO	

Quesito n° 3459 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16962	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse sind durch eigene Beschilderung (Haltestellenschild oder eigenes Verkehrszeichen) gekennzeichnet	VERO	
16963	Auf den Haltebereichen der Kraftomnibusse ist der Verkehr von Privatfahrzeugen erlaubt	VERO	
16964	Auf den Haltebereichen der Kraftomnibusse ist das Halten, nicht jedoch das Parken von Personenkraftwagen erlaubt	VERO	
16965	Vor den Haltebereichen der Kraftomnibusse können gelbe Zickzacklinien die für das Halten und Wiederanfahren des Kraftomnibusses notwendigen Manövrierbereiche anzeigen	VERO	
16966	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse können sich in der Nähe von Flächen für das Parken anderer Beförderungsdienste befinden	VERO	
16967	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse ermöglichen den Fahrgästen den Zugang zum Beförderungsdienst	VERO	
16968	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse begünstigen das Umsteigen zwischen öffentlichen Fahrzeugen verschiedener Linien	VERO	
16969	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse sind nicht durch andere Fahrzeuge befahrbar	FALSO	
16970	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse sind nie durch gelbe Linien gekennzeichnet	FALSO	

16971	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse dürfen nicht von anderen Fahrzeugen zum Halten genutzt werden	FALSO	
16972	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse ermöglichen das Parken, nicht jedoch das Halten anderer Fahrzeuge	FALSO	
16973	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse müssen mit einem Schutzdach für die Fahrgäste versehen sein	FALSO	

Quesito n° 3460 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16974	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse im Liniendienst sind für den öffentlichen Liniendienst bestimmt	VERO	
16975	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse im Liniendienst können Schutzinseln umfassen	VERO	
16976	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse im Liniendienst sind Bauten, die der Öffentlichkeit nicht zugänglich sind	FALSO	
16977	Die Haltebereiche der Kraftomnibusse im Liniendienst sind nie durch Verkehrsschilder kenntlich gemacht	FALSO	

Quesito n° 3461 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16978	Die Haltestellen der öffentlichen Fahrzeuge werden durch Verkehrsschilder angezeigt, welche vom Dienstbetreiber im Einvernehmen mit dem Straßeneigentümer aufgestellt werden	VERO	
16979	Die Haltestellen der öffentlichen Fahrzeuge werden durch das eigene Verkehrsschild BUSHALTESTELLE beziehungsweise STRASSENBAHNHALTESTELLE bei Überlandlinien angezeigt	VERO	
16980	Die Haltestellen der öffentlichen Fahrzeuge werden durch Verkehrsschilder angezeigt, welche durch die Angabe der Fahrzeiten vervollständigt sein können	VERO	
16981	Die Haltestellen der öffentlichen Fahrzeuge werden durch Verkehrsschilder angezeigt, welche vom Eigentümer der Straße im Einvernehmen mit der Gemeinde aufgestellt werden	FALSO	
16982	Die Haltestellen der öffentlichen Fahrzeuge werden durch das Verkehrsschild für allgemeine Gefahr angezeigt	FALSO	
16983	Die Haltestellen der öffentlichen Fahrzeuge werden durch ein gelbes Blinklichtzeichen angezeigt	FALSO	

Quesito n° 3462 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16984	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr bestehen aus gelben Linien	VERO	
16985	Vor und nach den etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr befinden sich Bereiche mit zickzackförmiger Markierung	VERO	
16986	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr weisen innerhalb des Haltebereichs den Schriftzug BUS auf	VERO	
16987	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr müssen mindestens 2 Meter länger sein als der längste Bus, der dort halten darf	VERO	
16988	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr können in 3 Teile aufgeteilt sein, von denen der erste und der letzte eine Länge von 12 m aufweisen	VERO	
16989	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr können in 3 Teile aufgeteilt sein, von denen der erste und der letzte dazu dienen, dass der Kraftomnibus an den Gehsteig heranfahren und sich dann wieder in den Verkehrsfluss einfügen kann	VERO	
16990	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr bestehen aus blauen Linien	FALSO	
16991	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr bestehen aus unterbrochenen längsgerichteten hellblauen Linien	FALSO	
16992	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr bestehen aus einem zentralen Bereich von 12 m Länge	FALSO	
16993	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr sind immer anhand einer gelben Zickzacklinie hervorgehoben	FALSO	

16994	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr sind durch den Schriftzug "KRAFTOMNIBUS" am Boden innerhalb des Haltebereiches gekennzeichnet	FALSO	
16995	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr dürfen außerhalb der Dienstzeiten der Kraftomnibusse als Parkplatz für Personenkraftwagen genutzt werden	FALSO	
16996	Die etwaigen Bodenmarkierungen des Haltebereichs der öffentlichen Fahrzeuge für den Linienverkehr dürfen für das Parken der Fahrzeuge genutzt werden, sofern diese mindestens 5 m vom Schild "BUSHALTESTELLE" entfernt abgestellt werden	FALSO	

Quesito n° 3463 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
16997	Die Haltebereiche der öffentlichen Fahrzeuge an gegenüberliegenden Straßenseiten von Freilandstraßen mit einer einzigen Fahrbahn mit Gegenverkehr müssen mindestens 50 m voneinander entfernt sein	VERO	
16998	Die Haltebereiche der öffentlichen Fahrzeuge an gegenüberliegenden Straßenseiten von Freilandstraßen mit einer einzigen Fahrbahn mit Gegenverkehr müssen mindestens 30 m voneinander entfernt sein	FALSO	
16999	Die Haltebereiche der öffentlichen Fahrzeuge an gegenüberliegenden Straßenseiten von Freilandstraßen mit einer einzigen Fahrbahn mit Gegenverkehr müssen mindestens 40 m voneinander entfernt sein	FALSO	
17000	Die Haltebereiche der öffentlichen Fahrzeuge an gegenüberliegenden Straßenseiten von Freilandstraßen mit einer einzigen Fahrbahn mit Gegenverkehr müssen mindestens 70 m voneinander entfernt sein	FALSO	

Quesito n° 3464 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17001	Ein Verkehrsverbund besteht aus mehreren untereinander verbundenen Verkehrssystemen	VERO	
17002	Ein Verkehrsverbund ist fast immer mit dem Umsteigen der Fahrgäste von einem Fahrzeug in ein anderes verbunden	VERO	
17003	Ein Verkehrsverbund ist ein System zur Optimierung des öffentlichen Beförderungsdienstes	VERO	
17005	Ein Verkehrsverbund ist nie verbunden mit dem Umsteigen der Fahrgäste von einem Fahrzeug in ein anderes	FALSO	
17006	Ein Verkehrsverbund besteht immer aus zwei Verkehrssystemen	FALSO	
17004	Ein Verkehrsverbund ist homogen und ermöglicht kein Umsteigen der Fahrgäste	FALSO	

Quesito n° 3465 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17007	Die Kraftomnibusbahnhöfe ermöglichen das Umsteigen der Fahrgäste und das Umladen des Gepäcks innerhalb des Verkehrsnetzes	VERO	
17008	Die Kraftomnibusbahnhöfe umfassen unter anderem eine Verkehrsfläche, ein Fahrgastgebäude und ein Fahrzeuggebäude	VERO	
17009	Die Kraftomnibusbahnhöfe ermöglichen den Verkehr von Kraftomnibussen und von etwaigen Dienstfahrzeugen	VERO	
17010	Die Kraftomnibusbahnhöfe sind besondere Infrastrukturen außerhalb des Straßenbereiches	VERO	
17011	Die Kraftomnibusbahnhöfe sind eine Kombination von Strukturen und Diensten für das Umsteigen der Fahrgäste und das Umladen ihres Gepäcks	VERO	
17012	Die Kraftomnibusbahnhöfe ermöglichen das Parken von Kraftomnibussen und nehmen die wartenden Fahrgäste auf	VERO	
17013	Die Kraftomnibusbahnhöfe können wichtige Anlagen für den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrssystemen darstellen	VERO	
17014	Die Kraftomnibusbahnhöfe umfassen nur eine Verkehrsfläche, in welchem Kraftomnibusse verkehren	FALSO	
17015	Die Kraftomnibusbahnhöfe ermöglichen nur den Warentausch	FALSO	
17016	Die Kraftomnibusbahnhöfe sind Parkbereiche für Personenkraftwagen	FALSO	
17017	Die Kraftomnibusbahnhöfe sind Parkbereiche für Stadt- und Überlandbusse	FALSO	
17018	Die Kraftomnibusbahnhöfe befinden sich innerhalb der Bahnhöfe der Eisenbahn	FALSO	
17019	In Kraftomnibusbahnhöfen können sich keine Fahrkartenschalter befinden	FALSO	
17020	In Kraftomnibusbahnhöfen dürfen sich keine Werkstätten befinden, da dies gesetzlich verboten ist	FALSO	
17021	Die Kraftomnibusbahnhöfe sind ausschließlich für die Beherbergung und die Wartung der Fahrzeuge bestimmt	FALSO	

Quesito n° 3466 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17022	Der Kraftomnibusbahnhof mit einem Fahrgastgebäude am Rande der Verkehrsfläche weist eine Reihe von parallelen Bussteigen neben dem Gebäude auf	VERO	
17023	Der Kraftomnibusbahnhof mit einem Fahrgastgebäude am Rande der Verkehrsfläche kann eine unbegrenzte Anzahl von Bussteigen aufweisen	VERO	
17024	Der Kraftomnibusbahnhof mit einem Fahrgastgebäude am Rande der Verkehrsfläche stellt einen guten Kompromiss für den Verkehr von Kraftomnibussen und Fahrgästen dar	VERO	
17025	Der Kraftomnibusbahnhof mit einem Fahrgastgebäude am Rande der Verkehrsfläche kann eine begrenzte Anzahl von Bussteigen aufweisen	FALSO	
17026	Der Kraftomnibusbahnhof mit einem Fahrgastgebäude am Rande der Verkehrsfläche weist ein U-förmig gestaltetes Fahrgastgebäude auf	FALSO	
17027	Der Kraftomnibusbahnhof mit einem Fahrgastgebäude am Rande der Verkehrsfläche weist immer eine sehr begrenzte Anzahl von Bussteigen auf	FALSO	

Quesito n° 3467 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17028	Die Verkehrsfläche des Kraftomnibusbahnhofes ist für den Verkehr und das Parken von Kraftomnibussen und für den Verkehr der Fahrgäste bestimmt	VERO	
17029	Die Verkehrsfläche des Kraftomnibusbahnhofes ist aufgrund des gleichzeitigen Verkehrs von Fahrzeugen und Personen ein gefährlicher Bereich	VERO	
17030	Die Verkehrsfläche des Kraftomnibusbahnhofes ist unter Einhaltung der Betriebsordnung zu benutzen	VERO	
17031	Die Verkehrsfläche des Kraftomnibusbahnhofes ist ausschließlich für den Verkehr der Fahrgäste bestimmt	FALSO	
17032	Die Verkehrsfläche des Kraftomnibusbahnhofes wird nie von den Fahrgästen benutzt	FALSO	
17033	Die Verkehrsfläche des Kraftomnibusbahnhofes ist ein sicherer Bereich, wo nie ein Konflikt zwischen Kraftomnibus und Fahrgast entsteht	FALSO	

Quesito n° 3468 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17034	Kraftomnibusse können eine maximale Länge von 13,50 m aufweisen, wenn es sich um zweiachsige Fahrzeuge handelt	VERO	
17035	Kraftomnibusse können eine maximale Höhe von 4,30 m aufweisen, wenn es sich um Kraftomnibusse und Oberleitungsbusse handelt, welche für öffentliche Stadt- und Überlandlinien auf vorgegebenen Routen verkehren	VERO	
17036	Kraftomnibusse können eine maximale Breite von 2,55 Metern aufweisen	VERO	
17037	Kraftomnibusse können eine maximale Länge von 15,00 m aufweisen, wenn es sich um dreiachsige Fahrzeuge handelt	VERO	
17038	Kraftomnibusse können eine maximale Höhe von 4,20 m aufweisen, wenn es sich um Kraftomnibusse und Oberleitungsbusse handelt, welche für öffentliche Stadt- und Überlandlinien auf vorgegebenen Routen verkehren	FALSO	
17039	Kraftomnibusse können eine maximale Länge von 12,00 m aufweisen, wenn es sich um zweiachsige Fahrzeuge handelt	FALSO	
17040	Kraftomnibusse können eine maximale Breite von 2,60 Metern aufweisen	FALSO	
17041	Bei Kraftomnibussen im Liniendienst besteht die Warnblinkanlage aus dem gleichzeitigen Blinken der Bremsleuchten (Stopplichter)	FALSO	

Quesito n° 3469 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17042	Kraftomnibusse müssen eine Ringfläche befahren können, deren äußerer Radius 12,50 m und deren innerer Radius 5,30 m beträgt (überstrichene Fläche)	VERO	
17043	Kraftomnibusse neigen dazu, in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie auszuschwenken	VERO	
17044	Kraftomnibusse können sich während der Fahrt je nach ihrem vorderen oder hinteren Überhang verschiedenartig verhalten	VERO	
17045	Kraftomnibusse können nie eine Ringfläche befahren, deren äußerer Radius 12,50 m und deren innerer Radius 5,30 m beträgt (überstrichene Fläche)	FALSO	
17046	Kraftomnibusse neigen nicht dazu, in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie auszuschwenken	FALSO	

Quesito n° 3470 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17047	Das Schneiden der Kurven durch Kraftomnibusse ist zurückzuführen auf den beachtlichen Abstand zwischen dem Mittelpunkt der Vorderachse und jenem der Hinterachse	VERO	
17048	Das Schneiden der Kurven durch Kraftomnibusse ist zurückzuführen auf die vom Fahrer eingeschlagene Spur, welche den Radstand nicht berücksichtigt	VERO	
17049	Das Schneiden der Kurven durch einen Kraftomnibus kann hervorgerufen werden durch den Radstand	VERO	
17050	Das Schneiden der Kurven durch Kraftomnibusse ist zurückzuführen auf die Berührung der Straße mit dem hinteren Teil der Karosserie (Reiben)	FALSO	
17051	Das Schneiden der Kurven durch Kraftomnibusse ist zurückzuführen auf den beachtlichen hinteren Überhang	FALSO	
17052	Das Schneiden der Kurven durch Kraftomnibusse ist zurückzuführen auf die geringe Bodenhöhe der Fahrzeugkarosserie	FALSO	

Quesito n° 3471 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17053	Das Ausschwenken in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie ist zurückzuführen auf den beachtlichen hinteren Überhang	VERO	
17054	Das Ausschwenken in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie ist zurückzuführen auf den beachtlichen Überhang des Fahrzeugs über die Hinterachse	VERO	
17055	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	
17056	Das Ausschwenken in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie ist zurückzuführen auf den beachtlichen Abstand zwischen dem Mittelpunkt der Vorderachse und jenem der Hinterachse	FALSO	
17057	Das Ausschwenken in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie ist zurückzuführen auf die geringe Bodenhöhe der Fahrzeugkarosserie	FALSO	
17058	Das Ausschwenken in der Kurve mit dem hinteren Teil der Karosserie ist zurückzuführen auf den beachtlichen Überhang des Fahrzeugs über die Vorderachse	FALSO	

Quesito n° 3472 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17059	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Kraftomnibus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom großen Ausmaß des vorderen Überhangs ab	VERO	
17060	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Kraftomnibus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom beachtlichen Überhang des Fahrzeugs über die Vorderachse ab	VERO	
17061	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Kraftomnibus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt von der geringen Höhe der Karosserie des Fahrzeugs über dem Boden ab	FALSO	
17062	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Kraftomnibus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom beachtlichen Abstand zwischen den Achsmitten (vorn und hinten) ab	FALSO	
17063	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Kraftomnibus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom großen Ausmaß des hinteren Überhangs ab	FALSO	
17064	Die Beanspruchung des Gehsteiges durch den Kraftomnibus beim Heranfahren an die Haltestelle hängt vom beachtlichen Überhang des Fahrzeugs über die Hinterachse ab	FALSO	

Quesito n° 3473 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17065	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Kraftomnibuskarosserie (Reiben) nimmt zu, wenn der Straßenabschnitt mit hoher Geschwindigkeit befahren wird	VERO	
17066	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Kraftomnibuskarosserie (Reiben) nimmt zu, wenn das Fahrzeug schwer beladen ist	VERO	
17067	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Kraftomnibuskarosserie (Reiben) nimmt zu, wenn der hintere Überhang sehr lang ist	VERO	

17068	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Kraftomnibuskarosserie (Reiben) nimmt zu, wenn der hintere Überhang sehr kurz ist	FALSO	
17069	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Kraftomnibuskarosserie (Reiben) nimmt zu, wenn die Straße eben ist	FALSO	
17070	Das Risiko der Berührung der Straße durch den hinteren Teil der Kraftomnibuskarosserie (Reiben) nimmt zu, wenn der Straßenbereich keine Änderung des Gefälles aufweist	FALSO	

Quesito n° 3474 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17071	Während des Halts muss der Fahrer des Kraftomnibusses besonders auf Zutrittstüren und -stufen achten (falls vorhanden), die sich nach außen öffnen	VERO	
17072	Während des Halts muss der Fahrer des Kraftomnibusses besonders auf die Position des Fahrzeugs zum Gehsteig achten, insbesondere wenn es notwendig ist, einen behinderten Fahrgast im Rollstuhl ein- oder aussteigen zu lassen	VERO	
17073	Während des Halts muss der Fahrer des Kraftomnibusses Innen- und Außenrückspiegel sowie Kameras und Monitore benutzen (falls vorhanden)	VERO	
17074	Während des Halts muss der Fahrer des Kraftomnibusses sicherstellen, dass der Zu- und Ausstieg der Fahrgäste nicht durch nicht ordnungsgemäß abgestellte Gegenstände behindert wird	VERO	
17075	Während des Halts muss der Fahrer des Kraftomnibusses besonders auf die Öffnung der Notausstiege achten	FALSO	
17076	Während des Halts muss der Fahrer des Kraftomnibusses die Fahrgäste aussteigen lassen, ohne besonders aufzupassen	FALSO	

Quesito n° 3475 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17077	In den Omnibusbahnhöfen können die Bussteige mit Schutzdächern versehen sein, um die Fahrgäste vor Witterungseinflüssen zu schützen	VERO	
17078	In den Omnibusbahnhöfen erleichtern die Bussteige das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste der Kraftomnibusse	VERO	
17079	In den Omnibusbahnhöfen sind die in Fischgrätmuster angeordneten Stellplätze den Gelenkfahrzeugen vorbehalten	FALSO	
17080	In den Omnibusbahnhöfen werden die geraden und parallelen Bussteige zum Langzeitparken benutzt	FALSO	

Quesito n° 3476 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17081	In den Omnibusbahnhöfen ist das Fahrgastgebäude für den Aufenthalt der auf die Ankunft der Kraftomnibusse wartenden Fahrgäste ausgestattet	VERO	
17082	In den Omnibusbahnhöfen beherbergt das Fahrgastgebäude in der Regel den Warteraum, die Fahrkartenschalter, ein Café usw.	VERO	
17083	In den Omnibusbahnhöfen ist das Fahrgastgebäude auf zweckmäßige Weise mit der Verkehrsfläche verbunden	VERO	
17084	In den Omnibusbahnhöfen kann das Fahrgastgebäude Schilder oder Bildschirme mit den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Kraftomnibusse beherbergen	VERO	
17085	In den Omnibusbahnhöfen beherbergt das Fahrgastgebäude Bereiche für das Abstellen, das Parken, das Reinigen und das Betanken der Kraftomnibusse	FALSO	
17086	In den Omnibusbahnhöfen beherbergt das Fahrgastgebäude besondere Bereiche für die Wartung und die Reparatur der Kraftomnibusse	FALSO	

Quesito n° 3477 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17087	In den Omnibusbahnhöfen beherbergt das Fahrzeuggebäude Bereiche für das Abstellen, das Parken, das Reinigen und das Betanken der Kraftomnibusse	VERO	
17088	In den Omnibusbahnhöfen kann das Fahrzeuggebäude mit besonderen Bereiche für die Wartung und die Reparatur der Kraftomnibusse ausgestattet sein	VERO	
17089	In den Omnibusbahnhöfen ist der Zutritt zum Fahrzeuggebäude in der Regel für Fahrgäste verboten	VERO	
17090	In den Omnibusbahnhöfen beherbergt das Fahrzeuggebäude in der Regel den Warteraum, die Fahrkartenschalter, ein Café usw.	FALSO	

17091	In den Omnibusbahnhöfen beherbergt das Fahrzeuggebäude im Innern ein Café, Zeitungskiosks, ein Postamt, einen Geldautomaten, Geschäfte, Tabaktrafiken	FALSO	
17092	In den Omnibusbahnhöfen ist das Fahrzeuggebäude für den Aufenthalt der auf die Ankunft der Kraftomnibusse wartenden Fahrgäste ausgestattet	FALSO	

Quesito n° 3478 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17093	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er die Kurven mit einer dem Kurvenradius angepassten Geschwindigkeit befährt	VERO	
17094	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss durch möglichst frühzeitige Fahrbewegungen einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen	VERO	
17095	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er mit möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit fährt	VERO	
17096	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er sanft beschleunigt und bremst	VERO	
17097	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er möglichst frühzeitig und weich bremst	VERO	
17098	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss durch sanfte Fahrbewegungen, außer beim Anfahren und beim Bremsen, einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen	FALSO	
17099	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er mit ungleichmäßiger Geschwindigkeit fährt und ruckartig lenkt	FALSO	
17100	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss einen angemessenen Fahrkomfort für die Fahrgäste sicherstellen, indem er jäh anfährt und heftig bremst	FALSO	

Quesito n° 3479 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17101	Der Fahrer hat die Pflicht, sich in jeder Situation korrekt, mit Bürgersinn und Verantwortungssinn zu verhalten	VERO	
17102	Der Fahrer hat die Pflicht, die Sicherheit und die Unversehrtheit der Fahrgäste sicherzustellen	VERO	
17103	Der Fahrer hat die Pflicht, die Wünsche eines jeden Fahrgastes zu erfüllen, auch wenn dies zu Lasten anderer Fahrgäste geht	FALSO	
17104	Der Fahrer hat die Pflicht, die Beförderung der Mittel für die Sicherheit oder die bessere Mobilität der Behinderten abzulehnen	FALSO	
17105	Der Fahrer hat die Pflicht, den Dienst aus eigener Initiative abzubrechen, wenn er es für notwendig erachtet	FALSO	
17106	Der Fahrer hat die Pflicht, alles zu befördern, was der Fahrgast will	FALSO	

Quesito n° 3480 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17107	Die Innenbeleuchtung der Kraftomnibusse muss vorhanden und funktionstüchtig sein	VERO	
17108	Die Innenbeleuchtung der Kraftomnibusse muss in regelmäßigen Zeitabständen überprüft werden	VERO	
17109	Die Innenbeleuchtung der Kraftomnibusse ist verpflichtend vorgeschrieben	VERO	
17110	Die Innenbeleuchtung der Kraftomnibusse kann in einigen Kraftomnibussen vorhanden sein	FALSO	
17111	Die Innenbeleuchtung der Kraftomnibusse ist nicht verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	
17112	Die Innenbeleuchtung der Kraftomnibusse unterliegt keiner Prüfung im Zuge der Hauptuntersuchung des Fahrzeugs	FALSO	

Quesito n° 3481 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17113	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer das Vorhandensein der Feuerlöscher überprüfen	VERO	
17114	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer 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	

17115	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer das Vorhandensein des Warndreiecks überprüfen	VERO	
17116	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer das Vorhandensein des Verbandkastens überprüfen	VERO	
17117	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss sich der Fahrer davon vergewissern, dass die Feuerlöscher vor nicht mehr als 6 Monaten überprüft worden sind	VERO	
17118	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss sich der Fahrer davon vergewissern, dass die Feuerlöscher mit der wiederkehrenden Überprüfung in Ordnung sind	VERO	
17119	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss sich der Fahrer davon vergewissern, dass das Fahrzeug mit Unterlegkeilen versehen ist	VERO	
17120	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer das Vorhandensein des Verbandkastens überprüfen	VERO	
17121	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer das Vorhandensein der etwaigen Sicherheitshammer für die Notfenster überprüfen	VERO	
17122	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer das Vorhandensein der Tafel für überhängende Lasten überprüfen	FALSO	
17123	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer das Vorhandensein der hinteren rückstrahlenden fluoreszierenden Tafeln überprüfen	FALSO	
17124	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss sich der Fahrer davon vergewissern, dass die Feuerlöscher vor nicht mehr als 12 Monaten überprüft worden sind	FALSO	
17125	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer die Funktionstüchtigkeit des Zündverteilers überprüfen	FALSO	
17126	Bevor er mit dem Kraftomnibus losfährt, muss der Fahrer den Ausstoß von schädlichen Gasen aus dem Auspuff prüfen	FALSO	

Quesito n° 3482 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17127	Im Kraftomnibus dürfen so viele Personen sitzend befördert werden wie im Fahrzeugschein angegeben	VERO	
17128	Im Kraftomnibus dürfen Personen stehend befördert werden, wenn dies ausdrücklich vorgesehen ist	VERO	
17129	Im Kraftomnibus dürfen Personen unter Einhaltung der gegebenenfalls vorgesehenen Beladungskombinationen befördert werden	VERO	
17130	Im Kraftomnibus dürfen Personen mit Rollstuhl nur dann befördert werden, wenn der Kraftomnibus mit den vorgesehenen Vorrichtungen für Unterbringung derselben ausgestattet ist	VERO	
17131	Im Kraftomnibus dürfen nur dann Personen sitzend befördert werden, wenn im Feld S.2 des Fahrzeugscheins keine Zahl vermerkt ist	VERO	
17132	Im Kraftomnibus dürfen Personen auch stehend befördert werden, wenn Feld S.2 des Fahrzeugscheines dies vorsieht	VERO	
17133	Im Kraftomnibus dürfen Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit befördert werden	VERO	
17134	Im Kraftomnibus dürfen Personen stehend befördert werden, wenn in den Gängen genügend freier Raum vorhanden ist	FALSO	
17135	Im Kraftomnibus dürfen behinderte Personen im Rollstuhl befördert werden, sofern sie neben der Vordertür untergebracht werden	FALSO	
17136	Im Kraftomnibus dürfen Personen auch stehend befördert werden, wenn dies im Feld S.1 des Fahrzeugscheins vorgesehen ist	FALSO	
17137	Im Kraftomnibus dürfen nur dann mehr Personen als im Fahrzeugschein vorgesehen befördert werden, wenn es dienstliche Erfordernisse verlangen	FALSO	
17138	In einem Kraftomnibus dürfen mehr Personen befördert werden als im Fahrzeugschein vorgesehen	FALSO	

Quesito n° 3483 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17139	Stehende Fahrgäste sind zugelassen, wenn dies im Fahrzeugschein ausdrücklich angegeben ist	VERO	
17140	Stehende Fahrgäste müssen gleichmäßig über den Gang oder über die eigens vorgesehenen Plätze verteilt sein	VERO	
17141	Stehende Fahrgäste verpflichten den Fahrer zu höherer Aufmerksamkeit	VERO	
17142	Stehende Fahrgäste verpflichten durch ihre Anwesenheit zu einem besonders umsichtigen und vorhersehenden Fahrverhalten	VERO	
17143	Stehende Fahrgäste müssen sich an den eigens vorgesehenen Stützvorrichtungen festhalten	VERO	
17144	Stehende Fahrgäste müssen im hinteren Teil des Fahrzeugs konzentriert sein	FALSO	

17145	Stehende Fahrgäste dürfen aufgenommen werden, solange Platz zur Verfügung steht	FALSO	
17146	Stehende Fahrgäste erfordern keine besondere Vorsicht beim Fahren	FALSO	
17147	Stehende Fahrgäste sind zugelassen, wenn Feld S.1 des Fahrzeugscheins dies vorsieht	FALSO	
17148	Stehende Fahrgäste haben keine besonderen Pflichten	FALSO	

Quesito n° 3484 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17149	In der Regel sind die Fahrgäste von Kraftomnibussen angehalten, sich während der Fahrt an den eigens vorgesehenen Stützvorrichtungen festzuhalten, um Risiken durch plötzliches Bremsen zu vermeiden (beim Fahren im Stehen)	VERO	
17150	In der Regel sind die Fahrgäste von Kraftomnibussen angehalten, nicht zu drängeln und sich nicht an die sitzenden Personen zu lehnen	VERO	
17151	In der Regel sind die Fahrgäste von Kraftomnibussen angehalten, die Türen des Kraftomnibusses unter Beachtung der Vorschriften für das Zu- und Aussteigen zu verwenden	VERO	
17152	In der Regel sind die Fahrgäste von Kraftomnibussen angehalten, sich nicht vor den Kraftomnibustüren aufzuhalten, um anderen Fahrgästen das Zu- und Aussteigen zu ermöglichen	VERO	
17153	In der Regel sind die Fahrgäste von Kraftomnibussen angehalten, keine Gegenstände aus dem Fenster zu werfen und sich nicht hinauszulehnen	VERO	
17154	In der Regel sind die Fahrgäste von Kraftomnibussen angehalten, die Fahrzeugsitze zu reinigen, nachdem sie gesessen sind	FALSO	
17155	In der Regel sind die Fahrgäste von Kraftomnibussen angehalten, die Notfenster einzuschlagen	FALSO	
17156	In der Regel sind die Fahrgäste von Kraftomnibussen angehalten, die Sicherheitshammer als Andenken mitzunehmen	FALSO	

Quesito n° 3485 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17157	Die Beförderung von behinderten Personen im Rollstuhl hat mit eigens ausgerüsteten Kraftomnibussen zu erfolgen	VERO	
17158	Die Beförderung von behinderten Personen im Rollstuhl mit Linienbussen ist verboten	FALSO	
17159	Die Beförderung von behinderten Personen im Rollstuhl darf nicht mit Kraftomnibussen/Kleinbussen erfolgen	FALSO	

Quesito n° 3486 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17160	Während des Ein- und Ausstieges der Fahrgäste muss der Fahrer des Kraftomnibusses das Fahrzeug sicher gebremst halten	VERO	
17161	Während des Ein- und Ausstieges von behinderten Personen im Rollstuhl muss der Fahrer des Kraftomnibusses die Hebevorrichtungen oder die Trittbretter verwenden, wenn der Kraftomnibus damit ausgestattet ist	VERO	
17162	Während des Ein- und Ausstieges der Fahrgäste muss der Fahrer des Kraftomnibusses vermeiden, sich durch Handlungen ablenken zu lassen, die nicht direkt mit seiner Tätigkeit zusammenhängen	VERO	
17163	Während des Ein- und Ausstieges der Fahrgäste muss der Fahrer des Kraftomnibusses alle Fahrtrichtungsanzeiger gleichzeitig betätigen	FALSO	
17164	Während des Ein- und Ausstieges der Fahrgäste muss der Fahrer des Kraftomnibusses die Notausstiege öffnen	FALSO	
17165	Während des Ein- und Ausstieges der Fahrgäste muss der Fahrer des Kraftomnibusses telefonieren, wenn er persönlichen Bedarf dafür hat	FALSO	

Quesito n° 3487 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17166	Der Fahrer darf sich während der Fahrt nicht ablenken lassen	VERO	
17167	Der Fahrer muss während der Fahrt an Orten anhalten, die den Fahrgästen einen sicheren Ausstieg aus dem Fahrzeug ermöglichen	VERO	
17168	Der Fahrer muss sich vor dem Weiterfahren davon vergewissern, dass die Fahrgäste aus- bzw. eingestiegen sind und dass sie in Sicherheit sind	VERO	
17169	Der Fahrer muss während der Fahrt die erforderliche Hilfe für das Einsteigen von behinderten Personen leisten	VERO	
17170	Der Fahrer darf während der Fahrt nie mit den Fahrgästen reden, und zwar auch nicht bei stehendem Fahrzeug	FALSO	

17171	Der Fahrer braucht sich während der Fahrt nicht darum zu kümmern, dass die Fahrgäste die Pflicht zum Anlegen der Sicherheitsgurte einhalten	FALSO	

Quesito n° 3488 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17172	Behinderte im Rollstuhl steigen anhand der elektrisch oder hydraulisch betätigten Hebevorrichtungen in den Kraftomnibus ein bzw. von diesem aus	VERO	
17173	Behinderte im Rollstuhl steigen anhand der Rampen, die sich von Hand betätigen lassen, in den Kraftomnibus ein bzw. von diesem aus	VERO	
17174	Behinderte im Rollstuhl steigen anhand der tragbaren Rampen, die von Hand installiert werden, in den Kraftomnibus ein bzw. von diesem aus	VERO	
17175	Behinderte im Rollstuhl steigen anhand der Hebevorrichtung, die ausgebaut werden kann, in den Kraftomnibus ein bzw. von diesem aus	FALSO	
17176	Behinderte im Rollstuhl steigen anhand der tragbaren Rampe, mit welcher die behinderte Person ausgestattet sein muss, in den Kraftomnibus ein bzw. von diesem aus	FALSO	
17177	Behinderte im Rollstuhl steigen anhand des digitalen Fahrtenschreibers in den Kraftomnibus ein bzw. von diesem aus	FALSO	

Quesito n° 3489 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17178	Der Fahrer des Kraftomnibusses betätigt während des Dienstes die Bedienung für die Öffnung und die Schließung der Türen, nachdem er sich davon vergewissert hat, dass er dies ohne jegliche Gefahr tun kann	VERO	
17179	Nach dem Halt muss der Fahrer des Kraftomnibusses während des Dienstes mit geschlossenen Türen wieder weiterfahren	VERO	
17180	Der Fahrer des Kraftomnibusses muss während des Dienstes die Uniform tragen, wenn diese vorgesehen ist	VERO	
17181	Der Fahrer des Kraftomnibusses informiert während des Dienstes die Fahrgäste über etwaige aufgrund höherer Gewalt erforderliche Streckenänderungen	VERO	
17182	Der Fahrer des Kraftomnibusses darf an Bord essen oder rauchen, wenn er außer Dienst ist	FALSO	
17183	Der Fahrer des Kraftomnibusses darf während des Dienstes auch beim Fahren die Türen geöffnet lassen, wenn die Außentemperatur hoch ist	FALSO	
17184	Der Fahrer des Kraftomnibusses ist während des Dienstes nicht angehalten, den Fahrgästen während der Beförderung zu helfen	FALSO	
17185	Der Fahrer des Kraftomnibusses redet während des Dienstes mit den Fahrgästen, um sie zu beruhigen	FALSO	

Quesito n° 3490 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17186	Der Fahrer eines Linienbusses muss das Fahrzeug sauber und in gutem Funktionszustand halten	VERO	
17187	Der Fahrer eines Linienbusses muss die Ankunftszeiten an den Haltestellen einhalten	VERO	
17188	Der Fahrer eines Linienbusses kann Geräte zur Kommunikation mit der Zentrale in Notsituationen verwenden	VERO	
17189	Der Fahrer eines Linienbusses vergewissert sich, dass die Türen geschlossen sind, bevor er nach dem Halten wieder losfährt	VERO	
17190	Der Fahrer eines Linienbusses kann an Bord essen, wenn der Kraftomnibus die Endstation erreicht	FALSO	
17191	Der Fahrer eines Linienbusses muss vorzugsweise Zweiklanghupen verwenden	FALSO	
17192	Der Fahrer eines Linienbusses kann die Bitte der Fahrgäste erfüllen, außerhalb der vorgesehenen Haltestellen aus- oder einzusteigen	FALSO	

Quesito n° 3491 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17193	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel das Verbot vorgesehen, während der Fahrt zu rauchen	VERO	
17194	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel das Verbot vorgesehen, während des Halts in dem den Fahrgästen vorbehaltenen Teil zu essen	VERO	

17195	Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel vorgeschrieben, sich nicht unkorrekt zu verhalten oder vulgär zu reden	VERO	
17196	Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel vorgeschrieben, keine anderen Personen einsteigen zu lassen, als jene, die den Wagen gemietet haben	VERO	
17197	Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel vorgeschrieben, keine dienstfremden Personen lenken zu lassen	VERO	
17198	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel das Verbot vorgesehen, eigene Tiere mitzuführen	VERO	
17199	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel die Pflicht vorgesehen, das Fahrzeug nach jeder Fahrt zu kontrollieren, um im Innern des Fahrzeugs vergessene Gegenstände zurückzugeben	VERO	
17200	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel die Pflicht vorgesehen, den Dienst für lohnabhängige Gemeindemitarbeiter kostenlos zu erbringen	FALSO	
17201	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel die Pflicht vorgesehen, während der ganzen Arbeitszeit nicht zu essen	FALSO	
17202	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel die Pflicht vorgesehen, mit keinen anderen Personen als den Fahrgästen zu reden, während sie eine Beförderung ausführen	FALSO	
17203	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel das Verbot vorgesehen, während der Nacht zu fahren	FALSO	
17204	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel die Pflicht vorgesehen, der Aufforderung nachzukommen, Personen zu befördern, auch wenn der Dienstschluss bevorsteht oder bereits andere Kunden befördert werden	FALSO	
17205	Bei schlecht funktionierendem Dienst während der Fahrt kann der Fahrer von Kraftomnibussen für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer andere Preise anwenden als jene, die vom Beförderungsunternehmen, von welchem er abhängt, vorgegeben sind	FALSO	
17206	Mietfahrzeuge mit Fahrer werden auf den vom Konzessionsgeber genehmigten Strecken eingesetzt	FALSO	
17207	Für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer verwendet werden, ist in der Regel die Pflicht vorgesehen, während der ganzen Arbeitszeit nicht zu rauchen	FALSO	

Quesito n° 3492 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17208	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss alle Bedieninstrumente mit höchster Sanftheit betätigen	VERO	
17209	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss in jeder Situation Ruhe bewahren	VERO	
17210	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss sich den Fahrgästen gegenüber korrekt und freundlich benehmen	VERO	
17211	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss die Geschwindigkeit besonders herabsetzen, wenn der Kraftomnibus für die Beförderung von Fahrgästen im Stehen verwendet wird	VERO	
17212	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss die Gänge fließend schalten	VERO	
17213	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss das Lenkrad in der Kurve maßvoll betätigen, um das Wanken zu verringern	VERO	
17214	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmer berücksichtigen	VERO	
17215	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss die Umgebung immer unter Kontrolle halten	VERO	
17216	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss die Geschwindigkeit umso mehr erhöhen, je enger der Kurvenradius ist, da er damit die Zentrifugalkraft verringert	FALSO	
17217	Der Fahrer eines Kraftomnibusses unterliegt nie der Fahrtenschreiberpflicht	FALSO	
17218	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss sich an die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung halten und nicht auf das Verhalten der anderen Fahrer achten, denen er auf der Straße begegnet	FALSO	
17219	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss die Geschwindigkeitshöchstgrenzen überschreiten, wenn er es für notwendig erachtet	FALSO	
17220	Der Fahrer eines Kraftomnibusses muss es vermeiden, für kurze Strecken die Sicherheitsgurte anzulegen	FALSO	

Quesito n° 3493 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17221	Gefahren können begründet sein durch die Geschwindigkeit der Kraftfahrzeuge und ihren Bremsweg in einer Notsituation	VERO	
17222	Gefahren können begründet sein durch Witterungsverhältnisse wie Regen, Glätte, Nebel usw.	VERO	
17223	Gefahren können begründet sein durch eine Kurve, eine Kuppe, eine Kreuzung usw.	VERO	
17224	Gefahren können begründet sein durch die Missachtung der Verkehrsregeln durch Fußgänger oder andere Fahrer	VERO	
17225	Gefahren können begründet sein durch die Unkenntnis der Regeln seitens des Fußgängers	VERO	
17226	Gefahren können begründet sein durch das Alter des Fahrers	FALSO	
17227	Gefahren können begründet sein durch die Statur des Fahrers	FALSO	
17228	Gefahren können begründet sein durch die verwendete Fahrzeugart	FALSO	
17229	Gefahren können begründet sein durch das Vorhandensein von Verkehrszeichen entlang der Strecke	FALSO	
17230	Gefahren können begründet sein durch die vertraglichen Bedingungen des Fahrers	FALSO	

Quesito n° 3494 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17231	Gefahrensituationen können nicht immer durch die Verwendung der Sicherheitsvorrichtungen vermieden werden	VERO	
17232	Gefahrensituationen müssen vom Fahrer angegangen werden, um die körperliche Unversehrtheit der Personen zu gewährleisten	VERO	
17233	Gefahrensituationen müssen durch Vermeidung riskanter Verhalten vermieden werden	VERO	
17234	Gefahrensituationen können immer vermieden werden	FALSO	
17235	Gefahrensituationen können nicht immer vom Fahrer angegangen werden	FALSO	
17236	Gefahrensituationen können durch die Verwendung der Sicherheitsvorrichtungen immer vermieden werden	FALSO	
17237	Gefahrensituationen werden nie durch den körperlichen Zustand des Fahrers verursacht	FALSO	
17238	Gefahrensituationen kann nicht durch Verhalten des Fahrers entgegengewirkt werden	FALSO	

Quesito n° 3495 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17239	Im Hinblick auf die richtige Beurteilung der Risiken kommt der Erfahrung des Fahrers immer große Bedeutung zu	VERO	
17240	Im Hinblick auf die richtige Beurteilung der Risiken kommt der Aufmerksamkeit des Fahrers immer große Bedeutung zu	VERO	
17241	Im Hinblick auf die richtige Beurteilung der Risiken kommt der Reaktionsgeschwindigkeit immer große Bedeutung zu	VERO	
17242	Im Hinblick auf die richtige Beurteilung der Risiken kommt dem Studientitel des Fahrers immer große Bedeutung zu	FALSO	
17243	Im Hinblick auf die richtige Beurteilung der Risiken kommt der vom Beförderungsunternehmen erbrachten Dienstleistung immer große Bedeutung zu	FALSO	
17244	Im Hinblick auf die richtige Beurteilung der Risiken kommt der Zusammensetzung des Fuhrparks des Beförderungsunternehmens immer große Bedeutung zu	FALSO	
17245	Im Hinblick auf die richtige Beurteilung der Risiken kommt der Beziehung des Fahrers zu den Kollegen immer große Bedeutung zu	FALSO	

Quesito n° 3496 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17246	Die strafrechtliche Haftung ist persönlich	VERO	
17247	Die strafrechtliche Haftung kann nicht auf andere übertragen werden	VERO	
17248	Die strafrechtliche Haftung betrifft nur denjenigen, der die Tat begeht	VERO	
17249	Die strafrechtliche Haftung ist nicht durch die Versicherung gedeckt	VERO	
17250	Die strafrechtliche Haftung kann im Falle von fahrlässiger Tötung gegeben sein	VERO	

17251	Die strafrechtliche Haftung ist ausgeschlossen, wenn ein Ereignis auf höhere Gewalt zurückzuführen ist	VERO	
17252	Die strafrechtliche Haftung wird immer ausschließlich mit Verwaltungsstrafen geahndet	FALSO	
17253	Die strafrechtliche Haftung kann – in der Regel entgeltlich – auch von externen Rechtssubjekten wie Versicherungen übernommen werden	FALSO	
17254	Die strafrechtliche Haftung ist auf andere übertragbar	FALSO	
17255	Die strafrechtliche Haftung sieht ausschließlich die Vergütung des Schadens zu Gunsten des Geschädigten vor	FALSO	
17256	Die strafrechtliche Haftung lastet nur auf dem Beförderer, nie auf dem Fahrer	FALSO	

Quesito n° 3497 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17257	Die vertragliche Haftung entsteht durch Missachtung einer vertraglichen Pflicht	VERO	
17258	Die vertragliche Haftung erstreckt sich auf die für die Ausführung der Beförderung zuständigen Personen, also hauptsächlich auf den Fahrer	VERO	
17259	Die vertragliche Haftung entsteht nicht durch Nichterfüllung aufgrund höherer Gewalt und ist nicht durch die Kfz-Haftpflichtversicherung gedeckt	VERO	
17260	Die vertragliche Haftung kann auf dem Fahrer lasten	VERO	
17261	Die vertragliche Haftung kann auf dem Beförderer lasten	VERO	
17262	Die vertragliche Haftung lastet ausschließlich auf dem Fahrer	FALSO	
17263	Die vertragliche Haftung erstreckt sich nicht auf die für die Ausführung der Beförderung zuständigen Personen	FALSO	
17264	Die vertragliche Haftung besteht in der Beachtung des Vertrags zwischen Beförderer und Versicherungsgesellschaft	FALSO	
17265	Die vertragliche Haftung lastet ausschließlich auf dem Beförderer	FALSO	

Quesito n° 3498 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17266	Die Haftpflicht kann – in der Regel entgeltlich – auch von externen Rechtssubjekten wie Versicherungen übernommen werden	VERO	
17267	Die Haftpflicht kann als vertragliche oder außervertragliche Haftung gestaltet sein	VERO	
17268	Die Haftpflicht bedingt den wirtschaftlichen Ersatz des Schadens	VERO	
17269	Die Haftpflicht lastet auch auf dem Fahrer	VERO	
17270	Die Haftpflicht lastet gesamtschuldnerisch auf dem Fahrer und auf dem Eigentümer des Fahrzeugs	VERO	
17271	Die Haftpflicht ist unabhängig von der strafrechtlichen und verwaltungsrechtlichen Haftung	VERO	
17272	Die Haftpflicht besteht in der Verpflichtung, die sowohl Personen als auch Gegenständen zugefügten Schäden zu ersetzen	VERO	
17273	Die Haftpflicht wird immer ausschließlich mit Verwaltungsstrafen geahndet	FALSO	
17274	Die Haftpflicht lastet ausschließlich auf dem Fahrer des Fahrzeugs	FALSO	
17275	Die Haftpflicht lastet ausschließlich auf dem Eigentümer des Fahrzeugs	FALSO	

Quesito n° 3499 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17276	Die Haftpflicht aus unerlaubter Handlung beruht auf der Verpflichtung zum Schadensersatz, die jedem obliegt, der einem Dritten einen ungerechten Schaden zufügt	VERO	
17277	Die Haftpflicht aus unerlaubter Handlung betrifft auch das Zufügen von Schäden im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr	VERO	
17278	Die Haftpflicht aus unerlaubter Handlung kann die Regressforderung der Versicherungsgesellschaft zu Lasten des Versicherten zur Folge haben	VERO	
17279	Die Haftpflicht aus unerlaubter Handlung verpflichtet denjenigen, der die Handlung begangen hat, nicht zum Schadensersatz	FALSO	
17280	Die Haftpflicht aus unerlaubter Handlung hat mit der außervertraglichen Haftung nichts zu tun	FALSO	

Quesito n° 3500 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17281	Die an einem Linienbusbeförderungsvertrag beteiligten Parteien sind die Fahrgäste und der Beförderer	VERO	

17282	Die an einem Linienbusbeförderungsvertrag beteiligten Parteien sind der Beförderer, die Gemeinde und die Fahrgäste	FALSO	
17283	Die an einem Linienbusbeförderungsvertrag beteiligten Parteien sind der Beförderer und die Gemeinde	FALSO	
17284	Die an einem Linienbusbeförderungsvertrag beteiligten Parteien sind die Fahrgäste und die Gemeinde	FALSO	

Quesito n° 3501 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17285	Wenn sich eine Person verpflichtet, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern, liegt ein Beförderungsvertrag vor	VERO	
17286	Wenn sich eine Person verpflichtet, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern, liegt ein Werkvertrag vor	FALSO	
17287	Wenn sich eine Person verpflichtet, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern, liegt ein Auftrag vor	FALSO	
17288	Wenn sich eine Person verpflichtet, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern, liegt ein Mietvertrag vor	FALSO	

Quesito n° 3502 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17289	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer unter anderem, das Gepäck mit Sorgfalt aufzubewahren	VERO	
17290	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, Personen oder Sachen gegen Entgelt von einem Ort an einen anderen zu befördern	VERO	
17291	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, alle Vertragsklauseln zu beachten	VERO	
17292	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, den Kraftomnibus durch erfahrene und zuverlässige Personen lenken zu lassen	FALSO	
17293	Mit dem Beförderungsvertrag verpflichtet sich der Beförderer, eine Rechnung auszustellen	FALSO	

Quesito n° 3503 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17294	Der Beförderungsvertrag ist ein selten unentgeltlicher Vertrag	VERO	
17295	Der Beförderungsvertrag ist ein entgeltlicher Vertrag	VERO	
17296	Der Beförderungsvertrag ist ein aleatorischer Vertrag	FALSO	
17297	Der Beförderungsvertrag ist ein atypischer Vertrag	FALSO	

Quesito n° 3504 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17298	Beim Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße besteht der Vertragsgegenstand in der Überführung einer oder mehrerer Personen von einem Ort zu einem anderen	VERO	
17299	Beim Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße sind die Vertragsparteien dargestellt durch den Beförderer und den Fahrgast	VERO	
17300	Der Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße gilt in der Regel als abgeschlossen mit der Ausgabe eines Fahrscheines gegen Zahlung einer Vergütung	VERO	
17301	Beim Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße ist in der Regel die Ausgabe einer Fahrkarte vorgesehen, welche eine Legitimationsurkunde darstellt	VERO	
17302	Der Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße 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	
17303	Der Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße sieht in der Regel die Ausgabe einer Fahrkarte vor, welche auch dazu dient, die Person zu bestimmen, welche Anrecht auf die Beförderung hat	VERO	
17304	Beim Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße stellt der Fahrgast den Vertragsgegenstand dar	FALSO	
17305	Beim Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße gibt es keine Legitimationsurkunde	FALSO	
17306	Der Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße sieht in der Regel die Ausgabe einer Fahrkarte vor, welche auch dazu dient, den Beförderer zu bestimmen, welcher Anrecht auf die Beförderung hat	FALSO	
17307	Der Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße 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	

17308	Der Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße gilt in der Regel als abgeschlossen mit der Übergabe des Gepäcks an den Eigentümer	FALSO	
17309	Der Vertrag über die Beförderung von Personen auf der Straße hat die Überführung von Gütern von einem Ort zu einem anderen zum Gegenstand	FALSO	

Quesito n° 3505 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17310	Das Vertragsverhältnis bei der Personenbeförderung endet, wenn der Fahrgast aus dem Fahrzeug steigt und alle mit der Ablieferung des etwaigen Gepäcks zusammenhängenden Handlungen ausgeführt worden sind	VERO	
17311	Das Vertragsverhältnis bei der Personenbeförderung endet, wenn zwischen dem Fahrgast und dem Fahrzeug keinerlei materielle Zusammenhang besteht	VERO	
17312	Das Vertragsverhältnis bei der Personenbeförderung bedingt Haftpflicht seitens des Beförderers	VERO	
17313	Das Vertragsverhältnis bei der Personenbeförderung endet immer, wenn der Fahrgast aus dem Fahrzeug steigt	FALSO	
17314	Das Vertragsverhältnis bei der Personenbeförderung beschränkt sich auf die Zeitspannen, während welcher das Fahrzeug in Bewegung ist	FALSO	

Quesito n° 3506 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17315	Die Schäden, die aufgrund mangelnder oder unrichtiger Angaben in den Transportdokumenten entstehen, gehen zu Lasten des Beförderers	FALSO	
17316	Die Schäden, die aufgrund mangelnder oder unrichtiger Angaben in den Transportdokumenten entstehen, gehen zu Lasten des Reisebüros und des Gruppenveranstalters, falls es sich um Gelegenheitsverkehr handelt	FALSO	
17317	Die Schäden, die aufgrund mangelnder oder unrichtiger Angaben in den Transportdokumenten entstehen, gehen zu Lasten des Fahrgastes	FALSO	
17318	Für die Schäden, die aufgrund mangelnder oder unrichtiger Angaben in den Transportdokumenten entstehen, kommt niemand auf	FALSO	

Quesito n° 3507 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17319	Beim Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer muss der Vertrag die Angabe der von einem Ort zu einem anderen zu befördernden Personen enthalten	VERO	
17320	Beim Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer muss der Vertrag die Angabe des Beförderungspreises enthalten	VERO	
17321	Beim Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer muss der Vertrag nur die Angabe des Beförderungspreises enthalten	FALSO	
17322	Beim Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer muss der Vertrag die Angabe der von einem Ort zu einem anderen zu befördernden Personen, nicht jedoch des Beförderungspreises enthalten	FALSO	

Quesito n° 3508 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17323	Beim Gelegenheitsverkehr stellt das Datum der Fahrt einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar	VERO	
17324	Beim Gelegenheitsverkehr stellt die Strecke mit den jeweiligen Pausen einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar	VERO	
17325	Beim Gelegenheitsverkehr stellen die Anzahl und die Aufstellung der Teilnehmer, also der zu befördernden Personen, einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar	VERO	
17326	Beim Gelegenheitsverkehr stellt der Beförderungspreis einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar	VERO	
17327	Beim Gelegenheitsverkehr stellt die Nationalität der Fahrgäste einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar, wenn es sich um einen innerstaatlichen Dienst handelt	FALSO	
17328	Beim Gelegenheitsverkehr stellt das Datum der letzten vom Beförderer durchgeführten Fahrt einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar	FALSO	
17329	Beim Gelegenheitsverkehr stellt die Gründungsurkunde der Beförderungsgesellschaft einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar	FALSO	
17330	Beim Gelegenheitsverkehr stellt die Steuernummer des Fahrers einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar	FALSO	

17331	Beim Gelegenheitsverkehr stellt die Zulassungsnummer des für die Beförderung verwendeten Fahrzeugs einen wesentlichen Bestandteil des Personenbeförderungsvertrages dar	FALSO	

Quesito n° 3509 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17332	Beim Liniendienst ist der Beförderer des öffentlichen Liniendienstes angehalten, den Fahrgästen die Fahrkarte auszustellen	VERO	
17333	Beim Liniendienst gilt die Fahrkarte auch als Steuerbeleg	VERO	
17334	Beim Liniendienst bestimmt die Fahrkarte den zur Beförderung Berechtigten	VERO	
17335	Beim Liniendienst ist die Fahrkarte nicht übertragbar, wenn dies von den allgemeinen Beförderungsbedingungen verboten ist	VERO	
17336	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	
17337	Beim Liniendienst muss die Fahrkarte die Dauer der Fahrt enthalten	FALSO	
17338	Beim Liniendienst hat die Fahrkarte keine Fälligkeit	FALSO	
17339	Beim Liniendienst ist die Fahrkarte nie übertragbar	FALSO	

Quesito n° 3510 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17340	Auf dem Fahrschein muss die Bezeichnung des ausstellenden Unternehmens angeführt sein	VERO	
17341	Auf dem Fahrschein müssen der Abfahrtsort und der Bestimmungsort oder die Art der Fahrt (Stadtverkehr, Überlandverkehr usw.) angeführt sein	VERO	
17342	Auf dem Fahrschein muss die Gültigkeitsdauer angeführt sein	VERO	
17343	Auf dem Fahrschein muss der Wert angeführt sein	VERO	
17344	Auf dem Fahrschein müssen alle von den Steuerbestimmungen vorgesehenen Angaben angeführt sein	VERO	
17345	Auf dem Fahrschein muss der Beruf des Begünstigten angeführt sein	FALSO	
17346	Auf dem Fahrschein muss das Kennzeichen des Fahrzeugs angeführt sein	FALSO	
17347	Auf dem Fahrschein muss das Geburtsdatum des Fahrers angeführt sein	FALSO	

Quesito n° 3511 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17348	Beim Personenbeförderungsvertrag obliegt dem Beförderer die vertragliche Haftung bei Missachtung einer Vertragspflicht	VERO	
17349	Beim Personenbeförderungsvertrag obliegt dem Beförderer die vertragliche Haftung bei vom Fahrgast erlittenen Schäden	VERO	
17350	Beim Personenbeförderungsvertrag obliegt dem Beförderer die vertragliche Haftung beim Verderb der Sachen	VERO	
17351	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der außervertraglich bei Missachtung einer Vertragspflicht	FALSO	
17352	Beim Personenbeförderungsvertrag, haftet der Beförderer nie für den Verderb der Sachen	FALSO	
17353	Beim Personenbeförderungsvertrag obliegt dem Beförderer die vertragliche Haftung, wenn einem Fußgänger ein Schaden zugefügt wird	FALSO	

Quesito n° 3512 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17354	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	
17355	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	
17356	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes entsteht für den Beförderer die Verwahrungspflicht zu jenem Zeitpunkt, an welchem es ihm übergeben wird	VERO	
17357	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet der Beförderer nicht für Schäden, die auf höhere Gewalt zurückzuführen sind	VERO	
17358	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet der Hotelier für den Verderb, die Zerstörung oder die Entwendung, wenn ihm die Sachen zur Verwahrung übergeben wurden	VERO	

17359	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	
17360	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet im Schadensfall auch dann der Beförderer, wenn der Fahrer die Sachen vom Fahrzeug abgeladen und in das Hotel hineingebracht hat	FALSO	
17361	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	
17362	Hinsichtlich des Gepäcks des Fahrgastes haftet der Beförderer auch im Falle eines Überfalles für den Verlust	FALSO	
17363	Mit Bezug auf das Gepäck des Fahrgastes haftet der Beförderer immer, auch wenn er nachweisen kann, dass der Verlust auf Zufall zurückzuführen ist	FALSO	

Quesito n° 3513 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17364	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der Beförderer für etwaige Verspätungen bei der Ausführung der Beförderung	VERO	
17365	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der Beförderer für die nicht erfolgte Ausführung der Beförderung	VERO	
17366	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der Beförderer für Schäden, die der Fahrgast während der Fahrt erleidet	VERO	
17367	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der Beförderer für den etwaigen Verlust oder Verderb des Gepäcks, wenn er nicht nachweist, alle Maßnahmen getroffen zu haben, um den Schaden zu vermeiden	VERO	
17368	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der Beförderer auch im Falle unentgeltlicher Beförderung	VERO	
17369	In den Personenbeförderungsvertrag, kann der Beförderer Klauseln einfügen, die seine Haftung für etwaige Schäden begrenzen, die der Fahrgast erleiden sollte	FALSO	
17370	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der Beförderer nur dann für die aufgetretenen Schäden, wenn er den Dienst gegen Entgelt erbringt	FALSO	
17371	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der Beförderer nicht für den etwaigen Verlust oder Verderb des Gepäcks, es sei denn, dass der Fahrgast nachweisen kann, dass er den Schaden verursacht hat	FALSO	
17372	Beim Personenbeförderungsvertrag haftet der Beförderer nicht für etwaige Verspätungen	FALSO	
17373	Beim Personenbeförderungsvertrag unterliegt der Beförderer nicht der vertraglichen Haftung, welche hingegen beim Gefälligkeitstransport vorliegt	FALSO	

Quesito n° 3514 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17374	Die Schutzpflicht des Beförderers kommt zur Hauptpflicht der Beförderung hinzu	VERO	
17375	Die Schutzpflicht des Beförderers bedingt das Treffen aller "geeigneten Maßnahmen", damit der Beförderte unversehrt zum Bestimmungsort gelangt	VERO	
17376	Die Schutzpflicht des Beförderers bedingt, dass der Beförderer das Fahrzeug angemessen ausstattet	VERO	
17377	Die Schutzpflicht des Beförderers befreit den Fahrgast nicht von der Pflicht zum Selbstschutz und zur Zusammenarbeit	VERO	
17378	Die Schutzpflicht des Beförderers beinhaltet nicht, dass dieser das Fahrzeug angemessen ausstattet	FALSO	
17379	Die Schutzpflicht des Beförderers beinhaltet keinerlei Verpflichtung für den Fahrgast	FALSO	

Quesito n° 3515 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17380	Der Fahrgast hat die Pflicht zum Selbstschutz und zur Zusammenarbeit mit der Beförderer	VERO	
17381	Der Fahrgast darf sich keinen Gefahrensituationen ausliefern	VERO	
17382	Der Fahrgast darf die Betriebsordnung des Beförderungsunternehmens nicht absichtlich missachten	VERO	
17383	Der Fahrgast muss die mittels öffentlicher Anzeige verkündeten Beförderungsbedingungen beachten	VERO	
17384	Der Fahrgast darf einen Halt auch dann vormerken, wenn er nicht vorgegeben ist	FALSO	

17385	Der Fahrgast kann das Gepäck auch außerhalb des Fahrzeugs unbeaufsichtigt stehen lassen und ausschließlich mit der Haftung des Fahrers rechnen	FALSO	
17386	Der Fahrgast hat keinerlei Pflicht zum Selbstschutz	FALSO	

Quesito n° 3516 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17387	Die Mobilitätscharta stellt die Verpflichtung der Dienstleister dar, ihre Tätigkeit nach den Qualitätsmanagementrichtlinien gemäß UNI EN ISO 9000 auszurichten	VERO	
17388	Die Mobilitätscharta richtet sich nach einer mit eigenem Dekret des Ministerpräsidenten erlassenen Vorlage	VERO	
17389	Die Mobilitätscharta ist das Dokument, das die Beziehungen regelt zwischen den Unternehmen, die öffentliche Verkehrsdienste erbringen, und den Bürgern, die diese beanspruchen	VERO	
17390	Die Mobilitätscharta ist eine besondere Art von "Dienstleistungscharta"	VERO	
17391	Die Mobilitätscharta ist entstanden, um die Qualität des Angebots und der Organisation der öffentlichen Dienste anzuheben	VERO	
17392	Die Mobilitätscharta wird vom Unternehmen ausgearbeitet, welches dann verpflichtet ist, sich an die darin enthaltenen Grundsätze zu halten	VERO	
17393	Die Mobilitätscharta richtet sich nicht nach einer allgemeinen Vorlage	FALSO	
17394	Die Mobilitätscharta ist nicht verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	
17395	Die Mobilitätscharta ist ein Dokument, das nicht vom Unternehmen ausgearbeitet und verbreitet wird, das von diesem aber auf jeden Fall zu beachten ist	FALSO	
17396	Die Mobilitätscharta enthält die für die Strecken vorgesehenen Haltestellen	FALSO	

Quesito n° 3517 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17397	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister Gleichbehandlung und Unparteilichkeit gewährleisten	VERO	
17398	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister eine Versicherungsdeckung für Schäden an Personen und Gegenständen gewährleisten	VERO	
17399	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister die Wahlfreiheit gewährleisten	VERO	
17400	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister ständige und regelmäßige Beförderungsdienste gewährleisten	VERO	
17401	Mit der Mobilitätscharta müssen die Dienstleister keine Beteiligung der Kunden gewährleisten	FALSO	
17402	Mit der Mobilitätscharta sind die Dienstleister nicht angehalten, bei Bedarf Ersatzdienste zu gewährleisten	FALSO	

Quesito n° 3518 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17403	Die Mobilitätscharta gewährleistet Gleichbehandlung und Unparteilichkeit hinsichtlich des Zugangs zu den Diensten und zu den Infrastrukturen	VERO	
17404	Die Mobilitätscharta gewährleistet Dienstleistungskontinuität	VERO	
17405	Die Mobilitätscharta gewährleistet durch organisierte Vertretungen die Beteiligung der Bürger an den Entscheidungen des Unternehmens	VERO	
17406	Die Mobilitätscharta gewährleistet Funktionstüchtigkeit bzw. Leistungsfähigkeit und Wirksamkeit hinsichtlich der Pflege der Fahrzeuge und der Infrastrukturen sowie hinsichtlich der Professionalität des Personals	VERO	
17407	Die Mobilitätscharta gewährleistet Umweltschutz	VERO	
17408	Die Mobilitätscharta gewährleistet die Unentgeltlichkeit der Dienstleistungen	FALSO	
17409	Die Mobilitätscharta gewährleistet das Angebot von Fahrten auch während der Nacht	FALSO	

Quesito n° 3519 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17410	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie die Sicherheit der Fahrt	VERO	
17411	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie die Dienste für Fahrgäste mit Behinderung	VERO	

17412	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie der Schutz des Kunden/Fahrgastes	VERO	
17413	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie die Sauberkeit und der Hygienezustand der Fahrzeuge und/oder der Bahnhöfe	VERO	
17414	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie die Kundeninformation	VERO	
17415	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie die Regelmäßigkeit des Betriebs und die Pünktlichkeit der Fahrzeuge	VERO	
17416	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt, wie die Art der verwendeten Reifen	FALSO	
17417	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie die Marke der für den Dienst verwendeten Fahrzeuge	FALSO	
17418	In der Mobilitätscharta des Unternehmens ist der Standard der Dienstleistungsqualitätsfaktoren angeführt wie die Anzahl der für die Reinigung der Fahrzeuge zuständigen Mitarbeiter	FALSO	

Quesito n° 3520 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17419	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen fest hinsichtlich der Kenntlichkeit der Mitarbeiter mit Kundenkontakt	VERO	
17420	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen fest hinsichtlich des Auftretens des Personals	VERO	
17421	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen fest hinsichtlich des Verhaltenskodex für das Personal	VERO	
17422	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen fest hinsichtlich des Benehmens und der Ausdrucksweise des lohnabhängigen Personals	VERO	
17423	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen fest hinsichtlich der verwendeten offiziellen Sprache	FALSO	
17424	In der Mobilitätscharta des Unternehmens legen die Dienstleister die Verpflichtungen fest hinsichtlich der Farbe der verwendeten Kraftomnibusse	FALSO	

Quesito n° 3521 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17425	Das Begleitpersonal muss ein ziviles und dem Kunden gegenüber respektvolles Verhalten an den Tag legen	VERO	
17426	Das Begleitpersonal muss den Personen in Schwierigkeiten und mit Bewegungsschwierigkeiten behilflich sein	VERO	
17427	Das Begleitpersonal muss die Uniform tragen, falls diese vorgeschrieben ist, und das Namensschild sichtbar ausgehängt haben	VERO	
17428	Das Begleitpersonal muss ein gepflegtes Äußeres wahren	VERO	
17429	Das Begleitpersonal ist nicht angehalten, behinderten Personen beim Einsteigen in das Fahrzeug behilflich zu sein	FALSO	
17430	Das Begleitpersonal muss es auch bei stehendem Fahrzeug vermeiden, mit den Fahrgästen zu reden	FALSO	
17431	Das Begleitpersonal darf nicht aus dem Fahrzeug steigen	FALSO	

Quesito n° 3522 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17432	Der Fahrgast darf nicht mehr als einen Sitzplatz besetzen	VERO	
17433	Der Fahrgast darf sich nicht so verhalten, dass er andere Personen stört	VERO	
17434	Der Fahrgast muss die vom Personal des Beförderers erhaltenen Anweisungen, Anordnungen und Hinweise beachten	VERO	
17435	Der Fahrgast darf Alarmsignale oder jede andere Warnvorrichtung verwenden, wenn immer er aus dem Kraftomnibus aussteigen will	FALSO	
17436	Der Fahrgast darf auch ohne Fahrkarte und/oder Vormerkung in das Fahrzeug steigen	FALSO	
17437	Der Fahrgast darf rauchen, wenn er es wünscht	FALSO	

Quesito n° 3523 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17438	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, im Wagen zu rauchen	VERO	
17439	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, Gegenstände aus stehenden oder fahrenden Fahrzeugen zu werfen	VERO	
17440	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, das Fahrzeug zu verschmieren, zu beschmutzen oder zu beschädigen	VERO	
17441	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, abgesehen vom Passagiergut die Beförderung von anderen Gütern oder Waren zu verlangen	VERO	
17442	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, zu verlangen, dass die Beförderung entgegen den von der geltenden Straßenverkehrsordnung vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen erfolgt	VERO	
17443	Den Fahrgästen ist es nicht erlaubt, leise am Mobiltelefon zu sprechen	FALSO	
17444	Den behinderten Fahrgästen ist es nicht erlaubt, den eigenen Rollstuhl in den Kraftomnibus zu bringen	FALSO	
17445	Den Fahrgästen ist es auch bei stehendem Fahrzeug nicht erlaubt, den Fahrer um Informationen zu bitten	FALSO	

Quesito n° 3524 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17446	Die Fahrgäste haben die Pflicht, sich bei Gefahr an das Begleitpersonal zu wenden	VERO	
17447	Die Fahrgäste haben die Pflicht, das mit dem Lenken und mit der Kontrolle beauftragte Begleitpersonal zu achten und seine Anweisungen zu beachten	VERO	
17448	Die Fahrgäste haben die Pflicht, das öffentliche Verkehrsmittel mit Respekt zu behandeln und die Wagen nicht durch wandalische Taten oder durch Beschriften der Sitze oder der Wände usw. zu beschädigen	VERO	
17449	Die Fahrgäste haben die Pflicht, Verhaltensweisen zu unterlassen, die andere Fahrgäste stören oder diesen Schaden	VERO	
17450	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	
17451	Die Fahrgäste haben die Pflicht, dem Fahrzeug Schaden zuzufügen	FALSO	
17452	Die Fahrgäste haben die Pflicht, das Fahrzeug zu reinigen	FALSO	
17453	Die Fahrgäste haben die Pflicht, die Sicherheitsgurte auch dann anzulegen, wenn das Fahrzeug nicht damit ausgestattet ist	FALSO	

Quesito n° 3525 - 14##tipologia14 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17454	Die Fahrgäste haben die Pflicht, nicht mehr als einen Sitzplatz pro Person zu besetzen und Ausgänge und Durchgänge nicht zu versperren	VERO	
17455	Die Fahrgäste haben die Pflicht, Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit behilflich sein und den Sitzplatz betagten Personen, Behinderten und schwangeren Frauen zur Verfügung zu stellen	VERO	
17456	Die Fahrgäste haben die Pflicht, die Bestimmungen zu beachten, welche die Beförderung von Gegenständen und Tieren regeln	VERO	
17457	Die Fahrgäste haben die Pflicht, Kinder, Gegenstände und Tiere von den Türen fern zu halten	VERO	
17458	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	
17459	Die Fahrgäste haben die Pflicht, das Rauchverbot an Bord der Wagen zu beachten	VERO	
17460	die Fahrgäste haben das Recht, an Bord des Fahrzeugs zu rauchen	FALSO	
17461	Die Fahrgäste haben die Pflicht, etwaige Schäden an den Antriebsteilen des Fahrzeugs anzuzeigen	FALSO	
17462	Die Fahrgäste haben die Pflicht zu kontrollieren, ob die anderen Fahrgäste die Fahrkarte ordnungsgemäß entwertet haben	FALSO	

Quesito n° 3526 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17463	Zu den Fahrzeugen für den öffentlichen Personenverkehr gehören Kraftomnibusse, verstanden als Fahrzeuge für die Beförderung von mehr als 9 Personen	VERO	
17464	Zu den Fahrzeugen für den öffentlichen Personenverkehr gehören Schulbusse, verstanden als besondere Kategorie von Kraftomnibussen, welche mit besonderen Ausstattungen für die Beförderung von Schülern versehen sind	VERO	

17465	Zu den Fahrzeugen für den öffentlichen Personenverkehr gehören Gelenkbusse, verstanden als Kraftomnibusse mit zwei starren Teilfahrzeugen, welche durch einen Gelenkabschnitt miteinander gekoppelt sind und deren Fahrgasträume miteinander verbunden sind	VERO	
17466	Zu den Fahrzeugen für den öffentlichen Personenverkehr gehören Gelenkbusse, verstanden als Kraftomnibusse aus einer einzigen starren Einheit	FALSO	
17467	Zu den Fahrzeugen für den öffentlichen Personenverkehr gehören Lastkraftwagen, verstanden als Kraftwagen für die Beförderung von Gütern und von Personen, welche diese Güter nutzen oder transportieren	FALSO	
17468	Zu den Fahrzeugen für den öffentlichen Personenverkehr gehören Personenkraftwagen, verstanden als Fahrzeuge für die Beförderung von Personen, welche ausgestattet sind, um mehr als 9 Personen zu befördern	FALSO	

Quesito n° 3527 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17469	Kraftomnibusse sind Fahrzeuge, die einer Genehmigung bedürfen, falls sie gewerblich genutzt werden	VERO	
17470	Kraftomnibusse sind Fahrzeuge für die Beförderung von mehr als neun Personen einschließlich des Fahrers	VERO	
17471	Kraftomnibusse sind Fahrzeuge, für welche besondere Ausnahmen von den allgemeinen Höchstmaßen gelten	VERO	
17472	Kraftomnibusse sind Fahrzeuge für den Gütertransport	FALSO	
17473	Kraftomnibusse sind Fahrzeuge für die Beförderung von bis zu neun Personen einschließlich des Fahrers	FALSO	
17474	Kraftomnibusse sind Fahrzeuge, die nur für gewerbliche Nutzung bestimmt sein können	FALSO	

Quesito n° 3528 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17475	Stadtbusse haben überwiegend Stehplätze	VERO	
17476	Stadtbusse sind dazu bestimmt, kurze Strecken zu befahren	VERO	
17477	Stadtbusse sind dazu bestimmt, vorwiegend in geschlossenen Ortschaften zu fahren	VERO	
17478	Stadtbusse haben vorwiegend Stehplätze	VERO	
17479	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	
17480	Stadtbusse können nie 4-türig sein	FALSO	
17481	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	
17482	Stadtbusse haben ausschließlich Sitzplätze	FALSO	

Quesito n° 3529 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17483	Reisebusse werden auf Langstrecken eingesetzt	VERO	
17484	Reisebusse haben nur Sitzplätze	VERO	
17485	Kraftomnibusse für die Beförderung von Pflichtschülern werden Schulbusse genannt	VERO	
17486	Kraftomnibusse für die Beförderung von Pflichtschülern mit mehr als 16 Plätzen einschließlich des Fahrers werden Minischulbusse genannt	FALSO	
17487	Kraftomnibusse für die Beförderung von Pflichtschülern müssen rot sein	FALSO	
17488	Zitronengelbe Kraftomnibusse sind Schulbusse oder Minibusse	FALSO	
17489	Kraftomnibusse für die Beförderung von Pflichtschülern müssen mindestens 16 Plätze haben	FALSO	

Quesito n° 3530 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17490	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften sind Fahrzeuge der Klasse A für stehende Fahrgäste ausgestattet	VERO	
17491	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften können Fahrzeuge der Klasse A nicht mehr als 22 Fahrgäste zuzüglich Fahrer befördern	VERO	
17492	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften sind Fahrzeuge der Klasse B nicht für die Beförderung von Personen im Stehen bestimmt	VERO	

17493	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften können Fahrzeuge der Klasse B nicht mehr als 22 Fahrgäste zuzüglich Fahrer befördern	VERO	
17494	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften unterscheidet man bei den Fahrzeugen für die gewerbliche Personenbeförderung gemäß der nationalen Klassifizierung zwischen Fahrzeugen der Klasse I und Fahrzeugen der Klasse II	FALSO	
17495	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften sind Fahrzeuge der Klasse A nicht mit Sitzen ausgestattet, da sie ausschließlich für die Beförderung von Fahrgästen im Stehen bestimmt sind	FALSO	
17496	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften sind Fahrzeuge der Klasse B für die Beförderung von Personen im Stehen bestimmt	FALSO	
17497	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften unterscheidet man bei den Fahrzeugen für die gewerbliche Personenbeförderung zwischen Fahrzeugen der Klasse I und Fahrzeugen der Klasse II	FALSO	
17498	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften können Fahrzeuge der Klasse A nicht mehr als 22 Fahrgäste einschließlich Fahrer befördern	FALSO	
17499	Aufgrund ihrer baulichen Eigenschaften unterscheidet man bei den Fahrzeugen für die gewerbliche Personenbeförderung zwischen Fahrzeugen der Klasse A und Fahrzeugen der Klasse B	FALSO	

Quesito n° 3531 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17500	Zur Klasse A gehören Kraftomnibusse für innerstädtische Liniendienste	VERO	
17501	Zur Klasse I gehören Kraftomnibusse für innerstädtische Liniendienste	VERO	
17502	Zur Klasse B gehören Kraftomnibusse für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer	VERO	
17503	Zur Klasse III gehören Reisebusse	VERO	
17504	Zur Klasse III gehören Kraftomnibusse für die Beförderung von mehr als 22 Personen zuzüglich Fahrer	VERO	
17505	Zur Klasse A gehören nicht die Kraftomnibusse für Liniendienste im Vorortverkehr	FALSO	
17506	Zur Klasse B gehören Kraftomnibusse für die Beförderung von mehr als 22 Personen zuzüglich Fahrer	FALSO	
17507	Der Klasse I der gemeinschaftlichen Klassifizierung entsprechen Überlandbusse der nationalen Klassifizierung	FALSO	
17508	Zur Klasse II gehören Kraftomnibusse für die Beförderung von maximal 22 Personen zuzüglich Fahrer	FALSO	
17509	Zur Klasse B gehören Kraftomnibusse der Klasse II	FALSO	

Quesito n° 3532 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17510	Kraftomnibusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Kraftomnibusse der Klasse I, wenn die Anzahl der Plätze mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und Plätze für stehende Fahrgäste vorhanden sind	VERO	
17511	Kraftomnibusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Kraftomnibusse der Klasse III, wenn die Anzahl der Plätze mehr als 22 +1 (Fahrer) beträgt und nur Plätze für sitzende Fahrgäste vorgesehen sind	VERO	
17512	Kraftomnibusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Kraftomnibusse der 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	
17513	Kraftomnibusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Kraftomnibusse der Klasse B, wenn die Anzahl der Plätze nicht mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und wenn sie ausschließlich für stehende Fahrgäste ausgelegt sind	FALSO	
17514	Kraftomnibusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Kraftomnibusse der Klasse II, wenn die Anzahl der Plätze nicht mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und nur Plätze für sitzende Fahrgäste vorgesehen sind	FALSO	
17515	Kraftomnibusse werden gemäß EU-Bestimmungen eingestuft als Kraftomnibusse der Klasse V, wenn die Anzahl der Plätze mehr als 22 + 1 (Fahrer) beträgt und Plätze für stehende Fahrgäste vorhanden sind	FALSO	

Quesito n° 3533 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17516	Kraftomnibusse müssen mit Notausstiegen ausgestattet sein	VERO	
17517	Kraftomnibusse müssen mit Feuerlöschern ausgestattet sein	VERO	
17518	Kraftomnibusse müssen je nach Innenausstattung mit Sitzplätzen, Stehplätzen und Plätzen für Behinderte ausgestattet sein	VERO	
17519	Kraftomnibusse müssen ausschließlich mit Sitzplätzen ausgestattet sein	FALSO	

17520	Kraftomnibusse müssen hinten mit rückstrahlenden fluoreszierenden Tafeln ausgestattet sein	FALSO	
17521	Kraftomnibusse müssen seitlich mit roten Reflexbändern ausgestattet sein	FALSO	

Quesito n° 3534 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17522	Die Notausstiege der Kraftomnibusse müssen bei Gefahr verwendet werden und können mit den Fahrgasttüren übereinstimmen	VERO	
17523	Die Notausstiege der Kraftomnibusse müssen von den Fahrgästen leicht erkannt werden können	VERO	
17524	Die Notausstiege der Kraftomnibusse müssen gleichmäßig über beide Seiten das Kraftomnibusses verteilt sein	VERO	
17525	Die Notausstiege der Kraftomnibusse müssen unter normalen Betriebsbedingungen für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste verwendet werden	FALSO	
17526	Die Notausstiege der Kraftomnibusse müssen mit den Fahrgasttüren übereinstimmen	FALSO	
17527	Die Notausstiege der Kraftomnibusse dürfen ausschließlich aus Luken im Dach bestehen	FALSO	
17528	Die Notausstiege der Kraftomnibusse dürfen sich nur auf der rechten Seite des Kraftomnibusses befinden	FALSO	
17529	Die Notausstiege der Kraftomnibusse dürfen nur vom Fahrer betätigt werden	FALSO	

Quesito n° 3535 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17530	Die Notausstiege der Kraftomnibusse müssen durch eigene Schriftzüge und/oder Symbole gekennzeichnet sein	VERO	
17531	Die Notausstiege der Kraftomnibusse können aus Türen, Fenstern oder Luken bestehen	VERO	
17532	Die Mindestanzahl der Notausstiege der Kraftomnibusse ist entsprechend der Anzahl der Fahrgäste festgelegt	VERO	
17533	Die Notausstiege der Kraftomnibusse müssen durch rote Lichter kenntlich gemacht sein	FALSO	
17534	Die Notausstiege der Kraftomnibusse müssen durch blau/weiße Klebeetiketten kenntlich gemacht sein	FALSO	
17535	Die Notausstiege der Kraftomnibusse brauchen nicht kenntlich gemacht zu sein	FALSO	
17536	Die Mindestanzahl der Notausstiege der Kraftomnibusse ist entsprechend dem Gesamtgewicht des Kraftomnibusses festgelegt	FALSO	

Quesito n° 3536 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17537	In den Kraftomnibussen werden die Fahrgasttüren unter normalen Betriebsbedingungen von den Fahrgästen zum Ein- und Aussteigen verwendet	VERO	
17538	In den Kraftomnibussen werden die Notausstiege durch besondere Etiketten gekennzeichnet	VERO	
17539	In den Kraftomnibussen werden die Fahrgasttüren unter normalen Betriebsbedingungen für den Ausstieg der Fahrgäste bei Gefahr verwendet	FALSO	
17540	In den Kraftomnibussen stimmen die Notausstiege immer mit den Fahrgasttüren überein	FALSO	

Quesito n° 3537 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17541	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses müssen alle kenntlich gemacht sein	VERO	
17542	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses sind durch besondere Etiketten gekennzeichnet	VERO	
17543	Die Mindestanzahl der Notausstiege eines Kraftomnibusses ist entsprechend der Anzahl der Fahrgäste festgelegt, die befördert werden können	VERO	
17544	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses müssen bei Gefahr verwendet werden und können mit den Fahrgasttüren übereinstimmen	VERO	
17545	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses können auch mit den Fahrgasttüren übereinstimmen	VERO	

17546	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses können aus Türen oder Fenstern bestehen	VERO	
17547	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses können aus Notluken im Dach bestehen	VERO	
17548	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses dürfen nicht einmal im Notfall von den Fahrgästen betätigt werden	FALSO	
17549	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses werden vom Fahrer vor dem Losfahren ermittelt und den Fahrgästen gezeigt	FALSO	
17550	Die Notausstiege eines Kraftomnibusses müssen unter normalen Betriebsbedingungen für das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste verwendet werden	FALSO	

Quesito n° 3538 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17553	Was die Türen der Kraftomnibusse anbelangt, ist die Nottür dazu bestimmt, von den Fahrgästen verwendet zu werden, um ausschließlich bei drohender Gefahr aus dem Fahrzeug zu steigen	VERO	
17554	Was die Türen der Kraftomnibusse anbelangt, ist die doppelte Tür dazu bestimmt, von den Fahrgästen verwendet zu werden, um ausschließlich bei drohender Gefahr aus dem Fahrzeug zu steigen	FALSO	
17555	Was die Türen der Kraftomnibusse anbelangt, sind die Ausstiegstüren in der Regel im vorderen Teil des Fahrzeugs untergebracht	FALSO	
17556	Was die Türen der Kraftomnibusse anbelangt, haben die Zugangstür und die Fahrgasttüren voneinander verschiedene Funktionen	FALSO	
17552	Was die Türen der Kraftomnibusse anbelangt, ermöglicht die doppelte Tür den Zustieg von mehreren Personen gleichzeitig	VERO	
17551	Was die Türen der Kraftomnibusse anbelangt, ist die Fahrgasttür jene Tür, die von den Fahrgästen unter normalen Betriebsbedingungen verwendet wird, wobei der Fahrer am Fahrerplatz sitzen bleibt	VERO	

Quesito n° 3539 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17557	Kraftomnibusse sind mit Feuerlöschern ausgestattet	VERO	
17558	Kraftomnibusse sind mit gelben Blinklichtern ausgestattet	FALSO	
17559	Kraftomnibusse sind hinten mit Tafeln mit weiß/roten Streifen ausgestattet	FALSO	
17560	Kraftomnibusse sind seitlich und hinten mit Reflexbändern ausgestattet	FALSO	
17561	Kraftomnibusse sind mit einer Tragbahre ausgestattet	FALSO	

Quesito n° 3540 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17562	Die Gültigkeit der Feuerlöscher der Kraftomnibusse darf nicht abgelaufen sein	VERO	
17563	Die Feuerlöscher der Kraftomnibusse müssen funktionstüchtig sein	VERO	
17564	Die Feuerlöscher der Kraftomnibusse müssen in einer festgelegten Mindestanzahl vorhanden sein	VERO	
17565	Kraftomnibusse mit bis zu 30 Plätzen müssen mit Feuerlöschern mit einem Inhalt von 1 bis 5 l Schaum ausgestattet sein	VERO	
17566	Die Feuerlöscher der Kraftomnibusse müssen sicher befestigt aber bei Bedarf leicht herausnehmbar sein	VERO	
17567	Die Feuerlöscher der Kraftomnibusse müssen zugelassener Bauart sein	VERO	
17568	Die Feuerlöscher der Kraftomnibusse dürfen nicht mit Vorhängeschlössern abgesperrt sein	VERO	
17569	Die Feuerlöscher der Kraftomnibusse müssen in der im Fahrzeugschein angegebenen Anzahl vorhanden sein	FALSO	
17570	Die Feuerlöscher der Kraftomnibusse müssen vor dem Losfahren geladen werden	FALSO	
17571	Die Feuerlöscher der Kraftomnibusse dürfen nur vom Fahrer benutzt werden	FALSO	

Quesito n° 3541 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17572	Auf Kraftomnibussen ist es Pflicht, einen Verbandskasten mitzuführen	VERO	
17573	Auf Kraftomnibussen ist es Pflicht, hinten gelbe oder weiße Reflexbänder anzubringen	FALSO	
17574	Auf Kraftomnibussen ist es Pflicht, hinten gestreifte rückstrahlende fluoreszierende Tafeln anzubringen	FALSO	

17575	Auf Kraftomnibussen ist es Pflicht, hinten Tafeln mit dem Buchstaben "a" anzubringen	FALSO	

Quesito n° 3542 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17576	Der Verbandskasten der Kraftomnibusse ist verpflichtend vorgeschrieben	VERO	
17577	Der Verbandskasten der Kraftomnibusse muss an einem eigens vorgesehenen Platz untergebracht sein	VERO	
17578	Der Verbandskasten der Kraftomnibusse muss Medikamente enthalten, die nicht verfallen sind	VERO	
17579	Der Verbandskasten der Kraftomnibusse ist fakultativ	FALSO	
17580	Der Verbandskasten der Kraftomnibusse ist nur für Kraftomnibusse mit mehr als 16 Plätzen zuzüglich Fahrer verpflichtend vorgeschrieben	FALSO	
17581	Der Verbandskasten der Kraftomnibusse darf nur von ärztlichem Personal verwendet werden	FALSO	
17582	Der Verbandskasten der Kraftomnibusse darf fehlen, aber in diesem Fall muss sich mindestens ein Arzt an Bord befinden	FALSO	

Quesito n° 3543 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17583	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus für die Beförderung von Schülern und kann mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet sein	VERO	
17584	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus, welcher mit dem quadratischen Hinweiszeichen "Schulbus" mit orangefarbenem Hintergrund am Heck ausgestattet sein kann	VERO	
17585	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus mit kleineren Sitzen entsprechend der Art der zu befördernden Schüler	VERO	
17586	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus für die Beförderung von Schülern und kann für die gewerbliche Nutzung zugelassen sein	VERO	
17587	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus für die Beförderung von Schülern und darf nicht mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet sein	FALSO	
17588	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus für die Beförderung von Schülern und darf nicht mit Sitzen für Begleitpersonen ohne Sicherheitsgurte ausgestattet sein	FALSO	
17589	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus für die ausschließliche Beförderung von Grundschülern	FALSO	
17590	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus, welcher nicht für die gewerbliche Nutzung zugelassen sein darf	FALSO	
17591	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus mit Sitzen der selben Größe wie in allen anderen Kraftomnibussen auch	FALSO	
17592	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus, welcher einige Sicherheitsausstattungen nicht zu beachten braucht	FALSO	
17593	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus, welcher die Pflicht hat, jeden Pflichtschüler zu befördern	FALSO	
17594	Der Schulbus ist ein Kraftomnibus für die ausschließliche Beförderung von Kindergartenkindern	FALSO	

Quesito n° 3544 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17595	Der Schulbus muss mit einem Verbandskasten ausgestattet sein	VERO	
17596	Der Schulbus muss mit Feuerlöschern ausgestattet sein	VERO	
17597	Der Schulbus muss mit Notausstiegen ausgestattet sein	VERO	
17598	Der Schulbus muss mit einem Martinshorn ausgestattet sein	FALSO	
17599	Der Schulbus muss mit blauen Blinklichtern ausgestattet sein	FALSO	
17600	Der Schulbus muss mit einem gelben Blinklicht ausgestattet sein	FALSO	

Quesito n° 3545 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17601	Schulbusse sind gekennzeichnet durch Sonderausstattungen, die eigens für die Beförderung von Schülern angefertigt sind	VERO	
17602	Schulbusse können mit kleineren Sitzen und kleineren Plätzen ausgestattet sein	VERO	
17603	Schulbusse können mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet sein	VERO	
17604	Schulbusse können mit der Kenntafel "Schulbus" ausgestattet sein	VERO	
17605	Schulbusse sind nicht verpflichtet, Feuerlöscher an Bord zu haben	FALSO	

17606	Schulbusse haben keine Notausstiege	FALSO	
17607	Schulbusse sind ausschließlich für die Beförderung von Pflichtschülern bestimmt	FALSO	

Quesito n° 3546 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17608	Schulbusse sind gekennzeichnet durch eine Innenausstattung für die Beförderung von Schülern	VERO	
17609	Schulbusse können mit der Kenntafel "Schulbus" ausgestattet sein	VERO	
17610	Schulbusse dürfen nur Kindergartenkinder befördern	FALSO	
17611	Schulbusse müssen Sitze und Plätze normaler Größe haben	FALSO	
17612	Schulbusse sind nie mit Sitzen für Begleitpersonen ausgestattet	FALSO	

Quesito n° 3547 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17613	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem vom Dienst ab, zu welchem er bestimmt wird	VERO	
17614	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem vom erforderlichen Beförderungsvermögen ab	VERO	
17615	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem von der Möglichkeit ab, behinderte Personen im Rollstuhl zu befördern	VERO	
17616	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem von den möglichen zu befahrenden Strecken ab	VERO	
17617	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem von der Zahl der Sitzplätze ab	VERO	
17618	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem von der etwaigen Möglichkeit ab, stehende Fahrgäste zu befördern	VERO	
17619	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem von der Außenfarbe der Karosserie ab	FALSO	
17620	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem von der Möglichkeit ab, eine nicht vorherbestimmte Anzahl von Fahrgästen zu befördern	FALSO	
17621	Die Wahl des Kraftomnibusses hängt unter anderem von der Möglichkeit ab, eine beliebige Menge Gepäck zu befördern	FALSO	

Quesito n° 3548 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17622	Schulbusse gehören zu den Kraftomnibussen	VERO	
17623	Schulbusse können mit eigenen Sitzen für Begleiter ausgestattet sein	VERO	
17624	Schulbusse müssen eine besondere Ausstattung für die Beförderung von Schülern haben	VERO	
17625	Schulbusse sind immer mit Sitzen ausgestattet, welche dieselben Eigenschaften (Abmessungen) haben wie jene in jedem anderen Kraftomnibus auch	FALSO	
17626	Schulbusse dürfen keine Schüler befördern	FALSO	
17627	Schulbusse gelten nicht in jeder Hinsicht als Kraftomnibusse	FALSO	
17628	Schulbusse müssen mindestens 35 Plätze haben	FALSO	
17629	Schulbusse brauchen keine Notausstiege	FALSO	

Quesito n° 3549 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17630	Kraftomnibusse müssen mit Sicherheitsgurten und mit Adaptern für Kinder ausgestattet sein	VERO	
17631	Kraftomnibusse müssen mit Feuerlöschern ausgestattet sein	VERO	
17632	Kraftomnibusse müssen mit Notfenstern ausgestattet sein	VERO	
17633	Kraftomnibusse müssen mit Notausstiegen ausgestattet sein	VERO	
17634	Kraftomnibusse müssen mit einem Notfallkoffer ausgestattet sein	VERO	
17635	Kraftomnibusse müssen mit einem Entwerter ausgestattet sein	FALSO	
17636	Kraftomnibusse müssen mit Reflexgurten ausgestattet sein	FALSO	
17637	Kraftomnibusse müssen mit Anfahrschutz ausgestattet sein	FALSO	
17638	Kraftomnibusse müssen mit Sitzüberzügen ausgestattet sein	FALSO	
17639	Kraftomnibusse müssen mit Polstern ausgestattet sein, falls irgendwelche Fahrgäste diese benötigen sollten	FALSO	
17640	Kraftomnibusse müssen mit akustischen Anlagen ausgestattet sein, um während der Fahrt Musik zu hören	FALSO	

Quesito n° 3550 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17641	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen sind passive Schutzvorrichtungen	VERO	
17642	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen verringern das Risiko schwerer Verletzungen und das Todesrisiko	VERO	
17643	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen unterliegen einer regelmäßigen Überprüfung	VERO	
17644	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen sind aktive Schutzvorrichtungen	FALSO	
17645	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen sind nicht nützlich im Falle des Umkippens des Fahrzeugs	FALSO	
17646	Sicherheitsgurte und Rückhaltevorrichtungen sind nur in Kraftomnibussen im Liniendienst verpflichtend vorgesehen	FALSO	

Quesito n° 3551 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17647	Sicherheitsgurte sind mit Gurten und entsprechenden Einstellvorrichtungen ausgestattet	VERO	
17648	Sicherheitsgurte können mit einem Aufrollmechanismus versehen sein	VERO	
17649	Sicherheitsgurte müssen bauartgenehmigt sein	VERO	
17650	Sicherheitsgurte sind anhand von eigens vorgesehenen fixen Verankerungen an der Fahrzeugstruktur oder an den Sitzen befestigt	VERO	
17651	Sicherheitsgurte brauchen – wenn auch vorhanden – auf für gewerbliche Nutzung zugelassenen Kraftomnibussen nicht angelegt zu werden	FALSO	
17652	Sicherheitsgurte sind Vorrichtungen für die passive Sicherheit	VERO	
17653	Sicherheitsgurte haben, wenn sie als Beckengurte ausgelegt sind, drei Verankerungspunkte	FALSO	
17654	Sicherheitsgurte haben, wenn sie als Beckengurte ausgelegt sind, vier Verankerungspunkte	FALSO	

Quesito n° 3552 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17655	Die Pflicht zum Einbau der Sicherheitsgurte betrifft die Fahrzeuge der Klasse M1, welche nach dem 15. Mai 1976 zugelassen worden sind, welche werksmäßig mit eigenen Verankerungspunkten versehen sind	VERO	
17656	Die Pflicht zum Einbau der Sicherheitsgurte betrifft alle Fahrzeuge, auch wenn sie nicht werksmäßig mit eigenen Verankerungspunkten versehen sind	FALSO	
17657	Die Pflicht zum Einbau der Sicherheitsgurte betrifft nur Linienbusse	FALSO	

Quesito n° 3553 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17658	Die Pflicht, außer im Falle der Freistellung die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft den Fahrer und die Fahrgäste der Kraftwagen , die damit ausgestattet sind	VERO	
17659	Die Pflicht, außer im Falle der Freistellung die Sicherheitsgurte anzulegen, ermöglicht es, die Schäden durch einen Verkehrsunfall zu minimieren	VERO	
17660	Die Pflicht, außer im Falle der Freistellung die Sicherheitsgurte anzulegen, ist auf jeden Fall auch für Unfälle mit geringen Geschwindigkeiten von Vorteil	VERO	
17661	Die Pflicht, außer im Falle der Freistellung die Sicherheitsgurte anzulegen, befreit den Fahrer nicht von der Pflicht, den Verkehrsbedingungen und dem Straßenzustand entsprechend zu fahren	VERO	
17662	Die Pflicht, außer im Falle der Freistellung die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft nur die Fahrgäste der Kraftwagen , die damit ausgestattet sind	VERO	
17663	Die Pflicht, außer im Falle der Freistellung die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft nur die Fahrgäste der hinteren Sitze der Kraftomnibusse, die damit ausgestattet sind	FALSO	
17664	Die Pflicht, außer im Falle der Freistellung die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft nur die Fahrer, da die Fahrgäste ausdrücklich davon befreit sind	FALSO	
17665	Die Pflicht, außer im Falle der Freistellung die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft nur die Fahrgäste, da der Fahrer ausdrücklich davon befreit ist	FALSO	

Quesito n° 3554 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17666	Die Pflicht, in Kraftomnibussen die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft den Fahrer und alle anderen Insassen der Fahrzeuge, die tatsächlich damit ausgestattet sind	VERO	
17667	Die Pflicht, in Kraftomnibussen die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft die tatsächlich seit der Zulassung mit Sicherheitsgurten ausgestatteten Fahrzeuge	VERO	
17668	Die Pflicht, in Kraftomnibussen die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft alle Fahrgäste der Fahrzeuge, welche die Beförderung von stehenden Fahrgästen gestatten	FALSO	
17669	Die Pflicht, in Kraftomnibussen die Sicherheitsgurte anzulegen, betrifft alle Kraftomnibusse mit Ausnahme jener, die für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer zugelassen sind	FALSO	

Quesito n° 3555 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17670	Die Informationen zur Verwendung der Sicherheitsgurte in Kraftomnibussen können erteilt werden mit eigenen Schildern oder Piktogrammen, die gut sichtbar an jedem Sitz angebracht werden	VERO	
17671	Die Informationen zur Verwendung der Sicherheitsgurte in Kraftomnibussen können erteilt werden mit Verkündung durch den Fahrer, durch den Schaffner oder durch eine als Gruppenleiter designierte Person	VERO	
17672	Die Informationen zur Verwendung der Sicherheitsgurte in Kraftomnibussen können erteilt werden mit audiovisuellen Hilfsmitteln	VERO	
17673	Die Informationen zur Verwendung der Sicherheitsgurte in Kraftomnibussen können erteilt werden mit eigener Anmerkung im Fahrzeugschein des Fahrzeugs	FALSO	
17674	Die Informationen zur Verwendung der Sicherheitsgurte in Kraftomnibussen können erteilt werden mit außen am Kraftomnibus angebrachten eigenen Piktogrammen	FALSO	
17675	Die Informationen zur Verwendung der Sicherheitsgurte in Kraftomnibussen können erteilt werden mit am Haltestellenschild angebrachten eigenen Piktogrammen	FALSO	

Quesito n° 3556 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17676	Bezüglich der Sicherheit ist für die Fahrer von Minibussen und Kraftomnibussen das Anlegen der Sicherheitsgurte vorgeschrieben	VERO	
17677	Bezüglich der Sicherheit ist für die Fahrgäste von Kraftomnibussen, die für den Nahverkehr bestimmt und zur Beförderung im Stehen zugelassen sind, das Anlegen der Sicherheitsgurte nicht vorgeschrieben	VERO	
17678	Bezüglich der Sicherheit müssen die Sicherheitsgurte – wenn sie im Kraftomnibus vorhanden sind – grundsätzlich angelegt werden	VERO	
17679	Bezüglich der Sicherheit kann die Information über das Anlegen der Sicherheitsgurte in Kraftomnibussen mit Piktogrammen erteilt werden	VERO	
17680	Bezüglich der Sicherheit ist der Fahrer nicht angehalten, die Fahrgäste über die Pflicht zu informieren, die Sicherheitsgurte anzulegen	FALSO	
17681	Bezüglich der Sicherheit ist der Schaffner nicht angehalten, die Fahrer über die Pflicht zu informieren, die Sicherheitsgurte anzulegen	FALSO	

Quesito n° 3557 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17682	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder müssen bauartzugelassen sein	VERO	
17683	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder müssen mit einem Anleitungsblatt versehen sein, welches Angaben zum korrekten Einbau und zur korrekten Anwendung der Vorrichtung enthält	VERO	
17684	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder sind nur dann zu verwenden, wenn sie bauartzugelassen sind	VERO	
17685	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder brauchen nicht eigens bauartzugelassen zu sein	FALSO	
17686	Die Rückhaltevorrichtungen für Kinder haben unabhängig vom Gewicht des beförderten Kindes die selben Eigenschaften	FALSO	
17687	Für die Rückhaltevorrichtungen für Kinder ist keine Zulassung, sondern nur die Bedienungsanleitung vorgeschrieben	FALSO	

Quesito n° 3558 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

17688	Die Verwendung der Rückhaltevorrichtungen für Kinder hängt ab von der Art des Fahrzeugs, mit welchem das Kind befördert wird	VERO	
17689	Die Verwendung der Rückhaltevorrichtungen für Kinder hängt davon ab, ob das Fahrzeug mit Sicherheitsgurten ausgestattet ist oder nicht	VERO	
17690	Die Verwendung der Rückhaltevorrichtungen für Kinder hängt ab von der zulässigen Masse des Fahrzeugs	FALSO	
17691	Die Verwendung der Rückhaltevorrichtungen für Kinder hängt ab von der Anzahl der Sitzplätze, die im Fahrzeugschein des Fahrzeugs aufscheinen	FALSO	

Quesito n° 3559 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17692	Auf Kraftomnibussen 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	
17693	Auf Kraftomnibussen der internationalen Klassen M2 und M3, welche mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind, müssen Kinder ab 3 Jahren die eigenen Rückhaltevorrichtungen benutzen, wenn sie tatsächlich im Fahrzeug vorhanden sind (bauartzugelassen und für die Fahrzeugart geeignet), oder die Sicherheitsgurte, wenn ihre Verwendung nicht unvereinbar ist mit der Größe	VERO	
17694	Auf Kraftomnibussen der internationalen Klassen M2 und M3, welche mit Sicherheitsgurten ausgestattet sind, haben Kinder unter 3 Jahren auf jeden Fall die Pflicht, die Sicherheitsgurte oder die Rückhaltevorrichtungen für Kinder zu benutzen	FALSO	
17695	Auf Kraftomnibussen 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 oder Überlandbusse handelt, mit welchen die Beförderung von Fahrgästen im Stehen erlaubt ist, wenn sie im urbanen Bereich verkehren	FALSO	

Quesito n° 3560 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17696	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind Fahrlehrer in der Ausübung ihrer Tätigkeit (auch während der Prüfungen)	VERO	
17697	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind sitzende Fahrgäste, die im urbanen Bereich an Bord von Kraftomnibussen der Klassen M2 und M3 befördert werden, mit welchen die Beförderung von Personen im Stehen erlaubt ist	VERO	
17698	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind Personen mit besonderen Krankheiten, wenn sie eine Bescheinigung des Sanitätsbetriebes haben	VERO	
17699	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind Ordnungskräfte während der Noteinsätze	VERO	
17700	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind Personen mit besonderen Krankheiten, für welche die Sicherheitsgurte kontraindiziert sind	VERO	
17701	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind schwangere Frauen, auch wenn sie keine ärztliche Bescheinigung haben, welche die Risiken durch das Anlegen der Sicherheitsgurte bestätigt	FALSO	
17702	Immer von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind die Rettungs- und Feuerwehrkräfte	FALSO	
17703	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind übergewichtige Personen	FALSO	
17704	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, sind betagte Personen	FALSO	
17705	Von der Pflicht freigestellt, während der Fahrt Sicherheitsgurte anzulegen, ist jeder, der die Verantwortung für die Entscheidung übernimmt, sie nicht anzulegen, und den Fahrer der Verantwortung enthebt	FALSO	

Quesito n° 3561 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17706	Die Beförderung von behinderten Personen im Rollstuhl erfordert die ordnungsgemäße Verwendung der Hebevorrichtungen, mit denen der Kraftomnibus ausgestattet ist	VERO	
17707	Die Beförderung von behinderten Personen im Rollstuhl erfordert die ordnungsgemäße Verwendung der im Kraftomnibus eingebauten eigenen Rückhaltevorrichtungen	VERO	
17708	Die Beförderung von behinderten Personen im Rollstuhl erfordert vom Fahrer besondere Fähigkeiten	VERO	

17709	Die Beförderung von behinderten Personen im Rollstuhl kann in Abweichung von den im Fahrzeugschein vermerkten Vorschriften erfolgen	FALSO	
17710	Die Beförderung von behinderten Personen im Rollstuhl bedingt keine besonderen Pflichten für den Fahrer, da immer eine Begleitperson anwesend ist	FALSO	

Quesito n° 3562 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17711	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist die Anwesenheit von mindestens einer Begleitperson vorgeschrieben	VERO	
17712	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist das Vorhandensein von mindestens einem Sitz für die Begleitperson vorgeschrieben	VERO	
17713	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist die Anwesenheit der Begleitperson und das Vorhandensein des entsprechenden Sitzes vorgeschrieben	VERO	
17714	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist das Vorhandensein von eigenen Trittbrettern zum Ein- und Ausfahren der Kinderwagen vorgeschrieben	FALSO	
17715	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist das Vorhandensein der Sicherheitsgurte vorgeschrieben	FALSO	
17716	Für die Beförderung von Kindergartenkindern ist das Vorhandensein von eigenen Festhaltevorrichtungen für die Kinderwagen vorgeschrieben	FALSO	

Quesito n° 3563 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17717	Auf Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen Pflichtschüler Platz nehmen	VERO	
17718	Auf Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen Kindergartenkinder unter der Bedingung Platz nehmen, dass im Fahrzeug mindestens eine Begleitperson anwesend ist	VERO	
17719	Auf 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	
17720	Auf Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen nur Mittelschüler Platz nehmen, wenn sie zur Beförderung von Mittelschülern zugelassen sind	FALSO	
17721	Auf Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen nur Grundschüler Platz nehmen, wenn im Fahrzeugschein der Fahrzeuge "für die Beförderung von Pflichtschülern" aufscheint	FALSO	
17722	Auf Fahrzeugen für die Schülerbeförderung dürfen ausschließlich Pflichtschüler Platz nehmen	FALSO	

Quesito n° 3564 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17723	Schüler neigen dazu, die im Kraftomnibus vorhandenen eigenen Stützvorrichtungen nicht zu benutzen	VERO	
17724	Viele Schulbusse sind nicht mit Rückhaltevorrichtungen (Sicherheitsgurte) versehen	VERO	
17725	Stehende Fahrgäste sind den Auswirkungen von Beschleunigungen und Verzögerungen stärker ausgesetzt	VERO	
17726	Schüler dürfen nicht mit Kraftomnibussen ohne Sicherheitsgurte befördert werden	FALSO	
17727	In Kraftomnibussen im öffentlichen Liniendienst, welche Schüler befördern, ist die Anwesenheit einer volljährigen Begleitperson verpflichtend vorgesehen	FALSO	
17728	Auf Kraftomnibussen im öffentlichen Liniendienst sind die Schüler verpflichtet, Sitzplätze zu besetzen	FALSO	

Quesito n° 3565 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17729	Etwaiges von den Fahrgästen mitgeführtes Gepäck muss in den Gepäckräumen des Fahrzeugs verstaut werden	VERO	
17730	Etwaiges von den Fahrgästen mitgeführtes Gepäck muss gleichmäßig über die Ladefläche verteilt im Gepäckraum verstaut werden	VERO	
17731	Etwaiges von den Fahrgästen mitgeführtes Gepäck muss so verstaut werden, dass die Überschreitung der auf den Achsen des Fahrzeugs zulässigen Massen vermieden wird	VERO	
17732	Etwaiges von den Fahrgästen mitgeführtes Gepäck muss in den Innengängen neben den Notausstiegen verstaut werden	FALSO	

17733	Etwaiges von den Fahrgästen mitgeführtes Gepäck muss in einem Bereich der Ladefläche konzentriert im Gepäckraum verstaut werden	FALSO	
17734	Etwaiges von den Fahrgästen mitgeführtes Gepäck muss in der Nähe des Fahrers verstaut werden	FALSO	

Quesito n° 3566 - 15##tipologia15 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17735	Änderungen an der Innenausstattung von Kraftomnibussen erfordern eine eigene Genehmigung und die entsprechende Aktualisierung des Fahrzeugscheines	VERO	
17736	Änderungen an der Innenausstattung von Kraftomnibussen erfordern auf jeden Fall die Aktualisierung des Fahrzeugscheines	VERO	
17737	Änderungen an der Innenausstattung von Kraftomnibussen sind immer zulässig und bedürfen weder einer eigenen Genehmigung noch der entsprechenden Aktualisierung des Fahrzeugscheines	FALSO	
17738	Änderungen an der Innenausstattung von Kraftomnibussen sind zulässig und bedürfen keiner eigenen Genehmigung, wenn sie die Anzahl der Sitzplätze betreffen	FALSO	

Quesito n° 3567 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17739	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personenkraftverkehrs hängt gewiss zusammen mit der Wahl Transportarten (Straße, Binnenschifffahrt, Seefahrt und Luftfahrt)	VERO	
17740	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personenkraftverkehrs hängt gewiss zusammen mit der Möglichkeit, die günstigsten Transportarten innerhalb eines Verkehrsverbundes zu nutzen	VERO	
17741	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personenkraftverkehrs hängt gewiss zusammen mit der Verkehrspolitik	VERO	
17742	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personenkraftverkehrs hängt gewiss zusammen mit der Wahl des Straßenverkehrs	FALSO	
17743	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personenkraftverkehrs hängt gewiss zusammen mit der Wahl des Eisenbahnverkehrs	FALSO	
17744	Die Ressourcenoptimierung im Bereich des Personenkraftverkehrs hängt gewiss zusammen mit der Wahl des Seeverkehrs	FALSO	

Quesito n° 3568 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17745	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Beförderungsunternehmen hängt ab von der Art des Beförderungsdienstes sowie von der Größe und von der Rechtsform des Unternehmens	VERO	
17746	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Beförderungsunternehmen hängt auch ab von der Beförderungsart	VERO	
17747	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	
17748	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Beförderungsunternehmen hängt ab von der Nutzung der Binnenschifffahrt	FALSO	
17749	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Beförderungsunternehmen hängt ab von der Nutzung des Seeverkehrs	FALSO	
17750	Die Erzielung eines optimalen Verhältnisses zwischen der Mitarbeiterzahl und den verwendeten Gütern in der Organisation der Beförderungsunternehmen hängt ausschließlich ab von der Rechtsform des Unternehmens	FALSO	

Quesito n° 3569 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17751	Auf dem Gebiet der Mobilität stützt sich der EU-Binnenmarkt auf den freien Verkehr von Waren, Dienstleistungen, Personen und Kapital	VERO	
17752	Auf dem Gebiet der Mobilität liegt einer der Nachteile der Personenbeförderung auf der Straße in den immer wieder vorkommenden Verkehrsstaus	VERO	
17753	Auf dem Gebiet der Mobilität liegt eines der Ziele der Verkehrspolitik der EU darin, einen höheren Anteil an Langstreckentransporten auf der Straße und an Kurzstreckentransporten in der Luft auf die Schiene zu verlegen	VERO	

17754	Auf dem Gebiet der Mobilität erachtet es die EU als unerlässlich, die europäischen Eisenbahnen zu verbessern	VERO	
17755	Auf dem Gebiet der Mobilität ist innerhalb der Europäischen Union die kombinierte Beförderung Straße-Eisenbahn verboten	FALSO	
17756	Auf dem Gebiet der Mobilität ist die kombinierte Beförderung Straße-Eisenbahn innerhalb der EU nur für die Beförderung von Gütern erlaubt, nicht hingegen für die Beförderung von Personen	FALSO	
17757	Auf dem Gebiet der Mobilität liegt einer der Nachteile der Personenbeförderung auf der Schiene in der Flexibilität der Fahrzeiten	FALSO	
17758	Auf dem Gebiet der Mobilität stellen die transeuropäischen Verkehrsnetze wichtige Projekte für die Verkehrsinfrastrukturen auf nationaler Ebene dar	FALSO	
17759	Auf dem Gebiet der Mobilität sieht der EU-Binnenmarkt den freien Verkehr von Gütern, nicht jedoch von Personen vor	FALSO	

Quesito n° 3570 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17760	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietfahrzeuge 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	
17761	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietfahrzeuge mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Personengesellschaft	VERO	
17762	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietfahrzeuge mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene des Familienunternehmens	VERO	
17763	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietfahrzeuge mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Kapitalgesellschaft	FALSO	
17764	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietfahrzeuge mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Einzelfirma mit zahlreichen lohnabhängigen Fahrern	FALSO	
17765	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietfahrzeuge mit Fahrer betreiben, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der großen Personengesellschaft mit vielen Mitgliedern als Fahrer	FALSO	
17766	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Mietfahrzeuge 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	

Quesito n° 3571 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17767	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste versehen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der großen Gesellschaften, insbesondere mit Bezug auf den Fuhrpark	VERO	
17768	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste versehen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Kapitalgesellschaften mit mehreren lohnabhängigen Fahrern	VERO	
17769	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste versehen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Aktiengesellschaften	VERO	
17770	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste versehen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Einzelfirma	FALSO	
17771	Die Unternehmensorganisation der Unternehmen, welche Liniendienste versehen, ist in der Regel gekennzeichnet durch Unternehmensstrukturen wie jene der Personengesellschaften mit den Mitgliedern als Fahrer und mit wenigen Fahrzeugen	FALSO	

Quesito n° 3572 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17772	Der Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer ist jener Beförderungsdienst, bei welchem sich der Kunde beim Standort des Beförderers (Remise) an letzteren wendet, um mit diesem eine bestimmte nach Zeit und/oder nach Fahrt bemessene Leistung zu vereinbaren	VERO	
17773	Der Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer ist jener Beförderungsdienst, bei welchem sich der Kunde auf der Grundlage von nach Zeit bemessenen Tarifen, welche von der Gemeinde festgelegt sind, beim Standort des Beförderers (Remise) an letzteren wendet	FALSO	

17774	Der Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer ist jener Beförderungsdienst, bei welchem der Beförderer den Dienst unterschiedslos den Kunden anbietet, welche in den an eigens vorgesehenen Stellen auf der öffentlichen Straße abgestellten Kraftomnibus steigen, und mit diesen eine bestimmte nach Zeit und/oder nach Fahrt bemessene Leistung vereinbart	FALSO	
17775	Der Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer ist jener Beförderungsdienst, bei welchem sich der Kunde auf der Grundlage von nach Fahrt bemessenen Tarifen, welche von der Gemeinde festgelegt sind, beim Standort des Beförderers (Remise) an letzteren wendet	FALSO	

Quesito n° 3573 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17776	Um in Italien mit Kraftomnibussen Mietfahrzeuge mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, Voraussetzungen für den Beruf des Beförderers auf der Straße zu besitzen	VERO	
17777	Um in Italien mit Kraftomnibussen Mietfahrzeuge 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	
17778	Um in Italien mit Kraftomnibussen Mietfahrzeuge mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, die Berufsbefähigungsbescheinigung (CFP) zu besitzen	FALSO	
17779	Um in Italien mit Kraftomnibussen Mietfahrzeuge mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, die EU-Gemeinschaftslizenz zu besitzen	FALSO	
17780	Um in Italien mit Kraftomnibussen Mietfahrzeuge mit Fahrer zu betreiben, ist es notwendig, den Berufsbefähigungsnachweis (CAP) zu besitzen	FALSO	

Quesito n° 3574 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17781	Lohnabhängige Mitarbeiter mit zeitlich befristetem Vertrag dürfen Kraftomnibusse für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer lenken	VERO	
17782	Die Inhaber eines als Einzelunternehmen geführten des Kraftverkehrsunternehmens dürfen Kraftomnibusse für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer lenken	VERO	
17783	Familienmitarbeiter von Unternehmen, welche im Besitz der entsprechenden Genehmigungen sind, dürfen Kraftomnibusse für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer lenken	VERO	
17784	Familienangehörige des Inhabers der Firma, welcher die Genehmigung erteilt wurde, dürfen Kraftomnibusse für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer lenken	FALSO	
17785	Die Gesellschafter eines als Kapitalgesellschaft geführten Kraftverkehrsunternehmens dürfen Kraftomnibusse für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer lenken	FALSO	

Quesito n° 3575 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17786	Die Eigenschaft des Arbeitsverhältnisses von Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen eingesetzt werden, ist anhand einer Ersatzerklärung des Notorietätsaktes durch den gesetzlichen Vertreter des Unternehmens nachzuweisen	VERO	
17787	Die Eigenschaft des Arbeitsverhältnisses von Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen eingesetzt werden, ist anhand einer Ersatzerklärung des Notorietätsaktes durch den gesetzlichen Vertreter des Unternehmens nachzuweisen, aus welcher im Falle, dass es sich um einen lohnabhängigen Arbeiter handelt, auch die Eckdaten der Eintragung in das Matrikelbuch hervorgehen müssen	VERO	
17788	Die Eigenschaft des Arbeitsverhältnisses von Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen eingesetzt werden, 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	
17789	Die Eigenschaft des Arbeitsverhältnisses von Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen eingesetzt werden, ist anhand des Lohnbuchs nachzuweisen	FALSO	
17790	Die Eigenschaft des Arbeitsverhältnisses von Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen eingesetzt werden, ist anhand des Matrikelbuchs nachzuweisen	FALSO	
17791	Die Eigenschaft des Arbeitsverhältnisses von Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen eingesetzt werden, ist anhand eines Auszugs der gebietsmäßig zuständigen Handels-, Industrie-, Handwerks und Landwirtschaftskammer nachzuweisen	FALSO	

17792	Die Eigenschaft des Arbeitsverhältnisses von Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen eingesetzt werden, ist anhand des Nationalen Kollektivvertrages nachzuweisen	FALSO	
17793	Die Eigenschaft des Arbeitsverhältnisses von Fahrern von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen eingesetzt werden, ist anhand einer Ersatzerklärung des Notorietätsaktes durch den Fahrer nachzuweisen	FALSO	

Quesito n° 3576 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17794	Der Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietfahrzeugen mit Fahrer ist erlaubt, wenn zuvor die Genehmigung der Körperschaft eingeholt wird, welche die Ermächtigung für den Liniendienst erteilt hat	VERO	
17795	Der Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietfahrzeugen 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	
17796	Der Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietfahrzeugen mit Fahrer ist rechtens, wenn eine einheitliche technische und verwaltungsmäßige Zulassung durch das Kraftfahrzeugamt erteilt wird	FALSO	
17797	Der Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietfahrzeugen mit Fahrer ist nie zulässig	FALSO	
17798	Zum Abzug vom Liniendienst zu Gunsten des Betriebs von Mietfahrzeugen mit Fahrer bedarf es keiner Genehmigung	FALSO	

Quesito n° 3577 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17799	Der Abzug vom Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist rechtens, wenn ausschließlich eine verwaltungsmäßige Genehmigung durch die den Liniendienst vergebende Körperschaft erteilt wird	VERO	
17800	Der Abzug vom Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist erlaubt, wenn zuvor eine verwaltungsmäßige Genehmigung durch die den Liniendienst vergebende Körperschaft erteilt wird	VERO	
17801	Der Abzug vom Betrieb von Mietfahrzeugen 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	
17802	Der Abzug vom Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist rechtens, wenn ausschließlich eine technische Zulassung durch das Kraftfahrzeugamt ausgestellt wird	FALSO	
17803	Der Abzug vom Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist nicht erlaubt	FALSO	
17804	Der Abzug vom Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer zu Gunsten des Liniendienstes ist rechtens, wenn sowohl das Kraftfahrzeugamt als auch die den Liniendienst vergebende Körperschaft eine verwaltungsmäßige Genehmigung erteilen	FALSO	

Quesito n° 3578 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17805	Die Verwendung eines nicht mit der vorgeschriebenen Genehmigung versehenen Fahrzeugs für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer hat eine Geldbuße und die Aussetzung des Fahrzeugscheines für einen Zeitraum von zwei bis acht Monaten zur Folge	VERO	
17806	Die Verwendung eines nicht mit der vorgeschriebenen Genehmigung versehenen Fahrzeugs für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer hat die Abnahme des Fahrzeugscheins für einen Zeitraum von zwei bis acht Monaten zur Folge	FALSO	
17807	Die Verwendung eines nicht mit der vorgeschriebenen Genehmigung versehenen Fahrzeugs für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer hat die Abnahme des Fahrzeugscheins für einen Zeitraum von einem bis vier Monaten zur Folge	FALSO	

Quesito n° 3579 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17808	Liniendienste werden durchgehend oder wiederkehrend zu bestimmten Zeiten durchgeführt	VERO	
17809	Liniendienste werden auf einer genehmigten Strecke durchgeführt, welche zwei oder mehrere Ortschaften eines Gebietes miteinander verbindet	VERO	

17810	Liniendienste werden der Öffentlichkeit unterschiedslos angeboten	VERO	
17811	Liniendienste werden auf einer von den Parteien vereinbarten Strecke durchgeführt	FALSO	
17812	Liniendienste werden alternierend und auf nicht vorhersehbare Weise durchgeführt	FALSO	
17813	Liniendienste werden ausschließlich den im Voraus gebildeten Gruppen angeboten	FALSO	

Quesito n° 3580 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17814	Linienbusse dürfen ausschließlich auf Linien eingesetzt werden, für welche der Inhaber des Fahrzeugscheines die Genehmigung erhalten hat	VERO	
17815	Linienbusse können nach vorheriger Genehmigung sowohl für den Liniendienst als auch für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer eingesetzt werden	VERO	
17816	Kraftomnibusse der Klasse I dürfen nicht für interregionale Dienste eingesetzt werden	VERO	
17817	Kraftomnibusse der Klasse I können nach vorheriger Genehmigung für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer eingesetzt werden	FALSO	
17818	Linienbusse können für den Liniendienst für die Beförderung von Gegenständen eingesetzt werden	FALSO	
17819	In den Kraftomnibussen für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer sind Stehplätze in begrenzter Anzahl vorgesehen	FALSO	

Quesito n° 3581 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17820	Oberleitungsbusse können bestimmt sein für den Personenliniendienst	VERO	
17821	Oberleitungsbusse können bestimmt sein für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer	FALSO	
17822	Oberleitungsbusse können sowohl für den Liniendienst als auch für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer bestimmt sein	FALSO	
17823	Oberleitungsbusse können bestimmt sein für den Liniendienst für die Beförderung von Gegenständen	FALSO	
17824	Oberleitungsbusse können bestimmt sein für den atypischen Dienst	FALSO	

Quesito n° 3582 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17825	Die öffentlichen Nahverkehrsdienste werden von den Regionen geplant	VERO	
17826	Die öffentlichen Nahverkehrsdienste werden von kleinen privaten Beförderern durchgeführt, welchen sie von den Gemeinden vergeben werden	FALSO	
17827	Die öffentlichen Nahverkehrsdienste werden auf Initiative des Beförderers beantragt	FALSO	
17828	Die öffentlichen Nahverkehrsdienste werden im Rahmen der allgemeinen Verkehrswegeplanung vom Staat vorherbestimmt	FALSO	

Quesito n° 3583 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17829	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs setzen die zuständigen Körperschaften Fördermaßnahmen um, um eine nachhaltigere Mobilität zu erzielen	VERO	
17830	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs werden oft Tarifverbundsysteme geschaffen, um die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrssysteme zu fördern	VERO	
17831	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs sehen die Tarifverbundsysteme die Verwendung eines einzigen Fahrscheines vor	VERO	
17832	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs ermöglichen es die elektronischen Kartenausgabesysteme, auf Smart-Card gespeicherte elektronische Fahrausweise zu verwenden	VERO	
17833	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs werden elektronische Kartenausgabesysteme nur im Ausland eingesetzt, während sie in Italien noch nicht verwendet werden	FALSO	
17834	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs können die Tarifverbundsysteme nur für folgende Verkehrsmittel angewandt werden: Kraftomnibus und Untergrundbahn	FALSO	

17835	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs gelten Bestimmungen, welche für die verschiedenen Arten von Kraftomnibussen mit Ausnahme der Schulbusse und der Minischulbusse verpflichtend vorgeschriebene Farben vorsehen	FALSO	
17836	Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs stellen die Tarifverbundsysteme eine Sammlung von Bestimmungen dar, welche für die für die Kunden bestimmten Fahrkarten Maximalpreise vorsehen	FALSO	
17837	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	

Quesito n° 3584 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17838	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden genehmigt	VERO	
17839	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden nach den Regeln des freien Wettbewerbs durchgeführt	VERO	
17840	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	
17841	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden mit Konzession vergeben	FALSO	
17842	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden aufgrund von Wettbewerbsverfahren vergeben	FALSO	
17843	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden nur denjenigen mit Vertrag vergeben, die im selben Raum bereits einen anderen Liniendienst betreiben	FALSO	
17844	Zum interregionalen Verkehrsdienst staatlicher Zuständigkeit werden nur diejenigen zugelassen, die im selben Raum bereits einen anderen Liniendienst betreiben	FALSO	
17845	Die interregionalen Verkehrsdienste staatlicher Zuständigkeit werden nur denjenigen mit Konzession vergeben, die im selben Raum bereits einen anderen Liniendienst betreiben	FALSO	

Quesito n° 3585 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17846	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein mit Kraftomnibussen durchgeführter Liniendienst, bei welchem die Strecke das Gebiet von mindestens drei Regionen betrifft	VERO	
17847	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein mit Kraftomnibussen durchgeführter Liniendienst, welcher vom Ministerium für Infrastruktur und Verkehr genehmigt wird und die Durchführung nach den Regeln des freien Wettbewerbs voraussetzt	VERO	
17848	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit wird vom Ministerium für Infrastruktur und Verkehr genehmigt	VERO	
17849	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer	FALSO	
17850	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein mit Kraftomnibussen durchgeführter Liniendienst, bei welchem die Strecke das Gebiet von mindestens zwei Regionen betrifft	FALSO	
17851	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit ist ein mit Mietfahrzeugen durchgeführter Dienst	FALSO	
17852	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit wird vom Ministerium für Infrastruktur und Verkehr vergeben	FALSO	
17853	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit wird zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr und dem Beförderer vereinbart	FALSO	
17854	Der interregionale Dienst staatlicher Zuständigkeit wird von den betroffenen Regionen geplant, die eigens dafür eine Lizenz erteilen	FALSO	

Quesito n° 3586 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17855	Die interregionalen Liniendienste sind Personenbeförderungsdienste mit Kraftomnibussen	VERO	
17856	Die interregionalen Liniendienste sind staatlicher Zuständigkeit	VERO	
17857	Die interregionalen Liniendienste betreffen mindestens 3 Regionen	VERO	
17858	Die interregionalen Liniendienste unterliegen einer Genehmigung, welche vom Ministerium für Infrastruktur und Verkehr erteilt wird	VERO	
17859	Die interregionalen Liniendienste unterliegen einer Genehmigung, welche höchstens 3 Jahre gültig ist	FALSO	

17860	Die interregionalen Liniendienste liegen in der Zuständigkeit der Regionen	FALSO	
17861	Die interregionalen Liniendienste liegen in der Zuständigkeit des Staates, wenn sie mehr als 5 Regionen betreffen, andernfalls in jener der Regionen	FALSO	
17862	Die interregionalen Liniendienste werden zwischen einem Grenzland und dem Ausland durchgeführt	FALSO	
17863	Die interregionalen Liniendienste sind liberalisiert worden und sind daher nicht genehmigungspflichtig	FALSO	

Quesito n° 3587 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17864	Die interregionalen Verkehrsdienste liegen in der Zuständigkeit des Staates	VERO	
17865	Die interregionalen Verkehrsdienste sind Liniendienste	VERO	
17866	Die interregionalen Verkehrsdienste sind mit Kraftomnibussen durchgeführte Personenbeförderungsdienste auf der Straße	VERO	
17867	Die interregionalen Verkehrsdienste sehen ein unterschiedsloses Angebot vor	VERO	
17868	Die interregionalen Verkehrsdienste werden durchgehend oder wiederkehrend durchgeführt	VERO	
17869	Die interregionalen Verkehrsdienste werden auf einer Strecke durchgeführt, welche nicht mehr als zwei Regionen miteinander verbindet	FALSO	
17870	Die interregionalen Verkehrsdienste haben keine vorgegebenen Strecken	FALSO	
17871	Die interregionalen Verkehrsdienste haben vorgegebene Fahrzeiten, wobei die Taktfrequenz nach Gutdünken des Genehmigungsinhabers Änderungen unterliegt	FALSO	
17872	Die interregionalen Verkehrsdienste haben keine vorgegebenen Preise, da der Preis von Fall zu Fall direkt mit den Kunden verhandelt wird	FALSO	
17873	Die interregionalen Verkehrsdienste können auch mit anderen Fahrzeugen als mit Kraftomnibussen durchgeführt werden, sofern diese für die Personenbeförderung bestimmt sind	FALSO	

Quesito n° 3588 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17874	Bei den Liniendiensten staatlicher Zuständigkeit ist es ein sehr schwerer Verstoß, wenn man den Fahrgästen keinen Fahrschein ausstellt	VERO	
17875	Bei den Liniendiensten staatlicher Zuständigkeit ist es ein sehr schwerer Verstoß, wenn man einen anderen Halt als in der Genehmigung vorgesehen vornimmt	VERO	
17876	Bei den Liniendiensten staatlicher Zuständigkeit ist es erlaubt, den Fahrgästen keinen Fahrschein auszustellen	FALSO	
17877	Bei den Liniendiensten staatlicher Zuständigkeit ist es erlaubt, einen Halt mehr, nicht jedoch einen Halt weniger vorzunehmen als in der Genehmigung vorgesehen	FALSO	

Quesito n° 3589 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17878	Ein Kraftomnibus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Unternehmern eng zusammenhängen	VERO	
17879	Ein Kraftomnibus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von öffentlichen Körperschaften wie Gemeinden eng zusammenhängen	VERO	
17880	Ein Kraftomnibus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Gemeinschaften eng zusammenhängen	VERO	
17881	Ein Kraftomnibus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Vereinigungen, Musikkapellen, Schulen, Theatervereinen eng zusammenhängen	VERO	
17882	Ein Kraftomnibus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Luft- oder Seefahrtgesellschaften, Badeanstalten, Hotels und Pensionen eng zusammenhängen	VERO	
17883	Ein Kraftomnibus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von natürlichen Personen eng zusammenhängen	FALSO	
17884	Ein Kraftomnibus-Werkverkehr liegt dann vor, wenn die Beförderung Erfordernisse erfüllt, die mit den Haupterfordernissen von Kraftverkehrsunternehmen eng zusammenhängen	FALSO	

Quesito n° 3590 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17885	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Schulbussen durchgeführt werden	VERO	
17886	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Kraftomnibussen durchgeführt werden	VERO	
17887	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Personenkraftwagen durchgeführt werden	VERO	
17888	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Lastkrafträdern durchgeführt werden	FALSO	
17889	Die Beförderung von Schülern der Pflichtschule kann mit Schulbussen, Personenkraftwagen und eigens ausgerüsteten Lastkraftwagen durchgeführt werden	FALSO	

Quesito n° 3591 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17890	Schulbusse sind Kraftomnibusse mit Sitzen und Innenräumen geringerer Abmessungen	VERO	
17891	Schulbusse sind Kraftomnibusse mit kleineren Sitzen für die Schüler und normalen Sitzen für die Begleitpersonen	VERO	
17892	Schulbusse sind Kraftomnibusse mit einer besonderen Ausstattung für die Beförderung von Schülern der Pflichtschule und von Kindergärtnern	VERO	
17893	Schulbusse sind Kraftomnibusse, bei denen sich im Innern des Fahrerhauses ein Schild mit dem Namen der Schule befindet	FALSO	
17894	Schulbusse sind Kraftomnibusse mit gelber Karosserie	FALSO	

Quesito n° 3592 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17895	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen ist die von den zuständigen nationalen Behörden ausgestellte Urkunde, welche bestätigt, dass das Unternehmen zur grenzüberschreitenden Personenbeförderung auf der Straße zugelassen ist	VERO	
17896	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen ist das für die Durchführung von Gelegenheits- und Linienverkehrsdiensten durch die Schweizerische Eidgenossenschaft erforderliche Dokument	VERO	
17897	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen ist die für ganz Europa gültige Lizenz für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer mit Kraftomnibussen	FALSO	
17898	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen ist der internationale Führerschein	FALSO	
17899	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen ist die Genehmigung zur Durchführung von Gelegenheitsverkehrsdiensten	FALSO	

Quesito n° 3593 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17900	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um innerstaatliche Linienverkehrsdienste durchzuführen	VERO	
17901	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um innerstaatliche Gelegenheitsverkehrsdienste durchzuführen	VERO	
17902	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Gelegenheits- und Linienverkehrsdienste nach nicht zur EU gehörenden Ländern durchzuführen	VERO	
17903	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Gelegenheitsverkehrsdienste nach Staaten durchzuführen, welche dem Interbus-Übereinkommen beigetreten sind	FALSO	
17904	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Gelegenheitsverkehrsdienste innerhalb der EU durchzuführen	FALSO	
17905	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Linienverkehrsdienste innerhalb der EU durchzuführen	FALSO	
17906	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Gelegenheitsverkehrsdienste außerhalb der EU durchzuführen, bei welchen das Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedsstaates durchfahren wird	FALSO	
17907	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Linienverkehrsdienste nach Staaten außerhalb der EU durchzuführen, bei welchen das Hoheitsgebiet eines EU-Mitgliedsstaates durchfahren wird	FALSO	

Quesito n° 3594 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17908	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Linienverkehrsdienste innerhalb der EU durchzuführen	VERO	
17909	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste durchzuführen	VERO	
17910	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Gelegenheitsverkehrsdienste in nicht zur EU gehörenden Staaten durchzuführen, in welchen das Interbus-Übereinkommen angewandt wird	VERO	
17911	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Linien- und Gelegenheitsverkehrsdienste in oder durch die Schweiz durchzuführen	VERO	
17912	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Gelegenheitsverkehrsdienste durch die Schweiz durchzuführen	VERO	
17913	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Liniendienste nach nicht zur EU gehörenden Ländern durchzuführen, welche nicht die Durchfahrt durch die EU vorsehen	FALSO	
17914	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist verpflichtend vorgeschrieben, um Personenbeförderungsdienste in Italien durchzuführen	FALSO	
17915	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht verpflichtend vorgeschrieben, um innergemeinschaftliche Gelegenheitsverkehrsdienste durchzuführen, wenn die betroffenen Länder Italien und Frankreich sind	FALSO	
17916	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht verpflichtend vorgeschrieben, um Linienverkehrsdienste durch die Schweiz durchzuführen	FALSO	

Quesito n° 3595 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17917	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen wird den zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehr zugelassenen Unternehmen erteilt	VERO	
17918	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen wird außerhalb irgendwelcher Kontingentierung ausgestellt	VERO	
17919	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen wird auf den Namen eines einzigen Beförderers ausgestellt und ist nicht übertragbar	VERO	
17920	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen wird den Unternehmen erteilt, welche mehr als fünf Jahre lang grenzüberschreitende Personenbeförderungen auf der Straße durchgeführt haben	FALSO	
17921	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen wird den Inhabern von Unternehmen erteilt, welche die Voraussetzungen für die Ausübung des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs erfüllen	FALSO	
17922	Die EU-Gemeinschaftslizenz für die grenzüberschreitende Personenbeförderung mit Kraftomnibussen wird den Fahrern von Kraftomnibussen erteilt, die im Rahmen grenzüberschreitender Dienste tätig sind	FALSO	

Quesito n° 3596 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17923	Die Gültigkeitsdauer der EU-Gemeinschaftslizenz beträgt maximal fünf Jahre	VERO	
17924	Die Gültigkeitsdauer der EU-Gemeinschaftslizenz beträgt maximal zwei Jahre	FALSO	
17925	Die Gültigkeitsdauer der EU-Gemeinschaftslizenz beträgt maximal drei Jahre	FALSO	
17926	Die Gültigkeitsdauer der EU-Gemeinschaftslizenz beträgt maximal zehn Jahre	FALSO	
17927	Die Gültigkeitsdauer der EU-Gemeinschaftslizenz beträgt maximal sieben Jahre	FALSO	

Quesito n° 3597 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17928	Die EU-Gemeinschaftslizenz wird dem Beförderer ausgestellt, der die Professionalität für die Ausübung des grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrs aufweist	VERO	
17929	Die gleichlautender Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz muss immer an Bord des Fahrzeugs mitgeführt werden	VERO	

17930	Das Unternehmen mit EU-Gemeinschaftslizenz, das mehrere Kraftomnibusse besitzt, muss in jedem Kraftomnibus eine gleichlautende Abschrift (beglaubigte Abschrift) der EU-Gemeinschaftslizenz aufbewahren	VERO	
17931	Das Original der EU-Gemeinschaftslizenz muss beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden	VERO	
17932	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist erforderlich, um Linienverkehrsdienste durchzuführen	VERO	
17933	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Sonderformen des Linienverkehrs durchzuführen	FALSO	
17934	Die EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich, um Gelegenheitsverkehrsdienste durchzuführen	FALSO	
17935	Das Original der EU-Gemeinschaftslizenz muss an Bord des Fahrzeugs aufbewahrt werden	FALSO	
17936	Die EU-Gemeinschaftslizenz reicht aus, um Linienverkehrsdienste durchzuführen, welche die Durchfahrt durch Drittländer vorsehen	FALSO	

Quesito n° 3598 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17937	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz muss an Bord des Kraftomnibusses aufbewahrt werden, mit welchem der grenzüberschreitende Beförderungsdienst durchgeführt wird	VERO	
17938	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz muss bei der Handelskammer aufbewahrt werden, bei welcher das Unternehmen eingetragen ist	FALSO	
17939	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz muss beim Sitz des Unternehmens aufbewahrt werden	FALSO	
17940	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz muss beim Ministerium für Infrastruktur und Verkehr aufbewahrt werden	FALSO	

Quesito n° 3599 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17941	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz hat keine Höchstgültigkeit von zehn Jahren	VERO	
17942	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich zum Fahren bei der Durchführung von Personenbeförderungsdiensten nach nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern, in die Schweiz oder nach Unterzeichnerstaaten des INTERBUS-Übereinkommens	VERO	
17943	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz wird nicht vom Ministerium für Infrastruktur und Verkehr ausgestellt	VERO	
17944	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich zum Fahren bei der Durchführung von innerstaatlichen Diensten	VERO	
17945	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz ist nicht erforderlich zum Fahren bei der Durchführung von grenzüberschreitenden Diensten	FALSO	
17946	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz ist den Kontrollorganen auf der Straße nicht vorzuweisen	FALSO	
17947	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz hat keine Höchstgültigkeit von fünf Jahren wie das Original, von dem sie stammt	FALSO	
17948	Die gleichlautende Abschrift der EU-Gemeinschaftslizenz wird nicht von dem für die Provinz zuständigen Kraftfahrzeugamt, in welcher das Unternehmen seinen Sitz hat, durch informationstechnische Verfahren ausgestellt	FALSO	

Quesito n° 3600 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17949	Unter einem grenzüberschreitenden regelmäßigen Verkehrsdienst versteht man einen Liniendienst	VERO	
17950	Unter einem grenzüberschreitenden regelmäßigen Verkehrsdienst versteht man einen Personenbeförderungsdienst mit einer bestimmten Taktfrequenz auf einer festgelegten Strecke, bei welchem die Fahrgäste nur an vorgegebenen Haltestellen ein- und aussteigen dürfen	VERO	
17951	Unter einem grenzüberschreitenden regelmäßigen Verkehrsdienst versteht man einen Dienst, der eine Sonderform für die ausschließliche Beförderung bestimmter Kategorien von Fahrgästen sein kann	VERO	
17952	Unter einem grenzüberschreitenden regelmäßigen Verkehrsdienst versteht man einen Dienst mit Fahrern, die über einen Fahrerqualifizierungsnachweis verfügen	FALSO	

17953	Unter einem grenzüberschreitenden regelmäßigen Verkehrsdienst versteht man einen Dienst, welcher in Übereinstimmung mit den steuerrechtlichen Vorschriften durchgeführt wird	FALSO	
17954	Unter einem grenzüberschreitenden regelmäßigen Verkehrsdienst versteht man einen Dienst mit Ausstellung der Rechnung	FALSO	

Quesito n° 3601 - 16##tipologia16 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
17955	Unter einem grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienst versteht man einen Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer	VERO	
17956	Unter einem grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienst versteht man einen Dienst, welcher in Übereinstimmung mit den steuerrechtlichen Vorschriften durchgeführt wird	FALSO	
17957	Unter einem grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienst versteht man einen Liniendienst	FALSO	
17958	Unter einem grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehrsdienst versteht man einen Personenbeförderungsdienst im Werkverkehr	FALSO	

Quesito n° 3000 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13267	Die Trägheitskraft wirkt immer dann auf ein Fahrzeug, wenn sich an seiner Bewegung etwas ändert	VERO	
13269	Bei gleich bleibender Bremskraft nimmt der Bremsweg mit der Masse des Fahrzeugs zu	VERO	
13270	Die Trägheitskraft ist bei einem leichteren Fahrzeug geringer	VERO	
13271	Die Trägheitskraft nimmt mit der Masse des Fahrzeugs zu	VERO	
13272	Die Trägheitskraft wirkt der Veränderung der Geschwindigkeit des Fahrzeugs entgegen	VERO	
13273	Die Trägheitskraft wirkt der Verzögerung des Fahrzeugs entgegen	VERO	
13274	Die Trägheitskraft ändert sich nicht bei Veränderungen der Geschwindigkeit	FALSO	
13275	Die Trägheitskraft hängt nicht von der Masse des Fahrzeugs ab, sondern nur von der Geschwindigkeit	FALSO	
13276	Die Trägheitskraft erleichtert das Bremsen	FALSO	
13277	Die Trägheitskraft gewährleistet eine bessere Straßenlage des Fahrzeugs in der Kurve	FALSO	
13278	Die Trägheitskraft ist bei Fahrzeugen, die mit derselben Geschwindigkeit fahren, identisch	FALSO	
13279	Die Trägheitskraft ändert sich bei Veränderungen des Haftungskoeffizienten des Straßenbelages	FALSO	

Quesito n° 3001 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13280	Die Antriebskraft ist der vom Motor ausgeübte Vortrieb	VERO	
13281	Die Antriebskraft wird zum Teil von den mechanischen Bestandteilen des Fahrzeugs absorbiert	VERO	
13282	Die Antriebskraft wird zum Teil auf den Boden übertragen	VERO	
13283	Die Antriebskraft ist der vom endothermischen-elektrischen Motor erzeugte Vortrieb	VERO	
13284	Die Antriebskraft ermöglicht durch die Kraftübertragungsorgane die Bewegung des Fahrzeugs	VERO	
13285	Die Antriebskraft ist die vom Motor erzeugte Zentrifugalkraft	FALSO	
13286	Die Antriebskraft ist die Schwerkraft	FALSO	
13287	Die Antriebskraft hält durch die Lenkvorrichtungen das Fahrzeug in Bewegung	FALSO	
13288	Die Antriebskraft ist die vom endothermischen oder elektrischen Motor erzeugte Lenkkraft	FALSO	
13289	Die Antriebskraft wird zur Gänze vom Motor absorbiert	FALSO	

Quesito n° 3002 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13290	Die Gewichtskraft ist proportional zu seiner Masse	VERO	
13291	Die Gewichtskraft lässt sich dadurch erklären, dass jeder Körper, der sich auf der Erdoberfläche befindet, von der Erde angezogen wird	VERO	
13292	Die Gewichtskraft entspricht dem Produkt aus seiner Masse und der Schwerebeschleunigung	VERO	

13293	Die Gewichtskraft hängt nicht von der Neigung der Masse ab	VERO	
13294	Die Gewichtskraft eines Fahrzeugs verändert sich je nachdem, ob das Fahrzeug beladen oder unbeladen ist	VERO	
13295	Die Gewichtskraft hängt von der Neigung der Straße ab	FALSO	
13296	Die Gewichtskraft ist umgekehrt proportional zur Masse des Fahrzeugs	FALSO	
13297	Die Gewichtskraft entspricht der Summe aus seiner Masse und der Schwerebeschleunigung	FALSO	
13298	Die Gewichtskraft ist proportional zur Anzahl der Achsen des Fahrzeugs	FALSO	
13299	Die Gewichtskraft eines Fahrzeugs hängt von der Art der beförderten Ladung ab	FALSO	

Quesito n° 3003 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13300	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn ein Fahrzeug eine Kurve befährt	VERO	
13301	Die Zentripetalkraft hängt mit der Haftung der Reifen zusammen	VERO	
13302	Die Zentripetalkraft ist die Kraft, die es einem Körper ermöglicht, eine kreisförmige Bahn zurückzulegen	VERO	
13303	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug eine Kurve befährt	VERO	
13304	Die Zentripetalkraft hängt mit der Haftung der Reifen an der Fahrbahn zusammen	VERO	
13305	Die Zentripetalkraft ist proportional zur Geschwindigkeit und zur Masse des Gegenstandes	VERO	
13306	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug aufwärts fährt	FALSO	
13307	Die Zentripetalkraft wird durch die Kraftübertragungsorgane erzeugt	FALSO	
13308	Die Zentripetalkraft wird durch das elektronische Steuergerät erzeugt	FALSO	
13309	Die Zentripetalkraft ist umgekehrt proportional zur Masse des Gegenstandes	FALSO	
13310	Die Zentripetalkraft setzt ein, wenn das Fahrzeug abwärts fährt	FALSO	

Quesito n° 3004 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13311	Die Zentrifugalkraft wirkt auf einen Körper, wenn er eine Kurve befährt	VERO	
13312	Die Zentrifugalkraft muss durch die Zentripetalkraft ausgeglichen werden	VERO	
13313	Die Zentripetalkraft wirkt der Zentrifugalkraft entgegen und ermöglicht damit das Befahren einer kreisförmigen Bahn	VERO	
13314	Die Zentrifugalkraft kann ein Fahrzeug ins Schleudern bringen	VERO	
13315	Die Zentrifugalkraft kann ein Fahrzeug zum Kippen bringen	VERO	
13316	Die Zentrifugalkraft verändert sich, wenn man die Bewegungsbahn ändert	VERO	
13317	Die Zentrifugalkraft verändert sich, wenn man die Geschwindigkeit ändert	VERO	
13318	Die Zentrifugalkraft neigt dazu, einen Körper an die Kurvenaußenseite zu bringen	VERO	
13319	Die Zentrifugalkraft ist umso stärker, je höher die Geschwindigkeit und je größer die Masse der Fahrzeuge ist	VERO	
13320	Die Zentrifugalkraft ist umgekehrt proportional zum Kurvenradius	VERO	
13321	Die Zentrifugalkraft ist direkt proportional zum Kurvenradius	FALSO	
13322	Die Zentrifugalkraft hängt nicht vom Kurvenradius ab	FALSO	
13323	Die Zentrifugalkraft ist in einer Geraden stärker als in der Kurve	FALSO	
13324	Die Zentrifugalkraft ist aufwärts am stärksten	FALSO	
13325	Die Zentrifugalkraft wirkt auf ein Fahrzeug, wenn es aufwärts fährt	FALSO	
13326	Die Zentrifugalkraft kann durch die Bremskraft ausgeglichen werden	FALSO	
13327	Die Zentrifugalkraft neigt dazu, das Fahrzeug an die Kurveninnenseite zu bringen	FALSO	

Quesito n° 3005 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13328	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Kurve enger ist	VERO	
13329	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn der Schwerpunkt höher liegt	VERO	
13330	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Zentrifugalkraft zunimmt	VERO	
13331	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Geschwindigkeit zunimmt	VERO	

13332	Das Unterlassen der wiederkehrenden Hauptuntersuchung des Fahrzeugs führt zu seinem Kippen in der Kurve	FALSO	
13333	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Spurweite des Fahrzeugs zunimmt	FALSO	
13334	Das Risiko, dass sich das Fahrzeug in einer Kurve überschlägt, nimmt zu, wenn die Gewichtskraft zunimmt	FALSO	

Quesito n° 3006 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13335	Der Driftwinkel ist der Winkel zwischen der Idealbahn und der tatsächlichen Bahn	VERO	
13336	Das Abdriften ist die Abweichung der vom Fahrzeug zurückgelegten Bahn von jener, die der Fahrer vorgibt	VERO	
13337	Der Driftwinkel wird durch Querkräfte verursacht	VERO	
13338	Der Driftwinkel hängt mit der Flexibilität des Reifens zusammen	VERO	
13339	Das Abdriften hängt ab von der Seitwärtskraft, die auf die Räder wirkt	VERO	
13340	Das Abdriften hängt vom Reifendruck ab	VERO	
13341	Das Abdriften hängt von der Ladung des Fahrzeugs ab	VERO	
13342	Das Abdriften hängt vom Radsturz ab	VERO	
13343	Das Abdriften hängt von der Konvergenz ab	VERO	
13344	Das Abdriften ist der Winkel, der zwischen zwei Achsen des Fahrzeugs entsteht	FALSO	
13345	Der Driftwinkel wird von den Antriebskräften verursacht	FALSO	
13346	Der Driftwinkel hängt nicht von der Funktionstüchtigkeit der Aufhängung ab	FALSO	
13347	Der Driftwinkel hängt nicht vom Reifendruck ab	FALSO	
13348	Der Driftwinkel ist bei Fahrzeugen mit Servolenkung größer	FALSO	
13349	Das Abdriften wird anlässlich der wiederkehrenden Hauptuntersuchung des Fahrzeugs gemessen	FALSO	
13350	Die richtige Wartung des Fahrzeugs verhindert das Abdriften	FALSO	

Quesito n° 3007 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13351	Beim Untersteuern neigt das Fahrzeug dazu, den Kurvenradius zu vergrößern	VERO	
13352	Beim Untersteuern lenkt das Fahrzeug weniger ein als vom Fahrer erwünscht	VERO	
13353	Das Untersteuern nimmt bei schlechter Haftung zu	VERO	
13354	Das Untersteuern wird durch das stärkere Abdriften der Vorderräder im Vergleich zu den Hinterrädern verursacht	VERO	
13355	Leere Stoßdämpfer steigern das Untersteuern des Fahrzeugs	VERO	
13356	Bei einem Fahrzeug spricht man dann von Untersteuern, wenn der Driftwinkel der Vorderachse größer ist als jener der Hinterachse	VERO	
13357	Die Zunahme der Last auf der Hinterachse des Fahrzeugs steigert das Untersteuern	FALSO	
13358	Das Untersteuern nimmt in den Kurven beim aufwärts Fahren zu	FALSO	
13359	Das Untersteuern erhöht die Stabilität des Fahrzeugs in der Kurve	FALSO	
13360	Das Untersteuern gleicht das Abdriften aus	FALSO	
13361	Das Untersteuern des Fahrzeugs wird nicht vom Reifendruck beeinflusst	FALSO	

Quesito n° 3008 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13362	Die Korrekturmaßnahmen beim Untersteuern bestehen darin, dass man das Lenkrad und das Gaspedal betätigt, um das Fahrzeug in die richtige Richtung zu lenken	VERO	
13363	Die Korrekturmaßnahmen beim Untersteuern müssen dann ergriffen werden, wenn das Fahrzeug dazu neigt, weniger einzulenken als vom Fahrer erwünscht	VERO	
13364	Die Korrekturmaßnahmen beim Untersteuern müssen dann ergriffen werden, wenn das Fahrzeug dazu neigt, mehr einzulenken als vom Fahrer erwünscht	FALSO	
13365	Die Korrekturmaßnahmen beim Untersteuern umfassen eine sofortige Drehung des Lenkrades zur Kurveninnenseite hin	VERO	
13366	Die Korrekturmaßnahmen beim Untersteuern bestehen in einer Vollbremsung	FALSO	

Quesito n° 3009 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13367	Beim Übersteuern lenkt das Fahrzeug mehr ein als vom Fahrer erwünscht	VERO	
13368	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, sich um sich selbst zu drehen, indem es sich auf die Vorderräder stützt	VERO	
13369	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, die Kurvenbahn durch das Abdriften der Hinterräder zu verengen	VERO	
13370	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, sich auf die Vorderräder zu stützen und sich um die eigene Achse zu drehen	VERO	
13371	Ein Fahrzeug verhält sich übersteuernd, wenn der Driftwinkel der Hinterachse größer ist als jener der Vorderachse	VERO	
13372	Ein Fahrzeug verhält sich übersteuernd, wenn die Hinterräder aufgrund der Beladung oder der Motorleistung keine ausreichende Haftung erzeugen	VERO	
13373	Beim Übersteuern lenkt das Fahrzeug weniger ein als vom Fahrer erwünscht	FALSO	
13374	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, geradeaus weiterzufahren und den Kurvenradius zu vergrößern	FALSO	
13375	Beim Übersteuern neigt das Fahrzeug dazu, die Kurvenbahn durch das Abdriften der Vorderräder zu verengen	FALSO	
13376	Beim Übersteuern ist das Fahrzeug nicht in der Lage, ausreichend einzulenken	FALSO	

Quesito n° 3010 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13377	Die Korrekturmaßnahmen beim Übersteuern bestehen darin, richtig gegenzusteuern	VERO	
13378	Die Korrekturmaßnahmen beim Übersteuern bestehen darin, dass man das Lenkrad in die der Kurve entgegen gesetzte Richtung dreht	VERO	
13379	Die Korrekturmaßnahmen beim Übersteuern umfassen eine sofortige Drehung des Lenkrades zur Kurvenaußenseite hin	VERO	
13380	Die Korrekturmaßnahmen beim Übersteuern im Falle eines Fahrzeugs mit Hinterradantrieb umfassen das Loslassen des Gaspedals, um es dem Fahrzeug zu erleichtern, die Lenkfähigkeit wiederzuerlangen	VERO	
13381	Die Funktionstüchtigkeit der Aufhängung wirkt sich auf das Verhalten des Fahrzeugs in der Kurve aus	VERO	
13382	Die Korrekturmaßnahmen beim Übersteuern umfassen das Beschleunigen ohne Betätigung des Lenkrades	FALSO	
13383	Beim Übersteuern des Fahrzeugs muss man eine Vollbremsung vornehmen	FALSO	
13384	Das stärkere Abdriften der Hinterräder verringert das Übersteuern des Fahrzeugs	FALSO	
13385	Die Korrekturmaßnahmen beim Übersteuern umfassen eine sofortige rasche Betätigung des Lenkrades zur Kurveninnenseite hin	FALSO	

Quesito n° 3011 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13386	Das Nicken ist eine destabilisierende Bewegung, die eine gefährliche Verlagerung der Ladung zur Folge haben kann	VERO	
13387	Das Nicken des Fahrzeugs ist eine destabilisierende Bewegung, welche für die Fahrgäste ein tiefes Unbehagen zur Folge haben kann	VERO	
13388	Das Nicken ist eine schwingende Bewegung um die Schwerpunktquerachse des Fahrzeugs	VERO	
13389	Das Nicken kann abhängen von der Flexibilität und der Weichheit der Aufhängung	VERO	
13390	Das Nicken hat keinen Einfluss auf die Fahrt des Fahrzeugs	FALSO	
13391	Das Nicken des Fahrzeugs ist eine für die Fahrgäste unangenehme aber nicht gefährliche Bewegung, da die Reifenhaftung dadurch nicht verringert wird	FALSO	
13392	Das Nicken des Fahrzeugs in der Kurve wirkt der Zentrifugalkraft entgegen	FALSO	

Quesito n° 3012 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13393	Das Wanken des Fahrzeugs kann das Umkippen des Fahrzeugs zur Folge haben	VERO	
13394	Das Wanken des Fahrzeugs, auch Rollen genannt, wirkt sich negativ auf die Reifenhaftung aus	VERO	

13395	Das Rollen eines Tankfahrzeuges kann verstärkt werden, wenn man zwei Kurven in rascher Folge befährt	VERO	
13396	Das Ausmaß des Rollens hängt ab vom Zustand der Aufhängung	VERO	
13397	Das Nicken wird vom Abnutzungszustand der Reifen beeinflusst	FALSO	
13398	Ein befüllter Tankwagen ist weniger anfällig für das Nicken	FALSO	
13399	Das Wanken des Fahrzeugs ist eine stabilisierende Bewegung, welche die Ladung nicht beeinflusst	FALSO	
13400	Das Wanken des Fahrzeugs wird nicht vom Fahrverhalten beeinflusst	FALSO	

Quesito n° 3013 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13404	Die Schwerpunkthöhe des unbeladenen Fahrzeugs ist konstant	VERO	
13405	Die Bewegung der Flüssigkeit im Innern eines Tankwagens verlagert ständig dessen Schwerpunkt	VERO	
13406	Die Verlagerung des Schwerpunktes beeinflusst die Stabilität des Fahrzeugs	VERO	
13407	Der unterschiedliche Reifendruck an einer Achse verlagert den Schwerpunkt	FALSO	
13408	Die Lage des Schwerpunktes eines Fahrzeugs verändert sich mit dessen Alter	FALSO	
13409	Der Schwerpunkt eines Fahrzeugs befindet sich in der Mitte der Achse der Antriebsräder	FALSO	
13410	Der Schwerpunkt verlagert sich je nachdem, ob das Fahrzeug eine Gerade oder eine Kurve befährt	FALSO	
13411	Der Schwerpunkt eines Kraftomnibusses ist der Kupplungspunkt zwischen Zugmaschine und Anhänger	FALSO	
13401	Der Schwerpunkt stellt jenen Punkt dar, auf welchen sich konventionsgemäß die auf das Fahrzeug wirkenden Kräfte konzentrieren	VERO	
13402	Die Lage des Schwerpunktes hängt sowohl von der Ladung als auch von der Positionierung derselben auf dem Fahrzeug ab	VERO	
13403	Die Positionierung der Ladung des Fahrzeugs beeinflusst die Lage des Schwerpunktes	VERO	

Quesito n° 3014 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13412	Die Widerstandskräfte, die auf ein Fahrzeug wirken, sind jene Kräfte, die seiner Fortbewegung entgegenwirken	VERO	
13413	Die Reibungskraft ist eine Kraft, die entsteht, wenn zwei sich berührende Oberflächen aneinander reiben	VERO	
13414	Die Reibungskraft ist die dissipative Kraft	VERO	
13415	Die Reibungskraft wirkt dem Gleiten von sich berührenden Oberflächen entgegen	VERO	
13416	Die Reibungskraft erzeugt Wärme	VERO	
13417	Die Reibungskraft erhöht den Wirkungsgrad des Fahrzeugs	FALSO	
13418	Die Reibungskraft neigt dazu, das Fahrzeug ständig in Bewegung zu halten	FALSO	
13419	Die Reibungskraft wirkt der Bremskraft des Fahrzeugs entgegen	FALSO	
13420	Die Reibungskraft begünstigt die Verringerung des Verbrauchs	FALSO	
13421	Die Reibungskraft hat die Senkung des Schwerpunktes des Fahrzeugs zur Folge	FALSO	

Quesito n° 3015 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13422	Der Haftungskoeffizient zwischen Reifen und Asphalt nimmt zu, wenn der Asphalt rau ist	VERO	
13423	Der Haftungskoeffizient zwischen Reifen und Asphalt nimmt ab, wenn der Asphalt vereist ist	VERO	
13424	Der Haftungskoeffizient schwankt zwischen null und eins	VERO	
13425	Der Haftungskoeffizient schwankt zwischen eins und zwei	FALSO	
13426	Der Haftungskoeffizient nimmt zu, wenn die Oberfläche nass ist	FALSO	
13427	Der Haftungskoeffizient ist auf Schotter größer als auf Asphalt	FALSO	

Quesito n° 3016 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

13428	Der aerodynamische Widerstand ist der Luftwiderstand, welcher der Fortbewegung des Fahrzeugs entgegenwirkt	VERO	
13429	Der aerodynamische Widerstand ist proportional zum Quadrat der Geschwindigkeit des Fahrzeugs	VERO	
13430	Der aerodynamische Widerstand ist direkt proportional zur Stirnfläche des Fahrzeugs	VERO	
13431	Der aerodynamische Widerstand ist abhängig vom Strömungswiderstandskoeffizienten (cw)	VERO	
13432	Der Flügel (Spoiler) oberhalb der Fahrerkabine eines Lastkraftwagens verringert den Strömungswiderstandskoeffizienten (cw)	VERO	
13433	Bei einer geringfügigen Zunahme der Geschwindigkeit nimmt der aerodynamische Widerstand stark zu	VERO	
13434	Der aerodynamische Widerstand wirkt sich auf den Treibstoffverbrauch aus	VERO	
13435	Der aerodynamische Widerstand ist direkt proportional zur Höchstleistung des Motors	FALSO	
13436	Der aerodynamische Widerstand ist direkt proportional zum Gewicht des Fahrzeugs	FALSO	
13437	Der aerodynamische Widerstand nimmt auf nasser Straßenoberfläche zu	FALSO	
13438	Der aerodynamische Widerstand ist unabhängig von der Geschwindigkeit	FALSO	
13439	Der aerodynamische Widerstand des Fahrzeugs ist umgekehrt proportional zu seiner Stirnfläche	FALSO	
13440	Der Luftwiderstandskoeffizient (cw) hängt vom Gewicht des Fahrzeugs ab	FALSO	

Quesito n° 3017 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13441	Ein Fahrzeug in Bewegung hat eine zu seiner Masse proportionale kinetische Energie	VERO	
13442	Ein Fahrzeug in Bewegung hat eine umso höhere kinetische Energie, je höher seine Geschwindigkeit ist	VERO	
13443	Während des Bremsens wird die kinetische Energie durch die Bremsanlage in Wärme umgewandelt	VERO	
13444	Die kinetische Energie wirkt sich auf den Bremsweg des Fahrzeugs aus	VERO	
13445	Mit der Zunahme der kinetischen Energie verringert sich der Bremsweg des Fahrzeugs	FALSO	
13446	Die kinetische Energie ist proportional zum Strömungswiderstandskoeffizienten des Fahrzeugs (cw)	FALSO	
13447	Die kinetische Energie nimmt mit der Zunahme der Reaktionszeit des Fahrers zu	FALSO	
13448	Die kinetische Energie nimmt während des Bremsens des Fahrzeugs zu	FALSO	

Quesito n° 3018 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13449	Wenn das Gefälle der Straße zunimmt, ist es angebracht, einen niedrigeren Gang einzulegen	VERO	
13450	Bei steilen Abfahrten muss man mit niedrigen Gängen fahren	VERO	
13451	Um eine höhere Zugkraft zu erzielen, muss man mit einem niedrigeren Gang fahren	VERO	
13452	Um hohe Geschwindigkeiten zu erzielen, muss man einen höheren Gang einlegen	VERO	
13453	Bei zunehmendem Gewicht des Fahrzeugs steigt die Traktionsbelastung und man muss einen niedrigeren Gang einlegen	VERO	
13454	Bei steilen Abfahrten gewährleisten hohe Gänge die bessere Kontrolle über das Fahrzeug	FALSO	
13455	Die Traktionsbelastung nimmt zu, wenn höhere Gänge eingelegt werden	FALSO	
13456	Wenn man in eine Kurve mit engem Radius einfährt, ist es notwendig, einen höheren Gang einzulegen	FALSO	
13457	Wenn das Gefälle der Straße zunimmt, ist es angebracht, höhere Gänge einzulegen	FALSO	
13458	Wenn man einen höheren Gang einlegt, nimmt der Strömungswiderstandskoeffizient (cw) ab	FALSO	

Quesito n° 3019 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13459	Der hintere Überhang eines zweiachsigen Fahrzeugs ist der Abstand zwischen der Hinterachse und der Fahrzeugkante	VERO	
13460	Die Schwingungsbewegung im hinteren Teil eines Fahrzeugs ist umso stärker, je länger sein Überhang ist	VERO	

13461	Das Risiko, am Ende einer abwärts befahrenen Rampe hinten den Boden zu streifen, nimmt mit der Länge des Überhanges zu	VERO	
13462	Das Risiko, am Anfang einer aufwärts befahrenen Rampe den Asphalt zu streifen, nimmt mit der Länge des Überhanges zu	VERO	
13463	Das Risiko, am Ende einer abwärts befahrenen Rampe hinten den Boden zu streifen, nimmt mit der Länge des vorderen Überhanges zu	FALSO	
13464	Das Risiko, am Anfang einer aufwärts befahrenen Rampe den Asphalt zu streifen, nimmt mit dem Radstand zu	FALSO	
13465	Der Überhang eines zweiachsigen Fahrzeugs ist der Abstand zwischen den Achsen	FALSO	
13466	Mit der Zunahme des hinteren Überhanges nimmt das Nicken ab	FALSO	
13467	Durch Verlängerung des hinteren Überhanges nimmt das Untersteuern des Fahrzeugs zu	FALSO	

Quesito n° 3020 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13468	Als "Straße" bezeichnet man den für den Verkehr von Fahrzeugen, Fußgängern und Tieren bestimmten öffentlichen Raum	VERO	
13469	Die Autobahn gehört zur Gruppe der Straßen	VERO	
13470	Die Autobahn ist eine Straße mit getrennten Fahrbahnen ohne höhengleiche Kreuzungen	VERO	
13471	Erstrangige Freilandstraßen haben keine höhengleichen Kreuzungen	VERO	
13472	Erstrangige Freilandstraßen dürfen nur von einigen Kategorien von Fahrzeugen befahren werden	VERO	
13473	Erstrangige Freilandstraßen haben unabhängige Fahrbahnen	VERO	
13474	Erstrangige Freilandstraßen müssen mit eigenen Raststätten ausgestattet sein	VERO	
13475	Als "Straße" bezeichnet man jeden Raum, in welchem Fußgänger, Fahrzeuge und Tiere verkehren dürfen	FALSO	
13476	Die Autobahn hat mindestens drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung	FALSO	
13477	Die Autobahn darf von jeder Art von Kraftfahrzeugen befahren werden	FALSO	
13478	Erstrangige Freilandstraßen haben höhengleiche Kreuzungen	FALSO	
13479	Erstrangige Freilandstraßen dürfen von allen Kategorien von Fahrzeugen befahren werden	FALSO	
13480	Erstrangige Freilandstraßen sind immer Staatsstraßen	FALSO	
13481	Erstrangige Freilandstraßen verbinden ausschließlich Provinzhauptstädte untereinander	FALSO	
13482	Auf erstrangigen Freilandstraßen sind Gefahrguttransporte verboten	FALSO	
13483	Zweitrangige Freilandstraßen müssen getrennte Fahrbahnen aufweisen	FALSO	
13484	Auf zweitrangigen Freilandstraßen sind Bankette nicht verpflichtend vorgesehen	FALSO	
13485	Zweitrangige Freilandstraßen haben keine höhengleichen Kreuzungen	FALSO	

Quesito n° 3021 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13486	Die Zufahrten zu den an eine erstrangige Freilandstraße angrenzenden Liegenschaften sind koordiniert	VERO	
13487	Zweitrangige Freilandstraßen haben mindestens einen Fahrstreifen pro Fahrtrichtung	VERO	
13488	Zweitrangige Freilandstraßen sind mit Banketten versehen	VERO	
13489	Auf zweitrangigen Freilandstraßen sind höhengleiche Kreuzungen anzutreffen	VERO	
13490	Innerstädtische Durchgangsstraßen sind mit höhengleichen Kreuzungen mit Ampelregelung versehen	VERO	
13491	Aus verwaltungsrechtlicher Sicht unterteilt man die Straßen in Staats-, Regional-, Landes- und Gemeindestraßen ein	VERO	
13492	Staatsstraßen können Regionenhauptstädte miteinander verbinden	VERO	
13493	Staatsstraßen können das gesamtstaatliche Hauptstraßennetz eines Staates mit jenen der Anrainerstaaten verbinden	VERO	
13494	Regionalstraßen verbinden die Provinzhauptstädte ein und derselben Region miteinander	VERO	
13495	Provinzstraßen verbinden die Hauptorte der einzelnen Gemeinden einer Provinz mit der jeweiligen Provinzhauptstadt	VERO	
13496	Gemeindestraßen verbinden den Hauptort der Gemeinde mit ihren Fraktionen	VERO	
13497	Innerstädtische Durchgangsstraßen haben eine einzige Fahrbahn und Gegenverkehr	FALSO	

13498	Aus verwaltungsrechtlicher Sicht unterteilt man die Straßen in, Autobahnen, erstrangige Freilandstraßen, zweitrangige Freilandstraßen und innerstädtische Durchgangsstraßen	FALSO	
13499	Staatsstraßen stehen im Eigentum der Gemeinde	FALSO	
13500	Staatsstraßen müssen mindestens drei Regionen durchqueren	FALSO	
13501	Regionalstraßen verbinden die Hauptorte von zwei verschiedenen Regionen miteinander	FALSO	
13502	Provinzstraßen haben keine höhengleichen Kreuzungen	FALSO	
13503	Gemeindestraßen sind Kraftfahrzeugen vorbehalten	FALSO	

Quesito n° 3022 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13504	Kraftfahrzeuge müssen in der Regel nahe dem rechten Fahrbahnrand fahren	VERO	
13505	Auf einer Fahrbahn mit drei Fahrstreifen muss man den am weitesten rechts gelegenen freien Fahrstreifen befahren, wenn nichts anderes angezeigt ist	VERO	
13506	Auf erstrangigen Freilandstraßen sind alle Fahrstreifen mit Ausnahme des rechten zum Überholen bestimmt	VERO	
13507	Auf erstrangigen Freilandstraßen müssen alle Fahrzeuge gewöhnlich auf dem rechten Fahrstreifen fahren	VERO	
13508	Auf einer Autobahn mit drei Fahrstreifen ist es einem Lastkraftwagen mit 7,5 Tonnen Gesamtgewicht untersagt, den am weitesten links gelegenen Fahrstreifen zu befahren	VERO	
13509	Auf einer Autobahn mit drei Fahrstreifen ist es einem 6,5 m langen Kraftomnibus mit 7,5 t Gesamtgewicht erlaubt, den am weitesten links gelegenen Fahrstreifen zu befahren	VERO	
13510	In geschlossenen Ortschaften ist den Fahrzeugen mit über 3,5 Tonnen Gesamtgewicht das Rückwärtsfahren untersagt	FALSO	
13511	Auf einer Autobahn mit drei Fahrstreifen ist es einem 8 Meter langen Kraftomnibus mit Gesamtgewicht unter 5 Tonnen erlaubt, den am weitesten links gelegenen Fahrstreifen zu befahren	FALSO	
13512	In geschlossenen Ortschaften ist Fahrzeugen mit über 7,5 t Gesamtgewicht das Befahren von straßenbündigen Straßenbahngleisen in der Regel untersagt	FALSO	
13513	An einer Straßenbahnhaltestelle mit Schutzinsel ist die Durchfahrt der Fahrzeuge links erlaubt und rechts verboten	FALSO	
13514	Das Fahren in parallelen Reihen ist Fahrzeugen mit einem Gewicht über 12 Tonnen untersagt	FALSO	
13515	Das Fahren in parallelen Reihen ist Fahrzeugen mit einer Länge über 12 Metern untersagt	FALSO	

Quesito n° 3023 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13516	In geschlossenen Ortschaften ist es erlaubt, den Fahrstreifen zu besetzen, der je nach der Fahrtrichtung, welche die Fahrzeuge an der nächsten Kreuzung einschlagen wollen, am günstigsten ist	VERO	
13517	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	
13518	Wenn eine Straße in zwei getrennte Fahrbahnen unterteilt ist, muss man die rechte Fahrbahn befahren	VERO	
13519	Das Fahren in parallelen Reihen ist auf Fahrbahnen mit zwei Fahrstreifen mit Gegenverkehr verboten	VERO	
13520	Das Fahren in parallelen Reihen kann von einem Polizisten angeordnet werden	VERO	
13521	Auf erstrangigen Freilandstraßen mit drei Fahrstreifen ist der rechte Fahrstreifen der Fahrt langsamer Fahrzeuge vorbehalten	FALSO	
13522	Auf Autobahnen mit drei Fahrstreifen ist der rechte Fahrstreifen den ein- oder ausfahrenden Fahrzeugen vorbehalten	FALSO	
13523	Auf erstrangigen Freilandstraßen mit drei Fahrstreifen ist das Überholen auf einem beliebigen der drei Fahrstreifen erlaubt	FALSO	
13524	Auf erstrangigen Freilandstraßen mit drei Fahrstreifen ist der rechte Fahrstreifen den Kraftomnibussen und den Lastkraftwagen vorbehalten	FALSO	

Quesito n° 3024 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13525	Das Abbiegen der Fahrzeuge an Kreuzungen wird von ihrem Radstand und von den Überhängen beeinflusst	VERO	

13526	Um nach rechts abzubiegen, müssen die Fahrer besonders auf die Innenseite des hinteren Fahrzeugteils achten	VERO	
13527	Um an einer Kreuzung abzubiegen ist es angebracht, dass der Fahrer eines Kraftomnibusses wartet, bis der Kreuzungsbereich, den der Kraftomnibus besetzten muss, frei ist	VERO	
13528	Der Fahrer eines Schwerfahrzeuges muss beim Überholen von Fußgängern und Radfahrern einen angemessenen Abstand zu diesen einhalten	VERO	
13529	Beim Einreihen an Kreuzungen, um nach rechts abzubiegen, müssen Fahrzeuge mit über 7 Metern Länge an den linken Fahrbahnrand heranfahren	FALSO	
13530	In einem Kreisverkehr mit zwei Fahrstreifen müssen Schwerfahrzeuge den linken Fahrstreifen befahren	FALSO	
13531	Beim Rechtsabbiegen ist es erlaubt, bei geringer Geschwindigkeit mit dem inneren Hinterrad über den Gehsteig zu fahren	FALSO	
13532	Auf einer Fahrbahn mit zwei Fahrstreifen muss ein über 7 Meter langes Fahrzeug den rechten Fahrstreifen befahren	FALSO	

Quesito n° 3025 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13533	Der Fahrer, dessen Fahrt durch eine Baustelle behindert ist, muss den Fahrzeugen, die aus der Gegenrichtung kommen, Vorfahrt gewähren	VERO	
13534	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	
13535	Auf steilen Straßen muss bei erschwertem Kreuzen das abwärts fahrende Fahrzeug in der Regel anhalten und Vorfahrt gewähren	VERO	
13536	Auf steilen Straßen muss bei erschwertem Kreuzen das aufwärts fahrende Fahrzeug Vorfahrt gewähren, wenn es über eine Haltebucht verfügt	VERO	
13537	Wenn sich ein Lastzug und ein Kraftomnibus auf einer abfallenden Straße kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss der Kraftomnibus rückwärts fahren	VERO	
13538	Auf steilen Straßen hat bei erschwertem Kreuzen das aufwärts fahrende Fahrzeug Vorfahrt, wenn es über eine Haltebucht verfügt	FALSO	
13539	Wenn sich ein Lastzug und ein Kraftomnibus auf einer abfallenden Straße kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss der Lastzug rückwärts fahren	FALSO	
13540	Wenn sich ein Lastkraftwagen oder ein Kraftomnibus auf Bergstraßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss eventuell der Kraftomnibus rückwärts fahren	FALSO	
13541	Wenn sich ein Personenkraftwagen und ein Lastzug auf Bergstraßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss eventuell der Lastzug rückwärts fahren	FALSO	
13542	Wenn sich zwei Kraftomnibusse auf steilen Straßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss – falls notwendig – das aufwärts fahrende Fahrzeug rückwärts fahren	FALSO	
13543	Wenn auf Bergstraßen das Kreuzen eines Fahrzeugs mit weniger als 3,5 t Gesamtgewicht mit einem anderen Fahrzeug mit über 3,5 t Gesamtgewicht erschwert ist, muss das schwerere Fahrzeug rückwärts fahren	FALSO	

Quesito n° 3026 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13544	Wenn sich ein Lastkraftwagen und ein Kraftomnibus auf Bergstraßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss eventuell der Lastkraftwagen rückwärts fahren	VERO	
13545	Wenn sich ein Personenkraftwagen und ein Lastzug auf Bergstraßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss eventuell der Personenkraftwagen rückwärts fahren	VERO	
13546	Wenn sich zwei Kraftomnibusse auf steilen Straßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss – falls notwendig – das abwärts fahrende Fahrzeug rückwärts fahren	VERO	
13547	Wenn auf Bergstraßen das Kreuzen eines Fahrzeugs mit weniger als 3,5 t Gesamtgewicht mit einem anderen Fahrzeug mit über 3,5 t Gesamtgewicht erschwert ist, muss das leichtere Fahrzeug rückwärts fahren	VERO	
13548	Wenn sich zwei Kraftomnibusse auf steilen Straßen kreuzen, wo ihre gleichzeitige Durchfahrt nicht möglich ist, muss – falls notwendig – das aufwärts fahrende Fahrzeug rückwärts fahren	FALSO	
13549	Der Fahrer, dessen Fahrt durch eine Baustelle behindert ist, hat den aus der Gegenrichtung kommenden Fahrzeugen gegenüber Vorfahrt	FALSO	
13550	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	

13551	Auf steilen Straßen muss bei erschwertem Kreuzen das aufwärts fahrende Fahrzeug in der Regel anhalten und Vorfahrt gewähren	FALSO	

Quesito n° 3027 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13552	Die Bremsung des Fahrzeugs hat die Dispersion der kinetischen Energie des Fahrzeugs zur Folge	VERO	
13553	Der Bremsweg ist proportional zum Quadrat der Geschwindigkeit	VERO	
13554	Abruptes Bremsen könnte eine gefährliche Verlagerung der im Gepäckraum beförderten Güter zur Folge haben	VERO	
13555	Innerhalb der Haftungsgrenze hängt der Bremsweg nicht vom Gewicht des Fahrzeugs ab	VERO	
13556	Abruptes Bremsen könnte Verletzungen der Fahrgäste eines Kraftomnibusses zur Folge haben	VERO	
13557	Vorausschauendes Fahren besteht darin, dass man das Bremspedal abrupt betätigt	FALSO	
13558	Vorausschauendes Fahren ermöglicht das Fahren im Leerlauf, wenn man sich einer Ampel mit rotem Licht nähert	FALSO	
13559	Abruptes Bremsen überlastet die Hinterachse	FALSO	
13560	Abruptes Bremsen verringert die Belastung der Vorderachse	FALSO	
13561	Abruptes Bremsen verursacht das Aufbäumen des Fahrzeugs	FALSO	

Quesito n° 3028 - 01##tipologia1 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13562	Die Bremsung wirkt sowohl auf das Fahrzeug als auch auf die Fahrgäste	VERO	
13563	Um ein Fahrzeug in der kürzest möglichen Strecke zum Stehen zu bringen, muss der Fahrer das Blockieren der Räder vermeiden	VERO	
13564	In der Kurve kann eine abrupte Bremsung die Haftung des Reifens beeinträchtigen	VERO	
13565	Vorausschauendes Fahren ermöglicht es, kritische Situationen vorherzusehen	VERO	
13566	Vorausschauendes Fahren ermöglicht es, Risikosituationen vorherzusehen, um allmähliches und nicht abruptes Bremsen zu ermöglichen	VERO	
13567	Abrupte Bremsungen bedingen eine raschere Abnutzung der Bremsen	VERO	
13568	Um ein Fahrzeug in der kürzest möglichen Strecke zum Stehen zu bringen, muss der Fahrer den Retarder kraftvoll betätigen, nicht jedoch die Bremse	FALSO	
13569	Der Bremsweg ist umgekehrt proportional zum Quadrat der Geschwindigkeit	FALSO	
13570	Die Bremsung wirkt auf das Fahrzeug, nicht jedoch auf die Fahrgäste	FALSO	
13571	Um eine allmähliche Bremsung zu erzielen, muss man intermittierend das Bremspedal betätigen	FALSO	
13572	Bei einer abrupten Bremsung könnte die Ladung des Fahrzeugs nach hinten fallen	FALSO	

Quesito n° 3029 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13573	Bei Scheibenbremsen ist die Belüftung der reibenden Teile stärker als bei Trommelbremsen	VERO	
13574	Die Überhitzung der Bremsen verursacht eine Abnahme der Funktionstüchtigkeit	VERO	
13575	Bei gleich bleibender Bremskraft überhitzen Scheibenbremsen weniger als Trommelbremsen	VERO	
13576	Trommelbremsen umfassen Bremsbacken und Bremsbeläge	VERO	
13577	Trommelbremsen haben eine größere Reibungsfläche als Scheibenbremsen	VERO	
13578	Beim Öldruckbremssystem wird der pneumatische Druck in hydraulischen Druck umgewandelt	VERO	
13579	Der Bremskraftregler wird vom Fahrer je nach Beladungszustand eingestellt	FALSO	
13580	Das Handbremsventil wirkt auf den Retarder	FALSO	
13581	Das Handbremsventil entlädt Druckluft aus den Federspeicherbremsen sowohl der Vorderachse als auch der Hinterachse	FALSO	
13582	Das Handbremsventil der Bremsanlage leitet Luft zum Kombizylinder, um die Feststellbremsung vorzunehmen	FALSO	
13583	Der pneumatisch-hydraulische Wandler bringt das Öl des Schmierkreislaufes der Bremsanlage unter Druck	FALSO	
13584	Der pneumatisch-hydraulische Wandler befindet sich zwischen den Luftbehältern des Duplexverteilers	FALSO	

13585	Der pneumatisch-hydraulische Wandler erzeugt pneumatischen Druck, welcher die Bremselemente betätigt	FALSO	

Quesito n° 3030 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13586	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlage verwendet Druckluft und Öl	VERO	
13587	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlagemacht sich die geringe Verdichtbarkeit des Öls zunutze	VERO	
13588	Das Öldruckbremssystem ist mit einer pneumatisch-hydraulischen Pumpe ausgestattet	VERO	
13589	Im pneumatisch-hydraulischen Bremskreislauf sind Luft und Öl gleichzeitig vorhanden	VERO	
13590	Der pneumatisch-hydraulische Bremskreislauf ist mit einem Trockner ausgestattet	VERO	
13591	Der pneumatisch-hydraulische Bremskreislauf ist mit einem Druckregler ausgestattet	VERO	
13592	Eine unzureichende Motortemperatur verhindert, dass sich das Fahrzeug in Bewegung setzt	FALSO	
13593	Der pneumatisch-hydraulische Wandler ermöglicht es in der Kurve dem Außenrad, sich der Drehzahl des Innenrades anzupassen	FALSO	
13594	Der pneumatisch-hydraulische Wandler erzeugt Druckluft für die Bremselemente	FALSO	
13595	Der Bremskraftregler ermöglicht es, die Höhe der Ladefläche des Fahrzeugs zu verändern	FALSO	
13596	Der pneumatisch-hydraulische Wandler wandelt hydraulischen Druck in pneumatischen Druck um	FALSO	
13597	Der pneumatisch-hydraulische Wandler ermöglicht das Einlegen niedriger Gänge	FALSO	

Quesito n° 3031 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13598	Der pneumatisch-hydraulische Bremskreislauf ist mit einem Luftbehälter ausgestattet	VERO	
13599	Die Behälter der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage sind mit einem Schutzventil ausgestattet	VERO	
13600	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlage ist mit einem Duplexverteiler ausgestattet	VERO	
13601	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlage ist mit einem Handbremsventil ausgestattet	VERO	
13602	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlage ist mit einem Bremskraftregler ausgestattet	VERO	
13603	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlage ist mit einem pneumatisch-hydraulischen Wandler ausgestattet	VERO	
13604	Der Bremskraftregler verringert beim Blockieren der Räder den Luftdruck auf allen Bremselementen	FALSO	
13605	Der Duplexverteiler verteilt die unterschiedliche Drehgeschwindigkeit der Antriebsräder in der Kurve	FALSO	
13606	Der Duplexverteiler verteilt die Luft in den Behältern der Bremsanlage	FALSO	
13607	Der Kompressor der Bremsanlage verdichtet das Öl, das die Bremselemente betätigt	FALSO	
13608	Der Kompressor der Bremsanlage nimmt die Bewegung der Antriebswelle auf	FALSO	
13609	Der Kompressor der Bremsanlage besteht aus Ausgleichskegelrädern und Achswellenkegelrädern	FALSO	

Quesito n° 3032 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13610	Der Kompressor der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage wird von der Antriebswelle gesteuert	VERO	
13611	Der Druckmesser der Bremsanlage zeigt den Druck in den Luftbehältern der Bremsanlage an	VERO	
13612	Im pneumatisch-hydraulischen Bremskreislauf ist das Öl im pneumatisch-hydraulischen Wandler enthalten	VERO	
13613	Der pneumatisch-hydraulische Wandler nutzt den Druck der Luft, um das Öl zu verdichten	VERO	
13614	Der pneumatisch-hydraulische Wandler verstärkt die vom Fahrer auf das Bremspedal ausgeübte Kraft	VERO	

13615	Der Duplexverteiler ermöglicht den Durchzug der in den Behältern enthaltenen Druckluft zur Bremsanlage	VERO	
13616	Bei der vollpneumatischen Bremsanlage enthalten die Behälter Öl für den Bremskreislauf	FALSO	
13617	Die Lufttemperatur im Innern des Behälters des Bremskreislaufes wird vom eigenen Druckmesser angezeigt	FALSO	
13618	Gewisse Störungen am Kühlsystem können durch die Kontrolle des Druckmessers erkannt werden	FALSO	
13619	Der Öldruckmesser misst den Öldruck in der Bremsanlage	FALSO	
13620	Das Vorhandensein von Verunreinigungen im Luftbehälter wird mit einem eigenen Druckmesser gemessen	FALSO	
13621	Die Behälter der Bremsanlage werden bei einem Druck von einer Atmosphäre geprüft	FALSO	

Quesito n° 3033 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13622	Der Duplexverteiler ermöglicht das Modulieren der Bremskraft	VERO	
13623	Der pneumatisch-hydraulische Wandler setzt das Öl, das die Bremselemente betätigt, unter Druck	VERO	
13624	Der Kompressor der Bremsanlage nimmt die Bewegung der Antriebswelle auf	VERO	
13625	Der Kompressor der Bremsanlage saugt Luft an und verdichtet sie	VERO	
13626	Die Behälter der Bremsanlage sammeln die für die Bremsen vorgesehene Luft an	VERO	
13627	Der pneumatisch-hydraulische Wandler wandelt pneumatischen Druck in hydraulischen Druck um	VERO	
13628	Die Behälter der Bremsanlage speichern die während der Kompressionsphase in den Zylindern des Motors erzeugte Luft	FALSO	
13629	Der Frostschützer der Bremsanlage verhindert, dass das im Wandler enthaltene Öl gefriert	FALSO	
13630	Der Filter der Bremsanlage beseitigt die im Wandler enthaltenen Verunreinigungen im Öl	FALSO	
13631	Die Regel- und Steuereinheit der Bremsanlage steuert die Geschwindigkeit des Fahrzeugs	FALSO	
13632	Die Regel- und Steuereinheit der Bremsanlage wirkt auf die Übersetzung	FALSO	
13633	Der Duplexverteiler wird mit einem Hebel neben dem Lenkrad betätigt	FALSO	

Quesito n° 3034 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13634	Der Bremskreislauf der Schwerfahrzeuge nutzt die in eigenen Behältern angesammelte Luft	VERO	
13635	Im Öldruckbremssystem saugt der Kompressor die Außenluft an und leitet sie in die eigenen Behälter	VERO	
13636	Die Regel- und Steuereinheit verhindert den Rückfluss der in den Behältern enthaltenen Luft	VERO	
13637	Die Regel- und Steuereinheit der Bremsanlage hat die Aufgabe, den Luftdruck in den Behältern innerhalb von 2 Grenzwerten zu halten, dem Mindestdruck und dem Höchstdruck	VERO	
13638	Die Regel- und Steuereinheit der Bremsanlage hat die Aufgabe, einen gefährlichen Überdruck in den Behältern zu vermeiden	VERO	
13639	Der Filter der Bremsanlage beseitigt die in der Druckluft schwebenden Verunreinigungen	VERO	
13640	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlage enthält sowohl Luft als auch Wasser	FALSO	
13641	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlage enthält eine Zahnradpumpe	FALSO	
13642	In der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage gewährleistet das Öl die richtige Schmierung der Reifen	FALSO	
13643	Der Kompressor der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage wird von der Antriebswelle gesteuert	FALSO	
13644	Die pneumatisch-hydraulische Bremsanlage ist mit einer Steuerkette ausgestattet	FALSO	
13645	Vor Antritt der Fahrt müssen die Luft und das Öl der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage einen ausreichenden Druck erreicht haben	FALSO	

Quesito n° 3035 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

13646	Der Frostschützer der Bremsanlage verhindert die Eisbildung innerhalb des Kreislaufes	VERO	
13647	Bei der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage gibt es einen Behälter pro Bremskreis und einen für die Nebenverbraucher	VERO	
13648	Der Luftdruck in jedem Behälter des Bremskreislaufes wird vom eigenen Druckmesser angezeigt	VERO	
13649	Die Luft der pneumatischen Aufhängung stammt aus dem Behälter für den Nebenverbraucherkreis	VERO	
13650	Gewisse Störungen an der Bremsanlage sind anhand der Kontrolle des Druckmessers erkennbar	VERO	
13651	Anhand der Kontrolle des Druckmessers prüft der Fahrer, ob der Luftdruck innerhalb der vorgeschriebenen Mindest- und Höchstwerte liegt	VERO	
13652	Vor dem Anlassen des Motors muss man sich davon vergewissern, dass die Luft der Bremsanlage einen ausreichenden Druck erreicht hat	FALSO	
13653	Der pneumatisch-hydraulische Bremskreislauf ist mit einem Wasserbehälter ausgestattet	FALSO	
13654	Die Luft im pneumatisch-hydraulischen Bremskreislauf dient der Kühlung der Bremsbacken	FALSO	
13655	Der Druckmesser der Bremsanlage zeigt den Wasserdruck an	FALSO	
13656	In der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage liegt der Ölkreislauf vor dem Luftkreislauf	FALSO	

Quesito n° 3036 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13657	Bei den Bremselementen kann es sich um solche für Trommel- oder Scheibenbremsen handeln	VERO	
13658	Ein unzureichender Luftdruck in den Behältern oder im Bremskreislauf hindert das mit Federspeicher-Feststellbremse ausgestattete Fahrzeug daran, sich in Bewegung zu setzen	VERO	
13659	Die Betätigung der Feststellbremse wird anhand einer Kontrollleuchte angezeigt	VERO	
13660	Das Handbremsventil steuert die Feststellbremse	VERO	
13661	Das Handbremsventil wird vom Fahrer anhand einer eigenen Handbedienung betätigt	VERO	
13662	Das Handbremsventil der Bremsanlage steuert den Kombizylinder	VERO	
13663	Trommelbremsen haben eine geringere Reibungsfläche als Scheibenbremsen	FALSO	
13664	Trommelbremsen sind mit Bremsbacken und Bremssätteln ausgestattet	FALSO	
13665	Bei gleich bleibender Bremskraft überhitzen Trommelbremsen weniger als Scheibenbremsen	FALSO	
13666	Scheibenbremsen werden bei Schwerfahrzeugen nie eingesetzt	FALSO	
13667	Hohe Temperaturen der Bremsen steigern deren Leistung	FALSO	
13668	Die Trommelbremsen sind mit Bremssätteln und Bremstrommeln ausgestattet	FALSO	

Quesito n° 3037 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13669	Der Bremskraftregler regelt die Bremskraft je nach Beladungszustand des Fahrzeugs	VERO	
13670	Der Bremskraftregler vermeidet das Blockieren der Räder, wenn das Fahrzeug unbeladen ist	VERO	
13671	Der Bremskraftregler steht in funktioneller Wechselwirkung mit der Aufhängung	VERO	
13672	Der pneumatisch-hydraulische Wandler ist ein Bestandteil des Bremskreislaufes	VERO	
13673	Der pneumatisch-hydraulische Wandler stützt sich auf die geringe Verdichtbarkeit von Flüssigkeiten	VERO	
13674	Die Bremselemente zerstreuen die kinetische Energie des Fahrzeugs	VERO	
13675	Die Bremselemente rufen eine Reibung hervor	VERO	
13676	Die Trommelbremsen sind baulich bedingt unvereinbar mit Schwerfahrzeugen	FALSO	
13677	Die Scheibenbremsen sind eine Alternative zur Motorbremse	FALSO	
13678	Das Überhitzen der Bremsbacken steigert deren Reibungskoeffizienten	FALSO	
13679	Bei Scheibenbremsen wird die Belüftung der reibenden Teile durch einen Kompressor sichergestellt	FALSO	
13680	Bei den Bremsen wird die Bremskraft durch das ABS verstärkt	FALSO	

Quesito n° 3038 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13681	Bei der hydraulischen Bremse wird die Bremskraft durch eine Flüssigkeit übertragen	VERO	
13682	Die Bremskraft wird durch den Bremskraftverstärker verstärkt	VERO	
13683	Bei der pneumatischen Bremse wird die Bremskraft durch den Luftdruck hervorgerufen	VERO	
13684	Die pneumatische Bremse nutzt die zuvor in Behältern angesammelte Druckluft	VERO	
13685	Das Öldruckbremssystem ist mit einem Kompressor ausgestattet	VERO	
13686	Die Scheibenbremsen umfassen die Sättel, welche auf die Bremsbeläge wirken	VERO	
13687	Bei den pneumatisch-hydraulischen Bremsen besteht die Bremsflüssigkeit aus einem Gemisch aus Öl und Luft	FALSO	
13688	Die pneumatische Bremsanlage ist mit einem pneumatisch-hydraulischen Wandler ausgestattet	FALSO	
13689	Die pneumatisch-hydraulische Bremse wirkt auf die Antriebswelle	FALSO	
13690	Die pneumatisch-hydraulische Bremse ist eine Art Hilfsbremse, welche nur die Verzögerung des Fahrzeugs bewirkt	FALSO	
13691	Die pneumatisch-hydraulische Bremse benutzt das Schmieröl des Motors	FALSO	
13692	Die pneumatische Bremse nutzt die Unverdichtbarkeit der Luft	FALSO	

Quesito n° 3039 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13693	Der Einsatz der Motorbremse und/oder des Retarders verringert die Abnutzung der Bremselemente	VERO	
13694	Der gleichzeitige Einsatz des Retarders und der Bremse hat eine geringere Abnutzung der Bremsbacken zur Folge	VERO	
13695	Der Einsatz der Motorbremse und/oder des Retarders verringert die Abnutzung der Bremsbeläge	VERO	
13696	Der Einsatz der Motorbremse und/oder des Retarders schränkt die Überhitzung der Bremsen ein	VERO	
13697	Die Motorbremse ist bei geringer Geschwindigkeit besonders wirksam	VERO	
13698	Um abrupt zu bremsen ist es angebracht, die Motorbremse zu verwenden	FALSO	
13699	Der gleichzeitige Einsatz von Bremse und Retarder wird durch eine automatische Vorrichtung betätigt	FALSO	
13700	Der Einsatz der Motorbremse und/oder des Retarders verursacht die Überhitzung der Bremsen	FALSO	
13701	Der Einsatz der Motorbremse verhindert den Anstieg der Motortemperatur	FALSO	
13702	Bei langen Abfahrten ist es ratsam, die Motorbremse nicht zu verwenden, um die Beschädigung derselben zu vermeiden	FALSO	

Quesito n° 3040 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13703	Der Retarder ist bei hoher Geschwindigkeit besonders wirksam	VERO	
13704	Die Verwendung des Retarders allein gewährleistet nicht das rasche Anhalten des Fahrzeugs	VERO	
13705	Die Betriebsbremse ermöglicht ein rasches Anhalten des Fahrzeugs, während Retarder und Motorbremse nur die Verzögerung desselben ermöglichen	VERO	
13706	Der Einsatz des ABS wird nicht vom Fahrer gesteuert	VERO	
13707	Der Dauerbetrieb der Motorbremse verursacht eine Erhöhung der Motortemperatur	VERO	
13708	Die Motorbremse schränkt den Austritt von Abgasen ein	VERO	
13709	Die Motorbremse unterbricht die Dieselzufuhr	VERO	
13710	Bei langen Abfahrten ist es angebracht, die Verwendung der Motorbremse einzuschränken, um einen übermäßigen Treibstoffverbrauch zu vermeiden	FALSO	
13711	Die Motorbremse ist wirksam, da sie auf die Antriebswelle wirkt	FALSO	
13712	Die Motorbremse ist bei hoher Geschwindigkeit besonders wirksam	FALSO	

Quesito n° 3041 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13713	Der Retarder kann elektromagnetisch oder hydraulisch sein	VERO	

13714	Die Aktivierung des Retarders wird vom Fahrer gesteuert	VERO	
13715	Es ist angebracht, den Retarder zu verwenden, wenn man lange Abfahrten befährt	VERO	
13716	Der Retarder ist bei geringer Geschwindigkeit besonders wirksam	FALSO	
13717	Die gleichzeitige Verwendung des Retarders und der Motorbremse verursacht das Blockieren der Räder	FALSO	
13718	Der Retarder setzt automatisch ein, wenn die Geschwindigkeit von 80 km/h überschritten wird	FALSO	
13719	Der Retarder unterbricht die Dieselzufuhr	FALSO	
13720	Der Retarder ist effizient, da er direkt auf den Auspuff wirkt	FALSO	

Quesito n° 3042 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13721	Die Gangschaltung ist ein Bestandteil des Getriebes	VERO	
13722	Der Einsatz der Gangschaltung ermöglicht es, die Geschwindigkeit den Veränderungen des Gefälle der Straße anzupassen	VERO	
13723	Eine Erhöhung der Zugkraft ist erforderlich, wenn man aufwärts fährt	VERO	
13724	Eine Erhöhung der Zugkraft erhält man durch Einlegen der Kurzgänge	VERO	
13725	Mit der Zunahme der Ladung ist es erforderlich, die Zugkraft zu erhöhen	VERO	
13726	Beim aufwärts Fahren muss man bei zunehmendem Gefälle einen niedrigeren Gang einlegen, um die Traktionsleistung zu erhöhen	VERO	
13727	Beim aufwärts Fahren muss man bei gleich bleibendem Gefälle mit zunehmender Ladung einen niedrigeren Gang einlegen, um eine größere Traktionsleistung zu erhalten	VERO	
13728	Beim aufwärts Fahren muss man bei gleich bleibendem Gefälle mit zunehmender Ladung einen höheren Gang einlegen, um eine größere Traktionsleistung zu erhalten	FALSO	
13729	Man muss den höchsten Gang einlegen, um die Traktionsleistung zu erhöhen	FALSO	
13730	Beim abwärts Fahren ist eine größere Traktionsleistung erforderlich	FALSO	
13731	Wenn man vom dritten in den vierten Gang schaltet, nimmt die Traktionsleistung zu	FALSO	

Quesito n° 3043 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13732	Die Funktionseigenschaften von Motoren lassen sich anhand der Drehmoment- und der Leistungskennlinie veranschaulichen	VERO	
13733	Der Verlauf der Drehmoment- und der Leistungskennlinie bezieht sich auf die Drehzahl des Motors	VERO	
13734	Den optimalen Wirkungsgrad des Motors hat man bei maximalem Drehmoment	VERO	
13735	Den besten Kompromiss zwischen Geschwindigkeit und Treibstoffverbrauch at man bei maximalem Drehmoment	VERO	
13736	Der Treibstoffverbrauch hängt von der Geschwindigkeit des Fahrzeugs ab, nicht jedoch von der Drehzahl des Motors	FALSO	
13737	Der maximale Drehmomentbereich entspricht jenem der maximalen Leistung	FALSO	
13738	Auf einem ebenen Straßenabschnitt ist der Treibstoffverbrauch bei gleich bleibender Geschwindigkeit geringer, wenn man mit einem niedrigen Gang fährt	FALSO	

Quesito n° 3044 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13739	Die Trägheit ist die Kraft, die der Bewegung des Fahrzeugs entgegenwirkt	VERO	
13740	Die Trägheit des Fahrzeugs kann vorteilhaft genutzt werden, um den Haltepunkt zu erreichen	VERO	
13741	Die vernünftige Nutzung der Trägheit des Fahrzeugs ermöglicht einen geringeren Treibstoffverbrauch und einen geringeren Verschleiß der Bremsen	VERO	
13742	Das Fahren mit konstanter Geschwindigkeit ermöglicht es, den Treibstoffverbrauch zu verringern	VERO	
13743	Wenn es voll beladen ist, weist ein Fahrzeug eine geringere Trägheit auf, als wenn es leer ist	FALSO	
13744	Die größere Trägheit ermöglicht es, das Fahrzeug in einer kürzeren Strecke zum Stehen zu bringen	FALSO	
13745	Ein Fahrzeug hat aufwärts eine größere Trägheit als abwärts	FALSO	

13746	Das Fahren mit einem niedrigen Gang ermöglicht eine bessere Nutzung der Trägheit des Fahrzeugs	FALSO	

Quesito n° 3045 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13747	Vor dem Losfahren muss man kontrollieren, dass die Reifen nicht platt sind	VERO	
13748	Vor dem Losfahren ist der Zustand der Reifen zu prüfen	VERO	
13749	Der Reifendruck ist in regelmäßigen Zeitabständen zu prüfen	VERO	
13750	Der Reifendruck ist an kalten Reifen zu prüfen	VERO	
13751	In den Sommermonaten ist ein gegenüber den Herstellerangaben etwas höherer Reifendruck einem niedrigeren Druck vorzuziehen	VERO	
13752	Eine Reifenprofiltiefe unter 1,6 mm ist zulässig, aber nur für die Hinterräder	FALSO	
13753	An ein und derselben Achse dürfen Reifen unterschiedlicher Profilgestaltung montiert sein, sofern die Reifenprofiltiefe mehr als 1,6 mm beträgt	FALSO	
13754	Der Reifendruck muss einmal im Jahr überprüft werden	FALSO	
13755	Der richtige Reifendruck hängt nicht vom Beladungszustand des Fahrzeugs ab	FALSO	

Quesito n° 3046 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13756	Vor dem Losfahren ist es angebracht, die Funktionstüchtigkeit der Beleuchtungsanlage zu überprüfen	VERO	
13757	Vor dem Losfahren muss der Fahrer die Funktionstüchtigkeit der Türenöffnung des Kraftomnibusses überprüfen	VERO	
13758	Vor dem Losfahren ist es angebracht, die Funktionstüchtigkeit der Gangbeleuchtung des Kraftomnibusses zu überprüfen	VERO	
13759	Vor dem Losfahren ist es angebracht, sich zu vergewissern, dass die Kontrollleuchten, welche den Fehlbetrieb eines Fahrzeugteils anzeigen, nicht aufleuchten	VERO	
13760	Vor dem Losfahren ist es angebracht, sich zu vergewissern, dass die Anschlussklemmen beider Batteriepole gut angezogen sind	VERO	
13761	Es ist angebracht, in regelmäßigen Zeitabständen den Zustand der Treibriemen zu überprüfen	VERO	
13762	Die Lichtmaschine erzeugt Wechselstrom und ihr Fehlbetrieb verhindert das Aufladen der Batterie	VERO	
13763	Vor dem Losfahren muss der Fahrer die Stromdispersion des Fahrzeugs prüfen	FALSO	
13764	Die Prüfung der ordnungsgemäßen Einschaltung der Beleuchtungsanlage kann nur durch einen Kraftfahrzeugelektriker vorgenommen werden	FALSO	
13765	Der Gleichrichter ist in der Lichtmaschine eingebaut und gleicht Gewichtsungleichheiten im Fahrzeug aus	FALSO	
13766	Die Lichtmaschine ist direkt mit den Scheinwerfern verbunden	FALSO	
13767	Wenn das Fahrzeug schwer anzulassen ist, müssen die beiden Batteriepole anhand eines Kabels miteinander verbunden werden	FALSO	

Quesito n° 3047 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13768	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Motor überprüft werden, um schwere Motorschäden zu vermeiden	VERO	
13769	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Stand der Bremsflüssigkeit überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Bremsanlage zu gewährleisten	VERO	
13770	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Getriebeölstand überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Zahnräder zu gewährleisten	VERO	
13771	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Differentialgetriebe überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Ausgleichskegelräder und der Achswellenkegelräder zu gewährleisten	VERO	
13772	Es ist angebracht, in regelmäßigen Zeitabständen die Kühlflüssigkeit im Motor zu überprüfen, um die Überhitzung des Motors zu vermeiden	VERO	
13773	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Motor überprüft werden, um zu vermeiden, dass dieser übertourig dreht	FALSO	
13774	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Stand des Bremsöls überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb des Duplexverteilers zu gewährleisten	FALSO	
13775	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Getriebeölstand überprüft werden, um das bessere Gleiten der Kupplung sicherzustellen	FALSO	

13776	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Differentialgetriebe überprüft werden, um den ordnungsgemäßen Betrieb der Gelenkscheibe und des Kardangelenkes zu gewährleisten	FALSO	
13777	Es ist angebracht, in regelmäßigen Zeitabständen die Kühlflüssigkeit im Motor zu überprüfen, um zu vermeiden, dass die Temperatur des Motoröls allzu sehr absinkt	FALSO	

Quesito n° 3048 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13778	Wenn man dem Frostschutzmittel Wasser beimengt, nimmt das Frostrisiko zu	VERO	
13779	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Stand der Scheibenwischerflüssigkeit überprüft werden	VERO	
13780	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand der Servolenkung überprüft werden	VERO	
13781	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand des Bremskraftverstärkers überprüft werden	VERO	
13782	Die Straßenverkehrsordnung schreibt vor, in regelmäßigen Zeitabständen den Motorölstand zu überprüfen	FALSO	
13783	Man muss in regelmäßigen Zeitabständen den Stand des Schmieröls überprüfen, nicht jedoch jenen des Bremsöls	FALSO	
13784	In den Wintermonaten ist es angebracht, dem Differentialöl Wasser beizufügen, um es fließfähiger zu machen	FALSO	
13785	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand in der Gelenkscheibe überprüft werden	FALSO	
13786	In regelmäßigen Zeitabständen muss der Ölstand im Kardangelenk überprüft werden	FALSO	

Quesito n° 3049 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13787	In regelmäßigen Zeitabständen muss überprüft werden, dass die Lenkung nicht zu viel Spiel hat	VERO	
13788	Das Einschlagen bei stehendem Fahrzeug kann die Lenkung beschädigen	VERO	
13789	Das Einschlagen bei stehendem Fahrzeug kann die Reifen beschädigen	VERO	
13790	Eine zu harte Lenkung kann auf einen Fehlbetrieb der Servolenkung hinweisen	VERO	
13791	Übermäßiges Lenkungsspiel kann von einem unzureichenden Druck in den Vorderreifen abhängen	FALSO	
13792	Das Spiel in der Lenkung hängt von einem schlechten Instandhaltungszustand der Antriebswelle ab	FALSO	
13793	Übermäßiges Lenkungsspiel kann von der Abnutzung des Kardangelenkes der Antriebswelle abhängen	FALSO	
13794	Das Einschlagen bei stehendem Fahrzeug kann die Gelenkscheibe beschädigen	FALSO	

Quesito n° 3050 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13795	Der Luftfilter muss sauber gehalten werden, damit er nicht verstopft	VERO	
13796	Der Luftfilter des Motors ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, um eine ordnungsgemäße Verbrennung zu gewährleisten	VERO	
13797	Der Ölfilter ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, um die Verunreinigungen im Öl zurückzuhalten	VERO	
13798	Der Luftfilter des Motors ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, um die ordnungsgemäße Kühlung des Motors zu gewährleisten	FALSO	
13799	Der Ölfilter ist in regelmäßigen Zeitabständen zu überprüfen, um zu verhindern, das die Öltemperatur zunimmt	FALSO	

Quesito n° 3051 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13800	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf einen Defekt des Thermometers	VERO	
13801	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf eine unzureichende Kühlwassermenge	VERO	
13802	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf die Beschädigung der Wasserpumpe	VERO	
13803	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf eine Beschädigung des Keilriemens	VERO	

13804	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf einen Fehlbetrieb des Thermostaten	VERO	
13805	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf einen Fehlbetrieb des Ventilators	VERO	
13806	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf die Überhitzung der Bremsen	FALSO	
13807	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf Überladung des Fahrzeugs	FALSO	
13808	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf das Befahren einer langen Geraden bei konstanter Geschwindigkeit	FALSO	
13809	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf einen Motorölmangel	FALSO	
13810	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf hohen Druck der Kühlflüssigkeit	FALSO	
13811	Das Aufleuchten der Kühlwassertemperaturkontrollleuchte kann zurückzuführen sein auf einen Fehlbetrieb der Klimaanlage des Fahrzeugs	FALSO	

Quesito n° 3052 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13812	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch Fehlbetrieb der Kontrollleuchte selbst	VERO	
13813	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann anzeigen, dass die Lichtmaschine die Batterie nicht mehr auflädt	VERO	
13814	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch die Beschädigung des Keilriemens	VERO	
13815	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch die Beschädigung des Gleichrichters	VERO	
13816	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch die Beschädigung der Lampe eines defekten Scheinwerfers	FALSO	
13817	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch den gleichzeitigen Betrieb verschiedener Verbraucher (Radio, Zigarettenanzünder, Klimaanlage)	FALSO	
13818	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch das Durchbrennen der Sicherung der Türöffnungsanlage des Kraftomnibusses	FALSO	
13819	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Lichtmaschine kann bedingt sein durch eine zu niedrige Außentemperatur	FALSO	

Quesito n° 3053 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13820	Das Aufleuchten der Motorölleuchte kann bedingt sein durch geringen Öldruck	VERO	
13821	Das Aufleuchten der Motorölleuchte kann den Fehlbetrieb der Zahnradpumpe anzeigen	VERO	
13822	Das Aufleuchten der Motorölleuchte kann bedingt sein durch eine unzureichenden Ölstand	VERO	
13823	Bei Aufleuchten der Motorölleuchte ist der Ölstand anhand des eigenen Messstabes zu prüfen	VERO	
13824	Das Aufleuchten der Motorölleuchte kann bedingt sein durch den nicht erfolgten Motorölwechsel	FALSO	
13825	Das Aufleuchten der Motorölleuchte kann bedingt sein durch mangelnde Fließfähigkeit des Öls	FALSO	
13826	Das Aufleuchten der Motorölleuchte kann bedingt sein durch eine unzureichende Ölmenge im pneumatisch-hydraulische Wandler	FALSO	
13827	Bei Aufleuchten der Motorölleuchte muss man bei maximaler Motordrehzahl fahren, um den Öldruck zu erhöhen	FALSO	

Quesito n° 3054 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13828	Die Anzeige eines übermäßigen Luftdruckes in den Behältern der Bremsanlage kann bedingt sein durch einen Fehlbetrieb der Regel- und Steuereinheit	VERO	
13829	Die Anzeige eines übermäßigen Luftdruckes in den Behältern der Bremsanlage kann bedingt sein durch einen Fehlbetrieb des Schutzventils	VERO	
13830	Übermäßiger Luftdruck in den Behältern der Bremsanlage wird durch den Druckmesser auf dem Armaturenbrett angezeigt	VERO	
13831	Geringer Luftdruck in den Behältern der Bremsanlage kann bedingt sein durch einen Fehlbetrieb des Kompressors	VERO	

13832	Geringer Luftdruck in den Behältern der Bremsanlage kann bedingt sein durch einen Fehlbetrieb des Systems zu Übertragung der Bewegung von der Antriebswelle auf den Kompressor	VERO	
13833	Luft im Behälter der Bremsanlage verringert den Bremsweg	FALSO	
13834	Bei übermäßigem Überdruck in den Behältern der Bremsanlage muss der Fahrer den Einsatz der Bremsen vermeiden und verstärkt den Retarder benutzen	FALSO	
13835	Bei geringem Luftdruck in den Behältern der Bremsanlage ist es angebracht, das Bremspedal zu betätigen, um den Druck zu erhöhen	FALSO	

Quesito n° 3055 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13836	Die Anzeige eines geringen Luftdruckes in den Behältern der Bremsanlage kann bedingt sein durch Luftaustritt aus der Bremsanlage	VERO	
13837	Wasser im Luftbehälter der Bremsanlage verringert das für die Luft verfügbare Volumen	VERO	
13838	Ein zu schneller Ausschlag des Zeigers des Luftdruckmessers während der Fahrt kann bedingt sein durch Wasser im Luftbehälter der Bremsanlage	VERO	
13839	Die Anzeige eines übermäßigen Luftdruckes im Behälter der Bremsanlage kann hervorgerufen werden durch langes Bremsen	FALSO	
13840	Der Luftdruck im Behälter der Bremsanlage kann über den Grenzwert für den Betriebsdruck ansteigen, wenn der Fahrer während der Fahrt die Bremsen wenig benutzt	FALSO	
13841	Wasser im Luftbehälter der Bremsanlage erhöht das für die Luft verfügbare Volumen	FALSO	

Quesito n° 3056 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13842	Die Hilfsbremse setzt ein bei einem Schaden an der Betriebsbremse	VERO	
13843	Die Bremsanlage eines Lastkraftwagens oder eines Kraftomnibusses ermöglicht sowohl die Betriebsbremsung als auch die Hilfsbremsung durch Betätigen des Bremspedals	VERO	
13844	Die Bremsanlage eines Lastkraftwagens oder eines Kraftomnibusses besteht aus zwei getrennten Kreisläufen, damit das Anhalten des Fahrzeugs auch bei einem Schaden an einem der beiden Kreisläufe gewährleistet ist	VERO	
13845	Ein plötzlicher Abfall des Luftdruckes in einem Bremsbehälter kann bedingt sein durch die Beschädigung der Leitung zwischen dem Behälter und dem Duplexverteiler	VERO	
13846	Die Beschädigung der Druckluftrohrleitung eines der beiden Kreisläufe der Bremsanlage beeinträchtigt die Funktionstüchtigkeit des anderen nicht	VERO	
13847	Der Fahrer, der eine Havarie an einem der beiden Kreisläufe der Bremsanlage feststellt, muss so schnell wie möglich in Sicherheit anhalten	VERO	
13848	Der Fahrer, der eine Havarie an einem der beiden Kreisläufe der Bremsanlage feststellt, darf weiterfahren, sofern der andere Kreislauf funktionstüchtig ist	FALSO	
13849	Der Duplexverteiler funktioniert nicht, wenn das Fahrzeug überladen ist	FALSO	
13850	Der Duplexverteiler wird vom pneumatisch-hydraulischen Wandler betätigt	FALSO	
13851	Der Duplexverteiler kann bei Fahrzeugen mit Planetengetriebe nicht angewandt werden	FALSO	
13852	Bei einem Fehlbetrieb des Duplexverteilers ist es angebracht, mit einer hohen Motordrehzahl zu fahren	FALSO	

Quesito n° 3057 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13853	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors verursacht Unregelmäßigkeiten bei der Verbrennung	VERO	
13854	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors verursacht den Ausstoß von schwarzem Rauch aus dem Auspuff	VERO	
13855	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors bewirkt eine Verringerung der Funktionstüchtigkeit des Motors	VERO	
13856	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors bewirkt eine unwirksame Bremsung	FALSO	
13857	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors verursacht den Eintritt von Fremdstoffen in die Verbrennungskammer	FALSO	
13858	Die Verstopfung des Luftfilters des Motors verursacht den Ausstoß von weißem Rauch aus dem Auspuff	FALSO	

Quesito n° 3058 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13859	Die Verstopfung des Pollenfilters kann die gesunde Luft im Fahrerhaus beeinträchtigen	VERO	
13860	Die Verstopfung des Pollenfilters verringert die Leistungen des Fahrzeugs	FALSO	

Quesito n° 3059 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13861	Der unterlassene Austausch des Ölfilter verursacht dessen Verstopfung	VERO	
13862	Die Verstopfung des Ölfilters kann die Beschädigung der Zylinder im Motor zur Folge haben	VERO	
13863	Die Verstopfung des Ölfilters ruft Verunreinigungen im Öl hervor	VERO	
13864	Die Verstopfung des Ölfilters kann die Unterbrechung des Schmierkreislaufes zur Folge haben	FALSO	
13865	Die Verstopfung des Ölfilters den Ausstoß von schwarzem Rauch aus dem Auspuff verursachen	FALSO	
13866	Die Verstopfung des Ölfilters verursacht den Fehlbetrieb des Bremskraftverstärkers	FALSO	

Quesito n° 3060 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13867	Der Treibstofffilter fängt die im Treibstoff enthaltenen Verunreinigungen auf	VERO	
13868	Die Verstopfung des Treibstofffilters kann einen unregelmäßigen Treibstoffzufluss zur Pumpe zur Folge haben	VERO	
13869	Die Verstopfung des Treibstofffilters bewirkt einen Abfall der Funktionstüchtigkeit des Motors	VERO	
13870	Die Verstopfung des Treibstofffilters verursacht den Ausstoß von schwarzem Rauch aus dem Auspuff	FALSO	
13871	Die Verstopfung des Treibstofffilters hat die unzureichende Schmierung der Zylinder im Motor zur Folge	FALSO	
13872	Die Verstopfung des Treibstofffilters hat eine stärkere Abnutzung der Einspritzdüsen zur Folge	FALSO	

Quesito n° 3061 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13873	Das Einschlagen bei stehendem Fahrzeug verursacht eine abnorme Abnutzung der Reifen	VERO	
13874	Das Einschlagen bei stehendem Fahrzeug lässt das Spiel in der Lenkung frühzeitig zunehmen	VERO	
13875	Übermäßiges Lenkungsspiel erschwert es, in der Bahn zu bleiben	VERO	
13876	Übermäßiges Lenkungsspiel beeinträchtigt die Funktionstüchtigkeit der Vorderradaufhängung	FALSO	
13877	Übermäßiges Lenkungsspiel verursacht eine frühzeitige Abnutzung der Hinterreifen	FALSO	
13878	Übermäßiges Lenkungsspiel verringert man, indem man das Lenkrad mit beiden Händen gut festhält	FALSO	

Quesito n° 3062 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13879	Die falsche Konvergenz der Vorderräder bewirkt eine asymmetrische Abnutzung der Reifen	VERO	
13880	Ein übermäßiger Druck im Reifen verursacht eine stärkere Abnutzung in der Reifenmitte	VERO	
13881	Unzureichender Reifendruck verursacht eine übermäßige Abnutzung am Profilrand	VERO	
13882	Unterlassenes Auswuchten des Reifens verursacht eine abnorme Abnutzung desselben	VERO	
13883	Die Konvergenzabnahme des Fahrzeugs verringert das Risiko, dass das Fahrzeug ins Schleudern gerät	FALSO	
13884	Falsches Auswuchten der Räder verkürzt den Bremsweg des Fahrzeugs	FALSO	
13885	Die Konvergenzabnahme der Räder führt dazu, dass das Fahrzeug dazu neigt, von der geraden Spur abzukommen	FALSO	
13886	Ein Flattern des Lenkrades kann hervorgerufen werden durch die falsche Konvergenz der Vorderräder	FALSO	

Quesito n° 3063 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13887	Die Verringerung der Konvergenz der Räder führt dazu, dass das Fahrzeug dazu neigt, von der geraden Spur abzukommen	VERO	
13888	Unterschiedlicher Reifendruck an ein und derselben Achse führt zu einer Abweichung von der geraden Bahn	VERO	
13889	Ein Flattern des Lenkrades kann hervorgerufen werden durch nicht richtiges Auswuchten der Vorderräder	VERO	
13890	Platte Zwillingsräder können beschädigt werden weil sie aneinander reiben	VERO	
13891	Übermäßiger Druck im Reifen verursacht eine stärkere Abnutzung an den Reifenwänden	FALSO	
13892	Unzureichender Druck im Reifen verursacht eine übermäßige Abnutzung in der Reifenmitte	FALSO	
13893	Auf Zwillingsräder montierte Reifen müssen mit einem geringeren Druck aufgepumpt werden als vom Hersteller vorgegeben	FALSO	
13894	Unzureichender Reifendruck verringert die Wahrscheinlichkeit, dass Aquaplaning auftritt	FALSO	

Quesito n° 3064 - 02##tipologia2 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13895	Eine Störung an der Lichtmaschine hindert die Batterie daran, sich aufzuladen	VERO	
13896	Eine Störung am Gleichrichter hindert die Batterie daran, sich aufzuladen	VERO	
13897	Nicht erfolgreiches Aufladen der Batterie kann bedingt sein durch die Beschädigung des Keilriemens, welcher die Lichtmaschine antreibt	VERO	
13898	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Batterie zeigt an, dass diese nicht richtig aufgeladen wird	VERO	
13899	Der Fehlbetrieb der Lichtmaschine beeinträchtigt die Funktionstüchtigkeit der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage nicht	VERO	
13900	Die Lichtmaschine ist die Vorrichtung, die den Strom von der Batterie zu den anderen Fahrzeugteilen leitet	FALSO	
13901	Eine Havarie am Gleichrichter hindert die Dynamomaschine daran, sich aufzuladen	FALSO	
13902	Eine Havarie an der Kühlwasserpumpe hindert die Lichtmaschine daran, die Batterie aufzuladen	FALSO	
13903	Das Aufleuchten der Kontrollleuchte der Batterie zeigt an, dass der Druck der Batterieflüssigkeit den Höchstwert überschritten hat	FALSO	
13904	Der Fehlbetrieb der Lichtmaschine beeinträchtigt die Funktionstüchtigkeit der pneumatisch-hydraulischen Bremsanlage	FALSO	

Quesito n° 3065 - 03##tipologia3 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13905	Die Gangschaltung dient dazu, das Übersetzungsverhältnis zwischen dem Motor und den Antriebsrädern zu verändern	VERO	
13906	Die Gangschaltung ermöglicht es, Traktionsleistung und Gesamtfahrwiderstand auszugleichen	VERO	
13907	Bei der Gangschaltung ist die Anzahl der Gänge direkt proportional zur Elastizität des Motors	FALSO	
13908	Die Gangschaltung ermöglicht es, die Traktionsleistung bei hohen Geschwindigkeiten zu steigern	FALSO	

Quesito n° 3066 - 03##tipologia3 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13909	Ein großer Stabilitätsbereich des Motors ist verbunden mit einer höheren "Elastizität des Motors"	VERO	
13910	Der Stabilitätsbereich des Motors stellt das Intervall zwischen der Drehzahl bei maximalem Drehmoment und jener bei maximaler Leistung dar	VERO	
13911	Der Stabilitätsbereich des Motors ist jener Bereich, in welchem der Motor die maximale Elastizität aufweist	VERO	
13912	Die richtige Wahl des Übersetzungsverhältnisses ermöglicht es, den Motor innerhalb des Stabilitätsbereiches zu halten	VERO	
13913	Der Stabilitätsbereich des Motors hängt mit dem Verlauf der Drehmoment- und der Leistungskennlinie zusammen	VERO	
13914	Auf mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen ist es angebracht, die Drehzahl des Motors innerhalb eines vom Drehzahlmesser angegebenen optimalen Intervalls zu halten	VERO	

13915	Auf mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen braucht es einen niedrigen Gang, welcher höheren Traktionsleistungen entspricht	VERO	
13916	Auf mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen ist es angebracht, den Gang zu wechseln, wenn der Zeiger des Drehzahlmessers den optimalen Bereich verlässt	VERO	
13917	Der Stabilitätsbereich des Motors stellt das Intervall zwischen der Drehzahl bei maximalem Drehmoment und jener bei minimaler Leistung dar	FALSO	
13918	Der Stabilitätsbereich des Motors ist jener Bereich, in welchem der Motor keinen Treibstoff verbraucht	FALSO	
13919	Der Stabilitätsbereich des Motors ist jener Bereich, in welchem der Fahrer gezwungen ist, die Gangschaltung zu betätigen	FALSO	
13920	Der Stabilitätsbereich des Motors ist größer, wenn der spezifische Verbrauch des Motors gering ist	FALSO	
13921	Auf mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen muss man darauf achten, den maximalen Drehmoment nicht zu überschreiten	FALSO	

Quesito n° 3067 - 03##tipologia3 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13922	Man muss einen niedrigeren Gang einlegen, wenn die Drehzahl des Motors zu weit unter jene des maximalen Drehmomentes fällt	VERO	
13923	Ein dem Beladungszustand des Fahrzeugs und den lage- und höhenmäßigen Eigenschaften der Straße angepasster Gang ermöglicht es, den Treibstoffverbrauch zu verringern	VERO	
13924	Man muss den Gang so wählen, dass eine Drehzahl beibehalten werden kann, die möglichst nah bei der dem geringsten spezifischen Verbrauch entsprechenden Drehzahl liegt	VERO	
13925	Beim abwärts Fahren gestattet es ein niedriger Gang, die Bremswirkung des Motors zu nutzen	VERO	
13926	Um den Schadstoffausstoß zu verringern, muss der Motor ständig bei maximaler Drehzahl laufen	FALSO	
13927	Häufiges Betätigen der Gangschaltung führt zu einem geringeren Treibstoffverbrauch	FALSO	
13928	Der Schadstoffausstoß hängt nicht von der Windschlüpfrigkeit des Fahrzeugs ab	FALSO	
13929	Die Traktionsleistung am Umfang der Räder ist bei niedrigen Gängen geringer	FALSO	

Quesito n° 3068 - 03##tipologia3 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13930	Bei übertourigem Drehen des Motors tritt ein überhöhter Kraftstoffverbrauch auf	VERO	
13931	Die Traktionsleistung am Umfang der Räder muss zunehmen, wenn die der Bewegung des Fahrzeugs entgegenwirkenden Widerstände zunehmen	VERO	
13932	Die Traktionsleistung am Umfang der Räder ist höher, wenn man mit niedrigen Gängen fährt	VERO	
13933	Die Überladung des Fahrzeugs hat eine Zunahme des Schadstoffausstoßes zur Folge	VERO	
13934	Die Traktionsleistung am Umfang der Räder ist konstant und hängt nicht vom eingelegten Gang ab	FALSO	
13935	Eine Zunahme der Traktionsleistung erhält man durch Einlegen höherer Übersetzungsverhältnisse	FALSO	
13936	Eine Zunahme der Traktionsleistung erhält man durch Steigerung der Fahrzeugbeladung	FALSO	
13937	Eine Zunahme der Traktionsleistung kann man durch Einlegen höherer Übersetzungsverhältnisse erzielen	FALSO	

Quesito n° 3069 - 03##tipologia3 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13938	In der Regel muss der Fahrer den höchstmöglichen Gang für die von ihm bestimmte Geschwindigkeit wählen	VERO	
13939	In der Regel muss der Fahrer jenen Gang wählen, der es ihm gestattet, den Motor mit der Drehzahl laufen zu lassen, die dem geringsten spezifischen Verbrauch entspricht	VERO	
13940	Eine Zunahme der Traktionsleistung erhält man durch Einlegen von Kurzgängen	VERO	
13941	Beim abwärts Fahren ermöglicht es das Einlegen eines niedrigen Ganges (Kurzgang), die Bremswirkung des Motors zu nutzen	VERO	
13942	Beim abwärts Fahren ermöglicht es das Einlegen eines niedrigen Ganges (Kurzgang), die Geschwindigkeit des Motors stabil zu halten	VERO	

13943	Beim abwärts Fahren erhöht das Einlegen eines niedrigen Ganges (Kurzgang) den Bremsweg	FALSO	
13944	Beim abwärts Fahren erhöht das Einlegen eines niedrigen Ganges (Kurzgang) den Verschleiß der Bremsbeläge	FALSO	
13945	Wenn die Drehzahl des Motors zu weit unter jene des maximalen Drehmomentes sinkt, muss man einen höheren Gang einlegen	FALSO	
13946	Auf mit beladenem Fahrzeug befahrenen Steigungen sind nie Geländegänge zu verwenden	FALSO	
13947	Um mit einem beladenen Fahrzeug Steigungen zu überwinden, muss man einen höheren Gang einlegen	FALSO	
13948	Um lange Gefällstrecken zu befahren und die Bremswirkung des Motors zu nutzen, muss man einen höheren Gang einlegen	FALSO	

Quesito n° 3070 - 03##tipologia3 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13949	Das Antriebsdrehmoment entsteht durch die vom Kolben über die Kurbelwelle auf die Antriebswelle ausgeübte Kraft	VERO	
13950	Das Drehmoment eines endothermischen Motors ist das Produkt aus einer Kraft und einer Länge	VERO	
13951	In einer Drehmomentkennlinie entspricht die Drehzahl des Höchstdrehmomentes jener des höchsten Wirkungsgrades	VERO	
13952	In einer Leistungs- und Drehmomentkennlinie eines Motors ist die Drehzahl des Höchstdrehmomentes geringer als jene der Höchstleistung	VERO	
13953	Das Drehmoment eines endothermischen Motors ist die Summe von einer Kraft und einer Länge	FALSO	
13954	Das Antriebsdrehmoment entsteht durch die von der Bremsanlage auf die Radnaben ausgeübte Kraft	FALSO	
13955	In einer Drehmomentkennlinie entspricht die Drehzahl des Höchstdrehmomentes jener des Maximalverbrauchs	FALSO	
13956	In einer Leistungskennlinie entspricht die Drehzahl der Höchstleistung jener des Höchstdrehmomentes	FALSO	

Quesito n° 3071 - 03##tipologia3 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13957	Die Drehmomentkennlinie eines endothermischen Motors drückt das Drehmoment bei sich ändernder Drehzahl aus	VERO	
13958	Die Leistungskennlinie eines endothermischen Motors drückt die Leistung bei sich ändernder Drehzahl aus	VERO	
13959	Bei einem endothermischen Motor ist der Verlauf der Drehmomentkennlinie bei steigender Drehzahl zuerst ansteigend, wonach er einen Höchstwert erreicht und dann wieder absteigt	VERO	
13960	Bei einem endothermischen Motor ist der Verlauf der Leistungskennlinie bei steigender Drehzahl zuerst ansteigend, wonach er einen Höchstwert erreicht und dann wieder absteigt	VERO	
13961	Die Drehmomentkennlinie eines endothermischen Motors drückt das Drehmoment bei sich änderndem Fahrzeuggewicht aus	FALSO	
13962	Die Leistungskennlinie eines endothermischen Motors drückt das Drehmoment bei sich ändernden Fahrzeugabmessungen aus	FALSO	
13963	Bei einem endothermischen Motor ist der Verlauf der Drehmomentkennlinie bei steigender Drehzahl zuerst absteigend, wonach er einen Mindestwert erreicht und dann wieder ansteigt	FALSO	
13964	Bei einem endothermischen Motor ist der Verlauf der Leistungskennlinie bei steigender Drehzahl absteigend, wonach er einen Mindestwert erreicht und dann wieder ansteigt	FALSO	

Quesito n° 3072 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13965	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 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	
13966	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die maximalen Lenkzeiten beim Personenkraftverkehr gilt – mit den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen – für Fahrer von Kraftomnibussen	VERO	
13967	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Kraftomnibussen im Linienverkehr, wenn die Strecke nicht mehr als 50 km beträgt	VERO	
13968	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h	VERO	

13969	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die maximalen Lenkzeiten gilt nicht für Fahrer von Fahrzeugen der Streitkräfte	VERO	

Quesito n° 3073 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13970	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Fahrzeugen, die in Notsituationen oder für Rettungseinsätze verwendet werden	VERO	
13971	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Pannenfahrzeugen, die innerhalb eines Umkreises von 100 km um ihren Standort eingesetzt werden	VERO	
13972	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Fahrzeugen, mit denen im Rahmen von Reparatur- oder Wartungsarbeiten Probefahrten auf der Straße durchgeführt werden	VERO	
13973	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten 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	
13974	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten für Beförderungen mit Kraftomnibussen oder mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3, 5 Tonnen zwischen EU-Mitgliedsstaaten	VERO	
13975	Der Fahrer eines Kraftomnibusses ohne Fahrtenschreiber, welcher für einen innerstaatlichen Linienverkehrsdienst verwendet wird, muss eine Abschrift des Arbeitsvertrages mit sich führen	FALSO	
13976	Der Fahrer eines Kraftomnibusses ohne Fahrtenschreiber, welcher für einen innerstaatlichen Linienverkehrsdienst verwendet wird, muss eine Tachokarte mit sich führen	FALSO	
13977	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten im Güterkraftverkehr gelten für Fahrer von Fahrzeugen jeder zulässigen Höchstmasse	FALSO	
13978	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	
13979	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten im Personenkraftverkehr gelten für Fahrer von Kraftomnibussen, unabhängig davon, welche Art von Dienst sie versehen	FALSO	

Quesito n° 3074 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13980	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten für Beförderungen mit Kraftomnibussen oder mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3, 5 Tonnen zwischen EU-Mitgliedsstaaten und der Schweiz	VERO	
13981	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten auch für Fahrer von Fahrzeugen, welche außerhalb der Europäischen Union zugelassen sind, wenn die Beförderung zur Gänze innerhalb der derselben erfolgt	VERO	
13982	Der Fahrer eines in Deutschland (EU-Mitgliedsstaat) zugelassenen Kraftomnibusses, welcher sich nach Russland (AETR-Mitgliedsstaat) begibt, muss die vom AETR-Übereinkommen vorgesehenen Höchstlenkzeiten einhalten	VERO	
13983	Die EU-Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für die Fahrer von Kraftomnibussen im Linienverkehr, wenn die Strecke nicht mehr als 80 km beträgt	FALSO	
13984	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h	FALSO	
13985	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten für Fahrer von Feuerwehrfahrzeugen	FALSO	
13986	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3, 5 Tonnen, welche einen Anhänger ziehen	FALSO	
13987	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Fahrzeugen, welche von Sportvereinen verwendet werden	FALSO	
13988	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Kraftomnibussen, welche für den Betrieb von Mietfahrzeugen mit Fahrer zugelassen sind	FALSO	
13989	Die Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Pannenfahrzeugen, welche auf Autobahnen eingesetzt werden	FALSO	

Quesito n° 3075 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

13990	Hinsichtlich der Lenkzeiten für Fahrer von Fahrzeugen für die Beförderung von Personen oder Gütern gelten die Bestimmungen des AETR-Übereinkommens anstelle jener der Verordnung (EG) Nr. 561/2006, wenn die Beförderung nicht ausschließlich innerhalb der Europäischen Union, der Schweiz oder des Europäischen Wirtschaftsraumes erfolgt, sondern auch das Hoheitsgebiet anderer Staaten betrifft	VERO	
13991	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die maximalen Lenkzeiten gelten für Beförderungen mit Kraftomnibussen oder mit Fahrzeugen mit einer zulässigen Höchstmasse von mehr als 3, 5 t zwischen der Europäischen Union und Staaten des Europäischen Wirtschaftsraumes	VERO	
13992	Der Fahrer eines Kraftomnibusses ohne Fahrtenschreiber, welcher für einen innerstaatlichen Linienverkehrsdienst verwendet wird, muss einen Auszug aus dem Arbeitszeitplan und eine Ausfertigung des Linienfahrplans mit sich führen	VERO	
13993	Die geltenden Bestimmungen zu den maximalen Lenkzeiten gelten nicht für Fahrer von Fahrzeugen, deren Fahrtenschreiber der wiederkehrenden Überprüfung unterzogen wurde	FALSO	
13994	Der Fahrer eines in Italien zugelassenen Kraftomnibusses, welcher sich nach Frankreich begibt (EU-Mitgliedsstaat), muss die vom AETR-Übereinkommen vorgesehenen Höchstlenkzeiten einhalten	FALSO	

Quesito n° 3076 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
13995	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	
13996	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	
13997	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten zielt darauf ab, die sozialen Bedingungen der zur Verwendung des Fahrtenschreibers verpflichteten Fahrer zu verbessern	VERO	
13998	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten zielt darauf ab, den Schadstoffausstoß der Fahrzeuge zu verringern	FALSO	
13999	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten zielt darauf ab, das Entlohnungsniveau der Fahrer einzuschränken	FALSO	
14000	Die gesetzliche Festlegung der Lenk- und Ruhezeiten zielt darauf ab, die Abnutzung der Fahrzeuge zu verringern	FALSO	

Quesito n° 3077 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14001	Hinsichtlich der Pflicht, den Fahrtenschreiber zu verwenden, bezeichnet man als Fahrer jede Person, die das Fahrzeug lenkt, sei es auch nur kurze Zeit	VERO	
14002	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	
14003	Als Fahrtunterbrechung bezeichnen die Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers jeden Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit ausüben und keine anderen Arbeiten ausführen darf, und der ausschließlich zur Erholung genutzt wird	VERO	
14004	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers gelten das Beladen und das Entladen des Fahrzeugs als "andere Arbeiten"	VERO	
14005	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers gilt die Überprüfung des Reifendruckes als "andere Arbeiten"	VERO	
14006	Als Ruhepause gilt im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers jeder ununterbrochene Zeitraum, in dem ein Fahrer frei über seine Zeit verfügen kann	VERO	
14007	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als Fahrer jede Person, die das Fahrzeug mindestens 100 km weit lenkt	FALSO	
14008	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	
14009	Als Fahrtunterbrechung bezeichnen die Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers jeden Zeitraum, in dem der Fahrer andere Arbeiten ausführen, jedoch nicht fahren darf	FALSO	
14010	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers gehört das Reinigen des Fahrzeugs nicht zu den "anderen Arbeiten"	FALSO	

14011	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers gehört die Erledigung der Zollformalitäten nicht zu den "anderen Arbeiten"	FALSO	
14012	Als Ruhepause gilt im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers jeder Zeitraum, in dem der Fahrer keine Fahrtätigkeit, wohl aber andere Arbeiten ausführen darf	FALSO	

Quesito n° 3078 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14013	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers umfassen die "anderen Arbeiten" jede für einen anderen Arbeitgeber im Bereich des Verkehrswesens oder auch außerhalb desselben durchgeführte Tätigkeit	VERO	
14014	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "regelmäßige tägliche Ruhezeit" jede ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 11 Stunden	VERO	
14015	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "regelmäßige tägliche Ruhezeit" jede Ruhezeit, die auch in zwei Teilen genommen werden kann, wobei der erste Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 3 Stunden und der zweite Teil einen ununterbrochenen Zeitraum von mindestens 9 Stunden umfassen muss	VERO	
14016	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "reduzierte tägliche Ruhezeit" jede ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 9 aber weniger als 11 Stunden	VERO	
14017	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "regelmäßige wöchentliche Ruhezeit" jede Ruhezeit von mindestens 45 Stunden	VERO	
14018	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "reduzierte wöchentliche Ruhezeit” jede Ruhezeit von weniger als 45 Stunden, die unter gewissen Bedingungen auf eine Mindestzeit von 24 aufeinander folgenden Stunden reduziert werden kann	VERO	
14019	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "Tageslenkzeit” die summierte Gesamtlenkzeit zwischen dem Ende einer täglichen Ruhezeit und dem Beginn der darauf folgenden täglichen Ruhezeit oder zwischen einer täglichen und einer wöchentlichen Ruhezeit	VERO	
14020	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "regelmäßige tägliche Ruhezeit" jede ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 7 Stunden	FALSO	
14021	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "reduzierte tägliche Ruhezeit" jede ununterbrochene Ruhezeit von mindestens 6 Stunden	FALSO	
14022	Im Zusammenhang mit den Bestimmungen zur Verwendung des Fahrtenschreibers bezeichnet man als "regelmäßige wöchentliche Ruhezeit" jede Ruhezeit von mindestens 24 Stunden	FALSO	

Quesito n° 3079 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14023	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sieht vor, dass die Höchstlenkzeit 9 Stunden am Tag nicht überschreiten darf, wobei sie höchstens zweimal in der Woche auf höchstens 10 Stunden verlängert werden kann	VERO	
14024	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sieht vor, dass die wöchentliche Lenkzeit 56 Stunden nicht überschreiten darf	VERO	
14025	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sieht vor, dass die summierte Gesamtlenkzeit während zweier aufeinander folgender Wochen 90 Stunden nicht überschreiten darf	VERO	
14026	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sieht nach einer Lenkdauer von viereinhalb Stunden eine Fahrtunterbrechung von wenigstens 45 Minuten vor	VERO	
14027	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sieht eine ununterbrochene Lenkdauer von höchstens viereinhalb Stunden vor	VERO	
14028	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sieht vor, dass der Fahrer während der Fahrtunterbrechung von 45 Minuten weder fahren noch andere Arbeiten verrichten darf	VERO	
14029	Der Fahrer eines den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegenden Fahrzeugs darf während der Fahrtunterbrechung von 45 Minuten nach viereinhalb Stunden Fahrt die Wartung des Fahrzeugs vornehmen	FALSO	
14030	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist die Fahrtunterbrechung fakultativ	FALSO	

14031	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 darf ein Fahrer länger als viereinhalb Stunden fahren, sofern sich ein weiterer Fahrer an Bord befindet	FALSO	
14032	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 dürfen während der Fahrtunterbrechung andere Arbeiten verrichtet werden	FALSO	
14033	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sieht nach jeweils 4 Lenkstunden eine verpflichtende Fahrtunterbrechung vor	FALSO	
14034	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 über die Lenk- und Ruhezeiten sieht eine Tageslenkzeit von 9 Stunden vor, wobei diese höchstens dreimal in der Woche auf 10 Stunden verlängert werden kann	FALSO	

Quesito n° 3080 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14035	Die Verordnung (EG) Nr. 561/2006 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	
14036	Die von der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgesehene tägliche Ruhezeit beträgt mindestens 11 Stunden	VERO	
14037	Die von der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 vorgesehene tägliche Ruhezeit kann mindestens 11 Stunden betragen, sie kann aber an drei Tagen in der Woche auf neun Stunden verkürzt werden	VERO	
14038	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 muss die tägliche Ruhezeit innerhalb von 24 Stunden nach dem Ende der vorhergehenden Ruhezeit eingehalten werden	VERO	
14039	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist es verboten, an über 6 aufeinander folgenden Tagen zu fahren	VERO	
14040	Die Tageslenkzeit darf gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 höchstens 8 Stunden betragen	FALSO	
14041	Die Tageslenkzeit beträgt gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 9 ununterbrochene Stunden	FALSO	
14042	Die täglichen Höchstlenkzeiten betragen für die den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegenden Fahrer viereinhalb Stunden, sie können aber an zwei Tagen in der Woche auf 9 Stunden erhöht werden	FALSO	
14043	Die Höchstlenkzeit innerhalb zweier aufeinander folgender Wochen darf für die den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegenden Fahrer 112 Stunden nicht überschreiten	FALSO	
14044	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 darf der Fahrer im Einvernehmen mit dem Arbeitgeber an über 6 Tagen in der Woche fahren	FALSO	

Quesito n° 3081 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14045	Der Fahrer eines den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegenden Fahrzeugs darf während der Fahrtunterbrechung von 45 Minuten nach einer Lenkzeit von viereinhalb Stunden keine Arbeitstätigkeit verrichten	VERO	
14046	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 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	
14047	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist die Bereitschaftszeit nicht als Ruhezeit anzusehen	VERO	
14048	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 darf die tägliche Ruhezeit im Fahrzeug eingelegt werden, wenn dieses mit einer Schlafkabine ausgestattet ist und nicht fährt	VERO	
14049	Die den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegenden Höchstlenkzeiten betragen 45 Stunden	FALSO	
14050	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 darf der Fahrer viereinhalb ununterbrochene Stunden Lenkzeit überschreiten, wenn er sich in einem derartigen psychophysischen Zustand befindet, dass die Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird	FALSO	
14051	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ist die Bereitschaftszeit nur dann als Ruhezeit anzusehen, wenn sich der Fahrer an seinem üblichen Wohnsitz befindet	FALSO	
14052	Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 darf die tägliche Ruhezeit nur dann im Fahrzeug eingelegt werden, wenn sich der Fahrer an Bord einer Fähre befindet	FALSO	

Quesito n° 3082 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14053	Wer ein nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgestattetes Fahrzeug fährt, wo dieser vorgesehen ist, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und der Aussetzung des Führerscheins	VERO	
14054	Wer ein Fahrzeug fährt, welches mit einem nicht den geltenden Bestimmungen entsprechenden Fahrtenschreiber ausgestattet ist, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und der Aussetzung des Führerscheins	VERO	
14055	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 der Aussetzung des Führerscheins	VERO	
14056	Wer gemäß den geltenden Bestimmungen verpflichtet ist, die Lenkzeiten aufzuzeichnen, und das Schaublatt oder die Fahrerkarte nicht einlegt, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und der Aussetzung des Führerscheins	VERO	
14057	Wer ein nicht mit einem Fahrtenschreiber ausgestattetes Fahrzeug fährt, wo dieser vorgesehen ist, unterliegt der Haftstrafe	FALSO	
14058	Wer gemäß den geltenden Bestimmungen verpflichtet ist, die Lenkzeiten aufzuzeichnen, und einen nicht mit einem funktionstüchtigen Fahrtenschreiber versehenen Kraftwagen lenkt, unterliegt der Einziehung des Fahrzeugs	FALSO	
14059	Wer die Siegel des Fahrtenschreibers manipuliert, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und dem Führerscheinentzug	FALSO	
14060	Die Strafe für die zweimalige Manipulation des Fahrtenschreibers innerhalb von zwei Jahren wird vom Gericht festgelegt	FALSO	

Quesito n° 3083 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14061	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	
14062	Wer die Siegel des Fahrtenschreibers manipuliert, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und der Aussetzung des Führerscheins	VERO	
14063	Wer den Fahrtenschreiber manipuliert, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße und der Aussetzung des Führerscheins	VERO	
14064	Der Inhaber der Personenbeförderungslizenz, welcher ein nicht mit Fahrtenschreiber versehenes Fahrzeug in den Verkehr bringt, wo dieser vorgesehen ist, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße	VERO	
14065	Wer die Siegel, jedoch nicht den Fahrtenschreiber manipuliert, unterliegt einer verwaltungsrechtlichen Geldbuße, jedoch nicht der Aussetzung des Führerscheins	FALSO	
14066	Der Inhaber der Güterverkehrserlaubnis, welcher ein Fahrzeug mit manipuliertem Fahrtenschreiber in den Verkehr bringt, unterliegt der Aussetzung des Führerscheins	FALSO	

Quesito n° 3084 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14067	Der Fahrtenschreiber ist das Gerät, welches die täglichen Lenk-, Arbeits- und Bereitschaftszeiten sowie Fahrtunterbrechungen und Ruhezeiten eines Fahrers aufzeichnet	VERO	
14068	Auf dem Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers sind alle Öffnungen des Fahrtenschreibers aufgezeichnet	VERO	
14069	Der Fahrtenschreiber darf nur durch autorisierte Werkstätten eingebaut und gewartet werden	VERO	
14071	Bei einem Fahrzeugwechsel während ein und desselben Lenkzeitabschnittes muss der Fahrer dasselbe Schaublatt weiterverwenden	VERO	
14072	Vor Antritt der Fahrt muss der Fahrer die Zulassungsnummer des Fahrtenschreibers in das Schaublatt eines analogen Fahrtenschreibers eintragen	FALSO	
14073	Vor Antritt der Fahrt muss der Fahrer die Nummer der Tachokarte in das Schaublatt eines analogen Fahrtenschreibers eintragen	FALSO	
14074	Vor Antritt der Fahrt muss der Fahrer das Datum der letzten Nachprüfung des Fahrtenschreibers in das Schaublatt eines analogen Fahrtenschreibers eintragen	FALSO	
14075	Auf dem Schaublatt des Fahrtenschreibers sind die Bereitschaftszeiten nicht vermerkt	FALSO	

Quesito n° 3085 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

14077	Der Fahrtenschreiber hindert das Fahrzeug nicht daran, die Geschwindigkeitshöchstgrenze zu überschreiten	VERO	
14078	Die Schaublätter des analogen Fahrtenschreibers müssen gemäß EU-Bestimmungen bauartgenehmigt sein	VERO	
14079	Die Schaublätter des analogen Fahrtenschreibers müssen vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt werden	VERO	
14080	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers muss bei der Übergabe des Fahrzeugs beziehungsweise nach 24 Stunden nach dem Einlegen herausgenommen werden	VERO	
14081	Auf dem Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers muss das Kennzeichen der am betreffenden Arbeitstag vom Fahrer gefahrenen Fahrzeuge vermerkt sein	VERO	
14082	Der Fahrtenschreiber ist verpflichtend vorgeschrieben für alle Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht über 3,5 t	FALSO	
14083	Der Fahrtenschreiber hindert das Fahrzeug daran, die Geschwindigkeitshöchstgrenzen zu überschreiten	FALSO	
14084	Im Notfall dürfen Ablichtungen der Schaublätter des analogen Fahrtenschreibers verwendet werden	FALSO	
14085	Die Schaublätter des analogen Fahrtenschreibers werden dem Fahrer von der Handelskammer übergeben	FALSO	
14086	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers muss alle 36 Stunden ersetzt werden	FALSO	

Quesito n° 3086 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14087	Wenn ein Fahrzeug mit einem analogen Fahrtenschreiber ausgestattet ist, muss der Fahrer, wenn das Fahrzeug geparkt ist, die Umschalteinrichtung betätigen	VERO	
14088	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers ist persönlich und muss daher bei einem Fahrerwechsel mit jenem des neuen Fahrers ersetzt werden	VERO	
14089	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt die bis zum Abfahrtszeitpunkt vom Fahrzeug zurückgelegten Kilometer in das Schaublatt eintragen	VERO	
14090	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt das Kennzeichen des Fahrzeugs in das Schaublatt eintragen	VERO	
14091	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt seinen Namen und seinen Familiennamen in das Schaublatt eintragen	VERO	
14092	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt den Abfahrtsort in das Schaublatt eintragen	VERO	
14093	Bei einem analogen Fahrtenschreiber muss der Fahrer vor Antritt der Fahrt das Abfahrtsdatum in das Schaublatt eintragen	VERO	
14094	Bei einem Fahrzeugwechsel innerhalb ein und desselben Arbeitstages muss der Fahrer ein und dasselbe Schaublatt verwenden und die erforderlichen Angaben darauf vermerken	VERO	
14095	Bei einem Fahrzeugwechsel innerhalb ein und desselben Arbeitstages muss der Fahrer ein neues Schaublatt verwenden	FALSO	
14096	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers ist erst am Ende der Arbeitszeit auszufüllen	FALSO	
14097	Auf dem Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers müssen die Nummer des Führerscheins und jene des Fahrerqualifizierungsnachweises vermerkt sein	FALSO	
14098	Das Schaublatt des analogen Fahrtenschreibers muss am Ende jeder verpflichtenden Fahrtunterbrechung ersetzt werden	FALSO	

Quesito n° 3087 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14099	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	
14100	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	
14101	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	
14102	Bei Beschädigung des Fahrtenschreibers muss der Fahrer die Aufzeichnungen handschriftlich auf der Rückseite der Scheibe vornehmen	VERO	
14103	Bei einer Störung am digitalen Fahrtenschreiber muss der Fahrer die Zeiten und die zurückgelegten Kilometer handschriftlich aufzeichnen	VERO	
14105	Auf den Scheiben des Fahrtenschreibers sind die Symbole vermerkt, welche auch die Lenkzeiten, die Ruhezeiten und die Bereitschaftszeiten angeben	VERO	

14106	Bei Beschädigung des Fahrtenschreibers ist der Fahrer nur dann verpflichtet, handschriftliche Aufzeichnungen vorzunehmen, wenn die Fahrt länger als sieben Tage dauert	FALSO	
14107	Bei Beschädigung des Fahrtenschreibers muss der Fahrer die Fahrt sofort unterbrechen	FALSO	
14108	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	
14109	Bei Beschädigung des digitalen Fahrtenschreibers muss der Fahrer bei der Handelskammer, welche die Tachokarte ausgestellt hat, die vorläufige Fahrerlaubnis beantragen	FALSO	
14110	Der Fahrer eines den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegenden Fahrzeugs mit analogem Fahrtenschreiber muss die Schaublätter des laufenden Tages und der vergangenen drei Monate aufbewahren	FALSO	
14111	In einem den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 unterliegenden Fahrzeug mit analogem Fahrtenschreiber müssen die Schaublätter, welche Transporte über einen Abstand von mehr als 50 km betreffen, aufbewahrt werden	FALSO	

Quesito n° 3088 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14112	In den Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers muss der Fahrer folgende Angaben von Hand eingeben: Abfahrts- und Zielort Fahrt, Art der Tätigkeit, welche während der Zeit durchgeführt wird, an der nicht gefahren wird	VERO	
14113	Im Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers sind die Angaben zum Einlegen und zum Herausnehmen der Fahrerkarte aufgezeichnet	VERO	
14114	Im Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers sind die Angaben zur Geschwindigkeit aufgezeichnet und gespeichert	VERO	
14115	Im Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers sind etwaige Datenübertragungen an externe Einheiten aufgezeichnet	VERO	
14116	Wenn ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehen ist, muss die Fahrerkarte für jeden Tag, an dem dieser fährt, verwendet werden, und zwar vom Zeitpunkt an, an dem der Fahrer das Fahrzeug übernimmt, bis er es wieder zurückgibt	VERO	
14117	Die Tachokarte wird von der Handelskammer ausgestellt	VERO	
14118	In den Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers darf der Fahrer folgende Angabe von Hand eingeben: durchschnittliche Geschwindigkeit während der Fahrt	FALSO	
14119	Im Speicher eines digitalen Fahrtenschreibers sind die Angaben zur ordentlichen Instandhaltung des Fahrzeugs aufgezeichnet	FALSO	
14120	Wenn ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehen ist, darf die Fahrerkarte nur während der tatsächlichen Lenkzeiten verwendet werden und sie muss während der Unterbrechungen oder Ruhezeiten herausgenommen werden	FALSO	
14121	Wenn ein Fahrzeug mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehen ist, darf ein und dieselbe Tachokarte von allen Fahrern verwendet werden, die das Fahrzeug abwechselnd lenken	FALSO	
14122	Es gibt folgende vier Arten von Tachokarten: Fahrerkarte, Unternehmenskarte, Werkstattkarte und Handelskammerkarte	FALSO	
14123	Die Fahrerkarte darf einem anderen Fahrer geliehen werden, sofern dieser demselben Unternehmen angehört	FALSO	

Quesito n° 3089 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14124	Es gibt vier Arten von Tachokarten	VERO	
14125	Es gibt folgende vier Arten von Tachokarten: Fahrerkarte, Unternehmenskarte, Werkstattkarte und Kontrollkarte	VERO	
14126	Die Fahrerkarte ist persönlich	VERO	
14127	Die Fahrerkarte muss bei der Übernahme des Fahrzeugs in den eigens vorgesehenen Schlitz eingeführt werden	VERO	
14128	Wenn sich zwei Personen beim Lenken eines mit einem digitalen Fahrtenschreiber versehenen Fahrzeugs abwechseln, müssen beide Tachokarten in die eigens vorgesehenen Schlitze eingeführt werden (Slot)	VERO	
14129	Beim digitalen Fahrtenschreiber zeigt das Kontrollgerät das falsche Einlegen der Tachokarte auf dem Bildschirm an	VERO	
14130	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	

14131	Der digitale Fahrtenschreiber hält das fahrende Fahrzeug an, wenn die Tachokarte nicht richtig eingelegt ist	FALSO	
14132	Der digitale Fahrtenschreiber zeigt auf dem Bildschirm Radarfallen auf der Straße an	FALSO	
14133	Die Fahrerkarte darf nicht aus dem digitalen Fahrtenschreiber herausgenommen werden, bevor 24 Stunden seit dem Einlegen verstrichen sind	FALSO	
14134	Bei Verlust der Tachokarte ist der Fahrer verpflichtet, die Arbeit sofort zu unterbrechen und auf einen Stellvertreter zu warten	FALSO	

Quesito n° 3090 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14135	Der Bildschirm des digitalen Fahrtenschreibers zeigt die Überschreitung der Höchstlenkzeiten an	VERO	
14136	Am Ende des Arbeitstages muss die Tachokarte bei stehendem Fahrzeug herausgenommen werden	VERO	
14137	Bei Verlust seiner Tachokarte muss der Fahrer bei der Polizeibehörde Anzeige erstatten	VERO	
14138	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	
14139	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	
14140	Die Out-of-scope-Funktion (Deaktivierung des digitalen Fahrtenschreibers) muss verwendet werden, wenn das Fahrzeug für Tätigkeiten verwendet wird, die von der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 ausgenommen sind	VERO	
14141	Die Fahrerkarte darf bei fahrendem Fahrzeug in den digitalen Fahrtenschreiber eingeführt werden	FALSO	
14142	Bei Verlust der Tachokarte darf sich der Fahrer diese von einem Kollegen ausleihen	FALSO	
14143	Die Out-of-scope-Funktion (Deaktivierung des digitalen Fahrtenschreibers) ist anzuwenden, wenn der Fahrtenschreiber beschädigt ist	FALSO	

Quesito n° 3091 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14144	Zum Lenken von Fahrzeugen für gewerbliche Nutzung mit einem Gewicht über 3,5 Tonnen muss der Fahrer im Besitz des Führerscheins der Klasse C oder CE und des Fahrerqualifizierungsnachweises sein	VERO	
14145	Zum Lenken von Kraftomnibussen für den Gelegenheitsverkehrsdienst (Mietfahrzeug mit Fahrer) braucht es den Führerschein der Klasse D und den Fahrerqualifizierungsnachweis	VERO	
14146	Zum Lenken von Kraftomnibussen für den regelmäßigen Verkehr (öffentlicher Liniendienst) braucht es den Führerschein der Klasse D und den Fahrerqualifizierungsnachweis	VERO	
14147	Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird vom Amt für Kraftfahrzeugwesen (Ufficio Motorizzazione Civile) ausgestellt	VERO	
14148	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist nicht erforderlich zum Lenken von Fahrzeugen, welche für die Beförderung von Gütern für die Eigennutzung verwendet werden, wenn der Fahrer nicht als solcher eingestellt wurde	VERO	
14149	Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird von der Handelskammer ausgestellt	FALSO	
14150	Wenn der Fahrer im Besitz des Führerscheins D oder DE ist, ist er vom Besitz des Fahrerqualifizierungsnachweises freigestellt	FALSO	
14151	Zum Lenken von Kraftomnibussen für den regelmäßigen Verkehr (öffentlicher Liniendienst) braucht es den Führerschein der Klasse D und den Berufsbefähigungsnachweis des Typs KB	FALSO	
14152	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist nicht erforderlich zum Lenken von Kraftomnibussen für den regelmäßigen Verkehr	FALSO	
14153	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist nicht erforderlich zum Lenken von Schulbussen	FALSO	
14154	Der Fahrerqualifizierungsnachweis läuft gleichzeitig mit dem Führerschein ab	FALSO	

Quesito n° 3092 - 04##tipologia4 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14155	Der Fahrerqualifizierungsnachweis hat eine Gültigkeitsdauer von 5 Jahren	VERO	

14156	Der seit mehr als zwei Jahren abgelaufene Fahrerqualifizierungsnachweis kann erneuert werden, indem man einen Ausbildungslehrgang besucht und eine Prüfung erfolgreich ablegt	VERO	
14157	Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird erneuert, indem man einen Ausbildungslehrgang besucht	VERO	
14158	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist mit einer Anzahl von Punkten versehen, welche nicht mit jener des Führerscheins zusammenhängt	VERO	
14159	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist für Berufsfahrer verpflichtend vorgesehen, welche ihre Tätigkeit als Angestellte von Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in Italien ausüben	VERO	
14160	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ist für Berufsfahrer verpflichtend vorgesehen, welche Bürger von nicht zur Europäischen Union oder zum Europäischen Wirtschaftsraum gehörenden Staaten sind, wenn diese ihre Tätigkeit als Angestellte von Personen- oder Güterkraftverkehrsunternehmen mit Sitz in Italien ausüben	VERO	
14161	Der Fahrerqualifizierungsnachweis wird erneuert, indem man nachweist, in den letzten 5 Jahren als Fahrer tätig gewesen zu sein	FALSO	
14162	Der seit mehr als zwei Jahren abgelaufene Fahrerqualifizierungsnachweis wird erneuert, indem man einen Anfangsausbildungslehrgang besucht	FALSO	
14163	Dem Fahrerqualifizierungsnachweis werden anfangs 30 Punkte zugeteilt	FALSO	
14164	Der Fahrerqualifizierungsnachweis für die Personenbeförderung kann nicht erneuert werden, wenn jemand über sechzig Jahre alt ist	FALSO	
14165	Der Fahrerqualifizierungsnachweis ermöglicht es einem Fahrer, auch dann zu fahren, wenn die Gültigkeit seines Führerscheins ausgesetzt wird	FALSO	

Quesito n° 3093 - 05##tipologia5 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14166	Jede organische oder funktionale Beeinträchtigung des Mitarbeiters als Folge der Arbeitstätigkeit stellt einen Arbeitsunfall dar	VERO	
14167	Ein während der Arbeitstätigkeit durch einen Fahrer erlittener Bruch, weil dieser beim Einsteigen in das Fahrerhaus des Lastkraftwagens ausrutscht, stellt einen Arbeitsunfall dar	VERO	
14168	Eine körperliche Verletzung während der Wartung des Fahrzeugs stellt einen Arbeitsunfall dar	VERO	
14169	Als Arbeitsunfall gilt die vom Fahrer während des Auf- und Abladens von Gütern erlittene Verletzung	VERO	
14170	Die Verletzung an einer Hand, die der Fahrer beim Ankoppeln des Anhängers erleidet, gilt als Arbeitsunfall	VERO	
14171	Die körperliche Beeinträchtigung, welche der Fahrer erleidet, wenn er aus Versehen in den Tank fällt, stellt einen Arbeitsunfall dar	VERO	
14172	Die von einem Mitarbeiter erlittene Verletzung stellt, wenn dieser aus Fahrlässigkeit die vom Arbeitgeber vorgeschriebene persönliche Schutzausrüstung nicht verwendet, keinen Arbeitsunfall dar	FALSO	
14173	Die von einem Mitarbeiter erlittene Verletzung stellt im Falle der Nichteinhaltung der vom Arbeitgeber mitgeteilten Sicherheitsbestimmungen keinen Arbeitsunfall dar	FALSO	
14174	Übermäßiger Alkoholkonsum während der verpflichtend vorgeschriebenen Ruhezeiten stellt einen Arbeitsunfall dar	FALSO	
14175	Der Schaden an der an Bord eines Fahrzeugs beförderten Ware gilt als Arbeitsunfall	FALSO	
14176	Der während der Beförderung von einem Touristen an Bord eines Kraftomnibusses erlittene Unfall gilt als Arbeitsunfall	FALSO	

Quesito n° 3094 - 05##tipologia5 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14177	Die von einem Fahrer durch einen versehentlichen Fall von der Ladefläche des Lastkraftwagens erlittene Verletzung stellt einen Arbeitsunfall dar	VERO	
14178	Die Bedingungen, welche einen Arbeitsunfall kennzeichnen, sind: der Umstand der Arbeit, die gewaltsame Ursache und die eine Invalidität verursachende Verletzung	VERO	
14179	Die Beeinträchtigung des Bewegungsapparates während eines Reifenwechsels stellt einen Arbeitsunfall dar	VERO	
14180	Ein von der versehentlichen Berührung des beförderten ätzenden Stoffes hervorgerufene Sehschaden gilt als Arbeitsunfall	VERO	
14181	Ein Verkehrsunfall, durch welchen der Fahrer während der Ausübung seiner Berufstätigkeit Verletzungen erleidet, gilt als Arbeitsunfall	VERO	
14182	Ein sich am Ende der Arbeitsschicht innerhalb der Garage ereigneter Unfall, in welchen der Berufsfahrer verwickelt ist, gilt nicht als Arbeitsunfall	FALSO	
14183	Als Arbeitsunfälle gelten bei Berufsfahrern nur jene, die sich mit einem in Bewegung befindlichen Fahrzeug ereignen	FALSO	

Quesito n° 3095 - 05##tipologia5 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14184	Der Großteil der Verkehrsunfälle ist dem Fehlverhalten des Fahrers zuzuschreiben	VERO	
14185	Eine nicht angemessene Geschwindigkeit gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen	VERO	
14186	Die Missachtung der Vorfahrtsregeln gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen	VERO	
14187	Zerstreutheit beim Fahren gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen	VERO	
14188	Die Nichteinhaltung des Sicherheitsabstandes gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen	VERO	
14189	Müdigkeit des Fahrers steigert das Verkehrsunfallsrisiko	VERO	
14190	Ein Fehlbetrieb der Aufhängung gehört zu den Ursachen von Verkehrsunfällen	VERO	
14191	Reifen mit abgefahrenem Profil steigern das Verkehrsunfallsrisiko	VERO	
14192	Ein Fehlbetrieb der Bremsen gehört zu den Ursachen von Verkehrsunfällen	VERO	
14193	Ein defekter Fahrtenschreiber gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen	FALSO	
14194	Ein Fehlbetrieb der Einspritzpumpe gehört zu den häufigsten Ursachen von Verkehrsunfällen	FALSO	
14195	Das Fehlen von Feuerlöschern an Bord des Fahrzeugs steigert das Risiko von Verkehrsunfällen	FALSO	
14196	Ein Schaden an der Wasserpumpe steigert das Risiko von Verkehrsunfällen	FALSO	
14197	Ein verstopfter Luftfilter erhöht das Verkehrsunfallsrisiko	FALSO	
14198	Die Treibstoffart (Diesel, LPG, Methan) erhöht das Verkehrsunfallsrisiko	FALSO	

Quesito n° 3096 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14199	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	
14200	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 ausgestellten Aufenthaltsausweis besitzen	FALSO	
14201	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 einen mit Einreisevisum versehenen Reisepass besitzen	FALSO	

Quesito n° 3097 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14202	Nicht-EU-Bürger dürfen nur dann nach Italien einreisen, wenn sie einen gültigen Reisepass und ein gültiges Einreisevisum besitzen	VERO	
14203	Nach Italien einreisende Ausländer unterliegen Grenz-, Zoll-, Währungs- und Gesundheitskontrollen	VERO	
14204	Das Visum ist eine dem Ausländer erteilte Genehmigung, in das Hoheitsgebiet der Italienischen Republik einzureisen	VERO	
14205	Italien und Frankreich gehören zu den europäischen Ländern, die am meisten von der illegalen Einwanderung betroffen sind	VERO	
14206	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	
14207	Die illegale Einwanderung umfasst auch den Menschenschmuggel und kann Schwarzarbeit begünstigen	VERO	
14208	Das Visum besteht in einer bei der Einreise in das Hoheitsgebiet der Italienischen Republik geleisteten Unterschrift zur Bestätigung des Einreisestempels	FALSO	
14209	Die Tyrrhenische Küste stellt für illegale Einwanderer einen der wichtigsten Zugangswege nach Italien dar	FALSO	
14210	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	
14211	Dem Schengener Abkommen sind alle Länder der Europäischen Union beigetreten	FALSO	

14212	Die Beförderer müssen sich davon vergewissern, dass die Ausländer über die zur Einreise in die Länder des Schengener Abkommens erforderlichen finanziellen Mittel verfügen	FALSO	

Quesito n° 3098 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14213	Dem Schengener Abkommen sind auch Länder beigetreten, die nicht zur Europäischen Union gehören	VERO	
14214	Innerhalb des Schengen-Raumes dürfen die Binnengrenzen an jedem beliebigen Ort ohne Personenkontrolle überschritten werden	VERO	
14215	Die Beförderer müssen sich davon vergewissern, dass die Ausländer im Besitz der zur Einreise in die Länder des Schengener Abkommens erforderlichen Reiseausweise sind	VERO	
14216	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 die Fahrkarte ausgestellt wurde	VERO	
14217	EU-Bürger dürfen mit lediglich Personalausweis und Anwesenheitserklärung nach Italien einreisen und sich hier bis zu 3 Monate lang frei bewegen und aufhalten	VERO	
14218	Wer ohne Aufenthaltsgenehmigung oder mit einer abgelaufenen Genehmigung ertappt wird, wird abgeschoben	VERO	
14219	Bei illegaler Einwanderung ist das Fahrzeug, welches den Ausländer bis zur Grenze gebracht hat, verpflichtet, diesen zur nächstgelegenen Präfektur zu bringen	FALSO	
14220	Die Situation desjenigen, der ohne Aufenthaltsgenehmigung oder mit einer abgelaufenen Genehmigung ertappt wird, wird umgehend saniert	FALSO	
14221	Die Beihilfe zur illegalen Einwanderung stellt ein Verwaltungsvergehen dar	FALSO	

Quesito n° 3099 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14222	Zu den für die Grenzkontrollen an der Grenze verwendeten Technologien gehören auch Herzschlagdetektoren	VERO	
14223	Um zu vermeiden, dass illegale Einwanderer ins Fahrzeug steigen, ist es angebracht, auf bewachten Parkplätzen zu parken und das Fahrzeug abzusperren	VERO	
14224	Um zu vermeiden, dass illegale Einwanderer ins Fahrzeug steigen, muss der Fahrer eines Kraftomnibusses eine allgemeine und gründliche Kontrolle des Fahrzeugs und des Anhängers vornehmen	VERO	
14225	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	
14226	Für die Begünstigung der illegalen Einwanderung sind Haft, eine Geldstrafe und die Einziehung des Fahrzeugs vorgesehen	VERO	
14227	Zu den für die Grenzkontrollen an der Grenze verwendeten Technologien gehören auch Sauerstoffmelder	FALSO	
14228	Um zu vermeiden, dass illegale Einwanderer ins Fahrzeug steigen, ist es angebracht, die Identifizierung der Fahrgäste anhand der Ausweise vorzunehmen	FALSO	

Quesito n° 3100 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14229	Das Schengener Abkommen bedingt die Abschaffung der systematischen Personenkontrollen an den Binnengrenzen (Schengen-Raum)	VERO	
14230	Das Schengener Abkommen bedingt die Verschärfung der Kontrollen an den Außengrenzen (Schengen-Raum)	VERO	
14231	Jeder Unterzeichnerstaat des Schengener Abkommens kann die Anwendung des Abkommens für einen bestimmten Zeitraum und aus bestimmten Gründen aussetzen	VERO	
14232	In den Staaten des Schengen-Raumes gelten gemeinsame Regeln und Verfahren hinsichtlich Visa, Kurzaufenthalte, Asylanträge und Grenzkontrollen	VERO	
14233	Das Schengener Abkommen bedingt die Abschaffung der systematischen Personenkontrollen an den Außengrenzen (Schengen-Raum)	FALSO	
14234	Das Schengener Abkommen bedingt die Verschärfung der Kontrollen an den Binnengrenzen (Schengen-Raum)	FALSO	
14235	Das Schengener Abkommen sieht beachtliche Steuererleichterungen für die Fahrer von Güterfahrzeugen vor, welche innerhalb des Raumes verkehren (Schengen-Raum)	FALSO	

14236	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	

Quesito n° 3101 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14237	Gemäß den Grundsätzen des Schengener Abkommens dürfen die Binnengrenzen überall ohne Personenkontrollen überschritten werden	VERO	
14238	Polen ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum	VERO	
14239	Slowenien ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum	VERO	
14240	Lettland ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum	VERO	
14242	Das Schengener Abkommen muss vom Fahrer bei der Überschreitung der Binnengrenzen (Schengen-Raum) zwangsläufig den Polizeiorganen vorgewiesen werden	FALSO	
14243	Serbien ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum	FALSO	
14244	Irland ist ein EU-Mitgliedsstaat und gehört zum Schengen-Raum	FALSO	
14245	Die Ukraine ist kein EU-Mitgliedsstaat, gehört aber zum Schengen-Raum	FALSO	
14246	Alle EU-Mitgliedsstaaten gehören zum Schengen-Raum	FALSO	

Quesito n° 3102 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14247	Irland ist ein EU-Mitgliedsstaat, gehört aber nicht zum Schengen-Raum	VERO	
14248	Ein illegaler Einwanderer ist ein Bürger eines Nicht-EU-Landes, welcher ohne Einhaltung der Einreisebestimmungen nach Italien eingereist ist	VERO	
14249	Die illegale Einwanderung ist mit Menschenhandel verbunden, wobei Menschen häufig von den kriminellen Organisationen ausgenutzt werden, um illegale Tätigkeiten zu verrichten (Prostitution, Schwarzarbeit, Rauschgifthandel usw.)	VERO	
14250	Die illegale Einwanderung ist eine Straftat und wird mit einer schweren Geldbuße geahndet	VERO	
14251	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	
14252	Die illegale Einwanderung ist keine Straftat und wird mit einer Verwarnung geahndet	FALSO	
14253	Die illegale Einreise von Personen birgt keine Risiken für die nationale Sicherheit und die öffentliche Ordnung	FALSO	
14254	Die illegale Einwanderung ist in den EU-Mitgliedsstaaten erlaubt	FALSO	
14255	Die illegale Einreise von Personen nach Italien ist erlaubt, wenn sie für Arbeitszwecke erfolgt	FALSO	

Quesito n° 3103 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14263	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	
14264	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche weder der EU noch dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist verboten für Fahrzeuge, welche Güter befördern	FALSO	
14265	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	
14256	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	
14257	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	
14258	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	

14259	Das Überschreiten der Grenzen zu Ländern, welche weder der EU noch dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist immer mit Zollkontrollen mit Einschränkungen der Ein- und Ausfuhr von Geld und Waren verbunden	VERO	
14260	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	
14261	Das Überschreiten der Grenzen zu EU-Staaten, welche dem Schengener Abkommen beigetreten sind, ist immer mit Zollkontrollen mit Einschränkungen der Ein- und Ausfuhr von Geld und Waren verbunden	FALSO	
14262	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	

Quesito n° 3104 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14266	Die Einreise von EU-Bürgern nach Italien unterliegt keinen besonderen Einschränkungen	VERO	
14267	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	
14268	Der Bürger eines Mitgliedsstaates, welcher sich in einem anderen Mitgliedsstaat aufhält, kann nur aus Gründen öffentlicher Ordnung, öffentlicher Sicherheit oder Gesundheit des Landes verwiesen werden	VERO	
14269	Die Bürger der Europäischen Union brauchen keine Erlaubnis, um sich in Italien aufzuhalten	VERO	
14270	Die Bürger der Europäischen Union haben das Recht, sich in der Europäischen Union frei zu bewegen, ohne irgendein Visum beantragen zu müssen	VERO	
14271	Außer in Ausnahmefällen haben die Bürger der Europäischen Union das Recht, sich im Hoheitsgebiet des Mitgliedsstaates frei zu bewegen	VERO	
14272	Die Einreise von EU-Bürgern nach Italien kann aus Gründen der öffentlichen Ordnung Einschränkungen unterliegen	VERO	
14273	Um sich in Italien aufzuhalten, müssen die Bürger der Europäischen Union bei den diplomatischen Vertretungen und Konsulaten des Herkunftslandes ein Visum beantragen	FALSO	
14274	Der Bürger eines Mitgliedsstaates, welcher sich in einem anderen Mitgliedsstaat aufhält, kann aus religiösen Gründen des Landes verwiesen werden	FALSO	

Quesito n° 3105 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14275	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 Reiseausweises sind, der für die Grenzüberschreitung gültig ist	VERO	
14276	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist den Nicht-EU-Ausländern erlaubt, die ein Einreise- oder Transitvisum haben, falls dieser erforderlich ist	VERO	
14277	Ein Nicht-EU-Ausländer, der legal nach Italien einreist, muss innerhalb von acht Arbeitstagen die Aufenthaltsgenehmigung beantragen	VERO	
14278	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	
14279	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 Fahr- bzw. Flugkarte belegt werden kann	VERO	
14280	Nicht-EU-Ausländer, welche nach Italien einreisen, werden keinen Grenzkontrollen unterzogen, und zwar weder zollrechtlicher oder devisenrechtlicher noch gesundheitlicher Art	FALSO	
14281	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	
14282	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist den Nicht-EU-Ausländern erlaubt, die zwecks Einreisesperre beim Schengener Informationssystem gemeldet sind	FALSO	
14283	Die Einreise in italienisches Hoheitsgebiet ist Nicht-EU-Ausländern, die nachweisen, unbescholtene Verwandte zu haben, ohne weitere Formalitäten erlaubt	FALSO	

14284	Ein Nicht-EU-Ausländer, der legal nach Italien einreist, muss innerhalb von 30 Arbeitstagen die Aufenthaltsgenehmigung beantragen	FALSO	

Quesito n° 3106 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14285	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	
14286	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 auf den Reisepass oder auf einen anderen Reiseausweis des Antragstellers aufgeklebt	VERO	
14287	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	
14288	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	
14289	Die Ausstellung des Visums (beziehungsweise die Verlängerung desselben) ist nicht möglich für Ausländer, welche sich bereits in Italien befinden	VERO	
14290	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	
14291	Das einheitliche Schengen-Visum ermöglicht den Transit oder den Kurzaufenthalt für einen Zeitraum von bis zu 150 Tagen	FALSO	
14292	Das Visum kann ein individuelles Visum oder ein Kollektivvisum sein, wobei es im Falle des Kollektivvisums maximal 60 Tage gültig ist	FALSO	
14293	Das Visum wird dem Ausländer, der beabsichtigt, sich aufzuhalten, vom italienischen Gericht erteilt	FALSO	
14294	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	

Quesito n° 3107 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14295	Der Reisepass kann ein individueller Pass oder ein Kollektivpass sein	VERO	
14296	Der Kollektivpass kann den Gruppen ausgestellt werden, die zu verschiedenen Zwecken reisen und aus wenigstens hundert Personen bestehen	FALSO	
14297	Der für die Ausreise gültige Personalausweis ersetzt den Reisepass bei der Überschreitung sämtlicher Grenzen	FALSO	

Quesito n° 3108 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14298	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die sizilianische Küste, insbesondere die Inseln Lampedusa und Pantelleria	VERO	
14299	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die adriatische Küste Apuliens	VERO	
14300	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehören die Landgrenzen bei Triest und bei Tarvis	VERO	
14301	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die ionische Küste Kalabriens	VERO	
14302	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die Stadt Görz	VERO	
14303	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die Stadt Rom und insbesondere der Raum Fregene	FALSO	
14304	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehören die Küsten Sardiniens	FALSO	
14305	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die Stadt Mailand	FALSO	
14306	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die westliche Küste Liguriens	FALSO	
14307	Zu den Gebieten, in welchen illegale Einwanderer am häufigsten Italien erreichen, gehört die Küste der Versilia	FALSO	

Quesito n° 3109 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14308	Zu den Maßnahmen zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern gehört der Einsatz von passiven Millimeterwellen-Systemen, welche es ermöglichen, Bilder/Umrisse von Personen im Innern der Fahrzeuge zu erkennen	VERO	
14309	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	
14310	Zu den von den Grenzbehörden eingesetzten Techniken zur Abwehr der illegalen Einwanderung an Bord von Fahrzeugen gehören die Kohlendioxiddetektoren	VERO	
14311	Zu den von den Grenzbehörden eingesetzten Techniken zur Abwehr der illegalen Einwanderung an Bord von Fahrzeugen gehören Gammastrahlensysteme	VERO	
14312	Bei der Fahrzeugkontrolle zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern werden unter anderem Hundestaffeln eingesetzt	VERO	
14313	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	
14314	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	
14315	Die Fahrzeugkontrolle zur Abwehr der illegalen Einwanderung von fremden Staatsbürgern erfolgt gewöhnlich anhand von Satellitensystemen	FALSO	
14316	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	
14317	Die Fahrzeugkontrolle zur Aufspürung etwaiger illegaler Einwanderer umfasst unausweichlich das Entladen der im Fahrzeug befindlichen Ware	FALSO	

Quesito n° 3110 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14318	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	
14319	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	
14320	Die Kraftverkehrsunternehmen 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	
14321	Der Beförderer muss sich vergewissern, dass die beförderten Ausländer im Besitz der für die Einreise in den Schengen-Raum erforderlichen Ausweise sind	VERO	
14322	Der Beförderer ist verpflichtet, die vom Schengen-Raum zurückgewiesenen Ausländer wieder an Bord zu nehmen und sie ins Herkunftsland zurückzuführen	VERO	
14323	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	
14324	In Ermangelung unwiderlegbarer Beweise, welche bezeugen, dass alles Mögliche unternommen wurde, um die Beförderung von illegalen Einwanderern nicht zu begünstigen, kann der Fahrer, nicht jedoch das Unternehmen, mit äußerst schweren sowohl strafrechtlichen als auch verwaltungsrechtlichen Sanktionen belegt werden	FALSO	
14325	Für die Straftat der Beihilfe zur illegalen Einwanderung ist die Einziehung des Fahrzeugs vorgesehen, jedoch keine Haft	FALSO	
14326	Für die Straftat der Beihilfe zur illegalen Einwanderung sind nur für den Fahrer des Fahrzeugs schwere Sanktionen vorgesehen	FALSO	
14327	Für die Beihilfe zur illegalen Einwanderung sind nur schwere Geldbußen vorgesehen, da sie nicht als Straftat angesehen ist	FALSO	

Quesito n° 3111 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14328	Um die illegale Einwanderung nicht zu begünstigen, muss das Fahrzeug ständig bewacht werden, insbesondere in Risikozonen	VERO	
14329	Um die illegale Einwanderung nicht zu begünstigen, muss man die gefährdeten Fahrzeugteile genau prüfen und bei Verdacht sofort die zuständigen Behörden benachrichtigen	VERO	
14330	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	
14331	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	
14332	Einbruchspuren und Schäden auch geringen Ausmaßes können Anzeichen für die Gegenwart von illegalen Einwanderern an Bord des Fahrzeugs darstellen	VERO	
14333	Die Beschädigung der Gepäckraumschlösser kann ein Anzeichen sein für die Gegenwart von illegalen Einwanderern an Bord des Fahrzeugs	VERO	
14334	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	
14335	Um zu vermeiden, unbewusst illegale Einwanderer zu befördern, verbieten die Unternehmen die Verwendung von Vorhängeschlössern oder Siegeln an den gefährdeten Fahrzeugteilen	FALSO	
14336	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	
14337	Um die illegale Einwanderung nicht zu begünstigen, darf das Fahrzeug – insbesondere in Risikozonen – maximal zehn Minuten unbewacht stehen bleiben	FALSO	

Quesito n° 3112 - 06##tipologia6 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14338	Die Polizeibeamten können Fahrzeuge und die beförderten Waren auch dann kontrollieren, wenn sie einer besonderen Zollregelung unterliegen, falls ein triftiger Grund oder der Verdacht vorliegt, dass die Fahrzeuge zur Durchführung von illegalen Güter- oder Personenbeförderungen verwendet werden	VERO	
14339	Auch die Beförderer haften für die Straftat der illegalen Einwanderung, wenn sie als mitverantwortlich angesehen sind, weil sie eine illegale Beförderung veranstaltet oder gestattet haben oder auch nur davon in Kenntnis waren	VERO	
14340	Bei wiederholten oder schwerwiegenden Verstößen im Zusammenhang mit der illegalen Beförderung von (illegal eingewanderten) Personen kann die Aussetzung oder der Widerruf der Genehmigung der Kraftverkehrstätigkeit verfügt werden	VERO	
14341	Die italienischen Bestimmungen sehen schwere Strafen für all jene vor, die Tätigkeiten ausüben, welche die illegale Einreise von Ausländern in italienisches Hoheitsgebiet begünstigen	VERO	
14342	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 Einziehung des für die Tat verwendeten Fahrzeugs verfügt	VERO	
14343	Wenn sie einer besonderen Zollregelung 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	
14344	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	
14345	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	
14346	Die Bestimmungen, welche die Straßenverkehrsunternehmer beachten müssen, um zur Besiegung der illegalen Einwanderung beizutragen, raten dem Beförderer, der Grenzbehörde von der etwaigen Gegenwart von illegalen Ausländern an Bord zu berichten	FALSO	

14347	Die Bestimmungen, welche die Straßenverkehrsunternehmer beachten müssen, um zur Besiegung der illegalen Einwanderung beizutragen, sind in eigenen bilateralen Verträgen zwischen Italien und dem Herkunftsland des illegalen Einwanderers enthalten	FALSO	

Quesito n° 3113 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14348	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn sich Abmessungen/Raumangebot und die Bedieninstrumente dem Körperbau des jeweiligen Fahrers anpassen lassen	VERO	
14349	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn der Bewegungsapparat des Fahrers keiner übermäßigen Belastung ausgesetzt ist	VERO	
14350	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn verlängerte Lenkzeiten keine übermäßige Belastung verursachen	VERO	
14351	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn die zum Lenken erforderlichen Bewegungen keinen übermäßigen Kraftaufwand erfordern	VERO	
14352	Die Ergonomie zielt darauf ab, den Kraftstoffverbrauch der Fahrzeuge zu optimieren	FALSO	
14353	Die Ergonomie befasst sich mit dem Jahresabschluss des Transportunternehmens	FALSO	
14354	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn die Temperatur des Fahrerhauses konstant über 28 Grad gehalten wird	FALSO	
14355	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn der Fahrer die Fahrtrichtungsanzeiger nicht häufig zu betätigen braucht	FALSO	

Quesito n° 3114 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14356	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn alle Stellen, die Schalter und die Bedieninstrumente leicht zu erreichen und zu betätigen sind	VERO	
14357	Die Ergonomie gewährleistet Sicherheit und Komfort der Person, welche eine Arbeit verrichtet	VERO	
14358	Die Ergonomie zielt auf die Planung von Instrumenten und Vorrichtungen ab, welche es dem Arbeiter gestatten, eine richtige Sitzposition während der Arbeit einzunehmen	VERO	
14359	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn das Fahrzeug mit einer Stereoanlage ausgestattet ist	FALSO	
14360	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn das Fahrzeug mit einem Satellitennavigationssystem ausgestattet ist	FALSO	
14361	Der Fahrerplatz ist dann ergonomisch, wenn das Fahrzeug mit einem Satelliten-Überfallschutz ausgestattet ist	FALSO	

Quesito n° 3115 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14362	Die Sitzposition ist jene Position, die der Fahrer während des Fahrens einnimmt	VERO	
14363	Die richtige Körperhaltung am Fahrerplatz ermöglicht es, einigen Berufskrankheiten vorzubeugen	VERO	
14364	Eine richtige Sitzposition bedingt, dass der Oberkörper während des Fahrens aufrecht bleibt	VERO	
14365	Eine nicht richtige Sitzposition beim Fahren kann zu übermäßiger Belastung der Gelenke, der Sehnen und der Muskeln führen	VERO	
14366	Eine nicht richtige Sitzposition beim Fahren kann Schäden an der Wirbelsäule hervorrufen	VERO	
14367	Eine richtige Körperhaltung ermöglicht es dem Fahrer, die Ermüdung beim Fahren zu verringern	VERO	
14368	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn die Beine ganz ausgestreckt werden müssen, um die Pedale zu betätigen	FALSO	
14369	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn die Knie während des Fahrens das Lenkrad berühren	FALSO	
14370	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn der Rücken während des Fahrens die Rückenlehne nicht berührt	FALSO	
14371	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn der Oberkörper während des Fahrens nach vorn gebeugt ist	FALSO	
14372	Die Sitzposition des Fahrers ist richtig, wenn die unteren Gliedmaßen, nicht jedoch die oberen angestrengt werden	FALSO	
14373	Eine falsche Lenkposition hat die Anstrengung des Skelettes, nicht jedoch des Muskelsystems des Fahrers zur Folge	FALSO	

Quesito n° 3116 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14374	Der Fahrer hat eine richtige Sitzposition eingenommen, wenn sich der Rücken gegen die Rückenlehne des Sitzes lehnt	VERO	
14375	Die richtige Körperhaltung ermöglicht es dem Fahrer, die Pedale zu betätigen, ohne das Bein ganz auszustrecken	VERO	
14376	Die Kopfstütze ist richtig eingestellt, wenn der Kopfscheitel des Fahrers bei richtigem Sitzen bis zur oberen Kante der Kopfstütze reicht	VERO	
14377	Die richtige Sitzposition ermöglicht dem Fahrer eine gute Sicht durch die Außenrückspiegel, ohne dass er sich auf dem Sitz bewegen muss	VERO	
14378	Die richtige Sitzposition des Fahrers erhält man durch die Einstellung des Sitzes	VERO	
14379	Der Sitz ist richtig eingestellt, wenn der rechte Fuß am Boden bequem um die Ferse gedreht werden kann, um das Gaspedal und das Bremspedal zu betätigen	VERO	
14380	Der Sitz ist richtig eingestellt, wenn der linke Fuß links der Pedale aufgesetzt werden kann, wenn er ruht	VERO	
14381	Die Kopfstütze ist richtig eingestellt, wenn ihre Oberkante bis zu den Schultern des richtig sitzenden Fahrers reicht	FALSO	
14382	Die richtige Sitzposition beim Fahren ermöglicht es dem Fahrer, die Betätigung der Schaltung zu reduzieren	FALSO	
14383	Die richtige Sitzposition beim Fahren ermöglicht es dem Fahrer, von den Bestimmungen zu den Lenk- und Ruhezeiten abzusehen	FALSO	
14384	Die richtige Sitzposition beim Fahren ermöglicht es dem Fahrer, den rechten Rückspiegel nicht zu benutzen	FALSO	

Quesito n° 3117 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14385	Übergewicht bedingt eine schädliche Belastung der Wirbelsäule des Fahrers	VERO	
14386	Körperliche Beschwerden durch Rucke und Stöße des Fahrzeugs nehmen zu, wenn der Fahrer übergewichtig ist	VERO	
14387	Stress bedingt Muskelanspannung, die sich auf die richtige Körperhaltung des Fahrers auswirkt	VERO	
14388	Das Unfallrisiko nimmt mit zunehmender Müdigkeit des Fahrers zu	VERO	
14389	Eine schwere Verdauung nach einem üppigen Essen kann Schläfrigkeit des Fahrers hervorrufen	VERO	
14390	Stress des Fahrers steigert das Risiko von Verkehrsunfällen	VERO	
14391	Das Fahren bei hohem Verkehrsaufkommen kann Stress verursachen und damit das Risiko von Verkehrsunfällen erhöhen	VERO	
14392	Regelmäßige körperliche Betätigung kann Stress für den Fahrer zur Folge haben und damit das Risiko von Verkehrsunfällen erhöhen	FALSO	
14393	Acht Stunden ununterbrochener Schlaf hat Stress für den Fahrer zur Folge und steigert damit das Risiko von Verkehrsunfällen	FALSO	
14394	Verlängertes Fasten steigert die Funktionstüchtigkeit des Fahrers	FALSO	

Quesito n° 3118 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14395	Das systematische Überschreiten der vorgeschriebenen Lenkzeiten kann Stress für den Fahrer zur Folge haben und damit das Risiko von Verkehrsunfällen erhöhen	VERO	
14396	Wenn man müde ist, ist die Reaktionszeit länger	VERO	
14397	Wenn man müde ist, kann es schwierig sein, sich zu konzentrieren	VERO	
14398	Wenn man müde ist, erhöht sich das Sehvermögen	FALSO	
14399	Wenn man müde ist, ist es Pflicht, mit offenem Fenster zu fahren	FALSO	
14400	Wenn man müde ist, muss man die Temperatur im Fahrerhaus anheben	FALSO	

Quesito n° 3119 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14401	Das Einhalten der vorgeschriebenen Lenkzeiten trägt zur Vorbeugung von Berufskrankheiten bei	VERO	
14402	Das Einhalten der von den Bestimmungen vorgeschriebenen Lenkpausen trägt zur Vorbeugung von Berufskrankheiten bei	VERO	
14403	Ausreichend Stunden Schlaf ermöglichen es, die mit der Lenktätigkeit verbundenen Risiken zu verringern	VERO	

14404	Um Gesundheitsrisiken zu begrenzen, muss der Fahrer die Anzahl der Nachtfahrten möglichst einschränken	VERO	
14405	Um Gesundheitsrisiken zu begrenzen, muss der Fahrer den üblichen Schlaf-Wach-Rhythmus so weit wie möglich einhalten	VERO	
14406	Um das Risiko von Berufskrankheiten zu begrenzen, muss man mindestens sechs Stunden ununterbrochen fahren, um früher zum Ziel zu gelangen	FALSO	
14407	Um die Gesundheit der Berufsfahrer zu verbessern, muss der Zigarettenkonsum gesteigert werden	FALSO	
14408	Um die Gesundheit der Berufsfahrer zu verbessern, muss man mit hoher Lautstärke Radio hören	FALSO	
14409	Um die Gesundheit der Berufsfahrer zu verbessern, muss man mindestens 12 Stunden ununterbrochen fahren, um früher zum Ziel zu gelangen	FALSO	

Quesito n° 3120 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14410	Die vom Fahrzeug übertragenen Vibrationen steigern das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers	VERO	
14411	Plötzliche Temperaturschwankungen und Zugluft steigern das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers	VERO	
14412	Staub- und Schadstoffbelastung steigert das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers	VERO	
14413	Verlängertes Verbleiben in der selben Körperhaltung während des Fahrens steigert das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers	VERO	
14414	Um Gesundheitsrisiken zu vermeiden, darf der Fahrer keine Muskelentspannungsübungen ausführen	FALSO	
14415	Um das Risiko von Verletzungen der Wirbelsäule zu vermeiden, muss der Fahrer die Sicherheitsgurte so anlegen, dass sie nicht am Körper anliegen	FALSO	
14416	Das Entfernen der Kopfstütze verhindert die Belastung der Nackenwirbelsäule	FALSO	
14417	Die Verwendung einer Sonnenbrille seitens des Fahrers ist nicht ratsam, da sie die Augen ermüdet	FALSO	

Quesito n° 3121 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14418	Die Ermüdung der Augen, insbesondere beim Fahren während der Nachtstunden, steigert das Gesundheitsrisiko des Berufsfahrers	VERO	
14419	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Verletzungen durch einen Verkehrsunfall erleiden	VERO	
14420	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Verletzungen durch einen Brand erleiden	VERO	
14421	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Vergiftungen durch Umweltverschmutzung erleiden	VERO	
14422	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Verstauchungen der Gliedmaßen durch das Ein- und Aussteigen ins bzw. aus dem Fahrerhaus erleiden	VERO	
14423	Bei seiner Arbeit kann der Fahrer Krankheiten des Bewegungsapparates durch falsche Körperhaltung erleiden	VERO	
14424	Um Stress beim Fahren einzuschränken, ist es ratsam, Entspannungstechniken anzuwenden	VERO	
14425	Vor Antritt einer langen Fahrt ist es ratsam, in der vorhergehenden Nacht nicht länger als vier Stunden zu schlafen	FALSO	

Quesito n° 3122 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14426	Dauerhaft Vibrationen ausgesetzt zu sein führt dazu, dass der Fahrer Wirbelsäulenleiden ausgesetzt ist	VERO	
14427	Um die Schäden durch dauerhafte Vibrationen zu lindern, ist es nützlich, körperliche Ertüchtigung zu betreiben, um die Halsmuskeln zu stärken	VERO	
14428	Um die Schäden durch dauerhafte Vibrationen zu lindern, ist es nützlich, körperliche Ertüchtigung zu betreiben, um die Lendenwirbelsäule zu stärken	VERO	
14429	Dauerhaft Vibrationen ausgesetzt zu sein, ist nicht die Ursache von Berufskrankheiten	FALSO	
14430	Dauerhaft Vibrationen ausgesetzt zu sein, ist keine Ursache von Schäden an der Gesundheit des Fahrers, wenn dieser Nahrungsergänzungsmittel zu sich nimmt	FALSO	
14431	Dauerhaft Vibrationen ausgesetzt zu sein, ist keine Ursache von Schäden an der Gesundheit des Fahrers, wenn dieser Schmerzmittel zu sich nimmt	FALSO	

Quesito n° 3123 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14432	Das Fahren bei übermäßigem Verkehr kann beim Berufsfahrer psychisch-körperlichen Stress hervorrufen	VERO	
14433	Das Verrichten einer Arbeitstätigkeit während der verpflichtenden Ruhezeiten kann beim Berufsfahrer psychisch-körperlichen Stress hervorrufen	VERO	
14434	Der ständige Wechsel der Essens- und Schlafzeiten kann beim Berufsfahrer psychisch-körperlichen Stress hervorrufen	VERO	
14435	Übermäßiger Umweltlärm kann beim Berufsfahrer psychisch-körperlichen Stress hervorrufen	VERO	
14436	Der Einsatz der Klimaanlage während des Fahrens kann beim Berufsfahrer psychisch-körperlichen Stress hervorrufen	FALSO	
14437	Die Teilnahme an den vom Unternehmen organisierten Fortbildungskursen kann beim Berufsfahrer psychisch-körperlichen Stress hervorrufen	FALSO	
14438	Das Einlegen von Pausen während des Fahrens bei Nacht kann beim Berufsfahrer psychisch-körperlichen Stress hervorrufen	FALSO	

Quesito n° 3124 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14439	Sekundenschlaf überrascht in der Regel jene, die nicht ausreichend geschlafen haben	VERO	
14440	Sekundenschlaf stellt ein Risiko für die Verkehrssicherheit dar	VERO	
14441	Sekundenschlaf überrascht vorwiegend müde oder erschöpfte Fahrer	VERO	
14442	Sekundenschlaf tritt mit geringerer Wahrscheinlichkeit nach einem üppigen Essen auf	FALSO	
14443	Sekundenschlaf tritt häufiger bei kurzsichtigen Fahrern auf	FALSO	
14444	Dem Sekundenschlaf kann man mit der Einnahme von Beruhigungsmitteln entgegenwirken	FALSO	

Quesito n° 3125 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14445	Die Schalldämmung des Fahrerhauses ist besser, wenn man mit geschlossenen Fenstern fährt	VERO	
14446	Übermäßiger Lärm im Innern des Fahrerhauses wirkt sich auf das Wohlbefinden des Fahrers aus	VERO	
14447	Schlechte Sauerstoffversorgung des Fahrerhauses verringert das Wohlbefinden des Fahrers	VERO	
14448	Abgestandener Zigarettenrauch im Fahrerhaus verringert die Leistungsfähigkeit des Fahrers	VERO	
14449	Die Schalldämmung des Fahrerhauses ist besser, wenn man mit offenen Fenstern fährt	FALSO	
14450	Ein gut belüftetes Fahrerhaus begünstigt das Auftreten von Sekundenschlaf des Fahrers	FALSO	
14451	Um die Schalldämmung des Fahrerhauses zu verbessern, muss man die Lautstärke des Radios hoch einstellen	FALSO	
14452	Der Zustand des Pollenfilters beeinflusst die Qualität im Innern des Fahrerhauses nicht	FALSO	

Quesito n° 3126 - 07##tipologia7 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14453	Die persönliche Schutzausrüstung besteht aus Gegenständen, welche es ermöglichen, die Unversehrtheit der Fahrer zu gewährleisten	VERO	
14454	Handschuhe schützen die Hände vor mechanischen, elektrischen und chemischen Risiken	VERO	
14455	Brillen, Schutzmasken und Visiere schützen die Augen vor Splittern und ätzenden Stoffen	VERO	
14456	Rückstrahlende Warnwesten stellen keine persönliche Schutzausrüstung dar	FALSO	
14457	Das Herabfallen des Fahrers von der Ladefläche gehört nicht zu den Berufsrisiken	FALSO	
14458	Unfälle durch die Handhabung der Ladung gehören nicht zu den Berufsrisiken des Fahrers	FALSO	

Quesito n° 3127 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine

14459	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht aus leicht verdaulichen Mahlzeiten	VERO	
14460	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht aus leichten und energiereichen Nahrungsmitteln	VERO	
14461	Es ist eine gute Sitte für einen Fahrer, häufig Wasser zu trinken	VERO	
14462	Eine ausgewogene Ernährung für einen Fahrer beinhaltet Obst, Gemüse und Wasser	VERO	
14463	Der Berufsfahrer muss den Verzehr von frittierten und fettreichen Speisen einschränken	VERO	
14464	Der Berufsfahrer muss den Verzehr von Speisen einschränken, die Schläfrigkeit verursachen	VERO	
14465	Der Berufsfahrer muss üppiges und schwer verdauliches Essen meiden	VERO	
14466	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht aus wenigen aber üppigen Mahlzeiten	FALSO	
14467	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht aus fetthaltigen Speisen für eine höhere Energiezufuhr	FALSO	
14468	Während der verpflichtenden Fahrtunterbrechung darf der Fahrer eine mäßige Menge Rotwein trinken	FALSO	
14469	Die richtige Ernährung für einen Fahrer besteht darin, nur rotes Fleisch zu essen	FALSO	
14470	Es ist eine gute Sitte für einen Berufsfahrer, ein alkoholhaltiges Getränk zu sich zu nehmen, um die Verdauung zu fördern	FALSO	
14471	Es ist eine gute Sitte für einen Berufsfahrer, große Mengen Kaffee zu trinken	FALSO	
14472	Es ist eine gute Sitte für einen Berufsfahrer, es zu vermeiden, während der Fahrt viel Wasser zu trinken	FALSO	

Quesito n° 3128 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14473	Einige Medikamente führen zu Schläfrigkeit	VERO	
14474	Einige Medikamente können mit Alkohol in Wechselwirkung treten und sich negativ auf die Lenktätigkeit auswirken	VERO	
14475	Einige Medikamente können Nebenwirkungen haben, die sich beim Fahren negativ auswirken	VERO	
14476	Einige Medikamente können die Reaktionszeit verlängern	VERO	
14477	Einige Medikamente können die Aufmerksamkeit beeinträchtigen	VERO	
14478	Medikamente treten nie mit Alkohol in Wechselwirkung	FALSO	
14479	Medikamente haben nur dann Nebenwirkungen, wenn man sie auf nüchternen Magen einnimmt	FALSO	
14480	Wenn der Fahrer die vorgeschriebenen Lenkzeiten überschreiten muss, kann er Beruhigungsmittel einnehmen	FALSO	
14481	Wenn der Fahrer die vorgeschriebenen Lenkzeiten überschreiten muss, ist er verpflichtet, aufputschende Medikamente einzunehmen	FALSO	

Quesito n° 3129 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14482	Wenn man ein schmerzlinderndes oder beruhigendes Medikament einnimmt, soll man keinen Alkohol trinken, weil dieser deren beruhigende Wirkung steigert	VERO	
14483	Die gleichzeitige Einnahme von Antibiotika und Alkohol kann negative Auswirkungen beim Fahren hervorrufen	VERO	
14484	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens nicht eingenommen werden, weil sie Aggressivität und Gefahrenunterschätzung hervorrufen können	VERO	
14485	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens nicht eingenommen werden, weil sie Überschätzung der eigenen Fähigkeiten hervorrufen können	VERO	
14486	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens nicht eingenommen werden, weil sie Überschätzung der Fahrleistung des Fahrzeugs hervorrufen können	VERO	
14487	Die gleichzeitige Einnahme von Alkohol und Rauschmittel steigert die Konzentrationsfähigkeit beim Lenken während langer Fahrten	FALSO	
14488	Rauschmittel dürfen während des Fahrens eingenommen werden, weil sie die Reflexe verbessern	FALSO	
14489	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens eingenommen werden, weil sie die Verstandesschärfe steigern	FALSO	
14490	Alkohol und Rauschmittel dürfen während des Fahrens eingenommen werden, weil sie die Verstandesfähigkeit verbessern	FALSO	

14491	Wenn man ein Medikament einnimmt, darf man abgesehen von einem Gläschen Schnaps keinen Alkohol zu sich nehmen	FALSO	
14492	Wenn man ein Medikament einnimmt, darf man abgesehen von einem Kräuter-Digestif keinen Alkohol zu sich nehmen	FALSO	

Quesito n° 3130 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14493	Alkoholgenuss kann zu einem anfänglichen Euphoriegefühl führen	VERO	
14494	Alkoholgenuss kann zu körperlicher Abhängigkeit führen	VERO	
14495	Alkoholgenuss kann zu Überschätzung der eigenen Fähigkeiten führen	VERO	
14496	Alkoholgenuss kann zu Benommenheit führen	VERO	
14497	Alkoholgenuss kann zu Gefahrenunterschätzung führen	VERO	
14498	Alkoholgenuss kann zur Verbesserung der Bewegungskoordination führen	FALSO	
14499	Alkoholgenuss kann zur Verbesserung des Wahrnehmungsvermögens führen	FALSO	
14500	Alkoholgenuss kann zur Senkung des Alkoholspiegels führen	FALSO	

Quesito n° 3131 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14501	Alkoholgenuss kann zur Einschränkung des Gesichtsfeldes führen	VERO	
14502	Alkoholgenuss kann die Blendungsempfindlichkeit bei nächtlichem Fahren steigern	VERO	
14503	Alkoholgenuss kann zur Verlängerung der Reaktionszeiten führen	VERO	
14504	Alkoholgenuss kann zur Veränderung der Einschätzung von Abständen und Geschwindigkeiten führen	VERO	
14505	Alkoholgenuss kann zur Steigerung der Reaktionsgeschwindigkeit führen	FALSO	
14506	Alkoholgenuss kann zur Vergrößerung des Gesichtsfeldes auf 270° führen	FALSO	

Quesito n° 3132 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14507	Der Alkoholspiegel ist die Alkoholkonzentration im Blut	VERO	
14508	Der Alkoholspiegel wird in der Regel in Gramm Ethanol pro Liter Blut ausgedrückt	VERO	
14509	Der Alkoholspiegel kann auch anhand der ausgeatmeten Luft gemessen werden	VERO	
14510	Der Alkoholspiegel kann durch Blutproben gemessen werden	VERO	
14511	Der Alkoholspiegel ist die Krankheit jener, die Alkoholmissbrauch treiben	FALSO	
14512	Der Alkoholspiegel ist die Alkoholkonzentration im Urin	FALSO	
14513	Der Alkoholspiegel wird anhand einer Sonde im Verdauungssystem gemessen	FALSO	
14514	Der Alkoholspiegel wird durch einen psychologischen Test gemessen	FALSO	

Quesito n° 3133 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14515	Alkohol, Medikamente und viele Stoffe die, Rauschzustände hervorrufen, können mit der Zeit zu Abhängigkeit führen	VERO	
14516	Um die Auswirkungen aller durch alkoholhaltige Getränke erzeugten Toxine zu mildern, reicht es aus, Kaffee zu trinken	FALSO	
14517	Um die Auswirkungen aller durch alkoholhaltige Getränke erzeugten Toxine zu mildern, reicht es aus, ein Glas Wasser zu trinken	FALSO	
14518	Um die Auswirkungen aller durch alkoholhaltige Getränke erzeugten Toxine zu mildern, reicht es aus, trockene Speisen zu essen	FALSO	
14519	Alkohol, Medikamente und viele Stoffe, die Rauschzustände hervorrufen, führen nicht zu Gewöhnung	FALSO	

Quesito n° 3134 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14520	Ständiger Alkoholgenuss verursacht Beschwerden und Krankheiten an den Vitalorganen	VERO	
14521	Ständiger Alkoholgenuss verursacht Gastritis und Magengeschwür	VERO	
14522	Ständiger Alkoholgenuss verursacht Schäden am Nervensystem	VERO	
14523	Ständiger Alkoholgenuss verursacht spröde Fingernägel	FALSO	

14524	Ständiger Alkoholgenuss beugt der Leberzirrhose vor	FALSO	
14525	Ständiger Alkoholgenuss beugt diffusen Hornhautverhärtungen vor	FALSO	

Quesito n° 3135 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14526	Die Einnahme von Alkohol durch Berufsfahrer wird von der Straßenverkehrsordnung geahndet	VERO	
14527	Alkoholmissbrauch kann zur Entlassung von Berufsfahrern führen	VERO	
14528	Die Einnahme von Alkohol kann durch die Ordnungskräfte kontrolliert werden	VERO	
14529	Der Fahrer gilt als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn die Blutproben Spuren dieser Stoffe ergeben	VERO	
14530	Der Fahrer gilt erst dann als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn er sich Analysen in akkreditierten Sanitätsstrukturen unterzogen hat	VERO	
14531	Der Fahrer gilt erst dann als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn es die Laboranalysen bestätigen	VERO	
14532	Der Fahrer gilt nur dann als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn in seinen biologischen Flüssigkeiten Spuren dieser Stoffe vorhanden sind	FALSO	
14533	Ein minimaler Alkoholkonsum ist während der Mahlzeiten auch für Berufsfahrer erlaubt	FALSO	
14534	Alkoholkonsum ist jenen Personen zu empfehlen, die sich beim Fahren unsicher fühlen	FALSO	
14535	Der Fahrer gilt als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn im Fahrerhaus Rauchspuren festgestellt werden	FALSO	
14536	Der Fahrer gilt als unter dem Einfluss von Rauschmitteln, wenn er den von den Ordnungskräften ausgehändigten Fragebogen nicht richtig beantwortet	FALSO	

Quesito n° 3136 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14537	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehören Cannabis, Amphetamin, Heroin	VERO	
14538	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört Marihuana	VERO	
14539	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört Ecstasy	VERO	
14540	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört LSD	VERO	
14541	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört Kokain	VERO	
14542	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehört Coca Cola	FALSO	
14543	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehören ginseng- oder taurinhaltige Getränke	FALSO	
14544	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehören Passionsblume und Ringelblume	FALSO	
14545	Zu den Rauschmitteln oder psychotropen Substanzen gehören die Papayafrucht und Gelée Royale	FALSO	

Quesito n° 3137 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14546	Die Aufnahme von Rauschmitteln verursacht irreversible Schäden an den Gehirnzellen	VERO	
14547	Die Aufnahme von Rauschmitteln verursacht Abhängigkeit	VERO	
14548	Die Aufnahme von Rauschmitteln führt immer dazu, Gewalttaten zu verüben	FALSO	
14549	Die Aufnahme von Rauschmitteln verursacht auch Alkoholabhängigkeit	FALSO	

Quesito n° 3138 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14550	Ecstasy ist eine synthetische Droge	VERO	
14551	Ecstasy liegt in Form von Pastillen oder Tabletten vor	VERO	
14552	Ecstasy ist ein Rauschgift, das Abhängigkeit hervorruft	VERO	
14553	Ecstasy ist ein Rauschgift, das auch den Tod verursachen kann	VERO	
14554	Die Aufnahme von Ecstasy kann Dehydratation hervorrufen	VERO	
14555	Ecstasy ist ein mystischer Zustand	FALSO	
14556	Ecstasy darf vor dem Fahren aufgenommen werden	FALSO	
14557	Ecstasy ist ein Vitaminergänzungsmittel	FALSO	
14558	Ecstasy ist ein Rauschgift auf Safranbasis	FALSO	

Quesito n° 3139 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14559	Die Aufnahme von Ecstasy kann anfangs einen Euphoriezustand hervorrufen	VERO	
14560	Die Aufnahme von Ecstasy kann Übelkeit, Herzjagen, geistige Verwirrung hervorrufen	VERO	
14561	Die Aufnahme von Ecstasy ist ratsam, wenn die vorgeschriebenen Lenkzeiten überschritten werden sollen	FALSO	
14562	Die Aufnahme von Ecstasy ist zu empfehlen, wenn man eine anstrengende Fahrt unternehmen muss	FALSO	
14563	Ecstasy ist ein Nahrungsergänzungsmittel	FALSO	
14564	Die Aufnahme von Ecstasy ist dem Fahrer zu empfehlen, wenn er keine Mittagspause halten kann	FALSO	

Quesito n° 3140 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14565	Die Aufnahme von Marihuana führt zu Gedächtnisschwund	VERO	
14566	Die Aufnahme von Marihuana verlängert die Reaktionszeit	VERO	
14567	Marihuana ist ein Medikament zur Behandlung von Kopfschmerzen	FALSO	
14568	Marihuana verkürzt die Reaktionszeit	FALSO	
14569	Die Aufnahme von Marihuana verbessert das Reaktionsvermögen des Fahrers	FALSO	
14570	Die Aufnahme von Marihuana während des Fahrens wird von der Straßenverkehrsordnung nicht geahndet	FALSO	

Quesito n° 3141 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14571	Der Gebrauch von Rauschmitteln ist für Berufsfahrer immer verboten	VERO	
14572	Der Gebrauch von Rauschmitteln kann ein Grund zur Entlassung von Berufskraftfahrern sein	VERO	
14573	Der Gebrauch von Rauschmitteln während des Fahrens ist für Berufsfahrer gelegentlich erlaubt	FALSO	
14574	Das Fahren unter Rauschmitteleinfluss ist für Fahrer von Güterfahrzeugen erlaubt, jedoch nicht für Fahrer von Personenfahrzeugen	FALSO	

Quesito n° 3142 - 08##tipologia8 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14575	Um lenken zu dürfen, muss man als körperlich und psychisch tauglich anerkannt sein	VERO	
14576	Wer Anzeichen von Müdigkeit verspürt, muss das Fahren unterlassen	VERO	
14577	Wer sich in einem Zustand starker emotionaler Erregung befindet, muss das Fahren unterlassen	VERO	
14578	Wer einem vorübergehenden Unwohlsein unterliegt, muss das Fahren unterlassen	VERO	
14579	Wer Medikamente eingenommen hat, welche die Lenkfähigkeit beeinträchtigen können, muss das Fahren unterlassen	VERO	
14580	Wer besonders schwer verdauliche Speisen gegessen hat, muss das Fahren unterlassen	VERO	
14581	Ein guter körperlich-psychischer Zustand ist wichtig, weil er gute Reaktionszeiten gewährleistet	VERO	
14582	In einem schlechten körperlich-psychischen Zustand kann man kurze Strecken fahren, wenn man am Ende der Fahrt eine zusätzliche Ruhezeit nimmt	FALSO	
14583	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	
14584	Das ABS macht schlechte Reaktionszeiten wett	FALSO	
14585	Während der Verdauung ist der Fahrer durch die gesteigerte Blutzufuhr zum Gehirn aufmerksamer	FALSO	
14586	Gleich nach den Mahlzeiten ist es angebracht, dass der Fahrer die Temperatur des Fahrerhauses auf niedrige Werte einstellt	FALSO	
14587	Der Fahrer muss darauf achten, während der Lenkzeiten wenig Wasser zu trinken	FALSO	
14588	Psychologischer Stress wirkt sich nicht negativ auf das Lenken aus	FALSO	
14589	Sekundenschlaf tritt nur nachts auf	FALSO	

Quesito n° 3143 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14590	Bei einem Verkehrsunfall muss der Fahrer in erster Linie auf die eigene Unversehrtheit achten	VERO	
14591	Bei einem Verkehrsunfall muss der Fahrer sicherstellen, dass aus den verwickelten Fahrzeuge kein Rauch und keine Flammen austreten	VERO	
14592	Bei einem Verkehrsunfall muss man einen Verletzten, der sich nicht von der Fahrbahn entfernen kann, schützen	VERO	
14593	Bei einem Verkehrsunfall muss man nahende Fahrzeuge auf die Gefahr hinweisen	VERO	
14594	Bei einem Verkehrsunfall muss man den Verwundeten zu Hilfe kommen	VERO	
14595	Bei einem Verkehrsunfall reicht es aus, mit der Hupe auf die Gefahr hinzuweisen	FALSO	
14596	Bei einem Verkehrsunfall muss man den unter Schock stehenden Unfallopfern Alkohol verabreichen	FALSO	
14597	Bei einem Verkehrsunfall muss man vor jeder anderen Handlung den eigenen Rechtsanwalt benachrichtigen	FALSO	
14598	Bei einem Verkehrsunfall muss man vor jeder anderen Handlung den eigenen Versicherer benachrichtigen	FALSO	

Quesito n° 3144 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14599	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein ist es angebracht, einen Arzt oder einen Krankenwagen zu rufen	VERO	
14600	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein muss man versuchen, Ruhe zu bewahren	VERO	
14601	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein muss man dem Verletzen beistehen und diesen beruhigen	VERO	
14602	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein dürfen einer bewusstlosen Person keine Getränke verabreicht werden	VERO	
14603	Bei einem Unfall muss man den Verletzten unabhängig von den erlittenen Verletzungen sofort von der Straße entfernen	FALSO	
14604	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein muss man den Verletzten alkoholhaltige Getränke verabreichen	FALSO	
14605	Bei einem Unfall muss man die gebrochene Gliedmaße mit einem Abschnürband abbinden	FALSO	
14606	Bei einem Unfall mit Schädelbasisbruch muss man die Blutung aus dem Ohr tamponieren	FALSO	
14607	Bei schweren Brandwunden durch Kleidungsbrand muss man den Verletzten sofort ausziehen	FALSO	
14608	Bei einem Unfall oder bei Unwohlsein muss man dem Verletzten irgendein Medikament verabreichen	FALSO	

Quesito n° 3145 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14609	Bei einem Verkehrsunfall darf man die Verletzten, die nicht in der Lage sind, sich zu bewegen, nicht verlegen, es sei denn, dass sie sich in großer Gefahr befinden	VERO	
14610	Bei einem Verkehrsunfall muss man zum Verlegen der Verletzten auf das Sanitätspersonal warten, es sei denn, dass sie sich in großer Gefahr befinden	VERO	
14611	Bei einem Verkehrsunfall muss man den Krankenwagen rufen, auch wenn es keine Verletzten gibt	FALSO	
14612	Bei einem Verkehrsunfall mit lediglich Sachschaden muss man die Carabinieri rufen	FALSO	
14613	Bei einem Verkehrsunfall empfiehlt es sich, sich zu entfernen, um nicht erkannt zu werden	FALSO	
14614	Bei einem Verkehrsunfall soll man dem Fahrer des anderen beteiligten Fahrzeugs nur in Gegenwart der Ordnungskräfte die eigenen Personalien angeben	FALSO	

Quesito n° 3146 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14615	Die erste Hilfe ist jene Hilfe, die jeder dem Opfer leisten kann	VERO	
14616	Die erste Hilfe ist jene Hilfe, die jeder dem Verunglückten leisten kann	VERO	

14617	Die erste Hilfe ist die dem Verunglückten sofort und dringend zu leistende Hilfe	VERO	
14618	Die erste Hilfe besteht darin, einfache und sofortige Sanitätsmaßnahmen zu Gunsten einer verletzten Person zu ergreifen	VERO	
14619	Die erste Hilfe muss es auf jeden Fall vermeiden, die Lage des Verletzten zu verschlechtern	VERO	
14620	Bei der ersten Hilfe gehört die Prüfung der Vitalfunktionen des Verletzten zu den vordringlichen Kontrollen	VERO	
14621	Bei der ersten Hilfe gehört die Kontrolle der Atemwege, der Atmung und des Herzschlags zu den vordringlichen Kontrollen	VERO	
14622	Die erste Hilfe darf nur von Sanitätsfachleuten geleistet werden	FALSO	
14623	Um erste Hilfe zu leisten, bedarf es der schriftlichen Einwilligung des Verletzten	FALSO	
14624	Die erste Hilfe beginnt damit, dass man sich den Ausweis des Verletzten aushändigen lässt	FALSO	
14625	Die erste Hilfe stellt keine gesetzliche Pflicht dar	FALSO	
14626	Der Fahrer muss nur den verletzten Fahrgästen des eigenen Kraftwagens zu Hilfe kommen	FALSO	

Quesito n° 3147 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14627	Nach einem Unfall darf man den Verletzten nicht verlegen, es sei denn, dass seine Position seine Unversehrtheit gefährdet	VERO	
14628	Nach einem Unfall darf man den Verletzten nicht verlegen, wenn man Verletzungen der Wirbelsäule vermutet	VERO	
14629	Nach einem Unfall darf man den Verletzten auf keinen Fall vor der Ankunft der Ordnungskräfte verlegen	FALSO	
14630	Nach einem Unfall hat man die Pflicht, den Verletzten zu verlegen, wenn dieser es entschieden verlangt	FALSO	
14631	Dem Motorradfahrer, der infolge eines Unfalles das Bewusstsein verloren hat, muss man sofort den Helm abnehmen	FALSO	
14632	Nach einem Unfall bedingt die Trunkenheit des Verletzten das Verbot, ihn zu verlegen	FALSO	

Quesito n° 3148 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14633	Wer erste Hilfe leistet, darf einen Fremdkörper nicht aus dem Auge des Verletzten entfernen	VERO	
14634	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, ist es angebracht, dass das Opfer das verletzte Auge nicht berührt	VERO	
14635	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man dieses mit möglichst sterilem Material abdecken	VERO	
14636	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man dieses abdecken und den Eingriff eines Facharztes abwarten	VERO	
14637	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss derjenige, der erste Hilfe leistet, den Fremdkörper entfernen	FALSO	
14638	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man dem Auge Luft zuführen	FALSO	
14639	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man Wasser ins Auge schütten	FALSO	
14640	Wenn der Verunglückte einen Fremdkörper im Auge hat, muss man den Fremdkörper mit Behelfsmitteln entfernen	FALSO	

Quesito n° 3149 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14641	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss man den Brustkorb beobachten, um festzustellen, ob sich dieser hebt und senkt	VERO	
14642	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss der Helfer die Hand auf seinen Brustkorb legen, um festzustellen, ob sich dieser hebt und senkt	VERO	
14643	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss man auf das Geräusch hören, das die durch den Rachen aus dem Mund und aus der Nase strömende Luft erzeugt	VERO	
14644	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss der Helfer seine Hand unter dessen Nase legen, um die Atmung auf der Haut zu spüren	VERO	
14645	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss der Helfer den Brustkorb beobachten, um festzustellen, ob dieser unverletzt ist	FALSO	
14646	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss man den Eingriff eines Fachmannes abwarten	FALSO	

14647	Um zu beurteilen, ob der Verunglückte atmet, muss man einen Erste-Hilfe-Kurs besuchen	FALSO	

Quesito n° 3150 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14648	Die Beatmung besteht darin, einzuatmen und die Luft dann in den Mund des Verletzten zu blasen	VERO	
14649	Die Beatmung dient dazu, Sauerstoff in die Lungen des Verletzten einzuführen	VERO	
14650	Die Beatmung ist erforderlich, wenn der Verletzte nicht mehr selbstständig atmet	VERO	
14651	Die Beatmung muss möglichst rasch erfolgen, wenn der Verletzte nicht mehr selbstständig atmet	VERO	
14652	Die Beatmung besteht darin, Insufflationen vorzunehmen	VERO	
14653	Bei der ersten Hilfe wird die Atmung erleichtert, indem man den Verletzten trinken lässt	FALSO	
14654	Die Beatmung dient dazu, Kohlendioxid in die Lungen des Verletzten einzuführen	FALSO	
14655	Die Beatmung dient dazu, den ganzen Körper mechanisch anzuregen	FALSO	
14656	Die Beatmung wird anhand von Elektroden durchgeführt	FALSO	

Quesito n° 3151 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14657	Um festzustellen, ob das Herz des Verunglückten schlägt, muss man die Halsschlagader am Hals finden	VERO	
14658	Um zu erkennen, ob das Herz des Verunglückten schlägt, muss man den Puls in der Halsschlagader bei gestrecktem Hals feststellen	VERO	
14659	Um festzustellen, ob das Herz des Verunglückten schlägt, muss man die Kapillaren im Auge beobachten	FALSO	
14660	Um festzustellen, ob das Herz des Verunglückten schlägt, muss man diesem in einen Finger stechen, um zu beobachten, ob das Blut rhythmisch austritt	FALSO	

Quesito n° 3152 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14661	Die Herzmassage im Zuge der ersten Hilfe besteht in einer Reihe von Druckbewegungen auf das Brustbein	VERO	
14662	Die Herzmassage im Zuge der ersten Hilfe regt den Blutkreislauf an	VERO	
14663	Die Herzmassage im Zuge der ersten Hilfe muss abwechselnd mit der Beatmung erfolgen	VERO	
14664	Die Herzmassage im Zuge der ersten Hilfe ist ein Verfahren, das in jeder Notsituation anzuwenden ist	FALSO	
14665	Die Herzmassage im Zuge der ersten Hilfe besteht in einer Reihe von Druckbewegungen auf die Halsschlagader	FALSO	
14666	Die Herzmassage im Zuge der ersten Hilfe besteht in der Durchführung von Insufflationen	FALSO	
14667	Die Herzmassage ist bei Hypertonikern zu vermeiden	FALSO	

Quesito n° 3153 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14668	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, antwortet er auf Fragen	VERO	
14669	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, reagiert er auf Zureden	VERO	
14670	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, schlägt sein Herz und er kann atmen	VERO	
14671	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, behält er alle primären Vitalfunktionen bei	VERO	
14672	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, darf der Helfer die Unfallstelle auch verlassen	FALSO	
14673	Um zu prüfen, ob der Verunglückte bei Bewusstsein ist, muss man sich vergewissern, dass er das Kennzeichen seines Fahrzeugs auswendig kennt	FALSO	
14674	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, sind innere Verletzungen ausgeschlossen	FALSO	
14675	Wenn der Verunglückte bei Bewusstsein ist, muss man sich davon vergewissern, dass er die Gliedmaßen auf koordinierte Weise bewegt	FALSO	

Quesito n° 3154 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14676	Wer einem bewusstlosen Verunglückten zu Hilfe kommt, muss sofort feststellen, ob dieser atmet	VERO	
14677	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist und nicht atmet, muss man die Nase und den Mund von etwaigen Hindernissen befreien	VERO	
14678	Wer einem bewusstlosen Verletzten zu Hilfe kommt, muss sofort feststellen, ob das Herz schlägt	VERO	
14679	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist und nicht atmet, muss man die Beatmung vornehmen	VERO	
14680	Wer einem Unfallopfer mit Herz- und Atemstillstand zu Hilfe kommt, muss die Beatmung und die Herzmassage vornehmen	VERO	
14681	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, muss man so schnell wie möglich einen Krankenwagen rufen, indem man die Nummer 118 wählt	VERO	
14682	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, besteht die erste Hilfsmaßnahme darin, ihn zu verlegen	FALSO	
14683	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, muss man sein Gesicht mit einem sauberen Tuch abdecken	FALSO	
14684	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, muss man verstehen, ob er die unteren Gliedmaßen bewegen kann	FALSO	
14685	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist, muss man ihn gegebenenfalls mit Hilfe steifer Stöcke ruhig stellen	FALSO	
14686	Wenn der Verunglückte wieder zu Bewusstsein kommt, ist es nicht mehr notwendig, den Notruf (Nummer 118) abzusetzen	FALSO	
14687	Wenn der Verunglückte bewusstlos ist aber atmet, muss man ihn in die stabile Seitenlage bringen	FALSO	
14688	Ein Verunglückter befindet sich im Schockzustand, wenn er eine ausgeprägte Rötung im Gesicht aufweist	FALSO	
14689	Wenn sich ein Verunglückter im Schockzustand befindet, muss man ihm alkoholhaltige Getränke verabreichen	FALSO	

Quesito n° 3155 - 09##tipologia9 CQC

Numero domanda	Testo domanda	Risposta Corretta	Immagine
14690	Die stabile Seitenlage ist die beste Position für einen bewusstlosen Verunglückten, der atmet	VERO	
14691	Die stabile Seitenlage erleichtert die Atmung und den Austritt von gegebenenfalls im Mund befindlichen Flüssigkeiten	VERO	
14692	Wenn der Verunglückte ein Schädeltrauma aufweist, ist zu berücksichtigen, dass sehr schwere Verletzungen mit Hirnschäden vorliegen können	VERO	
14693	Im Falle eines Schädeltraumas muss der Helfer auch dann den Krankenwagen rufen, wenn der Verunglückte es nicht für notwendig erachtet	VERO	
14694	Die stabile Seitenlage beschleunigt den Herzschlag	FALSO	
14695	Die stabile Seitenlage wirkt anregend bei einem Schock	FALSO	
14696	Dem Verunglückten mit einem Schädeltrauma wird Hilfe geleistet, indem man ihn mit angehobenen Beinen auf den Rücken legt	FALSO	
14697	Es ist nützlich, einem Verunglückten mit Schädeltrauma alkoholhaltige Getränke zu verabreichen	FALSO	