



Spedition Logistik

Free Practice Test — 30 Real Exam-Style Questions

with full answer key & explanations

**Unlock the full bank of 496 questions
+ unlimited timed mock exams + mistake book**

Practice on the web: <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99 / week · \$6.99 / month · cancel anytime

What you unlock: all 496 questions • unlimited timed mock exams • mistake book • instant explanations

Study offline on the free app — search your exam on the App Store or Google Play



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



Practice Questions

Try all 30 first, then check the answer key at the back.

Want the other 466+ questions & full timed mock exams? Unlock at
<https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

1. Ein Versicherungsnehmer gibt beim Abschluss einer Transportversicherung an, Güter ausschließlich per Seefracht zu versenden. Anschließend werden – ohne Meldung an den Versicherer – mehrere Sendungen per Luftfracht befördert. Welche Konsequenz kann sich nach dem VVG für den Versicherungsnehmer ergeben?

- A. Der Versicherer kann abhängig vom Verschuldensgrad seine Leistung anteilig kürzen, den Vertrag kündigen oder bei Arglist den Vertrag anfechten.
- B. Keine Konsequenz, da Luftfracht statistisch sicherer als Seetransport ist und das Risiko für den Versicherer dadurch sinkt.
- C. Der Versicherungsvertrag dehnt sich automatisch auf alle tatsächlich genutzten Transportmittel aus, sobald der Versicherungsnehmer die Transporte nachmeldet.
- D. Der Versicherungsnehmer ist lediglich zur Nachzahlung einer Mehrprämie verpflichtet; die Versicherungsleistung bleibt in vollem Umfang erhalten.

2. Das Budapester Übereinkommen (CMNI) regelt die Haftung im grenzüberschreitenden Binnenschiffverkehrsverkehr. Welche Haftungsgrenze gilt für den Frachtführer bei Verlust oder Beschädigung von Gütern gemäß CMNI?

- A. 8,33 SZR je kg Rohgewicht – entsprechend der CMR-Regelung im Straßengüterverkehr
- B. 22 SZR je kg Rohgewicht – entsprechend dem Montrealer Übereinkommen für Luftfracht
- C. 666,67 SZR je Verpackungseinheit (Kollo) oder 2 SZR je kg des betroffenen Gutes – es gilt der jeweils höhere Betrag
- D. 1.000 SZR je Schadensfall pauschal, unabhängig von Gewicht oder Stückzahl



Unlock all 496 questions + timed mock exams
→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



3. Ein Containerschiff gerät in schwere Seenot. Um das Schiff und die restliche Ladung zu retten, werden mehrere Container über Bord geworfen. Wie wird der entstandene Schaden nach dem Prinzip der Großen Haverei (General Average) auf die Beteiligten verteilt?

- A. Der Schaden wird allein von den Eigentümern der geopferten Container getragen, da nur sie den direkten Verlust erlitten haben.
- B. Der Schiffseigner trägt den gesamten Schaden, da er die Verantwortung für eine sichere Beförderung trägt.
- C. Der Schaden wird von allen Beteiligten – Schiff, gesamte Ladung und Fracht – anteilig nach dem Wert ihrer geretteten Interessen gemeinschaftlich getragen.
- D. Der Schaden wird vollständig vom Kaskoversicherer des Schiffes übernommen, da dieser für alle Havariefälle aufkommt.

Study offline on the free app — search your exam on the App Store or Google Play

4. Ein Spediteur beauftragt einen Unterfrachtführer mit der Durchführung eines Transports. Der Unterfrachtführer beschädigt die Ware durch Verschulden seiner Fahrer. Der Spediteur reguliert den Schaden vollständig gegenüber seinem Kunden. Gegen wen kann der Spediteur anschließend Regress nehmen?

- A. Gegen den Kunden (Auftraggeber), der als Vertragspartner für die ordnungsgemäße Durchführung mitverantwortlich ist.
- B. Gegen den Unterfrachtführer, der durch das schuldhafte Handeln seiner Fahrer den Schaden tatsächlich verursacht hat.
- C. Gegen die Transportversicherung des Kunden, da diese primär für Schäden am Transportgut aufkommen muss.
- D. Ein Regressanspruch ist im Transportrecht generell ausgeschlossen; der Spediteur muss den Schaden endgültig selbst tragen.

5. Ein Frachtführer überschreitet im internationalen Straßengüterverkehr nach CMR die vereinbarte Lieferfrist erheblich. Dem Empfänger entsteht dadurch ein Folgeschaden (z. B. Produktionsstillstand) in Höhe von 5.000 Euro. Die Frachtvergütung für den Transport beträgt 800 Euro. Auf welchen Höchstbetrag ist die Haftung des Frachtführers für den Verspätungsschaden gemäß Art. 23 Abs. 5 CMR begrenzt?

- A. Auf die Höhe der Frachtvergütung, also 800 Euro
- B. Auf 8,33 SZR je Kilogramm Rohgewicht der verspäteten Sendung
- C. Auf den tatsächlich entstandenen Folgeschaden, also 5.000 Euro
- D. Die Haftung für Verspätungsschäden ist nach CMR grundsätzlich unbegrenzt



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



6. Welches Merkmal kennzeichnet eine indirekte Steuer?

- A. Steuerschuldner und Steuerträger sind identisch.
- B. Die Steuer wird direkt vom Finanzamt beim Endverbraucher erhoben.
- C. Steuerschuldner und Steuerträger sind verschiedene Personen.
- D. Sie wird ausschließlich von juristischen Personen gezahlt.

Want the other 466+ questions & full timed mock exams? Unlock at
<https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

7. Welche Personengruppe ist seit der Reform des Solidaritätszuschlags zum Jahr 2021 grundsätzlich vollständig von dessen Zahlung befreit?

- A. Alle Kapitalgesellschaften, unabhängig von ihrer Gewinnhöhe
- B. Sämtliche Steuerpflichtige, da der Solidaritätszuschlag vollständig abgeschafft wurde
- C. Natürliche Personen, deren festgesetzte Einkommensteuer die gesetzliche Freigrenze nicht überschreitet
- D. Nur Selbstständige und Freiberufler mit einem Jahreseinkommen unter 25.000 €

8. Bei welchem Bestellauslöseverfahren wird eine neue Bestellung automatisch dann ausgelöst, wenn der aktuelle Lagerbestand auf einen vorher definierten Meldebestand sinkt – unabhängig von einem festen Bestellzeitpunkt?

- A. Bestellrhythmusverfahren
- B. Bestellpunktsystem
- C. Konsignationsverfahren
- D. Kanban-Steuerung

9. Ein Hersteller steuert Produktion und Warenversorgung nach dem Pull-Prinzip. Welche Aussage beschreibt dieses Prinzip korrekt?

- A. Der Hersteller fertigt kontinuierlich auf Vorrat und schiebt die Waren über Marketingaktionen aktiv in den Handel.
- B. Produktion und Einlagerung werden erst durch tatsächliche Kundenbestellungen oder Abrufe aus der Lieferkette ausgelöst.
- C. Die Ware wird mithilfe automatisierter Fördertechnik durch das Lager in Richtung Warenausgang bewegt.
- D. Der Hersteller schreibt dem Händler eine Mindestbestellmenge vor, die dieser planmäßig abnehmen muss.

Study offline on the free app — search your exam on the App Store or Google Play



Unlock all 496 questions + timed mock exams
→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



10. Nach seiner Entladung in Köln müsste ein Lkw 380 km leer nach Hamburg zurückfahren. Ein Disponent findet einen Rückladungsauftrag Köln–Hamburg für 520 €. Die zusätzlichen variablen Kosten (Kraftstoff, Maut) für diese Rückladung betragen 390 €. Die Fixkosten des Fahrzeugs fallen in jedem Fall an. Wie sollte der Disponent entscheiden?

- A. Ablehnen, da der Erlös die Vollkosten der Rückfahrt nicht deckt
- B. Ablehnen, da Rückladungen grundsätzlich das Hauptgeschäft beeinträchtigen
- C. Annehmen, da ein positiver Deckungsbeitrag von 130 € erzielt wird
- D. Annehmen, aber nur wenn der Erlös mindestens 600 € beträgt

11. Ein Lkw verursacht monatliche Fixkosten von 4.500 € und legt pro Monat 15.000 km zurück. Die variablen Kosten betragen 0,45 €/km. Wie hoch ist der Gesamtkostensatz pro Kilometer?

- A. 0,45 €/km
- B. 0,30 €/km
- C. 0,75 €/km
- D. 0,90 €/km

12. Ein Sattelaufleger hat eine zulässige Nutzlast von 24.000 kg und ein nutzbares Laderaumvolumen von 80 m³. Er wird mit Leichtgütern beladen: 5.500 kg bei einem Volumen von 74 m³. Welche Aussage zur Auslastung trifft zu?

- A. Das Fahrzeug ist weder nach Gewicht noch nach Volumen nennenswert ausgelastet, da beide Werte deutlich unter der Kapazitätsgrenze liegen.
- B. Das Fahrzeug ist gewichtsausgelastet (über 90 %), der Laderaum ist jedoch kaum genutzt.
- C. Der Laderaum ist nahezu ausgeschöpft (92,5 %), während die Gewichtsreserve mit rund 18.500 kg noch sehr groß ist.
- D. Das Fahrzeug darf nicht eingesetzt werden, da Leichtgüter zwingend einen Spezialaufleger erfordern.

Want the other 466+ questions & full timed mock exams? Unlock at
<https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

13. Eine Sendung enthält Gefahrgut nach ADR. Die Grundfracht beträgt 500 €. Die Spedition erhebt einen Gefahrgutzuschlag von 20 % auf die Grundfracht sowie eine pauschale Dokumentationsgebühr von 45 €. Wie hoch ist der Gesamtrechnungsbetrag?

- A. 545 €
- B. 600 €
- C. 645 €
- D. 650 €



Unlock all 496 questions + timed mock exams
→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



14. Welche der folgenden Kostenarten ist bei der Kalkulation eines konkreten Transportauftrags als Einzelkosten (direkt zurechenbare Kosten) zu behandeln?

- A. Anteilige Fuhrparkversicherung der gesamten Flotte
- B. Mietkosten für die Speditionsniederlassung
- C. Kraftstoffkosten für die konkrete Fahrt
- D. Gehalt der Disponenten

15. Ein Lkw fährt 600 km beladen zum Empfänger und anschließend 200 km leer zum Ausgangspunkt zurück. Wie hoch ist der Leerkilometeranteil an der Gesamtstrecke?

- A. 33,3 %
- B. 20,0 %
- C. 25,0 %
- D. 40,0 %

Study offline on the free app — search your exam on the App Store or Google Play

16. Das Stabilitäts- und Wachstumsgesetz von 1967 legt vier gesamtwirtschaftliche Ziele fest, die als 'Magisches Viereck' bekannt sind. Welche Kombination ist korrekt?

- A. Vollbeschäftigung, Preisstabilität, außenwirtschaftliches Gleichgewicht, angemessenes Wirtschaftswachstum
- B. Preisstabilität, Vollbeschäftigung, Umweltschutz, soziale Gerechtigkeit
- C. Wirtschaftswachstum, Exportsteigerung, Vollbeschäftigung, Steuersenkung
- D. Preisstabilität, Wohlstandsverteilung, Wirtschaftswachstum, Außenhandelsüberschuss

17. Eine Spedition übernimmt den Transport von Industriewaren zwischen Produktionsbetrieben und Handelshäusern. Welchem Wirtschaftssektor ist dieses Unternehmen zuzuordnen?

- A. Primärer Sektor, da Rohstoffe zwischen Produktionsstätten bewegt werden
- B. Sekundärer Sektor, da das Unternehmen direkt zur industriellen Wertschöpfungskette beiträgt
- C. Tertiärer Sektor, da eine Dienstleistung erbracht wird
- D. Quartärer Sektor, da moderne Logistiksoftware und Informationstechnologie eingesetzt werden



Unlock all 496 questions + timed mock exams
→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



18. Was unterscheidet die Linienschifffahrt grundlegend von der Trampschifffahrt?

- A. Linienschiffe verkehren nach festen Fahrplänen auf regelmäßigen Routen mit veröffentlichten Tarifen.
- B. In der Linienschifffahrt werden Schiffe ausschließlich für Einzelreisen zu aktuellen Marktpreisen gechartert.
- C. Linienschiffe sind speziell für den Transport von Schüttgütern wie Erz und Getreide konzipiert.
- D. Linienschiffe sind grundsätzlich kleiner als Trampschiffe und werden nur im Küstenverkehr eingesetzt.

Want the other 466+ questions & full timed mock exams? Unlock at
<https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

19. Was ist das FIATA Multimodal Transport Bill of Lading (FBL) und wer ist zur Ausstellung dieses Dokuments berechtigt?

- A. Ein standardisiertes EU-Zolldokument für multimodale Transporte innerhalb des europäischen Binnenmarkts, das von Zollbehörden ausgestellt wird
- B. Der internationale Eisenbahnfrachtbrief für Transporte innerhalb der COTIF-Mitgliedstaaten, der von Eisenbahngesellschaften ausgestellt wird
- C. Eine weltweit gültige Versicherungspolice für multimodale Sendungen, die von zugelassenen Versicherern ausgefertigt wird
- D. Ein verhandelbares Transportdokument für multimodale Transporte, das ausschließlich von FIATA-Mitglied-Spediteuren ausgestellt werden darf und den Spediteur als Vertragsfrachtführer (MTO) ausweist

20. Ein Arbeitnehmer erkrankt und ist infolgedessen arbeitsunfähig. Wie lange ist der Arbeitgeber gemäß dem Entgeltfortzahlungsgesetz (EFZG) verpflichtet, das volle Arbeitsentgelt fortzuzahlen?

- A. Bis zu vier Wochen
- B. Bis zu acht Wochen
- C. Bis zu zwölf Wochen
- D. Bis zu sechs Wochen

21. Ein deutsches Unternehmen kauft Waren in China (Kaufpreis: 10.000 EUR) und lässt sie per Seefracht bis Hamburg transportieren (Frachtkosten: 800 EUR, Versicherung: 100 EUR). Wie hoch ist der Zollwert für die Berechnung der Einfuhrabgaben?

- A. 10.000 EUR (nur der Kaufpreis)
- B. 10.900 EUR (Kaufpreis + Fracht + Versicherung bis zur EU-Außengrenze)
- C. 10.800 EUR (Kaufpreis + Frachtkosten, ohne Versicherung)
- D. 11.700 EUR (Kaufpreis + Fracht + Versicherung + 7 % Aufschlag)



Unlock all 496 questions + timed mock exams
→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



Study offline on the free app — search your exam on the App Store or Google Play

22. Ein koreanischer Hersteller kauft Rohstoffe aus Malaysia, verarbeitet diese vollständig in Südkorea zu einem Fertigprodukt und exportiert dieses nach Deutschland. Welches Land gilt als nicht-präferentieller Ursprung des Produkts?

- A. Malaysia, da die Rohstoffe dort gewonnen wurden und den größten Wertanteil am Endprodukt ausmachen.
- B. Deutschland, da das Produkt dort erstmals in den freien Verkehr der EU überführt wird.
- C. Südkorea, da dort die letzte wesentliche, wirtschaftlich gerechtfertigte Be- oder Verarbeitung stattgefunden hat, die zu einem neuen Erzeugnis geführt hat.
- D. Bei Produkten aus Rohstoffen mehrerer Länder gibt es keinen einheitlichen nicht-präferentiellen Ursprung; alle beteiligten Länder werden gleichwertig angegeben.

23. Ein deutsches Unternehmen erhält einen Auftrag zur Lieferung von Industriekompressoren an ein Unternehmen in einem Land, gegen das die EU ein umfassendes Handelsembargo verhängt hat. Welche rechtliche Konsequenz ergibt sich daraus für den Exporteur?

- A. Die Lieferung ist verboten. EU-Embargo-Maßnahmen gelten unmittelbar in allen Mitgliedstaaten und untersagen die betroffenen Handelsgeschäfte; Verstöße sind strafbar.
- B. Embargos der EU gelten ausschließlich für staatliche Unternehmen und Behörden; die Lieferung an ein privates Unternehmen ist erlaubt.
- C. Der Exporteur kann die Ware über ein nicht sanktioniertes Drittland umleiten und so das Embargo auf legalem Wege umgehen.
- D. EU-Embargos erfassen ausschließlich Rüstungsgüter und Militärtechnik; Industriekompressoren sind generell nicht betroffen.

24. Klara kauft ein neues Sofa. Nach 8 Monaten zeigt sich ein Webfehler im Stoff. Der Händler behauptet, der Fehler sei durch unsachgemäße Nutzung durch Klara entstanden. Wen trifft nach aktuell geltendem Recht die Beweislast?

- A. Klara muss beweisen, dass der Webfehler bereits bei Lieferung vorhanden war
- B. Der Händler muss beweisen, dass der Fehler bei Gefahrübergang noch nicht vorlag
- C. Beide Parteien tragen gleichermaßen die Beweislast und müssen einen gemeinsamen Sachverständigen benennen
- D. Da der Fehler erst nach mehr als 6 Monaten aufgetreten ist, entfällt die Beweislastumkehr vollständig

Want the other 466+ questions & full timed mock exams? Unlock at
<https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>



Unlock all 496 questions + timed mock exams
→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



25. Sabine bestellt telefonisch bei einem Elektronikfachmarkt ein bestimmtes Laptop-Modell für 999 Euro. Der Händler hat noch drei dieser Modelle auf Lager. Bevor er jedoch eines davon für Sabine beiseitestellt, zerstört ein Wasserrohrbruch alle drei Laptops im Lager. Kann Sabine weiterhin die Lieferung des Laptops verlangen?

- A. Ja, denn es handelt sich um einen Gattungskauf. Da noch keine Konkretisierung stattgefunden hat, muss der Händler ein gleichwertiges Gerät beschaffen und liefern.
- B. Nein, denn durch die unverschuldete Zerstörung der Ware ist dem Händler die Leistung unmöglich geworden, sodass der Kaufvertrag erlischt.
- C. Nein, denn der Händler kann sich auf höhere Gewalt berufen und ist damit von seiner Lieferpflicht befreit.
- D. Ja, aber nur wenn Sabine dem Händler zuvor schriftlich eine angemessene Nachfrist zur Lieferung gesetzt hat.

26. Welche der folgenden Klauseln in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) eines Onlinehändlers gegenüber Verbrauchern ist nach dem BGB unwirksam?

- A. "Für den Versand der Ware werden Versandkosten erhoben, die im Bestellprozess ausgewiesen werden."
- B. "Mängelansprüche des Käufers verjähren bei neu gelieferten Waren bereits nach 6 Monaten ab Übergabe."
- C. "Der Käufer kann Waren innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt gegen volle Kostenerstattung zurückgeben."
- D. "Im Falle von Zahlungsverzug werden Zinsen in gesetzlicher Höhe berechnet."

27. Was muss ein Verbraucherdarlehensvertrag laut Bürgerlichem Gesetzbuch (BGB) zwingend enthalten?

- A. Den Namen des zuständigen Filialleiters sowie die Unterschrift des Bankvorstands
- B. Den effektiven Jahreszins, den Gesamtbetrag aller Zahlungen und die Laufzeit des Darlehens
- C. Eine notarielle Beglaubigung und die Benennung eines Bürgen aus dem Verwandtenkreis
- D. Den aktuellen Disporahmen aller bestehenden Konten des Kreditnehmers

Study offline on the free app — search your exam on the App Store or Google Play



Unlock all 496 questions + timed mock exams
→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



28. Was kennzeichnet ein Annuitätendarlehen im Vergleich zu anderen Darlehensformen?

- A. Die monatliche Tilgung bleibt konstant, während die Gesamtrate wegen sinkender Zinsen abnimmt.
- B. Die monatliche Rate bleibt über die gesamte Zinsbindung konstant, wobei der Zinsanteil sinkt und der Tilgungsanteil steigt.
- C. Der gesamte Kreditbetrag wird am Ende der Laufzeit auf einmal zurückgezahlt.
- D. Der Zinssatz wird monatlich an den aktuellen Marktzins angepasst.

29. Welche Bedingung ist charakteristisch für einen vollkommenen Markt in der Wirtschaftstheorie?

- A. Alle Anbieter besitzen staatliche Lizenzen und unterliegen einer behördlichen Preisaufsicht.
- B. Alle Marktteilnehmer haben vollständige Markttransparenz und handeln mit homogenen Gütern.
- C. Der Staat garantiert durch Subventionen ein stabiles Preisniveau.
- D. Nur inländische Unternehmen dürfen am Markt teilnehmen, um heimische Arbeitsplätze zu sichern.

30. Was unterscheidet gefährliche Abfälle (Sonderabfälle) von gewöhnlichen Rest- und Wertstoffen im Betrieb?

- A. Sonderabfälle entstehen ausschließlich in Chemiebetrieben und nicht in anderen Branchen.
- B. Sonderabfälle dürfen im Gegensatz zu anderen Abfällen unbegrenzt auf dem Betriebsgelände zwischengelagert werden.
- C. Sonderabfälle weisen gefährliche Eigenschaften auf (z. B. giftig, ätzend, entzündlich) und unterliegen besonderen Entsorgungspflichten mit Nachweisführung.
- D. Sonderabfälle müssen grundsätzlich zur Entsorgung ins Ausland exportiert werden.



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start

Unofficial study material · not affiliated with any certifying body



Answer Key & Explanations

You just practised 30 of 496. Unlock every question + timed mocks at
<https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

1. A — Der Versicherer kann abhängig vom Verschuldensgrad seine Leistung anteilig kürzen, den Vertrag kündigen oder bei Arglist den Vertrag anfechten.

Nach §§19 ff. VVG besteht eine vorvertragliche Anzeigepflicht sowie die Pflicht, risikorelevante Änderungen zu melden. Werden falsche Angaben gemacht oder Änderungen verschwiegen, kann der Versicherer je nach Verschuldensgrad vom Vertrag zurücktreten, kündigen oder – bei arglistiger Täuschung – den Vertrag anfechten. Im Schadenfall droht die vollständige oder teilweise Leistungsfreiheit des Versicherers. Why the other options are incorrect: • Keine Konsequenz, da Luftfracht statistisch sicherer als Seetransport ist und das Risiko für den Versicherer dadurch sinkt.: Falsch. Die Risikobeurteilung obliegt dem Versicherer, nicht dem Versicherungsnehmer. Das Verschweigen einer Gefahrenänderung verletzt die Anzeigepflicht unabhängig davon, ob das tatsächliche Risiko gestiegen oder gesunken ist. • Der Versicherungsvertrag dehnt sich automatisch auf alle tatsächlich genutzten Transportmittel aus, sobald der Versicherungsnehmer die Transporte nachmeldet.: Falsch. Eine automatische Ausweitung des Deckungsumfangs auf nicht vereinbarte Transportmittel sieht das VVG nicht vor. Eine Deckungserweiterung bedarf stets einer ausdrücklichen Vereinbarung mit dem Versicherer. • Der Versicherungsnehmer ist lediglich zur Nachzahlung einer Mehrprämie verpflichtet; die Versicherungsleistung bleibt in vollem Umfang erhalten.: Falsch. Bei einer Verletzung der Anzeige- oder Mitteilungspflicht beschränkt sich die Konsequenz nicht auf eine bloße Nachprämie. Je nach Schwere des Verstoßes kann der Versicherer leistungsfrei werden oder den Vertrag kündigen.

2. C — 666,67 SZR je Verpackungseinheit (Kollo) oder 2 SZR je kg des betroffenen Gutes – es gilt der jeweils höhere Betrag

Gemäß Art. 20 CMNI ist die Haftung des Frachtführers auf 666,67 SZR je Kollo (Verpackungseinheit) oder auf 2 SZR je kg des verloren gegangenen oder beschädigten Gutes begrenzt; maßgeblich ist der jeweils höhere Betrag. Why the other options are incorrect: • 8,33 SZR je kg Rohgewicht – entsprechend der CMR-Regelung im Straßengüterverkehr: 8,33 SZR je kg gilt im internationalen Straßengüterverkehr nach der CMR – nicht für die Binnenschifffahrt nach CMNI. • 22 SZR je kg Rohgewicht – entsprechend dem Montrealer Übereinkommen für Luftfracht: 22 SZR je kg ist die Haftungsgrenze im Luftfrachtrecht (Montrealer Übereinkommen, MÜ 1999) und hat keine Geltung für die Binnenschifffahrt. • 1.000 SZR je Schadensfall pauschal, unabhängig von Gewicht oder Stückzahl: Eine pauschale Haftung von 1.000 SZR je Schadensfall ist im CMNI nicht vorgesehen; die Haftungsgrenze richtet sich nach Gewicht und Stückzahl des betroffenen Gutes.

3. C — Der Schaden wird von allen Beteiligten – Schiff, gesamte Ladung und Fracht – anteilig nach dem Wert ihrer geretteten Interessen gemeinschaftlich getragen.

Bei der Großen Haverei (General Average, geregelt in den York-Antwerp-Rules) gilt das Gemeinschaftsprinzip: Schäden und Aufopferungen, die zum Schutz des gemeinsamen Unternehmens bewusst herbeigeführt werden, tragen alle Interessenten – Schiffseigner, Eigentümer der gesamten Ladung und Frachtempfänger – anteilig nach dem Wert ihrer geretteten Interessen (Haverei-Gemeinschaft). Why the other options are incorrect: • Der Schaden wird allein von den Eigentümern der geopferten Container



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start

Unofficial study material · not affiliated with any certifying body



getragen, da nur sie den direkten Verlust erlitten haben.: Genau das Gegenteil ist Grundgedanke der Großen Haverei: Der Opfernde soll nicht allein benachteiligt werden. Der Schaden wird gerade deshalb auf alle Beteiligten verteilt. • Der Schiffseigner trägt den gesamten Schaden, da er die Verantwortung für eine sichere Beförderung trägt.: Der Schiffseigner trägt nur seinen anteiligen Beitrag entsprechend dem Wert des geretteten Schiffes – nicht den gesamten Schaden. Das Prinzip der Großen Haverei schließt alle Beteiligten in die Schadenstragung ein. • Der Schaden wird vollständig vom Kaskoversicherer des Schiffes übernommen, da dieser für alle Havariefälle aufkommt.: Der Kaskoversicherer des Schiffes deckt Schäden am Schiff selbst ab. Die Haverei-Beiträge der einzelnen Interessenten werden jeweils von deren eigenen Versicherern (Transport- bzw. Kaskoversicherung) erstattet – nicht pauschal vom Schiffsversicherer.

4. B — Gegen den Unterfrachtführer, der durch das schuldhafte Handeln seiner Fahrer den Schaden tatsächlich verursacht hat.

Der Spediteur, der gegenüber seinem Kunden haftet und den Schaden reguliert hat, kann nach den Grundsätzen des Rückgriffs (§§ 421, 426 BGB analog) gegen den Unterfrachtführer vorgehen, der den Schaden durch das Verschulden seiner Fahrer verursacht hat. Mit der Schadensregulierung tritt der Spediteur in die Ansprüche seines Kunden ein. Why the other options are incorrect: • Gegen den Kunden (Auftraggeber), der als Vertragspartner für die ordnungsgemäße Durchführung mitverantwortlich ist.: Der Kunde ist nicht der Schadensverursacher; er hat den Spediteur mit der Transportorganisation beauftragt. Ein Rückgriff gegen den Kunden wäre rechtlich nicht begründet. • Gegen die Transportversicherung des Kunden, da diese primär für Schäden am Transportgut aufkommen muss.: Der Rückgriff richtet sich gegen den Schadensverursacher (Unterfrachtführer). Die Versicherung des Kunden könnte nach eigener Regulierung ihrerseits Subrogationsansprüche geltend machen – das ist jedoch ein separater Vorgang. • Ein Regressanspruch ist im Transportrecht generell ausgeschlossen; der Spediteur muss den Schaden endgültig selbst tragen.: Regressansprüche sind im Transportrecht ausdrücklich möglich und üblich. Der Schadensverursacher soll letztlich die wirtschaftliche Last tragen.

5. A — Auf die Höhe der Frachtvergütung, also 800 Euro

Gemäß Art. 23 Abs. 5 CMR ist die Haftung des Frachtführers für Verspätungsschäden auf die Höhe der Frachtvergütung begrenzt. Im vorliegenden Fall sind das 800 Euro, obwohl der tatsächliche Folgeschaden mit 5.000 Euro deutlich höher liegt. Why the other options are incorrect: • Auf 8,33 SZR je Kilogramm Rohgewicht der verspäteten Sendung: Die Grenze von 8,33 SZR je kg Rohgewicht gilt nach CMR ausschließlich für Verlust oder Beschädigung des Gutes (Art. 23 Abs. 3 CMR), nicht für Verspätungsschäden. • Auf den tatsächlich entstandenen Folgeschaden, also 5.000 Euro: Eine vollständige Erstattung des tatsächlichen Folgeschadens ist nach CMR nicht vorgesehen. Art. 23 Abs. 5 CMR setzt die Frachtvergütung als absolute Haftungshöchstgrenze für Verspätung. • Die Haftung für Verspätungsschäden ist nach CMR grundsätzlich unbegrenzt: Die Haftung für Verspätungsschäden ist nach CMR keineswegs unbegrenzt. Art. 23 Abs. 5 CMR begrenzt sie ausdrücklich auf die Höhe der Frachtvergütung.

6. C — Steuerschuldner und Steuerträger sind verschiedene Personen.

Bei indirekten Steuern (z. B. Umsatzsteuer) ist der Steuerschuldner (z. B. das Unternehmen) nicht identisch mit dem Steuerträger (z. B. dem Verbraucher), der die Steuer wirtschaftlich trägt. Why the other options are incorrect: • Steuerschuldner und Steuerträger sind identisch.: Dies beschreibt eine direkte Steuer (z. B. Einkommensteuer), bei der Steuerschuldner und Steuerträger identisch sind. • Die Steuer wird direkt vom Finanzamt beim Endverbraucher erhoben.: Indirekte Steuern werden nicht direkt beim Endverbraucher erhoben – das Unternehmen führt sie stellvertretend ans Finanzamt ab. • Sie wird ausschließlich von juristischen Personen gezahlt.: Indirekte Steuern sind nicht auf juristische Personen beschränkt; auch



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start

Unofficial study material · not affiliated with any certifying body



Einzelunternehmer und Handwerksbetriebe sind typische Steuerschuldner.

7. C — Natürliche Personen, deren festgesetzte Einkommensteuer die gesetzliche Freigrenze nicht überschreitet

Seit 2021 entfällt der Solidaritätszuschlag für rund 90 % der natürlichen Personen, weil eine deutlich erhöhte Freigrenze eingeführt wurde. Liegt die festgesetzte Einkommensteuer unterhalb dieser Grenze, ist kein Soli zu zahlen. Why the other options are incorrect: • Alle Kapitalgesellschaften, unabhängig von ihrer Gewinnhöhe: Kapitalgesellschaften (GmbH, AG) sind vom Solidaritätszuschlag weiterhin nicht befreit; sie zahlen ihn weiterhin auf ihre Körperschaftsteuerschuld. • Sämtliche Steuerpflichtige, da der Solidaritätszuschlag vollständig abgeschafft wurde: Der Solidaritätszuschlag wurde nicht vollständig abgeschafft, sondern lediglich durch eine höhere Freigrenze für die Mehrheit der natürlichen Personen entlastet. • Nur Selbstständige und Freiberufler mit einem Jahreseinkommen unter 25.000 €: Die Befreiung knüpft nicht an eine bestimmte Einkommensgrenze oder Berufsgruppe, sondern ausschließlich an die Höhe der festgesetzten Einkommensteuer.

8. B — Bestellpunktsystem

Beim Bestellpunktsystem wird eine Bestellung ausgelöst, sobald der Lagerbestand den Meldebestand unterschreitet. Der Bestellzeitpunkt ist variabel, die Bestellmenge in der Regel fest. Why the other options are incorrect: • Bestellrhythmusssystem: Beim Bestellrhythmusssystem wird zu fest definierten Zeitpunkten bestellt (z. B. wöchentlich), unabhängig vom aktuellen Bestand. Der Zeitpunkt ist fix, die Bestellmenge variiert. • Konsignationsverfahren: Das Konsignationsverfahren ist ein Lagerhaltungsmodell, bei dem Waren im Eigentum des Lieferanten beim Kunden lagern. Es ist kein eigenständiges Bestellauslöseverfahren. • Kanban-Steuerung: Kanban ist ein Steuerungsverfahren aus der Produktionslogistik (Pull-Prinzip), bei dem Behälter oder Karten den Nachschub signalisieren. Es unterscheidet sich grundlegend vom klassischen Bestellpunktsystem.

9. B — Produktion und Einlagerung werden erst durch tatsächliche Kundenbestellungen oder Abrufe aus der Lieferkette ausgelöst.

Beim Pull-Prinzip (Hol-Prinzip) zieht der tatsächliche Bedarf die Ware durch die Lieferkette: Erst wenn ein konkreter Bedarf signalisiert wird, wird produziert oder nachgefüllt. Dies reduziert Überproduktion und Lagerbestände. Why the other options are incorrect: • Der Hersteller fertigt kontinuierlich auf Vorrat und schiebt die Waren über Marketingaktionen aktiv in den Handel.: Diese Beschreibung entspricht dem Push-Prinzip (Schub-Prinzip), bei dem auf Prognose hin produziert und die Ware aktiv in den Absatzkanal gedrückt wird. • Die Ware wird mithilfe automatisierter Fördertechnik durch das Lager in Richtung Warenausgang bewegt.: Der Einsatz von Fördertechnik ist eine operative Lagertechnikentscheidung und hat inhaltlich nichts mit dem strategischen Push-/Pull-Steuerungskonzept zu tun. • Der Hersteller schreibt dem Händler eine Mindestbestellmenge vor, die dieser planmäßig abnehmen muss.: Vorgeschriebene Mindestbestellmengen sind eine vertragliche Vereinbarung zwischen Lieferant und Abnehmer, aber kein Merkmal des Pull-Prinzips.

10. C — Annehmen, da ein positiver Deckungsbeitrag von 130 € erzielt wird

Da die Fixkosten ohnehin anfallen, sind bei der Rückladungsentscheidung nur die variablen Mehrkosten relevant. Der Deckungsbeitrag beträgt $520 \text{ €} - 390 \text{ €} = 130 \text{ €}$ (positiv) → Annahme ist betriebswirtschaftlich sinnvoll. Why the other options are incorrect: • Ablehnen, da der Erlös die Vollkosten der Rückfahrt nicht deckt: Die Vollkostenbetrachtung ist hier nicht zielführend: Fixkosten entstehen unabhängig davon, ob geladen wird oder nicht. Für die Rückladungsentscheidung zählen nur die variablen Mehrkosten. • Ablehnen,



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



da Rückladungen grundsätzlich das Hauptgeschäft beeinträchtigen: Es gibt keinen betriebswirtschaftlichen Grundsatz, der Rückladungen pauschal als schädlich einstuft – sie verbessern im Gegenteil die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugeinsatzes. • Annehmen, aber nur wenn der Erlös mindestens 600 € beträgt: Eine Mindesterlösgrenze von 600 € ist nicht korrekt abgeleitet. Entscheidend ist, ob der Erlös die variablen Mehrkosten übersteigt – was mit 520 € > 390 € der Fall ist.

11. C — 0,75 €/km

Der fixe Anteil beträgt $4.500 \text{ €} / 15.000 \text{ km} = 0,30 \text{ €/km}$. Zuzüglich der variablen Kosten von 0,45 €/km ergibt sich ein Gesamtkostensatz von 0,75 €/km. Why the other options are incorrect: • 0,45 €/km: 0,45 €/km berücksichtigt nur die variablen Kosten und lässt den Fixkostenanteil je Kilometer außer Acht. • 0,30 €/km: 0,30 €/km entspricht ausschließlich dem Fixkostenanteil je Kilometer – die variablen Kosten fehlen vollständig. • 0,90 €/km: 0,90 €/km wäre das Ergebnis, wenn man die variablen Kosten doppelt ansetzt (0,45 + 0,45), ohne den echten Fixkostensatz zu berechnen.

12. C — Der Laderaum ist nahezu ausgeschöpft (92,5 %), während die Gewichtsreserve mit rund 18.500 kg noch sehr groß ist.

Die Volumenauslastung beträgt $74 \text{ m}^3 / 80 \text{ m}^3 = 92,5 \%$ – der Laderaum ist nahezu voll. Die Gewichtsauslastung beträgt dagegen nur $5.500 / 24.000 = 22,9 \%$. Dieses Verhältnis ist typisch für sogenannte Volumenware: der Laderaum ist erschöpft, bevor die zulässige Nutzlast erreicht wird. Why the other options are incorrect: • Das Fahrzeug ist weder nach Gewicht noch nach Volumen nennenswert ausgelastet, da beide Werte deutlich unter der Kapazitätsgrenze liegen.: Diese Aussage trifft auf das Gewicht zu (22,9 % Auslastung), nicht jedoch auf das Volumen: Mit 92,5 % Volumenauslastung ist der Laderaum praktisch voll belegt. • Das Fahrzeug ist gewichtsausgelastet (über 90 %), der Laderaum ist jedoch kaum genutzt.: Die Gewichtsauslastung liegt bei lediglich 22,9 % (5.500 von 24.000 kg) – das ist weit entfernt von einer Auslastung über 90 %; die Aussage vertauscht Gewicht und Volumen. • Das Fahrzeug darf nicht eingesetzt werden, da Leichtgüter zwingend einen Spezialauflieger erfordern.: Leichtgüter können auf Standardsattelaufliegern transportiert werden; ein gesetzliches Gebot zur Nutzung von Spezialaufliegern für Leichtgüter besteht nicht.

13. C — 645 €

Grundfracht $500 \text{ €} \times 1,20 = 600 \text{ €}$ (inklusive Gefahrgutzuschlag), zuzüglich Dokumentationspauschale 45 € = 645 € gesamt. Why the other options are incorrect: • 545 €: 545 € entsteht, wenn nur die Dokumentationspauschale addiert wird (500 + 45), der Gefahrgutzuschlag aber vergessen wird. • 600 €: 600 € berücksichtigt den Gefahrgutzuschlag korrekt, lässt aber die Dokumentationspauschale von 45 € außer Acht. • 650 €: 650 € ist ein Rechenfehler; der korrekte Betrag ergibt sich zu $500 \times 1,20 + 45 = 645 \text{ €}$, nicht 650 €.

14. C — Kraftstoffkosten für die konkrete Fahrt

Kraftstoffkosten entstehen unmittelbar durch die Durchführung der konkreten Fahrt und lassen sich diesem Auftrag direkt und eindeutig zurechnen – sie sind echte Einzelkosten. Why the other options are incorrect: • Anteilige Fuhrparkversicherung der gesamten Flotte: Die Fuhrparkversicherung wird über einen Schlüssel auf alle Fahrzeuge verteilt; sie ist Gemeinkosten, die nicht direkt einem einzelnen Auftrag zugeordnet werden kann. • Mietkosten für die Speditionsniederlassung: Mietkosten für die Niederlassung sind Betriebsgemeinkosten, die unabhängig vom konkreten Auftrag anfallen und nach einem Verteilungsschlüssel umgelegt werden. • Gehalt der Disponenten: Das Disponenten-Gehalt ist Verwaltungsgemeinkosten; es kann nicht einem einzelnen Transportauftrag unmittelbar zugerechnet werden.



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start

Unofficial study material · not affiliated with any certifying body

**15. C — 25,0 %**

Gesamtstrecke: $600 + 200 = 800$ km. Leerkilometeranteil: $200 \div 800 = 0,25 = 25,0$ %. Leerfahrten verursachen Kosten ohne Erlösgenerierung. Why the other options are incorrect: • 33,3 %: 33,3 % ergibt sich, wenn man die Leerkilometer (200) zur Beladungsstrecke (600) ins Verhältnis setzt – der Bezugspunkt ist aber die Gesamtstrecke, nicht die Beladefahrt. • 20,0 %: 20,0 % ist aus den gegebenen Werten nicht ableitbar. • 40,0 %: 40,0 % wäre nur korrekt, wenn die Leerfahrt 333 km bei einer Gesamtstrecke von 833 km betrüge – das ist hier nicht der Fall.

16. A — Vollbeschäftigung, Preisstabilität, außenwirtschaftliches Gleichgewicht, angemessenes Wirtschaftswachstum

Das Stabilitäts- und Wachstumsgesetz von 1967 definiert vier Ziele: Vollbeschäftigung, Preisstabilität, außenwirtschaftliches Gleichgewicht und angemessenes Wirtschaftswachstum – zusammen das 'Magische Viereck'. Why the other options are incorrect: • Preisstabilität, Vollbeschäftigung, Umweltschutz, soziale Gerechtigkeit: Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit sind keine Bestandteile des Magischen Vierecks; sie wurden erst später als Erweiterungen diskutiert (z.B. 'Magisches Sechseck'). • Wirtschaftswachstum, Exportsteigerung, Vollbeschäftigung, Steuersenkung: Exportsteigerung und Steuersenkung sind keine gesetzlich festgelegten Ziele des Stabilitätsgesetzes – das Ziel lautet 'außenwirtschaftliches Gleichgewicht', nicht einseitige Exportsteigerung. • Preisstabilität, Wohlstandsverteilung, Wirtschaftswachstum, Außenhandelsüberschuss: Wohlstandsverteilung und ein expliziter Außenhandelsüberschuss zählen nicht zu den vier im Gesetz verankerten Zielen des Magischen Vierecks.

17. C — Tertiärer Sektor, da eine Dienstleistung erbracht wird

Der tertiäre Sektor umfasst alle Dienstleistungen, darunter Transport, Handel, Finanzwesen und Bildung. Eine Spedition produziert keine physischen Güter, sondern erbringt eine Transportdienstleistung – sie gehört daher zum tertiären Sektor. Why the other options are incorrect: • Primärer Sektor, da Rohstoffe zwischen Produktionsstätten bewegt werden: Der primäre Sektor umfasst die Urproduktion wie Land- und Forstwirtschaft sowie Bergbau. Eine Spedition gewinnt keine Rohstoffe, sondern transportiert bereits produzierte Güter. • Sekundärer Sektor, da das Unternehmen direkt zur industriellen Wertschöpfungskette beiträgt: Der sekundäre Sektor beinhaltet das verarbeitende Gewerbe und die Industrie. Eine Spedition stellt keine Waren her, sondern erbringt eine Dienstleistung rund um deren Transport. • Quartärer Sektor, da moderne Logistiksoftware und Informationstechnologie eingesetzt werden: Der Quartärssektor bezeichnet wissens- und informationsbasierte Tätigkeiten wie IT oder Forschung. Der bloße Einsatz von Logistiksoftware macht ein Transportunternehmen nicht zu einem Quartärssektor-Betrieb.

18. A — Linienschiffe verkehren nach festen Fahrplänen auf regelmäßigen Routen mit veröffentlichten Tarifen.

Die Linienschiffahrt zeichnet sich durch feste Routen, regelmäßige Abfahrten nach Fahrplan und veröffentlichte Frachtraten aus. Verlader können Kapazitäten verbindlich im Voraus buchen, was Planungssicherheit schafft. Why the other options are incorrect: • In der Linienschiffahrt werden Schiffe ausschließlich für Einzelreisen zu aktuellen Marktpreisen gechartert.: Das Chartern von Schiffen zu Marktpreisen für einzelne Reisen (Reisecharter) oder Zeiträume (Zeitcharter) ist das typische Merkmal der Trampschiffahrt, nicht der Linienschiffahrt. • Linienschiffe sind speziell für den Transport von Schüttgütern wie Erz und Getreide konzipiert.: Schüttgüter wie Erz, Kohle oder Getreide werden typischerweise mit Tramp-Bulkcarriern transportiert. Linienschiffe sind heute überwiegend Containerschiffe. • Linienschiffe sind grundsätzlich kleiner als Trampschiffe und werden nur im Küstenverkehr eingesetzt.: Linienschiffe – vor allem Containerschiffe der neuesten Generation – gehören zu den größten Schiffen der Welt (über 400 m Länge)

**Unlock all 496 questions + timed mock exams**→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start

Unofficial study material · not affiliated with any certifying body



und verkehren auf weltweiten Tiefseerouten, nicht nur im Küstenbereich.

19. D — Ein verhandelbares Transportdokument für multimodale Transporte, das ausschließlich von FIATA-Mitglied-Spediteuren ausgestellt werden darf und den Spediteur als Vertragsfrachtführer (MTO) ausweist

Das FBL (FIATA Multimodal Transport Bill of Lading) ist ein verhandelbares (negotiable) Transportdokument für multimodale Transporte von Tür zu Tür. Es darf nur von Spediteuren ausgestellt werden, die Mitglied eines von FIATA anerkannten nationalen Speditionsverbands sind. Als Multimodal Transport Operator (MTO) übernimmt der Spediteur damit die Gesamtverantwortung für die gesamte Transportkette. Why the other options are incorrect: • Ein standardisiertes EU-Zolldokument für multimodale Transporte innerhalb des europäischen Binnenmarkts, das von Zollbehörden ausgestellt wird: Für EU-Zollanmeldungen werden eigene Dokumente verwendet (z. B. das Einheitspapier EX/IM). Das FBL ist ein privatrechtliches Transportdokument des Spediteurs, kein behördliches Zolldokument. • Der internationale Eisenbahnfrachtbrief für Transporte innerhalb der COTIF-Mitgliedstaaten, der von Eisenbahngesellschaften ausgestellt wird: Der internationale Eisenbahnfrachtbrief im COTIF-Bereich ist das CIM-Frachtbriefdokument, das von Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgestellt wird. Das FBL hingegen deckt beliebige Kombinationen von Verkehrsträgern ab und wird vom Spediteur ausgestellt. • Eine weltweit gültige Versicherungspolice für multimodale Sendungen, die von zugelassenen Versicherern ausgefertigt wird: Versicherungsdokumente (z. B. Versicherungszertifikate oder -policen) werden von Versicherungsunternehmen ausgestellt. Das FBL belegt den multimodalen Transportvertrag, enthält aber keinen Versicherungsschutz.

20. D — Bis zu sechs Wochen

§ 3 Abs. 1 EFZG verpflichtet den Arbeitgeber, bei Arbeitsunfähigkeit infolge Krankheit das Arbeitsentgelt für bis zu sechs Wochen fortzuzahlen. Voraussetzung ist, dass das Arbeitsverhältnis bereits mindestens vier Wochen ununterbrochen besteht. Why the other options are incorrect: • Bis zu vier Wochen: Vier Wochen sind zu kurz – der gesetzliche Anspruch beträgt sechs Wochen. Der Vier-Wochen-Zeitraum bezeichnet lediglich die Wartezeit für den Entstehungsanspruch (§ 3 Abs. 3 EFZG). • Bis zu acht Wochen: Acht Wochen überschreiten die gesetzliche Entgeltfortzahlungspflicht. Nach sechs Wochen greift in der Regel das Krankengeld der gesetzlichen Krankenversicherung ein. • Bis zu zwölf Wochen: Zwölf Wochen liegen weit über dem gesetzlichen Rahmen; eine solche Pflicht des Arbeitgebers ist im EFZG nicht vorgesehen.

21. B — 10.900 EUR (Kaufpreis + Fracht + Versicherung bis zur EU-Außengrenze)

Gemäß Art. 70 UCC ist der Zollwert der Transaktionswert, d. h. der tatsächlich gezahlte Kaufpreis zuzüglich aller Beförderungs- und Versicherungskosten bis zur EU-Außengrenze (CIF-Wert). Das ergibt $10.000 + 800 + 100 = 10.900$ EUR. Why the other options are incorrect: • 10.000 EUR (nur der Kaufpreis): Der reine Kaufpreis ist nicht ausreichend; Transport- und Versicherungskosten bis zur EU-Außengrenze müssen hinzugerechnet werden. • 10.800 EUR (Kaufpreis + Frachtkosten, ohne Versicherung): Die Versicherungskosten gehören ebenfalls zur Bemessungsgrundlage und dürfen nicht weggelassen werden. • 11.700 EUR (Kaufpreis + Fracht + Versicherung + 7 % Aufschlag): Ein pauschaler prozentualer Aufschlag ist nicht vorgesehen; es werden ausschließlich die tatsächlich angefallenen Kosten zugrunde gelegt.

22. C — Südkorea, da dort die letzte wesentliche, wirtschaftlich gerechtfertigte Be- oder Verarbeitung stattgefunden hat, die zu einem neuen Erzeugnis geführt hat.

Der nicht-präferentielle Ursprung richtet sich nach dem Ort der letzten wesentlichen, wirtschaftlich gerechtfertigten Be- oder Verarbeitung, die zu einem neuen Erzeugnis geführt hat (Artikel 60 UZK). Da das Produkt vollständig in Südkorea hergestellt wurde, ist Südkorea der nicht-präferentielle Ursprung –



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start



unabhängig davon, woher die Rohstoffe stammen. Why the other options are incorrect: • Malaysia, da die Rohstoffe dort gewonnen wurden und den größten Wertanteil am Endprodukt ausmachen.: Falsch. Der Ursprung richtet sich nicht nach dem Herkunftsland der Rohstoffe, sondern nach dem Ort der letzten wesentlichen Verarbeitung. Malaysia liefert zwar Rohstoffe, die eigentliche Herstellung des Fertigprodukts erfolgte jedoch in Südkorea. • Deutschland, da das Produkt dort erstmals in den freien Verkehr der EU überführt wird.: Falsch. Deutschland ist das Einfuhrland, nicht das Ursprungsland. Der Ursprung einer Ware entsteht dort, wo sie gewonnen oder wesentlich be- oder verarbeitet wurde – nicht dort, wo sie eingeführt oder konsumiert wird. • Bei Produkten aus Rohstoffen mehrerer Länder gibt es keinen einheitlichen nicht-präferentiellen Ursprung; alle beteiligten Länder werden gleichwertig angegeben.: Falsch. Jede Ware hat genau einen nicht-präferentiellen Ursprung. Dieser ist anhand der Regeln des UZK eindeutig bestimmbar. Eine gleichwertige Mehrfachursprungsangabe ist im nicht-präferentiellen Bereich nicht vorgesehen.

23. A — Die Lieferung ist verboten. EU-Embargo-Maßnahmen gelten unmittelbar in allen Mitgliedstaaten und untersagen die betroffenen Handelsgeschäfte; Verstöße sind strafbar.

EU-Sanktionen (Embargos) werden als EU-Verordnungen erlassen und gelten unmittelbar in allen Mitgliedstaaten. Sie untersagen je nach Inhalt bestimmte Handels-, Finanz- oder Dienstleistungsgeschäfte mit sanktionierten Ländern, Sektoren oder Personen. Verstöße können zu Freiheitsentzug und erheblichen Bußgeldern führen. Why the other options are incorrect: • Embargos der EU gelten ausschließlich für staatliche Unternehmen und Behörden; die Lieferung an ein privates Unternehmen ist erlaubt.: EU-Embargos richten sich häufig gegen gesamte Wirtschaftssektoren oder Länder und erfassen damit auch private Unternehmen. Die Unterscheidung zwischen staatlichen und privaten Akteuren spielt für die Embargo-Wirkung keine entscheidende Rolle. • Der Exporteur kann die Ware über ein nicht sanktioniertes Drittland umleiten und so das Embargo auf legalem Wege umgehen.: Die Umleitung von Waren über Drittländer zur Embargo-Umgehung ist ein sogenanntes Umgehungsgeschäft und ausdrücklich strafbar. EU-Sanktionsverordnungen enthalten explizite Verbote solcher Umgehungshandlungen. • EU-Embargos erfassen ausschließlich Rüstungsgüter und Militärtechnik; Industriekompressoren sind generell nicht betroffen.: Je nach Embargo-Inhalt können auch zivile Güter wie Industrieausrüstung oder Energietechnik erfasst sein, insbesondere wenn sie für sanktionierte Sektoren genutzt werden können (Dual-Use-Aspekte). Embargos sind nicht auf Rüstungsgüter beschränkt.

24. B — Der Händler muss beweisen, dass der Fehler bei Gefahrübergang noch nicht vorlag

Gemäß § 477 BGB n.F. (in Kraft seit 01.01.2022) gilt beim Verbrauchsgüterkauf innerhalb von 12 Monaten nach Gefahrübergang die gesetzliche Vermutung, dass ein aufgetretener Mangel bereits bei Lieferung vorlag. Der Händler muss das Gegenteil beweisen. Da der Fehler nach 8 Monaten auftrat, greift die Beweislastumkehr noch. Why the other options are incorrect: • Klara muss beweisen, dass der Webfehler bereits bei Lieferung vorhanden war: Diese Verteilung der Beweislast entsprach der alten Rechtslage vor 2022. Nach § 477 BGB n.F. liegt die Beweislast innerhalb von 12 Monaten beim Verkäufer, nicht beim Käufer. • Beide Parteien tragen gleichermaßen die Beweislast und müssen einen gemeinsamen Sachverständigen benennen: Das BGB sieht keine Pflicht zur gemeinsamen Sachverständigenbeauftragung vor. Die Beweislast liegt innerhalb der 12-Monats-Frist einseitig beim Händler. • Da der Fehler erst nach mehr als 6 Monaten aufgetreten ist, entfällt die Beweislastumkehr vollständig: Die 6-Monats-Grenze galt nach altem Recht (bis 31.12.2021). Seit Umsetzung der EU-Warenkaufrichtlinie beträgt die Frist für die Beweislastumkehr nun 12 Monate.

25. A — Ja, denn es handelt sich um einen Gattungskauf. Da noch keine Konkretisierung stattgefunden hat, muss der Händler ein gleichwertiges Gerät beschaffen und liefern.



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start

Unofficial study material · not affiliated with any certifying body



Es handelt sich um einen Gattungskauf (§ 243 BGB): Sabine hat ein bestimmtes Modell, nicht ein individuelles Stück bestellt. Die sogenannte Konkretisierung – d. h. das Aussondern und Bereitstellen eines bestimmten Geräts für Sabine – hat noch nicht stattgefunden. Solange die Gattung (das Laptop-Modell) auf dem Markt verfügbar ist, bleibt der Händler zur Lieferung verpflichtet und muss notfalls ein Gerät nachbeschaffen. Why the other options are incorrect: • Nein, denn durch die unverschuldete Zerstörung der Ware ist dem Händler die Leistung unmöglich geworden, sodass der Kaufvertrag erlischt.: Falsch. Unmöglichkeit (§ 275 BGB) befreit den Schuldner nur, wenn die Leistung für jedermann unmöglich ist. Bei einer Gattungsschuld gilt das erst, wenn die gesamte Gattung untergegangen ist – der Untergang eines einzelnen Lagerbestands reicht nicht aus. • Nein, denn der Händler kann sich auf höhere Gewalt berufen und ist damit von seiner Lieferpflicht befreit.: Falsch. Höhere Gewalt kann allenfalls einen Verzug entschuldigen, befreit aber beim Gattungskauf nicht von der Lieferpflicht, solange die Gattung auf dem Markt noch beschaffbar ist. • Ja, aber nur wenn Sabine dem Händler zuvor schriftlich eine angemessene Nachfrist zur Lieferung gesetzt hat.: Falsch. Eine Nachfrist ist erst bei Verzug oder fehlgeschlagener Nacherfüllung erforderlich. Sie ist keine Voraussetzung dafür, den ursprünglichen Lieferanspruch aus dem Kaufvertrag geltend zu machen.

26. B — "Mängelansprüche des Käufers verjähren bei neu gelieferten Waren bereits nach 6 Monaten ab Übergabe."

Im Verbrauchsgüterkauf darf die Verjährungsfrist für Mängelansprüche bei neuen Waren nicht unter 2 Jahre verkürzt werden (§ 476 BGB). Eine AGB-Klausel, die diese Frist auf 6 Monate reduziert, ist gemäß §§ 307, 476 BGB unwirksam. Why the other options are incorrect: • "Für den Versand der Ware werden Versandkosten erhoben, die im Bestellprozess ausgewiesen werden.": Falsch. Die Erhebung von Versandkosten ist grundsätzlich zulässig, sofern der Verbraucher vor Vertragsschluss transparent darüber informiert wird. • "Der Käufer kann Waren innerhalb von 30 Tagen nach Erhalt gegen volle Kostenerstattung zurückgeben.": Falsch. Eine freiwillige Verlängerung der Rückgabefrist über das gesetzliche Widerrufsrecht hinaus ist für den Verbraucher günstiger und daher zulässig. • "Im Falle von Zahlungsverzug werden Zinsen in gesetzlicher Höhe berechnet.": Falsch. Die Vereinbarung gesetzlicher Verzugszinsen entspricht dem gesetzlichen Rahmen und ist in AGB wirksam.

27. B — Den effektiven Jahreszins, den Gesamtbetrag aller Zahlungen und die Laufzeit des Darlehens

Gemäß §§ 491 ff. BGB (Verbraucherdarlehensvertrag) müssen u. a. der effektive Jahreszins, der Nettodarlehensbetrag, der Gesamtbetrag aller Zahlungen sowie die Laufzeit zwingend schriftlich angegeben werden. So werden Verbraucher transparent über die tatsächlichen Kosten informiert. Why the other options are incorrect: • Den Namen des zuständigen Filialleiters sowie die Unterschrift des Bankvorstands: Persönliche Angaben zum Filialleiter oder zum Vorstand sind keine gesetzlich vorgeschriebenen Pflichtangaben im Verbraucherdarlehensvertrag. • Eine notarielle Beglaubigung und die Benennung eines Bürgen aus dem Verwandtenkreis: Ein Verbraucherdarlehen erfordert keine notarielle Beurkundung. Notarielle Beglaubigungen sind z. B. bei Grundschulden üblich, aber nicht als generelle Pflichtangabe im Darlehensvertrag vorgeschrieben. • Den aktuellen Disporahmen aller bestehenden Konten des Kreditnehmers: Der Disporahmen anderer Konten ist für den Darlehensvertrag selbst nicht relevant und wird im Vertrag nicht ausgewiesen. Er kann allenfalls bei der Bonitätsprüfung eine Rolle spielen.

28. B — Die monatliche Rate bleibt über die gesamte Zinsbindung konstant, wobei der Zinsanteil sinkt und der Tilgungsanteil steigt.

Beim Annuitätendarlehen bleibt die Gesamtrate (Annuität) konstant. Da die Restschuld mit jeder Zahlung



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start

Unofficial study material · not affiliated with any certifying body



sinkt, verringert sich der Zinsanteil, und der Tilgungsanteil steigt entsprechend an. Why the other options are incorrect: • Die monatliche Tilgung bleibt konstant, während die Gesamtrate wegen sinkender Zinsen abnimmt.: Das beschreibt ein Tilgungsdarlehen (Abzahlungsdarlehen): gleichbleibende Tilgungsrate, aber sinkende Gesamtrate – nicht das Annuitätendarlehen. • Der gesamte Kreditbetrag wird am Ende der Laufzeit auf einmal zurückgezahlt.: Das beschreibt ein Endfälligkeitdarlehen (Bullet Loan/Festdarlehen), bei dem während der Laufzeit nur Zinsen gezahlt werden. • Der Zinssatz wird monatlich an den aktuellen Marktzins angepasst.: Annuitätendarlehen haben typischerweise einen festen Zinssatz über die Zinsbindungszeit; monatliche Zinsanpassungen gibt es bei variabel verzinslichen Darlehen.

29. B — Alle Marktteilnehmer haben vollständige Markttransparenz und handeln mit homogenen Gütern.

Ein vollkommener Markt setzt vollständige Markttransparenz (alle Teilnehmer kennen alle Preise), Homogenität der Güter (keine sachlichen Qualitätsunterschiede), keine persönlichen oder räumlichen Präferenzen sowie freien Marktzutritt voraus. Why the other options are incorrect: • Alle Anbieter besitzen staatliche Lizenzen und unterliegen einer behördlichen Preisaufsicht.: Staatliche Lizenzen und Preisaufsicht sind Eingriffe, die den Markt verzerren und unvollkommener machen, nicht vollkommener. • Der Staat garantiert durch Subventionen ein stabiles Preisniveau.: Subventionen verzerren die Preisbildung; auf einem vollkommenen Markt entstehen Preise ausschließlich durch Angebot und Nachfrage. • Nur inländische Unternehmen dürfen am Markt teilnehmen, um heimische Arbeitsplätze zu sichern.: Der Ausschluss ausländischer Anbieter widerspricht dem freien Marktzugang, der ein Kernmerkmal des vollkommenen Marktes ist.

30. C — Sonderabfälle weisen gefährliche Eigenschaften auf (z. B. giftig, ätzend, entzündlich) und unterliegen besonderen Entsorgungspflichten mit Nachweisführung.

Gefährliche Abfälle sind durch Eigenschaften wie Toxizität, Ätzwirkung, Entzündlichkeit oder umweltgefährdende Wirkung definiert. Ihre Entsorgung ist streng reguliert: Betriebe müssen Entsorgungsnachweise führen und zugelassene Entsorgungsfachbetriebe beauftragen. Why the other options are incorrect: • Sonderabfälle entstehen ausschließlich in Chemiebetrieben und nicht in anderen Branchen.: Sonderabfälle fallen in vielen Branchen an – z. B. Altöl in Kfz-Werkstätten, Farbreste in Malerbetrieben oder Lösungsmittel im Handwerk. Sie sind nicht auf die Chemieindustrie beschränkt. • Sonderabfälle dürfen im Gegensatz zu anderen Abfällen unbegrenzt auf dem Betriebsgelände zwischengelagert werden.: Sonderabfälle dürfen gerade nicht unbegrenzt gelagert werden; es gelten strenge Lager- und Nachweispflichten, um Boden- und Grundwasserverschmutzung zu verhindern. • Sonderabfälle müssen grundsätzlich zur Entsorgung ins Ausland exportiert werden.: Ein Export von Sonderabfällen ins Ausland ist nur unter strengen internationalen Bedingungen zulässig; die Entsorgung erfolgt primär durch zugelassene inländische Fachbetriebe.



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start

Unofficial study material · not affiliated with any certifying body



Ready to pass?

Unlock the full Spedition Logistik bank, every explanation, and unlimited timed mock exams.

Scan to start practising

<https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

Also on iOS & Android — search your exam name on the App Store or Google Play



Unlock all 496 questions + timed mock exams

→ <https://certs.theorypractice.app/spedition-logistik>

\$2.99/week or \$6.99/month · cancel anytime · scan to start