

Seznam aktuálních otázek v testech

Poslední datum úpravy: 25.04.2024

Test: Kontrolní technik - KTE - základní

Typ: KTE Druh: Základní

Časový limit: 60 min Min. úspěšnost: 80 % Počet otázek: 40

Oblast: KTE - Legislativa **Okruh:** KTE - Obecná legislativa

Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 64

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

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

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

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

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

- 4 roky.
 - 3 roky.
 - 2 roky.
-

811. Při identifikaci vozidla uvedeného do provozu v roce 2008, přistaveného k měření emisí na samostatné stanici měření emisí (SME) byl zjištěn nesoulad údajů v dokladech s reálným provedením vozidla. Vozidlo je vybaveno číslem VIN, ale není vybaveno výrobním štítkem (chybějící výrobní štítek). Jak se bude tento stav hodnotit na samostatné SME?

- Zjištěný stav se nebude vyznačovat závadou, ale o zjištěném stavu se provede zápis do záznamníku závad a do protokolu o měření emisí.
 - Zjištěný stav se vyznačí příslušným kódem závady do záznamníku závad a následně i do protokolu o měření emisí.
 - Zjištěný stav SME oznámí obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.
-

812. Kde jsou popsány odchylky od standardních postupů měření emisí uvedených v Metodickém postupu měření emisí?

- Odchylky jsou popsány v Metodickém postupu pro měření emisí, dále v aktuálních sděleních Ministerstva dopravy nebo ve sděleních výrobců/akreditovaných zástupců publikovaných prostřednictvím Ministerstva dopravy.

- Odchytky jsou popsány v návodech k obsluze vozidel.
- Odchytky jsou popsány ve vyhlášce č. 211/2018 Sb., v platném znění.

813. Která vozidla z neevropských zemí se zážehovým motorem s řízeným emisním systémem se pro účely Metodického postup pro měření emisí považují za vozidla bez OBD?

- Vozidla z neevropských zemí uvedená do provozu nejpozději do 31. 12. 2000, a to i pokud jsou vybavena některou z verzí OBD.
- Vozidla z neevropských zemí uvedená do provozu nejpozději do 31. 12. 2008.
- Vozidla z neevropských zemí uvedená do provozu nejpozději do 31. 12. 2008, ale pouze pokud nejsou vybavena některou z verzí OBD.

814. Která vozidla z neevropských zemí se vznětovým motorem s řízeným emisním systémem se pro účely Metodického postup pro měření emisí považují za vozidla bez OBD?

- Vozidla z neevropských zemí uvedená do provozu nejpozději do 31. 12. 2002, a to i pokud jsou vybavena některou z verzí OBD.
- Vozidla z neevropských zemí uvedená do provozu nejpozději do 31. 12. 2000, ale pouze pokud nejsou vybavena některou z verzí OBD.
- Vozidla z neevropských zemí uvedená do provozu nejpozději do 31. 12. 2000, a to i pokud jsou vybavena některou z verzí OBD.

815. Podléhá historické vozidlo registrované v registru historických a sportovních vozidel s průkazem historického vozidla s neřízeným emisním systémem nebo neřízeným emisním systémem s katalyzátorem pravidelnému měření emisí?

- Toto historické vozidlo nepodléhá pravidelnému měření emisí.
- Toto historické vozidlo podléhá pravidelnému měření emisí.
- Toto historické vozidlo podléhá pravidelnému měření emisí, ale při měření emisí se u zážehových motorů neprovádí měření koncentrací škodlivých látek a u vznětových motorů se neprovádí měření kouřivosti.

817. Jak je zákonem č. 56/2001 Sb., v platném znění definováno historické vozidlo?

- Historickým vozidlem je vozidlo, které je zapsáno v registru historických a sportovních vozidel a kterému byl vydán průkaz historického vozidla.
- Historickým vozidlem je vozidlo, které je zapsáno v registru silničních vozidel a má prokázanou historickou původnost vozidla.
- Historickým vozidlem je každé vozidlo, jehož stáří překračuje 20 let.

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

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

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

- Nepodléhají.
- Podléhají pouze v případě, pokud jejich provozní hmotnost podle dokladů k vozidlu je 400 kg a vyšší.

- Nepodléhají, protože jsou všechny bez rozdílu vybaveny řízenými katalytickými systémy.

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

- **Měříme postupně emise ve všech větvích výfuku a do protokolu se uvádějí nejnepríznivější hodnoty vůči limitu.**
- Měříme emise pouze z jednoho vyústění výfuku.
- Montáží vzduchotěsného svodu z koncovek výfuku do jednoho a měříme emise v souběhu koncovek.

821. Jakým způsobem lze na STK/SME doložit historickou původnost silničního vozidla?

- **Dokladem o uznání testování silničního vozidla na historickou původnost vydaným místně příslušným úřadem pro registraci historických vozidel nebo zápisem o historické původnosti vozidla v registru silničních vozidel nebo zápisem v technickém průkazu silničního vozidla.**
- Dokladem o stáří vozidla překračující 20 let vydaným místně příslušným úřadem pro registraci historických vozidel.
- Dokladem o uznání testování silničního vozidla na historickou původnost vydaným Ministerstvem dopravy.

822. Jak se odlišuje zvláštní registrační značka historického vozidla od ostatních registračních značek?

- **Registrační značka historických vozidel má zelené znaky na bílém podkladu a po dvoumístném číselném znaku kraje, ve kterém je vozidlo registrováno vždy následuje velké písmeno "V".**
- Registrační značka historických vozidel má zelené znaky na bílém podkladu.
- Registrační značka historických vozidel má zelené znaky na bílém podkladu. Zelených znaků je vždy pět a na prvním místě je vždy velké písmeno "F".

823. Může kontrolní technik, 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?

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

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

- **2 roky.**
- 3 roky.
- 4 roky.

825. U vozidla kategorie M1 s maximálním počtem 8 osob kromě místa řidiče a u vozidla kategorie N1 s celkovou hmotností do 3 500 kg se pravidelné měření emisí provádí:

- **Ve lhůtě předepsané zákonem, tj. nejpozději po uplynutí čtyř let od data první registrace, dále pak do dvou let (cyklus 4–2–2).**
- Ve lhůtě jednoho roku nebo dříve.

- Lhůta není předepsaná zákonem, stanoví ji zvláštní prováděcí předpis příslušné obce s rozšířenou působností.

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

- **Hodnotí se vozidlo jako nevyhovující.**
- Provedou se doplňková měření.
- Se při vyhodnocení k této skutečnosti nepřihlíží.

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

- **1 rok.**
- 2 roky.
- 3 roky.

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

- **Nezpůsobilé k dalšímu provozu.**
- Způsobilé k dalšímu provozu.
- Možno provozovat ještě maximálně 3 měsíce.

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

- **Zákon č. 56/2001 Sb., v platném znění.**
- Vyhláška č. 211/2018 Sb., v platném znění.
- Vyhláška č. 102/1995 Sb., v platném znění.

830. Určete lhůtu pro přistavení vozidla kategorie L k pravidelnému měření emisí:

- **Měření emisí se nevyžaduje.**
- Měření emisí se vyžaduje, lhůta pro přistavení je 1-1-1.
- Měření emisí se vyžaduje, lhůta pro přistavení je 4-2-2.

831. Povolení k provozování stanice měření emisí uděluje:

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

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

- **Závada bude hodnocena jako vážná (č.: 6.1.2.1.2).**
- Měření emisí se provede v celém rozsahu s kladným hodnocením. Po jeho ukončení se odstraní zjištěné závady.

- Závada se provizorně odstraní a v měření emisí se pokračuje obvyklým postupem.

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

- **Provozovatel SME.**
- Organizace provádějící kalibraci.
- Pracovník, který je držitelem osvědčení o odborné způsobilosti pro měření emisí.

834. Cenu za měření emisí hradí:

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

835. Měření emisí u vozidel s motorem v záběhu:

- **Bude provedeno standardním způsobem.**
- Se neprovede a nevyznačí.
- 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.

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

- **Osobě, která si měření objednala.**
- Obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.
- Ministerstvu dopravy ČR.

837. Při měření emisí může být přítomen:

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

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

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

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

- **Osobě, která si měření objednala.**
- Obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností.
- Ministerstvu dopravy ČR.

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

- **Shodná se lhůtou pro ostatní vozidla dané kategorie.**
- 12 měsíců.
- 2 roky.

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

- **Vozidlo je technicky nezpůsobilé, hodnotí se závadou č.: 6.1.3.5.4. – nebezpečná.**
- Měření emisí se provede a splní-li vozidlo předepsané limity, je hodnoceno jako vyhovující.
- Měření emisí se provede a splní-li vozidlo předepsané limity, je hodnoceno jako vyhovující.

842. Netěsná palivová soustava vozidla, ze které dochází k úniku paliva, je při měření emisí hodnocena takto:

- **Vozidlo je technicky nezpůsobilé, hodnotí se závadou č. : 6.1.3.5.4 – nebezpečná.**
- Nehodnotí se.
- Vozidlo je dočasně způsobilé na dobu 3 měsíců.

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

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

844. Smí se na pracovišti SME-LPG kouřit?

- **Nesmí.**
- Smí.
- Smí, pokud to provozní řád pracoviště nebo jiný podnikový normativ nezakazuje.

845. Co je to provozní řád pracoviště?

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

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

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

847. Kdo je oprávněn provádět měření emisí:

- **Pracovník, který je držitelem platného profesního osvědčení kontrolního technika nebo profesního osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí.**
 - Kterýkoliv pracovník provozovatele SME.
 - Pracovník provozovatele SME vyškolený pro obsluhu opacimetru.
-

848. Volnoběžné otáčky motoru předepisuje:

- **Výrobce vozidla.**
 - Výrobce přístroje určeného k měření emisí.
 - Vyhláška MD ČR.
-

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

- **Zákon č. 56/2001 Sb., v platném znění.**
 - Zákon č. 361/2000 Sb., v platném znění.
 - Zákon č. 255/2012 Sb., v platném znění.
-

850. Přístroje pro měření emisí musí být:

- **Metrologicky navázány.**
 - Řádně udržovány, ale metrologicky navázány být nemusí.
 - Každý týden zkontrolovány servisem, který určil výrobce.
-

851. Před měřením emisí vozidla se ověřují:

- **Identifikační údaje vozidla, motoru, soulad provedení vozidla s doklady k vozidlu a výrobními štítky.**
 - Doklady řidiče vozidla.
 - Údaje o servisních úkonech provedených na vozidle v posledních pěti letech.
-

852. Měření emisí silničních vozidel konstrukčně určených k pohybu na sněhu nebo ledu může být provedeno:

- **V místě určeném příslušným krajským úřadem - mobilním způsobem.**
 - Pouze na stálém pracovišti SME.
 - Kdekoli tam, kam může takové vozidlo bezpečně dojet.
-

853. SME může provádět měření emisí:

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

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

- **Neprodleně oznámit ministerstvu odnětí nebo pozbytí řidičského oprávnění, ztrátu bezúhonnosti atd.**

- Neprodleně oznámit ministerstvu změnu adresy trvalého pobytu.
- Neprodleně oznámit ministerstvu změnu adresy přechodného pobytu.

855. Profesioního osvědčení kontrolního technika nebo profesioního osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí se vydává na dobu:

- **3 let.**
- Neurčitou.
- 1 roku.

856. Odsávání výfukových plynů:

- **Nesmí ovlivňovat průtok výfukových plynů.**
- Smí ovlivňovat průtok výfukových plynů, avšak jen u vznětových motorů.
- Smí ovlivňovat průtok výfukových plynů, avšak jen u zážehových motorů.

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

- **Nejméně 120 cm.**
- Není stanoveno.
- Nejméně 60 cm.

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

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

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

- **Obecní úřad obce s rozšířenou působností může odejmout Povolení k provozování stanice měření emisí nebo Oprávnění a Osvědčení k provozování SME.**
- Obecní úřad obce s rozšířenou působností provede neodkladně vlastní kontrolu a podle výsledku rozhodne o odejmutí Oprávnění k provozování stanice měření emisí.
- Obecní úřad obce s rozšířenou působností bez dalšího zkoumání provádění emisního měření povolí.

860. Profesioního osvědčení kontrolního technika nebo profesioního osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí vydá ministerstvo:

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

861. V profesním osvědčení kontrolního technika nebo profesním osvědčení kontrolního technika s omezením na měření emisí je uvedeno:

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

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

- **Nejdříve po 5 letech od odnětí předchozího osvědčení.**
- Kdykoliv po odnětí předchozího osvědčení.
- O osvědčení již mechanik požádat nemůže.

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

- **V místě určeném příslušným krajským úřadem - mobilním způsobem.**
- Pouze na stálém pracovišti SME.
- Všude tam, kde se shromáždí více než 10 takových vozidel.

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

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

865. Konkrétní postupy při měření jsou stanoveny:

- **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 ve vyhlášce č. 211/2018 Sb., v platném znění, v příloze č. 1 „Seznam kontrolních úkonů“.**
- Vnitropodnikovými předpisy zpracovanými vedoucím SME.
- Provozním řádem a havarijním plánem.

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

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

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

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

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

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

869. Zkouška ME se předčasně ukončí s negativním výsledkem:

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

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

- **Upevnění, elektrické připojení lambdasond.**
- Osvětlení vozidla.
- Nahuštění pneumatik.

872. Osobní automobil - obytný kat. M1 s maximální technicky přípustnou hmotností 3 490 kg:

- **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.**
- Podléhá měření emisí i pravidelné technické prohlídce každý rok, z důvodu provedení vozidla do 3,5 t.
- 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 3,5 t a maximálním počtem 9 osob, kromě místa řidiče.

1753. Podléhá silniční vozidlo registrované v registru silničních vozidel s prokázanou historickou původností vybavené motorem s neřízeným emisním systémem nebo neřízeným emisním systémem s katalyzátorem pravidelnému měření emisí?

- **Toto silniční vozidlo podléhá pravidelnému měření emisí, ale při měření emisí se u zážehových motorů neprovádí měření koncentrací škodlivých látek a u vznětových motorů se neprovádí měření kouřivosti.**
- Toto silniční vozidlo podléhá pravidelnému měření emisí. Měření emisí se provádí v plném rozsahu včetně měření koncentrací škodlivých látek u zážehových motorů a měření kouřivosti u vznětových motorů.
- Toto silniční vozidlo s prokázanou historickou původností vozidla nepodléhá pravidelnému měření emisí.

Oblast: KTE - Legislativa **Okruh:** KTE - Legislativa-pohon benzín

Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 17

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

- **Ve vyhlášce č. 211/2018 Sb., v platném znění.**
- V zákoně č. 56/2001 Sb., v platném znění.
- Ve vyhlášce č. 41/1984 Sb., v platném znění.

873. U vozidla s neřízeným emisním systémem vyrobeným v roce 1988 byly zjištěny následující hodnoty emisí škodlivin: CO 4,2 % obj. Výrobce vozidla seřizovací hodnoty nestanovil, jak bude vozidlo hodnoceno:

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

874. 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:

- Vážnou závadou dle kontrolního úkonu č.: 8.2.1.2.1
- Jako lehká závada - A.
- Jako vyhovující.

875. Přípustné limity koncentrace škodlivin u zážehových motorů poprvé registrovaných do 31. 12. 1985 stanovené legislativou jsou:

- 4,5 % objemových CO a 1 200 ppm HC.
- 3,5 % objemových CO a 800 ppm HC.
- 5 % objemových CO.

876. 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:

- Jako vyhovující.
- Jako vyhovující, ale jen na dobu 3 měsíců.
- Jako nevyhovující.

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

- Vážnou závadou dle kontrolního úkonu č.: 8.2.1.2.1.
- Lehkou závadou.
- Jako vyhovující.

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

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

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

- **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.**
 - Vizuální kontrola uchycení nápravy.
 - Vizuální kontrola řídicího systému motoru.
-

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

- **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, přidavných nebo doplňkových systémů ke snižování emisí a příslušné elektroinstalace.**
 - Vizuální kontrola skupin a dílů ovlivňujících tvorbu emisí škodlivin výfukových plynů, zaměřená pouze na úplnost a těsnost palivové soustavy; ostatní díly se nekontrolují.
 - Kontrola palivových map v řídicím systému motoru.
-

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

- **Podléhají, pokud splňují podmínky stanovené zákonem pro danou kategorii vozidla; měření se provádí podle předpisu výrobce vozidla.**
 - Nepodléhají.
 - Podléhají, provede se zkouška dojezdu na rovném úseku při chodu na elektrický pohon.
-

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

- **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.**
 - Výrobce nástavby.
 - Měřicího přístroje.
-

883. 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:

- **4,5 % obj.**
 - 6,5 % obj.
 - 3,5 % obj.
-

884. 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:

- **3,5 % obj.**
 - 6,5 % obj.
 - 4,5 % obj.
-

885. Přípustné hodnoty HC:

- **Může stanovit výrobce vozidla; pokud je tato hodnota stanovena, nesmí být překročena.**
- Stanoví výrobce měřicího přístroje.
- Stanoví výrobce nastavby.

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

- **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.**
- Výrobce nastavby.
- Výrobce měřicího přístroje.

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

- **Pouze na palivo zapsané v dokladech k vozidlu na základě schválení vozidla.**
- Na jakékoliv palivo z obchodní sítě, tj. například benzín, nafta, etanol.
- Jak na benzín, tak na etanol s označení E85 v jakémkoliv poměru s benzínem.

888. Při měření koncentrací škodlivých složek zážehových motorů:

- **Je povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí.**
- Není povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí.
- Je povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí pouze v případě vyhovujícího měření.

Oblast: KTE - Legislativa **Okruh:** KTE - Legislativa-plyn

Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 22

894. Pokud není při měření emisí údaj o životnosti nádrže na LPG k dispozici, jakou délku životnosti nádrže na LPG uvádí vyhláška č. 153/2023 Sb. jako obvyklou?

- **Pokud není údaj o životnosti nádrže na LPG k dispozici, je dle vyhlášky č. 153/2023 Sb. obvykle životnost nádrže na LPG 10 let.**
- Pokud není údaj o životnosti nádrže na LPG k dispozici, je dle vyhlášky č. 153/2023 Sb. obvykle životnost nádrže na LPG 15 let.
- Životnost nádrže na LPG se při měření emisí nekontroluje.

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

- **LPG – zkapalněný ropný plyn.**
- Biopalivo.
- CNG – stlačený zemní (přírodní) plyn.

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

- **Přenosným indikátorem pro zkoušku těsnosti plynového zařízení. Indikátor musí být schváleného typu.**

- Požárním hydrantem.
- Automatickým hasicím zařízením.

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

- **Zda plynová část palivové soustavy odpovídá údajům uvedeným v dokladech k vozidlu a v registru vozidel resp. obecným požadavkům na zástavbu LPG komponent do vozidla.**
- Celková hmotnost kontrolovaného vozidla.
- Množství CO₂ a NO_x při otáčkách zvýšeného volnoběhu.

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

- **Stabilním indikátorem přítomnosti LPG, který musí být umístěn nejvýše 100 mm nade dnem jámy a účinným nuceným podtlakovým odvětráváním.**
- Pěnovým hasicím přístrojem.
- Nezávislým teplovzdušným vytápěním.

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

- **Detektorem úniku plynu.**
- Neprovádí se, není předepsána.
- Poslechem a čichem.

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

- **Stabilními indikátory přítomnosti LPG nebo CNG.**
- Dálkovým ovládáním větrání a vytápění.
- Čidly optické a akustické signalizace přítomnosti CO.

901. Při kontrole těsnosti plynového zařízení:

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

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

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

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

- **Libovolné, ale dostatečné množství pro měření dle platné legislativy.**
- 0 litrů (kg), aby nedošlo v případě úniku plynu k výbuchu.

- V nádrži LPG (CNG) musí být maximální množství benzínu, nejvýše však 80 %.

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

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

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

- **CNG – stlačený zemní (přírodní) plyn.**
- LPG – zkapalněný ropný plyn.
- Biopalivo.

906. Jednopalivová vozidla na CNG podléhají měření emisí:

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

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

- **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).**
- Jako při měření vozidel se zážehovým motorem, provede se pouze analýza plynných škodlivin ve výfukových plynech.
- Jako při měření vozidel se zážehovým motorem na plynné palivo, provede se pouze analýza plynných škodlivin ve výfukových plynech.

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

- **Musí být vybavena stabilními detektory úniku plynu umístěnými nejvýše 200 mm nad podlahou.**
- Musí být vybavena stabilními detektory úniku plynu u stropu.
- Nemusí být vybavena stabilními detektory úniku plynu.

909. 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:

- **10násobnou.**
- 20násobnou.
- 5násobnou.

910. 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:

- **6násobnou.**
- 2násobnou.
- 15násobnou.

911. Jednopalivová (monofuel) vozidla poháněná LPG se měří:

- **Pouze na LPG.**
- Na LPG, ale i na BA, pokud je možné motor na tento pohon přepnout přepínačem.
- Na oba druhy paliva, tj. kapalné (BA) i plynné (LPG), ale emise na kapalné palivo se nevyhodnocují.

912. Jednopalivová (monofuel) vozidla poháněná CNG se měří:

- **Pouze na CNG.**
- Na CNG, ale i na BA, pokud je možné motor na tento pohon přepnout přepínačem.
- Na oba druhy paliva, tj. kapalné (BA) i plynné (CNG), ale emise na kapalné palivo se nevyhodnocují.

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

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

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

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

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

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

Oblast: KTE - Legislativa **Okruh:** KTE - Legislativa-pohon diesel

Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 12

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

- **Alespoň 15 °C.**
 - Na teplotě nezáleží.
 - Teplota, při které ještě nedochází ke kondenzaci vodních par ve výfukových plynech.
-

890. Vozidlo vyrobené v roce 1990 a homologované podle předpisu EHK\in 24 je opatřeno štítkem s údajem 2,51. Dovolena hodnota kouřivosti je:

- 2,51 m-1.
- 3,01 m-1.
- 3,51 m-1.

891. Jaký předpis stanoví kouřivost vozidel poháněných vznětovými motory:

- EHK 24.
- EHK 83.
- EHK 49.

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

- Podléhají, pokud splňují podmínky stanovené zákonem pro danou kategorii vozidla; měření se provádí podle předpisu výrobce vozidla.
- Nepodléhají.
- Podléhají, provede se zkouška dojezdu na rovném úseku při chodu na elektrický pohon.

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

- Musí být používáno.
- Nemusí být používáno.
- Nemusí být používáno, pokud je průměr výfuku větší než 70 mm.

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

- Podle údajů výrobce, ale min. jednou ročně.
- Dvakrát ročně.
- Podle stáří kouřoměru.

917. Pokud výrobce nestanovil, pak dovolená hodnota kouřivosti u motorů vozidel vyrobených do 31. 12. 1979, činí:

- 4,0 m-1.
- $4,0 + 0,5 \text{ m-1} = 4,5-1$.
- Není stanovena.

918. Jakým přístrojem se ve SME měří kouřivost:

- Opacimetrem schváleného typu.
- Filtračním kouřoměrem.
- Opacimetrem doporučeným výrobcem vozidla.

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

- **Kouřivost.**
- NO_x, CO, CO₂ a kouřivost.
- CO, HC, ? (lambda).

920. Mezi jednotlivými akceleracemi při měření kouřivosti se dodržuje:

- **Prodleva 15 sekund.**
- Prodleva 25 sekund.
- Libovolná prodleva.

921. 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:

- **0,25 m⁻¹.**
- 1,0 m⁻¹.
- 0,02 m⁻¹.

922. Při měření opacity:

- **Je povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí.**
- Není povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí.
- Je povinností používat schválený měřicí program pro měření emisí pouze v případě měření neřízených systémů.

Oblast: KTE - Administrativa **Okruh:** KTE - Obecná administrativa
Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 17

923. Do kolika minut musí kontrolní technik od zahájení měření emisí (načtení čárového kódu technika a načtení QR kódu prohlídky) provést 1. fotografii:

- **Do 2 minut.**
- Do 5 minut.
- Do 10 minut.

924. Jaké podmínky musí splňovat vozidlo, u něhož kontrolní technik provádí měření emisí, jakožto vozidlo s prokázanou historickou původností:

- **Minimálně 30 let staré, jehož typ se již nevyrábí; zápis o historické původnosti vozidla; vozidla s neřízeným emisním systémem nebo s neřízeným emisním systémem s katalyzátorem.**
- Stačí stáří 30 let.
- Stačí prokázat historickou původnost z autoklubu.

925. Měření emisí vozidel jednotlivě dovezených ze zahraničí, ještě nezaregistrovaných v ČR, se provádí:

- **Ve SME, která má Povolení k provozování stanice měření emisí nebo Osvědčení a Oprávnění k provozování stanice měření emisí a má k dispozici potřebné technické podklady pro jejich seřizování a opravy.**

- Ve SME, která má Povolení k provozování stanice měření emisí nebo Osvědčení a Oprávnění k provozování stanice měření emisí.
- Ve SME, která má k dispozici potřebné technické podklady pro jejich seřizování a opravy.

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

- **12 měsíců.**
- 6 měsíců.
- Dle předpisu výrobce.

927. V případě, že nelze navázat komunikaci s OBD u vozidel s tímto systémem, vozidlo se hodnotí jako:

- **Nevyhovující, pokud není od výrobce vozidla povolena výjimka.**
- Proveďte se měření jako u vozidla bez OBD.
- Proveďte se doplňkové měření.

928. Pokud technický stav motoru neumožňuje bezpečné měření a dochází k bezprostřednímu ohrožení bezpečnosti obsluhy nebo životního prostředí:

- **Kontrola se ukončí ve fázi, kdy k tomuto zjištění došlo. Přiřadí se odpovídající čísla kontrolních úkonů k doposud zjištěnému stavu a do poznámky se uvede text "Předčasné ukončení měření z důvodu ...(uvede se konkrétní důvod)...".**
- Kontrola vozidla se v maximální možné míře dokončí, přiřadí se odpovídající čísla kontrolních úkonů ke zjištěnému stavu a vozidlo se bude celkově hodnotit jako nevyhovující. Do poznámky se uvede text "Nevyhovující technický stav vozidla".
- Měření se přeruší a zákazník bude vyzván k opravě, poté je možné v měření pokračovat. Pokud nedojde k opravě do konce běžného dne, rozpracovaný protokol se automaticky stornuje.

929. Protokol o měření emisí vozidla SME se vyhotovuje:

- **V jednom exempláři.**
- Ve dvou exemplářích.
- Ve třech exemplářích.

930. Ochranná nálepka:

- **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.**
- Je nálepkou, která nahrazuje kontrolní nálepkou, lepí se do pravého dolního rohu čelního skla vozidla.
- Nálepkou vyjadřující vyhovující technický stav vozidla po absolvované pravidelné technické prohlídce.

931. Ochranná nálepka je:

- **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.**
- Červené barvy, slouží k vylepení na přední tabulku registrační značky.
- Červené barvy, slouží k vylepení na zadní tabulku registrační značky.

932. Ochranné nálepky:

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

933. Ochranné nálepky jsou:

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

934. Poškozené ochranné nálepky:

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

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

- **Ministerstvo dopravy a obecní úřad obce s rozšířenou působností.**
- Jakýkoliv pracovník SME určený vedoucím SME.
- Jakýkoliv pracovník příslušné STK určený vedoucím STK.

936. Evidence protokolů měření emisí je vedena:

- **Elektronicky v IS TP.**
- Firemním účetnictvím.
- Knihou „Evidence měření emisí“.

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

- **5 let.**
- 20 let.
- 3 měsíců.

938. Záznamníky závad se ukládají v SME po dobu:

- **5 let.**
- 1 roku.
- 3 let.

939. Ochrannou nálepku vylepujeme:

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

Oblast: KTE - Administrativa **Okruh:** KTE - Administrativa-pohon benzín

Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 10

940. Pro vozidlo kategorie M1 nemá pracoviště k dispozici hodnoty otáček pro měření emisí. Jak bude postupovat?

- **Odmítne měření a stornuje započatý protokol s poznámkou "Není k dispozici technické vybavení nebo potřebné technické podklady k měření emisí vozidla".**
 - Proveďte nejprve změření skutečných otáček volnoběhu a zvýšeného volnoběhu a tyto následně s tolerancí 100 min⁻¹ uvede do protokolu jako předepsané.
 - Proveďte měření se zadáním mezí otáček základního volnoběhu v rozmezí 0-2 000 min⁻¹ a zvýšeného volnoběhu s otáčkami 2 500-4 000 min⁻¹.
-

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

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

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

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

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

- **Stav počítáče ujeté vzdálenosti v km.**
 - Počet předchozích majitelů.
 - Kontrolní nálepkou červené barvy v pravém dolním rohu.
-

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

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

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

- **Datum 1. registrace vozidla.**
- Počet měsíců v roce, kdy je vozidlo provozováno.

- Rok výroby motoru.

946. V kontrolovaném vozidle není možno ani náhradními metodami identifikovat typ motoru. Jak budete postupovat?

- **Odmítne se měření a stornuje započatý protokol s poznámkou "Nenalezen/nezjištěn typ motoru".**
- Pro měření se použijí limitní hodnoty stanovené vyhláškou Ministerstva dopravy, do poznámky se uvede "Použity obecné limity emisí z důvodu nemožnosti identifikace typu motoru".
- Měření se provede v souladu s typem motoru, který je uveden v dokladech vozidla. Do poznámky se uvede "Typ motoru není fyzicky vyznačen".

947. Při prohlídce vozidla bylo zjištěno, že systém odvětrání nádrže vozidla je špatně přístupný a i přes vynaložené úsilí nelze dostupnými prostředky provést jeho kontrolu.

- **Do poznámky záznamníku závad i do protokolu se uvede text "Systém odvětrání nádrže je zcela nepřístupný" a jeho kontrola se neprovede.**
- Provede se demontáž potřebných součástí vozidla, aby bylo možné kontrolu provést a do poznámky záznamníku závad i do protokolu se uvede text "Provedena demontáž a montáž komponent nutných pro zajištění kontroly systému odvětrání nádrže".
- Zašle se informace o této skutečnosti některé z pověřených zkušeben a tento bod kontroly se vynechá.

948. Chybové kódy (DTC) trvale emisně relevantních závad systému řízení motoru bez OBD se:

- **Uvedou do záznamníku i protokolu s poznámkou "DTC systému bez OBD".**
- Do protokolu ani záznamníku nerozepisují, uvede se pouze souhrnný výsledek, zda je systém řízení motoru v pořádku s počtem zjištěných závad.
- Uvádějí do protokolu pouze v případě, že je možný jejich on-line přenos z diagnostického rozhraní vozidla.

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

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

Oblast: KTE - Administrativa **Okruh:** KTE - Administrativa-plyn

Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 15

950. Kdy vozidlo klasifikujeme jako jednopalivové?

- **Pokud je poháněno pouze jedním palivem. V případě, že je poháněno kombinací paliv BA+LPG nebo BA+CNG potom tehdy, není-li objem benzínové nádrže větší než 15 litrů.**
- Pokud je poháněno pouze jedním palivem, tj. čistě BA nebo LPG nebo CNG.
- Pokud je poháněno pouze jedním palivem. V případě, že je poháněno kombinací paliv BA+LPG nebo BA+CNG potom tehdy, není-li možné uživatelsky přepínat mezi jednotlivými palivy.

951. Kdy vozidlo klasifikujeme jako duální?

- **V případě, že dochází ke spalování 2 paliv současně. Motor nelze provozovat pouze na plyn se zastaveným přívodem nafty. Typicky se jedná o spalování NM+LPG nebo NM+CNG.**

- V případě, že jeho motor umožňuje rovnocenně spalovat dvě různá paliva a je vybaven dvěma palivovými soustavami, mezi kterými je možné uživatelsky přepínat.
- V případě, že se jeho motor umí adaptovat na proměnné složení paliva.

952. Jaké komponenty považujeme za klíčové z hlediska identifikace zástavby LPG/CNG, instalované ve vozidle:

- **Regulátor, řídicí jednotku, směšovač a vstřikovače.**
- Nádrž, multiventil, regulátor, řídicí jednotka.
- Nádrž, regulátor, řídicí jednotka.

953. V případě, že soupravu LPG/CNG použitou ve vozidle nelze ztotožnit s podklady, které má pracoviště měření emisí k dispozici:

- **Měření emisí se odmítne. Prohlídka zapsaná v IS TP se stornuje a uvede se v souladu s Metodikou ME důvod storna.**
- Měření se provede standardním způsobem, pokud má pracoviště podklady k měření značky a typu vozidla a typu motoru. Do IS TP se v souladu s Metodikou ME uvede informace o aplikaci standardního postupu.
- Měření se provede pouze na základní palivo a platnost prohlídky se omezí na 1 měsíc.

954. V rámci provádění vizuální kontroly vozidla před vlastním měření emisí bylo zjištěno, že pohon BA+LPG nebo BA+CNG není uveden v dokladech k vozidlu (byl zjištěn nesoulad s předepsanými požadavky). Jak se bude dále postupovat?

- **Vystaví se protokol o měření emisí vozidla s uvedením závady 6.1.3.8.1., stupeň závady "vážná" (B). Měření koncentrací škodlivých složek se v tomto případě neprovádí.**
- Záznam o měření emisí se v IS TP stornuje. Protokol o měření emisí se nevydává.
- Měření se provede pouze na základní palivo uvedené v dokladech a do poznámky protokolu se uvede informace o neschválené úpravě vozidla.

955. Výsledek kontroly těsnosti plynové části palivové soustavy se:

- **Uvede samostatně do protokolu o měření emisí.**
- Uvede do technického průkazu.
- Uvede do řidičského průkazu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Oblast: KTE - Administrativa **Okruh:** KTE - Administrativa-pohon diesel

Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 11

966. Podle jakých emisních předpisů, uvedených v kolonce V.9 Osvědčení o registraci, se osobní automobil kat. M1 se vznětovým motorem a celkovou hmotností 2 230 kg považuje z hlediska procesu kontroly za vybavený DPF?

- **715/2007/ES a novějších, např. 692/2008/ES či 2017/1151/ES.**
- 595/2009/ES a novějších, např. 582/2011/ES či 2017/1347/ES.
- 98/69 a novějších, např. 1999/102/ES a jeho ekvivalentu EHK 83.05C.

967. Podle jakých emisních předpisů, uvedených v kolonce V.9 Osvědčení o registraci, se nákladní automobil kat. N3 se vznětovým motorem a provozní hmotností 12 590 kg považuje z hlediska procesu kontroly za vybavený DPF?

- **595/2009/ES a novějších, např. 582/2011/ES či 2017/1347/ES.**
- 715/2007 a novějších, např. 692/2008/ES či 2017/1151/ES.
- Specifikace předpisu může být libovolná, rozhodující je výsledek prvotní vizuální kontroly, zda je součástí výfukového systému DPF.

968. Pro vozidlo kategorie T se vznětovým motorem neposkytl výrobce vozidla hodnoty otáček pro měření emisí. Jak se bude dále postupovat?

- **V souladu se zněním přílohy č. 8 "Metodického pokynu pro měření emisí" se nejprve provede změření skutečných otáček volnoběhu a přeběhových otáček, tyto se následně s tolerancí ± 50 min-1 pro volnoběžné a ± 100 min-1 pro přeběhové uvedou do protokolu jako předepsané.**
- Odmítne měření a stornuje započatý protokol s poznámkou "Není k dispozici technické vybavení nebo potřebné technické podklady k měření emisí vozidla".
- Provede pouze vizuální kontrolu vozidla případně kontrolu řídicího systému motoru a do poznámky protokolu uvede "Aplikován zvláštní postup pro nesilniční vozidla, pro která nejsou k dispozici technické podklady k měření emisí vozidla".

969. Chybové kódy (DTC) trvale emisně relevantních závad systému řízení motoru bez OBD se:

- **Uvedou do záznamníku i protokolu s poznámkou "DTC systému bez OBD".**
- Do protokolu ani záznamníku nerozepisují, uvede se pouze souhrnný výsledek, zda je systém řízení motoru v pořádku s počtem zjištěných závad.
- Uvádějí do protokolu pouze v případě, že je možný jejich on-line přenos z diagnostického rozhraní vozidla.

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

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

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

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

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

- **Stav počítače ujeté vzdálenosti v km.**
- Počet předchozích majitelů.
- Kontrolní nálepkou červené barvy v pravém dolním rohu.

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

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

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

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

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

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

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

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

Oblast: KTE - Technika **Okruh:** KTE - Obecná technika
Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 40

965. Při měření emisí byla zjištěna závada označená dle normy WWH-OBD jako závada „A“. Co tato závada znamená?

- **Závada třídy „A“ je závada způsobující překročení limitů emisí i signalizační úrovně OBD (dojde k aktivaci MIL).**
- Jedná se o lehkou závadu. Z hlediska měření emisí se tato závada nevyhodnocuje.
- Musí se uskutečnit doplňková měření.

977. U kterých spalovacích motorů z hlediska druhu paliva (vznětový/zážehový) se může vyskytnout filtr pevných částic?

- **U vznětových i zážehových motorů.**
 - Pouze u vznětových motorů.
 - Pouze u zážehových motorů.
-

978. K čemu slouží filtr pevných částic?

- **K zachytávání pevných částic vznikajících při spalování paliva (benzín/nafta) a k jejich následnému spálení.**
 - K zachytávání pevných částic vznikajících při spalování nafty.
 - K zachytávání pevných částic vznikajících při spalování benzínu.
-

979. K čemu slouží subsystém selektivní katalytické redukce (SCR)?

- **SCR slouží k přeměně oxidů dusíku (NOx) na neškodný dusík (N₂) a vodu (H₂O). Ke své činnosti potřebuje aditivum s názvem AdBlue (roztok močoviny v demineralizované vodě).**
 - SCR slouží k zachycování pevných částic ve výfukových plynech vznětových motorů. Ke své činnosti potřebuje filtr pevných částic.
 - SCR slouží k přeměně dusíku (N₂) obsaženého ve výfukových plynech na oxid dusnatý (NOx) a oxid dusičitý (NO₂). Ke své činnosti potřebuje aditivum s názvem AdBlue (roztok močoviny v demineralizované vodě).
-

980. Provádí se u hybridních vozidel kontrola regulace volnoběhu?

- **Neprovádí.**
 - Provádí.
 - Provádí, ale pouze pokud lze pohon manuálně přepnout na spalovací motor.
-

981. Jaká je účinnost trojcestného katalyzátoru, který pracuje se součinitelem přebytku vzduchu 1.137?

- **Velmi vysoká pro složky CO a HC, prakticky zanedbatelné pro složky NOx.**
 - Zanedbatelná pro všechny složky výfukového spektra.
 - Vysoká pro složky NOx, nízká pro složky CO a HC.
-

982. Jaká je účinnost trojcestného katalyzátoru, který pracuje se součinitelem přebytku vzduchu 1.014?

- **Vysoká pro všechny sledované složky výfukového spektra, tj. CO, HC i NOx.**
 - Vysoká pro složky CO a HC, nízká pro složky NOx.
 - Vysoká pro složky NOx, nízká pro složky CO a HC.
-

983. Jaká je účinnost trojcestného katalyzátoru, který pracuje se součinitelem přebytku vzduchu 0.925?

- **Velmi vysoká pro složky NOx, nízká pro složky CO a HC.**
 - Vysoká pro složky CO a HC, nízká pro složky NOx.
 - Zanedbatelná pro všechny složky výfukového spektra.
-

984. Zkratka DTC v souvislosti s diagnostikou řídicích systémů vozidel znamená:

- **Chybové kódy uložené v paměti závad, toto označení pochází z anglického "Diagnostic Trouble Codes".**
- Stav readiness kódů u vozidel vyrobených od r. 2011.
- Souhrn údajů o spotřebě paliva dostupných přes OBD rozhraní.

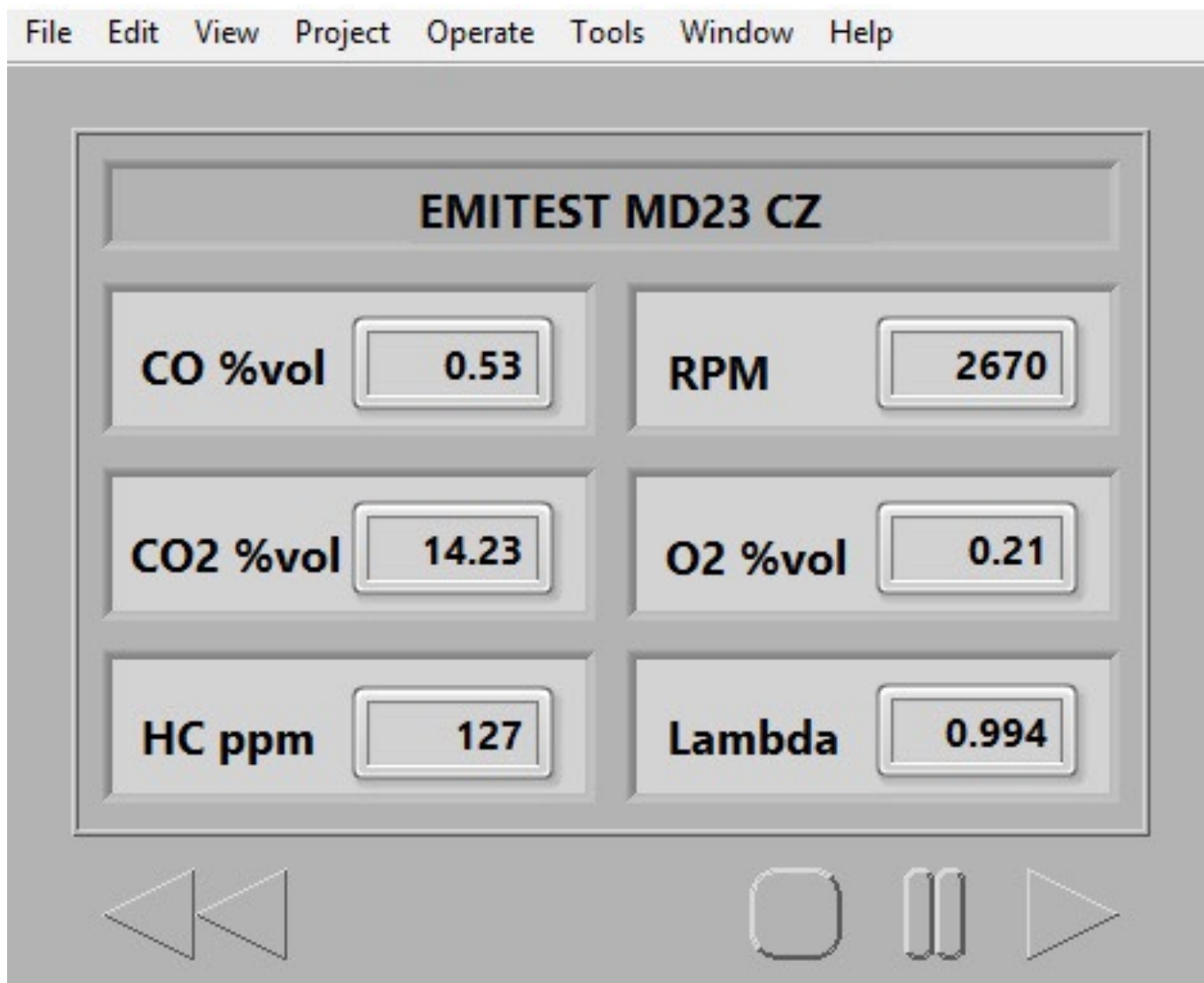
985. Jak se nazývá následující složka obsažená ve výfukových plynech spalovacích motorů: CO?

- **Oxid uhelnatý.**
- Oxid uhličitý.
- Uhlík.

986. Chybové kódy závad v OBD jsou zobrazeny:

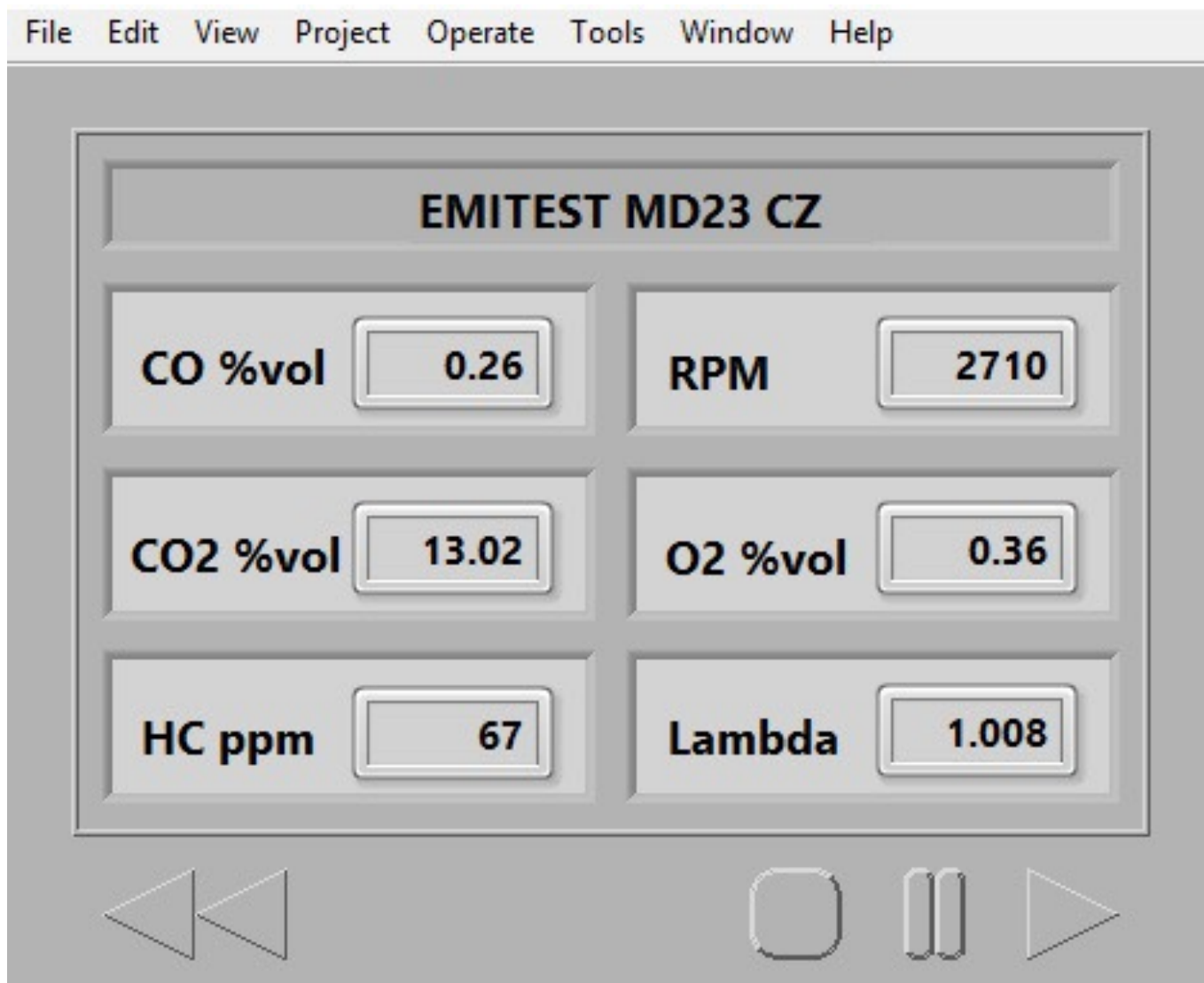
- **Písmenem, následovaným čtyřmístným číslem (např. P0230), kromě vozidel využívajících komunikační normu SAE J1939.**
- Tří až pětimístným plovoucím číselným kódem (např. 12742).
- Třímístným hexadecimálním kódem (např. 02A).

987. Analyzátor při měření indikuje následující údaje (viz. obrázek). Určete, jakým palivem je v tuto chvíli motor poháněn:



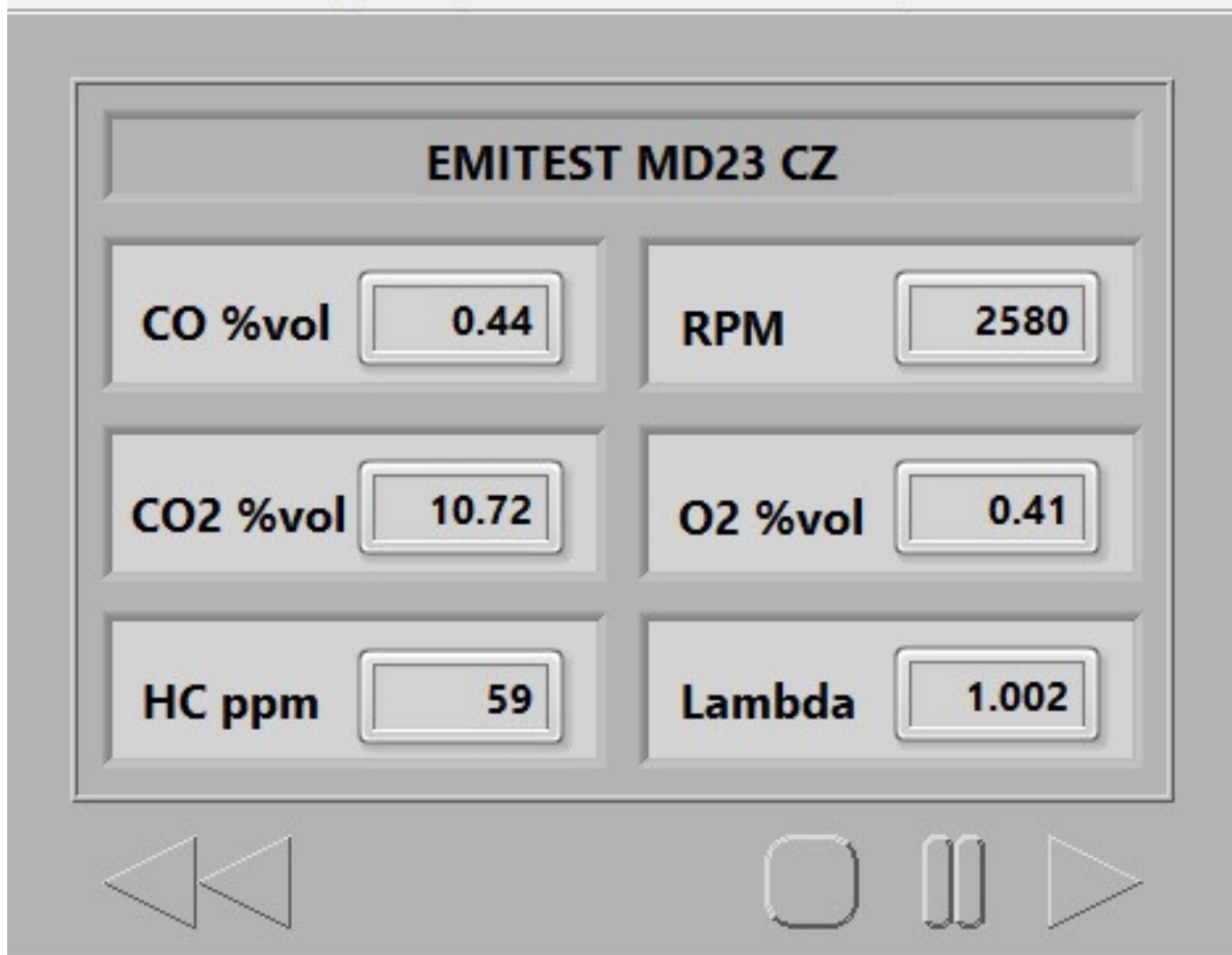
- Benzín.
- LPG.
- CNG.

988. Analyzátor při měření indikuje následující údaje (viz. obrázek). Určete, jakým palivem je v tuto chvíli motor poháněn:



- LPG.
- Benzín.
- CNG.

989. Analyzátor při měření indikuje následující údaje (viz. obrázek). Určete, jakým palivem je v tuto chvíli motor poháněn:

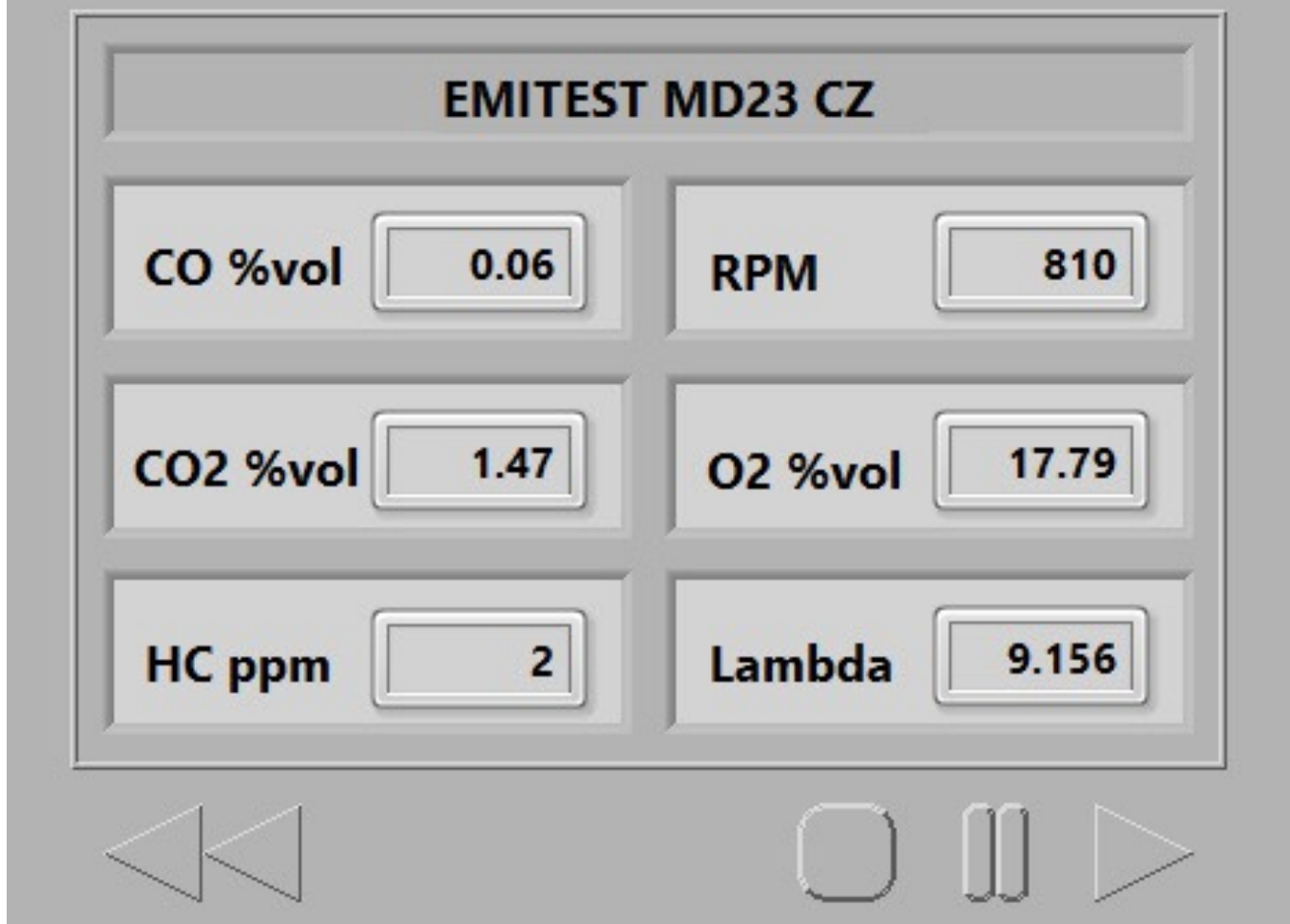


- CNG.
- LPG.
- Benzín.

990. Jaké traktory musí být vybaveny OBD?

- Žádné, pro tato vozidla není povinnost vybavení OBD doposud zavedena.
- Traktory se vznětovými motory s globální homologací 167/2013, vyznačenou na výrobním štítku vozidla.
- Pouze vysokorychlostní malotraktory kategorie T3b, vybavené zážehovými motory s datem 1. registrace 1. 1. 2022 a novější.

991. Provádíte měření vozidla r. v. 1992 s neriženým systémem a katalyzátorem, výrobce předepisuje přípustné hodnoty základního volnoběhu 800-900 ot./min, max. 0,5 % CO, max. 100 ppm HC. Analyzátor indikuje následující údaje (viz. obrázek). Je výsledek měření akceptovatelný?



- **Není, vysoká koncentrace O2 a velmi nízká koncentrace CO2 ukazují na vypadlou nebo nedostatečně zasunutou odběrovou sondu ve výfuku. Naměřené hodnoty nejsou korektní a nelze je srovnávat s limity.**
- Ano, naměřené hodnoty nepřekračují limity stanovené výrobcem pro toto vozidlo.
- Ne, není dodržen součinitel přebytku vzduchu, který se u motoru s katalyzátorem musí pohybovat v rozmezí 0.97-1.03.

992. Při zjištění nesouladu výrobního čísla motoru s výrobním číslem motoru uvedeným v dokladech k vozidlu, se při měření emisí na samostatné stanici měření emisí (SME) tato skutečnost vyznačí:

- Zjištěný nesoulad se stručně popíše do poznámky záznamníku závad a do poznámky protokolu o měření emisí (zjištěný nesoulad se nevyznačuje jako závada).
- Zjištěný nesoulad se nikam nevyznačuje.
- Zjištěný nesoulad hodnotíme závadou 0.3.1.1 – vážná, platnost měření emisí je omezena na 30 dnů.

993. Na vozidle uvedeném do provozu v roce 1999, přistaveném k měření emisí byl zjištěn nesoulad ve výrobním čísle vozidla/VIN vyznačeném na vozidle a uvedeném v dokladech k vozidlu. Měření emisí se provádí na samostatné SME. Jak bude zjištěný nesoulad vyhodnocen?

- Zjištěný stav se popíše pouze do poznámky záznamníku závad a do poznámky protokolu o měření emisí (zjištěný stav nebude vyznačen jako závada).

- Měření emisí se neprovede.
- Zjištěný nesoulad hodnotíme závadou 0.2.1.3 – vážná.

994. Za jakých podmínek lze uskutečnit měření emisí, pokud v používané databázi na pracovišti měření emisí nejsou potřebná data pro provedení měření k dispozici?

- Měření emisí lze provést pouze v případě, že kontrolní technik má k dispozici předepsané hodnoty pro měření emisí, kdy tyto hodnoty zadává do přístroje ručně. V takovém případě musí do záznamníku závad doplnit informaci o tom, kde získal data, na základě kterých provedl ruční zadání hodnot, případně může k záznamníku závad připojit dokument toto osvědčující.
- Měření nelze uskutečnit.
- Měření emisí lze provést pouze v případě, že kontrolní technik má k dispozici předepsané hodnoty pro měření emisí, kdy tyto hodnoty zadává do přístroje ručně. V takovém případě není již třeba do protokolu o měření emisí nic zaznamenávat, protože ručně zadané hodnoty jsou automaticky označovány křížkem.

995. V případě zjištění chybných nebo chybějících dat v užívaných databázích je potřeba, aby se provozovatel či vedoucí STK nebo SME obracel na:

- Příslušného dodavatele dat pro měření emisí.
- Na Ministerstvo dopravy.
- Na technickou zkušebnu.

996. Určete postup měření emisí u vozidla s prokázanou historickou původností:

- 1. identifikace, 2. vizuální kontrola, do poznámky záznamníku závad a protokolu se uvede "Aplikován zvláštní postup pro vozidla s prokázanou historickou původností".
- Měří se standardním postupem.
- 1. identifikace, 2. vizuální kontrola, 3. diagnostika systému řízení motoru. Do poznámky se píše "Aktualizován zvláštní postup pro vozidla s prokázanou historickou původností".

997. Jak se bude hodnotit stav, kdy u vozidla s emisním systémem s implemetací OBD "J1939" kontrolka MIL svítí nebo bliká a z paměti závad byly vyčteny chyby SCR/NOx vyjmenované v příloze č. 2 Metodického postupu pro měření emisí?

- Tento stav se bude hodnotit jako vyhovující s povinnou poznámkou o tolerování vyjmenovaných vyčtených chyb SCR/NOx.
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "nebezpečná" (C).
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "vážná" (B).

998. Jak se bude hodnotit stav, kdy u vozidla s emisním systémem s implemetací OBD "J1939" kontrolka MIL svítí nebo bliká a z paměti závad byly vyčteny libovolné závady s výjimkou chyb SCR/NOx vyjmenovaných v příloze č. 2 Metodického postupu pro měření emisí?

- Tento stav se bude hodnotit jako nevyhovující.
 - Tento stav se bude hodnotit jako vyhovující s povinnou poznámkou o tolerování vyjmenovaných vyčtených chyb SCR/NOx.
 - Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "lehká" (A).
-

999. Jak se bude hodnotit stav, kdy u vozidla s emisním systémem s implemetací OBD "Standard" kontrolka MIL svítí nebo bliká a z paměti závad byly vyčteny chyby SCR/NOx vyjmenované v příloze č. 2 Metodického postupu pro měření emisí?

- Tento stav se bude hodnotit jako vyhovující s povinnou poznámkou o tolerování vyjmenovaných vyčtených chyb SCR/NOx.
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "vážná" (B).
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "nebezpečná" (C).

1000. Jak se bude hodnotit stav, kdy u vozidla s emisním systémem s implemetací OBD "Standard" kontrolka MIL svítí nebo bliká a z paměti závad byly vyčteny závady P00xx až P06xx, P0Axx s výjimkou chyb SCR/NOx vyjmenovaných v příloze č. 2 Metodického postupu pro měření emisí?

- Tento stav se bude hodnotit jako nevyhovující.
- Tento stav se bude hodnotit jako vyhovující s povinnou poznámkou o tolerování vyjmenovaných vyčtených chyb SCR/NOx.
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "lehká" (A).

1001. Jak se bude hodnotit stav kdy u vozidla s emisním systémem s implemetací OBD "WWH-OBD" příznak MIL je ve stavu: krátká výstraha nebo svítí nebo bliká a z paměti závad byly vyčteny závady třídy A, B1, B2?

- Tento stav se bude hodnotit jako nevyhovující.
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "lehká" (A).
- Tento stav se bude hodnotit jako vyhovující s povinnou poznámkou o tolerování vyjmenovaných vyčtených chyb A, B1, B2.

1002. Je možné u vozidel s emisním systémem s implemetací OBD "WWH-OBD" tolerovat chyby SCR/NOx vyjmenované v příloze č. 2 Metodického postupu pro měření emisí?

- U vozidel s emisním systémem s implemetací OBD "WWH-OBD" nelze chyby SCR/NOx vyjmenované v příloze č. 2 Metodického postupu pro měření emisí tolerovat.
- Ano, ale dle Metodického postupu pro měření emisí se v tomto případě do protokolu musí zapsat poznámka o tolerování vyjmenovaných vyčtených chyb SCR/NOx.
- Ano, ale dle Metodického postupu pro měření emisí je to možné pouze pokud vozidlo má současně schválení dle předpisu EHK 13.

1003. Provádí se při měření emisí i kontrola stavu izolace elektrických kabelů?

- Ano, kontrola stavu izolace elektrických kabelů je součástí vizuální kontroly.
- Kontrola stavu izolace elektrických kabelů se při měření emisí neprovádí.
- Kontrola stavu izolace elektrických kabelů se při měření emisí provádí pouze u elektromobilů.

1004. Co označuje zkratka MI nebo MIL používaná v Metodickém postupu pro měření emisí?

- Zkratka označuje kontrolku chybné funkce motorů vybavených OBD.
 - Zkratka označuje kontrolku chybné funkce motorů s řízeným emisním systémem bez OBD.
 - Zkratka označuje kontrolku indikující blížící se konec intervalu pro výměnu motorového oleje.
-

1005. Jak se nazývá následující složka obsažená ve výfukových plynech spalovacích motorů: CO₂ ?

- **Oxid uhličitý.**
 - Oxid dusnatý.
 - Oxid uhelnatý.
-

1006. Obsah kyslíku měřený na koncovce výfuku, je u vozidla se zážehovým motorem vybaveným 3cestným řízeným katalyzátorem ve srovnání s měřením vozidla bez katalyzátoru:

- **Nižší.**
 - Vyšší.
 - Stejný.
-

1007. Při focení povinné fotodokumentace, předoboční pohled a zadoboční pohled vozidla na stanici měření emisí, musí být dodrženo:

- **Vozidlo musí mít zavřené všechny dveře, zavřená okna a zavřenou přední kapotu.**
 - Vozidlo musí mít zavřené všechny dveře, zavřená okna a přivřenou přední kapotu.
 - Může být pootevřené okno řidiče.
-

1008. Obsah kyslíku (O₂) v atmosférickém vzduchu dosahuje hodnoty okolo:

- **21 % obj.**
 - 1 % obj.
 - 15 % obj. (objemových).
-

1009. Koncentrace 1 % obj. (objemové) vyjádřená v jednotkách ppm obj. odpovídá hodnotě:

- **10 000 ppm obj.**
 - 1 000 ppm obj.
 - 100 ppm obj.
-

1010. Jak jsou u vozidel s řízeným systémem s OBD kontrolkou MIL signalizovány tzv. odeznělé závady?

- **Nesvícením příznaku MIL.**
 - Svícením příznaku MIL.
 - Blikáním příznaku MIL.
-

1011. Nejvyššího podílu v atmosférickém vzduchu dosahuje prvek:

- **Dusík (N₂).**
 - Oxid uhličitý (CO₂).
 - Kyslík (O₂).
-

1012. Oxid uhelnatý (CO):

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

1013. Je-li systém zpětného vedení výfukových plynů v činnosti, výkon motoru:

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

1014. Jak hodnotíme vozidlo s OBD, pokud je implementován komunikační protokol J1939, v paměti závad ŘJ je uložena libovolná závada, kontrolka MIL nesvíti:

- **Vozidlo hodnotíme jako vyhovující.**
- Vozidlo hodnotíme jako nevyhovující.
- Záleží na tom, jaká závada je v paměti uložena.

1015. Jak hodnotíme vozidlo s OBD, pokud je implementován komunikační protokol WWH-OBD, v paměti závad ŘJ není uložena žádná závada, kontrolka MIL svítí nebo bliká:

- **Vozidlo hodnotíme jako vyhovující.**
- Záleží na tom, jaká závada je v paměti uložena.
- Vozidlo hodnotíme jako nevyhovující.

Oblast: KTE - Technika **Okruh:** KTE - Technika-pohon benzín
Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 39

1016. V jakém režimu otáček zážehového motoru s řízeným emisním systémem se při měření emisí na pracovišti měření emisí provádí kontrola hodnoty součinitele přebytku vzduchu lambda?

- **Ve zvýšeném volnoběhu.**
- V základním volnoběhu a ve zvýšeném volnoběhu.
- V oblasti maximálního výkonu motoru.

1017. Nestanoví-li výrobce vozidla jinak, rozumí se u zážehových motorů provozní teplotou motoru:

- **Teplota nejméně 75 °C, pokud se jedná o přenosy z diagnostického rozhraní, povrchovou teplotu bloku motoru eventuelně ruční zadání. Případně nejméně 60 °C, pokud se jedná o signál z olejové měrky.**
- Teplota 60 °C bez ohledu na způsob zjištění (zdroje) teploty motoru.
- Teplota nejméně 60 °C, pokud se jedná o přenosy z diagnostického rozhraní, povrchovou teplotu bloku motoru eventuelně ruční zadání. Případně nejméně 75 °C, pokud se jedná o signál z olejové měrky.

1018. Systém sekundárního vhánění vzduchu do výfuku (SAS) se u vozidel vybavených zážehovými motory využívá:

- **Po studeném startu.**

- V režimu zatížení motoru.
- Po dosažení provozní teploty motoru.

1019. Pokud je součet koncentrace CO+CO₂ naměřeného analyzátozem výfukových plynů přibližně 15 %, je motor poháněn palivem:

- BA.
- LPG.
- CNG.

1020. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie M palivo BA, s celkovou hmotností max. 2 500 kg vybavena OBD?

- Od 1. 1. 2002.
- Od 1. 1. 2003.
- Od 1. 10. 2002.

1021. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie M palivo BA, s celkovou hmotností přes 2 500 kg vybavena OBD?

- Od 1. 1. 2003.
- Od 1. 1. 2002.
- Od 1. 1. 2004.

1022. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie N1 palivo BA, vybavena OBD?

- Od 1. 1. 2003.
- Od 1. 1. 2004.
- Od 1. 2. 2002.

1023. Vizuální kontrolou vozidla se zážehovým motorem bylo zjištěno, že zařízení k omezení emisí namontované výrobcem chybí, je změněno nebo je zjevně poškozené. Jakým způsobem se bude při měření emisí hodnotit tento stav?

- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "vážná" (B).
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "nebezpečná" (C).
- Jelikož součástí vizuální kontroly není kontrola stavu zařízení k omezení emisí, zapíše se zjištěný stav pouze do poznámky protokolu o měření emisí.

1024. Při kontrole paměti závad zážehového motoru s řízeným emisním systémem byly vyčteny emisně relevantní závady. Jak se tento stav hodnotí?

- Tento stav se se bude hodnotit stupněm závady "vážná" (B).
 - Tento stav se sručně zapíše do poznámky protokolu o měření emisí. Nejedná se o závadu.
 - Tento stav se se bude hodnotit stupněm závady "nebezpečná" (C).
-

1025. V průběhu měření emisí vozidla se zážehovým motorem bylo zjištěno nestandardní chování motoru vozidla neumožňující další měření. Nestandardní chování motoru není způsobeno nespolehlivým uložením motoru. Jak se bude tento stav hodnotit?

- **Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "vážná" (B).**
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "nebezpečná" (C).
- Tento stav se stručně popíše do poznámky protokolu o měření emisí a měření emisí se stornuje. Zjištěný stav se v tomto případě nehodnotí jako závada.

1026. Optimální provozní teplota katalyzátoru výfukových plynů se pohybuje v rozmezí:

- **300 až 900 °C.**
- 150 až 500 °C.
- 1 000 až 2 000 °C.

1027. Oxid uhelnatý (CO), který vzniká při spalování v zážehovém motoru:

- **Je jedovatý, blokuje přenos kyslíku krví.**
- Má nepříznivý vliv na lidský organismus pouze ve směsi s oxidy dusíku (NOx).
- Není jedovatý, jeho působení na lidský organismus je zanedbatelné.

1028. Jaký vliv má použití benzínu, který obsahuje olovnaté přísady, na funkci katalyzátoru:

- **Způsobí trvalé poškození funkce katalyzátoru.**
- Žádný.
- Způsobí krátkodobé paralyzování funkce katalyzátoru. Katalyzátor však má samočistící schopnost.

1029. Nejvýznamnějšího omezení tvorby škodlivých emisí u vozidla se zážehovým motorem se dosahuje:

- **Vybavením motoru řízeným katalytickým systémem.**
- Vybavením motoru neřízeným katalyzátorem.
- Použitím benzínu s vyšším oktanovým číslem.

1030. Častý provoz s nedostatečně zahřátým katalyzátorem působí na životnost katalyzátoru tak, že:

- **Zkracuje životnost katalyzátoru.**
- Prodlužuje životnost katalyzátoru.
- Teplota katalyzátoru nemá na jeho životnost vliv.

1031. Teoretická hmotnost vzduchu potřebného pro dokonalé spálení 1 kg benzínu je:

- **14,7 kg.**
- 16,0 kg.
- 12,0 kg.

1032. Zvýšená spotřeba oleje (spalování oleje) u zážehového motoru:

- Snižuje životnost katalyzátoru.
 - Nemá vliv na funkci a životnost katalyzátoru.
 - Zvyšuje životnost katalyzátoru.
-

1033. Katalyzátor výfukových plynů bývá zpravidla umístěn:

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

1034. U motorů s řízeným katalytickým systémem se musí součinitel přebytku vzduchu λ (lambda) ve zvýšených otáčkách pohybovat (pokud výrobce nestanoví jinak) v rozmezí:

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

1035. Ve výfukových plynech byla naměřena koncentrace nespálených uhlovodíků (HC) 400 ppm obj. (objemových). Tato koncentrace vyjádřená v jednotkách % obj. činí:

- 0,040 % obj.
 - 4,000 % obj.
 - 0,004 % obj.
-

1036. Součinitel přebytku vzduchu λ (lambda) vypočtený analyzátozem dle Brettschneiderovy rovnice vykazuje hodnotu 1,05. Tento údaj charakterizuje stav:

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

1037. Součinitel přebytku vzduchu λ (lambda) vypočtený analyzátozem dle Brettschneiderovy rovnice vykazuje hodnotu 0,95. Tento údaj charakterizuje stav:

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

1038. Součinitel přebytku vzduchu λ (lambda) vypočtený analyzátozem dle Brettschneiderovy rovnice vykazuje hodnotu 1,000. Tento údaj charakterizuje stav:

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

1039. Hodnota výstupního signálu ze standardní (úzkopásmové) lambda sondy (s pracovním rozsahem 0 až 1 V) je 0,15 V. Tento stav charakterizuje spalování:

- **„Chudé“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu vyšším než je třeba pro ideální spalování.**
 - „Bohaté“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu nižším než je třeba pro ideální spalování.
 - „Stechiometrické“ směsi, tj. stav, kdy je do motoru nasáváno právě takové množství vzduchu, aby došlo k ideálnímu spalování.
-

1040. Hodnota výstupního signálu ze standardní (úzkopásmové) lambda sondy (s pracovním rozsahem 0 až 1 V) je 0,80 V. Tento stav charakterizuje spalování:

- **„Bohaté“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu nižším než je třeba pro ideální spalování.**
 - „Chudé“ směsi, tj. spalovací proces s množstvím nasávaného vzduchu vyšším než je třeba pro ideální spalování.
 - „Stechiometrické“ směsi, tj. stav, kdy je do motoru nasáváno právě takové množství vzduchu, aby došlo k ideálnímu spalování.
-

1041. Údaj součinitele přebytku vzduchu ? (lambda) z analyzátoru výfukových plynů:

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

1042. Sondu měřicího přístroje pro zjištění obsahu plynných škodlivin vozidla se zážehovým motorem zasunujeme do výfukového systému vozidla:

- **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.**
 - Libovolně daleko.
 - Pouze na začátek výfukového systému, aby nedošlo k poškození katalyzátoru nebo tlumiče výfuku.
-

1043. 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 (seřízeného dle předpisu výrobce na běžné provozní podmínky):

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

- Téměř stejný.
-

1044. Při měření emisí škodlivin ve výfukových plynech vozidla se zážehovým motorem používáme:

- **Metodu analýzy výfukových plynů.**
 - Metodu volné akcelerace motoru.
 - Metodu akcelerace vozidla na schválené měřicí ploše.
-

1045. Sledování výpadků spalování motoru pomocí systému palubní diagnostiky EOBD nebo OBD:

- **Je založeno na sledování úhlové rychlosti každé otáčky klikového hřídele.**
 - Není prováděno, protože výpadky spalování nemají zásadní vliv na emisní vlastnosti a životnost systémů dodatečné úpravy spalin.
 - Je prováděno na základě signálů snímaných z vysokonapěťového obvodu zapalovací soustavy pouze při volnoběhu.
-

1046. Dosažení optimální účinnosti třicestného katalyzátoru u řízeného emisního systému:

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

1047. Odolnost vůči tepelnému namáhání je u třicestného katalyzátoru s kovovým jádrem:

- **Podstatně vyšší než u katalyzátoru s keramickým jádrem.**
 - Srovnatelná s odolností katalyzátoru vybaveného keramickým jádrem.
 - Nižší než u katalyzátoru s keramickým jádrem.
-

1048. Katalyzátor pro dodatečnou úpravu složení výfukových plynů na motoru s neřízeným emisním systémem zážehového motoru:

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

1049. Systém sekundárního vzduchu pro snížení produkce škodlivin se u zážehových motorů využívá:

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

1050. Při měření emisí vozidel se zážehovým motorem s řízeným emisním systémem nebo systémem palubní diagnostiky (EOBD, OBD) používáme:

- **Analyzátor výfukových plynů schválený Ministerstvem dopravy.**
- Kouřoměr (optimetr).
- Analyzátor výfukových plynů bez schválení.

1051. Kontrola regulace volnoběhu zážehových motorů se provádí:

- **U vozidel s řízenými systémy s výjimkou hybridních elektrických vozidel.**
- U vozidel s neřízeným systémem.
- Pouze u hybridních elektrických vozidel.

1052. Kdy a jak dlouho probíhá měření při zvýšeném volnoběhu zážehového motoru:

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

1053. Měření při základním volnoběhu zážehového motoru se po poklesu zvýšených otáček s ohledem na odeznění přechodového stavu provádí:

- **Nejdříve po 30 s.**
- Nejdříve po 1 min.
- Dle uvážení mechanika ME.

1054. U motorů mazaných směsí paliva a oleje je tento postup měření:

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

Oblast: KTE - Technika **Okruh:** KTE - Technika-plyn
Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 46

1055. Při emisní kontrole vozidla dne 18. 6. 2023 byl nalezen na LPG nádrži následující štítek. Může být vozidlo provozováno s touto nádrží?



- **Ne, výrobce vyznačil na nádrži datum její použitelnosti, které je již překročeno.**
- Ano, životnost nádrží pro LPG již není od 1. 1. 2015 limitována.
- Ano, ale pouze tehdy, pokud byla provedena revize nádrže autorizovaným revizním technikem.

1056. Při emisní kontrole vozidla dne 12. 1. 2023 byl nalezen na LPG nádrži následující štítek. Jaký bude z hlediska posouzení nádrže výsledek kontroly?



- Vyhovující, pokud není jinak poškozena, tak ke dni kontroly ještě neuplynula její životnost.
- Nevyhovující, neboť její životnost uplyne dříve, než perioda pravidelné technické prohlídky.
- Vyhovující, ale pouze do 31. 1. 2023. Platnost technické prohlídky bude omezena k tomuto datu.

1057. Stanovte datum výroby nádrže:



- Říjen 2008.
- Srpen 2010.
- 38. týden 2005.

1058. Stanovte druh CNG nádrže na obrázku:



- Celokompozitová nádrž.
- Ocelová nádrž.
- Ocelová nádrž s povrchovou úpravou proti korozi (potažení povrchu plastem).

1059. Co je to PRD (angl. Pressure Relief Device) a kde jej najdeme?

- Speciální ventil, který se působením nadměrného tepla při požáru otevře a začne cílené odhořívání obsahu plynové nádrže a tím snižování tlaku uvnitř. Povinně jsou jím vybaveny celokompozitové CNG a H2 nádrže.
- Ventil, který omezuje výtok plynu z nádrže při poškození potrubí mezi nádrží a motorem. Nalezneme jej na všech plynových nádržích (LPG, CNG, H2).
- Ventil, omezující plnění CNG nádrže. Při dosažení maximálního tlaku v nádrži se tímto ventilem uzavře přívod od plnicí koncovky.

1060. Na CNG hadici byly nalezeny homologační značky a nápis CLASS 2. Kde může být použita?

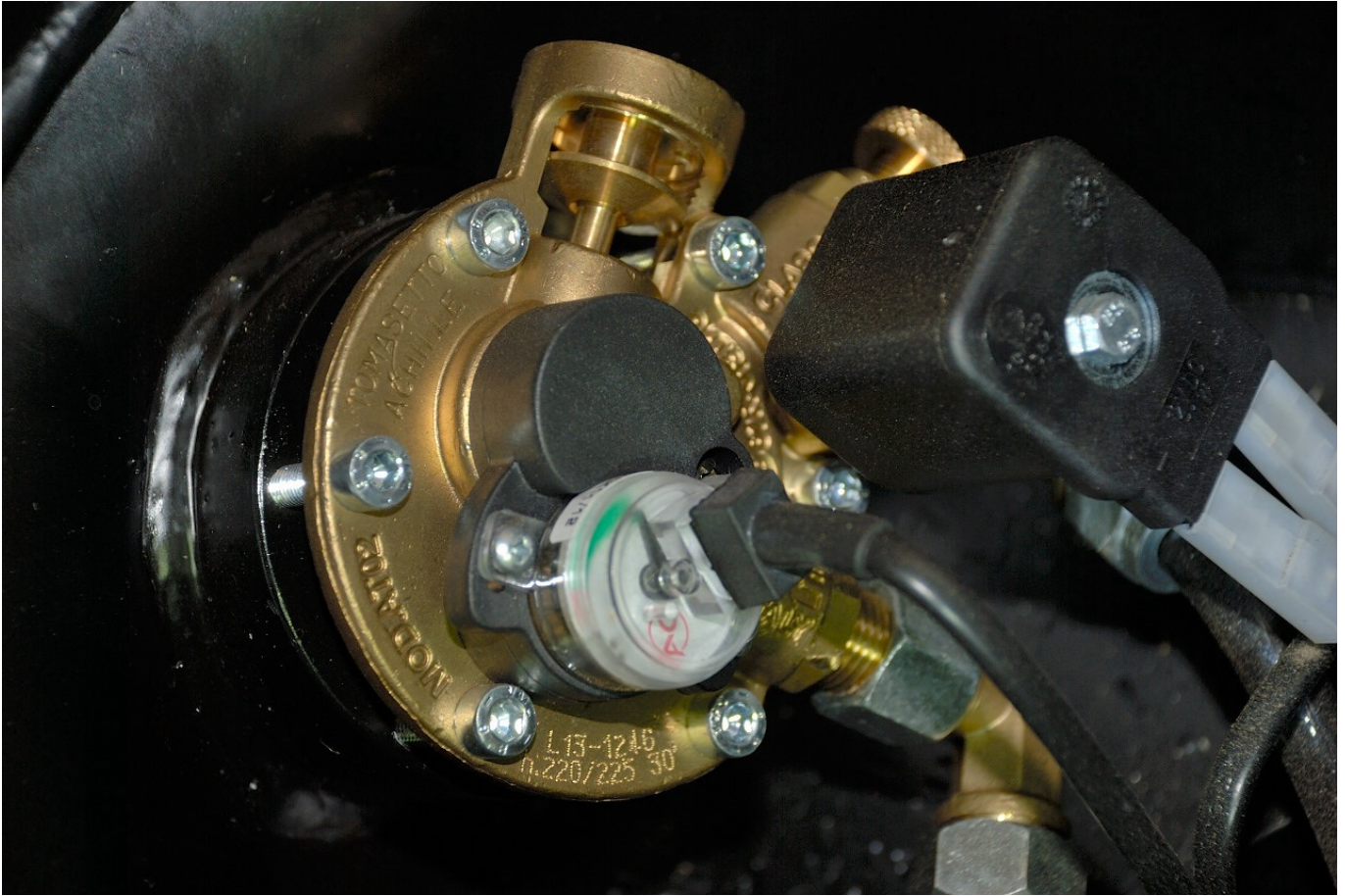
- Jedná se o nízkotlakou hadici, její použití je možné za regulátorem tlaku.
- Jedná se o vysokotlakou hadici, lze ji použít pro vzájemné propojení jednotlivých nádrží (např. u kloubových autobusů) nebo pro vedení mezi plnicí koncovkou a nádrží.
- Jedná se o univerzální hadici, použitelnou kdekoli v systému CNG.

1061. Co se stane, pokud na analyzátoru nepřepneme druh paliva, na které motor v tu chvíli pracuje?

- Dojde k chybnému výpočtu hodnoty součinitele přebytku vzduchu.
- Hrozí poškození nebo při dlouhodobém provozu zničení analyzátoru.

- Nestane se nic, pouze nebudou v protokolu správně přiřazeny naměřené hodnoty k odpovídajícímu palivu.

1062. Jaká komponenta plynové palivové soustavy se nachází na obrázku?



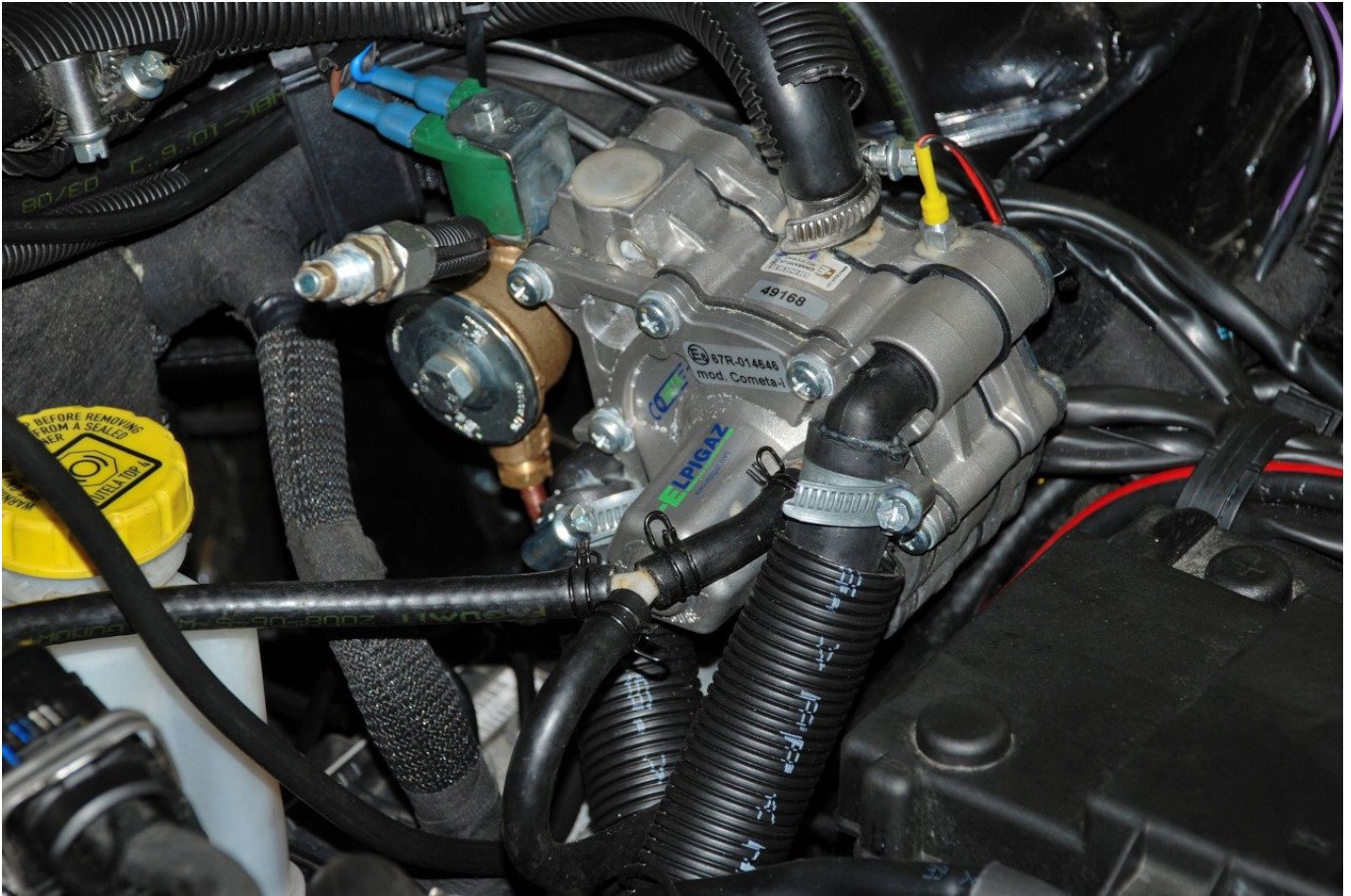
- Multiventil LPG nádrže.
- Regulátor tlaku.
- Vstřikovací jednotka s rozdělovačem.

1063. Jaká komponenta plynové palivové soustavy se nachází na obrázku?



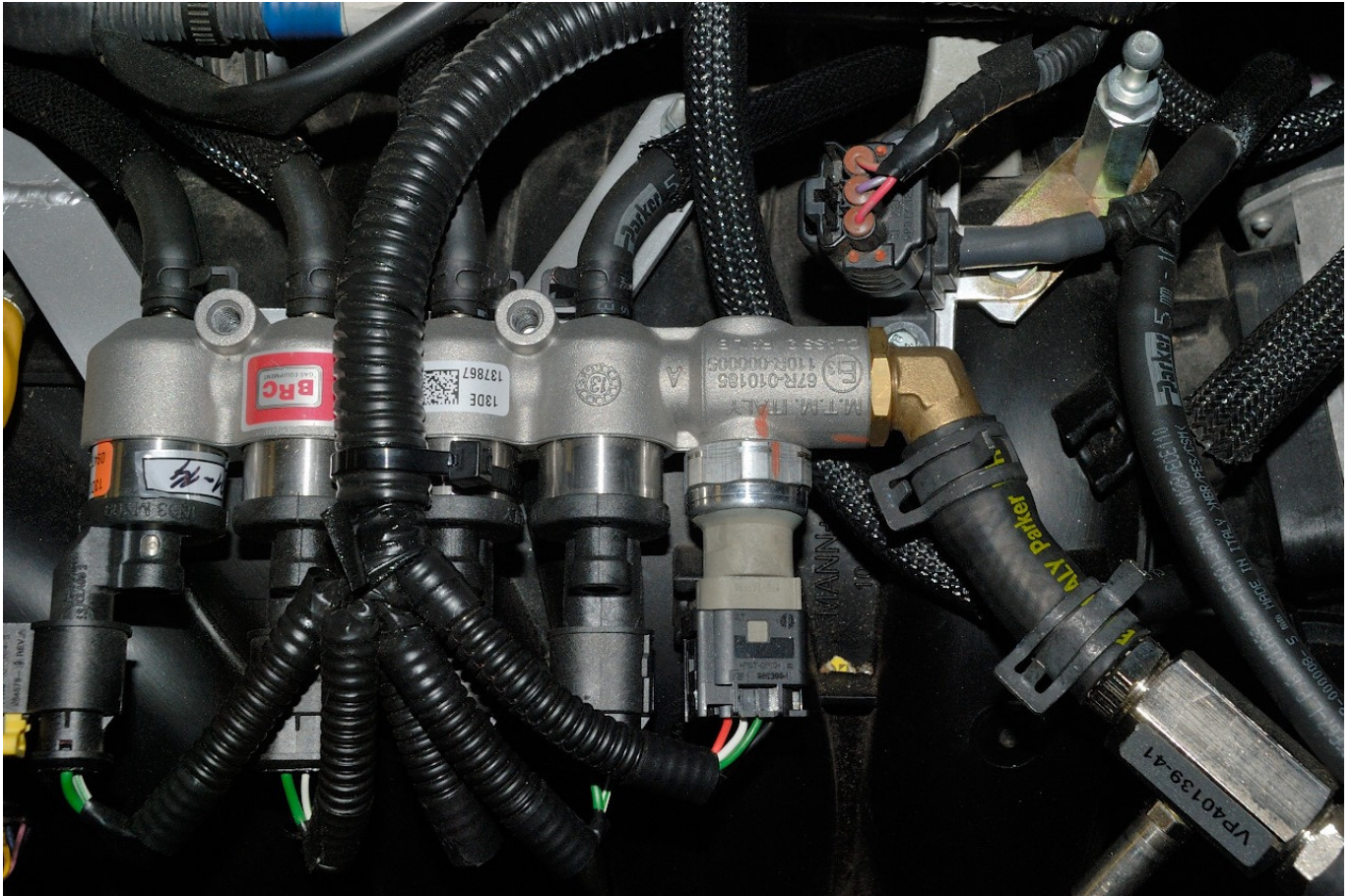
- Filtr plyné fáze nízkotlaké větve.
- Filtr vysokotlaké větve mezi nádrží a regulátorem.
- Zpětný ventil.

1064. Jaká komponenta plynové palivové soustavy se nachází na obrázku?



- **Regulátor tlaku s odpařovačem LPG.**
- Regulátor tlaku CNG.
- Rozdělovač LPG.

1065. Jaká komponenta plynové palivové soustavy se nachází na obrázku?



- Sestava čtyř plynových vstřikovačů.
- Vícestupňový regulátor tlaku CNG.
- Filtrační jednotka plynné fáze.

1066. Kde může být ve vozidle umístěna tato hadice (viz obr.)?



- **V nízkotlaké větvi LPG nebo CNG palivové soustavy.**
- Ve vysokotlaké větvi LPG nebo CNG palivové soustavy.
- V plnicí větvi LPG nádrže.

1067. Jak velké tlaky se vyskytují v CNG nádrži a vysokotlaké větvi palivové soustavy?

- **V rozmezí 0-26 MPa.**
- V rozmezí 0-3 MPa.
- V rozmezí 0-35 MPa.

1068. Jak velké tlaky se vyskytují v LPG nádrži a vysokotlaké větvi palivové soustavy?

- **Max. 3 Mpa.**
- Max. 30 MPa bezprostředně po naplnění nádrže, po ustálení jen kolem 20 Mpa.
- Max. 25 MPa, tato hodnota je téměř konstantní bez ohledu na úroveň naplnění nádrže.

1069. Při kontrole bylo zjištěno, že nedochází k vyhřívání regulátoru LPG. Budete tuto skutečnost hodnotit jako závadu?

- **Ano, nedostatečné vyhřívání má zásadní vliv na parametry motoru při pohonu LPG, hrozí v krajním případě i poškození motoru.**
- Ne, tato skutečnost nemá praktický vliv na emisní chování vozidla.
- Tuto skutečnost zapíšeme do poznámky, avšak není to důvod k nevyhovění vozidla při kontrole, pokud budou naměřené hodnoty emisí v předepsaných tolerancích.

1070. Pokud je součet koncentrace CO+CO2 naměřeného analyzátozem výfukových plynů přibližně 10,5 %, je motor poháněn palivem:

- CNG.
- BA.
- LPG.

1072. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie M palivo LPG/NG, s celkovou hmotností přes 2 500 kg vybavena OBD?

- Od 1. 1. 2008.
- Od 1. 1. 2007.
- Od 1. 1. 2005.

1073. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie N1 palivo LPG/CNG, vybavena OBD?

- Od 1. 1. 2008.
- Od 1. 1. 2005.
- Od 1. 1. 2007.

1074. Pokud na nádrži LPG/NG je zjištěno vyboulení povrchu, jak se hodnotí tento stav nádrže?

- Pokud výrobce nádrže nestanoví jinak, tento stav nádrže se hodnotí stupněm závady "vážná" (B) nebo "nebezpečná" (C) .
- Pokud není narušen ochranný povrch nádrže (např. nátěr nebo povlak nádrže), tento stav se nevyhodnocuje jako závada.
- Tento stav nádrže se nehodnotí jako závada, ale stručně se popíše do poznámky protokolu.

1075. Kdy hodnotíme závadou nedostatečnou mezeru mezi nádrží LPG/NG a okolím (kromě upevňovacích míst)?

- Nedostatečnou mezeru mezi nádrží a okolím hodnotíme závadou pokud je velikost mezery zjevně menší než 12,5 mm (pokud výrobce nestanovil jinak).
- Velikost mezery mezi nádrží a okolím se nevyhodnocuje.
- Nedostatečnou mezeru mezi nádrží a okolím hodnotíme závadou pokud je velikost mezery zjevně menší než 120 mm (pokud výrobce nestanovil jinak).

1076. Pokud je součet koncentrace CO+CO2 naměřeného analyzátozem výfukových plynů přibližně 13 %, je motor poháněn palivem:

- LPG.
- CNG.
- BA.

1077. Při měření emisí u vozidel s řízeným emisním systémem s pohonem na LPG nebo CNG, se mimo jiné kontroluje a vyhodnocuje:

- **CO; součinitel přebytku vzduchu lambda. Mezní hodnoty stanoví výrobce vozidla nebo plynového zařízení. Nestanoví-li je, nesmí být vyšší než na původní palivo.**
- Jen hodnota CO a CO₂.
- Jen hodnota CO₂.

1078. LPG v plynném stavu je:

- **Nejedovatý, ale zároveň nedýchatelný.**
- Jedovatý.
- Nejedovatý, dýchatelný.

1079. LPG v plynném stavu je:

- **Těžší než vzduch.**
- Stejně těžký jako vzduch.
- Lehčí než vzduch.

1080. Přípojka dálkového plnění umístěná v soustavě LPG je:

- **Zařízení, umožňující plnění nádrže z vnější strany vozidla.**
- Zařízení, umožňující plnění nádrže z prostoru umístění nádrže.
- Součást výdejního stojanu na LPG.

1081. Pokud je u vozidla s pohonem na plyn zjištěno, že zástavba systému pohonu je v rozporu s požadavky na bezpečnost a zjištěný stav bezprostředně ohrožuje okolí, jakým stupněm závady se bude tento stav hodnotit?

- **Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "nebezpečná" (C).**
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "lehká" (A).
- Tento stav se bude hodnotit stupněm závady "vážná" (B).

1082. LPG znamená:

- **Liquified petroleum gas – zkapalněný ropný plyn (směs propanu a butanu).**
- Směs aromatických uhlovodíků.
- Všechna biopaliva na bázi MTBE.

1083. CNG je zkratka pro:

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

1084. Nádrž pro LPG srovnatelné velikosti (vodního objemu) je v porovnání s ocelovou tlakovou láhví na CNG:

- 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.
 - Těžší, protože je vyrobena z kompozitních materiálů a hliníku.
 - Stejně těžká, obě jsou vyrobeny stejnou technologií.
-

1085. Použití vstřikovačů u soustav na plyn je v porovnání se směšovačem výhodnější, protože:

- **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.**
 - Vstřikovače jsou levnější.
 - Montáž vstřikovačů je méně náročná.
-

1086. Odpařením kapalného LPG vznikne:

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

1087. Povrch nádrže na LPG nemá být vystaven teplotě vyšší než:

- **65 °C.**
 - 800 °C.
 - Přípustná teplota povrchu nádrže není stanovena.
-

1088. Nízkotlaká hadice použitá pro přívod LPG ke směšovači nebo vstřikovači musí být vyrobena:

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

1089. LPG se získává:

- **Jako vedlejší produkt při zpracování ropy.**
 - Suchou destilací uhlí.
 - Z bioplynu.
-

1090. Na nádrži na LPG musí být mj. vyznačeno:

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

1091. Pokud je vozidlo kategorie M1 vybaveno nádrží na LPG umístěnou v zavazadlovém prostoru nebo prostoru pro cestující, pak musí být odvětrání nádrže a plynotěsné skříně provedeno:

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

1092. Hlavní výhodou kompozitových válcových nádrží pro provoz na CNG užívaných ve vozidlech všech kategorií je:

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

1093. Co je dolní mez výbušnosti LPG?

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

1094. LPG - zkvalněný ropný plyn - je směs těchto uhlovodíků:

- **Propanu a butanu.**
 - Benzenu a izooktanu.
 - Metanu a hexanu.
-

1095. Nejmodernější soustavy pro provoz na LPG jsou mj. vybaveny:

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

1096. Nádrže na LPG jsou vybaveny zařízením, které zamezuje jejich naplnění na více než:

- **Nejvýše na 80 % svého objemu.**
 - Na 100 % svého objemu.
 - Na 60 % svého objemu.
-

1097. Poměr propanu a butanu v LPG:

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

1098. Hodnoty HC (ppm obj.) zjištěné ve výfukových plynech vozidel s řízenými katalytickými systémy při provozu na plyn se u moderních vstřikovacích systémů LPG nebo CNG pohybují zpravidla v rozmezí:

- **0–100 ppm, obdobně jako při provozu na benzín.**
- 500 a více ppm obj. při správné funkci katalyzátoru výfukových plynů.
- Od 0,5 do 3,5 % obj.

1099. 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:

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

1100. Stavoznak je zařízení, které:

- **Slouží ke zjištění úrovně hladiny kapalného LPG v nádrži.**
- Slouží ke zjištění tlaku LPG v nádrži.
- Signalizuje řidiči únik LPG z nádrže.

1777. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie M palivo LPG/NG, s celkovou hmotností max. 2 500 kg vybavena OBD?

- **Od 1. 1. 2005.**
- Od 1. 1. 2004.
- Od 1. 1. 2007.

Oblast: KTE - Technika **Okruh:** KTE - Technika-pohon diesel
Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 18

1101. Nestanoví-li výrobce vozidla jinak, rozumí se u vznětových motorů provozní teplotou motoru:

- **Teplota nejméně 75 °C, pokud se jedná o přenosy z diagnostického rozhraní, povrchovou teplotu bloku motoru eventuelně ruční zadání. Případně nejméně 60 °C, pokud se jedná o signál z olejové měrky.**
- Teplota 60 °C bez ohledu na způsob zjištění (zdroje) teploty motoru.
- Teplota nejméně 60 °C, pokud se jedná o přenosy z diagnostického rozhraní, povrchovou teplotu bloku motoru eventuelně ruční zadání. Případně nejméně 75 °C, pokud se jedná o signál z olejové měrky.

1108. U vozidla kategorie M1 se vznětovým motorem vybaveným filtrem pevných částic s emisní normou EURO 5 byla naměřena kouřivost 0,26 m-1. Na štítku výrobce je uveden korigovaný součinitel absorpce 0,3m-1. Jak budete vozidlo hodnotit z hlediska naměřené hodnoty kouřivosti?

- **Naměřená kouřivost nepřesáhla hodnotu korigovaného součinitele absorpce uvedenou na štítku výrobce, ale protože se jedná o vozidlo s emisní normou EURO 5, které je vybaveno filtrem pevných částic a naměřená kouřivost přesáhla hodnotu 0,25 m-1 bude tento stav hodnocen vážnou závadou (kontrolní úkon 8.2.2.1.1).**
- Naměřená kouřivost vyhovuje, protože naměřená hodnota kouřivosti nepřesáhla hodnotu korigovaného součinitele absorpce uvedenou na štítku výrobce.
- Naměřená kouřivost nepřesáhla hodnotu korigovaného součinitele absorpce uvedenou na štítku výrobce,

ale protože se jedná o vozidlo s emisí normou EURO 5, které je vybaveno filtrem pevných částic a naměřená kouřivost přesáhla hodnotu 0,15 m⁻¹ bude tento stav vyhodnocen jako „lehká“ závada.

1109. Pokud se při kontrole omezovače otáček (referenčních otáček) zjistí, že dochází k překročení maximálních přípustných otáček, postupuje se dále následujícím způsobem:

- **Kontrola se ukončí, protokol o měření emisí se vystaví s vážnou závadou. \nDo poznámky se současně uvede text:\n"Chybná funkce omezovače vznětového motoru".**
- Naměřené maximální otáčky se zapíší do poznámky záznamníku závad a následně i do poznámky protokolu o měření emisí. Na dalším postupu měření emisí se nic nemění.
- Jestliže dochází k překročení maximálních přípustných otáček motoru, kontrola se ukončí volbou STORNO. Protokol o měření emisí se nevystavuje. \nJako důvod storna se uvede:\n"Chybná funkce omezovače otáček vznětového motoru".

1110. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie M palivo NM, s celkovou hmotností přes 2 500 kg vybavena OBD?

- **Od 1. 1. 2007.**
- Od 1. 1. 2004.
- Od 1. 1. 2005.

1111. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie M palivo NM, s celkovou hmotností max. 2 500 kg vybavena OBD?

- **Od 1. 1. 2005.**
- Od 1. 1. 2004.
- Od 1. 1. 2007.

1112. Při měření emisí vozidla s rokem výroby 1980 se vznětovým motorem výsledná hodnota kouřivosti nepřekročila úroveň korigovaného součinitele absorpce uvedenou na štítku výrobce. Co musí být ještě z hlediska naměřených hodnot kouřivosti splněno, aby bylo možné měření ukončit s hodnocením bez závady?

- **Rozptyl naměřených hodnot kouřivosti ze kterých se počítala výsledná (průměrná) hodnota kouřivosti nesmí překročit hodnotu 0,5 m⁻¹.**
- Z hlediska naměřených hodnot kouřivosti použitých pro výpočet výsledné hodnoty kouřivosti již nemusí být splněno nic.
- Rozptyl naměřených hodnot kouřivosti ze kterých se počítala výsledná (průměrná) hodnota kouřivosti nesmí překročit hodnotu 0,25 m⁻¹.

1113. Doba akcelerace vznětového motoru k dosažení tolerančního pásma referenčních otáček je delší než 5 sekund (u běžného vozidla):

- **Měření není platné, avšak započítává se do počtu provedených měření.**
- Na době akcelerace nezáleží.
- Měření je platné a započítává se do počtu provedených měření.

1114. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie N1 palivo NM, s provozní hmotností přes 1 280 kg vybavena OBD:

- **Od 1. 1. 2008.**
 - Od 1. 1. 2007.
 - Od 1. 1. 2005.
-

1115. Kontrola regulace volnoběhu vznětových motorů se provádí:

- **U vozidel s řízenými systémy s výjimkou hybridních elektrických vozidel.**
 - Pouze u hybridních elektrických vozidel.
 - U vozidel s neřízeným systémem.
-

1116. Od kterého data musí být nejpozději nově registrovaná vozidla kategorie N1 palivo NM, s provozní hmotností max. 1 280 kg vybavena OBD:

- **Od 1. 1. 2007.**
 - Od 1. 1. 2004.
 - Od 1. 1. 2005.
-

1117. Hodnota uvedená v jednotce (m-1) na štítku vozidla udává:

- **Korigovaný součinitel absorpce.**
 - Dovolenu hodnotu kouřivosti.
 - Procento kouřivosti (%).
-

1118. Opacitou se rozumí:

- **Optická hustota výfukového plynu.**
 - Hmotnost sazí ve výfukových plynech.
 - Koncentrace kyslíku ve výfukových plynech.
-

1119. Pro měření kouřivosti se ve stanicích měření emisí používají kouřoměry pracující na principu:

- **Měření opacity (optické hustoty výfukových plynů).**
 - Filtračním.
 - Analýzy výfukových plynů.
-

1120. Jednotkou pro vyjádření kouřivosti (opacity) je:

- **m-1, (1/m).**
 - g/kWh.
 - Objemové %.
-

1121. Vznětové motory starší konstrukce s řízeným emisním systémem byly vybaveny katalyzátorem:

- **Pracujícím na bázi oxidačních reakcí, spalování probíhá s přebytkem vzduchu.**
- Třícestným jako u zážehových motorů, v katalyzátoru probíhají jak oxidační, tak i redukční reakce pro dodatečnou úpravu spalin.

- Pracujícím na bázi redukčních reakcí, oxidační reakce nelze vzhledem k procesu spalování vznětového motoru realizovat.

1122. Sondy měřicího přístroje pro zjištění kouřivosti (opacity) vozidla se vznětovým motorem zasunujeme do výfukového systému vozidla:

- **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.**
- Libovolně daleko.
- Pouze na začátek výfukového systému, aby nedošlo k poškození filtru pevných částic, katalyzátoru nebo tlumiče výfuku.

1123. Vozidlo vybavené SCR indikuje nízký stav AdBlue na přístrojové desce. Jak se bude dále postupovat při měření emisí?

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

1124. Při měření kouřivosti volnou akcelerací akcelerační pedál rychle sešlápneme do max. polohy a držíme jej v této poloze:

- **Dokud není dosaženo tolerančního pásma referenčních otáček.**
- Ihned uvolníme.
- Dle hluku motoru.

Oblast: KTE - Technika **Okruh:** KTE - IS TP a jeho provoz
Počet bodů za otázku: 1 Počet dostupných otázek: 7

1125. K čemu slouží tlačítko "nevyhověl bez měření" v IS TP používané při měření emisí?

- **V případě, že se v průběhu měření emisí nebo po jeho zahájení objeví závada, která brání dokončení měření emisí, postupuje se tak, že prostřednictvím tlačítka v IS TP "nevyhovuje bez měření" se provede ukončení měření emisí v IS TP (fakticky bez měření emisí), vozidlo je vyhodnoceno jako nevyhovující.**
- Tlačítko se vždy používá pro ukončení každého měření emisí.
- V případě, že se v průběhu identifikace vozidla nebo v průběhu vizuální kontroly při měření emisí objeví nějaká závada, postupuje se tak, že prostřednictvím tlačítka "nevyhovuje bez měření" se provede ukončení měření emisí v IS TP a měření se stornuje.

1126. Kolik nejvíce stran může mít "Protokol o měření emisí"?

- **Protokol o měření emisí může mít jednu až osm stran.**
- Protokol o měření emisí může mít jednu až dvě strany.
- Protokol o měření emisí může mít jednu až čtyři strany.

1130. V případě, že při měření emisí dojde k předčasnému ukončení měření emisí z důvodu např. nestandardního chování motoru (havárie motoru, vzniku závady znemožňující další měření atd.). Co se zapisuje do protokolu o měření emisí?

- **Do protokolu o měření emisí se v tomto případě vždy uvedou dosud zjištěné závady, do poznámky se uvede důvod předčasného ukončení měření emisí a vyplní se všechny doposud zjištěné/naměřené hodnoty.**
- Do protokolu o měření emisí se nic nezapisuje/neuvádí, protože měření emisí se v tomto případě vždy stornuje.
- Do protokolu o měření emisí se vždy uvede důvod předčasného ukončení měření emisí. Platnost vydávaného protokolu o měření emisí se v tomto případě vždy omezí na dobu 60 dnů.

1131. Co je to „Station Client“?

- **Station Client je hlavní centrální aplikace (on-line) a slouží pro zahajování a ukončování všech typů prohlídek, pořizování, zpracování dokumentace přítomnosti vozidla na kontrolní lince, stanovišti měření emisí při provádění technických prohlídek a měření emisí a přijímá data z měření emisí, a její součástí je i aplikace IS TP Foto."**
- Station Client je aplikace sloužící k přihlašování zákazníků na provedení technické prohlídky nebo měření emisí.
- Station Client je aplikace sloužící k automatickému vyhodnocování zjištěných závad při technických prohlídkách a měření emisí.

1132. Kdo musí potvrdit podpisem a razítkem každou stranu protokolu o měření emisí?

- **Každá strana "protokolu o měření emisí" musí být stvrzena podpisem a razítkem odpovědného pracovníka SME.**
- Každá strana "protokolu o měření emisí" musí být stvrzena podpisem provozovatele SME.
- Každá strana "protokolu o měření emisí" musí být stvrzena podpisem a razítkem emisního technika.

1133. Nevyplněné kolonky záznamníku závad, které se vztahují k vozidlu a jeho zjištěnému stavu se:

- **Neprodleně proškrtnou a současně se zaznamená počet zjištěných závad u každé skupiny závad (počet závad se uvede číslem do závorek předtištěných v záznamníku závad).**
- Neprodleně proškrtnou a současně se zaznamená počet zjištěných závad u každé skupiny závad, ve které byla zjištěna jedna a více závada.
- Ponechají prázdné a současně se zaznamená počet zjištěných závad u každé skupiny závad (počet závad se uvede číslem do závorek předtištěných v záznamníku závad).

1134. Pokud již bylo zahájeno měření emisí (proběhlo spojení/komunikace čtečky s ŘJ motorem, snímá se teplota motoru, snímají se otáčky motoru atd.) a při kontrole regulace volnoběhu bylo zjištěno kolísání otáček mimo stanovené meze. Emisní technik vyhodnotí chování motoru jako nestandardní. Jak se dále postupuje?

- **Měření se ukončí za pomoci tlačítka v IS TP "nevyhověl bez měření" a o měření emisí se vydá protokol, ve kterém se minimálně uvede důvod předčasného ukončení měření emisí, kontrolní úkon a stupeň závady a do ukončení měření zjištěné/naměřené hodnoty.**
- Měření se ukončí stornem a jako důvod storna se uvede zjištěná závada v regulaci otáček. Jako důvod storna se uvede zjištěná závada. Protokol o měření emisí se vydává pouze na žádost zákazníka.
- V tomto případě se měření emisí, ukončí prostřednictvím tlačítka v IS TP "nevyhovuje bez měření" a měření emisí se stornuje. Protokol o měření emisí se nevydává.