

OBLAST: legislativa SME obecně

202008. Může kontrolní technik, jehož oprávnění k provádění technických prohlídek je omezeno na měření emisí vydat protokol o technické prohlídce? :

- a) Ano může, ale pouze pokud u kontrolovaného vozidla prováděl měření emisí.
- b) Ano po technické prohlídce musí tento kontrolní technik vydat protokol o technické prohlídce.
- c) Ne, nesmí vydat protokol o technické prohlídce.

202010. Může kontrolní technik (emisní mechanik), který je držitelem profesního osvědčení k provádění technických prohlídek s omezením na měření emisí vydaného po 1.10.2018 a aktivně provádí měření emisí současně vykonávat závislou práci spočívající v prodeji nebo opravě vozidel, jejich systémů, konstrukčních částí nebo samostatných technických celků?

- a) Ano může.
- b) Ne nemůže, jelikož v tomto případě je dle zákona ve střetu zájmů ve vztahu k provádění technických prohlídek.
- c) Ano může za předpokladu, že nevykonává funkci vedoucího SME.

232005. Je možné provést technickou prohlídku zvláštních vozidel (např. traktoru) mobilním způsobem v místech, kde se nelze připojit na síť internet za účelem přihlášení k IS TP?

- a) Ne, bez internetového připojení nelze technickou prohlídku provést.
- b) Ano, je povoleno použít pro vyplňování a tisk protokolů Ministerstvem dopravy schválenou off-line aplikaci, případně i ručně vyplňované protokoly.
- c) Ne, technické prohlídky zvláštních vozidel prováděné mobilním způsobem v místech mimo stálé sídlo provozovny provozovatele STK nejsou povoleny.

242000. V kterém právním předpisu je zakotveno používání „informačního systému“ (IS TP) na pracovištích STK a pracovištích SME?

- a) Ve vyhlášce č. 341/2002 Sb., v platném znění
- b) V zákoně č. 56/2001 Sb., v platném znění a ve vyhlášce č. 211/2018 Sb..
- c) V zákoně č. 361/2000 Sb., v platném znění.

242001. Co je nutné získat pro práci v informačním systému stanic technických prohlídek (IS TP)?

- a) K práci v IS TP je nutné získat „osvědčení obsluhy informačního systému“.
- b) K práci v systému CIS STK stačí získat pouze „profesní osvědčení kontrolního technika“.
- c) Pro práci v systému CIS STK není nutné nic získávat.

242002. Kdo odpovídá za dodržování Provozního řádu IS TP, např. bezpečnostních pravidel a pravidel pro ochranu osobních údajů zákazníků?

- a) Nikdo, takovou odpovědnost nelze vyžadovat.
- b) Žadatel o provedení technické prohlídky.
- c) Uživatelé aplikace IS TP.

242003. Je dovoleno v případě výpadku internetového připojení na pracovišti STK nebo pracovišti SME vyplňovat protokoly o technických prohlídkách/měření emisí ještě jiným způsobem, než prostřednictvím IS TP?

- a) Není, tato možnost je Provozním řádem CIS STK vyloučena.
- b) Ano, je možno využít Ministerstvem dopravy schválenou tzv. off-line aplikaci, nebo zapisovat tzv. ruční protokoly.
- c) V případě výpadku internetového připojení je nutné veškerou činnost na STK ukončit, tudíž není potřeba protokoly vyplňovat ani tisknout.

242004. V jakém tvaru se do IS TP zadávají závady?

- a) Zadávají se jako třímístné číslo ve tvaru xxx, (např. 702).
- b) Závady jsou zadávány jako číselný kód s tečkami, (např. 5.1.1.1), tedy stejným způsobem, jakým se zapisují do tzv. záznamníku závad.
- c) Zadávají se jako kombinace znaku závažnosti závady a třímístného čísla ve tvaru Axxx, (např. A702).

242006. Co musí být na pracovišti STK a pracovišti SME zavedeno pro potřebu kontroly ručně vyplňovaných protokolů a jejich shody s údaji zavedenými do IS TP?

- a) Pracovníci STK a pracovníci SME musí vést tzv. „Knihu evidence ručně vyplňovaných protokolů“, přičemž může být zpracována v sešitu s očíslovanými stranami nebo na jednotlivých listech tištěných z počítačové verze této knihy.
- b) V provozovně STK musí být k dispozici místnost se zvláštním režimem, a to v souladu s ustanovením Provozního řádu CIS STK.
- c) Provozovna STK musí být vybavena počítačem se speciálním výpočetním programem.

242007. Při využívání dat z IS TP jsou všichni uživatelé povinni dodržovat platné právní předpisy a zejména zákon č. 101/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, který upravuje podmínky:

- a) schvalování technické způsobilosti vozidel.
- b) ochrany životního prostředí.
- c) ochrany osobních údajů.

242008. Co je povinen uživatel aplikace IS TP při každém vstupu do systému učinit?

- a) Použít pro přihlášení do aplikace své unikátní přístupové jméno a heslo, které nesmí nikomu sdělovat.
- b) Napsat email správci systému a požádat ho o povolení k práci s aplikací.
- c) Nastudovat Provozní řád IS TP.

242009. Poskytovat uživatelský přístup do informačního systému TP (přístupové jméno a heslo) nebo ho jakkoli sdílet je:

- a) podle Provozního řádu IS TP bez výjimky zakázáno.
- b) s vědomím vedoucího STK nebo vedoucího SME povoleno.
- c) zakázáno; v případě nutnosti jej však může použít kolega z STK/SME, a to pouze na nezbytně nutnou dobu.

242012. Kdo a jakým způsobem potvrzuje v záznamníku závad, že jeho obsah souhlasí s vypracovaným protokolem o měření emisí nebo protokolem o technické prohlídce vozidla?

- a) Potvrzuje to uvedením svého podpisu a čísla osvědčení pro přístup do IS TP ten uživatel IS TP, který na základě záznamníku závad přenesl čísla závad a poznámky tak jak byly uvedeny v záznamníku závad kontrolním technikem nebo emisním technikem do protokolu o měření emisí nebo do protokolu o technické prohlídce.
- b) Potvrzuje to svým podpisem a uvedením čísla svého profesního osvědčení pouze a jedině technik, který provedl technickou prohlídku nebo měření emisí.
- c) Potvrzuje to svým podpisem provozovatel stanice technické kontroly.

242014. Jakým způsobem se liší číslování protokolů o technické prohlídce v případě vystavení tzv. ručního protokolu oproti automatickému číslování při práci se systémem IS TP?

- a) Nijak se neliší, číslování protokolů o technické prohlídce má stejná pravidla.
- b) Liší se především dvojcíslím kalendářního měsíce provedení technické prohlídky, ke kterému je připočtena číslovka 50, jako identifikátor ručně psaného protokolu.
- c) Liší se především dvojcíslím roku provedení technické prohlídky, ke kterému je připočtena číslovka 50, jako identifikátor ručně psaného

protokolu.

242021. Jak často se podle „Provozního řádu IS TP“ má obměňovat heslo pro přístup do systému IS TP?

- a) Jednou za rok.
- b) Nejméně jedenkrát za 90 dní.
- c) Nejméně jedenkrát za 180 dní.

242022. Které snímky kontrolovaného vozidla (jako dokumentace přítomnosti vozidla na lince STK nebo pracovišti SME) se musí minimálně vyhotovit/vyfotit, aby bylo možné uzavřít protokol o měření emisí nebo protokol o technické prohlídce?

- a) Minimálně je nutné vyhotovit tyto snímky: předobojní pohled, VIN, zadobojní pohled a a stav tachometru.
- b) Minimálně je nutné vyhotovit tyto snímky: předobojní pohled, VIN a zadobojní pohled.
- c) Minimálně je nutné vyhotovit tyto snímky: předobojní pohled a zadobojní pohled kontrolovaného vozidla.

242024. Kdo může kontrolnímu technikovi nebo emisnímu technikovi v případě poškození jeho čárového kódu, který potřebuje pro práci v IS TP čárový kód opětovně vytisknout nebo přidělit a vytisknout nový čárový kód?

- a) v případě emisního technika je nutné požádat příslušný úřad obce s rozšířenou působností. V případě kontrolního technika je nutné požádat příslušný krajský úřad.
- b) vytisknutí čárového kódu nebo přiřazení a vytisknutí nového čárového kódu je oprávněn uskutečnit uživatel IS TP s rolí „vedoucí“.
- c) o vytisknutí stávajícího (aktuálně poškozeného) čárového kódu nebo přiřazení nového čárového kódu a jeho vytisknutí je nutné požádat Ministerstvo dopravy.

500487. Lhůta mezi pravidelnými technickými prohlídkami, kterým předchází měření emisí, je u již provozovaných vozidel kategorií M2, M3, N2 a N3:

- a) 1 rok.
- b) 2 roky.
- c) 3 roky.

500488. Nezajistí-li provozovatel silničního vozidla měření emisí v zákonem stanovené lhůtě, vozidlo je:

- a) Způsobilé k dalšímu provozu.
- b) Možno provozovat ještě maximálně 3 měsíce.
- c) Nezpůsobilé k dalšímu provozu.

500489. Lhůty pravidelných technických prohlídek, kterým předchází měření emisí, stanoví:

- a) Vyhláška MDS č. 211/2018 Sb. v platném znění.
- b) Zákon č. 56/2001 Sb. v platném znění.
- c) Vyhláška MDS č. 102/1995 Sb. v platném znění.

502004. Povolení k měření emisí uděluje:

- a) DEKRA CZ a.s., TÜV SÜD Czech s.r.o. nebo TÜV NORD Czech, s.r.o.
- b) Ministerstvo dopravy ČR.
- c) Obecní úřad obce s rozšířenou působností, v jehož územním obvodu bude stanice měření emisí vykonávat svoji činnost.

502005. Pokud se při kontrole vozidla před vlastním měřením zjistí značně poškozené, netěsné výfukové potrubí, postupuje se dále takto:

- a) Závada bude hodnocena jako vážná (č.: 6.1.2.1.2) a vozidlu bude vyznačena platnost měření emisí na 30 dnů.
- b) Měření emisí se provede v celém rozsahu s kladným hodnocením. Po jeho ukončení se odstraní zjištěná závada.
- c) Závada se provizorně odstraní a v měření emisí se pokračuje obvyklým postupem.

500492. Za zajištění kalibrace měřicích přístrojů ve stanovených lhůtách odpovídá:

- a) Organizace provádějící kalibraci.
- b) Pracovník, který je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti pro měření emisí.
- c) Provozovatel SME.

502006. Při identifikaci byl zjištěný nesoulad údajů v dokladech s reálným provedením vozidla (chybějící výrobní štítek):

- a) Nezapíše do protokolu, nesoulad se oznámí pouze provozovateli vozidla.
- b) Závada se zaznamená do poznámky protokolu a dále se pokračuje v měření emisí. Na hodnocení nemá vliv.
- c) Oznámí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.

500495. Lhůta pravidelné kalibrace otáčkoměru je:

- a) 12 měsíců.
- b) 6 měsíců.
- c) 12 měsíců, podle četnosti používání přístroje může být prodloužena až na 18 měsíců.

500505. Cenu za měření emisí hradí:

- a) Obecní úřad obce s rozšířenou působností jako součást nákladů na státní správu.
- b) Osoba, která si měření objednala.
- c) Držitel motorového vozidla, který je zapsaný v TP.

500509. Měření emisí u vozidel s motorem v záběhu:

- a) Se neprovede a nevyznačí.
- b) Bude provedeno standardním způsobem.
- c) Se neprovede. SME stanoví bez měření emisí tříměsíční lhůtu příštího měření a vyznačí ji zápisem do osvědčení o měření emisí a nalepením kontrolní nálepky. To učiní jen na základě předloženého dokladu o provedené celkové opravě nebo výměně motoru.

500511. Zjistí-li státní odborný dozor závažné závady v činnosti stanice měření emisí, je oprávněn:

- a) Ukončit pracovní poměr s mechanikem SME.
- b) Podat výpověď z nájmu nebytových prostor, kde je SME provozována.
- c) Udělit mechanikovi SME nebo provozovateli SME pokutu, uložit nápravná opatření, případně nařídit okamžité zastavení provádění měření emisí

500512. Protokol o měření emisí se závěrem, že vozidlo při měření emisí nevyhovělo, se předává:

- a) Osobě, která si měření objednala.
- b) Obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.
- c) Ministerstvu dopravy ČR.

502008. Při měření emisí může být přítomen:

- a) Pouze pracovník SME.
- b) Řidič vozidla a jedna další osoba mající vztah ke kontrolovanému vozidlu.
- c) Řidič vozidla za předpokladu, že dodržuje bezpečnostní pokyny dle příručky pro konkrétní SME.

502009. Profesní osvědčení kontrolního technika pracovníkovi STK nebo Profesní osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí pracovníkovi STK vydá:

- a) Obecní úřad obce s rozšířenou působností.
- b) Ministerstvo dopravy ČR.
- c) DEKRA CZ a.s., TÜV SÜD Czech s.r.o. nebo TÜV NORD Czech, s.r.o.

500515. Protokol o měření emisí se závěrem, že vozidlo při měření emisí vyhovělo, se předává:

- a) Obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.
- b) Osobě, která si měření objednala.
- c) Ministerstvu dopravy ČR.

500516. Lhůta pravidelného měření emisí u cvičných vozidel autoškoly je:

- a) 12 měsíců.
- b) 2 roky.
- c) Shodná se lhůtou pro ostatní vozidla dané kategorie.

502010. Jsou-li při vizuální kontrole zjištěny závady (nadměrný únik provozních kapalin – chladící kapalina):

- a) Měření emisí se provede a splní-li vozidlo předepsané limity, je hodnoceno jako vyhovující.
- b) Vozidlo je technické nezpůsobilé, hodnotí se závadou č.: 8.4.1.1.2 – nebezpečná.
- c) Měření emisí se provede a podle dosažených hodnot a podle své úvahy rozhodne pracovník SME o výsledku měření emisí.

502011. Netěsnost palivové soustavy vozidla je při měření emisí hodnocena následovně takto:

- a) Nehodnotí se.
- b) Vozidlo je dočasně způsobilé na dobu 3 měsíců.
- c) Vozidlo je technické nezpůsobilé, hodnotí se závadou č.: 8.4.1.1.2 – nebezpečná..

502012. Při zjištění nesouladu výrobního čísla motoru s údajem v dokladech k vozidlu, se měření emisí:

- a) Provede obvyklým způsobem, nález se uvede v protokolu, závadu hodnotíme č.: 0.3.1.1 – vážná, platnost měření emisí je omezena na 30 dnů.
- b) Provede obvyklým způsobem, nález se nikam nezapisuje.
- c) Nprovede.

502013. Nadměrný únik oleje z motoru je při měření emisí hodnocen takto:

- a) Nehodnotí se.
- b) Vozidlo je technicky nezpůsobilé pro další provoz, závada č.: 8.4.1.1.2 – nebezpečná.
- c) Vozidlo je dočasně způsobilé na dobu 3 měsíců.

500735. Smí se na pracovišti SME-LPG kouřit:

- a) Nesmí.
- b) Smí.
- c) Smí, pokud to provozní řád pracoviště nebo jiný podnikový normativ nezakazuje.

500777. Co je to provozní řád pracoviště:

- a) Část zákoníku práce, vztahující se na pracoviště.
- b) Vnitropodnikový dokument, obsahující popis práce jednotlivých pracovníků.
- c) Dokument, obsahující souhrn pokynů a opatření k zajištění bezpečnosti práce na pracovišti.

500815. Přístroje a zařízení určené pro STK/SME schvaluje:

- a) Obecní úřad obce s rozšířenou působností.
- b) Úřad pro normalizaci, měření a státní zkušebnictví.
- c) Ministerstvo dopravy ČR.

502014. Kdo je oprávněn provádět měření emisí:

- a) Kterýkoliv pracovník provozovatele SME.
- b) Pracovník provozovatele SME vyškolený pro obsluhu opacimetru.
- c) Pracovník, který je držitelem platného Profesního osvědčení kontrolního technika, Profesního osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí, nebo Profesního osvědčení mechanika měření emisí.

500863. Volnoběžné otáčky motoru předepisuje:

- a) Výrobce přístroje určeného k měření emisí.
- b) Výrobce vozidla.
- c) Vyhláška MD ČR.

501196. Který zákon upravuje povinnost provozovatele přistavit vozidlo k pravidelnému měření emisí:

- a) Zákon č.56/2001 Sb. v platném znění.
- b) Zákon č. 361/2000 Sb. v platném znění.
- c) Zákon č. 255/2012 Sb. v platném znění.

501199. Přístroje pro měření emisí musí být:

- a) Metrologicky navázány.
- b) Řádně udržovány, ale metrologicky navázány být nemusí.
- c) Každý týden zkontrolovány servisem, který určil výrobce.

501200. Před měřením emisí vozidla se ověřuj:

- a) Doklady řidiče vozidla.
- b) Údaje o servisních úkonech provedených na vozidle v posledních pěti letech.
- c) Identifikační údaje vozidla, motoru, soulad provedení vozidla s technickým průkazem a homologační štítky.

502016. SME může provádět měření emisí:

- a) Všech vozidel, a i těch, pro která nemá SME podklady.
- b) Vozidel zveřejněných ve Věstníku dopravy.
- c) Všech vozidel, pro které má SME podklady.

502017. Pracovník, který je držitelem platného Profesionálního osvědčení kontrolního technika nebo Profesionálního osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí je povinen:

- a) Kontrolní technik je povinen neprodleně oznámit ministerstvu odnětí nebo pozbytí řidičského oprávnění, ztrátu bezúhonnosti atd...
- b) Neprodleně oznámit ministerstvu změnu adresy trvalého pobytu.
- c) Neprodleně oznámit ministerstvu změnu adresy přechodného pobytu

502018. Profesionálního osvědčení kontrolního technika nebo Profesionálního osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí se vydává na dobu:

- a) 3 let.
- b) Neurčitou.
- c) 1 roku.

501297. Odsávání výfukových plynů:

- a) Smí ovlivňovat průtok výfukových plynů, avšak jen u vznětových motorů.
- b) Nesmí ovlivňovat průtok výfukových plynů.
- c) Smí ovlivňovat průtok výfukových plynů, avšak jen u zážehových motorů.

501298. Na pracovišti STK/SME musí být v případě stojícího vozidla zachován volný prostor okolo vozidla:

- a) Není stanoveno.
- b) Nejméně 120 cm.
- c) Nejméně 60 cm.

501300. Diagnostika vozidel s řídicím systémem se musí provádět:

- a) Před měřením emisí.
- b) Po měření emisí.
- c) Neprovádí se ani v případě, že naměřené hodnoty emisí škodlivin vyhovují předpisu výrobce.

501302. Stanice měření emisí musí být vybavena:

- a) Předepsaným označením SME.
- b) Označením výšky vjezdových vrat.
- c) Předepsaným označením SME pouze v případě, že měří zážehové i vznětové motory.

502019. Pokud jsou při provádění měření emisí závažným způsobem porušovány povinnosti stanovené zákonem:

- a) Obecní úřad obce s rozšířenou působností nechá, na náklad provozovatele SME, přeměřit všechny na SME změřená vozidla za dobu posledních 5 let.
- b) Obecní úřad obce s rozšířenou působností nahlásí tuto skutečnost krajskému úřadu.
- c) Obecní úřad obce s rozšířenou působností odejme Povolení k provozování stanice měření emisí nebo Oprávnění a Osvědčení k provozování SME.

502020. Pokud ministerstvo v rámci výkonu státního odborného dozoru nařídilo zastavení provádění měření emisí:

- a) Obecní úřad obce s rozšířenou působností provede neodkladně vlastní kontrolu a podle výsledku rozhodne o odejmutí oprávnění k provozování stanice měření emisí.
- b) Obecní úřad obce s rozšířenou působností odejme Povolení k provozování stanice měření emisí nebo Oprávnění a Osvědčení k provozování SME
- c) Obecní úřad obce s rozšířenou působností bez dalšího zkoumání, provádění emisního měření povolí.

502021. Profesionálního osvědčení kontrolního technika nebo Profesionálního osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí vydá ministerstvo:

- a) Osobě, která je, mimo jiné, bezúhonná a je držitelem platného řidičského oprávnění.
- b) Jakékoliv osobě, bez prokazování bezúhonnosti.
- c) I osobě, která nemůže prokázat bezúhonnost, avšak po úspěšném psychologickém vyšetření.

502022. V Profesním osvědčení kontrolního technika nebo Profesním osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí je uvedeno:

- a) Rozsah způsobilosti provádět měření emisí (kategorie vozidel) v SME.
- b) Adresa SME, kde může mechanik provádět měření emisí.
- c) Značky vozidel, u kterých mechanik může měření provádět.

501387. Pokud bylo profesní osvědčení odňato z důvodu porušování povinností při provádění měření emisí vozidel, lze o vydání nového osvědčení požádat:

- a) Kdykoliv po odnětí předchozího osvědčení.
- b) Nejdříve po 5 letech od odnětí předchozího osvědčení.
- c) O osvědčení již mechanik požádat nemůže.

502023. Měření emisí zemědělských a lesnických traktorů může být provedeno:

- a) Pouze na stálém pracovišti SME.
- b) V místě určeném příslušným krajským úřadem - mobilním způsobem.
- c) Všude tam kde se schromáždí více než 10 takových vozidel.

502024. Netěsnost ve spojích výfukového systému:

- a) Je nepřípustná.
- b) Nemá vliv na emisní chování vozidla, měření se neprovede, vystaví se protokol s nevyhovujícím výsledkem.
- c) Při kontrole ve SME se nehodnotí.

502025. Pokud je proveden zjevný zásah do výfukového systému, který není v souladu s požadavky (např. je ovlivněna funkce nebo bezpečnost), pak:

- a) Měření emisí se provede, o výsledku kontroly rozhodne mechanik SME.
- b) Měření emisí se provede, výsledek kontroly bude kladný.
- c) V měření emisí se nepokračuje, vozidlo bude hodnoceno závadou vážnou „B“, vystaví se protokol s negativním výsledkem (závada č.: 6.1.2.4.1)

502026. Konkrétní postupy při měření jsou stanoveny:

- a) Vnitropodnikovými předpisy zpracovanými vedoucím SME.
- b) Dle předpisu výrobce vozidla nebo výrobce emisního systému; pokud nejsou stanoveny, postupuje se podle postupů uvedených v metodice pro měření emisí a hodnotí se dle limitních hodnot stanovených v příloze č. 1 „Kontrolní úkony“ vydané MDČR.

- c) Provozním řádem a havarijním plánem.

501394. Při měření emisí se mj. kontroluje:

- a) Soulad vozidla s technickým průkazem, byl-li již vystaven.
- b) Kvalita a množství použitého motorového oleje.
- c) Kvalita a množství použitého paliva.

502027. Nesoulad evidenčních údajů v dokladech vozidla se skutečným stavem se zaznamená:

- a) Pouze do poznámky protokolu o měření emisí v případě, kdy je alespoň jeden z identifikátorů známý (VIN/výrobní štítek).
- b) Do technického průkazu vozidla.
- c) Do dopisu zákazníkovi.

502029. Měření emisí vozidel jednotlivě dovezených ze zahraničí bez registrační značky se provádí:

- a) V jakékoli SME, která je schválena pro měření emisí vozidel se zážehovými motory.
- b) V SME, která má Povolení k provozování SME, nebo Oprávnění a Osvědčení k provozování SME.
- c) V jakékoli SME při STK.

502030. Při měření emisí musí být vrata stanice měření emisí:

- a) Vždy otevřená.
- b) SME nemusí být vybavena vjezdovými vraty.
- c) Zavřená z důvodu dodržení minimální teploty na pracovišti a nepřekročení emisí hluku v okolí SME.

501462. Odběrová sonda výfukových plynů se vkládá:

- a) Do odsávacího koše.
- b) Do odsávacího potrubí.
- c) Do vyústění výfukového potrubí.

501464. U vozidla při měření emisí se mj. kontrolují tyto parametry:

- a) Otáčky motoru a teplota výfukových plynů.
- b) Otáčky motoru a provozní teplota motoru.
- c) Napětí v palubní síti vozidla a teplota nasávaného vzduchu.

502031. Při přistavení vozidla k pravidelné technické prohlídce nesmí být předložen protokol o měření emisí starší než:

- a) 30 dnů.

- b) 3 měsíce.
- c) 14 dní.

502032. Tříkolka kategorie L5_e s provozní hmotností 560 kg:

- a) Nepodléhá měření emisí.
- b) Podléhá měření emisí před absolvováním pravidelné technické prohlídky pouze v případě, že je vybavena řízeným emisním systémem.
- c) Podléhá měření emisí před absolvováním pravidelné technické prohlídky.

501499. Speciální automobil - skříňový kat. N1 s maximální technicky přípustnou hmotností 3200 kg:

- a) Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce každý rok.
- b) Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce poprvé po 4 letech od první registrace a poté každé 2 roky.
- c) Nepodléhá pravidelné technické prohlídce ani měření emisí.

501500. Speciální automobil - obytný kat. M1 s maximální technicky přípustnou hmotností 3490 kg:

- a) Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce každý rok, z důvodu provedení vozidla do 3,5t.
- b) Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce poprvé po 4 letech od první registrace a poté každé 2 roky, bude-li vozidlo v provedení do 3.5t a maximálním počtem osob 9, kromě místa řidiče
- c) Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce poprvé po 4 letech od první registrace a poté každé 2 roky, v případě provedení vozidla s maximálním obsazením 8 míst k sezení, kromě místa řidiče.

501501. Osobní automobil - obytný kat. M1 s maximální technicky přípustnou hmotností 3490 kg:

- a) Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce každý rok, z důvodu provedení vozidla do 3,5t.
- b) Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce poprvé po 4 letech od první registrace a poté každé 2 roky, bude-li vozidlo v provedení do 3.5t a maximálním počtem osob 9, kromě místa řidiče
- c) Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce poprvé po 4 letech od první registrace a poté každé 2 roky, v případě provedení vozidla s maximálním obsazením 8 míst k sezení, kromě místa řidiče

502033. Čtyřkolka kategorie L5_e s provozní hmotností 420 kg:

- a) Podléhá měření emisí před absolvováním pravidelné technické prohlídky.
- b) Podléhá měření emisí před absolvováním pravidelné technické prohlídky pouze v případě, že je vybavena řízeným emisním systémem.
- c) Nepodléhá měření emisí.

501503. Čtyřkolka - nosič pracovních adaptérů kategorie Z s provozní hmotností 420 kg:

- a) Podléhá měření emisí před absolvováním pravidelné technické prohlídky.
- b) Podléhá pravidelné technické prohlídce, ale nepodléhá měření emisí.
- c) Nepodléhá pravidelné technické prohlídce ani měření emisí.

501512. Zkouška ME se předčasně ukončí s negativním výsledkem:

- a) Zkoušku ME nelze předčasně ukončit
- b) Vždy, jestliže zjištěná závada bezprostředně znemožňuje pokračovat v proceduře, pokud by ohrožovala bezpečnost obsluhy nebo vedla k poškození motoru resp. vozidla
- c) Vždy, jestliže vozidlo nemá umytý motor

501513. Při vizuální kontrole vozidla přistaveného k pravidelnému měření emisí se na stanovišti měření emisí mimo jiné kontroluje

- a) Osvětlení vozidla
- b) Upevnění, elektrické připojení lambdasond
- c) Nahuštění pneumatik

501516. Při kontrole paměti závad u vozidel s řízeným systémem s OBD:

- a) Se vždy využívá online přenos údajů z modu 3 systému OBD pouze u vozidel kategorie N3
- b) Se nevyžívá online přenos údajů z modu 3 systému OBD
- c) Se vždy využívá online přenos údajů z modu 3 systému OBD

501517. V případě, že není možné navázat komunikaci s OBD u vozidel s tímto systémem:

- a) Provedou se doplňková měření
- b) Hodnotí se vozidlo jako nevyhovující
- c) Se při vyhodnocení k této skutečnosti nepřihlíží

502034. Netěsní-li výfuková soustava a nejedná se o konstrukční netěsnost:

- a) Měření emisí se provede, těsnost výfukové soustavy se nekontroluje.
- b) Měření emisí se provede, výsledek měření rozhodne mechanik SME.
- c) Měření emisí se neprovede, vozidlo bude hodnoceno příslušnou závadou, která bude uvedena v protokolu o měření emisí.

502035. Podléhá pravidelnému měření emisí motocykl, jehož provozní hmotnost je nižší než 400 kg?

- a) Ano.

- b) Ne.
- c) Pouze v případě, že je motocykl vybaven vznětovým motorem.

502036. Pokud je výfukový systém zjevně netěsný a nejedná se o konstrukční netěsnost, pak:

- a) Měření emisí se provede, o výsledku kontroly rozhodne mechanik SME.
- b) Měření emisí se provede, výsledek kontroly nahlásí mechanik SME nejbližšímu úřadu
- c) Měření emisí se neprovede, vozidlo bude hodnoceno příslušnou závadou, která bude uvedena v protokolu o měření emisí.

502037. V případě, že je některá část výfukového systému poškozena nebo chybí, pak:

- a) Vozidlo bude hodnoceno příslušnou závadou a vystaví se protokol s negativním výsledkem.
- b) Je mechanik SME povinen nahlásit stav osobě, která byla u měření přítomna.
- c) Nemá vliv na měření emisí

502038. Motocykly měření emisí podle požadavků současné národní legislativy měření emisí:

- a) Nepodléhají.
- b) Podléhají pouze v případě, pokud jejich provozní hmotnost podle dokladů k vozidlu je 400 kg a vyšší.
- c) Nepodléhají, protože jsou všechny bez rozdílu vybaveny řízenými katalytickými systémy.

501575. Jak postupujeme, měříme-li vozidlo s více větvemi výfuku:

- a) Měříme postupně emise ve všech větvích výfuku a do protokolu se uvádějí nejnepříznivější hodnoty vůči limitu
- b) Měříme emise pouze z jednoho vyústění výfuku
- c) Montáží vzduchotěsného svodu z koncovek výfuku do jednoho a měříme emise v souběhu koncovek

501576. V případě, že readiness kódy neindikují proběhlé testy u monitorovaných zařízeních se postupuje následovně:

- a) Neprovádí se doplňková měření
- b) Provede se vymazání paměti závad
- c) Provedou se doplňková měření

501581. Lhůta pravidelné technické prohlídky, které předchází měření emisí, je u nových vozidel kategorie M1 a N1 po prvním zápisu do registru silničních vozidel:

- a) 4 roky.
- b) 3 roky.
- c) 2 roky.

501582. Lhůta mezi pravidelnými technickými prohlídkami, kterým předchází měření emisí, je u již provozovaných vozidel kategorie M1 a N1:

- a) 3 roky.
- b) 2 roky.
- c) 4 roky.

501583. U vozidla kategorie M1 s maximálním počtem osob 8 kromě místa řidiče a u vozidla kategorie N1 s celkovou hmotností do 3500 kg se pravidelné měření emisí provádí:

- a) Ve lhůtě předepsané zákonem, tj. nejpozději po uplynutí čtyř let od data první registrace, dále pak do dvou let (cyklus 4–2–2).
- b) Ve lhůtě jednoho roku nebo dříve.
- c) Lhůta není předepsaná zákonem, stanoví ji zvláštní prováděcí předpis příslušné obce s rozšířenou působností.

OBLAST: legislativa SME benzín

512000. Stanice měření emisí pro vozidla poháněná zážehovými motory musí být vybavena přístroji uvedenými:

- a) Ve vyhlášce č. 211/2018 Sb. v platném znění.
- b) V zákoně č. 56/2001 Sb. v platném znění.
- c) Ve vyhlášce č. 41/1984 Sb. v platném znění.

512001. U vozidla vyrobeného v roce 1988 byly zjištěny následující hodnoty emisí škodlivin: CO 4,2% obj. Výrobce vozidla seřizovací hodnoty nestanovil, jak bude vozidlo hodnoceno:

- a) Vozidlo splňuje legislativou stanovený limit CO, proto bude hodnoceno jako vyhovující.
- b) Vozidlo překračuje limit CO stanovený kontrolním úkonem, emise budou hodnoceny vážnou závadou č.: 8.2.1.2.2.
- c) Množství CO není pro hodnocení emisí rozhodující, vozidlo bude hodnoceno jako vyhovující.

512002. Pro vozidlo vyrobené po 1.1.1987 (vozidlo bez katalyzátoru) výrobce předepisuje hodnotu emisí CO max. 3,0 % obj. Při měření emisí byla zjištěna hodnota CO 3,5 % obj., vozidlo budeme hodnotit:

- a) Jako lehká závada -A.
- b) Jako vážná závada dle kontrolního úkonu č.: 8.2.1.2.
- c) Jako vyhovující.

512003. Přípustné limity koncentrace škodlivin u zážehových motorů poprvé registrovaných do 31.12.1985 stanovené legislativou jsou:

- a) 3,5 % objemových CO a 800ppm HC.
- b) 5 % objemových CO.
- c) 4,5 % objemových CO a 1200ppm HC.

510520. U vozidla s řízeným katalytickým emisním systémem byla při měření emisí ve volnoběžných otáčkách zjištěna hodnota součinitele přebytku vzduchu λ (lambda) 1,05. Obsah CO vyhovuje předpisu výrobce. Emise hodnotíme:

- a) Jako vyhovující.
- b) Jako vyhovující, ale jen na dobu 3 měsíců.
- c) Jako nevyhovující.

510525. U vozidla s řízeným katalytickým emisním systémem výrobce předepíše hodnotu CO při zvýšených otáčkách 0,2 % obj. Při měření emisí byla zjištěna hodnota CO 0,3 % obj. Vozidlo hodnotíme:

- a) Lehkou závadou.
- b) Vážnou závadou dle kontrolního úkonu č.: 8.2.1.2.
- c) Jako vyhovující.

510532. Přípustné koncentrace oxidu uhelnatého (CO) ve výfukových plynech vozidel se zážehovými motory stanovuje:

- a) Vyhláška č. 248/1991 Sb., v platném znění.
- b) Výrobce vozidla, pokud je nestanovil, vyhláška č. 211/2018 Sb., příloha č. 1, v platném znění.
- c) Zákon č. 56/2001Sb. v platném znění.

512004. U vozidla s řízeným katalytickým emisním systémem byla při měření emisí ve zvýšených otáčkách zjištěna hodnota součinitele přebytku vzduchu (lambda) $\lambda = 0,94$ a výrobce předepsané hodnoty nestanovil. Emise hodnotíme:

- a) Jako vyhovující.
- b) Ve zvýšených otáčkách se součinitel λ (lambda) nehodnotí.
- c) Vozidlo překračuje limit λ (lambda) stanovený kontrolním úkonem, emise budou hodnoceny vážnou závadou č.: 8.2.1.2.2.

511299. Analyzátor výfukových plynů musí být kalibrován nejpozději ve lhůtě:

- a) 6 měsíců.
- b) Není stanovena.
- c) 12 měsíců.

512005. U vozidla se zážehovým motorem s neřízeným systémem se při měření emisí provádí mj.:

- a) Vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů zaměřená na úplnost a těsnost palivové, zapalovací, sací a výfukové soustavy a těsnost motoru.
- b) Vizuální kontrola uchycení nápravy.
- c) Vizuální kontrola řídicího systému motoru.

511397. U vozidla se zážehovým motorem s řízeným emisním systémem s katalyzátorem se při měření emisí provádí mj.:

- a) Vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů zaměřená na úplnost a těsnost palivové, zapalovací, sací a výfukové soustavy a těsnost motoru, kontrola stavu katalyzátoru, stavu sondy lambda, přídatných nebo doplňkových systémů ke snižování emisí a příslušné elektroinstalace.
- b) Vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů zaměřená pouze na úplnost a těsnost palivové soustavy; ostatní díly se nekontrolují.
- c) Kontrola palivových map v řídicím systému motoru.

511409. Vozidla s hybridní pohonnou jednotkou (tj. např. se základním zážehovým motorem na pohon BA a s elektromotorem) měření emisí:

- a) Nepodléhají.
- b) Podléhají, pokud splňují podmínky stanovené zákonem pro danou kategorii vozidla; měření se provádí za chodu spalovacího motoru podle předpisu výrobce vozidla, zpravidla ve volnoběhu a zvýšených otáčkách).
- c) Podléhají, provede se zkouška dojezdu na rovném úseku při chodu na elektrický pohon.

512006. Přípustné hodnoty CO při otáčkách volnoběhu a při zvýšených otáčkách při kontrole vozidla se zážehovým motorem s neřízeným systémem stanoví:

- a) Výrobce vozidla, pokud tyto hodnoty nebyly stanoveny, nesmí obsah CO (v % obj.) překročit hodnoty stanovené kontrolními úkony z přílohy č. 1 vyhlášky č. 211/2018 Sb. v platném znění.
- b) Výrobce nástavby.
- c) Měřicího přístroje.

512007. Pokud přípustné hodnoty CO nebyly stanoveny výrobcem vozidla, nesmí obsah CO (v % obj.) u vozidel s neřízeným systémem registrovaných nebo poprvé uvedených do provozu před 31.12. 1985 překročit hodnotu:

- a) 6,5 % obj.
- b) 4,5 % obj.
- c) 3,5 % obj.

511429. Pokud přípustné hodnoty CO nebyly stanoveny výrobcem vozidla, nesmí obsah CO (v % obj.) u vozidel s neřízeným systémem registrovaných nebo poprvé uvedených do provozu po 1.1. 1987 překročit hodnotu:

- a) 6,5 % obj.
- b) 4,5 % obj.
- c) 3,5 % obj.

511430. Přípustné hodnoty HC:

- a) Může stanovit výrobce vozidla; pokud je tato hodnota stanovena, nesmí být překročena.
- b) Stanoví výrobce měřicího přístroje.
- c) Stanoví výrobce nástavby.

512008. Přípustné hodnoty CO při otáčkách volnoběhu při kontrole vozidla se zážehovým motorem s řízeným systémem, resp. se systémem palubní diagnostiky (EOBD nebo OBD) stanoví:

- a) Výrobce vozidla, pokud tyto hodnoty nebyly stanoveny, nesmí obsah CO (v % obj.) překročit hodnoty stanovené kontrolními úkony z přílohy č. 1 vyhlášky č. 211/2018 Sb. v platném znění.
- b) Výrobce nástavby.
- c) Měřicího přístroje.

512009. Přípustné hodnoty HC při otáčkách volnoběhu a při zvýšených otáčkách při kontrole vozidla se zážehovým motorem s řízeným systémem, resp. se systémem palubní diagnostiky (EOBD nebo OBD), může stanovit:

- a) Výrobce nástavby.
- b) Měřicího přístroje.
- c) Výrobce vozidla; obecný limit v případě, že tyto hodnoty nebyly stanoveny, kontrolní úkony - příloha č. 1 vyhlášky č. 211/2018 Sb. v platném znění nepředepisuje.

512010. Přípustné hodnoty CO při zvýšených otáčkách při kontrole vozidla se zážehovým motorem s řízeným systémem, resp. se systémem palubní diagnostiky (EOBD nebo OBD), stanoví:

- a) Výrobce nástavby.
- b) Výrobce vozidla, pokud tyto hodnoty nebyly stanoveny, nesmí obsah CO (v % obj.) překročit hodnoty stanovené kontrolními úkony z přílohy č. 1

vyhlášky č. 211/2018 Sb. v platném znění.

c) Měřicího přístroje.

511435. Vozidlo se zážehovým motorem, které má v dokladech k vozidlu v kolonce „Palivo“ zapsáno „BA“, může být provozováno:

a) Pouze na palivo zapsané v dokladech k vozidlu na základě schválení vozidla.

b) Na jakékoliv palivo z obchodní sítě, tj. například benzín, nafta, etanol.

c) Jak na benzín, tak na etanol s označení E85 v jakémkoliv poměru s benzínem.

511518. Při měření koncentrací škodlivých složek zážehových motorů:

a) Není povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí

b) Je povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí pouze v případě vyhovujícího měření

c) Je povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí

511519. U zážehových motorů s OBD se jako ukazatel provozní teploty přejímá:

a) Údaj o teplotě oleje z olejové měřky

b) Údaj o teplotě chladicí kapaliny z diagnostického rozhraní vozidla

c) Údaj z teploměru umístěného na budově stanice ME

OBLAST: legislativa SME plyn

520729. Mezinárodní předpis EHK OSN č. 67 stanoví podmínky pro schvalování komponent, resp. vozidel se soustavou pro provoz na palivo:

- a) Biopalivo.
- b) LPG – zkapalněný ropný plyn.
- c) CNG – stlačený zemní (přírodní) plyn.

520736. SME, ve které je prováděno měření emisí u vozidel poháněných LPG nebo CNG, musí být mimo jiného vybavena:

- a) Požárním hydrantem.
- b) Automatickým hasicím zařízením.
- c) Přenosným indikátorem pro zkoušku těsnosti plynového zařízení. Indikátor musí být schváleného typu.

520737. Při měření emisí u vozidel poháněných LPG se mimo jiného kontroluje:

- a) Celková hmotnost kontrolovaného vozidla.
- b) Zda plynová část palivové soustavy odpovídá údajům uvedeným v Technickém průkazu vozidla, v Příloze technického průkazu vozidla (pokud je k dispozici) resp. obecným požadavkům na zástavbu LPG komponent do vozidla.
- c) Množství CO₂ a NO_x při otáčkách zvýšeného volnoběhu.

522000. Doba životnosti nádrže na LPG:

- a) Není omezena (pokud výrobce nádrže nestanoví jinak).
- b) Je nejvýše 5 let.
- c) Je stanovena metodickým postupem měření emisí (VD 10/2018), (10 let), pokud výrobce nestanoví jinak.

520760. Je-li SME-LPG vybavena pracovní jámou, jáma musí být vybavena:

- a) Stablním indikátorem přítomnosti LPG, který musí být umístěn nejvýše 100 mm nade dnem jámy a účinným nuceným podtlakovým odvětráváním.
- b) Pěnovým hasicím přístroje.
- c) Nezávislým teplovzdušným vytápěním

520773. Kontrola těsnosti plynového zařízení při měření emisí se provádí:

- a) Neprovádí se, není předepsána.
- b) Poslechem a čichem.
- c) Detektorem úniku plynu; pro detailní určení místa netěsnosti je možné použít i vhodný pěnový roztok.

520776. SME, ve které je prováděno měření emisí u vozidel poháněných LPG nebo CNG, musí být mimo jiného vybavena:

- a) Stablními indikátory přítomnosti LPG nebo CNG.
- b) Dálkovým ovládním větrání a vytápění.
- c) Čidly optické a akustické signalizace přítomnosti CO.

520784. Při kontrole těsnosti plynového zařízení:

- a) Jsou přípustné mírné netěsnosti.
- b) Nepřipouští se žádná netěsnost.
- c) Mírné netěsnosti jsou povoleny u nízkotlakého vedení LPG za regulátorem tlaku.

520786. Co je havarijní plán pracoviště SME-LPG nebo CNG:

- a) Návod pro pracovníky, jak se chovat při vzniku požáru nebo jiné mimořádné okolnosti.
- b) Je to plán instalací přívodu energie na pracoviště.
- c) Dokument obsahující postup pracovníků při zjištění nebo signalizaci úniku plynu z plynového zařízení vozidla.

520795. Při vjezdu vozidla do SME v rámci pravidelných prohlídek musí být stav plynu v nádrži následující:

- a) Libovolné, ale dostatečné množství pro měření dle platné legislativy.
- b) 0 litrů (kg), aby nedošlo v případě úniku plynu k výbuchu.
- c) V nádrži LPG (CNG) musí být maximální množství benzínu, nejvýše však 80 %.

520801. Vozidlo, které má ukončenou dobu životnosti nádrže na LPG nebo CNG, je považováno:

- a) Za technicky způsobilé pro další provoz s tím, že tlaková nádoba nesmí být naplněna na více, než 40 % objemu.
- b) Za technicky způsobilé pro další provoz, pokud doba od ukončení její platnosti není delší než jeden rok.
- c) Za technicky nezpůsobilé pro další provoz.

520806. Mezinárodní předpis EHK OSN č. 110 stanoví podmínky pro schvalování komponent, resp. vozidel se soustavou na provoz na palivo:

- a) LPG – zkapalněný ropný plyn.
- b) CNG – stlačený zemní (přírodní) plyn.
- c) Biopalivo.

521301. Pracoviště stanice měření emisí LPG vybavena pracovní jámou musí mít statická čidla detekce úniku plynu umístěna:

- a) Maximálně 20 cm nad podlahou a v pracovní jámě, zde nejvýše 10 cm nade dnem jámy.
- b) Na stropě.
- c) Venku na budově.

521407. Jednopalivová vozidla na CNG podléhají měření emisí:

- a) Na obě paliva, tj. CNG i LPG.
- b) Na základní palivo BA a alternativní palivo LPG.
- c) Na jedno palivo, tj. na CNG.

521426. Měření vozidel s tzv. duálním pohonem (NM + LPG, nebo NM + CNG) se provádí:

- a) Jako při měření vozidel se zážehovým motorem, provede se pouze analýza plynných škodlivin ve výfukových plynech.
- b) Jako při měření vozidel se vznětovým motorem, provede se zkouška kouřivosti metodou volné akcelerace, přičemž vozidlo se v průběhu měření nachází v duálním módu (do motoru proudí obě paliva současně, tj. NM + LPG nebo NM + CNG).
- c) Jako při měření vozidel se zážehovým motorem na plynné palivo, provede se pouze analýza plynných škodlivin ve výfukových plynech.

521459. Stanice měření emisí pro vozidla s motory upravenými na pohon LPG:

- a) Musí být vybavena stabilními detektory úniku plynu umístěnými nejvýše 200 mm nad podlahou.
- b) Musí být vybavena stabilními detektory úniku plynu u stropu.
- c) Nemusí být vybavena stabilními detektory úniku plynu.

- 521460. Stanice měření emisí pro vozidla s motory upravenými na pohon LPG/CNG při havarijním větrání musí mít zajištěnou minimální výměnu vzduchu v celé místnosti za hodinu:**
- a) 20 násobnou.
 - b) 10 násobnou.
 - c) 5 násobnou.
- 521461. Stanice měření emisí pro vozidla s motory upravenými na pohon LPG/CNG při provozním větrání musí mít zajištěnou minimální výměnu vzduchu v celé místnosti za hodinu:**
- a) 2 násobnou.
 - b) 6 násobnou.
 - c) 15 násobnou.
- 521463. Stanice měření emisí pro vozidla s motory upravenými na pohon LPG vybavena pracovní jámou musí být vybavena odsáváním umístěné v jámě pracujícím na principu:**
- a) Podtlakovým.
 - b) Přetlakovým.
 - c) Nemusí být vybavena.
- 521496. Jednopalivová (monofuel) vozidla poháněná LPG se měří:**
- a) pouze na LPG
 - b) na LPG, ale i na BA, pokud je možné motor na tento pohon přepnout přepínačem
 - c) na oba druhy paliva, tj. kapalné (BA) i plynné (LPG), ale emise na kapalné palivo se nevyhodnocují.
- 521497. Jednopalivová (monofuel) vozidla poháněná CNG se měří:**
- a) pouze na CNG
 - b) na CNG, ale i na BA, pokud je možné motor na tento pohon přepnout přepínačem
 - c) na oba druhy paliva, tj. kapalné (BA) i plynné (CNG), ale emise na kapalné palivo se nevyhodnocují.
- 522001. V případě chybějícího vnějšího označení dodatečně přestavěného vozidla se soustavou LPG nebo CNG kategorie M1, N1:**
- a) Mechanik SME zaznamená do poznámky protokolu, dále pokračuje v měření emisí.
 - b) V měření emisí se nepokračuje.
 - c) Mechanik SME neprovádí kontrolu označení vozidla

521568. SME, ve kterých jsou prováděna měření emisí u vozidel poháněných LPG nebo CNG, musí být mimo jiného vybaveny:

- a) Analyzátozem výfukových plynů, který umožňuje měření SO₂.
- b) Tlakoměrem o rozsahu 0 - 100 MPa s třídou přesnosti 1.
- c) Havarijním plánem a provozním řádem.

521569. Při měření emisí u vozidel s řízeným emisním systémem s pohonem na LPG nebo CNG se mj. měří:

- a) SO₂, limit stanoví vyhláška MD č. 102/95 Sb. v aktuálním znění
- b) CO a λ (lambda). Mezní hodnoty stanoví výrobce vozidla nebo plynového zařízení. Nestanoví-li je, nesmí být vyšší než na původní palivo.
- c) CO a SO₂.

522002. Nálepka označující vozidlo poháněné LPG nebo CNG se umísťuje u dodatečně přestavěných vozidel kategorie M1, N1 takto:

- a) Umístění nálepky není předepsáno.
- b) Do pravého horního nebo dolního rohu čelního skla.
- c) Na zadní část vozidla, do pravého horního nebo dolního rohu.

OBLAST: legislativa SME nafta

530824. Servisní prohlídka opacimetru spojená s jeho kalibrací je požadována:

- a) Podle údajů výrobce, ale min. jednou ročně.
- b) Dvakrát ročně.
- c) Podle stáří kouřoměru.

532001. Pokud výrobce nestanovil, pak dovolená hodnota kouřivosti u motorů vozidel vyrobených do 31.12.1979, činí:

- a) $4,0 + 0,5 \text{ m}^{-1} = 4,5^{-1}$.
- b) Není stanovena.
- c) $4,0 \text{ m}^{-1}$.

530830. Jakým přístrojem se ve SME měří kouřivost:

- a) Opacimetrem schváleného typu.
- b) Filtračním kouřoměrem.
- c) Opacimetrem doporučeným výrobcem vozidla.

530849. Při měření emisí vznětového motoru je předepsáno kontrolovat - měřit:

- a) NO_x , CO, CO_2 a kouřivost.
- b) Kouřivost.
- c) CO, HC, λ (lambda).

530851. Mezi jednotlivými akceleracemi při měření kouřivosti se dodržuje:

- a) Prodleva 25 sekund.
- b) Prodleva 15 sekund.
- c) Libovolná prodleva.

530852. Nejnižší teplota okolí na SME, při které je možno provádět kalibraci přístrojů používaných při měření emisí:

- a) Alespoň $15 \text{ }^\circ\text{C}$.
- b) Na teplotě nezáleží.
- c) Teplota, při které ještě nedochází ke kondenzaci vodních par ve výfukových plynech.

530858. Vozidlo vyrobené v roce 1990 a homologované podle předpisu EHK 24 je opatřeno štítkem s údajem 2,51. Dovolená hodnota kouřivosti je:

- a) 3,01 m⁻¹.
- b) 2,51 m⁻¹.
- c) 3,51 m⁻¹.

530861. Jaký předpis stanoví kouřivost vozidel poháněných vznětovými motory:

- a) EHK 24.
- b) EHK 83.
- c) EHK 49.

531410. Vozidla s hybridní pohonnou jednotkou (tj. např. se základním vznětovým motorem na pohon NM a s elektromotorem) měření emisí:

- a) Nepodléhají.
- b) Podléhají, pokud splňují podmínky stanovené zákonem pro danou kategorii vozidla; měření se provádí za chodu spalovacího motoru podle předpisu výrobce vozidla, tj. metodou volné akcelerace spalovacího vznětového motoru.
- c) Podléhají, provede se zkouška dojezdu na rovném úseku při chodu na elektrický pohon.

531457. Odsávací zařízení výfukových plynů uzpůsobené pro traktory a vozidla s vyústěním výfuku vzhůru:

- a) Musí být používáno.
- b) Nemusí být používáno
- c) Nemusí být používáno, pokud je průměr výfuku větší než 70mm.

532002. U vozidel kategorie N3 schválených podle normy EURO 6 v případě, že korigovaný součinitel absorpce nebude uveden na výrobním štítku a ani v TP, je stanovená hodnota korigovaného součinitele absorpce:

- a) 0,25 m⁻¹
- b) 1,0 m⁻¹
- c) 0,02 m⁻¹

531525. U vznětových motorů s OBD se jako ukazatel provozní teploty přejímá:

- a) Údaj z teploměru umístěného na budově stanice ME
- b) Údaj o teplotě oleje z olejové měrky
- c) Údaj o teplotě chladicí kapaliny z diagnostického rozhraní vozidla

531529. Pro vozidla se vznětovými motory schvalovaná podle 715/2007/ES resp. 595/2009/ES a novějších (vozidla s DPF) je přípustné provést:

- a) Čtyři platná opakovaná měření
- b) Pouze jedno platné opakované měření
- c) Měření se neprovádí

531530. Pro vozidla se vznětovými motory schvalovaná podle 98/69/ES resp. 2005/55/ES a novějších (vybavena OBD) je přípustné provést:

- a) Pouze 2 platná opakovaná měření
- b) Měření se neprovádí
- c) Čtyři platná opakovaná měření

531577. Metodický postup měření kouřivosti traktorů:

- a) Ministerstvem zemědělství byl vydán zvláštní postup.
- b) Byl stanoven úřadem bezpečnosti práce.
- c) Je shodný s postupem pro ostatní vozidla.

531578. Při měření opacity:

- a) Není povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí
- b) Je povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí pouze v případě měření neřízených systémů
- c) Je povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí

OBLAST: administrativa SME obecně

602000. Protokol o měření emisí vozidla SME se vyhotovuje:

- a) V jednom exempláři.
- b) Ve dvou exemplářích.
- c) Ve třech exemplářích.

602001. Ochranná nálepka:

- a) Slouží k ověření protokolu o měření emisí vozidel, který nebyl vystaven prostřednictvím informačního systému technických prohlídek, tzn. vydaný ve schválené off-line aplikaci pro SME.
- b) Je nálepkou, která nahrazuje kontrolní nálepkou, lepí se do pravého dolního rohu čelního skla vozidla.
- c) Nálepkou vyjadřující vyhovující technický stav vozidla po absolvované pravidelné technické prohlídce.

601421. Ochranná nálepka je:

- a) Barvy zelené, je opatřena transparentním lakem, který obsahuje částice odrážející UV světlo, hologramem a ve své horní a dolní části bílým pruhem označeným jedinečným číselným kódem.
- b) Červené barvy, slouží k vylepení na přední tabulku registrační značky.
- c) Červené barvy, slouží k vylepení na zadní tabulku registrační značky.

601422. Ochranné nálepky:

- a) Uchovávají se v suchu a chladu, bez přístupu škodlivých emisí.
- b) Zapisují se podle čísel do protokolu o technické prohlídce i do protokolu o měření emisí.
- c) Mají charakter ceniny a jsou evidovány jako zúčtovatelné doklady jak u pověřené právnické osoby, tak v každé SME, ukládají se na bezpečných místech.

602002. Ochranné nálepky jsou:

- a) Inventarizovány jednou za tři měsíce.
- b) Denně inventarizovány (počet vydaných a zbývajících nálepek) a porovnány s počtem vydaných protokolů o ME při použití off-line režimu.
- c) Inventarizovány dvakrát v měsíci.

602003. Poškozené ochranné nálepky:

- a) Může zlikvidovat kterýkoliv pracovník SME s platným profesním osvědčením.
- b) Jsou uschovány do doby jejich zrušení nebo komisionálního zničení za přítomnosti pracovníka pověřené právnické osoby nebo obecního úřadu obce s rozšířenou působností; o jejich zničení se provede záznam v evidenci ochranných nálepek off-line režimu.
- c) Jsou skartovány v nepravidelných, například měsíčních intervalech, vedoucím SME.

602004. Kontrolu vedení evidence ochranných nálepek provádí v rámci SOD:

- a) Ministerstvo v rámci státního odborného dozoru a pracovníci pověřené právnické osoby; kontrolu evidence ochranných nálepek provádí také obecní úřad obce s rozšířenou působností.
- b) Jakýkoliv pracovník SME určený vedoucím SME.
- c) Jakýkoliv pracovník příslušné STK určený vedoucím STK.

602005. Evidence protokolů měření emisí je vedena:

- a) Elektronicky v IS TP.
- b) Firemním účetnictvím.
- c) Knihou „Evidence měření emisí“.

602006. Kniha evidence ručně psaných protokolů se ukládá v SME po dobu:

- a) 20 let.
- b) 3 měsíců.
- c) 5 let

602007. Záznamníky závad se ukládají v SME po dobu:

- a) 1 roku.
- b) 3 let.
- c) 5 let.

602008. Druhé výtisky protokolů o měření emisí SME se:

- a) Postupují právnické nebo fyzické osobě určené Ministerstvem dopravy ČR.
- b) Postupují obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.
- c) Netisknou.

602009. Ochrannou nálepku vylepujeme:

- a) Na přední tabulku registrační značky.
- b) Na zadní tabulku registrační značky.
- c) Do levého horního rohu protokolu o měření emisí v off-line režimu.

OBLAST: administrativa SME benzín

611414. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Hlavičku s názvem firmy včetně kontaktní adresy, číslem SME, identifikací vozidla podle předepsaných požadavků včetně druhu emisního systému, číslo protokolu/rok vydání atd.
- b) Jméno a příjmení osoby, která provoz SME povolila.
- c) Pouze naměřené údaje kouřivosti.

611447. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Název provozovatele SME, sídlo a místo podnikání.
- b) Název STK, ke které SME patří.
- c) Název a sídlo úřadu, který činnost SME povolil.

611449. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Číslo okresu, ve které stanice provozuje svoji činnost.
- b) Číslo kraje, ve které stanice provozuje svoji činnost.
- c) Číslo SME, kontaktní spojení (telefon, fax, ..).

611451. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Značku a typ výfukového systému vozidla.
- b) Značku a typ vozidla, typ motoru, stav počítače ujeté vzdálenosti (v km).
- c) Značku a typ katalytického systému vozidla.

611453. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Značku a typ karburátoru nebo vstřikovacího systému.
- b) Značku a typ lambda sondy.
- c) Typ emisního systému, druh a kategorii vozidla, druh paliva.

611455. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Výrobní číslo motoru (pouze, je-li v TP uvedeno).
- b) Výrobní číslo převodovky.
- c) Výrobní číslo řídicí jednotky motoru.

611472. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Počet předchozích majitelů.
- b) Stav počítače ujeté vzdálenosti v km.
- c) Kontrolní nálepkou červené barvy v pravém dolním rohu.

611474. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Značku a typ katalyzátoru výfukových plynů.
- b) Typ emisního systému (řízený – neřízený).
- c) Značku a typ tlumiče výfuku.

611476. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Nejvyšší dovolenou hmotnost vozidla.
- b) Užitečnou hmotnost vozidla.
- c) Druh vozidla (osobní, nákladní,..), kategorii vozidla a registrační značku.

611478. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Počet měsíců v roce, kdy je vozidlo provozováno.
- b) Datum 1. registrace vozidla
- c) Rok výroby motoru.

611480. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Palivo (např. benzín, BA, BA 95N, BA+E85).
- b) Hodnotu nejvyšší dovolené hmotnosti vozidla.
- c) Užitečnou hmotnost vozidla.

OBLAST: administrativa SME plyn

620789. Výsledek kontroly těsnosti plynové části palivové soustavy se:

- a) Uvede samostatně do protokolu o měření emisí.
- b) Uvede do technického průkazu.
- c) Uvede do řidičského průkazu.

621482. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Název STK, ke které SME patří.
- b) Název a sídlo úřadu, který činnost SME povolil.
- c) Název provozovatele, sídlo a místo podnikání, příp. logo firmy.

621483. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Číslo okresu, ve které stanice provozuje svoji činnost.
- b) Číslo SME, kontaktní spojení (telefon, fax, ..).
- c) Číslo kraje, ve které stanice provozuje svoji činnost.

621484. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Značku a typ výfukového systému vozidla.
- b) Značku a typ vozidla, typ motoru, stav počítáče ujeté vzdálenosti (v km).
- c) Značku a typ katalytického systému vozidla.

622000. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Typ emisního systému, druh a kategorii vozidla, druh paliva.
- b) Značku a typ karburátoru nebo vstřikovacího systému.
- c) Značku a typ katalyzátoru.

621486. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Výrobní číslo motoru (pouze, je-li v TP uvedeno).
- b) Výrobní číslo převodovky.
- c) Výrobní číslo řídicí jednotky motoru.

621487. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Zápis o umístění diagnostické přípojky.
- b) Výsledek vizuální kontroly (o stavu sací, výfukové a palivové soustavy).
- c) Nákres výfukové soustavy.

622001. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Zápis o umístění řídicí jednotky, její výrobní číslo a software.
- b) Nákres umístění diagnostické zásuvky.
- c) Výsledek kontroly závad řídicí jednotky, jedná-li se o vozidlo s řízeným emisním systémem nebo systémem palubní diagnostiky OBD.

621489. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s neřízeným emisním systémem a s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Hodnoty předepsaných a naměřených parametrů včetně jejich jednotek, a to zpravidla v režimech volnoběžných otáček a při zvýšených otáčkách (CO, případně HC).
- b) Hodnoty kouřivosti v jednotkách (1/min).
- c) Hodnoty NO_x v jednotkách (ppm).

621490. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Typ emisního systému (řízený – neřízený).
- b) Značku a typ katalyzátoru výfukových plynů.
- c) Značku a typ tlumiče výfuku.

621491. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Nejvyšší dovolenou hmotnost vozidla.
- b) Užitečnou hmotnost vozidla včetně počtu míst k sezení.
- c) Druh vozidla (osobní, nákladní apod.), kategorii vozidla a registrační značku.

621492. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Počet měsíců v roce, kdy je vozidlo provozováno.
- b) Rok výroby motoru.
- c) Rok výroby vozidla (datum 1. registrace).

621493. Protokol o měření emisí vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG nebo CNG musí mj. obsahovat:

- a) Palivo (např. BA+LPG, BA+CNG, CNG).
- b) Hodnotu nejvyšší dovolené hmotnosti vozidla.
- c) Užitečnou hmotnost vozidla včetně počtu míst k sezení.

OBLAST: administrativa SME nafta

631448. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Název provozovatele SME, sídlo a místo podnikání, příp. logo firmy.
- b) Název STK, ke které SME patří.
- c) Název a sídlo úřadu, který činnost SME povolil.

631450. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Číslo okresu, ve které stanice provozuje svoji činnost.
- b) Číslo kraje, ve které stanice provozuje svoji činnost.
- c) Číslo SME, kontaktní spojení (telefon, fax, ..).

631452. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Značku a typ výfukového systému vozidla.
- b) Značku a typ vozidla, typ motoru, stav počítáče ujeté vzdálenosti (v km).
- c) Značku a typ katalytického systému vozidla.

631454. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Značku a typ vstřikovacího čerpadla.
- b) Typ emisního systému, druh a kategorii vozidla, druh paliva.
- c) Značku a typ lambda sondy.

631456. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Výrobní číslo převodovky.
- b) Výrobní číslo řídicí jednotky motoru.
- c) Výrobní číslo motoru (pouze, je-li v TP uvedeno).

631473. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Stav počítáče ujeté vzdálenosti v km.
- b) Počet předchozích majitelů.
- c) Kontrolní nálepkou červené barvy v pravém dolním rohu.

631475. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Typ emisního systému (řízený – neřízený).
- b) Značku a typ filtru pevných částic.
- c) Značku a typ tlumiče výfuku.

631477. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Nejvyšší dovolenou hmotnost vozidla.
- b) Užitečnou hmotnost vozidla.
- c) Druh vozidla (osobní, nákladní,..), kategorii vozidla a registrační značku.

631479. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Počet měsíců v roce, kdy je vozidlo provozováno.
- b) Rok výroby vozidla (datum 1. registrace).
- c) Rok výroby motoru.

631481. Protokol o měření emisí vozidla se vznětovým motorem musí mj. obsahovat:

- a) Palivo (např. NM, nafta, ..).
- b) Hodnotu nejvyšší dovolené hmotnosti vozidla.
- c) Užitečnou hmotnost vozidla.

OBLAST: technika SME obecně

701286. Obsah kyslíku (O₂) v atmosférickém vzduchu dosahuje hodnoty okolo:

- a) 1 % obj.
- b) 21 % obj.
- c) 15 % obj. (objemových)

701288. Koncentrace 1 % obj. (objemové) vyjádřená v jednotkách ppm obj. odpovídá hodnotě:

- a) 1 000 ppm obj
- b) 100 ppm obj.
- c) 10 000 ppm obj.

701289. Nejvyššího podílu v atmosférickém vzduchu dosahuje prvek:

- a) Oxid uhličitý (CO₂).
- b) Kyslík (O₂).
- c) Dusík (N₂).

701438. Oxid uhelnatý (CO):

- a) Je lehčí než vzduch, v uzavřeném prostoru stoupá ke stropu a vyplňuje přístupné střešní prostory.
- b) Je těžší než vzduch, v uzavřeném prostoru klesá k podlaze a vyplňuje prostory nacházející se pod úrovní podlahy.
- c) Mění při úniku do uzavřeného prostoru svoje skupenství – přechází do kapalného stavu a shromažďuje se na podlaze tohoto prostoru.

701439. Je-li systém zpětného vedení výfukových plynů v činnosti, výkon motoru:

- a) Se snižuje, jelikož množství vzduchu nasávaného do motoru se snižuje (je nahrazeno výfukovými plyny).
- b) Se zvyšuje, jelikož způsobuje kvalitnější prohoření směsi paliva se vzduchem.
- c) Není tímto systémem ovlivněn.

701574. U vozidel s řízeným systémem s OBD jsou tzv. odezdnělé závady signalizovány?

- a) nesvícením příznaku MIL
- b) svícením příznaku MIL
- c) blikání příznak MIL

OBLAST: technika SME benzin

710498. Optimální provozní teplota katalyzátoru výfukových plynů se pohybuje v rozmezí:

- a) 150 až 500°C.
- b) 1000 až 2000°C.
- c) 300 až 900°C.

710499. Oxid uhelnatý (CO), který vzniká při spalování v zážehovém motoru:

- a) Je jedovatý, blokuje přenos kyslíku krví
- b) Má nepříznivý vliv na lidský organismus pouze ve směsi s oxidy dusíku (NOX)
- c) Není jedovatý, jeho působení na lidský organismus je zanedbatelné

710502. Jaký vliv má použití benzínu, který obsahuje olovnaté přísady, na funkci katalyzátoru:

- a) Žádný
- b) Způsobí krátkodobé paralyzování funkce katalyzátoru. Katalyzátor však má samočistící schopnost
- c) Způsobí trvalé poškození funkce katalyzátoru

710504. Při součiniteli přebytku vzduchu $\lambda=1,0$ je účinnost řízeného katalyzátoru zahřátého na optimální provozní teplotu:

- a) Nejnižší.
- b) Nejvyšší.
- c) Součinitel λ nemá na účinnost katalyzátoru vliv.

710521. Nejvýznamnějšího omezení tvorby škodlivých emisí u vozidla se zážehovým motorem se dosahuje:

- a) Vybavením motoru řízeným katalytickým systémem.
- b) Vybavením motoru neřízeným katalyzátorem.
- c) Použitím benzínu s vyšším oktanovým číslem.

710523. Provedení odběrové sondy analyzátoru může být:

- a) Libovolné.
- b) Hadice bez koncovky.
- c) Jen v provedení dodaném výrobcem analyzátoru.

710524. Častý provoz s nedostatečně zahřátým katalyzátorem působí na životnost katalyzátoru tak, že:

- a) Prodlužuje životnost katalyzátoru.
- b) Zkracuje životnost katalyzátoru.
- c) Teplota katalyzátoru nemá na jeho životnost vliv.

710526. Teoretická hmotnost vzduchu potřebného pro dokonalé spálení 1 kg benzínu je:

- a) 16,0 kg.
- b) 12,0 kg.
- c) 14,7 kg.

710534. Aktivní vrstvy v katalyzátorech tvoří nejčastěji:

- a) Wolfram a platina.
- b) Křemík a rhodium.
- c) Platina, rhodium, případně palladium.

710541. Zvýšená spotřeba oleje (spalování oleje) u zážehového motoru:

- a) Nemá vliv na funkci a životnost katalyzátoru.
- b) Zvyšuje životnost katalyzátoru.
- c) Snižuje životnost katalyzátoru.

710543. Katalyzátor výfukových plynů bývá zpravidla umístěn:

- a) Libovolně.
- b) Na konci výfukového potrubí.
- c) Na začátku výfukového potrubí z důvodů co možná nejkratší doby náběhu na provozní teplotu.

710544. U motorů s řízeným katalytickým systémem se musí součinitel přebytku vzduchu λ (lambda) ve zvýšených otáčkách pohybovat v rozmezí:

- a) $\lambda = 0,92$ až $1,08$.
- b) $\lambda = 0,97$ až $1,03$.
- c) $\lambda = 0,95$ až $1,05$.

711287. Ve výfukových plynech byla naměřena koncentrace nespálených uhlovodíků (HC) 400 ppm obj. (objemových). Tato koncentrace vyjádřená v jednotkách % obj. činí:

- a) 0,040 % obj.
- b) 4,000 % obj,
- c) 0,004 % obj.

711290. Součinitel přebytku vzduchu λ (lambda) vypočtený analyzátozem dle Brettschneiderovy rovnice vykazuje hodnotu 1,05. Tento údaj charakterizuje stav:

- a) Spalování „bohaté“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu nižším než je třeba pro dokonalé spalování.
- b) Spalování „stechiometrické“ směsi, tj. stav, kdy je do motoru nasáváno právě takové množství vzduchu, aby došlo k dokonalému spalování.
- c) Spalování „chudé“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu vyšším než je třeba pro dokonalé spalování.

711291. Součinitel přebytku vzduchu λ (lambda) vypočtený analyzátozem dle Brettschneiderovy rovnice vykazuje hodnotu 0,95. Tento údaj charakterizuje stav:

- a) Spalování „chudé“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu vyšším než je třeba pro ideální spalování.
- b) Spalování „bohaté“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu nižším než je třeba pro ideální spalování.
- c) Spalování „stechiometrické“ směsi, tj. stav, kdy je do motoru nasáváno právě takové množství vzduchu, aby došlo k ideálnímu spalování.

711292. Součinitel přebytku vzduchu λ (lambda) vypočtený analyzátozem dle Brettschneiderovy rovnice vykazuje hodnotu 1,000. Tento údaj charakterizuje stav:

- a) Spalování „chudé“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu vyšším než je třeba pro ideální spalování.
- b) Spalování „stechiometrické“ směsi, tj. stav, kdy je do motoru nasáváno právě takové množství vzduchu, aby došlo k ideálnímu spalování.
- c) Spalování „bohaté“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu nižším než je třeba pro ideální spalování.

711296. Údaj součinitele přebytku vzduchu λ (lambda) z analyzátoru výfukových plynů:

- a) Je udáván na základě výpočtu dle Brettschneiderovy rovnice z měřených emisních parametrů a dalších konstant, z nichž některé charakterizují spalované palivo.
- b) Je udáván pouze na základě signálu kyslíkového čidla.
- c) Není závislý na palivu použitém ve spalovacím procesu.

711398. Při měření emisí vozidel se zážehovým motorem s řízeným emisním systémem nebo systémem palubní diagnostiky (EOBD, OBD) používáme:

- a) Analyzátor výfukových plynů bez schválení.
- b) Kouřoměr (optimetr).
- c) Analyzátor výfukových schválený ministerstvem dopravy.

711403. Při měření emisí škodlivin ve výfukových plynech vozidla se zážehovým motorem používáme:

- a) Metodu analýzy výfukových plynů.
- b) Metodu akcelerace vozidla na schválené měřicí ploše.
- c) Metodu volné akcelerace motoru.

711417. Sondy měřicího přístroje pro zjištění obsahu plynných škodlivin vozidla se zážehovým motorem zasunujeme do výfukového systému vozidla:

- a) Libovolně daleko.
- b) Pouze na začátek výfukového systému, aby nedošlo k poškození katalyzátoru nebo tlumiče výfuku.
- c) V souladu s pokyny výrobce přístroje, dále pak s pokyny zveřejněnými v instrukcích vydaných ministerstvem ve věstníku dopravy, a zároveň tak, aby sonda nepřisávala okolní vzduch.

711436. Obsah kyslíku (O₂) měřený na konci výfukového potrubí vozidla vybaveného zážehovým motorem s řízeným emisním systémem a třicestným katalyzátorem je ve srovnání s obsahem kyslíku obsaženým v atmosférickém vzduchu:

- a) Stejný, tj. beze změn, jelikož se kyslík (O₂) reakcí souvisejících se spalováním paliva a dodatečnou úpravou spalin neúčastní.
- b) Podstatně menší, neboť je spotřebováván při reakcích souvisejících se spalováním paliva a dodatečnou úpravou spalin.
- c) Podstatně vyšší, zvýšení jeho obsahu je dáno zejména reakcemi dodatečné úpravy spalin probíhajícími v katalyzátoru.

711437. Obsah kyslíku (O₂) měřený na konci výfukového potrubí vozidla vybaveného zážehovým motorem s řízeným emisním systémem, nepřímým vstřikováním paliva a třícestným katalyzátorem je ve srovnání s obsahem kyslíku měřeným u vozidla se zážehovým motorem s neřízeným emisním systémem bez katalyzátoru (seřizovaného dle předpisu výrobce na běžné provozní podmínky):

- a) Nižší, jelikož je kyslík (O₂) u řízeného emisního systému spotřebováván na oxidační reakce probíhající v třícestném katalyzátoru.
- b) Podstatně vyšší, zvýšení jeho obsahu je dáno zejména reakcemi dodatečné úpravy spalin probíhajícími v katalyzátoru motoru s řízeným emisním systémem.
- c) Téměř stejný.

711440. Blikání chybové kontrolky MI systému palubní diagnostiky EOBD nebo OBD při běhu motoru:

- a) Signalizuje výskyt závažné závady ovlivňující emisní chování vozidla a ohrožující životnost katalyzátoru, vozidlo bude hodnoceno jako nevyhovující.
- b) Signalizuje zápis chybového stavu ovlivňujícího emisní chování vozidla do módu č. 7 (nepotvrzené - předpokládané závady) systému palubní diagnostiky, měření emisí se provede.
- c) Upozorňuje, že testy připravenosti sporadicky sledovaných systémů palubní diagnostiky nejsou kompletní (není potvrzeno přezkoušení všech těchto systémů po vymazání paměti chyb), měření emisí se provede.

711467. Dosažení optimální účinnosti třícestného katalyzátoru u řízeného emisního systému:

- a) Je podmíněno spalováním stechiometrické směsi, kdy součinitel přebytku vzduchu lambda (λ) vykazuje minimální odchylku od hodnoty 1,00.
- b) Není závislé na složení směsi (vzájemném poměru vzduchu a paliva ve směsi).
- c) Je podmíněno spalováním chudé směsi (s přebytkem vzduchu ve směsi), kdy součinitel přebytku vzduchu lambda (λ) vykazuje minimální odchylku od hodnoty 1,1.

711469. Odolnost vůči tepelnému namáhání je u třícestného katalyzátoru s kovovým jádrem:

- a) Srovnatelná s odolností katalyzátoru vybaveného keramickým jádrem.
- b) Podstatně vyšší než u katalyzátoru s keramickým jádrem.
- c) Nižší než u katalyzátoru s keramickým jádrem.

711470. Katalyzátor pro dodatečnou úpravu složení výfukových plynů na motoru s neřízeným emisním systémem zážehového motoru:

- a) Se na vozidlech nevyskytuje.
- b) Lze použít, vykazuje vyšší účinnost, než u motoru s řízeným emisním systémem spalujícím stechiometrické směsi paliva se vzduchem.
- c) Lze použít, jeho účinnost je však podstatně nižší, než u motoru s řízeným emisním systémem spalujícím stechiometrické směsi paliva se vzduchem.

711471. Systém sekundárního vzduchu pro snížení produkce škodlivin se u zážehových motorů využívá:

- a) Po studeném startu a v režimech činnosti, kdy motor nedosáhl provozní teploty.
- b) V režimech maximálního zatížení motoru.
- c) Po dosažení provozní teploty motoru v režimech jeho částečného zatížení.

711504. Koncentrace CO₂ z výfuku je přibližně 15.1% Motor s řízeným katalyzátorem je poháněn:

- a) BA.
- b) LPG.
- c) CNG.

711520. Nestanoví-li výrobce vozidla jinak, rozumí se u zážehových motorů provozní teplotou bez ohledu na to, z jakého zdroje byla získána (sonda olejové měrky, diagnostické rozhraní) teplota nejméně:

- a) 60 °C
- b) 3 °C
- c) 150 °C

711521. Kontrola regulace volnoběhu zážehových motorů se provádí:

- a) U vozidel s neřízeným systémem
- b) Pouze u hybridních elektrických vozidel
- c) U vozidel s řízenými systémy s výjimkou hybridních elektrických vozidel

711522. Kdy a jak dlouho probíhá měření při zvýšeném volnoběhu zážehového motoru:

- a) Nejméně 15 s od okamžiku dosažení spodní hranice otáčkového pásma
- b) Po sešlápnutí plynového pedálu a dosažení maximálních otáček
- c) Po dosažení horní hranice otáčkového pásma po dobu 1 min

711523. Měření při základním volnoběhu zážehového motoru se po poklesu zvýšených otáček s ohledem na odeznění přechodového stavu provádí:

- a) Nejdříve po 1 min
- b) Nejdříve po 30 s
- c) Dle uvážení mechanika ME

711579. U motorů mazaných směsí paliva a oleje je tento postup měření:

- a) Je shodný s postupem pro ostatní vozidla
- b) Při měření je potřeba použít filtr k oddělení přidané olejové složky v palivu
- c) Proveďte se identifikace vozidla, vizuální kontrola, a pokud je vozidlo vybaveno motorem s řízeným emisním systémem diagnostika systému řízení motoru

OBLAST: technika SME plyn

720730. LPG v plynném stavu je:

- a) Jedovatý.
- b) Nejedovatý, dýchatelný.
- c) Nejedovatý, ale zároveň nedýchatelný.

720731. LPG v plynném stavu je:

- a) Stejně těžký jako vzduch.
- b) Těžší než vzduch.
- c) Lehčí než vzduch.

720734. Přípojka dálkového plnění umístěná v soustavě LPG je:

- a) Zařízení, umožňující plnění nádrže z prostoru umístění nádrže.
- b) Součást výdejního stojanu na LPG.
- c) Zařízení, umožňující plnění nádrže z vnější strany vozidla.

720738. LPG znamená:

- a) Směs aromatických uhlovodíků.
- b) Liquefied petroleum gas – zkapalněný ropný plyn (směs propanu a butanu).
- c) Všechna biopliva na bázi MTBE.

720739. CNG je zkratka pro:

- a) Compressed natural gas – stlačený zemní (přírodní) plyn.
- b) Směs propanu a butanu.
- c) Skleníkový plyn, který působí negativně na zemskou atmosféru.

720740. Nádrž pro LPG srovnatelné velikosti (vodního objemu) je v porovnání s ocelovou tlakovou láhví na CNG:

- a) Těžší, protože je vyrobena z kompozitních materiálů a hliníku.
- b) Stejně těžká, obě jsou vyrobeny stejnou technologií.
- c) Lehčí, protože je svařovaná z ocelových plechů a tlak v ní se pohybuje do 2,5 MPa, což je cca 10x méně než u tlakové láhve na CNG.

720741. Použití vstřikovačů u soustav na plyn je v porovnání se směšovačem výhodnější, protože:

- a) Vstřikovače jsou levnější.
- b) Montáž vstřikovačů je méně náročná.
- c) Vstřikovače zajišťují ve spojení s řídicí jednotkou LPG nebo CNG optimální dobu a délku vstřiku, tvorbu a rozdělení směsi do jednotlivých válců motoru, snižují spotřebu paliva a podíl emisí škodlivin.

720744. Odpařením kapalného LPG vznikne:

- a) Zanedbatelné množství plynného LPG.
- b) Velké množství plynného LPG, který v určité koncentraci se vzduchem vytváří výbušnou směs.
- c) Malé množství plynu, které nemůže v koncentraci se vzduchem vytvořit výbušnou směs.

720747. Povrch nádrže na LPG nemá být vystaven teplotě vyšší než:

- a) 65° C.
- b) 800° C.
- c) Přípustná teplota povrchu nádrže není stanovena.

720749. Nízkotlaká hadice použitá pro přívod LPG ke směšovači nebo vstřikovači musí být vyrobena:

- a) Z jakéhokoliv pružného materiálu.
- b) Pouze z přírodního kaučuku.
- c) Z materiálu odolného působení LPG a ostatních vlivů v motorových vozidlech. Hadice musí být homologována.

720751. LPG se získává:

- a) Jako vedlejší produkt při zpracování ropy.
- b) Suchou destilací uhlí.
- c) Z bioplynu.

720754. V kapalném skupenství je LPG:

- a) Těžší než voda.
- b) Lehčí než voda.
- c) Má přibližně stejnou hustotu jako voda.

720759. Na nádrži na LPG musí být mj. vyznačeno:

- a) Pouze značka výrobce.
- b) Výrobní číslo, kapacita (v litrech), určení (pro LPG) rok a měsíc schválení (resp. výroby), schvalovací značka podle požadavků předpisu EHK č. 67.
- c) Postačuje pouze značka výrobce, objem nádrže a zkušební tlak.

720762. Pokud je vozidlo kategorie M1 vybaveno nádrží na LPG umístěnou v zavazadlovém prostoru nebo prostoru pro cestující, pak musí být odvětrání nádrže a plynotěsné skříň provedeno:

- a) Jakkoliv, pouze je nutné zajistit, aby nesměřoval do motorového prostoru.
- b) Směrem vzhůru, LPG je lehčí než vzduch.
- c) Směrem dolů pod vozidlo, aby plyn těžší než vzduch mohl v případě potřeby uniknout z tohoto prostoru pod vozidlo.

720763. Hlavní výhodou kompozitových válcových nádrží pro provoz na CNG užívaných ve vozidlech všech kategorií je:

- a) Jejich nižší hmotnost při zachování stávajících požadovaných vlastností daných mezinárodním předpisem EHK OSN č. 110.
- b) Jejich nižší cena, která je oproti ocelovým láhvím desetinásobně menší a menší rozměry.
- c) Kompozitové láhve se do vozidel při provozu na CNG nepoužívají, jsou nebezpečné.

720764. Hodnota lambda (λ) se u moderních vstřikovacích systémů při provozu na plyn pohybuje:

- a) Okolo hodnoty 1,00 a to při otáčkách volnoběhu i ve zvýšených otáčkách.
- b) Okolo hodnoty 14,7 % pouze ve zvýšených otáčkách.
- c) Okolo 14 – 16 % obj.

720765. U stojanů na výdej CNG je možné tankovat:

- a) Vozidla se soustavou LPG, zpravidla všech kategorií (M i N).
- b) Pouze vozidla se soustavou na CNG vybavenou jednotlivými komponenty schválenými podle EHK č. 110.
- c) Jak vozidla se soustavou pro provoz na LPG, tak i CNG, přípojka dálkového plnění to umožňuje, a to bez ohledu na schválení.

720766. Vozidlo s nádrží na CNG je možné plnit:

- a) U stojanů na CNG i LPG, a to nejvýše 80 % jejich vodního objemu.
- b) I u stojanů s LPG, musí se však postupovat s maximální opatrností.
- c) Pouze u čerpacích stanic se stojanem určeným pro CNG, množství plynu v tlakové nádrži je dáno nastavením výstupního tlaku v plnicím stojanu a dále zajištěno uzavíracím ventilem tlakové láhve.

720775. Co je dolní mez výbušnosti LPG:

- a) Nejmenší hustota LPG.
- b) Nejmenší objemová koncentrace LPG ve vzduchu, při které je směs již výbušná.
- c) Tlak, při kterém se kapalný LPG začíná odpařovat.

720778. LPG - zkapalněný ropný plyn - je směs těchto uhlovodíků:

- a) Propanu a butanu.
- b) Benzenu a izooktanu.
- c) Metanu a hexanu.

720779. Nejmodernější soustavy pro provoz na LPG jsou mj. vybaveny:

- a) Směšovačem (nebo více směšovači), toroidní nádrží z kompozitních materiálů, hadicemi pro přívod plynu označenými HOT WATER.
- b) Vstřikovacími ventily, regulátorem tlaku, teplotním a tlakovým snímačem, řídicí jednotkou LPG.
- c) Tlakovou láhví na zemní plyn, která může být buď svařovaná, nebo ocelová.

720781. Přípojka dálkového plnění (plnicí hrdlo) splňující požadavky předpisu EHK OSN č. 67 je uzpůsobena:

- a) Pouze pro plnění zkapalněného ropného plynu (LPG).
- b) Pro tankování benzínu nebo LPG.
- c) Pro tankování benzínu, LPG i CNG.

720783. Nádrže na LPG jsou vybaveny zařízením, které zamezuje jejich naplnění na více než:

- a) Na 100 % svého objemu.
- b) Nejvýše na 80 % svého objemu.
- c) Na 60 % svého objemu.

720788. Poměr propanu a butanu v LPG:

- a) Je vždy konstantní.
- b) Je libovolný.
- c) Není konstantní, je výrobcem upravován podle ročního období. Musí se však pohybovat v mezích, stanovených příslušnou normou.

720791. Pojistný ventil v soustavě LPG je zařízení, které:

- a) Signalizuje nedostatečný přetlak v nádrži.
- b) Signalizuje potřebu doplnit nádrž.
- c) Zamezuje překročení nejvyššího přetlaku v nádrži.

720794. Pokud je vozidlo kategorie M1 vybaveno nádrží na CNG umístěnou v zavazadlovém prostoru nebo prostoru pro cestující, pak musí být odvětrání nádrže a plynotěsné skříně provedeno:

- a) Směrem dolů pod vozidlo, aby zemní plyn (CNG) těžší než vzduch mohl v případě potřeby uniknout z tohoto prostoru pod vozidlo.
- b) Jakkoliv, pouze je nutné zajistit, aby nesměřoval do motorového prostoru.
- c) Směrem vzhůru, neboť CNG je lehčí než vzduch.

720798. Stavoznak, je zařízení, které se:

- a) Slouží ke zjištění úrovně hladiny kapalného LPG v nádrži.
- b) Slouží ke zjištění tlaku LPG v nádrži.
- c) Signalizuje řidiči únik LPG z nádrže.

721415. Při měření emisí škodlivin ve výfukových plynech vozidla se zážehovým motorem s pohonem na LPG používáme:

- a) Metodu akcelerace vozidla na schválené měřicí ploše.
- b) Metodu volné akcelerace motoru.
- c) Metodu analýzy výfukových plynů, používáme obdobný postup jako při měření na základní palivo (BA-benzín).

721416. Při měření emisí škodlivin ve výfukových plynech vozidla se zážehovým motorem s pohonem na CNG používáme:

- a) Metodu analýzy výfukových plynů, používáme obdobný postup jako při měření na základní palivo (BA-benzín).
- b) Metodu akcelerace vozidla na schválené měřicí ploše.
- c) Metodu volné akcelerace motoru.

721505. Koncentrace CO₂ z výfuku jsou přibližně 13.3 % Motor s řízeným katalyzátorem je poháněn:

- a) BA.
- b) LPG.
- c) CNG.

721506. Koncentrace CO₂ z výfuku jsou přibližně 10.5 % Motor s řízeným katalyzátorem je poháněn:

- a) BA.
- b) LPG.
- c) CNG.

722000. Analyzátory schválené dle stávající legislativy pro použití ve stanicích měření emisí:

- a) Mohou být vybaveny možností volby paliva (BA, LPG, CNG, E75, E80) spalovaného motorem během měření, volba odpovídajícího druhu paliva na analyzátoru před vlastním měřením je ponechána na úvaze obsluhy.
- b) Musí být vybaveny možností volby paliva (BA, LPG, CNG, E75, E85) spalovaného motorem během měření, před měřením je nezbytné na analyzátoru zvolit odpovídající druh paliva.
- c) Nesmí být vybaveny možností volby paliva (BA, LPG, CNG, E75, E85) spalovaného motorem během měření, volbou odpovídajícího druhu paliva před vlastním měřením byly vybaveny analyzátory staršího data výroby, které se již nepoužívají.

OBLAST: technika SME nafta

730825. Hodnota kouřivosti uvedená na štítku vozidla udává:

- a) Dovolenu hodnotu kouřivosti.
- b) Korigovaný součinitel absorpce (m^{-1}).
- c) Procento kouřivosti (%).

730850. Opacitou se rozumí:

- a) Hmotnost sazí ve výfukových plynech.
- b) Koncentrace kyslíku ve výfukových plynech.
- c) Optická hustota výfukového plynu.

730856. Pro měření kouřivosti se ve stanicích měření emisí používají kouřoměry pracující na principu:

- a) Filtračním.
- b) Analýzy výfukových plynů.
- c) Měření opacity (optické hustoty výfukových plynů).

730857. Při měření kouřivosti metodou volné akcelerace je opacimetr přepnut do měřícího modu:

- a) „A“.
- b) „B“.
- c) Libovolného, závislého pouze na obsluze přístroje.

730859. Jednotkou pro vyjádření kouřivosti (opacity) je:

- a) g/kWh.
- b) Objemové %.
- c) m^{-1} , (1/m).

731295. Vznětové motory starší konstrukce s řízeným emisním systémem byly vybaveny katalyzátorem:

- a) Pracujícím na bázi oxidačních reakcí, spalování probíhá s přebytkem vzduchu.
- b) Třícestným jako u zážehových motorů, v katalyzátoru probíhají jak oxidační, tak i redukční reakce pro dodatečnou úpravu spalin.
- c) Pracujícím na bázi redukčních reakcí, oxidační reakce nelze vzhledem k procesu spalování vznětového motoru realizovat.

731400. Při měření emisí vozidel se vznětovým motorem s řízeným emisním systémem nebo systémem palubní diagnostiky (EOBD, OBD) používáme:

- a) Analyzátor výfukových plynů třídy II (podle OIML R99).
- b) Analyzátor výfukových plynů jakékoliv třídy.
- c) Kouřoměr (opacimetr) schváleného typu, přístroj podléhá schválení ministerstvem.

731401. Při měření emisí vozidel se vznětovým motorem s neřízeným emisním systémem používáme:

- a) Analyzátor výfukových plynů třídy II (podle OIML R99).
- b) Analyzátor výfukových plynů jakékoliv třídy.
- c) Kouřoměr (opacimetr) schváleného typu, přístroj podléhá schválení ministerstvem.

731402. Při měření kouřivosti vozidla se vznětovým motorem používáme:

- a) Metodu volné akcelerace motoru.
- b) Metodu akcelerace vozidla na schválené měřicí ploše.
- c) Metodu analýzy výfukových plynů.

731418. Sondy měřicího přístroje pro zjištění kouřivosti (opacity) vozidla se vznětovým motorem zasunujeme do výfukového systému vozidla:

- a) Libovolně daleko.
- b) Pouze na začátek výfukového systému, aby nedošlo k poškození filtru pevných částic, katalyzátoru nebo tlumiče výfuku.
- c) V souladu s pokyny výrobce přístroje, dále pak s pokyny zveřejněnými v instrukcích vydaných ministerstvem ve věstníku dopravy, a zároveň tak, aby sonda nepřisávala okolní vzduch.

731507. Vozidlo vybavené SCR indikuje nízký stav AdBlue na přístrojové desce:

- a) Tento stav nemá vliv na vlastní měření emisí.
- b) Před měřením kouřivosti je nutné nejprve doplnit stav AdBlue, poté vozidlo změříme standardním způsobem.
- c) Vozidlo hodnotíme jako nevyhovující.

731508. Při měření kouřivosti volnou akcelerací akcelerační pedál rychle sešlápneme do max. polohy a držíme jej v této poloze:

- a) Dokud není dosaženo tolerančního pásma referenčních otáček
- b) Ihned uvolníme
- c) Dle hluku motoru

731526. Nestanoví-li výrobce vozidla jinak, rozumí se u vznětových motorů provozní teplotou bez ohledu na to, z jakého zdroje byla získána (sonda olejové měrky, diagnostické rozhraní) teplota nejméně:

- a) 180 °C
- b) 60 °C
- c) 5 °C

731527. Kontrola regulace volnoběhu vznětových motorů se provádí:

- a) U vozidel s řízenými systémy s výjimkou hybridních elektrických vozidel
- b) Pouze u hybridních elektrických vozidel
- c) U vozidel s neřízeným systémem

732000 Doba akcelerace vznětového motoru k dosažení tolerančního pásma referenčních otáček je delší než 5 sekund (u běžného vozidla):

- a) Na době akcelerace nezáleží
- b) Měření je platné a započítává se do počtu provedených měření
- c) Měření není platné, avšak započítává se do počtu provedených měření