

OBLAST: Teorie práva – pojmy, vznik a řízení STK

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

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

200021. Silniční vozidlo je:

- a) motorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat a věcí.
 - b) motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat a věcí.
 - c) motorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob.
-

202000. Silničním vozidlem se rozumí:

- a) jakékoliv vozidlo.
 - b) motorové nebo nemotorové vozidlo, které je vyrobené za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat nebo věcí.
 - c) vozidlo ke zvláštním účelům.
-

200023. Zvláštní vozidlo je:

- a) nemotorové vozidlo.
 - b) vozidlo, které nemůže být za žádných podmínek použito pro provoz na pozemních komunikacích.
 - c) vozidlo vyrobené k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, které může být při splnění podmínek stanovených zákonem č. 56/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů k provozu na pozemních komunikacích schváleno.
-

200024. Přípojné vozidlo je:

- a) silniční motorové nebo nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.
 - b) silniční nemotorové vozidlo určené k tažení jiným vozidlem, s nímž je spojeno do soupravy.
 - c) kterékoliv vozidlo.
-

200031. Provozovatelem silničního vozidla se rozumí:

- a) fyzická osoba s místem trvalého nebo povoleného pobytu v České republice.
 - b) řidič vozidla.
 - c) osoba, která je v registru silničních vozidel zapsána jako vlastník tohoto vozidla, není-li jako jeho provozovatel v registru silničních vozidel zapsána jiná osoba.
-

202002. Provádět technické prohlídky včetně měření emisí vozidel ve stanici technické kontroly mohou osoby, které:

- a) dosáhli věku 20 let a mají odbornou praxi v autoopravárenství.
- b) jsou držiteli platného profesního osvědčení kontrolního technika a současně jsou držiteli platného osvědčení pro měření emisí (opravňující je k měření emisí kontrolovaného vozidla) nebo jsou držiteli platného profesního osvědčení kontrolního technika k provádění technických prohlídek (bez omezení na emise).
- c) mají ukončené úplné střední odborné vzdělání technického směru a mají odbornou praxi v autoopravárenství nejméně jeden rok nebo střední odborné vzdělání technického směru a odbornou praxi v autoopravárenství nejméně 4 roky.

202003. Vyhláška č. 211/2018 Sb. upravuje:

- a) podmínky provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- b) provádění technických prohlídek a další související záležitosti,
- c) podmínky schvalování technické způsobilosti vozidel na pozemních komunikacích.

200142. Kontrolní nálepka pro vyznačení platnosti technické způsobilosti vozidla k provozu na pozemních komunikacích je:

- a) červené barvy s hologramem, schvalovací značkou a s předtištěnými dny, měsíci a roky pro vyznačení platnosti technické způsobilosti vozidla.
- b) zelené barvy s hologramem, schvalovací značkou a s předtištěnými měsíci a roky pro vyznačení platnosti technické způsobilosti vozidla.
- c) červené barvy s hologramem, schvalovací značkou a s předtištěnými měsíci a roky pro vyznačení platnosti technické způsobilosti vozidla.

201163. Provozovatel silničního vozidla je povinen:

- a) udržovat vozidlo v řádném technickém stavu podle pokynů pro obsluhu a údržbu stanovených výrobcem.
- b) udržovat vozidlo dle nejlepšího vědomí.
- c) alespoň 1x týdně vozidlo řádně umýt.

202004. Pozbytí řidičského oprávnění nebo ztrátu bezúhonnosti nebo skutečnost že je kontrolní technik ve střetu zájmů ve vztahu k provádění technických prohlídek kontrolní technik:

- a) může nahlásit vedoucímu stanice technické kontroly.
- b) je povinen neprodleně nahlásit Ministerstvu dopravy.
- c) nemá povinnost nikomu hlásit.

201215. Vozidlo kategorie M1:

- a) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče.
- b) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče, jehož maximální hmotnost nesmí překročit 3,5 t.
- c) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče, jehož maximální hmotnost nesmí překročit 5 t.

201216. Vozidlo kategorie M2:

- a) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun.
- b) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče, jehož maximální hmotnost nesmí překročit 7,5 t.
- c) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče, jehož maximální hmotnost nesmí překročit 10 t.

201217. Vozidlo kategorie M3:

- a) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností převyšující 5 tun.
- b) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče, jehož maximální hmotnost převyšuje 7,5 t.
- c) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu osob a jejich zavazadel, s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče, jehož maximální hmotnost převyšuje 10 t.

201218. Vozidlo kategorie N1:

- a) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, s nejvýše osmi místy k sezení, kromě místa k sezení řidiče.
- b) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny.
- c) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, jehož maximální hmotnost nesmí překročit 7,5 tuny.

201219. Vozidlo kategorie N2:

- a) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, jehož maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny, ale nepřevyšuje 7,5 tuny.
- b) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, jehož maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny, ale nepřevyšuje 10 tun.
- c) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun.

201220. Vozidlo kategorie N3:

- a) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, jehož maximální hmotnost převyšuje 7,5 tuny, ale nepřevyšuje 12 tun.
- b) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, jehož maximální hmotnost převyšuje 10 tun.
- c) je motorové vozidlo konstruované a vyrobené především pro dopravu nákladů, s maximální hmotností převyšující 12 tun.

201221. Vozidlo kategorie O1:

- a) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, s maximální hmotností nepřevyšující 0,75 tuny.
- b) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jehož maximální hmotnost nepřevyšuje 0,75 tuny v případě nebrzděného vozidla a v případě brzděného vozidla jeho maximální hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny.
- c) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jehož maximální hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny.

201222. Vozidlo kategorie O2:

- a) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, s maximální hmotností převyšující 0,75 tuny, ale nepřevyšující 3,5 tuny.
- b) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jehož maximální hmotnost nepřevyšuje 3,5 tuny v případě brzděného vozidla.
- c) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jehož maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny, ale nepřevyšuje 7,5 tuny.

201223. Vozidlo kategorie O3:

- a) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jehož maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny, ale nepřevyšuje 7,5 tuny.
- b) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 10 tun.
- c) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jehož maximální hmotnost převyšuje 3,5 tuny, ale nepřevyšuje 12 tun.

201224. Vozidlo kategorie O4:

- a) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jehož maximální hmotnost převyšuje 7,5 tuny.
- b) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, s maximální hmotností převyšující 10 tun.
- c) je přípojně vozidlo konstruované a vyrobené pro dopravu nákladů nebo osob i pro ubytování osob, jehož maximální hmotnost převyšuje 12 tun.

202018. Vozidla kategorií L:

- a) jsou pouze dvoukolová vozidla.
- b) jsou dvoukolová, tříkolová nebo čtyřkolová vozidla.
- c) jsou motorová dvoukolová, tříkolová nebo čtyřkolová vozidla.

202005. Silniční vozidla se rozdělují na tyto základní druhy:

- a) vozidla pod 3,5 t a jejich přívěsy, vozidla nad 3,5 t a jejich přívěsy a návěsy a ostatní silniční vozidla.
- b) motocykly, osobní automobily, autobusy, nákladní automobily, vozidla zvláštního určení a speciální vozidla, přípojná vozidla, ostatní silniční vozidla.
- c) L, M, N, O a jejich podskupiny.

202007. Uplyne-li mezi dnem provedení měření emisí a dnem přistavení vozidla k provedení ostatních kontrolních úkonů více než 30 dní:

- a) pravidelná technická prohlídka vozidla se neprovede. K provedení pravidelné technické prohlídky musí být předložen protokol z měření emisí od jehož vystavení neuplynula ke dni provedení ostatních kontrolních úkonů v STK doba delší než 30 dní.
- b) pravidelná technická prohlídka vozidla se uskuteční. Skutečnost, že od data uskutečnění měření emisí k datu provedení pravidelné technické prohlídky uplynula doba delší než 30 dní se však vždy vyznačí vážnou závadou.
- c) pravidelná technická prohlídka se uskuteční, protože na délce období mezi provedením měření emisí a dnem přistavení vozidla k provedení ostatních kontrolních úkonů nezáleží.

202006. Při evidenční kontrole bylo zjištěno že od minulého stavu počítadla ujeté vzdálenosti (porovnáním aktuálního stavu počítadla ujeté vzdálenosti kontrolovaného vozidla s údaji uloženými v informačním systému technických prohlídek) došlo ke snížení celkově ujeté vzdálenosti. Tento stav se nebude hodnotit jako závada:

- a) protože zjištěný stav se zapisuje pouze do poznámky protokolu o technické prohlídce.
- b) protože kontrola stavu počítadla ujeté vzdálenosti se při evidenční kontrole ani jiném druhu technické prohlídky neprovádí.
- c) pokud bude při evidenční kontrole změna stavu počítadla ujeté vzdálenosti doložena protokolem vystaveným dle §36, odstavce (4) zákona č. 56/2001 Sb.

202009. Pokud bude při technické prohlídce předán stanici technické kontroly protokol o snížení stavu počítadla ujeté vzdálenosti (vydaný dle §36, odstavce (4) zákona č. 56/2001 Sb.) předaný protokol se po ukončení technické prohlídky:

- a) z předaného protokolu se vytvoří fotokopie která se uloží společně se záznamníkem závad a archivuje se na STK po dobu 5 -ti let. Originál protokolu se vrátí osobě, která jej STK předala nebo osobě která vozidlo k provedení technické prohlídky přistavila.
- b) vrátí osobě, která vozidlo k provedení technické prohlídky přistavila.
- c) protokol se ofotí a uloží se jako jedna z fotek do IS TP. Protokol se po ofocení vrátí osobě, která vozidlo k provedení technické prohlídky přistavila.

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

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

202012. Kde jsou definovány vozidla kategorií T, C, R a S (v jakém předpisu)?

- a) Popisy vozidel vyjmenovaných kategorií je uveden v normě ISO 21 069.
- b) Popisy vozidel kategorií T, C, R a S a jejich další členění jsou uvedeny v přímo použitelném předpisu EU upravujícím schvalování těchto vozidel (Evropského parlamentu a Rady (EU)č. 167/2013).
- c) Popis vyjmenovaných kategorií vozidel je uveden v příloze zákona č.56/2001 Sb., v platném znění.

OBLAST: Bezpečnostní předpisy

210476. Bezpečnost práce na lince STK se řídí:

- a) zákoníkem práce a souvisejícími předpisy.
 - b) pokyny vedoucího STK.
 - c) pokyny provozovatele STK.
-

210478. V rámci technické prohlídky vozidla na lince STK:

- a) je oprávněna být přítomna při technické prohlídce fyzická osoba, která přistavila vozidlo k technické prohlídce.
 - b) je oprávněn být přítomen při technické prohlídce řidič a jeden ze spolujezdců.
 - c) počet osob přítomných při technické prohlídce stanovuje kontrolní technik, který provádí technickou prohlídku vozidla.
-

210479. Pracovní jáma na lince STK:

- a) se může přeskakovat.
 - b) se nesmí překračovat a přeskakovat.
 - c) se může překračovat jen pracovníky STK.
-

210480. Pracovní jáma linky STK jako nebezpečný prostor:

- a) musí být označena.
 - b) nemusí být označena.
 - c) musí být označena v případě, že to uzná provozovatel STK za vhodné.
-

210932. Pro provádění technických prohlídek kontrolní technici:

- a) nemusí být vybaveni vhodnými ochrannými pracovními prostředky (oděv, obuv aj.).
 - b) nemusí být vybaveni vhodnými ochrannými pracovními prostředky vzhledem k druhu činnosti, kterou vykonávají (oděv, obuv aj.).
 - c) musí být vybaveni vhodnými ochrannými pracovními prostředky (oděv, obuv aj.).
-

211042. Při technické prohlídce silničního motorového vozidla ve stanici technické kontroly je:

- a) oprávněna být fyzická osoba, která přistavila vozidlo k technické prohlídce.
- b) oprávněn být provozovatel vozidla.
- c) oprávněna být fyzická osoba, která přistavila vozidlo k technické prohlídce, i provozovatel vozidla.

212000. Kdo je v rámci technických prohlídek na pracovištích STK oprávněn provádět zkoušku vozidla na válcové zkušební brzdě? :

- a) fyzická osoba, která přistavila vozidlo k technické prohlídce za přítomnosti kontrolního technika STK.
- b) pouze zaškolená obsluha (kontrolní technik s profesním osvědčením pro provádění technických prohlídek ve stanici technické kontroly).
- c) pouze zaškolená obsluha (kontrolní technik s profesním osvědčením, pro provádění technických prohlídek s omezením na měření emisí).

OBLAST: Metrologie

220119. Měřidlo, u kterého se vyskytla porucha ovlivňující výsledek měření:

- a) smí být dále používáno.
 - b) nesmí být používáno.
 - c) smí být používáno po nezbytně nutnou dobu, než proběhne oprava měřidla.
-

220120. STK kontrolu přesnosti měření brzdných a ovládacích sil a tlaku na válcové zkušební brzd:

- a) neprovádí, provádí ji pouze osoba pověřená metrologickou činností 1x za 6 měsíců.
 - b) provádí 1x za 3 měsíce nebo při jakékoliv pochybnosti o správnosti měření.
 - c) provádí každých 14 dní nebo při jakékoliv pochybnosti o správnosti měření.
-

220121. Doba platnosti kalibrace měřidel v STK je:

- a) 12 měsíců, s výjimkou indikátorů házivosti kol, detektorů uhlovodíkových plynů a časoměrných zařízení, u kterých je doba platnosti kalibrace 6 měsíců.
 - b) dle uvážení provozovatele STK.
 - c) 6 měsíců, s výjimkou indikátorů házivosti kol, detektorů uhlovodíkových plynů a časoměrných zařízení, u kterých je doba platnosti kalibrace 12 měsíců.
-

220122. Kontrola přesnosti mechanického zařízení pro měření geometrie přední nápravy se provádí:

- a) 1 x měsíčně.
 - b) 1 x za 14 dní.
 - c) 1 x týdně a při jakékoliv pochybnosti o správnosti měření.
-

220125. Evidenci měřidel v STK tvoří:

- a) soupis měřidel a evidenční list měřidla.
 - b) deníky měřidel.
 - c) soupis měřidel a provozní deníky měřidel.
-

220126. Za správnost obsluhy měřidel, dodržování postupů a podmínek měření odpovídá:

- a) vedoucí organizace provozující STK.
- b) kontrolní technik STK.
- c) osoba pověřená zajišťováním metrologické návaznosti měřidel.

220129. Za vedení metrologické evidence měřidel v STK podle metrologického řádu odpovídá:

- a) vedoucí STK.
 - b) osoba pověřená zajišťováním metrologické návaznosti měřidel v STK.
 - c) administrativní pracovnice STK.
-

220134. STK provádí u decelerometru:

- a) 1x za 14 dní kontrolu statických hodnot zpomalení pomocí kalibračního přípravku.
 - b) 1x za měsíc kontrolu statických hodnot zpomalení pomocí kalibračního přípravku.
 - c) kontrolu provádí pouze osoba pověřená metrologickou činností v STK.
-

220135. Kontrolu stavu nabití zdroje a funkce detektoru uhlovodíkových plynů STK:

- a) neprovádí.
 - b) provádí 1x ročně.
 - c) provádí 1x měsíčně.
-

220717. Pro běžné měření tlaku vzduchu v pneumatikách lze použít zjednodušeného přepočtu:

- a) 200 kPa = 2 bar
 - b) 200 kPa = 20 bar
 - c) 200 kPa = 0,2 bar
-

220718. Přepočtete hodnotu brzdné síly $B_v = 1,2$ kN na N:

- a) 1,2 kN = 120 N
 - b) 1,2 kN = 1 200 N
 - c) 1,2 kN = 12 N
-

220720. Základní jednotkou délky podle soustavy SI je:

- a) metr.
 - b) milimetr.
 - c) kilometr.
-

220721. Přepočtete hodnotu brzdné síly $B_v = 0,80$ kN na N:

- a) 0,80 kN = 80 N
- b) 0,80 kN = 800 N
- c) 0,80 kN = 8,0 N

220722. Základní jednotkou času dle soustavy SI je:

- a) sekunda.
- b) minuta.
- c) hodina.

220724. Základní jednotkou hmotnosti dle soustavy SI je:

- a) kilogram.
- b) gram.
- c) tuna.

220725. Přepočtete danou hodnotu tlaku z MPa na kPa:

- a) 25 MPa = 250 kPa
- b) 25 MPa = 25 000 kPa
- c) 25 MPa = 0,25 kPa

221040. Za nepřekročení lhůty kalibrace (ověření) měřidel odpovídá:

- a) provozovatel (vlastník) měřidel STK.
- b) osoba (organizace) pověřená MD ČR k zajištění metrologické návaznosti měřidel v STK.
- c) kontrolní technik, který má měřidlo na starosti.

221052. Měřidla po kalibraci (ověření) jsou označena:

- a) kalibračními (ověřovacími) značkami spolu s osvědčením o kalibraci (ověření) měřidel nebo kalibračními (ověřovacími) listy.
- b) kalibračními (ověřovacími) značkami, osvědčení je vydáváno pouze na měřidlo tlaku v pneumatikách.
- c) kalibračními (ověřovacími) listy, ověřovací značka je umisťována pouze na měřidlo tlaku v pneumatikách.

221057. STK je povinna po vyzvání předložit zákazníkovi:

- a) deníky a soupis měřidel.
- b) termín příští kalibrace (ověření) měřidel.
- c) doklady o provedené kalibraci (ověření) měřidel.

221079. Kontrolní technik dle Metrologického řádu STK zodpovídá:

- a) za vedení zápisů do deníku u měřidla, které udržuje a kontroluje.
 - b) za vedení soupisu měřidel.
 - c) za nepřekročení lhůty platnosti kalibrace (ověření) u měřidla, které udržuje a kontroluje.
-

221086. Měřidlo, u kterého byla provedena oprava ovlivňující výsledek měření:

- a) smí být dále používáno pouze po předchozí kalibraci pověřenou osobou (organizací).
- b) smí být dále používáno pouze po předchozí provedené kontrole ze strany STK.
- c) smí být dále používáno po předchozí kalibraci provedené autorizovaným servisem nebo pověřenou osobou (organizací).

222000. Specifické požadavky na kontrolu funkce a údržbu mechanického zařízení na měření geometrie řízení kontrolní technik nalezne:

- a) v Instrukci pro STK č. 1/2002, uvedené ve Věstníku dopravy.
- b) v příloze č.10 vyhlášky č. 211/2018 Sb.
- c) v zákoně č. 56/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

221233. O provedené údržbě nebo o provozní kontrole přesnosti měřidla kontrolní technik, který má měřidlo STK svěřené do péče:

- a) žádný zápis neprovádí.
- b) provádí zápis do deníku měřidla jen v případě zjištění poškození měřidla.
- c) provádí zápis do deníku měřidla vždy po každé provedené údržbě, opravě nebo kontrole přesnosti měřidla.

222001 V jakých jednotkách musí kouřoměr schválený pro použití v STK/SME indikovat naměřenou opacitu / kouřivost?

- a) v jednotkách opacity (m^{-1}), případně v (%) nebo jednotkách HSU. U přístrojů schválených pro používání v STK/SME se upřednostňuje indikace v jednotkách opacity (m^{-1}).
- b) g/m.
- c) v jednotkách ppm.

OBLAST: Technická prohlídka

232000. Stanice technické kontroly při evidenční kontrole silničního vozidla zjišťuje:

- a) totožnost žadatele o evidenční kontrolu.
 - b) soulad skutečného stavu silničního vozidla a jeho identifikačních údajů s údaji uvedenými v technickém průkazu silničního vozidla a v osvědčení o registraci silničního vozidla a stav počítadla ujeté vzdálenosti silničního vozidla.
 - c) soulad skutečného stavu silničního vozidla a jeho identifikačních údajů s údaji uvedenými v technickém průkazu silničního vozidla a stav počítadla ujeté vzdálenosti silničního vozidla.
-

232001. Lhůta pravidelné technické prohlídky pro vozidlo kategorie L se zdvihovým objemem spalovacího motoru do 50 cm³ nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí do 50 km.h⁻¹ opatřeného šlapadly (nejedná se taxislužbu, ani o vozidlo určené k nájmu ani o vozidlo s právem přednosti v jízdě) je:

- a) nejpozději 4 roky po první registraci a následně v intervalu po 2 letech.
 - b) nepodléhá pravidelným technickým prohlídkám.
 - c) nejpozději 6 let po první registraci a následně v intervalu po 4 letech.
-

230053. Provozovatel autobusu je povinen přistavit vozidlo k pravidelné technické prohlídce nejpozději v:

- a) půlroční lhůtě.
 - b) roční lhůtě.
 - c) dvouroční lhůtě.
-

230055. Provozovatel nového nákladního automobilu, jehož přípustná hmotnost převyšuje 3 500 kg, přistaví vozidlo k pravidelné technické prohlídce nejpozději ve lhůtě:

- a) dvou let.
 - b) jednoho roku.
 - c) čtyř let.
-

232004. Před zahájením technické prohlídky související pouze s provedením ostatních kontrolních úkonů musí být u motorového vozidla, které podléhá měření emisí předložen mimo jiné:

- a) protokol o měření emisí bez ohledu na výsledek měření emisí.
 - b) protokol o měření emisí. Protokol o měření emisí však může být ze strany STK akceptován pouze tehdy, pokud mezi dnem provedení měření emisí a dnem přistavení vozidla k provedení ostatních kontrolních úkonů neuplynulo více jak 30dní.
 - c) protokol o měření emisí se nevyžaduje.
-

232005. Stanice technické kontroly nesmí při technické prohlídce seřizovat a opravovat silniční vozidlo s výjimkou:

- a) seřízení odklonu kola.
- b) seřízení sbíhavosti.
- c) jednoduchého seřízení světlometů nebo volnoběžných parametrů motoru.

232006. Silniční vozidlo je technicky způsobilé k provozu na pozemních komunikacích, pokud technickou prohlídkou silničního vozidla nebyly zjištěny:

- a) žádné závady nebo jen lehké závady.
- b) jedna vážná a žádná lehká závada.
- c) jedna vážná a jedna lehká závada.

232007. K pravidelné technické prohlídce se dle Přílohy č. 2 vyhlášky č.211/2018 Sb. pro vozidlo kategorie M1 předkládá:

- a) technický průkaz + osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu + osvědčení o měření emisí (pouze u vozidel, která podléhají pravidelnému měření emisí).
- b) technický průkaz + osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu + protokol o měření emisí, pokud bylo měření emisí provedeno podle §47 odst.5 zákona č.56/2001 Sb. v platném znění (pouze u vozidel, která podléhají pravidelnému měření emisí).
- c) technický průkaz + osvědčení o registraci vozidla nebo osvědčení o technickém průkazu.

230067. Perforací kontrolní nálepky osvědčující technickou způsobilost vozidla se vyznačuje:

- a) rok provedení příští pravidelné technické prohlídky.
- b) rok a měsíc příští pravidelné technické prohlídky vozidla.
- c) den, měsíc a rok provedení příští pravidelné technické prohlídky.

230068. Kam se umísťuje kontrolní nálepka osvědčující technickou způsobilost vozidla?

- a) na zadní tabulku registrační značky.
- b) na přední tabulku registrační značky.
- c) podle požadavku zákazníka.

232040. Provozovatel nového osobního automobilu (nejedná se o vozidlo: s právem přednosti v jízdě, ani o vozidlo taxislužby ani o vozidlo k nájmu), zaregistrovaného po 1.7.2001, přistaví toto vozidlo po prvním zápisu silničního vozidla do registru silničních vozidel k pravidelné technické prohlídce nejpozději ve lhůtě:

- a) 4 let
- b) 2 let
- c) 1 roku

230071. Zjistí-li se při pravidelné technické prohlídce třeba jen jedna vážná závada (stupně "B"), je vozidlo:

- a) nezpůsobilé k provozu.
- b) způsobilé k provozu na dobu 3 měsíců.
- c) způsobilé k provozu na dobu 30 kalendářních dnů ode dne vyznačení zápisu výsledku technické prohlídky vozidla v technickém průkazu vozidla.

230073. Je-li vozidlo při pravidelné technické prohlídce hodnoceno jako technicky nezpůsobilé k provozu, nová kontrolní nálepka o technické způsobilosti vozidla se na zadní tabulku registrační značky:

- a) nevylepí a původní kontrolní nálepka se ze zadní tabulky registrační značky odstraní.
- b) nevylepí a původní kontrolní nálepka se na zadní tabulce registrační značky ponechá.
- c) vylepí a původní kontrolní nálepka se ze zadní tabulky registrační značky odstraní.

230074. Pokud provozovatel silničního vozidla přistaví vozidlo k opakované technické prohlídce a při prohlídce způsobu odstranění vážné závady bude zjištěna tato závada opakovaně, vozidlo se stane:

- a) technicky způsobilé na dobu 30 dnů.
- b) technicky způsobilé na dobu 14 dnů.
- c) technicky nezpůsobilé.

230093. Technická prohlídka zemědělských a lesnických traktorů a jejich přípojných vozidel může být provedena:

- a) pouze na lince STK.
- b) v místě určeném příslušným krajským úřadem mobilním způsobem.
- c) v místě určeném držitelem vozidla.

230106. Při technické prohlídce na žádost zákazníka se:

- a) přiděluje vozidlu kontrolní nálepka a provádí se zápis do technického průkazu vozidla.
- b) nepřiděluje vozidlu kontrolní nálepka a neprovádí se zápis do technického průkazu vozidla.
- c) přiděluje vozidlu kontrolní nálepka a provádí se zápis do technického průkazu vozidla, ale jen v případě, že na vozidle nebyly provedenou prohlídkou zjištěny žádné závady.

232029. Kladný výsledek pravidelné technické prohlídky a dobu platnosti technické způsobilosti vyznačuje stanice technické kontroly:

- a) umístěním kontrolní nálepky technické způsobilosti vozidla na přední tabulku registrační značky vozidla. Na kontrolní nálepce se perforací vyznačí rok a měsíc příští technické prohlídky vozidla.
- b) umístěním kontrolní nálepky technické způsobilosti vozidla na zadní tabulku registrační značky vozidla. Na kontrolní nálepce se perforací vyznačí rok a měsíc příští pravidelné technické prohlídky vozidla. Dobu platnosti technické způsobilosti kontrolovaného vozidla vyznačuje stanice technické kontroly do technického průkazu.
- c) umístěním kontrolní nálepky technické způsobilosti vozidla na zadní tabulku registrační značky vozidla. Na kontrolní nálepce se perforací vyznačí rok, měsíc a den příští technické prohlídky vozidla.

230458. Vozidlo k pravidelné technické prohlídce může přistavit:

- a) řidič vozidla.
- b) pouze provozovatel vozidla.
- c) pouze majitel vozidla.

231164. Fyzická osoba, která vozidlo k technické prohlídce přistavila:

- a) není oprávněna být při této technické prohlídce přítomna, lze to však tolerovat.
- b) nesmí být při této prohlídce z důvodu její bezpečnosti přítomna.
- c) je oprávněna být při této technické prohlídce přítomna.

231165. Kontrolní technik je při provádění technických prohlídek vozidel povinen:

- a) provádět technické prohlídky v rozsahu, způsobem a v souladu s technickými podmínkami pro hodnocení výsledku technických prohlídek.
- b) provádět technické prohlídky dle pokynů vedoucího STK.
- c) provádět technické prohlídky dle nejlepšího vědomí a svědomí.

231166. Kontrolní technik je při provádění technických prohlídek vozidel povinen:

- a) vyznačit zjištěné závady a jejich hodnocení stupněm závad do záznamníku závad až po ukončení technické prohlídky.
- b) v průběhu technické prohlídky vyznačovat zjištěné závady a jejich hodnocení stupněm závad do záznamníku závad.
- c) zapsat po ukončení technické prohlídky zjištěné závady a jejich hodnocení stupněm závad přímo do informačního systému stanic technické kontroly, poněvadž záznamníky závad se již nepoužívají.

232015. Kontrolní technik je při provádění technických prohlídek vozidel povinen:

- a) na vyžádání fyzické osoby, která vozidlo k technické prohlídce přistavila, provést jednoduché seřízení geometrie kol řízené nápravy.
 - b) informovat fyzickou osobu, která vozidlo k technické prohlídce přistavila, o hodnocení technického stavu vozidla stupni závad.
 - c) o závadách zjištěných na vozidle zachovávat mlčenlivost a nesdělovat informace o technickém stavu vozidla třetím osobám.
-

232016. Kontrolní technik je povinen:

- a) alespoň 1x za měsíc přečíst zákon č. 56/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
 - b) neprodleně oznámit ministerstvu dopravy změnu rodinného stavu.
 - c) neprodleně oznámit ministerstvu dopravy odnětí nebo pozbytí řidičského oprávnění, ztrátu bezúhonnosti nebo skutečnost, že je ve střetu zájmů ve vztahu k provádění technických prohlídek.
-

232019. Lehká závada – „A“:

- a) je menší nedostatek, který nemá významný vliv na bezpečnost vozidla či dopad na životní prostředí.
 - b) je závada, která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla, ale bezprostředně nemá vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
 - c) je závada, která nemá významný vliv na provozní vlastnosti vozidla, bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ani životní prostředí.
-

232020. Vážná závada – „B“:

- a) je závada, která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla a nepříznivě působí na životní prostředí.
 - b) je závada, která ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla, je způsobilá ohrozit provoz na pozemních komunikacích nebo může nepříznivě působit na životní prostředí.
 - c) je závada, která bezprostředně nemá vliv na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
-

232021. Nebezpečná závada – „C“:

- a) je závada, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy silničního vozidla, provoz na pozemních komunikacích nebo životní prostředí.
- b) je závada, která ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.
- c) je závada, která bezprostředně ovlivňuje provozní vlastnosti vozidla.

231178. Kontrolní technik smí provádět technické prohlídky:

- a) pouze na skupině vozidel, pro kterou je držitelem řidičského oprávnění.
- b) pouze na skupině vozidel, pro kterou je držitelem řidičského oprávnění. Pro vozidla kategorie M2 a M3 postačí řidičské oprávnění pro skupiny C nebo C1.
- c) pouze na skupině vozidel, pro kterou je držitelem řidičského oprávnění. Pro vozidla kategorie T postačí řidičské oprávnění pro skupiny C nebo C1.

231179. Metoda kontroly „vizuální kontrola“ znamená:

- a) prohlédnutí kontrolovaných položek a v případě potřeby také fyzické prověření jejich ovládní, posouzení hluku nebo užití jiného vhodného prostředku kontroly bez použití technických zařízení.
- b) pouze prohlédnutí kontrolovaných položek bez použití technických zařízení.
- c) pouze prohlédnutí kontrolovaných položek, v případě potřeby lze použít i montážní jámu.

231180. Za „neodbornou opravu nebo změnu“ je podle legislativy považována:

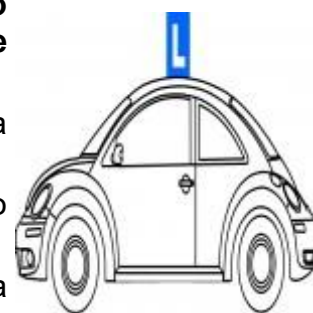
- a) oprava nebo změna, které mění provozní vlastnosti vozidla.
- b) oprava nebo změna, která byla vykonána neautorizovaným servisem nebo opravou.
- c) oprava nebo změna, které sice mohou zajistit funkčnost, ale mají nepříznivý vliv na bezpečnost vozidla v silničním provozu nebo negativní vliv na životní prostředí.

231181. Za rozsah a způsob provedení technické prohlídky vozidla zodpovídá:

- a) vedoucí stanice technické kontroly.
- b) odpovědný pracovník, který podepsal protokol o technické prohlídce.
- c) kontrolní technik, který provedl technickou prohlídku vozidla.

232039. Provozovatel vozidla kategorie M1, provozovaného jako autoškola, přistaví vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtách:

- a) nejpozději ve lhůtě čtyř let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let.
- b) nejpozději ve lhůtě jednoho roku po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách.
- c) nejpozději ve lhůtě dvou let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednoročních lhůtách.



231188. Provozovatel přípojného vozidla kategorie O1, - obytný, brzděný, přistaví vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtách:

- a) protože se jedná o brzděné přípojné vozidlo, přistaví provozovatel vozidlo nejpozději ve lhůtě čtyř let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let.
- b) nejpozději ve lhůtě čtyř let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let.
- c) nejpozději ve lhůtě šesti let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let.



232023. Provozovatel motocyklu kategorie L3, max. konstrukční rychlost 60 km.h⁻¹, obsah motoru 50 cm³, přistaví vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtách:

- a) nejpozději ve lhůtě šesti let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let.
- b) čtyř let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let.
- c) nejpozději ve lhůtě čtyř let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let.

231192. Při opakované technické prohlídce, od které uplynulo více jak 30 dní, kontrolní technik:

- a) zkontroluje pouze ústrojí, na které byla vážná nebo nebezpečná závada zjištěna. Pokud byla vážná nebo nebezpečná závada odstraněna, kontrolní technik umístí na zadní tabulku registrační značky kontrolní nálepkou s vyznačením měsíce a roku příští pravidelné technické prohlídky, ode dne opakované technické prohlídky.
- b) zkontroluje skupinu závad, na které byla vážná nebo nebezpečná závada zjištěna. Pokud byla vážná nebo nebezpečná závada odstraněna, kontrolní technik umístí na zadní tabulku registrační značky kontrolní nálepkou s vyznačením měsíce a roku příští pravidelné technické prohlídky, ode dne pravidelné technické prohlídky.
- c) provede technickou prohlídku v plném rozsahu. Pokud nebyly zjištěny žádné závady nebo jen lehké závady, umístí kontrolní technik na zadní tabulku registrační značky kontrolní nálepkou s vyznačením měsíce a roku příští pravidelné technické prohlídky, ode dne pravidelné technické prohlídky.

231206. Kontrolované vozidlo i výbava vozidla svým provedením:

- a) musí odpovídat provedení, ve kterém bylo schváleno, jestliže nebylo dalšími právními úpravami stanoveno jinak (např. dodatečná montáž desek zadního značení, zadní mlhové svítilny).
- b) nemusí odpovídat provedení, ve kterém bylo schváleno, pokud jsou pro úpravu vozidla použity homologované konstrukční části nebo systémy (např. dodatečná montáž dalších zadních skupinových světlů, větší rozměr homologovaných pneumatik a ráfků).
- c) nemusí odpovídat provedení, ve kterém bylo schváleno, na vozidle lze provádět další úpravy (např. u motocyklu změna umístění tabulky RZ na levou stranu, demontáž katalyzátoru nebo tlumiče výfuku).

232026. Provozovatel traktoru s konstrukční rychlostí do 40 km⁻¹, provozovaného jako autoškola, přistaví vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtách:

- a) nejpozději ve lhůtě jednoho roku po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednorozných lhůtách.
- b) nejpozději ve lhůtě čtyř let po zaregistrování vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách čtyř let.
- c) nejpozději ve lhůtě dvou let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednorozných lhůtách.

232030. Provozovatel traktoru s konstrukční rychlostí nad 40 km⁻¹, provozovaného jako autoškola, přistaví vozidlo k pravidelné technické prohlídce ve lhůtách:

- a) nejpozději ve lhůtě jednoho roku po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednorozných lhůtách.
- b) nejpozději ve lhůtě čtyř let po zaregistrování vozidla a potom pravidelně nejpozději ve lhůtách dvou let.
- c) nejpozději ve lhůtě dvou let po zaregistrování silničního vozidla a potom pravidelně nejpozději v jednorozných lhůtách.

OBLAST: Informační systém technických prohlídek a jeho provoz

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

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

240116. Protokol o technické prohlídce se vyhotovuje:

- a) na žádost zákazníka a to podle údajů uvedených v záznamníku závad.
 - b) do druhého dne a to podle údajů uvedených v záznamníku závad.
 - c) bezprostředně po ukončení technické prohlídky, a to podle údajů uvedených v záznamníku závad.
-

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

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

242003. Je dovoleno v případě výpadku internetového připojení na STK/SME vyplňovat protokoly o technických prohlídkách ještě jiným způsobem, než prostřednictvím informačního systému TP?

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

242005. Je možné provést technickou prohlídku nebo měření emisí zvláštních vozidel (např. traktoru) mobilním způsobem v místech, kde se nelze připojit na síť internet za účelem přihlášení k systému IS TP?

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

242008. Je možné provést technickou prohlídku nebo měření emisí zvláštních vozidel (např. traktoru) mobilním způsobem v místech, kde se nelze připojit na síť internet za účelem přihlášení k systému IS TP?

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

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

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

242010. Mezi základní funkce Informačního systém TP patří:

- a) tvorba záznamníku závad, tvorba a archivace protokolů o měření emisí a protokolů o technické prohlídce, evidence kontrolních nálepek, uchování údajů dokumentujících přítomnost vozidel na stanici technické kontroly a stanici měření emisí, uchování údajů o kontrolovaných vozidlech, uchování údajů o zahájení a provedení měření emisí /technické prohlídky. V archivovaných protokolech jsou uloženy údaje o závadách zjištěných při měření emisí/ technických prohlídkách a údaje o kontrolních technických provádějících měření emisí / technické prohlídky.
 - b) tvorbu protokolů o technické prohlídce, evidenci kontrolních nálepek STK a shromažďování a ukládání dat v reálném čase (on-line) v datovém úložišti správce systému, kterým je Ministerstvo dopravy ČR.
 - c) tvorba protokolů o měření emisí a protokolů o technické prohlídce, uchování údajů dokumentujících přítomnost vozidel na stanici technické kontroly a stanici měření emisí, uchování údajů o kontrolovaných vozidlech, uchování údajů o zahájení a provedení měření emisí / technické prohlídky.
-

242011. Jaké údaje vyplní technik v příslušné kolonce spodní části záznamníku závad po ukončení měření emisí / technické prohlídky?

- a) Své jméno a příjmení.
 - b) Číslo svého profesního osvědčení kontrolního technika (připouští se vyplnění této kolonky pomocí razítka) a kontrolní zjištění uvedené v záznamníku závad potvrdí vlastnoručním podpisem.
 - c) Pouze vlastnoruční podpis.
-

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

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

242013. Jakým způsobem musí být stvrzena každá strana protokolu o technické prohlídce a měření emisí?

- a) Pouze podpisem odpovědného pracovníka STK.
- b) Každá strana protokolu o technické prohlídce a měření emisí musí být stvrzena podpisem a otiskem razítka odpovědného pracovníka STK/SME.
- c) Pouze otiskem razítka odpovědného pracovníka STK.

240797. Jaká je doba uchovávání záznamníků závad vozidla?

- a) Doba uchovávání záznamníků závad vozidla je stanovena na 5 let.
- b) Doba uchovávání záznamníků závad vozidla není stanovena.
- c) Uchovávají se pouze kopie protokolů o technické prohlídce, a to po dobu 5 let.

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

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

242018. Protokol o technické prohlídce podepisuje a opatřuje razítkem:

- a) vedoucí a jeho zástupce nebo operátorka.
- b) kontrolní technik, který technickou prohlídku vozidla vykonal.
- c) odpovědný pracovník STK, tzn. pracovník, který má platné profesního osvědčení kontrolního technika k provádění technických prohlídek a je v příručce jakosti evidován jako oprávněný pracovník k potvrzování technické způsobilosti vozidla do technického průkazu vozidla.

242025. Jakým způsobem musí být stvrzena každá strana protokolu o měření emisí?

- a) Každá strana protokolu o měření emisí musí být stvrzena podpisem a otiskem razítka odpovědného pracovníka SME.
- b) Pouze otiskem razítka odpovědného pracovníka STK.
- c) Každá strana protokolu o měření emisí musí být stvrzena podpisem operátora.

242020. Kdo může ve stanicí měření emisí potvrzovat protokoly o měření emisí?

- a) Každá strana protokolu o měření emisí musí být stvrzena podpisem a otiskem razítka odpovědného pracovníka SME.
- b) Kterýkoliv pracovník SME, který má platné profesní osvědčení mechanika měření emisí a je zaměstnancem příslušné stanice měření emisí.
- c) Pouze „odpovědný pracovník SME“. Odpovědný pracovník SME je pracovník SME, který má platné profesní osvědčení kontrolního technika k provádění technických prohlídek s omezením na měření emisí nebo má profesní osvědčení kontrolního technika k provádění technických prohlídek a je současně v příručce pro zajištění měření emisí evidován jako odpovědný pracovník k potvrzování protokolů o měření emisí.

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

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

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

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

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

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

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

- a) Nikdo, takovou odpovědnost nelze vyžadovat.
- b) Žadatel o provedení technické prohlídky.

- c) Uživatelé aplikace IS TP.
-

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

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

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

- a) Schvalování technické způsobilosti vozidel.
- b) Ochrany životního prostředí.
- c) Ochrany osobních údajů.
-

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

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

OBLAST: 0. Identifikace vozidla

000356. Na osobním automobilu bylo zjištěno umístění zadní tabulky s registrační značkou vpravo, bez uvedení výjimek v technickém průkazu vozidla. Toto umístění je:

- a) přípustné, poněvadž tabulka s registrační značkou musí být na vozidle umístěna vpředu i vzadu, avšak bez stranového rozlišení.
- b) nepřípustné, tabulka s registrační značkou musí být na vozidle umístěna vpředu uprostřed a vzadu uprostřed nebo vlevo.
- c) přípustné, avšak za podmínky, že tabulka s registrační značkou bude vhodně osvětlena.

000357. Moped, motocykl a motorová tříkolka (vozidla kategorie "L") jsou vybaveny:

- a) pouze jednou tabulkou registrační značky umístěnou na vozidle vzadu.
- b) pouze jednou tabulkou registrační značky umístěnou na vozidle vpředu.
- c) bez tabulky registrační značky. Tato vozidla nepodléhají povinné registraci.

000358. Přípojná vozidla mají tabulku registrační značky umístěnou:

- a) pouze vzadu.
- b) pouze vpředu.
- c) tato vozidla nepodléhají povinné registraci.

000359. Při kontrole tabulky s registrační značkou se prohlídkou na vozidle ověřuje:

- a) pouze její shodnost s údaji v dokladech vozidla.
- b) pouze stav, provedení a upevnění tabulek s registrační značkou.
- c) stav, provedení a upevnění tabulek s registrační značkou včetně její shodnosti s údaji v dokladech k vozidlu.

000362. U vozidla Škoda Favorit bylo prohlídkou zjištěno, že identifikační číslo vozidla (VIN) souhlasí s doklady k vozidlu, ale v jeho struktuře nebo v okolí místa jeho umístění je patrný zásah, který svědčí o jeho změně. Jak se při technické prohlídce na lince STK postupuje?

- a) Identifikační číslo vozidla (VIN) se vyrazí náhradní technologií a provede se o tom zápis do technického průkazu vozidla.
- b) Toto zjištění se zapíše pouze do poznámky protokolu.
- c) Tato skutečnost se hodnotí vážnou závadou (B).

000363. Při pravidelné technické prohlídce bylo u vozidla Škoda Felicia v provedení s alternativním pohonem na LPG kontrolou dokladů zjištěno, že přestavba vozidla na alternativní pohon nebyla řádně schválena obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Jak se při technické prohlídce na lince STK postupuje?

- a) Tato skutečnost se hodnotí vážnou závadou (B), poněvadž se jedná o neschválenou přestavbu vozidla.
- b) Zjištění se zapíše pouze do poznámky protokolu spolu s identifikací jednotlivých komponent plynové zástavby, aby mohla být přestavba schválena.
- c) Změna/rozšíření pohonu vozidla na alternativní palivo není dle platné legislativy přestavbou, o závadu se nejedná.

002012. Při pravidelné technické prohlídce bylo na vozidle VW Passat zjištěno, že vozidlo je vybaveno tažným zařízením. Druh spojovacího zařízení však není zapsán v dokladech k vozidlu. Jak se při technické prohlídce na lince STK postupuje?

- a) Tato skutečnost se vyznačí pouze do poznámky protokolu, kde se zapíše druh spojovacího zařízení namontovaného na vozidle, poněvadž spojovací zařízení se nepovažuje za podstatnou výbavu vozidla.
- b) Toto zjištění se v protokole o pravidelné technické prohlídce vyznačí vážnou závadou ze skupiny kontrolních úkonů popisujících kontrolu „mechanického spojovacího zařízení a tažného zařízení“. Do poznámky protokolu se zapíše druh spojovacího zařízení namontovaného na vozidle.
- c) Druh spojovacího zařízení se do dokladů vozidel nezapisuje, nejedná se tedy o závadu.

000456. Pokud je při pravidelné technické prohlídce zjištěno, že výrobní číslo podvozku (karoserie) nesouhlasí s doklady, nebo je špatně čitelné, nebo chybí, vyznačuje se tato skutečnost do protokolu o pravidelné technické prohlídce:

- a) pouze do poznámky protokolu.
- b) nevyznačuje se vůbec.
- c) jako závada.

000939. Silniční motorová vozidla, s výjimkou vozidel kategorie L, mají tabulku registrační značky umístěnu:

- a) vpředu uprostřed, pokud není v technickém průkazu zapsáno její umístění vlevo; vzadu uprostřed nebo vlevo.
- b) vpředu pouze vpravo, vzadu uprostřed nebo vpravo.
- c) pouze vzadu vpravo.

000940. Tabulka registrační značky musí být na silničním motorovém vozidle umístěna vpředu kolmo ke směru jízdy tak, aby:

- a) její spodní hrana nebyla níže než 200 mm a její horní hrana nebyla výše než 1 200 mm nad rovinou vozovky.
- b) její spodní hrana nebyla níže než 300 mm a její horní hrana nebyla výše než 1 200 mm nad rovinou vozovky.
- c) její spodní hrana nebyla níže než 200 mm a její horní hrana nebyla výše než 1 700 mm nad rovinou vozovky.

000947. Pokud pro výškové umístění tabulky registrační značky nebude povolena výjimka zapsaná v technickém průkazu může být na traktoru nebo samojízdném pracovním stroji z hlediska výšky tabulka registrační značky umístěna:

- a) nejvýše 3 400 mm nad rovinou vozovky.
- b) nejvýše 4 000 mm nad rovinou vozovky.
- c) nejvýše 2 000 mm nad rovinou vozovky.

000950. Kam umístí vlastník nebo provozovatel vozidla přidělené tabulky registrační značky?

- a) Tabulky registrační značky lze umístit kamkoliv na vozidle, musí však být dodrženy předepsané geometrické úhly viditelnosti z boku vozidla.
- b) Tabulky registrační značky lze umístit kamkoliv na vozidle, musí však být dodržena předepsaná minimální vzdálenost spodní hrany tabulky registrační značky od vozovky.
- c) Tabulky registrační značky umístí vlastník nebo provozovatel vozidla do místa určeného konstrukčním řešením vozidla tak, aby při běžném provozu na pozemních komunikacích nedošlo k jejich ztrátě.

000951. Tabulka s registrační značkou, s výjimkou registrační značky pro mopedy, má být v čistém stavu čitelná na vzdálenost:

- a) za nesnížené viditelnosti na vzdálenost nejméně 40 metrů.
- b) za snížené viditelnosti na vzdálenost nejméně 4 metry.
- c) za nesnížené viditelnosti vždy, bez ohledu na vzdálenost.

000953. Registrační značka (přidělená vozidlu po 1.7.2001) je na tabulce registrační značky vyznačena:

- a) formou prolisování, vyjma zvláštní registrační značky pro jednorázové použití s omezenou platností, která je vyznačena na tabulce formou vytištění a registrační značky pro sportovní vozidla, která může být vyrobena ze samolepicí fólie.
- b) formou bez prolisování, znaky jsou strojově tzv. "namalovány".
- c) formou vyjiskření.

000956. Na motocyklu byla zjištěna ohnutá - deformovaná tabulka registrační značky podle tvaru zadního blatníku tak, že registrační značka není již čitelná. Jak se bude postupovat?

- a) Zjištěný stav se nebude hodnotit závadou, protože tabulku registrační značky je povoleno deformovat podle místa, na kterém je umístěna.
- b) Zjištěný stav se bude hodnotit závadou, protože tabulku registrační značky není povoleno deformovat jinak než podle místa, na kterém je umístěna, přičemž úpravou nesmí být změněna čitelnost registrační značky.
- c) Zjištěný stav se zapíše pouze do poznámky protokolu.

000958. Tabulka registrační značky vozidla Alfa Romeo je umístěna na krytu předního nárazníku pod levým světlometem, toto umístění je zapsáno v technickém průkazu vozidla. Jak se bude zjištěný stav hodnotit?

- a) Bez závad. Silniční motorová vozidla mají tabulku registrační značky umístěnu vpředu uprostřed, pokud není v technickém průkazu zapsáno její umístění vlevo.
- b) Závadou. Silniční motorová vozidla mají tabulku registrační značky umístěnu pouze vpředu uprostřed, v podélné ose vozidla.
- c) Pouze zápisem do poznámky protokolu, protože přední tabulka registrační značky je na vozidle umístěna.

000960. Jakým způsobem musí být na vozidle vyznačeno identifikační číslo vozidla (VIN)?

- a) Identifikační číslo vozidla (VIN) musí být vylisováno nebo mechanicky vyraženo na podvozku, rámu nebo podobné části vozidla. Místo mechanické ražby se mohou použít jiné techniky, které zaručují stejnou odolnost vůči pokusům o přepsání nebo falzifikaci.
- b) Identifikační číslo vozidla (VIN) nemusí být vylisováno nebo mechanicky vyraženo na podvozku, rámu nebo podobné části vozidla. Jeho vyznačení pro účely jednoznačné identifikace vozidla postačuje na povinném (výrobním) štítku vozidla.
- c) Identifikační číslo vozidla (VIN) nemusí být vylisováno nebo mechanicky vyraženo na podvozku, rámu nebo podobné části vozidla. Jeho vyznačení pro účely jednoznačné identifikace vozidla postačuje na štítku umístěném za čelním sklem vlevo dole.

000964. Prohlídkou bylo u vozidla Audi A6 Avant zjištěno, že ve struktuře vyznačeného identifikačního čísla vozidla jsou patrné změny, svědčící o jeho pozměnění. Jak se bude tato skutečnost hodnotit?

- a) Zjištěný stav se bude hodnotit závadou, poněvadž na vozidle byly provedeny neschválené změny nebo zásahy do identifikátoru vozidla.
- b) Toto zjištění se do protokolu neuvede, avšak po odjezdu zákazníka zavoláte ihned Policii ČR.
- c) Pozměněné identifikační číslo vozidla (VIN) znehodnotíte přeražením křížky a tzv. náhradní technologií se vyrazí číslo původní.

002001. Vozidlo Škoda Favorit, uvedené do provozu v ČR dne 1.7.1993, není vybaveno povinným (výrobním) štítkem výrobce. Jak se budete toto zjištění hodnotit?

- a) Nebezpečnou závadou (C), poněvadž vozidlo uvedené do provozu není vybaveno výrobním štítkem.
- b) Lehkou závadou (A) (jedná se o vozidlo uvedené do provozu před 1.1.2002).
- c) Bez závady. Od 1.7.2012 se výrobní štítek u vozidel uvedených do provozu v ČR již nekontroluje.

002002. Vozidlo Škoda Superb, uvedené do provozu v ČR dne 1.7.2006, není vybaveno povinným (výrobním) štítkem výrobce. Jak budete toto zjištění hodnotit?

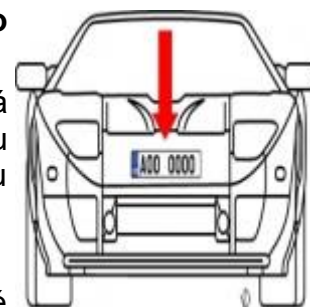
- a) Nebezpečnou závadou (C), poněvadž vozidlo uvedené do provozu v ČR není vybaveno výrobním štítkem.
- b) U vozidla Škoda Superb je vybavení štítkem výrobce vyžadováno a jelikož se jedná o vozidlo uvedené do provozu po 31.12.2001 hodnotí se toto zjištění vážnou závadou (B).
- c) Bez závady. Od 1.7.2012 se výrobní štítek u vozidel uvedených do provozu v ČR již nekontroluje.

002003. Které údaje uvedené na výrobním štítku vozidla podléhají kontrole shody s údaji uvedenými v dokumentaci předložené k vozidlu?:

- a) všechny údaje uvedené na výrobním štítku vozidla.
- b) označení výrobce vozidla a VIN (případně výrobní číslo podvozku).
- c) označení výrobce vozidla a výrobní číslo motoru.

001244. Při pravidelné technické prohlídce silničního vozidla bylo zjištěno, že přední tabulka RZ je nalepená na kapotě jako samolepící fólie. Zjištěnou skutečnost:

- a) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože se nejedná o sportovní, ale o silniční vozidlo. Silniční vozidlo musí mít tabulku RZ schváleného typu, přidělenou obecním úřadem s rozšířenou působností.
- b) nehodnotíme - jedná se o běžnou praxi.
- c) protože zákon připouští pro sportovní vozidla použití RZ vyrobené ze samolepící fólie, použití tabulky RZ odpovídá požadavkům.

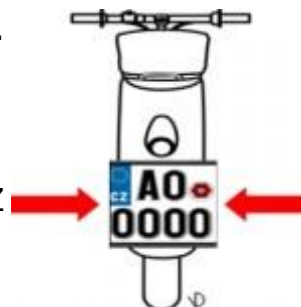


001249. Upevnění tabulky RZ pomocí šroubů – viz obrázek:

- a) nehodnotíme - tabulka je řádně upevněná.
- b) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože upevňující prvky narušují čitelnost alfanumerických znaků RZ.
- c) neodpovídá požadavkům, hodnotíme jako lehkou závadu – „A“.

**001256. Na motocyklu je použita poškozená (ustříhnutá) tabulka RZ. Zjištěnou skutečnost:**

- a) nehodnotíme jako závadu, protože RZ je čitelná.
- b) hodnotíme jako lehkou závadu – „A“.
- c) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože byly na tabulce RZ provedeny nepovolené úpravy – zmenšení rozměrů.

**002004. Umístění tabulky RZ na motocyklu. Jiné umístění RZ není zapsáno v TP vozidla a při kontrole její viditelnosti z pozice „za vozidlem“ nejsou všechny znaky RZ viditelné:**

- a) nehodnotíme – jedná se o běžný způsob upevnění tabulky RZ na tzv. „chopperu“.
- b) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože se jedná o neschválenou úpravu umístění tabulky RZ – tabulka není umístěna na zadní části vozidla a není viditelná při pohledu z pravé strany na vozidlo.
- c) nehodnotíme jako závadu, protože na motocyklu se nenachází jiné vhodnější místo, kam by mohla být tabulka RZ upevněna.

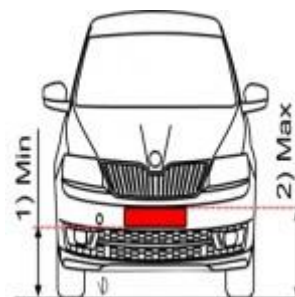
**001266. Při kontrole autobusu byla zjištěna poškozená (častým mytím) tabulka RZ. Zjištěnou skutečnost:**

- a) nehodnotíme jako závadu.
- b) hodnotíme jako lehkou závadu – „A“.
- c) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože je snížena čitelnost tabulky RZ na vzdálenost 40 m.



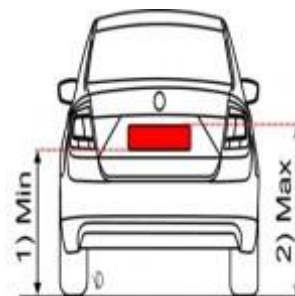
001270. Výškové umístění přední tabulky RZ od vozovky u vozidel kategorie M a N nesmí překročit:

- a) (1) min. 200 mm (2) max. 1 000 mm
- b) (1) min. 200 mm (2) max. 1 200 mm
- c) (1) min. 200 mm (2) max. 1 500 mm



001272. Výškové umístění zadní tabulky RZ od vozovky u vozidel kategorie M, N a O nesmí překročit:

- a) (1) min. 300 mm (2) max. 1 000 mm
- b) (1) min. 300 mm (2) max. 1 200 mm
- c) (1) min. 300 mm (2) max. 1 500 mm



001274. Předepsané místo pro umístění přední tabulky RZ je u motorových vozidel kategorie M a N:

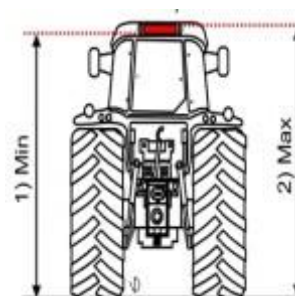
- a) uprostřed.
- b) uprostřed nebo vlevo, pokud není v technickém průkazu vozidla zapsáno její umístění vpravo.
- c) uprostřed, pokud není v technickém průkazu vozidla zapsáno její umístění vlevo.

001279. Předepsané místo pro umístění zadní tabulky RZ je u vozidel kategorie M, N, O, T a OT:

- a) uprostřed.
- b) uprostřed nebo vlevo.
- c) na zadní části vozidla.

001284. Výškové umístění zadní tabulky RZ od vozovky u traktoru nesmí překročit:

- a) (1) min. 300 mm (2) max. 2 500 mm
- b) (1) min. 300 mm (2) max. 3 000 mm
- c) (1) min. 300 mm (2) max. 4 000 mm



002012. Výrobní štítek vozidla umístěný na vozidle je odlišného provedení, než je u daného vozidla běžné. Výrobní štítek (nahrazující původní originální výrobní štítek) byl na vozidlo doplněn vlastníkem vozidla. Z tohoto důvodu je i způsob vyznačení údajů a upevnění včetně provedení výrobního štítku odlišné od výrobcem vozidla přidělovaného originálního výrobního štítku. Údaje uvedené na výrobním štítku vozidla, které podléhají kontrole souhlasí s údaji uvedenými v dokumentaci předložené k vozidlu. Jak se bude tento stav hodnotit?

- a) bez závad.
- b) Tento zjištěný stav se bude hodnotit jako „vážná“ (B), jelikož způsob upevnění, provedení a vyznačení údajů na povinném štítku výrobce svědčí o jeho pozměnění.
- c) Tento zjištěný stav se zapíše do poznámky protokolu.

002015. Při kontrole stavu počítáče ujeté vzdálenosti porovnááme aktuální hodnotu ujeté vzdálenosti odečtenou z počítadla ujeté vzdálenosti vozidla s čím?

- a) s údajem o najeté vzdálenosti získané dotazem na osobu, která vozidlo k technické prohlídce přistavila,
 - b) S údaji odečtenými z fotodokumentace vozidla při minulých technických prohlídkách a údaji zapsanými v minulých protokolech o technických prohlídkách uložených v IS TP.
 - c) Aktuální stav počítáče ujeté vzdálenosti u kontrolovaného vozidla se z hlediska ujeté vzdálenosti o minulých technických prohlídkách neporovnává.
-

OBLAST: 1. Brzdové zařízení

010098. Vozidla kategorie M1, která nelze spojit do jízdni soupravy, musí dosáhnout pomocí parkovací brzdy brzdneho účinku vyjádřeného silou B_{vmin} , odpovídající sklonu svahu:

- a) 12 %
- b) 18 %
- c) 18°

010099. Při kontrole zadní nápravy u vozidla VAZ 2101 bylo zjištěno, že chybí zátěžový omezovací regulátor, nebo je zjevně poškozen. Uvedený stav se jako závada:

- a) hodnotí.
- b) nehodnotí.
- c) nelze jednoznačně stanovit.

010100. Osobní automobil kategorie M1 r. v. 1986 dosáhl zbrzdění 59 % při ovládací síle na pedál $F=520$ N (brzdová soustava bez posilovače). Toto vozidlo z hlediska brzdneho účinku:

- a) vyhovuje.
- b) nelze jednoznačně hodnotit.
- c) nevyhovuje.

010101. Při měření tlaku vzduchu v brzdové soustavě potřebného pro záznam průběhu brzdnych sil na válcové zkušební brzd u starších vozidel, která nejsou vybavena kontrolními přípojkami a mají zařízení pro dvouhadicové napojení brzdových soustav přípojných vozidel:

- a) je možné zapojit snímač tlaku na spojkovou hlavici ovládací větve.
- b) není možné snímač tlaku zapojit nikam.
- c) je možné napojit snímač tlaku na spojkovou hlavici plnicí větve.

010351. Osobní automobil kategorie M1 r. v. 1996 dosáhl zbrzdění 59 % při ovládací síle na pedál $F=490$ N. Toto vozidlo je z hlediska brzdneho účinku:

- a) vyhovující.
- b) nevyhovující.
- c) nelze stanovit.

010354. Jakého min. zbrzdění musí dosáhnout vozidlo kategorie M2 vyrobené v r. 1998:

- a) 59 %
- b) 45 %
- c) 51 %

010440. Nákladní automobil kategorie N1 r. v. 1996 dosáhl zbrzdění 51 % při ovládací síle na pedál $F=510$ N. Toto vozidlo je z hlediska brzdného účinku:

- a) vyhovující.
- b) nevyhovující.
- c) nelze stanovit.

010442. Jakého min. zbrzdění musí dosáhnout vozidlo kategorie O4 - přívěs vyrobený 1.10.2013:

- a) 59 %
- b) 51 %
- c) 45 %

010443. Nákladní automobil kategorie N2 r. v. 2013 dosáhl zbrzdění 49 %. Toto vozidlo je z hlediska brzdného účinku:

- a) nevyhovující.
- b) vyhovující.
- c) nelze určit.

010446. Nesprávná funkce manometru na přístrojové desce vozidla se jako závada:

- a) hodnotí.
- b) nehodnotí.
- c) zapíše pouze do poznámky protokolu.

010460. U vozidla vybaveného systémem ABS se při technické prohlídce kontrola tohoto systému:

- a) provádí na základě odborného posudku z autorizovaného servisu.
- b) provádí vizuální kontrolou a kontrolou výstražné signalizace.
- c) provádí jen namátkově.

010506. Výstražná signalizace ABS ukazuje nesprávnou funkci systému ABS. Toto se:

- a) hodnotí jako závada "B".
- b) nehodnotí.
- c) hodnotí jako závada "A".

010510. Zkratka ABS označuje:

- a) Anti-lock Brake System.
- b) Antikoro Brake Systém.
- c) Azbest Brake Systém.

010563. „Systémem odlehčovacího brzdění“ se rozumí:

- a) hlavní brzdový systém, sloužící k vyvození brzdného účinku při provozu vozidla.
- b) doplňkový brzdový systém, který má schopnost vyvodit a udržovat brzdný účinek po dlouhou dobu bez podstatnějšího zmenšení tohoto účinku.
- c) brzdový systém určený k odlehčení parkovacího brzdového systému použitého při nouzovém brzdění.

010565. Odlehčovací brzda může být řešena jako:

- a) parkovací, provozní, nouzová.
- b) elektrická, hydrodynamická, motorová.
- c) pásová, kotoučová, bubnová.

010591. Jednohadicová soustava brzdění přívěsu pracuje následujícím způsobem:

- a) začne-li tažné vozidlo brzdit, uzavře se přívod vzduchu od vzduchojemu tažného vozidla k přívěsu a poklesne tlak vzduchu ve spojovacím potrubí mezi tažným a přípojným vozidlem. Na pokles tlaku ve spojovacím potrubí reaguje rozvaděč přívěsu a přepustí tlakový vzduch ze vzduchojemu přívěsu do brzdových válců přívěsu.
- b) začne-li tažné vozidlo brzdit, uzavře se ventil ovládaný hlavním (pedálovým) brzdíčem a tlakový vzduch se přepustí ze vzduchojemů tažného vozidla do brzdových válců přívěsu.
- c) začne-li tažné vozidlo brzdit, stoupne tlak vzduchu ve spojovacím potrubí. Na toto stoupnutí tlaku reaguje rozvaděč přívěsu a přepustí tlakový vzduch ze vzduchojemu přívěsu do brzdových válců přívěsu.

010593. Jestliže se u dvouhadicové brzdové soustavy užitkových automobilů nebrzdí, je v ovládací větvi přípojného vozidla:

- a) brzdový tlak.
- b) nulový přetlak.
- c) tlak shodný s tlakem v plnicí větvi.

010594. Motorová vozidla s brzdami s kapalinovým převodem musí být vybavena optickou signalizací poruchy kapalinového převodu. Signalizace je provedena:

- a) oranžovým světlem.
- b) červeným světlem.
- c) zeleným světlem.

012001. Při hodnocení zdvojené nápravy (vzdálenost jejich středů je menší než 1 m) z hlediska nesouměrnosti brzdného účinku postupujeme tak, že:

- a) hodnotíme každou nápravu zvlášť,
- b) obě nápravy hodnotíme jako jednu nápravu, tj. sečteme brzdné síly kol na levé a na pravé straně a tyto výsledky porovnáme,
- c) hodnotíme každou nápravu zvlášť a nesouměrnost nesmí přesáhnout 20 %,

010604. Co je to střední hodnota plného brzdného zpomalení vozidla?

- a) Je to střední zpomalení vozidla vypočítané z časového záznamu průběhu zpomalení vozidla, a to konkrétně z úseku od okamžiku začátku působení na ovládací pedál brzdy až do okamžiku zastavení vozidla.
 - b) Je to hodnota zpomalení vypočítaná z časového záznamu průběhu zpomalení vozidla, a to z jeho druhé fáze, kdy se brzdí plnou brzdou silou bez blokování některého z kol vozidla.
 - c) Je to hodnota zpomalení vozidla získaná jako průměr z minimálně tří provedených měření decelerometrem.
-

010628. Ovládací síla na brzdový pedál je:

- a) síla, kterou působí řidič na ovládací orgán, která se přenáší dále do ovládací soustavy.
 - b) síla vyvozená brzdovým ústrojím, vztažená na obvod brzdových čelistí a při pohybu vozidla působící proti němu.
 - c) největší síla, kterou lze přenést ve styku s vozovkou.
-

010629. Brzdné zpomalení je:

- a) úbytek rychlosti vozidla za časovou jednotku, způsobený účinkem odporu vzduchu.
 - b) úbytek rychlosti vozidla za časovou jednotku, způsobený účinkem provozní brzdy.
 - c) parametr vyjadřující poměrný brzdný účinek, tedy poměr zpomalení a gravitační konstanty.
-

010630. Brzdová charakteristika u hydraulických brzd znázorňuje:

- a) závislost brzdných sil na ovládací síle.
 - b) závislost brzdných sil na celkovém zbrzdění.
 - c) charakteristický poměr brzdné síly k adhezní tíze za daných provozních podmínek.
-

010634. Hodnotu zbrzdění udáváme v:

- a) $m \cdot s^{-2}$
 - b) %
 - c) MPa
-

010645. Pedometr použijeme:

- a) v případě vyhodnocování účinku provozní brzdy, neznáme-li hodnoty dosahovaných brzdných sil na válcích. Známe-li tyto hodnoty, není nutné z ekonomického hlediska pedometr používat.
 - b) v případě vyhodnocování účinku provozní brzdy.
 - c) v případě vyhodnocování účinku provozní brzdy, avšak pouze chceme-li dokumentovat závadu na brzdách.
-

010646. V případě zjištění závady na brzdové soustavě při zkoušce brzd na válcové zkušební brzd (VZB):

- a) je povinnost dokumentovat tuto závadu zápisem z VZB.
 - b) není povinné dokumentovat tuto závadu zápisem z VZB.
 - c) je dobrovolné dokumentovat závadu zápisem z VZB.
-

010658. Dosahuje-li při kontrole provozní brzdy kolo bloku:

- a) považujeme brzdu za nevyhovující z hlediska brzdného účinku.
 - b) považujeme brzdu za vyhovující z hlediska brzdného účinku.
 - c) nemůžeme z toho nic usoudit o brzdném účinku bez dalšího postupu.
-

010661. Dosahují-li kola při kontrole parkovací brzdy na VZB bloku:

- a) považujeme brzdu za nevyhovující z hlediska brzdného účinku.
 - b) považujeme brzdu za vyhovující z hlediska brzdného účinku.
 - c) nemůžeme z toho nic usuzovat o brzdném účinku.
-

010662. Nedosáhne-li při kontrole parkovací brzdy kolo bloku:

- a) považujeme brzdu za nevyhovující z hlediska brzdného účinku.
 - b) považujeme brzdu za vyhovující z hlediska brzdného účinku v případě kladného výpočtu.
 - c) nemůžeme z toho nic usoudit a musíme provést nové měření s větší silou.
-

010663. Činnost parkovací brzdy ovládané rukou může být v brzdové charakteristice znázorněna jako:

- a) lomená lineární charakteristika.
 - b) rovnoběžka s osou brzdných sil.
 - c) rovnoběžka s osou ovládacích sil.
-

010664. Činnost posilovače s plným využitím podtlaku je v brzdové charakteristice znázorněna jako:

- a) lomená lineární charakteristika.
 - b) rovnoběžka s osou brzdných sil.
 - c) nelomená lineární charakteristika.
-

010665. Činnost posilovače s částečným využitím podtlaku je v brzdové charakteristice znázorněna jako:

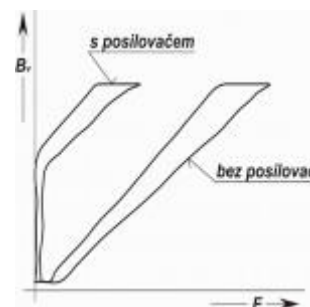
- a) lomená lineární charakteristika.
- b) rovnoběžka s osou brzdných sil.
- c) nelomená lineární charakteristika.

010666. Decelerometr používaný v STK zaznamenává:

- a) průběh brzdných sil v závislosti na ovládací síle.
- b) průběh brzdného zpomalení vozidla v závislosti na čase.
- c) nesouměrnost brzdných sil na nápravě.

011010. Identifikujte závadu dle zápisu z VZB. Jedná se o:

- a) narušení odstupňovatelnosti.
- b) zvýšený brzdný účinek.
- c) nefunkční posilovač brzd - neposiluje.

**012004. Při kontrole brzdného účinku provozní brzdové soustavy na válcové zkušební brzd byl na řízené nápravě vozidla zjištěn rozdíl brzdných sil 35%. Jak se bude hodnotit tento zjištěný stav:**

- a) bez závad, protože maximální povolená hodnota nesouměrnosti u řízených náprav je 50%.
- b) bude se hodnotit jako „lehká závada“ (A), protože nesouměrnost u řízené nápravy nepřesáhla 50%.
- c) bude se hodnotit jako „vážná závada“ (B), protože nesouměrnost u řízené nápravy přesáhla 30%.

012005. Při kontrole brzdného účinku provozní brzdové soustavy na válcové zkušební brzd byl na řízené nápravě vozidla zjištěn rozdíl brzdných sil (nesouměrnost) 51%. Jak se bude hodnotit tento zjištěný stav:

- a) bude se hodnotit jako „nebezpečná závada“ (C), protože nesouměrnost u řízené nápravy přesáhla 50%.
- b) bude se hodnotit jako „vážná závada“ (B), protože nesouměrnost u řízené nápravy přesáhla 50%.
- c) bude se hodnotit jako „vážná (B)“ závada, protože nesouměrnost u nápravy přesáhla 30%.

012006. Při kontrole technického stavu brzdového kotouče bylo zjištěno poškození funkční plochy kotouče korozí a rýhami. Korozí poškozená funkční plocha zjevně nepřesahuje 1/5 její šířky a hloubka rýh zjevně nepřesahuje hloubku 1,5 mm. Jak se bude hodnotit tento zjištěný stav ?:

- a) bude se hodnotit jako „vážná závada“ (B).
- b) bude se hodnotit jako „lehká závada“ (A).
- c) nebude se hodnotit jako závada, zjištěná skutečnost se pouze poznamená do poznámky protokolu.

012007. Při kontrole technického stavu brzdového kotouče bylo zjištěno poškození funkční plochy kotouče korozí a rýhami. Korozí poškozená funkční plocha zjevně přesahuje 1/5 její šířky a hloubka rýh zjevně přesahuje hloubku 1,5 mm. Jak se bude hodnotit tento zjištěný stav ?:

- a) bude se hodnotit jako „vážná závada“ (B).
- b) bude se hodnotit jako „lehká závada“ (A).
- c) nebude se hodnotit jako závada, zjištěná skutečnost se pouze poznamená do poznámky protokolu.

012008. Při kontrole technického stavu brzdového potrubí byly zjištěny deformace brzdového potrubí a nadměrná (hloubková) koroze brzdového potrubí. Jak se bude hodnotit tento zjištěný stav ?:

- a) bude se hodnotit jako „lehká závada“ (A).
- b) bude se hodnotit jako „vážná závada“ (B).
- c) nebude se hodnotit jako závada, zjištěná skutečnost se pouze poznamená do poznámky protokolu.

012010. Při kontrole technického stavu brzdové kapaliny bylo vizuální kontrolou zjištěno, že brzdová kapalina v nádržce brzdové kapaliny je tmavá až černá. Tento zjištěný stav brzdové kapaliny se:

- a) nebude hodnotit jako závada, ale zjištěný stav brzdové kapaliny se stručně popíše v poznámce protokolu.
- b) bude hodnotit jako závada.
- c) nebude hodnotit jako závada protože stav brzdové kapaliny se v rámci technických prohlídek neposuzuje.

012011. Při kontrole technického stavu brzdového válce bylo zjištěno, že prachovka brzdového válce je poškozená. Jak se bude hodnotit zjištěný stav prachovky? :

- a) zjištěný stav se nebude hodnotit, jelikož stav prachovek brzdových válců se v rámci technických prohlídek nekontroluje.
 - b) Vyhodnocení zjištěného stavu bude záviset na míře poškození prachovky resp. jak toto poškození ovlivňuje její schopnost plnit funkci prachovky.
 - c) zjištěný stav se nehodnotí závadou ale poškození prachovky se stručně popíše v poznámce protokolu.
-

OBLAST: 2. Řízení

020102. Na vozidle byly naměřeny odklony kol: - levé kolo $1^{\circ}30'$ - pravé kolo $1^{\circ}15'$. Výrobce vozidla je stanoven odklon kol $1^{\circ}15' + 30'$. Naměřené hodnoty odklonu kol jsou:

- a) přípustné.
 - b) nepřípustné.
 - c) nelze určit.
-

022000. Při kontrole vozidla byla zjištěna zjevná vůle v kulovém čepu (čepu) řízení umístěném na řídicí tyči mechanismu řízení. Má toto zjištění nějaký vliv na další postup kontroly technického stavu řízení vozidla?:

- a) Zjištěná vůle se vyznačí jako příslušná závada v záznamníku závad a v kontrole technického stavu řízení vozidla se postupuje standartním způsobem včetně změření geometrie nápravy vozidla a vyhodnocení naměřených parametrů geometrie nápravy vozidla (odklony a sbíhavost/rozbíhavost).
 - b) Zjištěná vůle se vyznačí příslušnou závadou v záznamníku závad a v kontrole technického stavu řízení vozidla se postupuje standartním způsobem včetně změření geometrie nápravy vozidla (rejdy, odklony a sbíhavost/rozbíhavost).
 - c) Zjištěná vůle se vyznačí příslušnou závadou v záznamníku závad a kontrolní měření geometrie řízení se z důvodu závady na kulovém čepu řízení neprovede. Dobrý technický stav kloubů, pák, tyčí atd. je jednou ze základních podmínek pro uskutečnění měření geometrie řízení nápravy kontrolovaných vozidel v podmínkách STK. Kontrolní úkony, které nebyly z důvodu závady na kulovém čepu řízení provedeny se uvedou do poznámky protokolu.
-

020104. Odklon kola je úhel, o který je odkloněna střední rovina kola od svislé roviny proložené stopou střední roviny kola na rovině stání vozidla. Směřuje-li horní část kola ven od podélné svislé střední roviny vozidla, považujeme tento úhel za:

- a) záporný.
 - b) nelze bez provedení měření určit.
 - c) kladný.
-

020105. Přípustná tolerance sbíhavosti (rozbíhavosti) kol se ve STK proti předpisu výrobce u kol do průměru 16" včetně zvětšuje o:

- a) ± 3 mm.
 - b) ± 2 mm.
 - c) ± 1 mm.
-

020605. Na volantu vozidla s konstrukční rychlostí přesahující $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ je namontována koule. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
- b) nebude hodnotit.

c) nelze určit.

020606. U vozidla je dle výrobce předepsána sbíhavost kol 3 mm (+1 mm / - 2 mm). Na vozidle jsou namontována kola 13". Při kontrole byla naměřena rozbíhavost kol -1 mm. Tato naměřená hodnota přípustnou toleranci pro hodnocení závady ve STK:

- a) překračuje.
 - b) nepřekračuje.
 - c) nelze určit.
-

020608. Při kontrole dorazu řízení bylo zjištěno vinou chybného seřízení, příp. absencí dorazu, že řízená kola se v krajní poloze dotýkají pákovi nebo podvozku vozidla. Tato závada se bude hodnotit jako:

- a) vážná (B).
 - b) nebezpečná (C).
 - c) lehká (A).
-

020609. U vozidla byla zjištěna zjevná deformace spojovací tyče řízení, která však neohrožuje bezprostředně bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se zaznamená jako závada:

- a) vážná (B).
 - b) nebezpečná (C).
 - c) lehká (A).
-

020612. Při natáčení řízených kol byl zjištěn nerovnoměrný přenos ovládací síly v převodce řízení v celém rozsahu rejdu. V krajní poloze natočení volantu je zjevně zvýšený odpor. Tento stav se jako závada:

- a) nebude hodnotit.
 - b) nelze stanovit.
 - c) bude hodnotit.
-

020613. Tolerance přípustné sbíhavosti (rozbíhavosti) kol v STK je proti předpisu výrobce u kol o průměru nad 16" zvětšena o:

- a) ± 2 mm.
 - b) ± 3 mm.
 - c) ± 1 mm.
-

020615. Na vozidle je dle výrobce předepsaná rozbíhavost -2 mm \pm 1 mm. Na vozidle jsou namontována kola o průměru 13". Při kontrole byla naměřena sbíhavost +2 mm. Tato naměřená hodnota přípustnou toleranci pro STK:

- a) nepřekračuje.
- b) překračuje.

- c) nelze určit.
-

022001. Při kontrole geometrie řízené nápravy přiložil kontrolní technik měřící doteky (provedl měření s odečtením naměřených hodnot) na střední část disku. Je tento postup přípustný?

- a) Pokud bylo zjištěno poškození ráfků v místech kam se mají na nepoškozeném ráfku přikládat měřící doteky, pak ano popsany postup je v tomto případě přípustný.
- b) Ne není, měřící doteky se smí při měření přikládat pouze na pneumatiku.
- c) Pokud bylo zjištěno poškození okraje ráfku měření se neuskuteční, protože přikládat měřící doteky na jiná místa, než okraj ráfku není dle metodiky pro kontrolu geometrie řízené nápravy přípustné.
-

020618. Při kontrole převodky řízení byla zjištěna netěsnost, ale mazivo z ní neuniká. Tuto závadu budeme hodnotit jako:

- a) nebezpečnou (C).
- b) lehkou (A).
- c) vážnou (B).
-

022002. O kolik se může maximálně lišit naměřený úhel odklonu kola od hodnot předepsaných výrobcem vozidla?

- a) +/- 2 °.
- b) +/- 1 °.
- c) +/- 3 °.
-

022003. K čemu slouží na pracovišti kontroly geometrie řízené nápravy čára vyznačená vlevo ve směru jízdy na podlaze linky STK? :

- a) Fyzická osoba, která přistavila vozidlo k technické prohlídce může být přítomna na lince STK při provádění technické prohlídky, ale musí se pohybovat pouze vlevo (ve směru jízdy) od této čáry. Jiný význam čára nemá.
- b) Čára umožňuje kontrolovat, zda vozidlo jede rovně.
- c) Jedná se o tzv. naváděcí čáru podle které se orientuje kontrolní technik, když najíždí vozidlem na otočné plošinky. Jednou z podmínek pro provedení měření je najetí vozidlem tak aby podélná osa vozidla byla kolmá na spojnici středů otočných plošinek.
-

022005. Pokud odklon kol přesahuje povolené tolerance nebo je-li vozidlo vybaveno poklicemi kol, které brání v provedení předepsaných kontrolních úkonů hodnotí se tento stav:

- a) jako lehká závada.
- b) jako vážná závada.
- c) nijak, jelikož odklon kol se od 1.10.2018 v rámci technických prohlídek nevyhodnocuje, a tak není nutné ani demontovat poklice z kol vozidla.

OBLAST: 3. Výhledy

030650. Osobní automobily kategorie M1 vyrobené nebo dovezené po 1.1.1986 musí být vybaveny:

- a) zpětnými zrcátky na levé a pravé straně a jedním vnitřním.
- b) zpětným zrcátkem na levé straně a jedním vnitřním.
- c) zpětným zrcátkem na levé straně.

030651. Na čelním okně je připevněna neschválená průhledná folie, která však nemění ani nepohlcuje barvu předmětů, návěštních světel ani světelných signálů. Umístění této fólie na čelním skle automobilu je:

- a) přípustné.
- b) nepřípustné.
- c) nelze stanovit.

030902. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že vozidlo je dodatečně vybaveno na bočních oknech a zadním okně schválenými foliemi (ATEST 8SD) na zasklení. Propustnost světla však u skel předních bočních dveří zjevně nedosahuje 70 %. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
- b) nebude hodnotit.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede do poznámky protokolu.

030903. Kontrolou vozidla vyrobeného v roce 2008 vybaveného schválenými foliemi bylo zjištěno, že upravená skla předních bočních dveří na sobě nemají povinný štítek s předepsanými údaji. Tento stav se jako závada:

- a) nebude hodnotit.
- b) bude hodnotit.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede do poznámky protokolu.

030912. Osobní automobil vyrobený v roce 2008 není vybaven homologovanými zpětnými zrcátky a v technickém průkazu o této skutečnosti není žádný zápis. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
- b) nebude hodnotit.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

030916. Nákladní automobil kategorie N3 vyrobený v roce 2010 je vybaven pouze zpětnými zrcátky třídy II. (hlavní vnější zrcátka). Tento stav se jako závada:

- a) nebude hodnotit.
- b) bude hodnotit.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

030920. Při kontrole stěračů na vozidle bylo zjištěno, že zadní stěrač vozidla nelze uvést v činnost. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
- b) nebude hodnotit.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

030923. Kontrolou ostřikovače na vozidle bylo zjištěno, že není funkční. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
- b) nebude hodnotit, protože chybí pouze kapalina v nádržce.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

030926. Systém odmlžování čelního skla není funkční. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit pouze v období od 1.11. do 31.3. kalendářního roku.
- b) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
- c) bude hodnotit.

030928. Systémem odmlžování nebo odmrazování čelního skla vozidla se do prostoru pro cestující dostávají výfukové plyny. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit pouze v období od 1.11. do 31.3. kalendářního roku.
- b) bude hodnotit.
- c) nebude hodnotit.

031195. Na předních bočních sklech kabiny vozidla jsou reklamní nálepky – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme jako závadu, protože se jedná o běžnou praxi.
- b) nehodnotíme jako závadu, protože podle sdělení řidiče, na vozovku vidí dostatečně.
- c) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože v poli přímého výhledu řidiče směrem dopředu v úhlu 180° jsou překážky (nálepky), které narušují jeho výhled do stran a do zpětných zrcátek.

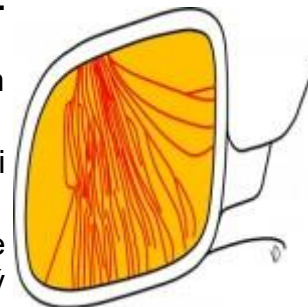


031234. U řidiče nelze nastavit clonu proti slunci do požadované polohy (je uvolněná). Zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme jako závadu, protože se jedná o běžnou praxi.
- b) hodnotíme jako lehkou závadu – „A“.
- c) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože clona proti slunci před řidičem není funkční.

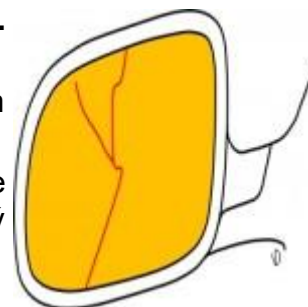
031303. Na vozidle je zjištěno poškozené zrcátko – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- nehodnotíme jako závadu, pokud je vozidlo vybaveno vnějším zpětným zrcátkem na druhé straně vozidla.
- hodnotíme jako lehkou závadu – „A“, protože řidič má k dispozici vnitřní a druhé zpětné zrcátko.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože zpětné zrcátko je poškozené natolik, že neumožňuje řidiči zajišťovat nerušený nepřímý výhled předepsaným směrem.



031304. Na vozidle je zjištěno poškozené zrcátko - viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- nehodnotíme jako závadu, pokud je vozidlo vybaveno vnějším zpětným zrcátkem na druhé straně vozidla.
- hodnotíme jako lehkou závadu – „A“, protože zpětné zrcátko je poškozené, avšak umožňuje řidiči nadále zajišťovat nepřímý výhled předepsaným směrem.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“.



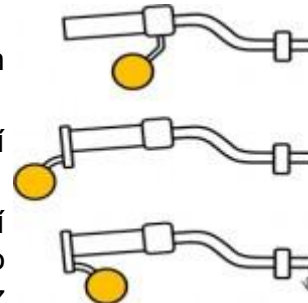
031312. Na motocyklu kat. L3, rok výroby 1994, chybí zpětná zrcátka. Zjištěnou skutečnost:

- nehodnotíme jako závadu, protože u motocyklů, tzv. chopperů, se zpětná zrcátka nemontují.
- nehodnotíme jako závadu, protože podle sdělení majitele, koupil motocykl bez zpětných zrcátek a doposud vždy „prošel“ STK bez závad.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože motocykl uvedený do provozu v roce 1994 musí být vybaven zpětným zrcátkem na levé straně.



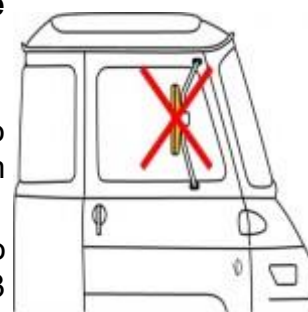
031315. Pokud jsou u motocyklu atypicky upevněná zpětná zrcátka – viz obrázek, kontrolní technik:

- nemusí nic dále kontrolovat, pokud je motocykl vybaven předepsaným počtem zpětných zrcátek.
- zkontroluje způsob upevnění a možnost seřízení nastavení zpětných zrcátek.
- zkontroluje způsob upevnění a možnost seřízení nastavení zpětných zrcátek. Ověří, zda má řidič, sedící na sedadle v jeho normální jízdní poloze, jasný výhled na vozovku za vozidlem bez změny polohy těla.



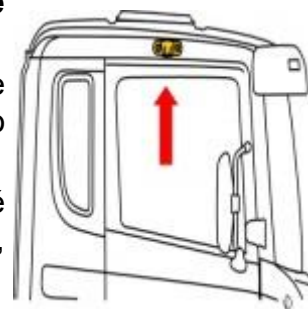
031319. U vozidla kat. N2 značky AVIA, rok výroby 1985, chybí pravé zrcátko třídy II. Zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme.
- b) nehodnotíme jako závadu, protože pokud je vozidlo vybaveno levým a vnitřním zrcátkem, nemusí být vybaveno pravým zpětným zrcátkem.
- c) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože zpětné zrcátko umístěné na straně spolujezdce je u vozidel kat. N, M2 a M3 vyžadováno od 1. 7. 1984.



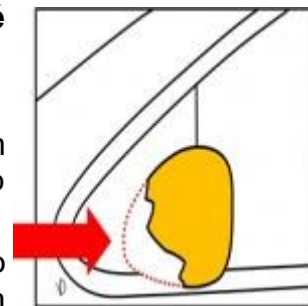
031321. Při kontrole vozidla kat. N3, rok výroby 1999, bylo zjištěno, že na vozidle je ulomený držák zrcátka třídy V a zpětné zrcátko chybí. Zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme jako závadu, protože montáž zrcátka třídy V se v roce 1999 nevyžadovala a výrobce vozidla je na vozidlo montoval jako nadstandardní výbavu.
- b) nehodnotíme jako závadu, protože povinnost dodatečně domontovat zrcátko třídy V. se vztahuje na vozidla kat. N2 a N3, uvedená do provozu teprve až od 1. 1. 2000.
- c) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože vozidlo bylo schváleno do provozu se zrcátkem třídy V.



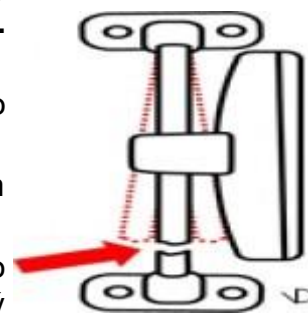
031322. U vozidla kat. M1 je poškozené pouzdro zpětného zrcátka. Odrazová plocha zpětného zrcátka není poškozená a zpětné zrcátko plní svoji funkci. Zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme jako závadu.
- b) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože na ochranném pouzdro jsou ostré hrany, které mohou způsobit zachycení nebo zranění osob.
- c) hodnotíme jako lehkou závadu – „A“ protože zpětné zrcátko umožňuje řidiči nadále zajišťovat jasný nepřímý výhled směrem dozadu.



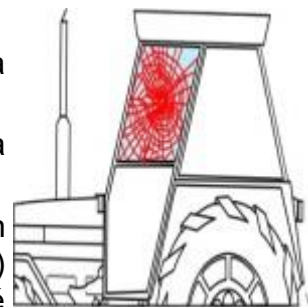
031326. Uchycení zpětného zrcátka je poškozené (ulomený držák) a zpětné zrcátko není stabilní (klepe se) – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme jako závadu, pokud odrazová plocha zpětného zrcátka není poškozená.
- b) nehodnotíme jako závadu, pokud je vozidlo vybaveno shodným typem zpětného zrcátka na druhé straně vozidla.
- c) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože obraz ze zpětného zrcátka není během jízdy stabilní a řidiči neposkytuje jasný a spolehlivý výhled z vozidla předepsaným směrem.



031332. U traktoru je prasklé okno v poli výhledu řidiče směrem dopředu – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- hodnotíme jako lehkou závadu – „A“ protože poškození skla u traktoru se nenachází ve stírané ploše čelního okna.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože poškození skla snižuje výhled řidiče traktoru pouze do strany a nikoliv dopředu.
- hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“, protože rozsah poškození skla v poli výhledu řidiče směrem dopředu (úhel 180°) snižuje nebo zkresluje výhled řidiče natolik, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.



031333. Na čelním okně jsou u spolujezdce praskliny – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- hodnotíme jako lehkou závadu – „A“ protože poškození skla nesnižuje výhled před řidičem.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože poškození skla, které se nachází ve stírané ploše čelního okna, je o velikosti větší než 20 mm, avšak nenachází se před řidičem.
- hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“, protože rozsah poškození čelního okna snižuje nebo zkresluje výhled řidiče natolik, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.



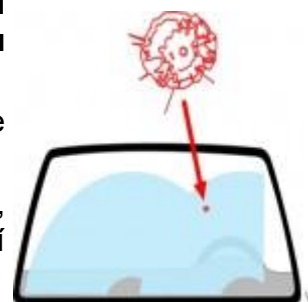
031334. U traktoru je několik prasklých oken, které se nachází mimo pole výhledu řidiče směrem dopředu – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- hodnotíme jako lehkou závadu – „A“, protože poškození se u traktoru nachází mimo pole výhledu řidiče směrem dopředu.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“.
- hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“.



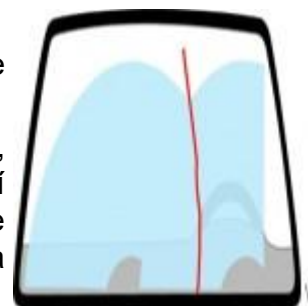
031335. Na čelním okně je ve stírané ploše prasklina od kamínku o velikosti větší než 20 mm – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- hodnotíme jako lehkou závadu – „A“, protože poškození skla ve stírané ploše nesnižuje výhled řidiče.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože poškození skla, které se nachází ve stírané ploše čelního okna, je o velikosti větší než 20 mm.
- hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“.



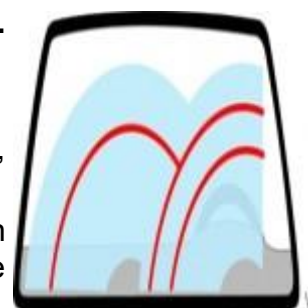
031337. Na čelním okně je ve stírané ploše prasklina o velikosti větší než 20 mm – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- a) hodnotíme jako lehkou závadu – „A“ protože poškození skla ve stírané ploše nesnižuje výhled řidiče.
- b) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože poškození skla, které se nachází ve stírané ploše čelního okna, je o velikosti větší než 20 mm, avšak rozsah poškození nesnižuje nebo nezkrsluje výhled řidiče natolik, aby byla bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.
- c) hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“.



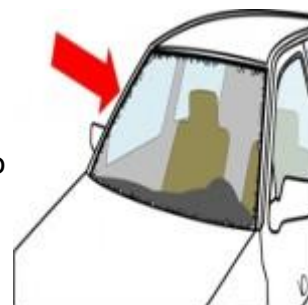
031341. Čelní okno je poškrábané od vadného stěrače – viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- a) poškrábání čelního skla od stěrače nehodnotíme jako závadu.
- b) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože poškození skla, které se nachází ve stírané ploše, je o velikosti větší než 20 mm.
- c) hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“, protože rozsah poškození čelního okna snižuje nebo zkrsluje výhled řidiče natolik, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla.



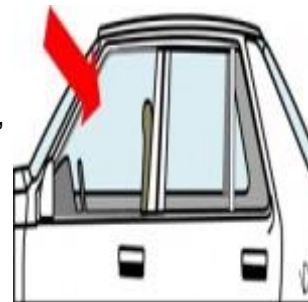
031345. U vozidla chybí čelní okno. Zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme jako závadu.
- b) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“.
- c) pokud chybí čelní okno, zjištěnou skutečnost hodnotíme vždy jako nebezpečnou závadu – „C“.



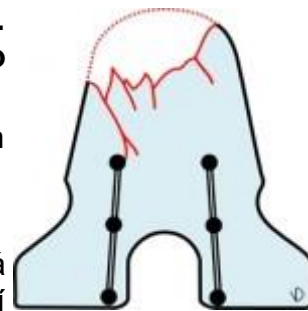
031346. U vozidla chybí boční okno u řidiče. Zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme jako závadu.
- b) pokud chybí jakékoliv vnější zasklení s výjimkou čelního okna, zjištěnou skutečnost hodnotíme jako vážnou závadu – „B“.
- c) hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“.



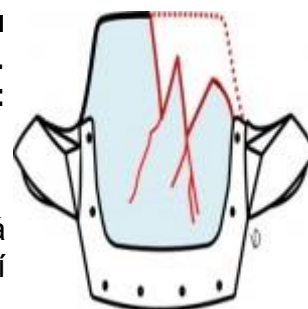
031358. U větrného štítu motocyklu, který zasahuje do pole výhledu řidiče, chybí část štítu, zbývající část štítu má ostré úlomky. Větrný štít byl na motocykl namontován dodatečně jako výbava vozidla. Zjištěnou skutečnost:

- nehodnotíme jako závadu, protože motocykl nebyl schválen s větrným štítem.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“.
- hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“, protože se jedná o takové poškození, u kterého po nárazu hrozí bezprostřední nebezpečí poranění osob (nebezpečné hrany).



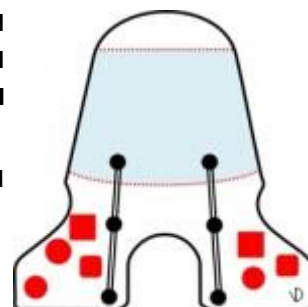
031359. U větrného štítu motocyklu, který nezasahuje do pole výhledu řidiče, chybí část štítu, chybějící část štítu má ostré úlomky. Větrný štít byl schválen s motocyklem. Zjištěnou skutečnost:

- hodnotíme jako lehkou závadu – „A“.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“.
- hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“, protože se jedná o takové poškození, u kterého po nárazu hrozí bezprostřední nebezpečí poranění osob (nebezpečné hrany).



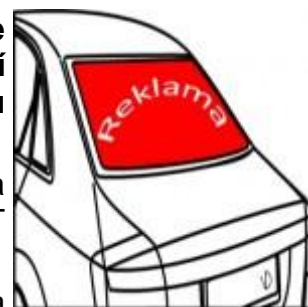
031362. U větrného štítu motocyklu, který zasahuje do pole výhledu řidiče, jsou mimo zónu přímého výhledu řidiče na vozovku nalepeny nálepky (z motorkářských srazů). Zjištěnou skutečnost:

- nehodnotíme jako závadu, protože nálepky jsou na větrném štítu nalepeny mimo zónu přímého výhledu řidiče na vozovku.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“.
- hodnotíme jako nebezpečnou závadu – „C“.



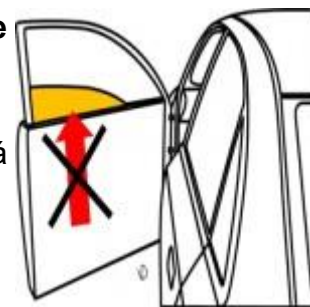
031370. Na zadním okně vozidla kategorie M1, rok výroby 2005, je nalepená reklamní fólie – viz obrázek. Reklamní fólie není označena schvalovacím štítkem (ATEST 8SD). Zjištěnou skutečnost:

- nehodnotíme jako závadu, protože reklamní fólie použité na vozidlech nemusí být označeny schvalovacím štítkem (ATEST 8SD).
- nehodnotíme jako závadu, protože reklamní fólie je nalepena na zadním okně vozidla, které je vybaveno pravým zpětným zrcátkem.
- hodnotíme jako vážnou závadu – „B“, protože každá úprava zasklení, tzn. i reklamní fólie, musí být od 1. 7. 2002 označena schvalovacím štítkem (ATEST 8SD). Protože chybí schvalovací štítek, na kterém je uveden typ použité schválené reklamní fólie, nelze ověřit, zda se jedná o použití schválené reklamní fólie.



031378. Některé okno vozidla, které je k tomu uzpůsobené, nelze zavřít - viz obrázek. Zjištěnou skutečnost:

- a) hodnotíme jako lehkou závadu – „A“.
- b) hodnotíme jako lehkou závadu – „A“ v případě, že se nejedná o okno u řidiče.
- c) hodnotíme jako vážnou závadu – „B“.



031541. Čelní nebo jiná skla jako přepážky ve vozidlech kategorií L, M, N, O a T musí být zhotoveny:

- a) z bezpečnostního zasklívacího materiálu. Výjimku tvoří zasklení u vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 7. 1972 a dále zasklení pro zařízení k osvětlení a světelnou signalizaci, zasklení přístrojové desky, speciální neprůstřelné zasklení nebo dvojitá okna.
- b) z nehořlavého materiálu.
- c) z protihlukového materiálu.

031542. Každé bezpečnostní zasklení na vozidle (včetně plastového) musí být:

- a) dokonale průhledné.
- b) označeno příslušnou značkou schválení typu konstrukční části (homologační značkou) specifikovanou ve zvláštním předpisu. Toto ustanovení se nevztahuje na zasklení vozidel, jejichž technická způsobilost byla schválena před 1. 1. 1985 a na zasklení označené národní značkou země původu (např. DOT) u vozidel, která byla individuálně dovezena do ČR do 31. 1. 2001 a na čelní kryty motocyklů u modifikace bez kabiny řidiče.
- c) nerozbitné.

031543. Celková propustnost světla „stanoveného zasklení“ vozidla nesmí být menší než:

- a) 70 %
- b) 60 %
- c) 100 %

031544. "Stanovené zasklení" pro kontrolu celkového prostupu světla tvoří:

- a) pouze zadní boční zasklení vozidla v úhlu 180° za řidičem.
- b) pouze zadní okno vozidla, pokud je jím vybaveno.
- c) ohraničená plocha zasklení čelního okna a předních bočních nebo dveřních oken, namontovaných v úhlu 180° před řidičem a další příslušné plochy oken, přes které je zajištěn nepřímý výhled řidiče zrcátky.

031545. U každého únikového okna musí být osobám ve vozidle (autobusu) k dispozici:

- a) lékárnička pro případ zranění při rozbití únikového okna.
- b) snadno dostupné zařízení pro rozbití tohoto okna.

- c) návod na rozbití únikového okna nejméně ve 3 světových jazycích.

031546. Na vozidla lze montovat pouze takové fólie (protisluneční, bezpečnostní, nebo reklamní), které:

- a) jsou nehořlavé.
b) jsou voděodolné.
c) jsou schváleny MD k instalaci na skla vozidel. Toto ustanovení se nevztahuje na úpravy zasklení, které byly provedeny před 1. 1. 1985.

031547. Je-li po úpravě zasklení celková propustnost světla menší než 70 %, musí být na schvalovacím štítku vyznačen:

- a) doplňkový symbol „5“.
b) doplňkový symbol „V“. Označení schvalovacího štítku doplňkovým symbolem „V“ se nevyžaduje u úprav zasklení, které byly provedeny před 1. 7. 2002.
c) doplňkový symbol „X“.

031548. "Vymezená část stírané plochy čelního skla" je u kontrolovaného vozidla tvořena:

- a) pouze stíranou plochou stíračů (stěrače).
b) v horní a bočních částech stíranou plochou stíračů (stěrače), v dolní části stírané plochy je vymezena spodní hranou výhledu řidiče na vozovku ze sedadla řidiče, promítnutou na plochu čelního zasklení.
c) vždy celou plochou čelního zasklení vozidla.

031549. Pokud je u vozidla v poli výhledu řidiče směrem dopředu, mimo vymezenou část stírané plochy čelního okna, zjištěno poškození zasklení (praskliny, snížená průhlednost nebo poškrábané zasklení) o velikosti menší než 1/3 výšky průhledné části zasklení, zjištěnou skutečnost:

- a) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti „C“ – nebezpečná závada.
b) nehodnotíme závadou.
c) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti „A“ – lehká závada.

031550. Pokud je u vozidla v poli výhledu řidiče směrem dopředu ve vymezené části stírané plochy čelního skla zjištěno poškození zasklení (praskliny, snížená průhlednost nebo poškrábané zasklení) o velikosti větší než 20 mm, zjištěnou skutečnost:

- a) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti „B“ – vážná závada.
b) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti „A“ – lehká závada.
c) nehodnotíme závadou.

031551. Pokud u vozidla rozsah poškození zasklení v poli výhledu řidiče směrem dopředu snižuje výhled řidiče natolik, že zasklení není dostatečně průhledné nebo způsobuje zkreslení pozorovaných předmětů nebo poškození ostatního zasklení na vozidle ohrožuje přepravované osoby (např. úlomky skla), zjištěnou skutečnost:

- a) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti „A“ – lehká závada.
- b) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti „C“ – nebezpečná závada.
- c) nehodnotíme závadou.

031552. Pokud v některém okně vozidla, mimo čelního okna, chybí zasklení, zjištěnou skutečnost:

- a) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti „B“ – vážná závada.
- b) nehodnotíme závadou.
- c) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti „A“ – lehká závada.

031553. Kontrolu plastového zasklení:

- a) neprovádíme.
- b) provádíme obezřetně, protože ne všichni výrobci označovali plastová okna homologační značkou nebo schvalovacím štítkem. V těchto případech posuzujeme, zda se jedná o schválené zasklení (originální provedení od výrobce) nebo zda se jedná o neschválenou dodatečnou úpravu (např. provedenou z neoriginálních dílů).
- c) provádí pouze kontrolní technik typu "K".

031554. Jak postupujeme, pokud zjistíme úpravu zasklení vozidla, která vedla ke snížení prostupu světla zasklením vozidla?

- a) Provedení technické prohlídky odmítneme.
- b) Technickou prohlídku dokončíme až v okamžiku, kdy osoba, která přistavila vozidlo k provedení technické prohlídky, úpravu zasklení odstraní.
- c) Provedeme kontrolu plnění předepsaných podmínek pro úpravu zasklení vozidla, pokud vzniknou důvodné pochybnosti o hodnotě prostupu světla stanoveným zasklením, provede se kontrolní měření pomocí měřicího přístroje.

031555. Pokud je u bočního zasklení v poli výhledu řidiče směrem dopředu provedena dodatečná úprava zasklení a tato úprava je opatřena schvalovacím štítkem se symbolem „V“, zjištěnou skutečnost:

- a) nehodnotíme závadou.
- b) hodnotíme jako závadu se stupněm nebezpečnosti "C" - nebezpečná závada, poněvadž se jedná o závadu, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla nebo provoz na pozemních komunikacích.
- c) hodnotíme jako závadu se stupněm nebezpečnosti "B" - vážná závada, poněvadž se jedná o neschválenou úpravu zasklení vozidla.

031556. Schvalovací štítek pro dodatečnou úpravu zasklení bez symbolu „V“ se používá tam, kde:

- a) po úpravě zasklení došlo k snížení celkové propustnosti světla pod hranici 50 %.
- b) po úpravě zasklení nedošlo k snížení celkové propustnosti světla pod hranici 70 %.
- c) po úpravě zasklení nebyla celková propustnost světla snížena, a to ani částečně.

031558. Pro měření prostupu světla přes zasklení vozidel se mohou používat:

- a) jakékoliv přístroje a zařízení.
- b) pouze měřicí přístroje, které jsou schváleny a metrologicky navázány podle zvláštního právního předpisu.
- c) pouze přístroje ve vlastnictví Policie ČR.

032002. „Celková tolerance měření“ přístrojem pro měření propustnosti světla přes zasklení vozidel v podmínkách STK je stanovena:

- a) hodnotou 25 %
- b) hodnotou 5 %
- c) hodnotou 10 %

031560. Pokud je na únikovém okně autobusu použita neschválená úprava nebo způsob montáže speciální reklamní fólie neodpovídá předepsaným požadavkům, zjištěnou skutečnost:

- a) hodnotíme jako závadu se stupněm závažnosti "B" - vážná závada.
 - b) nehodnotíme jako závadu.
 - c) zapíšeme do poznámky protokolu.
-

OBLAST: 4. Svítilny, světlomety, odrazky a elektrické zařízení

040146. Vozidla pro dopravu osob a nákladů kategorií M a N musí být vybavena světlomety:

- a) s potkávacími a dálkovými světly.
 - b) pouze potkávacími světly.
 - c) pouze dálkovými světly.
-

040147. Vozidla pro dopravu osob a nákladů kategorií M a N jsou vybavena:

- a) pouze čtyřmi světlomety s dálkovým světlem.
 - b) pouze dvěma dálkovými světlomety s dálkovými světly.
 - c) dvěma nebo čtyřmi světlomety s dálkovým světlem, u vozidel kategorie N3 mohou být montovány dva další dálkové světlomety.
-

040149. Homologační značka u potkávacího světlometu musí mimo jiné obsahovat i doplňkový symbol - písmeno:

- a) C
 - b) R
 - c) B
-

040151. Homologační značka u světlometu, ve kterém je sdruženo/sloučeno potkávací a dálkové světlo, musí mimo jiné obsahovat i doplňkový symbol (písmena):

- a) AR
 - b) CR
 - c) IA
-

040152. Vozidla kategorií M a N, schválená po 1.7.1972, musí mít potkávací světla v provedení (kresbou na matnici regloskopu):

- a) asymetrickém.
 - b) symetrickém.
 - c) asymetrickém SEALED BEAM.
-

040155. Zrcadlové plochy světlometů nesmějí být nadměrně poškozeny korozí, připouštějí se stopy koroze:

- a) pouze v horní polovině světlometu na ploše nepřesahující 10 % z celkové zrcadlové plochy příslušného světlometu.
 - b) pouze ve spodní polovině světlometu na ploše nepřesahující 25 % z celkové zrcadlové plochy příslušného světlometu.
 - c) v horní i dolní polovině světlometu na ploše nepřesahující 15 % z celkové zrcadlové plochy příslušného světlometu.
-

040156. Pokud jsou na vozidle čtyři světlometry s dálkovým světlem (dvě dvojice), mohou se zapínat:

- a) pouze všechny dálkové světlometry současně.
- b) buď všechny současně, nebo po dvojicích.
- c) pouze po dvojicích.

040158. Po přepnutí z dálkových světel na potkávací musí být:

- a) vypnuta všechna dálková světla.
- b) vypnuta alespoň jedna dvojice dálkových světlometů.
- c) vypnuta všechna potkávací světla.

040164. Přípustné natočení obrazu rozhraní asymetrického světlometu s potkávacím světlem se připouští pouze:

- a) proti směru chodu hodinových ručiček max. o 15°, natočení v opačném smyslu se nepřipouští.
- b) proti směru chodu hodinových ručiček max. o 7,5°, natočení v opačném smyslu se nepřipouští.
- c) po směru chodu hodinových ručiček max. o 10°, natočení v opačném smyslu se nepřipouští.

040165. U vozidla byl naměřen sklon potkávacího světla 7 cm/10 m. Předepsaná hodnota sklonu potkávacího světla pro kontrolované vozidlo je 10 cm/10 m. Naměřená hodnota je:

- a) přípustná.
- b) nepřípustná.
- c) nedokážeme posoudit.

040169. Při vyhodnocení obrazu světlometu s dálkovým světlem se připouští posunutí ve vertikálním (svislém) směru od horního kříže max.:

- a) ± 5 cm/10 m
- b) ± 10 cm/10 m
- c) ± 20 cm/10 m

040172. Nejvyšší souhrnná svítivost všech dálkových světel vozidel kategorií M a N nesmí být vyšší než:

- a) 200 000 cd
- b) 120 000 cd
- c) 430 000 cd

040174. Součet vztažných označení (číselných kódů, dříve referenčních značek) - svítivost, všech dálkových světel umístěných na vozidlech kategorie M a N nesmí být větší než:

- a) 50
 - b) 70
 - c) 100
-

042000. Musí přední obrysová světla motorových vozidel svítit vždy s potkávacími nebo dálkovými světly?:

- a) Ano, přední obrysová světla u motorových vozidel musí vždy svítit s potkávacími nebo dálkovými světly vozidel.
 - b) Funkce předních obrysových svítilen může být nahrazena potkávacími světly, a/nebo dálkovými světly a/nebo předními mlhovými světly.
 - c) Ne nemusí. V tomto případě však funkce předních obrysových svítilen musí být nahrazena trvalým svícením rohových světlometů.
-

040178. Přípojné vozidlo, jehož boční obrys přesahuje boční obrys tažného vozidla o více než 100 mm nebo je jeho šířka větší než 1600 mm, musí mít:

- a) boční obrysové svítilny oranžové barvy na každé straně vozidla.
 - b) dvě přední obrysové svítilny se světlem bílé barvy.
 - c) dvě doplňkové obrysové svítilny bílé barvy.
-

040185. Doplňková obrysová světla jsou na vozidle umístěna:

- a) co nejnižše a co nejbližše k bočnímu obrysu vozidla.
 - b) co nejvýše a co nejbližše ke středu vozidla.
 - c) co nejvýše a co nejbližše k bočnímu obrysu vozidla.
-

040186. Všechna vozidla delší než 6 m schválená po 9.2.1998 musí být na obou stranách vybavena:

- a) doplňkovými obrysovými světly oranžové barvy.
 - b) bočními obrysovými svítilnami oranžové barvy typu SM1. Pro kategorii M1 a od nich odvozených N1 i typu SM2.
 - c) předními obrysovými světly bílé barvy.
-

042002. Homologační značka vyznačená na předním světlu se světlem do mlhy musí mimo jiné dle EHK předpisu obsahovat i doplňkový symbol – písmeno:

- a) C
- b) R
- c) B nebo F3

042003. Světlomety se světlem do mlhy (přední) se musí:

- a) zapínat samostatně a nemusí s nimi svítit ostatní osvětlení na vozidle.
- b) zapínat samostatně. Současně s nimi musí svítit obrysová světla, osvětlení zadní tabulky registrační značky a musí je být možné zapnout nebo vypnout nezávisle na dálkových a potkávacích světlech. Přední obrysová světla však nemusí svítit, pokud přední mlhové světlomety nahrazují jejich funkci.
- c) zapínat samostatně. Současně s nimi musí svítit osvětlení zadní tabulky registrační značky a musí je být možné zapnout nebo vypnout nezávisle na dálkových a potkávacích světlech.

042004. Motorové vozidlo (s nejméně čtyřmi koly nebo vozidlo se třemi koly uspořádanými symetricky k podélné střední rovině vozidla vyrobené) vyrobené v r. 2000 nemá na levé a pravé straně po třech směrových svítilnách. (v dokladech vozidla není zapsána žádná výjimka). Uvedený stav budeme posuzovat jako:

- a) nevyhovující.
- b) nelze posuzovat.
- c) vyhovující.

042005. Jsou-li na motorovém vozidle (vozidlo s nejméně čtyřmi koly nebo vozidlo se třemi koly uspořádanými symetricky k podélné střední rovině vozidla vyrobené) umístěny na každé straně tři směrové svítilny:

- a) jedna z nich musí být co nejvíce vpředu a ostatní co nejvíce vzadu.
- b) jedna z nich musí být co nejvíce vpředu, druhá na boku vozidla a třetí co nejvíce vzadu.
- c) jedna z nich musí být co nejvíce vpředu, druhá na boku vozidla a třetí co nejvíce nahoře.

040205. Přívěsy a návěsy musí mít:

- a) po jedné směrové svítilně na levé a pravé straně, co nejvíce vpředu.
- b) po jedné směrové svítilně na levé a pravé straně, co nejvíce vzadu.
- c) po jedné směrové svítilně na levé a pravé straně, co nejvíce vzadu a vpředu.

040206. Vozidla kategorie M2 a M3 mohou být vybavena v zadní části vozidla:

- a) čtyřmi doplňkovými směrovými svítilnami.
- b) nesmí být vybavena doplňkovými směrovými svítilnami.
- c) dvěma doplňkovými směrovými svítilnami schváleného označení.

040208. U motorového vozidla nesvítí levá zadní směrová svítilna. Uvedený stav budeme posuzovat jako:

- a) nebezpečná závada (stupeň C).
 - b) lehká závada (stupeň A).
 - c) vážná závada (stupeň B).
-

042007. Směrová světla musí svítit přerušovaným světlem barvy:

- a) červené.
 - b) bílé.
 - c) oranžové, na vozidlech schválených před 1.7.1972 se připouští u předních směrových světel i barva bílá a u zadních směrových světel i barva červená.
-

040214. Výstražná činnost směrových světel:

- a) musí být nezávislá na zapnutí zapalování a také nezávislá na ostatním osvětlení vozidla.
 - b) musí být závislá na zapnutí zapalování.
 - c) musí být závislá na ostatním osvětlení vozidla.
-

040215. Výstražná činnost směrových světel musí být signalizována sdělovačem se světlem barvy:

- a) oranžové.
 - b) červené nebo může být nahrazena/doplněna svícením obou sdělovačů směrových světel.
 - c) zelené.
-

042010. Každé vozidlo kategorie M, N, O a T a jiná vozidla, jejichž max. konstrukční rychlost je větší než $6 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$, musí mít vzadu mimo směrových a obrysových světel:

- a) dvě brzdové svítilny se světlem červené barvy. Vozidla kategorie M2 a M3 zaregistrovaná od 9.2.1999 a vozidla kategorií N2 a N3 zaregistrovaná od 12.8.2004 musí být vybavena i dvěma středními brzdovými svítilnami.
- b) dvě brzdové svítilny se světlem červené barvy (kategorie S1 nebo S2). Vozidla kategorie M1 zaregistrovaná od 9.2.1999 a vozidla kategorií N1 (s výjimkou podvozků s kabinou a vozidel které mají otevřený prostor pro náklad) zaregistrovaná od 12.8.2004 musí být vybavena i střední brzdovou svítilnou (kategorie S3 nebo S4).
- c) dvě doplňková obrysová světla červené barvy.

040221. Vozidla kategorie M2 a M3 mohou být vybavena doplňkovými brzdovými svítilnami schváleného označení, svítilny musí být umístěny:

- a) symetricky v prostřední třetině (výšky) vozidla a musí být dodržena jejich orientace směrem dopředu.
 - b) symetricky v horní třetině (výšky) vozidla a musí být dodržena jejich orientace směrem dozadu, jsou-li umístěny za oknem, nesmí omezovat a ohrožovat cestující.
 - c) symetricky ve spodní třetině (výšky) vozidla a musí být dodržena jejich orientace směrem do stran.
-

040222. Jsou-li zapojena zařízení předepsaná pro jízdu, musí se při působení na ovládací orgán provozního brzdění rozsvítit:

- a) brzdová světla pouze u motorového vozidla.
 - b) brzdová světla pouze u přípojného vozidla.
 - c) současně brzdová světla jednotlivého vozidla i všech vozidel soupravy.
-

040223. Každé motorové vozidlo i přípojné vozidlo, pro něž je předepsána registrační značka, musí být opatřeno:

- a) zařízením k osvětlení zadní tabulky registrační značky (červené barvy).
 - b) zařízením k osvětlení zadní tabulky registrační značky (žluté barvy).
 - c) zařízením k osvětlení zadní tabulky registrační značky (bílé barvy), zajišťujícím její dobrou čitelnost ze vzdálenosti nejméně 25 m od zadního obrysu vozidla.
-

040225. U vozidla bylo zjištěno, že svítí jen část osvětlení zadní tabulky registrační značky. Uvedený stav budeme hodnotit jako:

- a) lehkou závadu (stupeň A).
 - b) nebezpečnou závadu (stupeň C).
 - c) nelze posuzovat.
-

040228. U vozidla kategorie M3 vyrobeného v r. 2000 bylo zjištěno, že světlo se zpětným světlem svítí, i když není zařazen zpětný chod. Uvedený stav budeme posuzovat:

- a) jako lehkou závadu (stupeň A).
- b) jako vážnou závadu (stupeň B).
- c) jako nebezpečnou závadu (stupeň C).

042012. Každé motorové vozidlo s výjimkou dvoukolových motorových vozidel, musí být vybaveno:

- a) pouze dvěma červenými zadními odrazkami trojúhelníkového tvaru.
- b) dvěma červenými zadními odrazkami netrojúhelníkového tvaru, popřípadě může být vybaveno dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru. Pokud jsou vozidla vybavena zakrývatelnými světlomety (např. zasouvatelnými světlomety) jsou přední bílé odrazky povinné.
- c) pouze dvěma předními odrazkami bílé barvy netrojúhelníkového tvaru.

040234. Vozidla kategorií M2, M3, N a SP, jejichž celková délka je větší než 6 m a přípojná vozidla (kat. O) bez ohledu na délku, musí být vybavena na každé straně vozidla mimo jiné:

- a) nejméně jednou boční odrazkou oranžové barvy (autožluť) netrojúhelníkového tvaru, umístěnou v prostřední třetině délky vozidla.
- b) dvěma bočními odrazkami oranžové barvy (autožluť) netrojúhelníkového tvaru a minimálně jedna z nich musí být umístěna v zadní třetině délky vozidla.
- c) třemi bočními odrazkami oranžové barvy (autožluť) netrojúhelníkového tvaru a minimálně dvě z nich musí být umístěny v první třetině délky vozidla.

040237. Vozidla kategorií M, N a jejich přípojná vozidla musí být vybavena:

- a) pouze jednou zadní svítilnou se světlem do mlhy červené barvy.
- b) dvěma zadními svítilnami se světlem do mlhy červené barvy.
- c) jednou nebo dvěma zadními svítilnami se světlem do mlhy červené barvy.

040239. Je-li vozidlo vybaveno jen jednou zadní svítilnou se světlem do mlhy, bude umístěna:

- a) v pravé polovině vozidla.
- b) v levé polovině vozidla (připouští se i umístění v podélné střední rovině).
- c) může být umístěna v pravé i levé polovině vozidla.

040242. Zadní světlo do mlhy musí svítit:

- a) bílou barvou.
- b) červenou barvou.
- c) bílou nebo červenou barvou.

040248. Kabina řidiče motorových vozidel, karosérie osobních automobilů a karosérie autobusů a osobních autobusových přívěsů musí být uvnitř osvětlena tak:

- a) aby za snížené viditelnosti byla osvětlena kabina řidiče.
- b) aby za snížené viditelnosti byla spolujezdcům (cestujícím) dostatečně osvětlena kabina řidiče.
- c) aby za snížené viditelnosti byl řidiči a spolujezdcům (cestujícím) dostatečně osvětlen vstup a výstup.

040251. Všechny optické sdělovače musí být umístěny:

- a) v zorném poli řidiče a musí svítit, jestli-že je příslušné zařízení v činnosti.
- b) v zorném poli řidiče, ale nemusí svítit, jestli-že je příslušné zařízení v činnosti.
- c) pouze v zorném poli řidiče.

040253. Činnost směrového světla u vozidel schválených po 1.7.1972 je signalizována:

- a) sdělovačem se světlem zelené barvy (cyklující) v zorném poli řidiče, tyto sdělovače mohou být nahrazeny nebo doplněny signalizací akustickou.
- b) signalizována sdělovačem se světlem žluté barvy (cyklující) v zorném poli řidiče.
- c) pouze signalizací akustickou.

040256. Elektrické propojení tažného vozidla s přípojným nemá správnou funkci v důsledku chybného ukostření - svítí rozdílné svítilny. Uvedený stav budeme posuzovat jako:

- a) lehká závada (stupeň A).
- b) nebudeme posuzovat.
- c) vážná závada (stupeň B).

040259. Vozidla kategorie N3 (tzv. těžká vozidla), kromě tahačů návěsů, musí být na zádi opatřena deskami:

- a) zadního značení tzv. dlouhých vozidel.
- b) zadního značení tzv. pomalých vozidel.
- c) zadního značení tzv. těžkých vozidel.

040261. Přípojná vozidla kategorie O4 a přívěsy a návěsy kategorií O1, O2 a O3 celkové délky větší než 8 m (tzv. dlouhá vozidla) musí být na zádi opatřena deskami:

- a) zadního značení tzv. těžkých vozidel.
 - b) zadního značení tzv. pomalých vozidel.
 - c) zadního značení tzv. dlouhých vozidel.
-

040262. Čtyřkolová a vícekolová motorová vozidla, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje 40 km.h⁻¹ a jejich přípojná vozidla (tzv. pomalá vozidla) musí být při provozu na pozemních komunikacích opatřena na zádi deskami:

- a) zadního značení tzv. pomalých vozidel.
- b) zadního značení tzv. dlouhých vozidel.
- c) zadního značení tzv. těžkých vozidel.

040263. Tvar desky zadního značení u tzv. těžkých vozidel je:

- a) obdélníkový (střídá se barva červená a žlutá v pásech cca 100 mm širokých, pod úhlem 45°).
- b) čtvercový (okraj je červený a vnitřek je žlutý).
- c) trojúhelníkový (vepsaný rovnostranný trojúhelník cca 350 mm, barva okraje je červená a vnitřek červený fluorescenční materiál).

040265. Tvar desky zadního značení tzv. pomalých vozidel je:

- a) obdélníkový (okraj je červený a vnitřek je žlutý).
- b) obdélníkový (střídá se barva červená a žlutá v pásech cca 100 mm širokých, pod úhlem 45°).
- c) trojúhelníkový (vepsaný rovnostranný trojúhelník cca 360 mm, barva okraje je červená a vnitřek světle červený fluorescenční materiál).

040464. Sklon světla současné regloskopy (schválené pro použití v síti STK) měří v jednotkách:

- a) cm/10 m
- b) v %
- c) ve °

040465. Horní kříž projekční plochy vyznačuje:

- a) průsečík svislé roviny procházející optickou osou regloskopu a vodorovné čáry grafického značení tvaru rozhraní.
- b) bod, který je ve vertikálním směru vzdálen od dolního kříže o hodnotu - 10 cm/10 m a slouží k vyhodnocení obrazu dálkového světla sdruženého s potkávacím do jednoho světlometu.
- c) je hustota světelné energie vyzařované do určitého směru.

040467. Mezi podmínky pro kontrolu světlometů, vztahující se ke kontrolovanému vozidlu, patří mimo jiné i to, že:

- a) kontrolní přístroj musí být v řádném technickém stavu a jeho přesnost musí odpovídat schválenému typu.
- b) plocha kontrolního stání i pojezdu regloskopu musí být rovná.
- c) u vozidel vybavených ruční nebo automatickou regulací sklonu světlometu musí být regulační prvek nastaven do polohy, odpovídající pohotovostní (provozní) hmotnosti vozidla, pokud výrobce vozidla nestanoví jinak.

040468. Mezi podmínky pro kontrolu světlometů, vztahující se k přístroji a pracovišti, patří mimo jiné i to, že:

- a) kontrolní přístroj musí být v řádném technickém stavu a jeho přesnost musí odpovídat schválenému typu.
- b) pneumatiky vozidla musí být nahuštěny na předepsaný tlak.
- c) zatížení vozidla musí odpovídat pohotovostní (provozní) hmotnosti vozidla.

040470. Stranová odchylka zlomu rozhraní obrazu světlometu s potkávacím asymetrickým světlem v horizontálním (vodorovném) směru od referenční osy světlometu nesmí překročit hodnotu:

- a) $\pm 10 \text{ cm}/10 \text{ m}$
- b) $\pm 5 \text{ cm}/10 \text{ m}$
- c) $\pm 20 \text{ cm}/10 \text{ m}$

040481. Při vyhodnocení obrazu světlometu se světlem do mlhy u motorového vozidla, kde není předepsána hodnota pro seřízení/nastavení mlhového světlometu, platí hodnota:

- a) sklonu předepsaná pro potkávací světlo i pro světlo do mlhy.
- b) sklonu předepsaná pro dálkový sdružený světlomet.
- c) stanovená metodikou, tj. $+ 10 \text{ cm}/10 \text{ m}$ ($- 1 \%$).

040547. Nalezneme-li na odrazce homologační značku, která mimo jiné obsahuje i doplňkovou skupinu symbolů IIIA, jedná se o:

- a) netrojúhelníkovou odrazku barvy bílé, červené nebo oranžové (autožluť) a je možné jí použít u jednostopých i dvoustopých silničních vozidel (nahrazuje dřívější třídy I a II).
- b) trojúhelníkovou odrazku červené barvy, umístěnou na zádi přípojných vozidel.
- c) netrojúhelníkovou odrazku barvy bílé, červené nebo oranžové (autožluť) a je možné jí použít pouze u jednostopých silničních vozidel.

040549. Sklon světla měří regloskopy v jednotkách (cm/10 m). Předpisem EHK č. 48 a v ČR platnými vyhláškami je pro měření sklonu světla zavedena jednotka procento (%). Vztah mezi oběma jednotkami je následující:

- a) $1 \text{ cm}/10 \text{ m} = - 0,1 \%$
- b) $1 \text{ cm}/10 \text{ m} = - 1 \%$
- c) $1 \text{ cm}/10 \text{ m} = - 10 \%$

040550. Do postupu kontroly seřízení světlometů patří mimo jiné:

- a) najet vozidlem na pracovní stání tak, aby vzdálenost mezi rozptylovými skly světlometů a čočkou regloskopu nebyla větší než 1 m.
- b) najet vozidlem na pracovní stání tak, aby vzdálenost mezi rozptylovými skly světlometů a čočkou regloskopu nebyla větší než 10 cm.
- c) najet vozidlem na pracovní stání tak, aby vzdálenost mezi rozptylovými skly světlometů a čočkou regloskopu nebyla větší než 500 mm.

040551. Hodnotu sklonu potkávacího světla zjištěnou měřením pomocí regloskopu porovnáme s hodnotou předepsanou pro kontrolované vozidlo. Sklon potkávacího světla se smí lišit od předepsané hodnoty o toleranci:

- a) - 5 cm/10 m (0,5 %) až + 5 cm/10 m (- 0,5 %)
- b) - 10 cm/10 m (1,0 %) až + 10 cm/10 m (- 1,0 %)
- c) - 5 cm/10 m (0,5 %) až + 10 cm/10 m (-1,0 %)

040552. Přípustné natočení obrazu rozhraní symetrického světlometu s potkávacím světlem se přípouští pouze:

- a) po směru chodu hodinových ručiček max. o 10°, natočení v opačném smyslu se nepřípouští.
- b) proti směru chodu hodinových ručiček max. o 15°, natočení v opačném smyslu se nepřípouští.
- c) proti směru chodu hodinových ručiček max. o 7,5°, natočení v opačném smyslu se nepřípouští.

040555. Barva světla vyzařovaného potkávacím světlometem je u vozidla vyrobeného po 1.7.1972:

- a) bílá nebo selektivně žlutá.
- b) bílá.
- c) oranžová.

040560. Barva zadní odrazky jiné než trojúhelníkové je:

- a) oranžová.
- b) bílá.
- c) červená.

040571. Boční odrazka netrojúhelníkového provedení musí být umístěna:

- a) na všech automobilech s délkou překračující 6 m a na všech přípojných vozidlech (bez ohledu na délku).
- b) pouze na všech přípojných vozidlech s délkou překračující 8 m.
- c) na všech automobilech a přípojných vozidlech s délkou překračující 10 m.

040572. Boční odrazky netrojúhelníkového provedení musí být na boku vozidla rozmístěny (délkově) následujícím způsobem:

- a) vzdálenost mezi dvěma sousedními odrazkami nesmí přesahovat 3 m a alespoň jedna odrazka musí být umístěna ve střední třetině (délky) vozidla.
- b) odrazky nesmějí být vzdáleny více než 3 m od roviny vymežující délku vozidla vpředu, 1 m od roviny vymežující délku vozidla vzadu.
- c) odrazky nesmějí být vzdáleny více než 3 m od roviny vymežující délku vozidla vpředu, 1 m od roviny vymežující délku vozidla vzadu, vzdálenost mezi dvěma sousedními odrazkami nesmí přesahovat 3 m a alespoň jedna odrazka musí být umístěna ve střední třetině (délky) vozidla.

040573. Zadní odrazka ve tvaru trojúhelníku je povinná z hlediska montáže na:

- a) zádi motorových vozidel.
- b) zádi přípojných vozidel.
- c) zádi motorových i přípojných vozidel.

040574. Homologační značka vyznačená na zpětném světlometu musí mimo jiné dle EHK předpisu obsahovat i doplňkový symbol (písmena):

- a) R
- b) IA
- c) AR

042015. Střední brzdovou svítilnou kategorie S3 nebo S4 musí být vybavena vozidla kategorie M1:

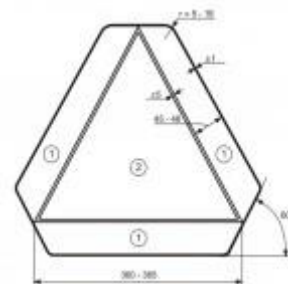
- a) poprvé registrovaná od 9.2.1999.
- b) poprvé registrovaná od 1.1.2000.
- c) poprvé registrovaná od 1.10.1985.

040577. Homologační značka vyznačená na svítilně určené pro denní svícení musí mimo jiné dle EHK předpisu obsahovat i doplňkový symbol (písmena):

- a) AR
- b) CR
- c) RL

040580. Deskami zadního značení pro tzv. pomalá vozidla musí být vybaveny:

- a) vozidla kategorie T.
- b) vozidla kategorií N2 a N3.
- c) čtyřkolová a vícekolová motorová vozidla, jejichž nejvyšší konstrukční rychlost nepřevyšuje $40 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ a jejich přípojná vozidla.



040623. U vozidla byl naměřen sklon potkávacího světla $6 \text{ cm}/10 \text{ m}$. Nastavení sklonu potkávacího světla není výrobcem předepsáno. Naměřená hodnota je:

- a) přípustná.
- b) nepřípustná.
- c) nedokážeme posoudit.

040624. U světla asymetrického s potkávacím světlem bylo zjištěno/změřeno v horizontálním (vodorovném) směru stranové posunutí vlevo (mimo vyznačené toleranční pole regloskopu). Uvedený stav budeme posuzovat jako:

- a) přípustný.
- b) nepřípustný (vážná závada = stupeň závady B).
- c) nedokážeme posoudit.

040675. U vozidla bylo zjištěno natočení obrazu rozhraní potkávacího asymetrického světla po směru chodu hodinových ručiček o úhel 10° . Uvedený stav budeme posuzovat jako:

- a) nelze posuzovat.
- b) přípustný.
- c) nepřípustný (vážná závada = stupeň B).

040679. U vozidla vybaveného asymetrickým světlometem s potkávacím světlem jiného typu (Sealed Beam - evropské provedení), byla zjištěna v pravé polovině projekční plochy kresba rozhraní světla pod úhlem 45° (do určité výšky a dále kresba pokračuje vodorovně). Uvedený stav budeme posuzovat jako:

- a) vyhovující.
- b) nevyhovující.
- c) nelze posoudit.

040684. Na akumulátoru byly zjištěny stopy unikání elektrolytu. Tato skutečnost se jako závada:

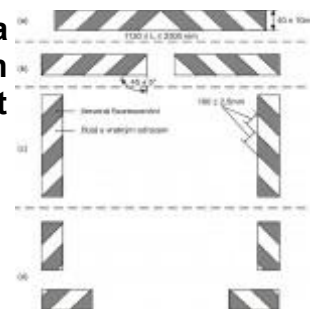
- a) bude hodnotit.
- b) nebude hodnotit.
- c) nelze posoudit.

040689. Při prohlídce akumulátoru bylo zjištěno, že přípojovací svorky nejsou dotažené a jsou zkorodované. Tato skutečnost se jako závada:

- a) bude posuzovat.
- b) nebude posuzovat.
- c) nelze posoudit.

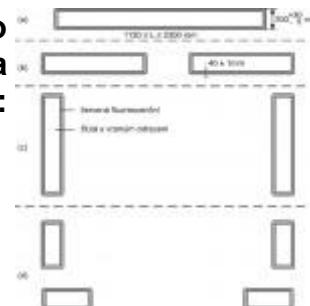
040780. U vozidla kategorie N3 (tzv. těžké vozidlo) bylo zjištěno, že na zádi není vozidlo vybaveno předepsaným značením (odrazové desky/deska). Uvedený stav budeme posuzovat jako:

- a) vážná závada (stupeň B).
- b) nebudeme hodnotit.
- c) lehká závada (stupeň A).



040800. U přípojného vozidla kategorie O4 (tzv. dlouhé vozidlo) bylo zjištěno, že na zádi vozidla jsou odrazové desky/deska nadměrně poškozeny. Uvedený stav budeme posuzovat jako:

- a) nebudeme posuzovat.
- b) lehká závada (stupeň A).
- c) vážná závada (stupeň B).



040834. Světlo na vozidlech schválených a vyrobených po 1.7.1972, musí mít předepsané označení podle:

- a) předpisů EHK.
- b) národních předpisů/legislativy.
- c) předpisů USA.

042020. Jak se u brzdové svítilny, která využívá jako zdroj světla LED diody vyhodnocuje stav kdy nějaké LED diody jsou vadné (vizuální kontrolou je zjevné, že některé nesvíí nebo mají výrazně nižší svítivost) ? :

- a) Pokud je více jak 1/3 zdrojů světla vadných, hodnotí se tento stav jako „vážná“ závada. Pokud není vadných zdrojů světla více jak 1/3 (ale nějaké vadné zdroje světla existují) hodnotí se tento stav jako „lehká“ závada.
- b) Pokud je více jak 1/2 zdrojů světla vadných, hodnotí se tento stav jako „vážná“ závada. Pokud není vadných zdrojů světla více jak 1/2 hodnotí se tento stav jako „lehká“ závada.
- c) Pokud některé zdroje světla jsou vadné hodnotí se tento stav vždy jako „nebezpečná“ závada.

042019. Jak se vyhodnotí stav, kdy po aktivaci provozní brzdové soustavy vozidla nedojde k rozsvícení brzdových světel nebo se brzdová světla rozsvítí se zjevným zpožděním od aktivace provozní brzdové soustavy vozidla v činnost?

- a) Nedojde-li po aktivaci provozní brzdové soustavy vozidla v činnost k rozsvícení brzdových světel vozidla hodnotí se tento stav jako „nebezpečná“ závada. Eventuální zpoždění rozsvícení brzdových světel od okamžiku aktivace provozní brzdové soustavy v činnost se při technických prohlídkách nevyhodnocuje.
- b) Nedojde-li po aktivaci provozní brzdové soustavy vozidla v činnost k rozsvícení brzdových světel vozidla hodnotí se tento stav jako „nebezpečná“ závada. V případě, že je kontrolou zjištěno zpoždění rozsvícení brzdových světel od okamžiku aktivace provozní brzdové soustavy v činnost vyhodnotí se tento stav jako „lehká“ závada.
- c) Nedojde-li po aktivaci provozní brzdové soustavy vozidla v činnost k rozsvícení brzdových světel vozidla hodnotí se tento stav jako „nebezpečná“ závada. K rozsvícení brzdových světel od okamžiku aktivace provozní brzdové soustavy může dojít se zpožděním. Pokud zpoždění překročí dobu 30 sekund upozorní se na tuto skutečnost stručným zápisem do poznámky protokolu.

042021. Při technické prohlídce vozidla kategorie M1 a vozidla kategorie O1 bylo zjištěno že každé vozidlo je na zadní části a na bocích vybaveno nápadným značením. Co se bude kontrolovat na nápadném značení umístěném na zmíněných vozidlech?

- a) Na nápadném značení se nebude nic kontrolovat, jelikož použití nápadného značení na vozidlech kategorií M1 a kategoriích O1 je zakázáno.
- b) Na nápadném značení se bude kontrolovat: - schválení použitého materiálu, -dodržení požadavků na umístění nápadného značení na boku a zádi vozidel, -dodržení barvy nápadného značení.
- c) Na nápadném značení umístěném na zmíněných kategoriích vozidel se bude kontrolovat schválení použitého materiálu. Pokud bude použitý materiál schváleného provedení další kontrola z hlediska nápadného značení se neprovádí.

042022. Jakou barvou musí mít (musí vyzařovat) povinné nápadné značení umístěné na boku vozidla a zadní části vozidla?

- a) Barva povinného nápadného značení musí být: na bocích vozidel bílá nebo žlutá a na zadní části vozidla žlutá nebo červená. Členské státy mohou povolit, aby barva nápadného značení na zadní části vozidel byla i bílá.
- b) Barva povinného nápadného značení musí být: na bocích červená a na zadní části vozidla červená nebo žlutá.
- c) Barva povinného nápadného značení musí být na bocích i na zadní části vozidla červená.

OBLAST: 5. Nápravy, kola, pneumatiky a zavěšení náprav

050367. Na přední nápravě vozidla Ford Focus II byla zjištěna deformace pravého příčného ramene včetně viditelných prasklin, čímž je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Jakým způsobem se toto zjištění hodnotí?

- a) Jedná se o závadu nebezpečnou (C).
 - b) Jedná se o závadu vážnou (B), poněvadž vozidlo je schopno dalšího provozu.
 - c) Zjištění se zapíše pouze do poznámky protokolu.
-

050370. Při kontrole vůle v zavěšení kol je postup prohlídky následující:

- a) vůle zjišťujeme subjektivně v průběhu vykonané jízdni zkoušky, přičemž trasa jízdy nesmí být kratší než 5 km.
 - b) vůle zjišťujeme subjektivně při přeježdění válců válcové zkušební brzd.
 - c) vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák. Je možno použít zařízení ke kontrole vůlí kol.
-

050371. Postup kontroly vůle v uložení kola je následující:

- a) vůle zjišťujeme subjektivně v průběhu vykonané jízdni zkoušky, přičemž trasa jízdy nesmí být kratší než 5 km.
 - b) vizuální kontrola, vozidlo se umístí nad montážní jámu nebo na zvedák a použije se zařízení na kontrolu vůlí náprav.
 - c) vůle zjišťujeme subjektivně při přeježdění válců válcové zkušební brzd.
-

052000. Při kontrole upevnění kol postupujeme následujícím způsobem:

- a) jednotlivé matice (šrouby) kol se pokusíme utáhnout pomocí klíče na matice kol, jenž je součástí povinné výbavy vozidla.
 - b) vizuální kontrola, zařízením ke kontrole vůlí v zavěšení a upevnění kol nápravy se zkontroluje upevnění kol.
 - c) vůle se zjišťují subjektivně při přeježdění válců válcové zkušební brzd.
-

050375. U vozidla Liaz bylo zjištěno, že u zdvojených kol zadní nápravy není přístupný následkem chybného nasazení kol ventil vnitřní pneumatiky. Jakým způsobem se toto zjištění hodnotí?

- a) Toto zjištění nemá vliv na hodnocení technického stavu vozidla.
 - b) Toto zjištění bude hodnoceno vážnou závadou (B).
 - c) Toto zjištění zapíšeme do poznámky protokolu.
-

050376. Při kontrole upevnění kol bylo zjištěno, že u levého předního kola nelze jeden ze šroubů následkem poškození závitu řádně dotáhnout. Jakým způsobem se toto zjištění hodnotí?

- a) Toto zjištění se hodnotí závadou vážnou (B).
- b) Tato zjištění se zapisují pouze do poznámky protokolu.
- c) Jedná se pouze o lehkou závadu (A).

050377. Na vozidle Hyundai Accent jsou namontovány ocelové disky kol o rozměru 4,5 J x 14, v technickém průkazu jsou uvedeny disky o rozměru 4,5 J x 13. Tento stav se hodnotí:

- a) bez závad, pokud je dodržen druh a provedení disků kol.
- b) závadou vážnou (B), poněvadž na vozidle jsou namontovány neschválené disky kol.
- c) toto zjištění nemá vliv na hodnocení technického stavu vozidla.

050380. Prohlídkou bylo zjištěno, že pravý přední disk kola je deformovaný natolik, že rozsah závady bezprostředně ohrožuje bezpečnost jízdy vozidla. Tato závada se hodnotí:

- a) lehkou závadou (A).
- b) vážnou závadou (B).
- c) nebezpečnou závadou (C).

050381. Jakým způsobem kontrolujeme při pravidelné technické prohlídce radiální (obvodovou) a axiální (čelní) házivost diskových kol?

- a) Stanice technické kontroly jsou pro tato měření vybavena předepsanou technologií, kterou použijeme v případě zjevné deformace kola v souladu se stanovenou metodikou.
- b) Házivost diskových kol posuzujeme pouze vizuální prohlídkou, na základě zjevné deformace disku kola.
- c) Házivost diskových kol zjišťujeme jízdní zkouškou při rychlostech nad 40 km.h⁻¹.

050382. Prohlídkou bylo u motocyklu Jawa Californian 350 zjištěno, že u zadního paprskového kola drátového jsou zlomeny dva paprsky výpletu. Tato závada ovlivňuje jízdní vlastnosti motocyklu, avšak není bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Toto zjištění se bude hodnotit:

- a) závadou nebezpečnou (C).
- b) bez závad, vzhledem k hustotě provedení výpletu paprskového kola drátového nemá toto zjištění na technickou způsobilost motocyklu vliv.
- c) vážnou závadou (B), poněvadž všechny dráty kola musí být stejnoměrně napnuté, žádný z nich nesmí chybět a žádný nesmí být deformovaný nebo nadměrně narušený korozí.

050384. Na vozidle Mercedes Benz jsou namontovány pneumatiky o rozměru 245/45 R 17, v technickém průkazu jsou uvedeny pláště o rozměru 225/55 R 16. Tento stav se hodnotí:

- a) bez závad, poněvadž konstrukce pláště je shodná.
- b) závadou vážnou (B), protože typ pneumatiky namontovaný na vozidle nesouhlasí s údaji uvedenými v technickém průkazu vozidla.
- c) nelze jednoznačně rozhodnout, protože neznáme druh dezénu a výrobce pneumatik.

050394. Prohlídkou bylo zjištěno, že levá zadní pneumatika nákladního vozidla má na boku trhlinu nebo jiné větší poškození obnažující nebo narušující kordovou vrstvu pláště. Poškození je natolik závažné, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Toto zjištění se bude hodnotit:

- a) lehkou závadou (A).
- b) vážnou závadou (B).
- c) nebezpečnou závadou (C).

052006. Při technické prohlídce autobusu kategorie M3 (třídy III – výhradně pro sedící cestující) bylo zjištěno, že na přední nápravě jsou použity obnovené (protektorované) pláště. Jakým způsobem se toto zjištění hodnotí?

- a) Tato skutečnost je nepřijatelná, protože obnovené pláště pneumatik nesmí být použity na přední nápravě autobusů (vozidla kategorií M2 a M3) třídy II a třídy III. Zjištěný stav se bude hodnotit vážnou závadou.
- b) Tato montáž je přípustná, poněvadž obnovené pláště pneumatik nesmějí být použity na hnacích kolech zadní nápravy autobusů a vozidel pro dopravu nebezpečných nákladů.
- c) Zjištění zapíšeme pouze do poznámky protokolu.

050400. U vozidla Volvo bylo zjištěno, že levá přední pneumatika dře o jiné části vozidla, závada však bezprostředně neohrožuje bezpečnost jízdy vozidla. Tato skutečnost se hodnotí:

- a) závadou nebezpečnou (C).
- b) závadou vážnou (B).
- c) bez závad.

050406. U nákladního vozidla Avia bylo prohlídkou zjištěno, že některá část listového pera je prasklá, systém mechanického odpružení je však funkční. Toto zjištění se bude hodnotit:

- a) lehkou závadou (A).
- b) vážnou závadou (B).
- c) bez závad.

050407. Na vozidle bylo zjištěno, že tlumič pérování není ve svém závěsném oku řádně upevněn. Toto zjištění:

- a) nemá vliv na funkci tlumiče.
- b) budeme hodnotit vážnou závadou (B).
- c) popíšeme do poznámky protokolu a upozorníme na tento stav řidiče vozidla.

050408. U vozidla Škoda Favorit bylo zjištěno, že z tlumiče pérování uniká kapalina tak, že zjevně nefunguje. Toto zjištění se:

- a) nehodnotí vzhledem k malému množství kapaliny v tlumiči závadou.
- b) hodnotí vážnou závadou (B).
- c) hodnotí vzhledem k malému množství kapaliny v tlumiči lehkou závadou (A).

050410. Na osobním vozidle Hyundai bylo prohlídkou zjištěno poškození v oblasti uložení pravého konce příčného stabilizátoru, čímž stabilizátor neplní svoji funkci. Jakým způsobem se toto zjištění hodnotí?

- a) Toto zjištění hodnotíme závadou nebezpečnou (C).
- b) Toto zjištění hodnotíme vážnou závadou (B).
- c) Toto zjištění nemá vliv na hodnocení technického stavu vozidla.

050416. Na technickou prohlídku přijela souprava nákladního automobilu kategorie N3 a návěsu kategorie O4. Tahač i návěs mají stejné provedení a stejné rozměry kol. Tato souprava je vybavena pouze jedním náhradním kolem s pneumatikou předepsané konstrukce a rozměru, umístěném na připojeném návěsu. Jak se bude tento stav hodnotit?

- a) Bez závad. Má-li tahač a návěs stejné rozměry pneumatik a stejné provedení kol, stačí pro celou soupravu jedno společné náhradní kolo.
- b) Vážnou závadou (B). Tahač musí mít vždy vlastní náhradní kolo s pneumatikou, stejně tak návěs.
- c) Lehkou závadou (A). Náhradní kolo s pneumatikou musí být umístěno vždy na motorovém vozidle.

050419. Náhradní pneumatiky musí být nahuštěny nejméně na tlak:

- a) odpovídající nejmenšímu předepsanému huštění pneumatik na vozidle.
- b) odpovídající největšímu předepsanému huštění pneumatik na vozidle.
- c) odpovídající předepsanému huštění pro přední nápravu.

050420. U vozidla Škoda Felicia v provedení s alternativním pohonem na LPG bylo při technické prohlídce zjištěno, že v místě pro upevnění náhradního kola je namontována toroidní nádrž LPG. Vozidlo není vybaveno náhradním kolem s pneumatikou ani nesplňuje požadavky pro jeho alternativní náhradu jinými prostředky. Jakým způsobem se toto zjištění hodnotí?

- a) Toto zjištění se hodnotí vážnou závadou (B), protože náhradní kolo (ráfek s pneumatikou) ve vozidle chybí.
- b) Bez závad, poněvadž v rámci přestavby vozidla na alternativní pohon s uvedeným typem nádrže je povinnost výbavy vozidla náhradním kolem automaticky zrušena.
- c) Toto zjištění nemá vliv na hodnocení technického stavu vozidla.

050619. Při pohybování koly přední nápravy pomocí zařízení na kontrolu vůlí byla zjištěna nežádoucí vůle. Při sešlápnutí brzdového pedálu tato vůle zmizela. Do protokolu se tato závada vyznačí jako:

- a) vůle v zavěšení kola.
- b) vůle v uložení kola.
- c) nelze jednoznačně určit.

050633. Na pneumatice najdeme nápis: 165/70 R 13. Číslo 70 je tzv. profilové číslo pneumatiky. Jedná se o:

- a) poměr výšky a šířky profilu pneumatiky x 100 (v %).
- b) poměr šířky a výšky profilu pneumatiky x 100 (v %).
- c) průměr ráfku.

050637. Zkrutná tyč stabilizátoru je poškozena natolik, že stabilizátor neplní svoji funkci. Tato skutečnost se jako závada:

- a) hodnotí.
- b) nehodnotí.
- c) zapíše pouze do poznámky protokolu.

050640. Na téže nápravě vozidla musí být použity pouze shodné pneumatiky. Shodnou pneumatikou se rozumí pneumatika:

- a) shodné konstrukce a značky výrobce.
- b) stejného rozměru, konstrukce, druhu dezénu a obchodní značky.
- c) shodné konstrukce, rozměru a druhu dezénu.

050642. Na pneumatice je uveden nápis: 175 R 13 83 H. Číslo 13 znamená:

- a) vnější průměr pneumatiky v palcích.
- b) průměr ráfku v palcích.
- c) šířku pneumatiky v cm.

050643. Na vozidle Mercedes-Benz jsou namontovány pneumatiky o rozměru 245/45 R17. V technickém průkazu vozidla jsou uvedeny pneumatiky o rozměru 245/55 R16. Tento stav se hodnotí:

- a) bez závad, protože konstrukce pneumatik je shodná.
- b) závadou, protože jsou namontovány neschválené pneumatiky.
- c) pouze zápisem poznámky do protokolu.

050647. U plášťů pro osobní automobily je prořezávání pneumatik:

- a) dovoleno.
- b) dovoleno, ale jen u pneumatik s označením REGROOVABLE.
- c) zakázáno.

050648. Na pneumatice je označení 185 R 14 83 Q. Písmeno Q značí:

- a) nosnost pneumatiky.
- b) kategorii rychlosti.
- c) druh dezénu.

050649. Ráfek nebo disk některého kola je deformovaný tak, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost silničního provozu. Tato skutečnost se hodnotí jako závada:

- a) lehká (A).
- b) nebezpečná (C).
- c) vážná (B).

050978. Závadou ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích na karoserii vozidla nebo na jeho podvozku je vždy:

- a) poškození nebo deformace karoserie nebo podvozku, včetně řízení a brzd, které může ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích.
- b) podhuštění některé z pneumatik pod výrobcem vozidla předepsanou hodnotu.
- c) jízda vozidla s náhradním kolem pro dočasné použití.

051092. Závadou, ohrožující bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, která má vliv na znečišťování životního prostředí, je vždy:

- a) zjevné odkapávání kondenzovaných vodních par z výfukového potrubí.
- b) zjevné unikání paliva, oleje nebo mazacích tuků.
- c) drobný únik kapaliny do ostřikovačů.

051098. Jestliže šrouby nebo matice upevňující kola přední nápravy užitkových vozidel vyčnívají za průmět vnějšího povrchu pneumatiky:

- a) musí být tyto šrouby nebo matice vyměněny za matice křídlové.
- b) je takové provedení upevnění kol v pořádku.
- c) musí být namontováno ochranné zařízení kryjící šrouby nebo matice kol.

051112. Obnovené pláště pneumatik vozidel kategorie M a N a jejich přípojných vozidel musí splňovat:

- a) požadavky předpisu EHK č. 108 nebo předpisu EHK č. 109 a musí být podle nich schváleny.
- b) požadavky výrobce vozidla, příp. akreditovaného zástupce zahraničního výrobce silničních vozidel.
- c) požadavky Výzkumného ústavu gumárenského.

051113. Plášť pneumatiky musí mít po celém obvodu a celé šíři vrchního běhounu jasně viditelný dezén s hloubkou hlavních dezénových drážek nebo zářezů u vozidel všech kategorií s výjimkou mopedů:

- a) nejméně 3 mm.
- b) nejméně 4 mm.
- c) nejméně 1,6 mm.

051140. Optický sdělovač (viz obrázek) svým trvalým rozsvícením signalizuje:

- a) podhuštění, příp. defekt některé z pneumatik vozidla.
- b) hloubku hlavních dezénových drážek nebo zářezů některé z pneumatik vozidla nižší než 1,6 mm.
- c) poškození kordu pláště některé z pneumatik vozidla.



051141. Jaký způsob montáže je nutno dodržet u tzv. "směrového" tvaru dezénu pláště pneumatiky?

- a) Pneumatiku je možné na vozidle jakkoli měnit a otáčet.
- b) Při montáži je nutno dodržet směr otáčení pneumatiky, který je vyznačen šipkou na bočnici pláště.
- c) Při montáži je nutno dodržet správné umístění vnější a vnitřní bočnice pláště, označeno např. "outside" (vnější) a "inside" (vnitřní).

051143. Symboly M+S, M.S, M/S nebo MS vyznačené na bočnici pláště označují:

- a) pneumatiky s letním druhem dezénu.
- b) pneumatiky se zimním druhem dezénu.
- c) pneumatiky se speciálním druhem dezénu.

051149. Co se rozumí pod pojmem "indikátor opotřebení TWI"?

- a) Jedná se o systém indikace opotřebení brzdových destiček vozidla.
- b) Jedná se o systém indikace snížení účinnosti tlumičů pérování.
- c) Jedná se o výstupek na dně hlavních dezénových drážek pláště, který plní informační funkci o stupni opotřebení hloubky dezénu běhounu pneumatiky.

051156. Kontrola hloubky drážek běhounu pneumatiky vybavené indikátory opotřebení se:

- a) provádí v hlavních drážkách běhounu pneumatiky po celém obvodu pneumatiky.
- b) provádí ve vedlejších drážkách běhounu pneumatiky.
- c) neprovádí.

051160. Jakým způsobem postupujeme při hodnocení hloubky vzorku pneumatiky v zimním období od 1. listopadu do 31. března při technické prohlídce v STK?

- a) Kontrolní technik posuzuje hloubku drážek běhounu pneumatiky vždy pouze podle předepsané minimální hodnoty (např. 1.6 mm), stanovené v příloze č. 12 k vyhlášce č. 341/2014 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
- b) Kontrolní technik musí rozhodnout o tom, zda jsou splněny povětrnostní podmínky pro povinnou montáž zimních pneumatik uvedených v parag. 40a odst. 1 zákona č. 361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů a případně vyžaduje zimní pneumatiky s hloubkou drážek běhounu pneumatiky nejméně 4 mm.
- c) Z důvodu různých legislativních podmínek na hloubku drážek běhounu zimních pneumatik se tato kontrola v zimním období při technické prohlídce v STK neprovádí.

052001. Kontrolou upevnění kol bylo zjištěno, že na přední nápravě vozidla jsou použity vymežovací podložky kol. Kdy se jedná o závadu a kdy je tento stav přípustný?

- a) Pokud je použití speciálních vymežovacích podložek zapsáno v technickém průkazu vozidla není jejich použití závadou. Pokud použití speciálních vymežovacích podložek není v technickém průkazu zapsáno jedná se o závadu.
- b) Použití speciálních vymežovacích podložek se při provádění technických prohlídek nekontroluje.
- c) Použití speciálních vymežovacích podložek je zakázáno. Pokud jsou na vozidle použity jedná se vždy o vážnou závadu.

052002. Pokud je k provedení technické prohlídky přistaveno vozidlo s koly, na kterých jsou poklice a tyto poklice zakrývají upevnění kol a nebo jinak brání provedení předepsaných kontrolních úkonů je postup následující?

- a) Fyzická osoba, která vozidlo k provedení technické prohlídky přistavila je požádána, aby demontovala poklice z kol vozidla. Pokud fyzická osoba odmítne poklice z kol demontovat vyhodnotí se tento stav jako závada. Kontrolní úkony, které nebylo možné uskutečnit se poznamenají do protokolu o technické prohlídce.
- b) Kontrolní úkony, které nelze z důvodu poklic namontovaných na kolech vozidla uskutečnit se zapíše do poznámky protokolu a v technické prohlídce se pokračuje dalšími kontrolními úkony.
- c) Kontrolní technik je povinen poklice z kol vozidla demontovat.

052003. Prohlídkou pneumatik použitých na vozidlo bylo zjištěno, že na jedné nápravě vozidla jsou namontovány pneumatiky, u nichž byl obnoven běhoun pláště původních pneumatik. Na bocích pneumatik jsou odlišní výrobci pneumatik protože výrobce protektorů použil pro obnovu běhounu pneumatik pláště od různých výrobců a původní označení výrobců pneumatik neodstranil. Jak se vyhodnotí tento zjištěný stav při technické prohlídce?

- a) Pokud je na bocích protektorovaných pneumatik namontovaných na stejné nápravě vozidla vyznačen původní výrobce pneumatiky jedná se o závadu, protože výrobce protektorů má povinnost původní označení výrobců pneumatik odstranit.
- b) Pokud je na bocích protektorovaných pneumatik namontovaných na stejné nápravě vozidla vyznačen stejný výrobce (např. protektorovací závod), který obnovu pneumatik uskutečnil není neodstranění označení původního výrobce z boků protektorovaných pneumatik považováno za závadu a pneumatiky jsou považovány jako pneumatiky od jednoho výrobce (výrobce, který provedl obnovu pneumatik).
- c) Pokud na bocích protektorovaných pneumatik namontovaných na stejné nápravě vozidla zůstalo označení původního výrobce pneumatik a tento výrobce je pro každou pneumatiku na nápravě jiný, je tento stav považován za závadu, protože se z hlediska montáže na jednu nápravu nejedná o shodnou pneumatiku, a to i tehdy pokud je na bocích protektorovaných pneumatik vyznačen stejný výrobce protektorů.

052010. Druhem použití pneumatiky se rozumí:

- a) Normální pneumatika (pneumatika pro běžné použití na silnici), pneumatika pro zvláštní užití (pneumatika určená pro smíšené použití, jak na silnici, tak v terénu, nebo pro jiný účel) a pneumatika pro jízdu na sněhu.
 - b) Pneumatika radiální nebo pneumatika diagonální.
 - c) Pneumatiky s duší a pneumatiky bezdušové.
-

OBLAST: 6. Podvozek a části připevněné k podvozku

060701. Závěs pro přívěs u osobního automobilu je poškozený nebo nedostatečně upevněný. Tato skutečnost se do protokolu vyznačí:

- a) jako závada.
 - b) bez závad.
 - c) pouze do poznámky protokolu.
-

062000. Pokud některá část výfukového systému je nedostatečně upevněna nebo upevnění výfukového systému neodpovídá požadavkům, jak se tento zjištěný stav bude vyhodnocovat? :

- a) stav upevnění výfukového systému se nevyhodnocuje.
 - b) pokud zjištěný stav nemá vliv na funkci výfukového systému, hodnotí se zjištěný stav jako „lehká“ závada. Pokud však stav upevnění výfukového systému má vliv na funkci výfukového systému hodnotí se tento stav upevnění jako „vážná“ závada.
 - c) zjištěný stav upevnění výfukového systému se stručně zapíše do poznámky protokolu.
-

062001. U kontrolovaného vozidla dochází k odkapávání paliva z palivové nádrže. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) nebezpečná (C).
 - b) vážná (B).
 - c) lehká (A).
-

060886. U vozidla kategorie M1 s pohonem na LPG s toroidní nádrží místo náhradního kola je náhradní kolo volně uložené v zavazadlovém prostoru. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
 - b) vážná (B).
 - c) nebezpečná (C).
-

060887. U vozidla kategorie N2 (Avia 30 N) je náhradní kolo volně uložené na držáku (nosiči), tzn. není k držáku (nosiči) přišroubováno a proto bezprostředně hrozí jeho upadnutí na vozovku. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
 - b) vážná (B).
 - c) nebezpečná (C).
-

060892. U osobního automobilu kategorie M1 z roku 2001 bylo zjištěno, že dochází k úniku a odkapávání paliva z netěsného palivového potrubí. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
- b) vážná (B).

c) nebezpečná (C).

060895. U nákladního automobilu kategorie N3 z roku 2008 bylo zjištěno, že hrozí bezprostřední nebezpečí vzniku požáru z důvodu hromadění paliva ve spodním krytu motoru. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
- b) vážná (B).
- c) nebezpečná (C).

060966. Spojovací zařízení třída A 50 musí být homologováno dle předpisu:

- a) č. 55 EHK OSN.
- b) č. 65 EHK OSN.
- c) č. 75 EHK OSN.

060967. Spojovací zařízení třída B 50 musí podléhat homologaci dle předpisu:

- a) č. 65 EHK OSN.
- b) č. 55 EHK OSN.
- c) č. 75 EHK OSN.

060988. Kontrola opotřebení spojovacích zařízení s čepem 25 mm nebo 30 mm se:

- a) neprovádí.
- b) provádí vždy.
- c) provádí v případě zjištění nadměrných vůlí.

062002. Kdo při kontrole spojovacího zařízení vozidel v soupravě v podmínkách STK provádí rozpojení a spojení vozidel jízdní soupravy?:

- a) rozpojení a spojení vozidel jízdní soupravy provádí kontrolní technik STK.
- b) rozpojení a spojení vozidel jízdní soupravy provádí vždy vedoucí STK za asistence osoby, která jízdní soupravu k technické prohlídce přistavila.
- c) rozpojení a spojení vozidel jízdní soupravy provádí na pokyn (žádost) kontrolního technika STK řidič nebo pověřená osoba k tomuto úkonu určená (vlastníkem nebo provozovatelem vozidla, resp. jízdní soupravy).

060990. Opotřebení spojovacího zařízení vozidel kategorie T a OT1-4 s konstrukční rychlostí větší než 40 km.h⁻¹ se:

- a) hodnotí obdobně jako u silničních vozidel.
 - b) nehodnotí.
 - c) hodnotí dle požadavků pro traktory.
-

060991. Axiální vůle v uložení tělesa spojovacího zařízení smí být max :

- a) 0 mm
 - b) 1,5 mm
 - c) 3 mm
-

060993. Vůle v otočném spojení kloubového spojovacího zařízení smí být max:

- a) +- 1,5 mm
 - b) +- 1,0 mm
 - c) +- 2,5 mm
-

060994. Vůle v otočném spojení naváděcí hubice spojovacího zařízení smí být max:

- a) neověřuje se.
 - b) +- 1,5 mm
 - c) +- 2,0 mm
-

060995. Maximální vůle ve spodním pouzdru čepu spojovacího zařízení je:

- a) 2,0 mm
 - b) 3,0 mm
 - c) 4,0 mm
-

062003. Spojovací zařízení je vybaveno otočnou naváděcí hubicí. Čep v naváděcí hubici je ve své horní „otevřené“ poloze (poloha pro „spojení“). Naváděcí hubice se v této poloze čepu volně natáčí do stran a „padá“ k zemi. Jedná se o normální stav nebo o závadu?:

- a) Jedná se o správný stav pohybu hubice. Nejedná se o závadu.
 - b) V tomto stavu se jedná o závadu v aretaci naváděcí hubice. Jedná se tedy o závadu.
 - c) Stav aretace naváděcí hubice se při technických prohlídkách nevyhodnocuje.
-

061000. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že rám (nosná část vozidla) je poškozen tak, že je ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
 - b) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
 - c) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
-

061003. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že pevnost rámu nebo pomocného rámu je natolik narušena korozí, že je ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
 - b) bude hodnotit jako závada lehká.
 - c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
-

061005. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že výfukový systém je zjevně netěsný. Tento stav se:

- a) bude hodnotit závada lehká.
- b) bude hodnotit závada vážná.
- c) nebude hodnotit, protože zákazník předložil kladný protokol o měření emisí.

061007. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že některá část výfukového systému je nedostatečně upevněna, poškozena nebo chybí a tato závada má vliv na funkci systému. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
- b) nebude hodnotit.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061018. Palivová nádrž na LPG/CNG má prošlou lhůtu životnosti. Tento stav se jako závada:

- a) nebude hodnotit.
- b) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
- c) bude hodnotit.

061019. Z palivové nádrže uniká palivo. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
- b) nebude hodnotit.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061022. Upevnění palivové nádrže je natolik nespolehlivé, že provoz vozidla ohrožuje bezpečnost jízdy. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061032. Z netěsného palivového potrubí uniká palivo, neboť palivové potrubí nebo spony na něm jsou poškozené. Tento stav má vliv na spolehlivost a těsnost systému. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
- b) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061036. Maximální opotřebením funkčních částí koule spojovacího zařízení třídy A 50 nesmí způsobit, že změřený průměr koule bude menší než:

- a) 49 mm
- b) 49,5 mm
- c) 48,5 mm

061039. Tepelný štít nádrže sloužící jako ochrana před teplem je poškozen tak, že není funkční. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
 - b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
 - c) bude hodnotit jako závada vážná.
-

061041. Montáž systému pro pohon LPG/CNG není uvedena v technickém průkazu. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
 - b) nebude hodnotit.
 - c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
-

061045. Do kabiny nebo do prostoru pro cestující uniká plyn ze systému pohonu vozidla na LPG/CNG případně nezávislého plynového topení vozidla. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
 - b) nebude hodnotit.
 - c) bude hodnotit pouze v období listopad-březen.
-

061048. Nezávislé vytápění vozidla na kapalné/plynné palivo vozidla není namontováno v souladu s požadavky na bezpečnost. Tento stav se jako závada:

- a) nebude hodnotit.
 - b) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
 - c) bude hodnotit.
-

061056. Zařízení proti podjetí zezadu/boční ochrana chybí nebo některá část zařízení neplní svůj účel nebo montáž není v souladu s požadavky. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
 - b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
 - c) bude hodnotit jako závada vážná.
-

061059. Nárazník/zařízení proti podjetí zezadu/boční ochrana je deformované tak, že může způsobit zachycení osob. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
 - b) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
 - c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
-

061064. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že nosič náhradního kola je poškozen tak, že není funkční. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
 - b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
 - c) jako závada vážná.
-

061094. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že spojení kloubových hřidelů je natolik nespolehlivé, že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
 - b) bude hodnotit jako závada lehká.
 - c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
-

061095. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že prachovka na převodovém ústrojí je prasklá, avšak nedochází k úniku maziva. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
 - b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
 - c) bude hodnotit jako závada lehká.
-

061099. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že část karosérie, kabiny nebo nástavby vozidla je narušena korozí tak, že je porušena celková pevnost a spolehlivost konstrukce vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
 - b) bude hodnotit jako závada vážná.
 - c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
-

061102. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že na karosérii, kabině nebo nástavbě vozidla se vyskytují nebezpečné vnější díly, které mohou způsobit zachycení nebo zranění osob. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
 - b) bude hodnotit jako závada lehká.
 - c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
-

061104. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že v prostoru pro řidiče, cestující nebo na povrchu karosérie, kabiny nebo nástavby vozidla se vyskytují díly, které bezprostředně ohrožují bezpečnost osob. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
- c) jako závada nebezpečná.

061105. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že stav kabiny umožňuje pronikání výfukových plynů do kabiny řidiče nebo do prostoru pro cestující. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) bude hodnotit jako závada vážná.
- c) bude hodnotit jako závada pouze v období listopad-březen.

061109. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že některé spojovací prvky upevnění kabiny, karosérie nebo nástavby podvozku nebo rámu vozidla jsou uvolněné, poškozené nebo chybí a je tím bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061116. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že dveře nelze spolehlivě zajistit proti samovolnému otevírání a je tím bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
- c) bude hodnotit jako závada nebezpečná.

061117. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že dveře vozidla jsou nadměrně zkorodované. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061119. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že podlaha je v tak zhoršeném technickém stavu (děravá, nadměrně zkorodovaná), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061122. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že ukotvení sedadla řidiče je natolik nespolehlivé (uvolněné/prasklé/chybějí spojovací prvky), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
- c) bude hodnotit jako závada nebezpečná.

061123. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že nosná konstrukce sedadla řidiče je poškozena tak, že je bezprostředně ohroženo bezpečné ovládání vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061126. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že ovladače (např. řadicí páka, pedály, ruční ovladače) nezbytné pro bezpečné ovládání vozidla, nefungují správně tak, že vozidlo nelze spolehlivě a bezpečně ovládat. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061128. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že schůdky (stupátka) jsou v tak špatném stavu, že by mohly způsobit zranění osob při nastupování/vystupování. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) bude hodnotit jako závada vážná.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061132. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že některé spojovací prvky (šrouby, pružiny) samostatného technického celku (rámu vozidla) jsou uvolněné, popřípadě chybí. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061133. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že vozidlo je vybaveno výbavou (autodoplňky), jejíž technická způsobilost není schválena (chybí povinné označení např. ATEST 8SD XXXX). Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
- c) bude hodnotit jako závada vážná.

061135. Vozidlo je vybaveno samostatným technickým celkem (výměnná nástavba) a při technické prohlídce není předloženo "osvědčení samostatného technického celku". Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) bude hodnotit jako závada vážná.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061138. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že z hydraulického zařízení odkapává olej. Tento stav se jako závada:

- a) nebude hodnotit.
- b) bude hodnotit.
- c) nebude hodnotit, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061152. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že bočnice, čela nebo sloupky nákladového prostoru jsou v natolik zhoršeném technickém stavu (nadměrná koroze, deformace nebo praskliny), že je bezprostředně ohrožena bezpečnost jízdy vozidla. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
- c) bude hodnotit jako závada nebezpečná.

061159. Kontrolou vozidla bylo zjištěno, že některá část systému zavírání/otevírání nebo zajištění bočnic je nespolehlivá tak, že hrozí bezprostřední otevření bočnice. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

061531. Provádí se při kontrole technického stavu naváděcí hubice kontrola její směrové aretace (schopnost natáčení hubice do stran) ?

- a) Kontrola směrové aretace se neprovádí.
- b) Kontrola se provádí vytáčením hubice do jedné a druhé strany. Při této kontrole musí být čep v naváděcí hlavici spuštěný.
- c) Kontrola směrové aretace se provádí vždy. Na poloze čepu v naváděcí hlavici nezáleží.

061532. V jakém stavu uzávěru točnice u „sólo“ tahače návěsů nelze uskutečnit kontrolu opotřebení (vůle) v uzávěru točnice?

- a) V uzavřeném stavu uzávěru točnice.
- b) Pokud není uzávěr točnice uzavřen, nelze provést kontrolu opotřebení spojovacího zařízení.
- c) Kontrola opotřebení uzávěru točnice se u „sólo“ tahačů návěsů neprovádí.

061533. Je-li k technické prohlídce přistaveno vozidlo s demontovanou spojovací koulí třídy A50:

- a) Kontrola opotřebení spojovací koule třídy A50 se neprovádí (o této skutečnosti se provede stručný zápis do poznámky protokolu).
- b) Pokud žadatel o technickou prohlídku demontovanou část odnímatelné spojovací koule třídy A50 ke kontrole nepředloží, nelze provést kontrolu stavu a opotřebení spojovacího zařízení. Zjištěná skutečnost je hodnocena jako závada a žadatel musí chybějící část předložit ke kontrole při opakované technické prohlídce.
- c) Pokud žadatel o technickou prohlídku demontovanou část odnímatelné spojovací koule třídy A50 ke kontrole nepředloží, nelze provést kontrolu stavu a opotřebení spojovacího zařízení. Zjištěná skutečnost se zapíše stručným zápisem do poznámky protokolu o technické prohlídce.

061534. Nezajistí-li žadatel o provedení technické prohlídky očištění spojovacího zařízení, rozpojení jízdní soupravy, uzavření uzávěru točnice nebo předložení odnímatelné části spojovacího zařízení (koule třídy A50):

- a) Kontrola opotřebení spojovacího zařízení se neprovede. Důvod se uvede do poznámky protokolu o technické prohlídce.
- b) Provede se pouze vizuální kontrola opotřebení spojovacího zařízení.
- c) Vyznačí se tato skutečnost jako „vážná“ závada.

061535. Při technické prohlídce vozidel v soupravě se vozidla:

- a) rozpojují vždy.
- b) nerozpojují.
- c) rozpojují v případě zjištění nadměrných vůlí ve spojení.

061536. Rozpojení vozidel v soupravě nad pracovní jámou ve STK je:

- a) dovoleno.
- b) zakázáno.
- c) rozhodne o tom kontrolní technik STK.

061537. Rozpojení vozidel v soupravě vybavených spojovacím zařízením třídy S určených k hromadné přepravě automobilů se:

- a) provádí.
- b) neprovádí.
- c) provádí v případě zjištění nadměrných vůlí ve spojení.

061538. Rozpojení vozidel v soupravě schválené podle předpisu EHK OSN č. 102 (spojení vozidel na krátko) se:

- a) provádí.
- b) neprovádí.
- c) provádí v případě zjištění nadměrných vůlí ve spojení.

061539. Kontrola průřezu toroidního oka oje se:

- a) provádí.
 - b) neprovádí.
 - c) rozhodne o tom kontrolní technik STK.
-

061540. Kontrola opotřebení „královského“ čepu se provádí:

- a) kontrolní měrkou JOST.
 - b) kontrolní měrkou SAF Holland.
 - c) oběma typy kontrolních měrek.
-

062004. U kontrolovaného motocyklu chybí stojan. Jedná se o závadu?

- a) Ano jedná se o závadu.
 - b) Ne nejedná se o závadu. Zjištěný stav se však stručně poznamená do poznámky protokolu.
 - c) Ne nejedná se o závadu, protože vybavení motocyklu stojanem a jeho technický stav se při technických prohlídkách nekontroluje.
-

OBLAST: 7. Jiné vybavení

072000. Která vozidla kategorií L musí být vybavena motolékárničkou?

- a) Všechna vozidla kategorie L.
 - b) Motorová vozidla kategorie L, s výjimkou mopedu nebo motokola.
 - c) Vozidla kategorie L nemusí být vybavena motolékárničkou.
-

072001. K technické prohlídce je přistaveno vozidlo hasičského záchranného sboru. Vozidlo je vybaveno neověřeným tachografem. Jedná se o závadu?

- a) Ano, protože jeli tachograf ve vozidle instalován musí být ověřen nejméně jednou za tři roky.
 - b) Nejedná se o závadu, jelikož na vozidla hasičského záchranného sboru se povinnost vybavenosti tachografem nevztahuje, a tudíž se nevyžaduje ani pravidelné ověřování tachografů instalovaných v těchto vozidlech.
 - c) Ano, protože každý tachograf musí být ověřen minimálně jednou za dva roky.
-

072002. V jaké souvislosti se požaduje vybavení tachografem EC (DT) u vozidel kategorie N1?

- a) Jedná-li se o soupravu, povinnost je dána největší povolenou hmotností přípojného vozidla.
 - b) Jedná-li se o přepravu zboží vozidly jejichž největší povolená hmotnost včetně návěsu nebo přívěsu přesahuje 3,5t.
 - c) Jedná-li se o soupravu, tedy s přípojným vozidlem, a to do 3,5 t její největší povolené hmotnosti.
-

070588. Povinnost vybavení omezovačem rychlosti se vztahuje mimo jiné na vozidla:

- a) kategorie N3, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 80 km.h⁻¹.
 - b) vozidla kategorie N3, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 90 km.h⁻¹.
 - c) vozidla kategorie N3, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 90 km.h⁻¹ v případě, že jsou používána pro mezinárodní dopravu.
-

070589. Povinnost vybavení omezovačem rychlosti se vztahuje mimo jiné na vozidla?

- a) kategorie M3, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 90 km.h⁻¹.
- b) kategorie M3, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 100 km.h⁻¹ v případě, že se jedná o dálkovou dopravu osob.
- c) kategorie M3, jejichž konstrukční rychlost přesahuje 100 km.h⁻¹.

070590. Je-li vozidlo vybaveno omezovačem rychlosti, musí být v kabině v zorném poli řidiče umístěn:

- a) štítek potvrzující platnost kalibrace omezovače.
- b) štítek s vyznačenou rychlostí omezení.
- c) štítek ve tvaru trojúhelníku s vykřičníkem a s textem „POZOR OMEZOVAČ“.

072004. Je-li na vozidle povinně vybaveném tachografem EC (DT) zjištěno poškozené plombování, hodnotí se tato skutečnost jako závada?

- a) Ano, ale jen v případě, že se jedná o poškození plomb samotného přístroje – tachografu.
- b) Ne, rozhodující je platné ověření tachografu z AMS.
- c) Ano, hodnotí se všechny viditelné plomby vč. připojení (náhon, snímač, kabely).

070600. V jaké legislativě je definován obsah lékárničky pro jednotlivé druhy vozidel?

- a) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 341/2014 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
- b) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 302/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
- c) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 243/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.

070686. Houkačka na vozidle nefunguje nebo vydává nerovnoměrný zvuk nestálé výšky, popř. vydává pronikavé zvuky, rozložené akordy nebo skřeky (např. píšťaly, sirény, zvonky, gongy apod.). Tento stav se jako závada:

- a) hodnotí.
- b) nehodnotí.
- c) zapíše pouze do poznámky protokolu.

072005. Kontrolním přístrojem s registrací pracovní činnosti řidiče, EC (DT) tachografem, musí být vybavena:

- a) všechna vozidla kategorií M a N bez výjimek.
- b) vozidla pro přepravu zboží a nákladu, kromě vozidel vyjmenovaných ve výjimkách Nařízení Rady EU č 561/2006 (nebo dalších právních předpisů, které zmíněné Nařízení Rady EU aktualizují nebo nahrazují).
- c) všechna vozidla kategorií M3, N3.

072006. Součástí předepsané minimální výbavy osobního automobilu musí být mimo jiné také:

- a) tažné lano, výstražný trojúhelník schváleného typu, lékárnička.
- b) náhradní elektrické pojistky, náhradní žárovky pro vnější osvětlení, jeden náhradní šroub nebo matici ke kolům, jednu zapalovací svíčku s těsněním (u zážehového motoru).
- c) autolékárnička velikosti I, výstražný trojúhelník schválený dle předpisu EHK 27.

070710. Při kontrole předepsané výbavy u vozidla kategorie M2 bylo zjištěno, že vozidlo není vybaveno hasicími přístroji. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
 - b) nebude hodnotit.
 - c) zapíše pouze do poznámky protokolu.
-

070712. Vozidlo není vybaveno předepsanou lékárníčkou. Tato skutečnost:

- a) je závadou.
 - b) není závadou.
 - c) nepodléhá kontrole.
-

070715. Obsah lékárníčky ve vozidle je neúplný (předepsané zdravotnické potřeby chybí) nebo jsou poškozeny. Bude se tento stav hodnotit jako závada?

- a) ano.
 - b) ne.
 - c) zapíše se pouze do poznámky protokolu.
-

070817. Autobus kategorie M2 je vybaven neúplnou lékárníčkou, ve které chybí cca 50 % předepsaného obsahu. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
 - b) vážná (B).
 - c) nebezpečná (C).
-

070833. Osobní automobil kategorie M1 není vybaven výstražným trojúhelníkem. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
 - b) vážná (B).
 - c) nebezpečná (C).
-

070838. Autobus kategorie M3 je vybaven nehomologovaným výstražným trojúhelníkem vlastní výroby. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
 - b) vážná (B).
 - c) nebezpečná (C).
-

070840. V jaké legislativě je stanovena povinnost vybavení některých vozidel základními klíny?

- a) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 341/2014 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
 - b) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 302/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
 - c) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 243/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
-

070841. V jaké legislativě je stanovena povinnost vybavení některých vozidel hasicími přístroji?

- a) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 341/2014 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
 - b) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 243/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
 - c) Příloha č. 12 k vyhlášce č. 302/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů.
-

070846. Nákladní automobil třínápravový kategorie N3 není vybaven dvěma základními klíny, ale jen jedním. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
 - b) vážná (B).
 - c) nebezpečná (C).
-

070847. Autobus kategorie M3 dvounápravový není vybaven dvěma základními klíny, ale jen jedním. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) bez závady.
 - b) lehká (A).
 - c) vážná (B).
-

072011. Sanitní vozidlo kategorie M1 je vybaveno hasicím přístrojem s hasicí schopností 34 B. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) bez závady.
 - b) lehká (A).
 - c) vážná (B).
-

072012. Autobus kategorie M3 (49 cestujících + řidič) je vybaven kombinací hasicích přístrojů s minimální hasicí schopností 43A nebo 183 B. Všechny hasicí přístroje ale mají překročenou lhůtu povinné periodické prohlídky. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) bez závady.
 - b) lehká (A).
 - c) vážná (B).
-

070878. Autobus kategorie M3 nemá vyznačenou na zádi nejvyšší povolenou rychlost. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) lehká (A).
 - b) vážná (B).
 - c) nebezpečná (C).
-

070880. Přípojně jednonápravové vozidlo kategorie O1 má vyznačenou na zádi nejvyšší povolenou rychlost, ale označení je poškozené tak, že není čitelné. Nelze určit, je-li vyznačeno 80 nebo 90. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) bez závady.
- b) lehká (A).
- c) vážná (B).

070882. Motocykl kategorie L3 není vybaven zvukovým výstražným zařízením, ale je vybaven zvonkem z jízdního kola. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) bez závady.
- b) vážná (B).
- c) lehká (A).

071071. Při kontrole vozidla bylo zjištěno, že kotevní úchyt bezpečnostního pásu je nadměrně zkorodovaný. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada lehká.
- b) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.
- c) bude hodnotit jako závada vážná.

071073. Při kontrole pětimístného osobního automobilu vyrobeného v roce 2012 bylo zjištěno, že chybí zadní prostřední bezpečnostní pás. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

071074. Při kontrole vozidla bylo zjištěno, že popruh bezpečnostního pásu je opotřebovaný tak, že je narušena jeho pevnost. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

071076. Při kontrole vozidla bylo zjištěno, že bezpečnostní pás nelze spolehlivě zapnout/rozepnout. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

071077. Při kontrole vozidla bylo zjištěno, že navijecí samonavíjecího bezpečnostního pásu řádně nenavíjí nebo neblokuje, popř. je zablokovaný. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

072014. Při kontrole předepsané výbavy u sanitního vozidla bylo zjištěno, že vozidlo není vybaveno hasicími přístroji. Tento stav se jako závada:

- a) bude hodnotit.
 - b) nebude hodnotit.
 - c) zapíše pouze do poznámky protokolu.
-

OBLAST: 8. Obtěžování okolí

080683. Při kontrole vozidla byla zjištěna netěsnost motoru a olej nadměrně odkapává na vozovku. Tento stav se bude hodnotit jako závada:

- a) vážná (B).
- b) nebezpečná (C).
- c) lehká (A).

080687. Při kontrole vozidla byla zjištěna netěsnost převodovky, avšak únik oleje není nadměrný. Tento stav se hodnotí jako závada:

- a) vážná (B).
- b) nebezpečná (C).
- c) lehká (A).

080694. Při kontrole vozidla byla zjištěna netěsnost motoru, ale olej nadměrně neodkapává na vozovku. Tento stav se hodnotí jako závada:

- a) vážná (B).
- b) lehká (A).
- c) nebezpečná (C).

080702. Při prohlídce vozidla byla zjištěna netěsnost převodovky. Olej nadměrně odkapává na vozovku. Jedná se o závadu:

- a) vážnou (B).
- b) lehkou (A).
- c) nebezpečnou (C).

081080. Při kontrole vozidla byl zjištěn únik provozních kapalin, který by mohl poškodit životní prostředí. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada vážná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

081082. Při kontrole vozidla byl zjištěn nadměrný únik provozních kapalin, který poškozuje nebo bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. Tento stav se:

- a) bude hodnotit jako závada nebezpečná.
- b) bude hodnotit jako závada lehká.
- c) nebude hodnotit jako závada, skutečnost se uvede pouze do poznámky protokolu.

OBLAST: 9. Další prohlídky vozidel k dopravě osob kategorie M2 a M3

090929. Prasklá konstrukce nosného dílu sedadla cestujícího v autobuse se hodnotí jako závada:

- a) lehká.
- b) vážná.
- c) nebezpečná.

090977. Autobus je vybaven na zádi vozidla schváleným přídatným zavazadlovým boxem. Zavazadlový box však svojí konstrukcí zcela zakrývá zadní okno autobusu, které je schválené jako únikový východ. Tento stav se bude hodnotit:

- a) nebezpečnou závadou.
- b) vážnou závadou.
- c) pouze zápisem do poznámky protokolu.

090980. Dodatečnou úpravou bylo zadní okno autobusu nahrazeno pevnou výplní - plechem. Zadní okno autobusu je schválené jako únikový východ. Tato úprava se bude posuzovat jako stav:

- a) s vážnou závadou.
- b) bez závady.
- c) s nebezpečnou závadou.

090981. Na zadní okno autobusu (schválené jako únikový východ) je nalepena neschválená reklamní folie. Tento stav se bude hodnotit:

- a) závadou nebezpečnou.
- b) pouze zápisem do poznámky protokolu.
- c) závadou vážnou.

090983. V autobuse je za prostorem pro řidiče namontované zařízení pro výrobu horkých nápojů. Prostor řidiče je tak ohrožen. Tento stav se bude hodnotit:

- a) závadou vážnou.
- b) závadou nebezpečnou.
- c) pouze poznámkou v protokolu o technické prohlídce.

092000. V autobuse je v prostoru před oknem označeným jako nouzový východ provedena dodatečná instalace držáku s kávovarem, zásobníkem kelímků na kávu, zásobník vody a odpadkový koš. Přístup k nouzovému oknu je touto zástavbou omezen. Jak se bude tento stav hodnotit:

- a) závadou lehkou a zápisem do poznámky
- b) závadou vážnou.
- c) pouze poznámkou v protokolu o technické prohlídce.

092001. Označení předepsanými nápisy uvnitř autobusu je nečitelné. Jak se bude tento stav hodnotit?

- a) pouze poznámkou v protokolu o technické prohlídce.
- b) závadou lehkou.
- c) závadou vážnou.

092002. Poklop v podlaze je deformovaný a z tohoto důvodu nelze zajistit ve své bezpečné poloze. Poklop na jednom svém rohu nadměrně vyčnívá nad úroveň podlahy autobusu a existuje nebezpečí zranění cestujících. Jak se bude tento stav hodnotit?

- a) pouze poznámkou v protokolu o technické prohlídce.
- b) závadou lehkou.
- c) závadou vážnou.

092003. Některá madla a držadla v autobusu mají poškozený povrch takovým způsobem, že tento stav ohrožuje bezpečnost přepravovaných osob. Jak se bude tento stav hodnotit?

- a) závadou vážnou.
 - b) závadou lehkou a zápisem do poznámky
 - c) pouze poznámkou v protokolu o technické prohlídce.
-

OBLAST: legislativa SME obecně

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

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

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

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

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

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

502004. Povolení k měření emisí uděluje:

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

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

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

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

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

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

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

500495. Lhůta pravidelné kalibrace otáčkoměru je:

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

500505. Cenu za měření emisí hradí:

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

500509. Měření emisí u vozidel s motorem v záběhu:

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

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

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

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

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

502008. Při měření emisí může být přítomen:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

500735. Smí se na pracovišti SME-LPG kouřit:

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

500777. Co je to provozní řád pracoviště:

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

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

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

502014. Kdo je oprávněn provádět měření emisí:

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

500863. Volnoběžné otáčky motoru předepisuje:

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

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

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

501199. Přístroje pro měření emisí musí být:

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

501200. Před měřením emisí vozidla se ověřuj:

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

502016. SME může provádět měření emisí:

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

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

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

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

- a) 3 let.
- b) Neurčitou.

c) 1 roku.

501297. Odsávání výfukových plynů:

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

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

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

501300. Diagnostika vozidel s řídicím systémem se musí provádět:

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

501302. Stanice měření emisí musí být vybavena:

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

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

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

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

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

- c) Obecní úřad obce s rozšířenou působností bez dalšího zkoumání, provádění emisního měření povolí.

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

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

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

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

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

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

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

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

502024. Netěsnost ve spojích výfukového systému:

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

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

- a) Měření emisí se provede, o výsledku kontroly rozhodne mechanik SME.

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

502026. Konkrétní postupy při měření jsou stanoveny:

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

501394. Při měření emisí se mj. kontroluje:

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

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

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

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

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

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

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

501462. Odběrová sonda výfukových plynů se vkládá:

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

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

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

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

- a) 30 dnů.
- b) 3 měsíce.
- c) 14 dní.

502032. Tříkolka kategorie L5e s provozní hmotností 560 kg:

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

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

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

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

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

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

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

502033. Čtyřkolka kategorie L5_e s provozní hmotností 420 kg:

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

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

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

501512. Zkouška ME se předčasně ukončí s negativním výsledkem:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OBLAST: legislativa SME benzín

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) 6,5 % obj.

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

511430. Přípustné hodnoty HC:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

511518. Při měření koncentrací škodlivých složek zážehových motorů:

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

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

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

OBLAST: legislativa SME plyn

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

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

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

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

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

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

522000. Doba životnosti nádrže na LPG:

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

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

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

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

- a) Neprovádí se, není předepsána.
- b) Poslechem a čichem.

- c) Detektorem úniku plynu; pro detailní určení místa netěsnosti je možné použít i vhodný pěnivý roztok.

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

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

520784. Při kontrole těsnosti plynového zařízení:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

c) Biopalivo.

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

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

521407. Jednopalivová vozidla na CNG podléhají měření emisí:

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

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

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

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

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

521460. Stanice měření emisí pro vozidla s motory upravenými na pohon LPG/CNG při havarijním větrání musí mít zajištěnou minimální výměnu vzduchu v celé místnosti za hodinu:

- a) 20 násobnou.
- b) 10 násobnou.
- c) 5 násobnou.

521461. Stanice měření emisí pro vozidla s motory upravenými na pohon LPG/CNG při provozním větrání musí mít zajištěnou minimální výměnu vzduchu v celé místnosti za hodinu:

- a) 2 násobnou.

- b) 6 násobnou.
- c) 15 násobnou.

521463. Stanice měření emisí pro vozidla s motory upravenými na pohon LPG vybavena pracovní jámou musí být vybavena odsáváním umístěné v jámě pracujícím na principu:

- a) Podtlakovým.
- b) Přetlakovým.
- c) Nemusí být vybavena.

521496. Jednopalivová (monofuel) vozidla poháněná LPG se měří:

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

521497. Jednopalivová (monofuel) vozidla poháněná CNG se měří:

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

522001. V případě chybějícího vnějšího označení dodatečně přestavěného vozidla se soustavou LPG nebo CNG kategorie M1, N1:

- a) Mechanik SME zaznamená do poznámky protokolu, dále pokračuje v měření emisí.
- b) V měření emisí se nepokračuje.
- c) Mechanik SME neprovádí kontrolu označení vozidla

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

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

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

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

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

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

OBLAST: legislativa SME nafta

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

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

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

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

530830. Jakým přístrojem se ve SME měří kouřivost:

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

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

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

530851. Mezi jednotlivými akceleracemi při měření kouřivosti se dodržuje:

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

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

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

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

- a) $3,01 \text{ m}^{-1}$.
- b) $2,51 \text{ m}^{-1}$.
- c) $3,51 \text{ m}^{-1}$.

530861. Jaký předpis stanoví kouřivost vozidel poháněných vznětovými motory:

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

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

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

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

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

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

- a) $0,25 \text{ m}^{-1}$
- b) $1,0 \text{ m}^{-1}$
- c) $0,02 \text{ m}^{-1}$

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

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

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

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

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

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

531577. Metodický postup měření kouřivosti traktorů:

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

531578. Při měření opacity:

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

OBLAST: administrativa SME obecně

602000. Protokol o měření emisí vozidla SME se vyhotovuje:

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

602001. Ochranná nálepka:

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

601421. Ochranná nálepka je:

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

601422. Ochranné nálepky:

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

602002. Ochranné nálepky jsou:

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

602003. Poškozené ochranné nálepky:

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

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

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

602005. Evidence protokolů měření emisí je vedena:

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

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

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

602007. Záznamníky závad se ukládají v SME po dobu:

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

602008. Druhé výtisky protokolů o měření emisí SME se:

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

602009. Ochrannou nálepku vylepujeme:

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

OBLAST: administrativa SME benzín

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OBLAST: administrativa SME plyn

620789. Výsledek kontroly těsnosti plynové části palivové soustavy se:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OBLAST: administrativa SME nafta

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OBLAST: technika SME obecně

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

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

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

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

701289. Nejvyššího podílu v atmosférickém vzduchu dosahuje prvek:

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

701438. Oxid uhelnatý (CO):

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

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

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

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

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

OBLAST: technika SME benzin

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

710523. Provedení odběrové sondy analyzátoru může být:

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

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

- a) Prodlužuje životnost katalyzátoru.
- b) Zkracuje životnost katalyzátoru.

c) Teplota katalyzátoru nemá na jeho životnost vliv.

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

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

710534. Aktivní vrstvy v katalyzátorech tvoří nejčastěji:

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

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

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

710543. Katalyzátor výfukových plynů bývá zpravidla umístěn:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

711504. Koncentrace CO₂ z výfuku je přibližně 15,1 %. Motor s řízeným katalyzátorem je poháněn:

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

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

- a) 60 °C
- b) 3 °C
- c) 150 °C

711521. Kontrola regulace volnoběhu zážehových motorů se provádí:

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

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

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

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

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

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

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

OBLAST: technika SME plyn

720730. LPG v plynném stavu je:

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

720731. LPG v plynném stavu je:

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

720734. Přípojka dálkového plnění umístěná v soustavě LPG je:

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

720738. LPG znamená:

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

720739. CNG je zkratka pro:

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

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

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

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

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

720744. Odpařením kapalného LPG vznikne:

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

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

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

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

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

720751. LPG se získává:

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

720754. V kapalném skupenství je LPG:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

720765. U stojanů na výdej CNG je možné tankovat:

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

720766. Vozidlo s nádrží na CNG je možné plnit:

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

720775. Co je dolní mez výbušnosti LPG:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

720788. Poměr propanu a butanu v LPG:

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

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

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

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

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

720798. Stavoznak, je zařízení, které se:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

OBLAST: technika SME nafta

730825. Hodnota kouřivosti uvedená na štítku vozidla udává:

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

730850. Opacitou se rozumí:

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

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

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

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

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

730859. Jednotkou pro vyjádření kouřivosti (opacity) je:

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

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

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

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

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

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

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

731402. Při měření kouřivosti vozidla se vznětovým motorem používáme:

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) 180 °C
- b) 60 °C
- c) 5 °C

731527. Kontrola regulace volnoběhu vznětových motorů se provádí:

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

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

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