



SKOLEEKSAMEN

Autorisasjonsprøve i oversettelse. Prøve 2: Oversettelse fra tysk til norsk

Dato: 24.04.2025

Tidsrom: 09:00 – 16.00

Antall timer: 7

Koordinator kan kontaktes av eksamensvakt på telefon: 55 95 94 02

TILLATTE HJELPEMIDLER:

I forskrift for translatøreksamen pkt. 2. Utfyllende bestemmelser for § 5 skoleeksamen:

2.6 Teknisk utstyr og hjelpemidler

Det er tillatt å benytte:

- a) alle typer trykte oppslagsverk, filer og programvare lagret lokalt på egen datamaskin, samt internett med unntak nevnt i punkt f.
- b) én ekstern skjerm, i tillegg til én egen bærbar datamaskin. Ekstern skjerm skal være kablet.
- c) eksternt tastatur og mus, så lenge dette utstyret er kablet.

Det er ikke tillatt å:

- d) kommunisere med andre under eksamen, ved f.eks. bruk av e-post, chat, mobiltelefon, skytjenester, o.l.
- e) ha klokker (verken analoge eller digitale), nettbrett og mobiltelefoner tilgjengelig.
- f) benytte noen form for maskinoversettelse eller hjelpemidler som er basert på kunstig intelligens.

Brudd på disse bestemmelsene betraktes som fusk/forsøk på fusk.

Antall sider, inkludert forside: 7

2025 tysk (økonomisk-administrativ tekst)

Et oversettelsesvalg henger alltid sammen med vurderinger knyttet til det konkrete oversettelsesoppdraget (*translation brief*). Derfor følger her beskrivelsen av et tenkt oppdrag for oversettelse av nedenstående tekst, hentet fra www.bundesfinanzministerium.de. [sist lastet ned 28.03.2025]

Oversettelsesoppdrag: Handelsdepartementet har bestilt oversettelsen av nedenstående utdrag av *Monatsbericht des BMF August 2024* som bakgrunnsinformasjon til den norske delegasjonen i Open Forum på World Economic Forum i Davos januar 2025.

Entwicklung der internationalen Verschuldung

Die Überschuldungsrisiken in einkommensschwachen Staaten haben im vergangenen Jahrzehnt erheblich zugenommen. Rund die Hälfte der einkommensschwächsten Staaten gelten als hochverschuldet oder unterziehen sich bereits einer Schuldenbehandlung – und dies trotz umfangreicher bilateraler und multilateraler Entschuldungen. Die Ursachen für eine ausufernde Kreditaufnahme sind vielfältig: Neben kurzfristig attraktiv erscheinenden Konditionen an den internationalen Finanzmärkten in den 2010er-Jahren haben eine oft hohe Anfälligkeit für außenwirtschaftliche Schocks durch Klimawandel, Preisschwankungen für Hauptexportgüter (vor allem Rohstoffe und Agrarprodukte), und die unzureichende Besteuerung von inländischen Einkommen und Vermögenswerten sowie die eingeschränkten Kapazitäten im öffentlichen Finanzmanagement sowie Korruption eine, auch im Verhältnis zum Wirtschaftswachstum, zu hohe externe Verschuldung befördert. Die finanziellen Belastungen der öffentlichen Haushalte durch die COVID-19-Pandemie sowie der Zinsanstieg der vergangenen Jahre haben in vielen Ländern die fiskalischen Puffer und Spielräume weitgehend verbraucht. Als Antwort auf akute Liquiditätsprobleme während der COVID-19-Krise vereinbarte die Gruppe der 20 (G20) im April 2020 ein temporäres Schuldenmoratorium („Debt Service Suspension Initiative“) für die einkommensschwächsten Staaten, das Ende 2021 auslief. [...].

In den vergangenen 20 Jahren hat sich außerdem die Gläubigerstruktur, insbesondere der Entwicklungsländer, aber auch der Schwellenländer, stark verändert: China ist zum größten bilateralen staatlichen Kreditgeber aufgestiegen, ebenso hat der Privatsektor wesentlich stärker als früher dort investiert. Auch die multilateralen Entwicklungsbanken bleiben unverzichtbarer Partner bei der Bereitstellung zinsgünstiger Finanzierungen für diese Staaten, in vielen Fällen hat der IWF zusätzlich Darlehen zur Stabilisierung der Zahlungsbilanzen bereitgestellt.

[...]

Das [...] Rahmenwerk für Debt Service Treatments erlaubt länderspezifisch angepasste Schuldenrestrukturierungen und basiert auf den bewährten Prinzipien des Pariser Clubs: eine verbindliche Koordination der Gläubigerstaaten aus G20 und Pariser Club, die Erfordernis des vorherigen Abschlusses eines IWF-Programms zur makroökonomischen Stabilisierung und die Beteiligung privater Kreditgeber zu vergleichbaren Konditionen. Der große Vorteil des Common Frameworks ist, dass wichtige „neue“ Gläubigerstaaten wie z. B. China und Indien

->

in die Schuldenrestrukturierung miteinbezogen werden. In den jeweiligen Verhandlungen zur Wiederherstellung der Schuldentragfähigkeit leisten die bilateralen staatlichen und privaten Gläubiger finanzielle Zugeständnisse, je nach Bedarf hauptsächlich in Form einer Verringerung des Barwerts der Schuldenlast durch Zinssatzsenkungen oder durch Laufzeitanpassungen. [...]

2025 tysk (juridisk tekst)

Et oversettelsesvalg henger alltid sammen med vurderinger knyttet til det konkrete oversettelsesoppdraget (*translation brief*). Derfor følger her beskrivelsen av et tenkt oppdrag for oversettelse av nedenstående tekst, hentet fra *BGBI. 2025 I Nr. 34 vom 12.02.2025*. [sist lastet ned 28.03.2025]

Oversettelsesoppdrag: Oversettelsen er bestilt av samferdselsdepartementet som orientering om nyordning i tysk rett som er relevant for norske kontrollmyndigheter.

Zweite Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der Fahrzeug-Zulassungsverordnung [...] vom 7. Februar 2025

[...]

§ 1

Digitaler Fahrzeugschein

(1) Das Kraftfahrt-Bundesamt kann eine Applikation für mobile Endgeräte zur Verfügung stellen, die es ermöglicht, die Angaben der Zulassungsbescheinigung Teil I als Digitalen Fahrzeugschein darzustellen. Die technischen Anforderungen an die Kommunikation des Zentralen Fahrzeugregisters mit der Applikation zur Darstellung, Weitergabe, Aktualisierung, Rechtsaufhebung und Löschung des Digitalen Fahrzeugscheins legt das Kraftfahrt-Bundesamt in einem Standard fest.

(2) Die Angaben im Digitalen Fahrzeugschein entsprechen den Angaben der ausgefertigten Zulassungsbescheinigung Teil I. Zusätzlich können im Digitalen Fahrzeugschein technische Angaben sowie Verwaltungshinweise dargestellt werden.

§ 2

Antrag, Bereitstellung

(1) Der Halter eines Fahrzeugs oder die dazu berechtigte Person kann über die Applikation beim Kraftfahrt-Bundesamt die Bereitstellung des Digitalen Fahrzeugscheins beantragen.

(2) Das Kraftfahrt-Bundesamt hat den beantragten Digitalen Fahrzeugschein über die Applikation bereitzustellen, sobald die Zulassungsbehörde dem Halter des Fahrzeugs die Zulassungsbescheinigung Teil I ausgefertigt hat.

§ 3

Weitergabe an Dritte

(1) Der Halter eines Fahrzeugs ist berechtigt, den Digitalen Fahrzeugschein an eine andere Person weiterzugeben. Eine Weitergabe des Digitalen Fahrzeugscheins erfolgt, indem der Halter eines Fahrzeugs der anderen Person über die Applikation das Recht einräumt, den Digitalen Fahrzeugschein in dieser Applikation darzustellen und zu verwenden.

(2) Der Halter eines Fahrzeugs ist berechtigt, die Weitergabe des Digitalen Fahrzeugscheins an eine andere Person über die Applikation zu befristen und jederzeit zu beenden.

->

§ 5 Ungültigkeit

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat den in der Applikation dargestellten Digitalen Fahrzeugschein unverzüglich als ungültig zu markieren, sobald im Zentralen Fahrzeugregister Erkenntnisse vorliegen, die auf die Ungültigkeit der Zulassungsbescheinigung Teil I schließen lassen. Ist der in der Applikation dargestellte Digitale Fahrzeugschein als ungültig markiert, können die Angaben im Digitalen Fahrzeugschein nicht mehr eingesehen werden.

§ 6 Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft. Sie tritt mit Ablauf des 31. Januar 2030 außer Kraft.

[...]

2025 tysk (teknisk tekst)

Et oversettelsesvalg henger alltid sammen med vurderinger knyttet til det konkrete oversettelsesoppdraget (*translation brief*). Derfor følger her beskrivelsen av et tenkt oppdrag for oversettelse av nedenstående tekst, hentet fra nettstedet <https://www.vehiculum.de/magazin/fahrerassistenzsysteme-im-auto-welche-gibt-es>. [sist lastet ned 28.03.2025]

Oversettelsesoppdrag: Hele artikkelen som utdraget er hentet fra, er bestilt av Magasinet Motor (medlemsblad for NAF, Norges Automobil-Forbund) for å informere medlemmene om et tema de har etterspurt.

Fahrerassistenzsysteme im Auto – Welche gibt es?

[...]

Anti-Blockier-System (ABS)

Das ABS wurde bereits im Jahr 1978 von Bosch erstmals eingeführt. Es verhindert bei einer scharfen Bremsung das Blockieren der Räder. Dadurch wird in den meisten Situationen der Bremsweg verkürzt. Vor allem bleibt aber die Lenkfähigkeit erhalten, sodass Ausweichmanöver zur Vermeidung von Unfällen möglich sind. Seit 2004 verpflichten sich alle europäischen Autohersteller, neue Autos serienmäßig mit ABS auszustatten.

Bremsassistenzsystem

Zusätzlich zum ABS sind Hersteller von Autos und Nutzfahrzeugen in der EU seit 2009 per Gesetz dazu verpflichtet, ein Bremsassistenzsystem in ihren Fahrzeugen zu verbauen. Dieses System erkennt bei einer ruckartigen Betätigung des Bremspedals, ob es sich um eine Gefahrenbremsung handelt. Es initiiert daraufhin eine volle Nutzung der Bremskraft des Fahrzeugs, selbst wenn die von/m Fahrer*in eingesetzte Bremskraft dafür nicht ausreicht. Somit wird bei einer unzureichenden Gefahrenbremsung der Bremsweg verkürzt, wodurch Unfälle verhindert werden können.

Elektronisches Stabilitäts-Programm (ESP)

Das ESP verhindert in extremen Fahrsituationen durch gezielten Bremseingriff an einzelnen Rädern ein Ausbrechen des Fahrzeugs. Zusätzlich können einige ESP-Systeme auch die Motorleistung regeln und selbstständig Lenkeingriffe vornehmen, um ein Schleudern zu unterbinden. In der EU ist ESP in neu zugelassenen Pkw und Lkw seit 2014 Pflicht.

Antriebs-Schlupf-Regelung (ASR)

Beim Anfahren oder Beschleunigen kann ein ASR, oft auch Traktionskontrolle genannt, durch Eingriffe auf die Motorleistung und die Bremsen ein Durchdrehen der Räder verhindern. Hersteller sind zwar nicht gesetzlich verpflichtet, ihre Fahrzeuge mit ASR auszustatten – das ESP greift jedoch bei seinen Regeleingriffen unter anderem auf das ASR zurück. Daher findet sich ein ASR, ebenso wie ABS und ESP, in beinahe allen neuen Autos.

Reifendruckkontrollsystem (RDKS)

Ein RDKS erkennt, wenn ein Reifen Luftdruck verliert. Es warnt daraufhin mit einem Symbol im Display des Fahrzeugs. Unterschieden wird dabei zwischen direkten und indirekten Systemen. Direkte Systeme erkennen mithilfe von Drucksensoren an den Reifenventilen

einen Druckverlust. Indirekte Systeme nutzen dagegen Sensoren von ABS und ESP, die die Rollgeschwindigkeit der Reifen messen. Steigt die Rollgeschwindigkeit eines Reifens unverhältnismäßig, lässt dies auf einen verringerten Umfang durch Druckverlust schließen. RDK-Systeme sind in der EU für Neuwagen ebenfalls seit 2014 gesetzlich vorgeschrieben.

[...]