

VESTNÍK

MINISTERSTVA DOPRAVY, PÔŠT A TELEKOMUNIKÁCIÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Čiastka 2

Bratislava 2. februára 2007

ISSN 1335-9789

OBSAH

Normatívna časť

- Metodický pokyn na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej (č. j. 11549-2100/06)
- Metodický pokyn na vykonávanie skúšok z odbornej spôsobilosti na získanie osvedčenia technika emisnej kontroly a na vykonávanie skúšok z odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti osvedčenia technika emisnej kontroly (č. j. 11550-2100/06)
- Metodický pokyn č. 22/2006 zo dňa 08. 11. 2006 o vykonávaní štátneho odborného dozoru nad autoškolami
- Metodický pokyn č. 2/2007 zo dňa 22. 01. 2007 o prideľovaní limitovaných prepravných práv na poskytovanie leteckých prepravných služieb dopravcami Spoločenstva
- Guideline No 2/2007 of 22 January 2007 on granting of limited traffic rights for the provision of air transport services by Community carriers (anglická verzia)

Oznamovacia časť

- Oznámenie o pristúpení k Mnohostrannej dohode o preprave nebezpečných vecí M 180
- Dodatok 1/2006 k TP 15/2005 – Zásady navrhovania prvkov upokojujúcej dopravy na úsekoch cestných prietahov v obciach a mestách – na štvorpruhových komunikáciách
- Dodatok č. 1 k Smernici č. 4/2005 zo dňa 28. 2. 2005 o podávaní, prijímaní, evidovaní, vybavovaní a kontrole vybavovania sťažností a petícií podaných na MDPT SR
- Oznámenie o vydaní Doplnku 1 k predpisu JAR-OPS 3 Obchodná letecká doprava (Vrtuľníky)
- Oznámenie o schválených technických podmienkach
 - TP 11/2006 Časť A: Vzorové schémy pre krátkodobé pracovné miesta – krátkodobé pevné (stabilné) a pohyblivé (Príloha k TP 07/2005)
 - TP 12/2006 Špeciálna úprava povrchu betónovej mostovky pod izolačnou vrstvou
- Oznámenie o strate osvedčení

NORMATÍVNA ČASŤ

MDPT SR
Sekcia regulácie odvetvi dopravy

Č. j.: 11549 – 2100 / 06

Metodický pokyn na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s ustanovením § 99 písm. m) osobitného predpisu¹ a v súlade s ustanovením § 64, § 66 až § 69 vyhlášky² vydáva na zabezpečenie jednotného postupu pracovísk emisných kontrol metodický pokyn, ktorým sa upravuje postup pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly

¹ Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

² Vyhláška MDPT SR č. 578/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o niektorých ustanoveniach zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej pre jednotlivé druhy motorových vozidiel v závislosti od druhu ich pohonu a emisného systému.

PRVÁ ČASŤ VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

PRVÁ KAPITOLA ZÁKLADNÉ USTANOVENIA

Článok 1 Základné pojmy

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

motorovým vozidlom - vozidlo so zážihovým alebo vznetovým motorom vyrobené na účely prevádzky v premávke na pozemných komunikáciách, určené na prepravu osôb, zvierat alebo tovaru,

zážihovým motorom - spaľovací motor v ktorom dochádza k zapáleniu palivovej zmesi elektrickou iskrou³,

vznetovým motorom - spaľovací motor, v ktorom sa vstreknuté palivo samovoľne vznecuje vo vzduchu ohriatom kompresným teplom predchádzajúceho stlačenia nad teplotu vznietenia paliva³,

uhlom zopnutia kontaktov prerušovača - uhol pootočenia vačky prerušovača, počas ktorého sú kontakty prerušovača zopnuté,

predstihom zážihu - uhol otočenia kľukového hriadeľa od začiatku preskoku iskry po dosiahnutie hornej úvrate³,

voľnobehom - otáčky nezaťaženeho motora, kondicionovaného na prevádzkovú teplotu, pri uvoľnenom pedáli akcelerácie, bez zapnutých prídavných (vypínateľných) spotrebičov a agregátov zaťažujúcich motor alebo palubnú elektrickú sieť odberom výkonu, keď v činnosti nie sú, okrem systému voľnobehu, žiadne iné prídavné zariadenia na obohatenie zmesi, alebo zariadenia pre štart. Prevodovka je v stave neutrál, spojka je zopnutá,

zvýšenými otáčkami – otáčky nezaťaženeho motora s mierne stlačeným pedálom akcelerátora pri stabilizovaných otáčkach zodpovedajúcich výrobcom určenej hodnote, ak ju výrobca neurčil, hodnote ustanovenej touto metodikou,

otáčkami maximálneho výkonu - otáčky motora určené výrobcom pri ktorých motor dosahuje maximálny výkon,

maximálnymi regulačnými otáčkami - výrobcom určené najvyššie otáčky nezaťaženeho vznetového motora, pri ktorých regulátor obmedzí dávku paliva,

maximálnymi otáčkami - najvyššie otáčky nezaťaženeho motora, dosiahnuté pri úplnom stlačení pedálu akcelerácie,

emisiou - koncentrácia plynných, pevných a kvapalných zložiek výfukových plynov,

emisným systémom - časti motora a jeho príslušenstva, ktoré sú relevantné pre tvorbu emisií motora,

nezdokonaleným emisným systémom - emisný systém motorového vozidla bez zariadenia na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách z výfuku, alebo so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách z výfuku, pri ktorom príprava zmesi nie je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch,

zdokonaleným emisným systémom - emisný systém motorového vozidla so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách z výfuku, pri ktorom príprava zmesi je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch,

OBD - On-Board Diagnostics - systém palubnej diagnostiky, na diagnostiku stavu emisne relevantných komponentov motora a jeho príslušenstva, podľa smernice 70/220/EHS v znení smernice 98/69/ES (ISO 9141-2 a SAE J 1850),

readinesscode - kód hodnotenia testov monitorovaných systémov OBD (kód pripravenosti systému OBD), podľa SAE J 1979, resp. ISO 15031-5,

komunikačným zariadením - zariadenie pre komunikáciu s diagnostickým systémom OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla (zásuvka OBD podľa ISO DIS 15031-3, SAE J 1962),

druhom paliva - schválené prevádzkové palivo vozidlového motora (benzín, nafta, plyn),

alternatívnym palivom - palivo motora so schválenými voliteľnými druhmi prevádzkového paliva (benzín – plyn), ktoré sú umiestnené v samostatných nádržiach,

lambdou - λ - súčiniteľ prebytku vzduchu vypočítaný analyzátorom z nameranej objemovej koncentrácie jednotlivých zložiek výfukových plynov (CO, HC, CO₂, O₂) pomocou zjednodušenej Brettschneiderovej rovnice,

lambdou OBD – λ_{OBD} - súčiniteľ prebytku vzduchu vypočítaný zo signálu lambda sondy riadiacou jednotkou motora, ktorý je získaný prostredníctvom komunikačného zariadenia,

dymivosťou - optický efekt sprevádzajúci emisiu pevných, kvapalných a plynných nečistôt rozptýlených vo výfukových plynoch vznetového motora,

opacitou - fyzikálna vlastnosť charakterizujúca optickú pohltivosť prostredia, vyjadrená hodnotou súčiniteľa absorpcie. Popisuje ju Beer-Lambertov zákon,

rozptylom - rozdiel medzi maximálnou a minimálnou vyhodnocovanou hodnotou súčiniteľa absorpcie,

korigovaným súčiniteľom absorpcie - $x_L [m^{-1}]$ - korigovaný súčiniteľ absorpcie ustanovený pri homologizačnej skúške, podľa požiadaviek smernice EÚ č. 72/306 (resp. predpisu EHK č. 24).

záznamovým zariadením - zariadenie umožňujúce tlač záznamu merania,

záznamom merania - tlačový výstup záznamového zariadenia s vytlačenými hodnotami nameraných údajov a údajov potrebných pre vyhodnotenie EK,

osvedčením o evidencii - osvedčenie o evidencii⁴ alebo osvedčenie o evidencii vozidla a technický preukaz⁵,

³ STN 30 0027-1 Základná terminológia cestných vozidiel, Motory vozidiel, Časť 1: Termíny a definície.

prvým prihlásením do evidencie (rok výroby)⁶ - je dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v Slovenskej republike⁷ alebo v inom štáte, ktorý sa vyznačuje v osvedčení o evidencii. Ak sa tento dátum nedá zistiť, ale známy je rok výroby vozidla, za prvé prihlásenie vozidla do evidencie sa považuje 1. deň roku výroby vozidla. Ak sa rok prvého prihlásenia vozidla do evidencie v Slovenskej republike uvedený v osvedčení o evidencii nezhoduje s rokom výroby vozidla, pričom medzi rokom výroby vozidla a rokom prvého prihlásenia vozidla do evidencie je rozdiel väčší ako 12 mesiacov, za prvé prihlásenie vozidla do evidencie sa považuje 1. deň roku výroby vozidla. Ak rok výroby vozidla nie je známy, považuje sa zaň modelový rok vozidla, ktorý možno zistiť napríklad z identifikačného čísla vozidla VIN.

Článok 2 Skratky

Na účely tejto metodiky sa rozumie:

EK – emisná kontrola,

PEK – pracovisko emisnej kontroly,

AIS EK – automatizovaný informačný systém emisnej kontroly;

OEK – osvedčenie o emisnej kontrole⁸,

KN EK – kontrolná nálepka emisnej kontroly⁹,

DÚP – detektor úniku plynu,

CO – oxid uhoľnatý,

CO₂ – oxid uhličitý,

CO_{cor} – korigovaný oxid uhoľnatý,

HC – nespálené uhľovodíky,

O₂ – kyslík,

B – benzín,

LPG – Liquefied Petroleum Gas - skvapalnený ropný plyn (Propán – Bután),

CNG – Compressed Natural Gas - stlačený zemný plyn,

BEZKAT – nezdokonalený emisný systém bez katalyzátora,

NKAT – nezdokonalený emisný systém s katalyzátorom,

RKAT – zdokonalený emisný systém s katalyzátorom,

OBD – On-Board Diagnostics - systém palubnej diagnostiky,

MI – Mal-function indicator - optický (ISO 2575-1982) alebo akustický indikátor poruchového stavu komponentu sledovaného OBD systémom, alebo samotného OBD systému,

VIN – Vehicle Identification Number – 17 miestne identifikačné číslo vozidla,

CIN – Calibration Identification Nuber – max. 15 miestne (3 písmená a max. 12 čísel) číslo identifikujúce stav hardvéru a softvéru vozidla,

CVN – Calibration Verification Number – verifikačné číslo s uvedením min. jednej štvorbitovej hodnoty.

Článok 3 Podmienky vykonávania EK

3.1 Priestory

EK sa vykonávajú vo vyhradenom priestore a to na PEK uvedenom v oprávnení¹⁰ alebo mobilnom pracovisku¹¹.

3.2 Meradlá a zariadenia používané pri vykonávaní EK musia vyhovovať technickým požiadavkám¹², musia byť schválené ministerstvom¹³ a platne overené alebo kalibrované¹⁴.

Meradlá a zariadenia musia byť používané v súlade s požiadavkami uvedenými v návode na obsluhu a údržbu. Na vykonávanie EK sa používajú nasledovné meradlá, ktoré môžu byť vyhotovené ako združené alebo samostatné.

3.2.1 Teplomér - meradlo na meranie teploty spaľovacieho motora.

3.2.2 Otáčkomer - meradlo na meranie otáčok spaľovacieho motora. Pri použití samostatného otáčkomera musí byť zabezpečený prenos indikovanej hodnoty na záznamové zariadenie analyzátora alebo dymomera.

⁴ § 23 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

⁵ § 112 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

⁶ § 2 písm. as) zákona č. 725/2004 Z. z.

⁷ § 88 zákona č. 315/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.

⁸ § 4 ods. 4 vyhlášky MDPT SR č. 29/2006 Z. z. o vzore a náležitostiach tlačív, kontrolných nálepiek, pečiatok a o vzore označenia stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly, pracoviska kontroly originality a pracoviska montáže plynových zariadení a o vzore a náležitostiach preukazu kontrolóra povereného vykonávať štátny odborný dozor.

⁹ § 5 vyhlášky MDPT SR č. 29/2006 Z. z.

¹⁰ § 57 ods. 7 písm. a) vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹¹ § 66 ods. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹² Technické požiadavky na meradlá používané pri výkone emisnej kontroly motorových vozidiel.

¹³ § 65 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

¹⁴ § 65 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

- 3.2.3 **Motortester** - meradlo na meranie uhla zopnutia kontaktov a predstihu zážihu.
- 3.2.4 **Analyzátor** - meradlo na meranie objemovej koncentrácie zložiek výfukových plynov.
- 3.2.5 **Komunikačné zariadenie** - zariadenie pre komunikáciu s diagnostickým systémom OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla (zásuvka OBD podľa SAE J 1962, ISO DIS 15031-3).
- 3.2.6 **Dymomer** - meradlo, ktoré vyhodnocuje optické vlastnosti výfukového plynu meraním opacity.
- 3.2.7 **Detektor úniku plynu** – stacionárne alebo prenosné zariadenie na detekciu úniku plynu (LPG, CNG) s akustickou signalizáciou úniku plynu.

3.3 Požiadavky na motorové vozidlo podliehajúce EK

- 3.3.1 Prevádzkovateľ vozidla je povinný prevádzkovať a udržiavať vozidlo v riadnom technickom stave v súlade s podmienkami určenými jeho výrobcom¹⁵. Mechanický stav motora vozidla prístavenom k EK musí bez jeho poškodenia umožňovať vykonanie EK, motor nesmie vydávať neštandardné (zvláštne) zvuky a nesmie mať nepravidelný chod.
- 3.3.2 Prevádzkovateľ vozidla je povinný pristiaviť na EK vozidlo čisté a nezaťažené¹⁶.
- 3.3.3 Motor vozidla musí byť kondicionovaný na prevádzkovú teplotu.
- 3.3.4 Motor vozidla musí umožňovať voľnobežný chod a dosiahnutie stabilizovaných zvýšených voľnobežných otáčok.
- 3.3.5 Príslušenstvo motora ovplyvňujúce emisie škodlivín musí byť úplné, funkčné, nepoškodené a tesné.
- 3.3.6 Emisná kontrola sa nevykoná, ak nemožno naštartovať motor alebo vozidlo má zjavne neúplné výfukové potrubie alebo je zistený zjavný únik prevádzkových médií alebo vozidlo má poruchu na namontovanom schválenom plynovom zariadení.
- 3.3.7 Pri vozidle so vznetovým motorom prístavenom k emisnej kontrole musí jeho mechanický stav umožniť bez poškodenia vykonanie overenia jeho nastavenia, najmä správnej funkcie regulátora maximálnych otáčok motora a merania dymivosti metódou voľnej akcelerácie.
- 3.3.8 EK vozidla s plynovým (CNG, LPG) alebo alternatívnym palivom (B/LPG, B/CNG) sa vykoná iba na vozidle s plynovým zariadením zapísaným v osvedčení o evidencii.
- 3.3.9 Motor vozidla s plynovým, alebo alternatívnym palivom sa musí pred vstupom do priestorov PEK skontrolovať z hľadiska tesnosti plynového zariadenia prenosným detektorom úniku plynu.
- 3.3.10 Systém palubnej diagnostiky, ak je ním vozidlo vybavené, musí byť funkčný a nesmie signalizovať poruchu.
- 3.3.11 Systém palubnej diagnostiky OBD musí byť funkčný, nesmie signalizovať poruchu a musí umožňovať komunikáciu a získavanie údajov prostredníctvom komunikačného zariadenia, pre vozidlo so zážihovým motorom kategórie M₁ a N₁ prvýkrát prihlásenom do evidencie po 1.1.2005, pre vozidlo kategórie M₁ a N₁ so zážihovým motorom s alternatívnym alebo plynovým motorom prvýkrát prihlásenom do evidencie po 1.1.2008, a pre vozidlo so vznetovým motorom kategórie M₁ a N₁ prvýkrát prihlásenom do evidencie po 1.1.2008.

3.4 Všeobecné

- 3.4.1 Pri EK musí byť prítomný prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla¹⁷.
- 3.4.2 Počas EK sa nesmie opravovať ani nastavovať motor kontrolovaného vozidla¹⁸.
- 3.4.3 Vykonávať EK môže iba osoba, ktorá je odborne spôsobilá na vykonávanie emisných kontrol, má platné osvedčenie technika EK pre daný emisný systém a druh paliva.

Článok 4

Členenie motorových vozidiel, vymedzenie druhov a kategórií motorových vozidiel podliehajúcich EK

4.1 Členenie motorových vozidiel

- 4.1.1 Druhy motorových vozidiel podliehajúcich EK
Motorové vozidlá sa členia na tieto základné druhy¹⁹:
 - a) osobné vozidlá,
 - b) autobusy,
 - c) nákladné vozidlá,
 - d) špeciálne vozidlá,
 - e) zvláštne vozidlá - poľnohospodárske traktory a lesné traktory²⁰,
- 4.1.2 Niektoré kategórie vozidiel²¹ a ich členenie:
 - 4.1.2.1 Kategória L: motorové vozidlá s menej ako štyrmi kolesami a štvorkolky,
 - 4.1.2.2 Kategória M: motorové vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a používajú sa na dopravu osôb,
 - 4.1.2.2.1 kategória M₁ – vozidlá projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, najviac s ôsmimi sedadlami okrem sedadla pre vodiča,
 - 4.1.2.2.2 kategória M₂ – vozidlá projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, s viac ako ôsmimi sedadlami okrem sedadla pre vodiča, s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 5 000 kg,

¹⁵ § 21 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

¹⁶ § 67 ods. 5 zákona č. 725/2004 Z. z.

¹⁷ § 67 ods. 7 zákona č. 725/2004 Z. z.

¹⁸ § 67 ods. 8 zákona č. 725/2004 Z. z.

¹⁹ § 3 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

²⁰ § 3 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

²¹ Príloha č. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

4.1.2.2.3 kategória M₃ – vozidlá projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, s viac ako ôsmimi sedadlami okrem sedadla pre vodiča, s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 5 000 kg.

Pri rozhodovaní o zaradení vozidla do kategórie M a N sa považuje za miesto na prepravu osôb miesto pre osobu sediacu, ležiacu, stojacu alebo miesto s trvalými úchytkami ukotvenia sedadla, pričom nie je rozhodujúce, či sedadlo na tomto mieste je alebo nie je umiestnené.

4.1.2.3 Kategória N: motorové vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a používajú sa na dopravu nákladov,

4.1.2.3.1 kategória N₁ – vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3 500 kg,

4.1.2.3.2 kategória N₂ – vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 3 500 kg, ale neprevyšujúcou 12 000 kg,

4.1.2.3.3 kategória N₃ – vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 12 000 kg.

4.1.2.4 Kategória T: kolesové traktory,

Kolesové traktory sa členia na kategórie T1 až T5 v závislosti od najväčšej konštrukčnej rýchlosti, prevádzkovej hmotnosti, svetlej výšky a výšky ťažiska traktora²².

4.2 Vymedzenie druhov a kategórií motorových vozidiel podliehajúcich EK

4.2.1 Emisnej kontrole pravidelnej podliehajú motorové vozidlá evidované v SR7 ktoré nie sú vyradené z premávky na pozemných komunikáciách dočasne alebo natrvalo²³.

4.2.2 Emisnej kontrole nepodliehajú motorové vozidlá Ministerstva obrany Slovenskej republiky a rozpočtových organizácií a príspevkových organizácií v jeho pôsobnosti, vozidlá ozbrojených síl Slovenskej republiky, Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vrátane ním určených rozpočtových organizácií a príspevkových organizácií, Policajného zboru, Zboru väzenskej a justičnej stráže, Železničnej polície, Slovenskej informačnej služby, Hasičského a záchranného zboru a vozidlá tvoriace mobilizačné rezervy, ktoré nie sú prihlásené do evidencie vozidiel⁷.

4.2.3 Emisnej kontrole nepodliehajú motorové vozidlá kategórie L a vozidlá kategórie M₁ so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom mazaným zmesou paliva a oleja (s dvojtaktným pracovným obhom³).

DRUHÁ ČASŤ EMISNÁ KONTROLA PRAVIDELNÁ

PRVÁ KAPITOLA VOZIDLÁ SO ZÁŽIHOVÝM MOTOROM S NEZDOKONALENÝM EMISNÝM SYSTÉMOM

Článok 1 Spôsob vykonávania EK

1.1 Identifikácia vozidla a motora

1.1.1 Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:

- osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu overenú kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru;
- protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s druhom paliva B/LPG, LPG, B/CNG, CNG, ak vozidlo nie je vybavené plynovým zariadením od výrobcu;
- aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.

1.1.2 Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenávajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:

1.1.2.1 Značka, obchodný názov vozidla.

1.1.2.2 Druh a kategória vozidla.

1.1.2.3 Typ vozidla / variant / verzia.

1.1.2.4 Evidenčné číslo vozidla.

1.1.2.5 Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby).

1.1.2.6 Dátum prvej evidencie vozidla v SR.

1.1.2.7 VIN číslo vozidla.

Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.

1.1.2.8 Identifikačné číslo motora (typ).

1.1.2.8.1 Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.

²² STN ISO 789-6 (30 0446) Poľnohospodárske traktory. Skúšobné metódy. Časť 6: Ťažisko.

²³ § 68 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

- 1.1.2.8.2 Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa uvedie neidentifikovateľný typ motora.
- 1.1.2.8.3 Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.
- 1.1.2.9 Druh paliva / zdroj energie (B, B/LPG, LPG, B/CNG, CNG).
- 1.1.2.10 Emisný systém (BEZKAT, NKAT).
 - 1.1.2.10.1 Emisný systém BEZKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny nie sú upravované katalyzátorom výfukových plynov;
 - 1.1.2.10.2 Emisný systém NKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (redukčným alebo oxidačným), ktorého príprava zmesi nie je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch.
- 1.1.2.11 Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.
 - 1.1.2.12 Pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom sa porovnávajú identifikačné údaje aj s údajmi v protokole o montáži plynového zariadenia .
Porovná sa typ a výrobné číslo regulátora a zistený údaj sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.
- 1.1.3 Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3, 1.1.2.9 a 1.1.2.10 a pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom aj podľa 1.1.2.12 sa zaznamenávajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.
 - 1.1.3.1 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.
 - 1.1.3.2 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom) na typ motora, ktorý je uvedený v dokladoch podľa 1.1.1 a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK-u sa zaznamená označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

1.2.1 Teplota motora /min./ [°C]

Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, minimálna teplota oleja, meraná v mieste uloženia mierky hladiny oleja v motore, je 60 °C.

1.2.2 Hodnoty parametrov pri voľnobehu

1.2.2.1 Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min⁻¹]

Ak výrobca neurčil hodnotu otáčok, táto nesmie prekročiť 1000 min⁻¹ otáčok. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou ± 50 min⁻¹ otáčok.

1.2.2.2 Uhol zopnutia kontaktov prerušovača [%], [°]

Uhol zopnutia kontaktov prerušovača sa stanoví v jednotkách, v ktorých meria motortester. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu, potrebný rozsah uhlu zopnutia sa stanoví s toleranciou ± 2 % alebo so zodpovedajúcou toleranciou v °.

1.2.2.3 Predstih zážihu /min. - max./ [°]

Stanoví sa predstih zážihu a uvedú sa podmienky merania, ak ich výrobca predpísal. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu, potrebný rozsah predstihu zážihu sa stanoví s toleranciou ± 1 °. Pre hodnotu stanovenú bez podtlakovej regulácie sa použije označenie podmienok merania BP.

1.2.2.4 Objemový obsah CO [obj. %]

Ak výrobca určil rozsah hodnoty CO, potom je maximálna prípustná hodnota CO daná hornou hranicou tohto rozsahu.

Ak hodnotu CO výrobca neurčil, potom maximálna prípustná hodnota CO je:

6,0 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31.12.1972,

4,5 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31.12.1985,

3,5 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie od 1.1.1986.

1.2.2.5 Objemový obsah HC [ppm]

Ak hodnoty HC výrobca neurčil, potom maximálna prípustná hodnota HC je:

2000 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31.12.1972,

1200 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31.12.1985,

800 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie od 1.1.1986.

1.2.3 Hodnoty parametrov pri zvýšených otáčkach

1.2.3.1 Zvýšené otáčky motora [min⁻¹]

Stanoví sa kontrolný bod otáčok z hodnôt určených výrobcom vozidla na kontrolu zapalovacej sústavy, v intervale 2500 – 3500 min⁻¹. Ak výrobca určil hodnoty otáčok mimo rozsahu tohto intervalu, pre kontrolu sa stanoví hodnota otáčok, ktorá je najbližšie k tomuto intervalu. Potrebný rozsah otáčok sa stanoví s toleranciou ± 100 min⁻¹ od strednej hodnoty rozsahu otáčok, určeného výrobcom vozidla.

1.2.3.2 Predstih zážihu [°]

Stanoví sa predstih zážihu a uvedú sa podmienky merania, ak ich výrobca predpísal. Prednostne sa stanovuje celkový uhol predstihu zážihu. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu predstihu zážihu, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou ± 2°. Pre hodnoty stanovené bez podtlakovej regulácie alebo bez základného predstihu sa použije označenie podmienok merania BP alebo BZ.

1.2.4 Hodnoty parametrov pri plynovom palive

Ak výrobca neurčil hodnotu otáčok voľnobehu pre plynové palivo, táto nesmie prekročiť 1000 min⁻¹.

Ak hodnotu CO pre plynové palivo výrobca neurčil, potom maximálna prípustná hodnota CO nesmie prekročiť všeobecne ustanovené hodnoty podľa 1.2.2.4. Hodnota HC sa pri plynovom palive nestanovuje.

1.3 Vizuálna kontrola

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, spravidla bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora a je zameraná na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch.

1.3.1 Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu (napríklad stav vzduchového filtra, preplňovacie zariadenie) a prepojovacie prvky komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak v saní. Jednotlivé časti sacej sústavy prepojovacích prvkov komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak (pretlak) v saní nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

1.3.2 Vizuálna kontrola palivovej sústavy vozidla

Overí sa prívod, čistenie paliva a zariadenia na prípravu zmesi a tesnosť palivovej sústavy. Kontrola palivovej sústavy sa vykonáva len v motorovom priestore vozidla. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu. Ak je zistený náznak úniku paliva (zatečenie) je možné overiť tesnosť pri naštartovanom motore.

1.3.3 Vizuálna kontrola zapalovacej sústavy

Overí sa zdroj vysokého napätia a prvky zapalovacej sústavy, stav rozdeľovača, prípadne regulátory predstihu a kontakty prerušovača (len pri kontaktnom zapalovaní). Jednotlivé prvky zapalovacej sústavy nesmú byť poškodené a nesmú mať neprimeranú vôľu.

1.3.4 Štartovanie motora

Zapne sa zapalovanie a skontroluje sa funkčnosť kontroliek dobíjania a mazania. Našartuje sa motor, štandardným spôsobom. Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie.

Motor po našartovaní musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

1.3.5 Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

Overí sa stav a tesnosť výfukovej sústavy vizuálnou prehliadkou, posluhom pri voľnobežných otáčkach motora a vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Ak to technické riešenie umožňuje, overí sa aj prítomnosť katalyzátora a systém recirkulácie výfukových plynov alebo systém sekundárneho vzduchu, pokiaľ nimi je vozidlo vybavené. Jednotlivé časti výfukového potrubia musia byť tesné.

1.3.6 Vizuálna kontrola palivovej sústavy pri plynovom palive, alebo vozidle s alternatívnym palivom

1.3.6.1 Pred vjazdom vozidla do priestoru PEK sa vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy pri prevádzke motora na palivo plyn a naštartovanom motore (alebo bezprostredne po zhasnutí motora a zapnutom zapalovaní), prostredníctvom prenosného DÚP. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa vozidlo do priestoru pracoviska nevpuští, EK sa nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

1.3.6.2 Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí palivovej sústavy, pri vozidle s alternatívnym palivom sa vykoná aj kontrola funkcie zariadenia na voľbu druhu prevádzkového paliva (benzín – plyn). Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, v nepoškodenom stave a zaistené proti uvoľneniu.

1.3.6.3 Plynová palivová sústava musí byť tesná. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa EK nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Ak je pristavené vozidlo s alternatívnym palivom v prevádzke na palivo benzín vykoná sa zmena palivovej prevádzky motora (prepne sa na palivo plyn) spôsobom určeným výrobcom plynového zariadenia. Po prepnutí sa vykoná preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedálu akceleračného a zotrvaním na otáčkach cca 3000 [min⁻¹] po dobu min. 30 sekúnd. Kontrola tesnosti sa vykonáva len pri prevádzkovom palive plyn.

Ak boli pri vizuálnej kontrole zistené nedostatky, zaznamenajú sa do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK. Ak zistené nedostatky umožňujú pokračovanie v EK, je možné EK dokončiť. Vozidlo sa hodnotí podľa 2.2

1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky, krátkou jazdou alebo iným spôsobom určeným výrobcom. Ak je motor už kondicionovaný na prevádzkovú teplotu (napr. vzápätí po jazde, spustený ventilátor chladenia a pod.), pokračuje sa bez ďalšieho kondicionovania.

1.5 Meranie

1.5.1 Teplota motora

Teplota oleja v motore, meraná v mieste zasunutia mierky hladiny oleja, má dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1.

Ak konfigurácia motora meranie neumožňuje, pripúšťa sa využitie palubného ukazovateľa teploty chladiacej kvapaliny alebo určenie prevádzkovej teploty podľa opätovného spustenia ventilátora chladenia. Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty média stanovenú podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní pokračuje sa v meraní.

1.5.2 Kontrola nastavenia motora

1.5.2.1 Otáčky voľnobehu

Otáčkomerom sa namerajú otáčky voľnobehu.

Pri inštalácii snímača otáčkomera sa musia dodržať podmienky určené výrobcom meradla, aby meranie bolo spoľahlivé a presné.

Ak konfigurácia motora neumožňuje meranie otáčok obvyklým spôsobom, pripúšťa sa využitie napr. palubného otáčkomera alebo diagnostického prístroja.

1.5.2.2 Uhol zopnutia kontaktov prerušovača

Meranie veľkosti uhla zopnutia kontaktov prerušovača sa vykoná len pri motore vozidla vybaveného kontaktným prerušovačom zapalovacej sústavy dynamickým spôsobom.

1.5.2.3 Uhol predstihu zážihu

Meranie sa vykoná dynamickým spôsobom (napr. stroboskopickým zariadením). Ak výrobca vozidla predpísal podmienky merania, je potrebné ich dodržať (napr. pri meraní odpojiť podtlakovú reguláciu predstihu zapalovania).

1.5.2.4 Zvýšené otáčky motora

Stabilizujú sa otáčky na hodnotu podľa 1.2.3.1.

1.5.2.5 Uhol zopnutia kontaktov prerušovača pri zvýšených otáčkach

Meranie sa vykoná zhodne s postupom, podľa 1.5.2.2.

1.5.2.6 Uhol predstihu zážihu pri zvýšených otáčkach

Meranie sa vykoná zhodne s postupom, podľa 1.5.2.3.

1.5.3 Meranie objemovej koncentrácie CO a HC

Meranie CO, HC pri otáčkach voľnobehu. Zasunie sa odberová sonda analyzátora do vyústenia výfukového systému motora do hĺbky najmenej 30 cm aj v prípade zakriveného vyústenia výfukového systému. Ak nie je možné stanovenú hĺbku dosiahnuť, použije sa tesný nadstavec na predĺženie ústia výfukového systému. Výstup plynov z vyústenia výfukového systému nesmie byť ovplyvňovaný vonkajšími vplyvmi, napríklad nevhodným spôsobom ich odvádzania (odsávania).

Zmeny otáčok pri samočinnom zapnutí spotrebičov (ventilátor chladenia a pod.) sa neberú do úvahy.

Po ustálení stavu indikovaných hodnôt sa odčíta maximálna hodnota indikovanej objemovej koncentrácie CO a súbežná hodnota objemovej koncentrácie HC. Pod ustáleným stavom indikovaných hodnôt sa rozumie, ak sa počas cca. 30s hodnota meraného parametru CO nemení o viac ako 0,5 % objemovej koncentrácie.

Zaznamenajú sa hodnoty otáčok, CO, HC, CO₂, O₂ a lambda, (prípadne CO_{cor}). Výsledok merania sa zaznamená záznamovým zariadením analyzátora výfukových plynov.

1.5.4 Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.3 alebo 1.5.5 vykoná pre každé vyústenie samostatne.

1.5.5 Meranie pri alternatívnom alebo plynovom palive

Pri alternatívnom palive a prevádzke motora na plynové palivo sa vykonávajú ako prvé merania podľa 1.5.1, 1.5.2.1 a 1.5.3. Po ukončení meraní a zaznamenaní nameraných hodnôt otáčok a CO sa zmení (prepne sa) palivová prevádzka motora spôsobom určeným výrobcom plynového zariadenia.

Po prepnutí sa vykoná preplachová akcelerácia. Preplachová akcelerácia sa vykoná plynulým stlačením pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 [min⁻¹] po dobu min. 30 sekúnd. Pokračuje sa meraním podľa 1.5.2 až 1.5.4 na palivo benzín.

Na vozidle so samostatným plynovým palivom sa meranie vykonáva ako na vozidle s benzínovým palivom podľa 1.5.1 až 1.5.3.

Ak počas EK vozidla s prevádzkou na plynové palivo alebo alternatívnom palive dôjde k úniku plynu z palivového systému vozidla tak, že koncentrácia plynu v ovzduší prekročí prahovú hodnotu signalizácie DÚP, bez meškania sa ukončí EK, motor vozidla sa vypne a vypne sa aj zapalovanie (ak bol motor naštartovaný alebo ak bolo zapnuté zapalovanie) otvorí sa vstupná brána, vozidlo sa vytlačí mimo pracoviska EK a pracovisko sa vyvetrá. V EK sa ďalej nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Počas výkonu EK motor vozidla musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. K protokolu archivovanému v PEK-u sa priložia záznamy o meraní vyhotovené analyzátorom pri meraní podľa 1.5.

1.6.1 Každý tlačенý záznam o meraní musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:

1.6.1.1 typové označenie analyzátora,

1.6.1.2 dátum a čas merania,

1.6.1.3 otáčky voľnobehu, podľa 1.5.2.1,

- 1.6.1.4 objemová koncentrácia CO, HC, podľa 1.5.3,
1.6.1.5 hodnoty doplnkových parametrov lambda, CO₂, O₂ a prípadne CO_{cor}, podľa 1.5.3.
- 1.6.2** Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. PEK archivuje (prikladá k protokolu o meraní) záznamy o meraní pre každé výfukové potrubie.
Do AIS EK-u sa zaznamenávajú priemerné hodnoty CO, HC vypočítané ako aritmetický priemer nameraných hodnôt v jednotlivých nezávislých vyústeniach výfukového systému.
- 1.6.3** Pri meraní podľa 1.5.5 na vozidle s alternatívnym palivom sa vyhotoví záznam o meraní aj pri prevádzke motora na plyn. Namerané hodnoty otáčok a CO sa zaznamenajú do AIS EK-u samostatne s označením plyn.

Článok 2

Spôsob vyhodnotenia EK

- 2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.
- 2.1.1** Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží k EK doklady potrebné pre vykonanie EK podľa 1.1.1.
- 2.1.2** Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle, identifikačné údaje motora vozidla a identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).
- 2.1.3** Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole, ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, vyhovujú jednotlivým požiadavkám podľa 1.3.
- 2.1.4** Priemerné hodnoty CO, HC vypočítané ako aritmetický priemer nameraných hodnôt, podľa 1.5.4, v jednotlivých nezávislých vyústeniach výfukového systému musia zodpovedať stanoveným požiadavkám podľa 1.2.
- 2.1.5** Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak hodnoty namerané podľa 1.5.2 a 1.5.3, a pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.5 zodpovedajú stanoveným požiadavkám podľa 1.2. Pri plynovom palive sa hodnota HC nevyhodnocuje.
- 2.2 Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla alebo identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo ak pri meraní podľa 1.5.2 až 1.5.5 nevyhovelo stanoveným požiadavkám podľa 1.2 alebo ak motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný trhavý chod.

DRUHÁ KAPITOLA

VOZIDLÁ SO ZÁŽIHOVÝM MOTOROM SO ZDOKONALENÝM EMISNÝM SYSTÉMOM

Článok 1

Spôsob vykonávania EK

1.1 Identifikácia vozidla a motora

- 1.1.1** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:
- osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu overenú kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru;
 - protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s druhom paliva B/LPG, LPG, B/CNG, CNG, ak vozidlo nie je vybavené plynovým zariadením od výrobcu;
 - aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.
- 1.1.2** Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:
- 1.1.2.1** Značka, obchodný názov vozidla.
- 1.1.2.2** Druh a kategória vozidla.
- 1.1.2.3** Typ vozidla / variant / verzia.
- 1.1.2.4** Evidenčné číslo vozidla.
- 1.1.2.5** Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby).
- 1.1.2.6** Dátum prvej evidencie vozidla v SR.
- 1.1.2.7** VIN číslo vozidla.
Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.
- 1.1.2.8** Identifikačné číslo motora (typ).
- 1.1.2.8.1** Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.
- 1.1.2.8.2** Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u sa v časti ďalšie záznamy PEK uvedie neidentifikovateľný typ motora.

- 1.1.2.8.3** Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.
- 1.1.2.9** Druh paliva / zdroj energie (B, B/LPG, LPG, B/CNG, CNG).
- 1.1.2.10** Emisný systém (RKAT).
Emisný systém RKAT je zdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého príprava zmesi je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch a ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (trojcestným alebo oxidačným so systémom sekundárneho vzduchu).
Emisný systém RKAT sa vyznačuje prítomnosťou elektronickej riadiacej jednotky, minimálne jednej lambda sondy a katalyzátora výfukových plynov.
- 1.1.2.11** Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.
- 1.1.2.12** Pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom sa porovnávajú identifikačné údaje aj s údajmi v protokole o montáži plynového zariadenia²⁶.
Porovná sa typ a výrobné číslo regulátora a zistený údaj sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.
- 1.1.3** Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3, 1.1.2.9 a 1.1.2.10 a pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom aj podľa 1.1.2.12 sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.
- 1.1.3.1** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.
- 1.1.3.2** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom) na typ motora, ktorý je uvedený v dokladoch podľa 1.1.1 a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK-u sa zapíše označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

1.2.1 Teplota motora /min./ [°C]

Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, minimálna teplota oleja, meraná v mieste uloženia mierky hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny pri odčítaní, napr. prostredníctvom OBD, je 80 °C.

1.2.2 Hodnoty parametrov pri voľnobehu

1.2.2.1 Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min⁻¹]

Rozsah otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od dolnej hranice a pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ k hornej hranici tolerančného pásma učeného výrobcom. Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od tejto hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min⁻¹. Ak hodnota určená výrobcom vozidla nie je známa, otáčky nesmú prekročiť 1000 min⁻¹.

1.2.2.2 Koncentrácia CO /max./ [obj. %]

Ak výrobca hodnotu neurčil, maximálna prípustná koncentrácia CO je:
0,5 % pre vozidlo prvýkrát prihlásené do evidencie do 30. júna 2002,
0,3 % pre vozidlo prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. júla 2002.

1.2.2.3 Koncentrácia HC /max./ [obj. ppm]

Ak výrobca hodnotu neurčil, maximálna prípustná koncentrácia HC je 100 ppm.

1.2.3 Hodnoty parametrov pri zvýšených otáčkach

1.2.3.1 Zvýšené otáčky /min. - max./ [min⁻¹]

Ak výrobca hodnoty otáčok neurčil, použije sa merací rozsah 2500 – 3000 min⁻¹. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou ± 250 min⁻¹.

1.2.3.2 Koncentrácia CO /max./ [obj. %]

Ak výrobca hodnotu neurčil, maximálna prípustná koncentrácia CO je:
0,3 % pre vozidlo prvýkrát prihlásené do evidencie do 30. júna 2002,
0,2 % pre vozidlo prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. júla 2002.

1.2.3.3 Hodnota lambda /min. - max./

Ak výrobca hodnotu neurčil, prípustná hodnota lambda je 0,97 až 1,03.

1.2.4 Hodnoty parametrov pri plynovom palive

Ak nie sú výrobcom určené hodnoty kontrolovaných parametrov pre prevádzku motora na plynové palivo, tieto nesmú prekročiť všeobecne ustanovené hodnoty podľa 1.2.2 a 1.2.3 pre prevádzku motora na benzínové palivo.

Ak výrobca neurčil hodnotu otáčok voľnobehu pre plynové palivo, rozsah otáčok je zhodný s otáčkami predpísanými pre palivo benzín podľa 1.2.2.1.

Hodnoty lambda a HC sa pri prevádzke motora na plynové palivo nestanovujú.

1.3 Vizuálna kontrola

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora. Vizualna kontrola je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch.

1.3.1 Vizualna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu (napríklad upevnenie vzduchového filtra, prepŕňovacieho zariadenia) a prepŕňovacie prvky komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak v saní. Jednotlivé časti sacej sústavy prepŕňovacích prvkov komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak (pretlak) v saní nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

1.3.2 Vizualna kontrola palivovej sústavy vozidla

Overí sa prívod, čistenie paliva, zariadenia na prípravu zmesi, systém zachytávania výparov paliva, prítomnosť uzáveru palivovej nádrže, jeho zaistenie voči strate, stav paliva v nádrži a tesnosť palivovej sústavy. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu. Ak je zistený náznak úniku paliva (zatečenie) je možné overiť tesnosť pri naštartovanom motore.

Stav paliva v nádrži počas celej EK nesmie klesnúť na úroveň rezervy.

1.3.3 Vizualna kontrola zapaľovacej sústavy a elektrického okruhu

Overí sa zdroj vysokého napätia, prvky zapaľovacej sústavy, elektrického vedenia, dostupných akčných členov, snímačov systému prípravy paliva (prítomnosť lambda sondy), upevnenie rozdeľovača (ak je prístupný). Jednotlivé prvky zapaľovacej sústavy nesmú byť poškodené a nesmú mať neprimeranú vôľu.

1.3.4 Štartovanie motora a kontrola elektronického indikátora poruchy

Zapne sa zapaľovanie a skontroluje sa funkčnosť kontroliek dobíjania a mazania. Našartuje sa motor, štandardným spôsobom. Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie. Po našartovaní nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného dobíjania.

Pokiaľ je vozidlo vybavené elektronickým indikátorom poruchy vykonáva sa jeho kontrola. Ak indikačné zariadenie po našartovaní motora signalizuje poruchu, meranie podľa 1.5 sa nevykoná, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

Motor po našartovaní musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

1.3.5 Vizualna kontrola výfukovej sústavy

Overí sa výfuková sústava vizualnou prehliadkou a posluškom pri voľnobežných otáčkach motora a vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Ak to technické riešenie umožňuje, overí sa aj prítomnosť katalyzátora, systém recirkulácie výfukových plynov prípadne systém sekundárneho vzduchu, pokiaľ je vozidlo nimi vybavené. Jednotlivé časti výfukového potrubia musia byť tesné.

1.3.6 Vizualna kontrola palivovej sústavy pri plynovom palive, alebo vozidle s alternatívnym palivom

1.3.6.1 Pred vjazdom vozidla do priestoru PEK sa vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy pri prevádzke motora na palivo plyn a našartovanom motore (alebo bezprostredne po zhasnutí motora a zapnutom zapaľovaní), prostredníctvom prenosného DÚP. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa vozidlo do priestoru pracoviska nepustí, EK sa nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

1.3.6.2 Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí palivovej sústavy, pri vozidle s alternatívnym palivom sa vykoná aj kontrola funkcie zariadenia na voľbu druhu prevádzkového paliva (benzín – plyn). Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, v nepoškodenom stave a zaistené proti uvoľneniu.

1.3.6.3 Plynová palivová sústava musí byť tesná. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa EK nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Ak je pristavené vozidlo s alternatívnym palivom v prevádzke na palivo benzín vykoná sa zmena palivovej prevádzky motora (prepne sa na palivo plyn) spôsobom určeným výrobcom plynového zariadenia. Po prepnutí sa vykoná preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 [min⁻¹] po dobu min. 30 sekúnd. Kontrola tesnosti sa vykonáva len pri prevádzkovom palive plyn.

Ak boli pri vizualnej kontrole zistené nedostatky, zaznamenajú sa do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK. Ak zistené nedostatky umožňujú pokračovanie v EK, je možné EK dokončiť. Vozidlo sa hodnotí podľa 2.2

1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky, krátkou jazdou alebo iným spôsobom určeným výrobcom.

Ak je motor kondicionovaný na prevádzkovú teplotu (napr. vzápätí po jazde, spustený ventilátor chladenia a pod.), môže sa pokračovať bez ďalšieho kondicionovania.

1.5 Meranie

1.5.1 Teplota motora

Teplota oleja v motore, meraná v mieste zasunutia mierky hladiny oleja, alebo teplota chladiacej kvapaliny, má dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1.

Na získanie hodnoty teploty chladiacej kvapaliny sa pripúšťa využitie komunikačného zariadenia pripojeného na elektronickú riadiacu jednotku motora cez diagnostické rozhranie (konektor OBD).

Ak konfigurácia motora meranie teploty motora neumožňuje (t. j. nie je možné použiť štandardný spôsob merania teploty) pripúšťa sa, do 31.12.2008, využitie palubného ukazovateľa teploty chladiacej kvapaliny, alebo určenie prevádzkovej teploty podľa opätovného spustenia ventilátora chladenia a ručný záznam zistenj teploty.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty média ustanovenú podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní pokračuje sa v meraní.

Dosiahnutá teplota oleja alebo chladiacej kvapaliny sa zaznamená.

1.5.2 Meranie pri zvýšených otáčkach

Pripojí sa snímač otáčkomera. Pri inštalácii snímača otáčkomera sa musia dodržať podmienky určené výrobcom meradla, aby meranie bolo spoľahlivé a presné.

Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia a diagnostického rozhrania (OBD).

V špecifických prípadoch, do 31.12.2008, sa pripúšťa ručný záznam nameraných hodnôt otáčok zistených napr. odčítaním z palubného otáčkomera vozidla a pod., ale iba v prípade, ak nie je možné použiť štandardný spôsob merania otáčok.

Zasunie sa odberová sonda analyzátora do vyústenia výfukového systému motora do hĺbky najmenej 30 cm aj v prípade zakriveného vyústenia výfukového systému. Ak nie je možné stanovenú hĺbku dosiahnuť, musí sa použiť tesný nastaviec na predĺženie ústia výfukového systému. Výstup plynov z výfuku nesmie byť ovplyvňovaný vonkajšími vplyvmi, napr. nevhodným spôsobom ich odvádzania (odsávania).

Koncentrácia zvyškových nespálených uhlíkovodíkov v meracom reťazci analyzátora, pred zasunutím odberovej sondy do výfukového systému, nesmie byť vyššia ako 20 ppm HC.

Stlačením pedálu akcelerátora sa dosiahnu zvýšené otáčky zodpovedajúce predpísaným podľa 1.2.3.1 a po ich dosiahnutí a minimálne cca 20 sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok, sa zaznamenajú namerané hodnoty otáčok, CO, hodnoty lambda, HC, CO₂ a O₂.

Ak sa počas cca 20 sekundového meraného časového úseku dostane hodnota otáčok mimo stanoveného rozsahu otáčok podľa 1.2.3.1 je možné meranie opakovať. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2 a pokračuje sa ďalej v meraní.

Časový úsek sa začína počítat' od okamihu, kedy sa otáčky dostanú do požadovaného otáčkového pásma.

1.5.3 Meranie pri voľnobehu

Po stabilizovaní voľnobehu v stanovenom rozsahu otáčok (zotrvanie na voľnobežných otáčkach po dobu viac ako 30s) podľa 1.2.2.1 a cca. 10 sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok, sa zaznamenajú namerané otáčky, CO, HC, hodnota lambda, CO₂ a O₂.

Pri meraní na plynnom palive sa stabilizácia voľnobehu nevykonáva.

Ak sa hodnota otáčok počas cca. 10 sekundového meraného časového úseku dostane mimo stanoveného rozsahu otáčok podľa 1.2.2.1 je možné meranie opakovať. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2 a pokračuje sa ďalej v EK.

Pri zaznamenávaní otáčok sa neberú do úvahy zmeny otáčok pri samočinnom zapnutí spotrebičov (ventilátor chladenia a pod.), ak meranie nie je vykonávané automatizovaným meraním.

Časový úsek sa začína počítat' od okamihu, kedy sa otáčky dostanú do požadovaného otáčkového pásma.

Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia a diagnostického rozhrania (konektor OBD).

V špecifických prípadoch, do 31.12.2008, sa pripúšťa ručný záznam nameraných hodnôt otáčok zistených napr. odčítaním z palubného otáčkomera vozidla a pod., ale iba v prípade, ak nie je možné použiť štandardný spôsob merania otáčok.

1.5.4 Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.2 a 1.5.3 vykoná pre každé vyústenie samostatne.

1.5.5 Meranie pri alternatívnom alebo plynovom palive

Pri alternatívnom palive sa vykoná meranie podľa 1.5.1 až 1.5.4, na plynové palivo a zaznamenajú sa hodnoty nameraných otáčok a CO.

Po prepnutí prevádzkového paliva, na palivo benzín, sa systém prípravy zmesi stabilizuje preplachovou akceleráciou, ktorá sa vykoná plynulým stlačením pedálu akcelerátora pokiaľ motor nedosiahne zvýšené otáčky, podľa 1.2.3.1 na ktorých sa zotrvá po dobu min. 30 sekúnd, ak výrobca neurčil inak. Pokračuje sa meraním podľa bodu 1.5.2 až 1.5.4, na palivo benzín.

Na vozidle so samostatným plynovým palivom sa vykonajú merania podľa 1.5.1 až 1.5.4 a zaznamenajú sa hodnoty nameraných otáčok a CO.

Ak počas EK vozidla s prevádzkou na plynové palivo alebo pri alternatívnom palive dôjde k úniku plynu z palivového systému vozidla tak, že koncentrácia plynu v ovzduší prekročí prahovú hodnotu signalizácie DÚP, bez meškania sa ukončí EK, motor vozidla sa vypne a vypne sa aj zapalovanie (ak bol motor naštartovaný alebo ak bolo zapnuté zapalovanie) otvorí sa vstupná brána, vozidlo sa vytlačí mimo pracoviska EK a pracovisko sa vyvetrá. V EK sa ďalej nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

1.5.6 Kontrola signalizácie poruchy elektronického indikátora porúch

Počas výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii elektronického indikátora porúch, pokiaľ je nim vozidlo vybavené. Ak indikačné zariadenie počas EK začne signalizovať poruchu, zaznamená sa tento stav do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa bodu 2.2.

Počas výkonu EK musí mať motor vozidla ustálený (otáčky motora nesmú kolísat') a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

Poznámka: Ak po 1. januári 2009, pri automatizovanom systéme merania po zaznamenaní teploty motora, nedôjde v priebehu 10 min k pokročeniu v postupe skúšky, skúška sa musí prerušiť a vytlačiť sa záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt získaných do okamihu prerušenia skúšky.

Po 1. januári 2009 počas priebehu skúšky musí byť umožnené technikovi EK skúšku kedykoľvek prerušiť a vytlačiť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt získaných do okamihu prerušenia skúšky.

1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. K protokolu archivovanému v PEK-u sa priložia záznamy o meraní vyhotovené analyzátorom pri meraní podľa 1.5.

1.6.1 Každý tlačенý záznam o meraní musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:

- 1.6.1.1** typové označenie analyzátora / softvérová verzia programu (po 1.1.2009),
- 1.6.1.2** dátum a čas merania,
- 1.6.1.3** evidenčné číslo vozidla (po 1.1.2009),
- 1.6.1.4** emisný systém (po 1.1.2009),
- 1.6.1.5** nameraná teplota, podľa 1.5.1,
- 1.6.1.6** nameranú koncentráciu CO, podľa 1.5.2 a 1.5.3,
- 1.6.1.7** nameranú koncentráciu HC, podľa 1.5.2 a 1.5.3,
- 1.6.1.8** nameranú koncentráciu CO₂, podľa 1.5.2 a 1.5.3,
- 1.6.1.9** nameranú koncentráciu O₂, podľa 1.5.2 a 1.5.3,
- 1.6.1.10** hodnotu lambda, podľa 1.5.2,
- 1.6.1.11** namerané otáčky, podľa 1.5.2 a 1.5.3.
- 1.6.1.12** ukončenie merania – „test ukončený“ alebo „test prerušený“ (po 1.1.2009).

1.6.2 Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. Namerané hodnoty sa zaznamenajú do AIS EK-u pre každé vyústenie zvlášť.

1.6.3 Pri meraní podľa 1.5.5 sa vyhotoví záznam o meraní aj pri prevádzke motora na plyn. Namerané hodnoty otáčok a CO sa zaznamenajú do AIS EK-u samostatne s označením plyn.

Poznámka: Po 1. januári 2009 sa hodnoty údajov a nameraných parametrov musia umožniť automaticky preniesť z analyzátora do databázy údajov AIS EK-u, minimálne v rozsahu podľa 1.6.1 až 1.6.3. Prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov do databázy údajov AIS EK-u musí byť umožnený aj v prípade prerušenia merania a získaní neúplných údajov. Ručne vkladané údaje musia byť osobitne označované.

Článok 2

Spôsob vyhodnotenia EK

2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.

2.1.1 Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží k EK doklady potrebné na vykonanie EK podľa 1.1.1.

2.1.2 Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle, identifikačné údaje motora vozidla a identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).

2.1.3 Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole vykonanej, podľa 1.3 ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynách, sú úplné, funkčné, nepoškodené, palivová sústava a výfukový systém sú tesné a vyhovujú jednotlivým požiadavkám stanoveným podľa 1.3 a indikačné zariadenie systému palubnej diagnostiky (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) nesignalizuje poruchu.

2.1.4 Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak hodnoty namerané podľa 1.5.2 až 1.5.4 a pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.5 zodpovedajú stanoveným hodnotám podľa 1.2. Pri plynovom palive sa hodnota HC a lambda nevyhodnocuje.

2.1.5 Namerané hodnoty podľa 1.5.4 musia zodpovedať stanoveným hodnotám podľa 1.2, v každom nezávislom vyústení výfukového systému.

2.1.6 Ak počas merania nedošlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky alebo akustickej signalizácie elektronického diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené.

2.1.7 Ak motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nevydával neštandardné zvuky.

2.2 Vozidlo ako vyhodnotí ako nespôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla alebo identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynách nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo ak pri meraní podľa 1.5.2 až 1.5.5 nevyhovelo stanoveným hodnotám podľa 1.2 alebo ak počas merania došlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky alebo akustickej signalizácie elektronického diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené alebo ak motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný trhavý chod.

TRETIA KAPITOLA

VOZIDLÁ SO ZÁŽIHOVÝM MOTOROM SO ZDOKONALENÝM EMISNÝM SYSTÉMOM S OBD

Na vozidle, kategórie M₁ a N₁, so zážihovým motorom, ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvrýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2005, podliehajúce pravidelnej emisnej kontrole v lehotách, podľa prvej kapitoly písm. d) a f) tretej časti, sa EK vykonáva do 31. decembra 2008 podľa druhej kapitoly, druhej časti.

Článok 1

Spôsob vykonávania EK

1.1 Identifikácia vozidla a motora

1.1.1 Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:

- a) osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu overenú kópiu spolu s potvrdením o zadržení osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru;
- b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s druhom paliva B/LPG, LPG, B/CNG, CNG, ak vozidlo nie je vybavené plynovým zariadením od výrobcu;
- c) aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhybnutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.

1.1.2 Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenávajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:

1.1.2.1 Značka, obchodný názov vozidla.

1.1.2.2 Druh a kategória vozidla.

1.1.2.3 Typ vozidla / variant / verzia.

1.1.2.4 Evidenčné číslo vozidla.

1.1.2.5 Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby).

1.1.2.6 Dátum prvej evidencie vozidla v SR.

1.1.2.7 VIN číslo vozidla.

Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.

1.1.2.8 Identifikačné číslo motora (typ).

1.1.2.8.1 Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.

1.1.2.8.2 Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u sa v časti ďalšie záznamy PEK uvedie neidentifikovateľný typ motora.

1.1.2.8.3 Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.

1.1.2.9 Druh paliva / zdroj energie (B, B/LPG, LPG, B/CNG, CNG).

1.1.2.10 Emisný systém (RKAT s OBD),

Emisný systém RKAT s OBD je zdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého príprava zmesi je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynch a je doplnený o systém palubnej diagnostiky OBD a ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (trojcestným alebo oxidáčnym so systémom sekundárneho vzduchu).

Emisný systém RKAT s OBD sa vyznačuje prítomnosťou elektronickej riadiacej jednotky so štandardizovaným výstupom pre systém OBD prostredníctvom štandardizovanej diagnostickej zásuvky, minimálne dvoch lambda sond pracujúcich aspoň v jednej riadiacej vetve a katalyzátora výfukových plynov.

1.1.2.11 Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.

1.1.2.12 Pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom sa porovnávajú identifikačné údaje aj s údajmi v protokole o montáži plynového zariadenia²⁶,

Porovná sa typ a výrobné číslo regulátora a zistený údaj sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

1.1.3 Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3, 1.1.2.9 a 1.1.2.10 a pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom aj podľa 1.1.2.12 sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.1.3.1 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.1.3.2 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom), na typ motora, ktorý je uvedený v osvedčení o evidencii a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK-u sa zapíše označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

1.2.1 Teplota motora /min./ [°C]

Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, minimálna teplota chladiacej kvapaliny meraná prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD je 80°C.

1.2.2 Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min⁻¹]

Rozsah otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od dolnej hranice a pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ k hornej hranici tolerančného pásma učeného výrobcom. Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od tejto hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min⁻¹. Ak hodnota určená výrobcom vozidla nie je známa, otáčky nesmú prekročiť 1000 min⁻¹.

1.2.3 Hodnoty parametrov pri zvýšených otáčkach

- 1.2.3.1** Zvýšené otáčky /min. - max./ [min^{-1}]
Ak výrobca hodnoty otáčok neurčil, použije sa merací rozsah 2500 – 3000 min^{-1} . Ak výrobca určil iba jednu hodnotu otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou $\pm 250 \text{ min}^{-1}$. Ak výrobca stanoví len hraničnú hodnotu otáčok, tak sa potrebný rozsah otáčok stanoví pripočítaním, resp. odčítaním 500 min^{-1} .
- 1.2.3.2** Koncentrácia CO /max./ [obj. %]
Ak výrobca hodnotu neurčil, maximálna prípustná koncentrácia CO je 0,2 %.
- 1.2.3.3** Hodnota lambda /min. - max./
Ak výrobca hodnotu neurčil, prípustná hodnota lambda je 0,97 až 1,03.
- 1.2.4** Hodnoty parametrov pre kontrolu systému riadenia prípravy zmesi
Vykoná sa kontrola systému riadenia prípravy zmesi prostredníctvom kontroly činnosti regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond).
- 1.2.4.1** Kontrolné otáčky /min. - max./ [min^{-1}]
Ak výrobca hodnoty otáčok neurčil, použije sa merací rozsah pre voľnobežné otáčky podľa 1.2.2.
- 1.2.4.2** Vyhotovenie regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond)
Zadá sa druh a počet regulačných lambda sond pre regulačné vetvy motora. Regulačná lambda sonda môže byť skoková (ozn. „S“) alebo širokopásmová (ozn. „B“).
Ak vyhotovenie regulačnej lambda sondy nezodpovedá štandardným typom lambda sond (skoková „S“, širokopásmová „B“) označí sa ako tzv. neštandardný (iný) typ lambda sondy s označením „X“.
- 1.2.4.3** Kontrola signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond)
- 1.2.4.3.1** Skoková lambda sonda – „S“ (skokové lambda sondy)
Ak výrobca neurčil hodnotu minimálneho zvlnenia napätia, tak minimálna prípustná hodnota zvlnenia napätia pri skúšobných otáčkach je 0,3 V.
- 1.2.4.3.2** Širokopásmová lambda sonda – „B“ (širokopásmové lambda sondy)
Na kontrolu sa použije veličina určená výrobcom motora, ak výrobca druh snímanej veličiny neurčil, hodnotí sa hodnota lambda OBD – „ λ_{OBD} “. Ak výrobca neurčil hodnotu lambda „ λ_{OBD} “, tak maximálna prípustná hodnota lambda OBD „ λ_{OBD} “, pri skúšobných otáčkach je 0,97 až 1,03.
Ak výrobca určil kontrolu činnosti lambda sondy meraním hodnoty intenzity prúdu /min. - max./ [mA], hodnotí sa podľa predzadania výrobcu, pri kontrolných otáčkach, podľa 1.2.4.1. Ak výrobca zadá iba jednu kontrolnú hodnotu intenzity prúdu, kontrola sa vykoná podľa hodnoty lambda.
Ak výrobca určil kontrolu činnosti lambda sondy meraním hodnoty napätia /min. - max./ [V], hodnotí sa podľa predzadania výrobcu, pri kontrolných otáčkach, podľa 1.2.4.1. Ak výrobca zadá iba jednu kontrolnú hodnotu napätia, kontrola sa vykoná podľa hodnoty lambda.
Pri kontrole činnosti regulačných lambda sond môže byť použitý iba jeden s uvedených spôsobov.
- 1.2.4.4** Alternatívny postup ku kontrole činnosti regulačných lambda sond
Ak vyhotovenie regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) je typu – „X“ alebo ak nie je možné získať hodnotu kontrolného signálu lambda sond typu „S“ alebo „B“, podľa 1.2.4.3.1 alebo 1.2.4.3.2 štandardným spôsobom prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD, tak koncentrácie CO a HC vo výfukových plynch pri voľnobežných otáčkach podľa 1.2.2, nesmú prekročiť hodnoty určené výrobcom. Ak výrobca hodnoty CO a HC pre voľnobežné otáčky neurčil, tak maximálna prípustná koncentrácia CO je 0,3 % [obj. %] a maximálna prípustná koncentrácia HC je 100 ppm [obj. ppm].
- 1.2.5** Hodnoty parametrov pri plynovom palive
- 1.2.5.1** Ak nie sú výrobcom určené hodnoty kontrolovaných parametrov pre prevádzku motora na plynové palivo, tieto nesmú prekročiť všeobecne ustanovené hodnoty podľa 1.2.3 pre prevádzku motora na palivo benzín.
- 1.2.5.2** Maximálna prípustná koncentrácia CO pri otáčkach voľnobehu je 0,3 % [obj. %]. Ak výrobca neurčil hodnotu otáčok voľnobehu pre plynové palivo, rozsah otáčok je zhodný s otáčkami predpísanými pre palivo benzín podľa 1.2.2.
- 1.2.5.3** Hodnoty lambda, HC a signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) sa pri prevádzke motora na plynové palivo nestanovujú.

1.3 Vizuálna kontrola

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora. Vizuálna kontrola je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch.

1.3.1 Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu (napríklad upevnenie vzduchového filtra, preplňovacieho zariadenia). Jednotlivé časti sacej sústavy nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

1.3.2 Vizuálna kontrola palivovej sústavy vozidla

Overí sa prítomnosť uzáveru palivovej nádrže, jeho zaistenie voči strate, stav paliva v nádrži a tesnosť palivovej sústavy. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu. Ak je zistený náznak úniku paliva (zatečenie) je možné overiť tesnosť pri naštartovanom motore.

1.3.3 Štartovanie motora a vytvorenie komunikácie s diagnostickým systémom OBD a vizuálna kontrola prítomnosti a funkcie MI indikátora systému OBD

Pripojí sa komunikačné zariadenie k OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla a vytvorí sa komunikácia s diagnostickým systémom OBD podľa nasledovného postupu:

- a) zapalovanie vypnuté – pripojí sa komunikačné zariadenie k systému OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania,
- b) komunikačné zariadenie sa spustí,
- c) zapne sa zapalovanie,
- d) pri zapnutom zapalovaní sa skontroluje prítomnosť a indikácia MI indikátora systému OBD – MI indikátor systému OBD sa musí rozsvietiť (v špecifických prípadoch môže po krátkom čase zhasnúť),
- e) pri zapnutom zapalovaní sa skontroluje funkčnosť kontroliek dobíjania a mazania,
- f) motor sa naštartuje štandardným spôsobom a nechá sa pracovať na voľnobehu. Pri štartovaní sa nesmie používať ďalšie zdroje energie,
- g) po naštartovaní motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja alebo nedostatočného dobíjania,
- h) po naštartovaní motora musí MI indikátor systému OBD v priebehu niekoľkých sekúnd zhasnúť a ostať zhasnutý (ak v špecifických prípadoch pred naštartovaním MI indikátor systému OBD zhasol, nesmie sa po naštartovaní motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať),
- i) nadviaže sa komunikácia s OBD,
- j) potvrdí sa spojenie – komunikácia vytvorená.

Ak pri vizuálnej kontrole prítomnosti a funkcie MI indikátora systému OBD pri zapnutom zapalovaní nedôjde k rozsvieteniu MI indikátora systému OBD, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa môže pokračovať a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

V prípade neúspešného nadviazania komunikácie, môže sa postup nadviazania komunikácie zopakovať. Ak ani opakovane nedôjde k nadviazaniu komunikácie v EK sa nepokračuje, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

Motor po naštartovaní musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

1.3.4 Vizualna kontrola výfukovej sústavy

Overí sa výfuková sústava vizuálnou prehliadkou a posluškom pri voľnobežných otáčkach motora vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému.

1.3.5 Zistenie identifikačných údajov vozidla a palubného diagnostického systému prostredníctvom OBD

1.3.5.1 Zistenie VIN čísla vozidla a / alebo CIN čísla a / alebo CVN čísla

Komunikačné zariadenie načíta VIN číslo vozidla a / alebo CIN číslo a / alebo CVN číslo, porovná sa načítané VIN číslo vozidla s osvedčením o evidencii v prípade nesúladu medzi elektronickým VIN číslom a VIN číslom na vozidle sa tento nesúlad zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

1.3.5.2 Zistenie statusu OBD

Status OBD udáva, ktorý OBD systém je vo vozidle zabudovaný. Komunikačné zariadenie musí status OBD automaticky načítať.

1.3.6 Vizualna kontrola palivovej sústavy pri plynovom palive alebo vozidle s alternatívnym palivom

1.3.6.1 Pred vjazdom vozidla do priestoru PEK sa vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy pri prevádzke motora na palivo plyn a naštartovanom motore (alebo bezprostredne po zhasnutí motora a zapnutom zapalovaní), prostredníctvom prenosného DÚP. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa vozidlo do priestoru pracoviska nepustí, EK sa nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

1.3.6.2 Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí palivovej sústavy, pri vozidle s alternatívnym palivom sa vykoná aj kontrola funkcie zariadenia na voľbu druhu prevádzkového paliva (benzín – plyn). Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, v nepoškodenom stave a zaistené proti uvoľneniu.

1.3.6.3 Plynová palivová sústava musí byť tesná. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa EK nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Ak je pristavené vozidlo s alternatívnym palivom v prevádzke na palivo benzín vykoná sa zmena palivovej prevádzky motora (prepne sa na palivo plyn) spôsobom určeným výrobcou plynového zariadenia. Po prepnutí sa vykoná preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 [min⁻¹] po dobu min. 30 sekúnd. Kontrola tesnosti sa vykonáva len pri prevádzkovom palive plyn.

Ak boli pri vizuálnej kontrole zistené nedostatky, zaznamenajú sa do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK. Ak zistené nedostatky umožňujú pokračovanie v EK, je možné EK dokončiť. Vozidlo sa hodnotí podľa 2.2

1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky alebo iným spôsobom určeným výrobcou.

Ak je motor kondicionovaný na prevádzkovú teplotu, môže sa pokračovať bez ďalšieho kondicionovania.

1.5 Meranie

1.5.1 Teplota motora

Teplota chladiacej kvapaliny je meraná prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a prenášaná do analyzátoru prostredníctvom komunikačného zariadenia, táto hodnota má dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1.

Ak tento údaj nie je možné získať, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Dosiahnutá teplota chladiacej kvapaliny sa zaznamená.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, vykoná sa opätovné kondicionovanie motora chodom na zvýšené otáčky po dobu cca 60 sekúnd, nameraná teplota sa zaznamená a pokračuje sa v meraní.

1.5.2 Kontrola pripravenosti systému OBD (readinesscode)

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta stav hodnotenia testov systémov OBD prostredníctvom readinesscode pripravenosti systému OBD

Readinesscode stavu hodnotenia testov systému OBD sa vyhodnotí.

- Ak je v readinesscode zobrazený stav hodnotenia testov systémov OBD ako test vykonaný úspešne, t.j. je pri číselnom zobrazení (binárne číslo) zobrazený na každej pozícii ako „0“ (0000000000), pokračuje sa v meraní podľa 1.5.4.
- Ak je v readinesscode zobrazený stav niektorého z hodnotených testov systémov OBD ako test nebol vykonaný alebo ako test bol vykonaný neúspešne, t.j. je pri číselnom zobrazení (binárne číslo) na niektorej pozícii zobrazený ako „1“ (napr.: 00100001000), pokračuje sa v meraní podľa 1.5.3.

Kontrola pripravenosti systému OBD sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

1.5.3 Kontrola systému riadenia prípravy zmesi

Kontrola sa vykoná ak boli podľa 1.2.4.2 zadané lambda sondy typu „S“, alebo „B“ a ak pri kontrole pripravenosti systému OBD, podľa 1.5.2 bol stav niektorého z hodnotených testov systémov OBD v readinesscode hodnotený ako test nebol vykonaný alebo ako test vykonaný neúspešne.

Ak bola podľa 1.2.4.2 zadaná lambda sonda typu „X“, kontrola systému riadenia prípravy zmesi sa nevykoná. Pokračuje sa v meraní podľa 1.5.4 a pri meraní otáčok voľnobehu sa vykoná aj meranie emisii podľa 1.5.7.1.

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa vykoná kontrola systému riadenia prípravy zmesi prostredníctvom kontroly signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond). Kontrola signálu sa vykoná pre každú regulačnú vetvu motora samostatne.

Kontrola systému riadenia prípravy zmesi sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

1.5.3.1 Kontrolné otáčky

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do analyzátoru, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Dosiahnu sa kontrolné otáčky podľa 1.2.4.1 počas 5 sekúnd pred meraním signálu regulačnej lambda sondy. Na konci tohto časového úseku sa zaznamenajú referenčné otáčky, ktoré zodpovedajú skutočným otáčkam. Doba merania signálu lambda sondy je 20 sekúnd. Počas doby merania signálu lambda sondy môžu skutočné otáčky motora kolísť okolo referenčných otáčok maximálne o $\pm 100 \text{ min}^{-1}$.

1.5.3.2 Meranie signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond)

1.5.3.2.1 Skoková lambda sonda (skokové lambda sondy) - „S“

Meria sa hodnota minimálneho zvlňenia napätia lambda sondy podľa 1.2.4.3.1, pri kontrolných otáčkach motora, podľa 1.5.3.1 počas 20 sekundovej doby merania signálu.

Hodnota nameraného zvlňenia napätia lambda sondy, počas doby merania signálu pri skúšobných otáčkach, musí byť vyššia alebo rovná ako je požadovaná hodnota minimálneho zvlňenia napätia lambda sondy

1.5.3.2.2 Širokopásmová lambda sonda (širokopásmové lambda sondy) - „B“

Meranie sa vykoná, podľa 1.2.4.3.2 meraním hodnoty lambda OBD, alebo hodnoty intenzity prúdu /min. - max./ [mA], alebo meraním hodnoty napätia /min. - max./ [V], pri kontrolných otáčkach motora, podľa 1.5.3.1 počas 20 sekundovej doby merania signálu, pričom je možné merať iba jeden parameter.

Nameraná hodnota lambda OBD, alebo hodnota intenzity prúdu /min. - max./ [mA], alebo hodnota napätia /min. - max./ [V], počas doby merania signálu pri kontrolných otáčkach motora, musí byť v rozsahu určených hodnôt.

Ak systém OBD neumožní získanie potrebných hodnôt pre meranie signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond), pričom došlo k naviazaniu spojenia podľa 1.3.3 a získaniu parametrov pre výkon EK podľa 1.5.1 (teplota) a 1.5.3.1 (otáčky motora) pokračuje sa v meraní a vykoná sa aj meranie emisii pri voľnobehu podľa 1.5.7.1.

Ak meranie signálu regulačnej lambda sondy bolo vykonané a namerané hodnoty signálu nezodpovedajú požadovaným hodnotám, namerané hodnoty sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, EK sa môže dokončiť, vozidlo sa vyhodnotí podľa 2.2.

1.5.4 Kontrola MI indikátora systému OBD

Po naštartovaní motora MI indikátor systému OBD musí zhasnúť (ak v špecifických prípadoch pred naštartovaním indikátor zhasol, nesmie sa po naštartovaní motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať) a počas chodu motora nesmie indikovať poruchu motora a jeho komponentov.

1.5.4.1 Kontrola statusu MI indikátora systému OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta status MI indikátora OBD („ZAP“ / „VYP“). Ak načítaný status indikátora OBD je „ZAP“ (MI indikátor systému OBD signalizuje poruchu niektorého z komponentov kontrolovaných systémom OBD), tento stav sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Kontrola statusu MI indikátora systému OBD sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

1.5.4.2 Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD

Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD sa vykoná porovnaním načítaného statusu MI indikátora s jeho skutočnou indikáciou, podľa matrice uvedenej v nasledovnej tabuľke (svieti = „ZAP“ / nesvieti = „VYP“),

status indikátora	indikácia indikátora	vyhodnotenie
VYP	VYP	vyhovuje
VYP	ZAP	nevyhovuje
ZAP	ZAP	vyhovuje
ZAP	VYP	nevyhovuje

Ak MI indikátor systému OBD nevykazuje zhodu medzi načítaným statusom a jeho skutočným stavom (indikáciou), vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

1.5.5 Kontrola stavu pamäte chýb OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa skontrolujú údaje systému palubnej diagnostiky OBD relevantné z hľadiska emisií – záznamy v pamäti chýb OBD.

Ak je počet chýb > 0, načítajú sa chybové kódy z pamäte uložených chýb OBD a zobrazia sa na zobrazovacom zariadení analyzátora.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P0XXX, počet chýb > 0, zistené chyby (ich kódy) sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Počet chýb sa uvedie do AIS EK-u a kódy a popis chýb (ak je k dispozícii) sa uvedie do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P1XXX, počet chýb > 0, zistené chyby (ich kódy) sa nevyhodnocujú a v meraní sa pokračuje.

Kontrola stavu pamäte chýb OBD sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

1.5.6 Meranie pri zvýšených otáčkach

Zasunie sa odberová sonda analyzátora do vyústenia výfukového systému motora do hĺbky najmenej 30 cm aj v prípade zakriveného vyústenia výfukového systému. Ak nie je možné stanovenú hĺbku dosiahnuť, použije sa tesný nastavac na predĺženie ústia výfukového systému. Výstup plynov z vyústenia výfukového systému nesmie byť ovplyvňovaný vonkajšími vplyvmi, napríklad nevhodným spôsobom ich odvádzania (odsávania).

Koncentrácia zvyškových nespálených uhlíkov v meracom reťazci analyzátora, pred zasunutím odberovej sondy do vyústenia výfukového systému, nesmie byť vyššia ako 20 ppm HC.

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do analyzátora, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Stlačením pedálu akcelerátora sa dosiahnu zvýšené otáčky zodpovedajúce predpísaným podľa 1.2.3.1 po ich dosiahnutí a 20 sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok, sa zaznamenajú hodnoty nameraných otáčok, CO, hodnota lambda, HC, CO₂ a O₂.

Ak sa počas 20 sekundového meraného časového úseku dostane hodnota otáčok mimo stanoveného rozsahu otáčok podľa 1.2.3.1 meranie sa môže opakovať. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Časový úsek sa začína počítať od okamihu, kedy sa otáčky dostanú do požadovaného otáčkového pásma.

1.5.7 Meranie pri voľnobehu

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do analyzátora, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Po dosiahnutí voľnobežných otáčok, zodpovedajúcich predpísaným podľa 1.2.2 a po 10 sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok, sa zaznamenajú hodnoty nameraných otáčok.

Ak sa hodnota otáčok počas 10 sekundového meraného časového úseku dostane mimo stanoveného rozsahu otáčok je možné meranie opakovať. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Časový úsek sa začína počítať od okamihu, kedy sa otáčky dostanú do požadovaného otáčkového pásma.

1.5.7.1 Meranie emisií pri voľnobehu

Meranie sa vykonáva len, ak bola zadaná lambda sonda typu „X“ podľa 1.2.4.2 alebo ak pri kontrole systému riadenia prípravy zmesi, podľa 1.5.3 nebolo možné získať hodnotu kontrolného signálu štandardným spôsobom prostredníctvom systému OBD alebo ak ide o meranie pri palive plyn.

Pri meraní sa v okamihu zaznamenania voľnobežných otáčok podľa 1.5.7 zaznamenajú aj hodnoty CO, HC, hodnoty lambda, CO₂ a O₂

1.5.8 Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.6 alebo podľa 1.5.6 a 1.5.7 vykoná pre každé vyústenie samostatne.

1.5.9 Meranie pri alternatívnom alebo plynovom palive

Pri alternatívnom palive sa vykoná meranie podľa bodu 1.5.1 a 1.5.6 až 1.5.8 na plynové palivo a zaznamenajú sa hodnoty nameraných otáčok a CO. Po zaznamenaní hodnôt nameraných parametrov sa vykoná zmena prevádzkového paliva a preplachová akcelerácia.

1.5.9.1 Zmena prevádzkového paliva

Po vykonaní merania na prevádzkovom palive plyn sa prepne druh prevádzkového paliva, na prevádzkové palivo benzín a motor sa nechá bežať na voľnoběžných otáčkach.

1.5.9.2 Opakovaný štart motora

Po zmene prevádzkového paliva na prevádzkové palivo benzín sa vypne motor a zapalovanie na minimálne 15 sekúnd. Po tomto čase sa zapne zapalovanie, motor sa naštartuje, podľa bodu 1.3.3 a vykoná sa preplachová akcelerácia.

1.5.9.3 Preplachová akcelerácia

Systém prípravy zmesi sa stabilizuje preplachovou akceleráciou, ktorá sa, ak výrobca neurčil inak, vykoná plynulým stlačením pedálu akcelerátora pokiaľ motor nedosiahne otáčky vyššie ako je dolná hranica otáčok zvýšeného voľnobehu podľa 1.2.3.1, na ktorých sa zotrvá po dobu min. 30 sekúnd. Ak počas tejto doby otáčky motora poklesnú pod určenú hranicu, preruší sa odpočítavanie času preplachovej akcelerácie do okamihu pokiaľ sa otáčky motora opäť nezvýšia nad požadovanú hranicu.

1.5.9.4 Po vykonaní preplachovej akcelerácie sa pokračuje meraním podľa bodu 1.5.2 až 1.5.8 na palivo benzín.

Na vozidle so samostatným plynovým palivom sa vykonávajú merania podľa 1.5.1 a 1.5.4 až 1.5.8 a zaznamenajú sa hodnoty nameraných otáčok a CO.

Ak počas EK vozidla s prevádzkou na plynové palivo alebo pri alternatívnom palive dôjde k úniku plynu z palivového systému vozidla tak, že koncentrácia plynu v ovzduší prekročí prahovú hodnotu signalizácie DÚP, bez meškania sa ukončí EK, motor vozidla sa vypne a vypne sa aj zapalovanie (ak bol motor naštartovaný alebo ak bolo zapnuté zapalovanie) otvorí sa vstupná brána, vozidlo sa vytlačí mimo pracoviska EK a pracovisko sa vyvetrá. V EK sa ďalej nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Počas výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii poruchy motora prostredníctvom indikátora OBD a motor vozidla musí mať ustálený a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Získané a namerané hodnoty sa zaznamenávajú do pamäte analyzátora a do protokolu o EK sa zaznamenávajú prostredníctvom AIS EK, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. Zaznamenanie uložených údajov o EK sa uskutoční automaticky prenesením nameraných parametrov z analyzátora do AIS EK-u a vytlačením záznamu merania o EK. K protokolu archivovanému v PEK-u sa priložia záznamy o meraní vyhotovené analyzátorom pri meraní podľa 1.5.

1.6.1 Každý tlačенý záznam merania musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:

1.6.1.1 typové označenie analyzátora / softvérová verzia programu,

1.6.1.2 dátum a čas merania,

1.6.1.3 evidenčné číslo vozidla,

1.6.1.4 emisný systém,

1.6.1.5 nameraná teplota, podľa 1.5.1,

1.6.1.6 namerané otáčky, podľa 1.5.6 až 1.5.8 a pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.9,

1.6.1.7 nameranú koncentráciu CO, podľa 1.5.6 až 1.5.8 a pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.9,

1.6.1.8 hodnotu λ , podľa 1.5.6 a 1.5.7,

1.6.1.9 nameranú koncentráciu HC, podľa 1.5.6 až 1.5.8,

1.6.1.10 nameranú koncentráciu CO₂, podľa 1.5.6 až 1.5.8,

1.6.1.11 nameranú koncentráciu O₂, podľa 1.5.6 až 1.5.8,

1.6.1.12 VIN, CIN, CVN, podľa 1.3.5.1 ak je údaj sprístupnený,

1.6.1.13 status OBD, podľa 1.3.5.2,

1.6.1.14 readinesscode, podľa 1.5.2,

1.6.1.15 druh a počet regulačných lambda sond, 1.2.4.2,

1.6.1.16 kontrolné otáčky pre kontrolu lambda sond, podľa 1.5.3.1,

1.6.1.17 namerané hodnoty kontrolovaných parametrov lambda sond, podľa 1.5.3.2,

1.6.1.18 stav pamäte chýb – počet chýb a ich číselné kódy, podľa 1.5.5,

1.6.1.19 ukončenie merania – „test ukončený“ alebo „test prerušený“.

1.6.2 Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústzeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do AIS EK-u pre každé vyústenie zvlášť.

1.6.3 Pri meraní podľa 1.5.9 sa vyhotoví záznam o meraní aj pri prevádzke motora na plyn. Namerané hodnoty otáčok a CO sa zaznamenávajú do AIS EK-u samostatne s označením plyn.

Poznámka: Ak po zaznamenaní teploty motora, nedôjde v priebehu 10 min k pokročeniu v postupe skúšky, skúška sa musí prerušiť a vytlačí sa záznam údajov a častkových nameraných hodnôt do okamihu prerušenia skúšky.

Počas priebehu skúšky musí byť umožnené technikovi EK skúšku kedykoľvek prerušiť a vytlačiť záznam údajov a častkových nameraných hodnôt zaznamenaných získaných do okamihu prerušenia skúšky.

Po ukončení merania musí byť umožnený prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov z analyzátora do databázy AIS EK-u minimálne v rozsahu podľa 1.6.1 až 1.6.3. Prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov do databázy údajov AIS EK-u musí byť umožnený aj v prípade prerušenia merania a získaní neúplných údajov. Ručne vkladané údaje musia byť osobitne označované.

Článok 2 Spôsob vyhodnotenia EK

- 2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.
- 2.1.1** Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží v EK doklady potrebné pre vykonanie EK podľa 1.1.1.
 - 2.1.2** Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle, identifikačné údaje motora vozidla a identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).
 - 2.1.3** Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole vykonanej, podľa 1.3 ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, palivová sústava a výfukový systém sú tesné a vyhovujú jednotlivým požiadavkám stanoveným podľa 1.3., systém palubnej diagnostiky OBD je funkčný, umožňuje naviazanie komunikácie, indikačné zariadenie systému OBD je funkčné a nesignalizuje poruchu
 - 2.1.4** Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak hodnoty namerané podľa 1.5.6 až 1.5.8, pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.9 zodpovedajú stanoveným hodnotám podľa 1.2, a systém OBD umožňuje získanie údajov potrebných pre meranie podľa 1.5.1 a 1.5.6 až 1.5.8, signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) meraný podľa 1.5.3 zodpovedá stanoveným hodnotám podľa 1.2.4, ak takémuto meraniu podlieha a status MI indikátora systému OBD nie je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných systémom OBD, regulačná iniciácia MI indikátora OBD je v zhode so statusom MI indikátora podľa 1.5.4 a pamäť chýb systému OBD neobsahuje zápis podľa 1.5.5. Pri plynovom palive sa hodnota HC, lambda a signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) nevyhodnocujú.
 - 2.1.5** Namerané hodnoty podľa 1.5.8 musia zodpovedať stanoveným hodnotám podľa 1.2, v každom nezávislom vyústení výfukového systému.
 - 2.1.6** Počas merania nedošlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky OBD.
 - 2.1.7** Ak motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nevydával neštandardné zvuky
- 2.2 Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla alebo identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo ak pri meraní podľa 1.5.1 a 1.5.6 až 1.5.8 nevyhovelo stanoveným hodnotám podľa 1.2, alebo ak neumožnilo komunikáciu a získanie údajov prostredníctvom OBD, alebo ak signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) meraný podľa 1.5.3 nevyhovelo stanoveným hodnotám podľa 1.2.4, ak takémuto meraniu podlieha alebo ak status MI indikátora systému OBD je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných systémom OBD, alebo ak regulačná iniciácia MI indikátora OBD nie je v zhode so statusom MI indikátora podľa 1.5.4, alebo ak sa v pamäti chýb OBD nachádzal zápis podľa 1.5.5 alebo ak motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný trhavý chod.

ŠTVRTÁ KAPITOLA VOZIDLÁ SO VZNETOVÝM MOTOROM

Článok 1 Spôsob vykonávania EK

1.1 Identifikácia vozidla a motora

- 1.1.1** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:
- a) osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu overenú kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru;
 - b) aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinifikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.
- 1.1.2** Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenávajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:
- 1.1.2.1** Značka, obchodný názov vozidla.
 - 1.1.2.2** Druh a kategória vozidla.
 - 1.1.2.3** Typ vozidla / variant / verzia.
 - 1.1.2.4** Evidenčné číslo vozidla.
 - 1.1.2.5** Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby).
 - 1.1.2.6** Dátum prvej evidencie vozidla v SR.
 - 1.1.2.7** VIN číslo vozidla.
Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.
 - 1.1.2.8** Identifikačné číslo motora (typ).

- 1.1.2.8.1 Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.
- 1.1.2.8.2 Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u sa v časti ďalšie záznamy PEK uvedie neidentifikovateľný typ motora.
- 1.1.2.8.3 Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.
- 1.1.2.9 Druh paliva / zdroj energie (D).
- 1.1.2.10 Emisný systém (BEZKAT, NKAT).
 - 1.1.2.10.1 Emisný systém BEZKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny nie sú upravované katalyzátorom výfukových plynov;
 - 1.1.2.10.2 Emisný systém NKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (redukčným alebo oxidačným), ktorého príprava zmesi nie je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch.
- 1.1.2.11 Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.
- 1.1.3 Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3, 1.1.2.9 a 1.1.2.10 a pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom aj podľa 1.1.2.12 sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.
 - 1.1.3.1 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.
 - 1.1.3.2 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov.

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom), na typ motora, ktorý je uvedený v osvedčení o evidencii a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK sa zapíše označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

1.2.1 Teplota motora /min./ [°C]

Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, minimálna teplota oleja, meraná v mieste uloženia mierky hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny pri odčítaní, napr. prostredníctvom OBD, pre vozidlá kategórie M₁ a N₁ je 80 °C. Pre ostatné kategórie vozidiel tento údaj nie je stanovený.

1.2.2 Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min⁻¹]

Rozsah otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od dolnej hranice a pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ k hornej hranici tolerančného pásma určeného výrobcom. Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od tejto hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min⁻¹. Ak hodnota určená výrobcom vozidla nie je známa, otáčky nesmú prekročiť 1000 min⁻¹.

1.2.3 Maximálne otáčky motora /min. - max./ [min⁻¹]

Dolnú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky max. výkonu určené výrobcom. Horná hodnota rozsahu je hodnota maximálnych regulačných otáčok určená výrobcom zväčšená o hodnotu 150 min⁻¹. Ak výrobca hodnotu maximálnych regulačných otáčok neurčil, hornú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky max. výkonu zväčšené o 15 % pri mechanickej väzbe pedálu akcelerátora alebo o 30 % pri elektronickej väzbe pedálu akcelerátora. Pri vozidle s automatickou prevodovkou otáčky nesmú prekročiť dve tretiny hodnoty maximálnych otáčok ustanovených pre vozidlo s manuálne ovládanou prevodovkou, ak výrobca neurčil inak.

1.2.4 Korigovaný súčiniteľ absorpcie /x_L/ [m⁻¹] a dymivosť /D/ [m⁻¹]

Hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ je uvedená v osvedčení o evidencii.

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ nie je uvedená v osvedčení o evidencii ani v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch zistí sa hodnota dymivosti „D“ uvedená v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch.

V špecifickom prípade sa môže použiť hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ alebo hodnota dymivosti „D“ určená výrobcom, zistená prostredníctvom technickej služby.

1.2.5 Maximálna prípustná hodnota dymivosti /D_{max}/ [m⁻¹]

Maximálna prípustná hodnota dymivosti „D_{max}“:

- je hodnota vypočítaná zväčšením korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ o hodnotu 0,5 m⁻¹.

$$D_{\max} = x_L + 0,5 \quad [\text{m}^{-1}] \quad \text{alebo}$$

- je hodnota rovná hodnote dymivosti „D“.

$$D_{\max} = D \quad [\text{m}^{-1}]$$

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ alebo dymivosti „D“ nie je známa, potom maximálna prípustná hodnota dymivosti „D_{max}“ je:

4,00 m⁻¹ pri vozidle prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1979,

3,00 m⁻¹ pri vozidle s preplňovaným motorom,

2,50 m⁻¹ pri vozidle s nepreplňovaným motorom,
1,50 m⁻¹ pri vozidle prihlásenom do evidencie od 1. júla 2008,

1.3 Vizuálna kontrola

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, spravidla bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora. Je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti motora a jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, spôsobom predpísaným výrobcom.

1.3.1 Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu, prepľňovacie zariadenie a odvetranie kľukovej skrine. Pri prepľňovanom motore sa skontroluje tesnosť pretlakovej časti nasávania po naštartovaní motora pri zvýšených otáčkach.

Jednotlivé časti sacej sústavy prepojavacích prvkov komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak (pretlak) v saní nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

1.3.2 Vizuálna kontrola palivovej sústavy

Overia sa časti palivového systému a regulácia dodávky paliva. Ak je medzi pedálom a vstrekovacím zariadením mechanická väzba, overí sa poloha regulačného prvku dodávky paliva pri úplnom stlačení pedálu akcelerácie. Regulačný prvok musí byť v polohe maximálnej dodávky paliva.

Ak je v oblasti palivového systému náznak netesnosti, skontroluje sa tesnosť systému po naštartovaní motora pri zvýšených otáčkach.

Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu.

1.3.3 Vizuálna kontrola elektrickej sústavy

Skontroluje sa úplnosť a funkčnosť elektrickej sústavy predovšetkým žeravenie motora a kontrola tlaku oleja vrátane ich kontroliek na prístrojovom paneli.

Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky a snímače. Jednotlivé prvky a kontakty (spoje) elektrickej sústavy nesmú byť poškodené, resp. mať neprimeranú vôľu.

1.3.4 Štartovanie motora a kontrola elektronického indikátora poruchy

Zapne sa zapaľovanie a skontroluje sa funkčnosť kontroliek žeravenia, dobíjania a mazania. Našartuje sa motor, štandardným spôsobom. Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie. Po naštartovaní nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného dobíjania.

Pokiaľ je vozidlo vybavené elektronickým indikátorom poruchy vykonáva sa jeho kontrola. Ak indikačné zariadenie po naštartovaní motora signalizuje poruchu, meranie podľa 1.5 sa nevykoná, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.3.5 Vizuálna kontrola výfukového systému

Skontroluje sa tesnosť a neporušenosť zariadenia na odvod výfukových plynov, systému spätného vedenia výfukových plynov, zariadenia dodatočnej úpravy výfukových plynov. Tesnosť výfukového systému sa skontroluje vizuálnou prehliadkou, posluškom pri voľnobežných otáčkach motora a vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Jednotlivé časti výfukového systému musia byť natoľko tesné, aby nedochádzalo k viditeľnému úniku spalín pred vyústením výfukového systému.

1.3.6 Kontrola stavu motora

Vizuálne a akusticky sa skontroluje stav motora, či motor nevydáva neštandardné zvuky, nedochádza k neprimeraným vibráciám motora alebo prílišnému kolísaniu otáčok a pod.

Motor po naštartovaní a počas celej EK vo všetkých režimoch, musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

Ak boli pri vizuálnej kontrole zistené nedostatky alebo ak motor nie je v požadovanom riadnom technickom stave umožňujúcom bezpečné a objektívne vykonanie merania emisií, meranie podľa 1.5 sa nevykoná, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky (postupným zvyšovaním otáčok v závislosti od otáčok motora), krátkou jazdou alebo iným spôsobom určeným výrobcom (napr. voľnými akceleráciami na stredné otáčky motora).

Ak je motor kondicionovaný na prevádzkovú teplotu (napr. vzápätí po jazde, spustený ventilátor chladenia a pod.), môže sa vykonať meranie, podľa 1.5, bez ďalšieho kondicionovania.

1.5 Meranie

1.5.1 Teplota motora

Teplota oleja v motore, meraná v mieste zasunutia mierky hladiny oleja, musí dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1.

Pripúšťa sa meranie teploty chladiacej kvapaliny prostredníctvom komunikačného zariadenia a diagnostického rozhrania (konektor OBD).

Ak konfigurácia motora meranie neumožňuje, pripúšťa sa, do 31.12.2008, využitie palubného ukazovateľa teploty chladiacej kvapaliny, alebo určenie prevádzkovej teploty podľa opätovného spustenia ventilátora chladenia.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty média ustanovenú podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní pokračuje sa v meraní.

1.5.2 Otáčky voľnobehu

Pripojí sa snímač otáčkomera. Pri inštalácii snímača otáčkomera sa musia dodržať podmienky určené výrobcom meradla, aby meranie bolo spoľahlivé a presné.

Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia a diagnostického rozhrania (konektor OBD).

Voľnobežné otáčky motora sa zaznamenajú.

V špecifických prípadoch sa pripúšťa, do 31.12.2008, ručný záznam nameraných hodnôt otáčok zistených napr. odčítaním z palubného otáčkomera vozidla a pod., ale iba v prípade, ak nie je možné použiť štandardný spôsob merania otáčok.

1.5.3 Maximálne otáčky motora

Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia a diagnostického rozhrania (konektor OBD).

Pomalým zvyšovaním otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok motora.

Ak sú pochybnosti o technickom stave motora (nízka hladina oleja, neznámy termín výmeny rozvodového remeňa) alebo ak sa pri zvyšovaní otáčok vyskytnú prejavy svedčiace o zlom mechanickom stave motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy) alebo nesprávnom nastavení regulátora maximálnych otáčok, ktoré predstavujú zvýšené riziko poškodenia motora, v meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2. Maximálne dosiahnuté otáčky sa zaznamenajú.

Namerané maximálne otáčky musia byť v určenom rozsahu, podľa 1.2.3. Ak namerané otáčky sú nižšie ako požadované je možné ich meranie opakovať. Ak namerané otáčky motora prekročia maximálnu hodnotu povolených otáčok, podľa 1.2.3, otáčky sa zaznamenajú v meraní sa nepokračuje zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

V špecifických prípadoch sa pripúšťa ručný záznam nameraných hodnôt otáčok zistených napr. odčítaním z palubného otáčkomera vozidla a pod., ale iba v prípade, ak nie je možné použiť štandardný spôsob merania otáčok.

1.5.4 Meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie

1.5.4.1 Príprava a pripojenie dymomera

Podľa predpisu výrobcu sa vyberie a upevnení vhodná odberová sonda. Ak výrobca nepredpisuje inak, sonda č. 1 (sonda A) sa používa pri vnútornom priemere vyústenia výfukového systému do 70 mm, sonda č. 2 (sonda B) pri priemere nad 70 mm. Prívodné potrubie (hadica) od sondy k dymomeru nesmie mať ostré ohyby.

1.5.4.2 Prevodovka v polohe neutrál, spojka zopnutá, prídavné agregáty odpojené, vozidlo zabrzdené, ak výrobca nepredpisuje inak.

1.5.4.3 Preplachová akcelerácia

Ak výrobca neurčí inak, vykoná sa vykoná rýchlym a nenásilným stlačením pedálu akcelerátora preplachová akcelerácia. Pri preplachovej akcelerácii sa dosiahne pásmo vysokých otáčok (viac ako 75 % otáčok maximálneho výkonu). Po ich dosiahnutí sa pedál akcelerátora uvoľní. Preplachová akcelerácia sa vykoná minimálne dvakrát.

1.5.4.4 Pedál akcelerátora sa rýchle, ale nenásilne (max. za 1 s) stlačí na dosiahnutie maximálnej dávky paliva, uvoľní sa po dosiahnutí maximálnych otáčok motora, t. j. asi po uplynutí 2 s od jeho stlačenia. Po uvoľnení pedálu sa počká na dosiahnutie voľnobežných otáčok motora, v prípade preplňovaného motora aj otáčok turbodúchadla. Zaznamená sa maximálna hodnota súčiniteľa absorpcie, voľnobežné otáčky, maximálne otáčky a čas akcelerácie, ak to spôsob merania otáčok umožňuje.

Ak namerané otáčky sú nižšie ako požadované hodnoty merania sa nezaznamenajú a meranie sa opakuje. Ak namerané otáčky motora prekročia maximálnu hodnotu povolených otáčok, podľa 1.2.3, otáčky sa zaznamenajú, v meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

Voľná akcelerácia sa vykoná najmenej 3 krát. Čas medzi dvoma po sebe nasledujúcimi stlačeniami pedálu akcelerátora musí byť najmenej 10s.

Ak počas merania pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prejavom zhoršenia technického stavu motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy), alebo pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prudkému nárastu dymivosti motora, alebo sa iným spôsobom prejaví okamžité výrazné zhoršenie technického stavu motora, meranie sa okamžite preruší, dôvod prerušenia sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a EK sa vyhodnotí na základe dovtedy nameraných hodnôt.

Ak následkom zhoršenia technického stavu motora dôjde k jeho zastaveniu, do jednotlivých komponentov motora a jeho príslušenstva sa nesmie zasahovať.

1.5.4.5 Vypočíta sa hodnota dymivosti „D“ [m⁻¹] ako aritmetický priemer hodnôt súčiniteľov absorpcie „k“ zistených pri posledných troch voľných akceleráciách.

$$D = \frac{k_N + k_{N-1} + k_{N-2}}{3} \quad [m^{-1}]$$

kde: D vypočítaná hodnota dymivosti [m⁻¹];
k nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie [m⁻¹];
N poradové číslo merania;

Rozptyl „r“ posledných troch zaznamenaných hodnôt nesmie byť väčší ako 0,5 m⁻¹. Rozptyl „r“ je rozdiel medzi maximálnou a minimálnou hodnotou nameraného súčiniteľa absorpcie „k“ posledných troch voľných akcelerácií „N“.

r = max (A, B, C)

ak: A = abs (k_(N-2) - k_(N-1))
B = abs (k_(N-2) - k_N)
C = abs (k_(N-1) - k_N)

Ak vypočítaná hodnota dymivosti z posledných troch akcelerácií je väčšia ako „Dmax“, nesmú byť namerané hodnoty súčiniteľa absorpcie v klesajúcom rade. Rad hodnôt je klesajúci, ak každá nasledujúca hodnota je menšia ako jej predchádzajúca.

$$k_{N-2} > k_{N-1} > k_N$$

Pri nesplnení uvedených podmienok je nutné vykonať ďalšiu akceleráciu podľa 1.5.4.4 a opätovne vyhodnotiť posledné tri merania.

Celkovo možno vykonať maximálne 12 vyhodnocovaných akcelerácií. Ak ani potom nie sú podmienky splnené, meranie sa ukončí a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.5.5 Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.4, s možným vynechaním bodu 1.5.4.3 pre meranie druhého nezávislého vyústenia, vykoná pre každé vyústenie samostatne so samostatným záznamom o meraní.

1.5.6 Kontrola signalizácie poruchy elektronického indikátora porúch

Počas výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii elektronického indikátora porúch, pokiaľ je ním vozidlo vybavené. Ak indikačné zariadenie počas EK začne signalizovať poruchu, zaznamená sa tento stav do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa bodu 2.2.

Počas celého výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii poruchy motora prostredníctvom elektronického indikátora poruchy ak je vozidlo takýmto indikátorom vybavené a motor vozidla, počas celej EK vo všetkých režimoch, musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

Poznámka: Ak po 1. januári 2009, pri automatizovanom systéme merania po zaznamenaní teploty motora, nedôjde v priebehu 10 min k pokročeniu v postupe skúšky, skúška sa musí prerušiť a vytlačiť sa záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt do okamihu prerušenia skúšky.

Po 1. januári 2009 počas priebehu skúšky musí byť umožnené technikovi EK skúšku kedykoľvek prerušiť a vytlačiť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt získaných do okamihu prerušenia skúšky.

1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. Ku kópii protokolu archivovanému v PEK-u sa priloží záznam o meraní vyhotovený dymomerom pri meraní podľa 1.5.

1.6.1 Záznam predpísaných a nameraných hodnôt.

Záznam o meraní vyhotovený záznamovým zariadením dymomera musí obsahovať minimálne nasledujúce údaje a namerané hodnoty:

1.6.1.1 evidenčné číslo vozidla (po 1. januári 2009),

1.6.1.2 emisný systém (po 1. januári 2009),

1.6.1.3 dátum a čas merania,

1.6.1.4 typové označenie dymomera a softvérovej verzie,

1.6.1.5 druh odberovej sondy,

1.6.1.6 nameraná teplota, podľa 1.5.1(po 1. januári 2009),

1.6.1.7 maximálnu prípustnú hodnotu dymivosti „D_{max}“ podľa 1.2.5,

1.6.1.8 namerané otáčky voľnobehu podľa 1.5.2,

1.6.1.9 namerané maximálne otáčky podľa 1.5.3,

1.6.1.10 poradové čísla jednotlivých vyhodnocovaných akcelerácií,

1.6.1.11 namerané hodnoty voľnobežných a maximálnych otáčok počas jednotlivých akcelerácií podľa 1.5.2 a 1.5.3,

1.6.1.12 namerané časy jednotlivých akcelerácií, ak to spôsob merania otáčok umožňuje podľa 1.5.4.4,

1.6.1.13 namerané hodnoty jednotlivých vyhodnocovaných súčiniteľov absorpcie podľa 1.5.4.4 a 1.5.4.5,

1.6.1.14 priemernú hodnotu dymivosti „D“ podľa 1.5.4.5,

1.6.1.15 vypočítanú hodnotu rozptylu „r“ podľa 1.5.4.5,

1.6.1.16 výsledné hodnotenie „vyhovuje“, „nevyhovuje“ alebo „test prerušený“,

1.6.2 Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do AIS EK-u pre každé vyústenie zvlášť.

Poznámka: Po 1. januári 2009 sa hodnoty údajov a nameraných parametrov musia automaticky preniesť z dymomera do databázy údajov AIS EK-u minimálne v rozsahu podľa 1.6.1 a 1.6.2. Prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov do databázy údajov AIS EK-u musí byť umožnený aj v prípade prerušenia merania a získaní neúplných údajov. Ručne vkladané údaje musia byť osobitne označované.

Článok 2

Spôsob vyhodnotenia EK

2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.

2.1.1 Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží v EK doklady potrebné pre vykonanie EK podľa 1.1.1.

2.1.2 Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle a identifikačné údaje motora vozidla, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).

2.1.3 Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole vykonanej, podľa 1.3 ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, palivová a výfuková sústava sú tesné a vyhovujú jednotlivým požiadavkám stanoveným podľa 1.3 a indikačné zariadenie systému palubnej diagnostiky (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) nesignalizuje poruchu.

- 2.1.4** Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak:
- 2.1.4.1** otáčky voľnobehu namerané podľa 1.5.2 nie sú vyššie ako stanovené podľa 1.2.2,
 - 2.1.4.2** maximálne otáčky nameraná podľa 1.5.3 sú v rozsahu stanovenom podľa 1.2.3,
 - 2.1.4.3** vypočítaná priemerná hodnota dymivosti meraná metódou voľnej akcelerácie podľa 1.5.4, alebo 1.5.5 nie je vyššia ako stanovená podľa 1.2.5.
 - 2.1.4.4** motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nevydával neštandardné zvuky a ak počas EK nedošlo k výraznému zhoršeniu jeho technického stavu,
- 2.1.5** Namerané hodnoty podľa 1.5.4 zodpovedajú stanoveným požiadavkám podľa 1.2, v každom nezávislom vyústení výfukového systému.
- 2.1.6** Ak počas merania nedošlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky alebo akustickej signalizácie elektronického diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené.
- 2.2** **Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo ak pri meraní podľa 1.5.2 až 1.5.4 nevyhovelo ustanoveným požiadavkám podľa 1.2 alebo ak došlo počas EK k okamžitému výraznému zhoršeniu technického stavu motora alebo motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný alebo trhavý chod alebo ak počas merania došlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky alebo akustickej signalizácie elektronického diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené.

PIATA KAPITOLA VOZIDLÁ SO VZNETOVÝM MOTOROM S OBD

Na vozidle so vznetovým motorom, kategórie M₁ a N₁, ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2008, sa EK vykonáva v rozsahu uvedenom v tejto kapitole. Na vozidle so vznetovým motorom, ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvýkrát prihlásené do evidencie do 31. decembra 2007 sa môže vykonať EK podľa štvrtej kapitoly, druhej časti.

Na vozidle, kategórie M₁ a N₁, so vznetovým motorom, ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2008, podliehajúce pravidelnej emisnej kontrole v lehotách podľa prvej kapitoly písm. d) a f) tretej časti sa EK vykonáva do 31. decembra 2008 podľa štvrtej kapitoly, druhej časti.

Článok 1 Spôsob vykonávania EK

1.1 Identifikácia vozidla a motora

- 1.1.1** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:
- a) osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu overenú kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru;
 - b) aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.
- 1.1.2** Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:
- 1.1.2.1** Značka, obchodný názov vozidla.
 - 1.1.2.2** Druh a kategória vozidla.
 - 1.1.2.3** Typ vozidla / variant / verzia.
 - 1.1.2.4** Evidenčné číslo vozidla.
 - 1.1.2.5** Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby).
 - 1.1.2.6** Dátum prvej evidencie vozidla v SR.
 - 1.1.2.7** VIN číslo vozidla.
Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.
 - 1.1.2.8** Identifikačné číslo motora (typ).
 - 1.1.2.8.1** Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.
 - 1.1.2.8.2** Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u sa v časti ďalšie záznamy PEK uvedie neidentifikovateľný typ motora.
 - 1.1.2.8.3** Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.
 - 1.1.2.9** Druh paliva / zdroj energie (D s OBD).
 - 1.1.2.10** Emisný systém (NKAT).
Emisný systém NKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (redukčným alebo oxidačným), ktorého príprava zmesi nie je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynch.

1.1.2.11 Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.

1.1.3 Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3, 1.1.2.9 a 1.1.2.10 a pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom aj podľa 1.1.2.12 sa zaznamenajú do AIS EK v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.1.3.1 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.1.3.1 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov.

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom), na typ motora, ktorý je uvedený v osvedčení o evidencii a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK-u sa zapíše označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

1.2.1 Teplota motora /min./ [°C]

Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, je minimálna teplota chladiacej kvapaliny odčítaná prostredníctvom OBD 80 °C.

1.2.2 Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min⁻¹]

Rozsah otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od dolnej hranice a pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ k hornej hranici tolerančného pásma učeného výrobcom. Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od tejto hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min⁻¹. Ak hodnota určená výrobcom vozidla nie je známa, otáčky nesmú prekročiť 1000 min⁻¹.

1.2.3 Maximálne otáčky motora /min. - max./ [min⁻¹]

Dolnú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky max. výkonu určené výrobcom. Horná hodnota rozsahu je hodnota maximálnych regulačných otáčok určená výrobcom zväčšená o hodnotu 150 min⁻¹. Ak výrobca hodnotu maximálnych regulačných otáčok neurčil, hornú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky max. výkonu zväčšené o 30 %. Pri vozidle s automatickou prevodovkou otáčky nesmú prekročiť dve tretiny hodnoty maximálnych otáčok ustanovených pre vozidlo s manuálne ovládanou prevodovkou, ak výrobca neurčil inak.

1.2.4 Korigovaný súčiniteľ absorpcie /x_L/ [m⁻¹] a dymivosť /D/ [m⁻¹]

Hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ je uvedená v osvedčení o evidencii.

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ nie je uvedená v osvedčení o evidencii ani v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch zistí sa hodnota dymivosti „D“ uvedená v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch.

V špecifickom prípade sa môže použiť hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ alebo hodnota dymivosti „D“ určená výrobcom, zistená prostredníctvom technickej služby.

1.2.5 Maximálna prípustná hodnota dymivosti /D_{max}/ [m⁻¹]

Maximálna prípustná hodnota dymivosti „D_{max}“:

- je hodnota vypočítaná zväčšením korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ o hodnotu 0,5 m⁻¹

$$D_{\max} = x_L + 0,5 \quad [\text{m}^{-1}] \quad \text{alebo}$$

- je hodnota rovná hodnote dymivosti „D“

$$D_{\max} = D \quad [\text{m}^{-1}]$$

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „x_L“ alebo dymivosti „D“ nie je známa, potom maximálna prípustná hodnota dymivosti „D_{max}“ je:

3,00 m⁻¹ pri vozidle s preplňovaným motorom,

2,50 m⁻¹ pri vozidle s nepreplňovaným motorom,

1,50 m⁻¹ pri vozidle prihlásenom do evidencie od 1. júla 2008.

1.3 Vizuálna kontrola

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, spravidla bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora. Je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti motora a jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, spôsobom predpísaným výrobcom.

1.3.1 Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu, preplňovacie zariadenie a odvetranie kľukovej skrine. Pri preplňovanom motore sa skontroluje tesnosť pretlakovej časti nasávania po naštartovaní motora pri zvýšených otáčkach.

Jednotlivé časti sacej sústavy prepojavacích prvkov komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak (pretlak) v saní nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

1.3.2 Vizuálna kontrola palivovej sústavy

Overia sa časti palivového systému a regulácia dodávky paliva. Ak je medzi pedálom a vstrekovacím zariadením mechanická väzba, overí sa poloha regulačného prvku dodávky paliva pri úplnom stlačení pedálu akcelerácie. Regulačný prvok musí byť v polohe maximálnej dodávky paliva.

Ak je v oblasti palivového systému náznak netesnosti, skontroluje sa tesnosť systému po naštartovaní motora pri zvýšených otáčkach.

Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu.

1.3.3 Štartovanie motora a vytvorenie komunikácie s diagnostickým systémom OBD a vizuálna kontrola prítomnosti a funkcie MI indikátora systému OBD

Pripojí komunikačné zariadenie k OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla a vytvorí sa komunikácia s diagnostickým systémom OBD podľa nasledovného postupu:

- a) zapalovanie vypnuté – pripojí sa komunikačné zariadenie k systému OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania,
- b) komunikačné zariadenie sa spustí,
- c) zapne sa zapalovanie,
- d) pri zapnutom zapalovaní sa skontroluje prítomnosť a indikácia MI indikátora systému OBD – MI indikátor systému OBD sa musí rozsvietiť (v špecifických prípadoch môže po krátkom čase zhasnúť),
- e) pri zapnutom zapalovaní sa skontroluje funkčnosť kontroliek žeravenia, dobíjania a mazania,
- f) motor sa naštartuje štandardným spôsobom a nechá sa pracovať na voľnobehu. Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie,
- g) po naštartovaní motora nesmie dôjsť k signalizácii, ďalšieho žeravenia, nedostatočného tlaku mazacieho oleja alebo nedostatočného dobíjania,
- h) po naštartovaní motora musí MI indikátor systému OBD v priebehu niekoľkých sekúnd zhasnúť a ostať zhasnutý (ak v špecifických prípadoch pred naštartovaním MI indikátor systému OBD zhasol, nesmie sa po naštartovaní motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať),
- i) nadviaže sa komunikácia s OBD,
- j) potvrdí sa spojenie – komunikácia vytvorená.

Ak pri vizuálnej kontrole prítomnosti a funkcie MI indikátora systému OBD, pri zapnutom zapalovaní nedôjde k rozsvieteniu MI indikátora systému OBD, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa môže pokračovať a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

V prípade neúspešného nadviazania komunikácie, môže sa postup nadviazania komunikácie zopakovať. Ak ani opakovane nedôjde k nadviazaniu komunikácie v EK sa nepokračuje, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.3.4 Vizuálna kontrola výfukového systému

Skontroluje sa tesnosť a neporušenosť zariadenia na odvod výfukových plynov, systému spätného vedenia výfukových plynov, zariadenia dodatočnej úpravy výfukových plynov. Tesnosť výfukového systému sa skontroluje vizuálnou prehliadkou, posluhom pri voľnobežných otáčkach motora a vykonaním tlakovej skúšky Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Jednotlivé časti výfukového systému sústavy musia byť natoľko tesné, aby nedochádzalo k viditeľnému úniku spalín pred vyústením výfukového systému.

1.3.5 Kontrola stavu motora

Akusticky sa skontroluje stav motora, či motor nevydáva neprirodené zvuky, nedochádza k neprimeraným vibráciám motora alebo prílišnému kolísaniu otáčok a pod.

Motor po naštartovaní a počas celej EK vo všetkých režimoch, musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

1.3.6 Zistenie identifikačných údajov vozidla a palubného diagnostického systému prostredníctvom OBD

1.3.6.1 Zistenie VIN kódu vozidla a / alebo CIN kódu a / alebo CVN kódu

Komunikačné zariadenie načíta VIN kód vozidla a / alebo CIN kód a / alebo CVN kód, porovná sa načítaný VIN kód vozidla s osvedčením o evidencii v prípade nesúladu medzi elektronickým VIN kódom a VIN kódom na vozidle sa tento nesúlad zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

1.3.6.2 Zistenie statusu OBD

Status OBD udáva, ktorý OBD systém je vo vozidle zabudovaný. Pri kontrole musí komunikačné zariadenie status OBD načítať.

Ak boli pri vizuálnej kontrole zistené nedostatky alebo ak motor nie je v požadovanom riadnom technickom stave umožňujúcom bezpečné a objektívne vykonanie merania emisií, meranie podľa 1.5 sa nevykoná, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky (postupným zvyšovaním otáčok v závislosti od otáčok motora), krátkou jazdou alebo iným spôsobom určeným výrobcom (napr. voľnými akceleráciami na stredné otáčky motora).

Ak je motor kondicionovaný na prevádzkovú teplotu (napr. vzápätí po jazde, spustený ventilátor chladenia a pod.), môže sa vykonať meranie, podľa 1.5, bez ďalšieho kondicionovania.

1.5 Meranie

1.5.1 Teplota motora

Teplota chladiacej kvapaliny je meraná prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a prenášaná do dymomera prostredníctvom komunikačného zariadenia, táto hodnota musí dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1.

Ak tento údaj nie je možné získať, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty chladiacej kvapaliny ustanovenej podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní, pokračuje sa v meraní podľa 1.5.

1.5.2 Otáčky voľnobehu

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do dymomera, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Voľnobežné otáčky motora sa zaznamenajú.

1.5.3 Maximálne otáčky motora

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do dymomera, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Pomalým zvyšovaním otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok motora.

Ak sú pochybnosti o správnom udržiavaní technického stavu motora (nízka hladina oleja, neznámy termín výmeny rozvodového remeňa) alebo ak sa pri zvyšovaní otáčok vyskytnú prejavy svedčiace o zlom mechanickom stave motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy) alebo nesprávnom nastavení regulátora maximálnych otáčok, ktoré predstavujú zvýšené riziko poškodenia motora, v meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2. Maximálne dosiahnuté otáčky sa zaznamenajú.

Namerané maximálne otáčky musia byť v určenom rozsahu, podľa 1.2.3. Ak namerané otáčky sú nižšie ako požadované je možné ich meranie opakovať. Ak namerané otáčky motora prekročia maximálnu hodnotu povolených otáčok, podľa 1.2.3, otáčky sa zaznamenajú v meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.5.4 Meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie

1.5.4.1 Príprava a pripojenie dymomera

Podľa predpisu výrobcu sa vyberie a upevnení vhodná odberová sonda. Ak výrobca nepredpisuje inak, sonda č. 1 (sonda A) sa používa pri vnútornom priemere vyústenia výfukového systému do 70 mm. Prívodné potrubie (hadica) od sondy k dymomeru nesmie mať ostré ohyby.

1.5.4.2 Prevodovka v polohe neutrál, spojka zopnutá, prídavné agregáty odpojené, vozidlo zabrzdené, ak výrobca nepredpisuje inak.

1.5.4.3 Preplachová akcelerácia

Ak výrobca neurčí inak, vykoná sa vykoná rýchlym a nenásilným stlačením pedálu akcelerátora preplachová akcelerácia. Pri preplachovej akcelerácii sa dosiahne pásmo vysokých otáčok (viac ako 75 % otáčok maximálneho výkonu). Po ich dosiahnutí sa pedál akcelerátora uvoľní. Preplachová akcelerácia sa vykoná minimálne dvakrát.

1.5.4.4 Pedál akcelerátora sa rýchle, ale nenásilne (max. za 1 s) stlačí na dosiahnutie maximálnej dávky paliva, uvoľní sa po dosiahnutí maximálnych otáčok motora, t. j. asi po uplynutí 2 s od jeho stlačenia. Pri vozidle s automatickou prevodovkou sa nesmú prekročiť otáčky podľa 1.2.3. Po uvoľnení pedálu sa počká na dosiahnutie voľnobežných otáčok motora, v prípade preplňovaného motora aj na pokles otáčok turbodúchadla. Zaznamená sa maximálna hodnota súčiniteľa absorpcie, voľnobežné otáčky, maximálne otáčky a čas akcelerácie, ak to spôsob merania otáčok umožňuje.

Ak namerané otáčky sú nižšie ako požadované hodnoty merania sa nezaznamenajú a meranie sa opakuje. Ak namerané otáčky motora prekročia maximálnu hodnotu povolených otáčok, podľa 1.2.3, otáčky sa zaznamenajú v meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

Voľná akcelerácia sa vykoná najmenej 3 krát. Čas medzi dvoma po sebe nasledujúcimi stlačeniami pedálu akcelerátora musí byť najmenej 10s.

Ak počas merania pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prejavom zhoršenia technického stavu motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy), alebo pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prudkému nárastu dymivosti motora, alebo sa iným spôsobom prejaví okamžité výrazné zhoršenie technického stavu motora, meranie sa okamžite preruší a EK sa vyhodnotí na základe dovtedy nameraných hodnôt. Ak následkom zhoršenia technického stavu motora dôjde k jeho zastaveniu, do jednotlivých komponentov motora a jeho príslušenstva sa nesmie zasahovať.

1.5.4.5 Vypočíta sa hodnota dymivosti „D“ [m⁻¹] ako aritmetický priemer hodnôt súčiniteľov absorpcie „k“ zistených pri posledných troch voľných akceleráciách.

$$D = \frac{k_N + k_{N-1} + k_{N-2}}{3} \quad [m^{-1}]$$

kde: D vypočítaná hodnota dymivosti [m⁻¹];
k nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie [m⁻¹];
N poradové číslo merania;

Rozptyl „r“ posledných troch zaznamenaných hodnôt nesmie byť väčší ako 0,5 m⁻¹. Rozptyl „r“ je rozdiel medzi maximálnou a minimálnou hodnotou nameraného súčiniteľa absorpcie k posledných troch voľných akcelerácií „N“.

$$r = \max(A, B, C)$$

ak: A = abs (k_(N-2) - k_(N-1))
B = abs (k_(N-2) - k_N)
C = abs (k_(N-1) - k_N)

Ak vypočítaná hodnota dymivosti z posledných troch akcelerácií je väčšia ako „D_{max}“, nesmú byť namerané hodnoty súčiniteľa absorpcie v klesajúcom rade. Rad hodnôt je klesajúci, ak každá nasledujúca hodnota je menšia ako jej predchádzajúca.

$$k_{N-2} > k_{N-1} > k_N$$

Pri nesplnení uvedených podmienok je nutné vykonať ďalšiu akceleráciu podľa 1.5.4.4 a opätovne vyhodnotiť posledné tri merania.

Celkovo možno vykonať maximálne 12 vyhodnocovaných akcelerácií. Ak ani potom nie sú podmienky splnené, meranie sa ukončí a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.5.5 Meranie pri viacerých vyústeniach výfuku

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.4, s možným vynechaním bodu 1.5.4.3 pre meranie druhého nezávislého vyústenia, vykoná pre každé vyústenie samostatne so samostatným záznamom o meraní.

1.5.6 Kontrola MI indikátora systému OBD

Po naštartovaní motora MI indikátor systému OBD musí zhasnúť (ak v špecifických prípadoch pred naštartovaním indikátor zhasol, nesmie sa po naštartovaní motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať) a počas chodu motora nesmie indikovať poruchu motora a jeho komponentov.

1.5.6.1 Kontrola statusu MI indikátora systému OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta status MI indikátora OBD („ZAP“ / „VYP“). Ak načítaný status indikátora OBD je „ZAP“ (MI indikátor systému OBD zobrazuje poruchu niektorého z komponentov kontrolovaných systémom OBD), sa tento stav zaznamená do AIS EK-u a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

1.5.6.2 Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD

Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD sa vykoná porovnaním načítaného statusu MI indikátora s jeho skutočnou indikáciou, podľa matrice uvedenej v nasledovnej tabuľke (svieti = „ZAP“ / nesvieti = „VYP“),

status indikátora	indikácia indikátora	vyhodnotenie
VYP	VYP	vyhovuje
VYP	ZAP	nevyhovuje
ZAP	ZAP	vyhovuje
ZAP	VYP	nevyhovuje

Ak MI indikátor systému OBD nevykazuje zhodu medzi načítaným statusom a jeho skutočným stavom (indikáciou), vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

1.5.7 Kontrola stavu pamäte chýb OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa skontrolujú údaje systému palubnej diagnostiky OBD relevantné z hľadiska emisií – záznamy v pamäti chýb OBD.

Ak je počet chýb > 0, načítajú sa chybové kódy z pamäte uložených chýb OBD a zobrazia sa na zobrazovacom zariadení dymomera.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P0XXX, počet chýb > 0, zistené chyby (ich kódy) sa zaznamenajú do AIS EK-u do časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Počet chýb sa uvedie do AIS EK-u a kódy a popis chýb (ak je k dispozícii) sa uvedie do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P1XXX, počet chýb > 0, zistené chyby (ich kódy) sa nevyhodnocujú.

Počas celého výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii poruchy motora prostredníctvom MI indikátora systému OBD a motor vozidla, počas celej EK vo všetkých režimoch, musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

Poznámka: Ak po zaznamenaní teploty motora, nedôjde v priebehu 10 min k pokročeniu v postupe skúšky, skúška sa musí prerušiť a vytlačiť sa záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt do okamihu prerušenia skúšky.

Počas priebehu skúšky musí byť umožnené technikovi EK skúšku kedykoľvek prerušiť a vytlačiť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt získaných do okamihu prerušenia skúšky.

1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Získané a namerané hodnoty sa zaznamenávajú do pamäte dymomera a do protokolu o EK sa zaznamenávajú prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. Zaznamenanie uložených údajov o EK sa uskutoční automaticky prenesením nameraných parametrov z dymomera do AIS EK-u a vytlačením záznamu merania o EK. K protokolu archivovanému v PEK-u sa priložia záznamy o meraní vyhotovené dymomerom pri meraní podľa 1.5.

1.6.1 Záznam predpísaných a nameraných hodnôt.

Záznam o meraní vyhotovený záznamovým zariadením dymomera musí obsahovať minimálne nasledujúce údaje a namerané hodnoty:

1.6.1.1 evidenčné číslo vozidla,

1.6.1.2 emisný systém,

1.6.1.3 dátum a čas merania,

1.6.1.4 typové označenie dymomera a softvérovej verzie,

1.6.1.5 druh odberovej sondy,

1.6.1.6 nameraná teplota, podľa 1.5.1,

1.6.1.7 maximálnu prípustnú hodnotu dymivosti „D_{max}“ podľa 1.2.5,

1.6.1.8 namerané otáčky voľnobehu podľa 1.5.2,

1.6.1.9 namerané maximálne otáčky podľa 1.5.3,

- 1.6.1.10 poradové čísla jednotlivých vyhodnocovaných akcelerácií,
 - 1.6.1.11 namerané hodnoty voľnobežných a maximálnych otáčok počas jednotlivých akcelerácií podľa 1.5.4.4,
 - 1.6.1.12 namerané časy jednotlivých akcelerácií, ak to spôsob merania otáčok umožňuje podľa 1.5.4.4,
 - 1.6.1.13 namerané hodnoty jednotlivých vyhodnocovaných súčiniteľov absorpcie podľa 1.5.4.4 a 1.5.4.5,
 - 1.6.1.14 priemernú hodnotu dymivosti „D“ podľa 1.5.4.5,
 - 1.6.1.15 vypočítanú hodnotu rozptylu „r“ podľa 1.5.4.5,
 - 1.6.1.16 VIN, CIN, CVN, podľa 1.3.6.1 ak je údaj sprístupnený,
 - 1.6.1.17 status OBD, podľa 1.3.6.2,
 - 1.6.1.18 stav pamäte chýb – počet chýb a ich číselné kódy, podľa 1.5.7,
 - 1.6.1.19 výsledné hodnotenie „vyhovuje“, „nevyhovuje“ alebo „test prerušený“,
- 1.6.2 Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. Namerané hodnoty sa zaznamenajú do AIS EK-u pre každé vyústenie zvlášť.

Poznámka: Hodnoty údajov a nameraných parametrov sa musia automaticky preniesť z dymomeru do databázy údajov AIS EK-u minimálne v rozsahu podľa 1.6.1 a 1.6.2. Prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov do databázy údajov AIS EK-u musí byť umožnený aj v prípade prerušenia merania a získaní neúplných údajov. Ručne vkladané údaje musia byť osobitne označované.

Článok 2

Spôsob vyhodnotenia EK

- 2.1 **Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.
- 2.1.1 Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží v EK doklady potrebné pre vykonanie EK podľa 1.1.1.
 - 2.1.2 Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle a identifikačné údaje motora vozidla, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).
 - 2.1.3 Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole vykonanej podľa 1.3 ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, systém palubnej diagnostiky OBD je funkčný, umožňuje naviazanie komunikácie a indikačné zariadenie systému OBD je funkčné a nesignalizuje poruchu.
 - 2.1.4 Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak:
 - 2.1.4.1 systém OBD umožňuje získanie údajov potrebných pre meranie podľa 1.5,
 - 2.1.4.2 otáčky voľnobehu namerané podľa 1.5.2 nie sú vyššie ako stanovené podľa 1.2.2,
 - 2.1.4.3 maximálne otáčky nameraná podľa 1.5.3 sú v rozsahu stanovenom podľa 1.2.3,
 - 2.1.4.4 motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nevydával neštandardné zvuky a ak počas EK nedošlo k výraznému zhoršeniu jeho technického stavu,
 - 2.1.4.5 vypočítaná priemerná hodnota dymivosti meraná metódou voľnej akcelerácie podľa 1.5.4, alebo 1.5.5 nie je vyššia ako stanovená podľa 1.2.5,
 - 2.1.4.6 status MI indikátora systému OBD nie je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných systémom OBD a regulačná iniciácia MI indikátora OBD je v zhode so statusom MI indikátora podľa 1.5.6.
 - 2.1.4.7 pamäť chýb systému OBD neobsahuje zápis podľa 1.5.7.
 - 2.1.5 Namerané hodnoty podľa 1.5.4 zodpovedajú ustanoveným požiadavkám podľa 1.2, v každom nezávislom vyústení výfukového systému.
- 2.2 **Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo pri meraní podľa 1.5.2 až 1.5.4 nevyhovelo ustanoveným požiadavkám podľa 1.2, alebo neumožnilo komunikáciu a získanie údajov prostredníctvom OBD, alebo status MI indikátora systému OBD je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných systémom OBD alebo regulačná iniciácia MI indikátora OBD nie je v zhode so statusom MI indikátora podľa 1.5.6, alebo sa v pamäti chýb OBD nachádzal zápis podľa 1.5.7, alebo ak došlo počas EK k okamžitému výraznému zhoršeniu technického stavu motora alebo motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný alebo trhavý chod.

TRETIA ČASŤ

LEHOTY EMISNÝCH KONTROL PRAVIDELNÝCH PRE JEDNOTLIVÉ KATEGÓRIE VOZIDIEL, ATOMATIZOVANÝ INFORMAČNÝ SYSTÉM A VYZNAČOVANIE VÝSLEDKU EMISNEJ KONTROLY DO DOKLADOV O EMISNEJ KONTROLE

PRVÁ KAPITOLA

LEHOTY EMISNÝCH KONTROL PRAVIDELNÝCH PRE JEDNOTLIVÉ KATEGÓRIE VOZIDIEL

- 1 Emisnej kontrole pravidelnej podlieha vozidlo:
- a) kategórie M₁ a N₁ so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom v lehote štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,
 - b) kategórie M₁ a N₁ so vznětovým motorom v lehote štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,

- c) kategórie M₂, M₃, N₂ a N₃ v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
 - d) kategórie M a N používané na zdravotnícku záchrannú službu, banskú záchrannú službu a poruchovú službu plynárenských zariadení a vozidlo používané na taxislužbu v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
 - e) kategórie T v lehote dvoch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,
 - f) kategórie M, N a T používané v autoškole ako výcvikové vozidlá v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
 - g) kategórie M₁ a N₁ so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom v jednoročných lehotách
- 2 Emisnej kontrole pravidelnej podlieha vozidlo mimo ustanovených lehôt ak je obvodným úradom dopravy nariadená EK pravidelná mimo lehoty .

DRUHÁ KAPITOLA AUTOMATIZOVANÝ INFORMAČNÝ SYSTÉM EMISNEJ KONTROLY

Článok 1

Zaznamenávanie údajov o emisnej kontrole do automatizovaného informačného systému

- 1.1 Do AIS EK-u sa zaznamenávajú údaje z dokladov od vozidla predkladaných pri emisnej kontrole podľa bodu 1.1.1 článku 1 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky alebo podľa štvrtej časti tejto metodiky a údajov zistených na vozidle v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK podľa článku 1 bodu 1.1.2 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky a podľa druhej až štvrtej kapitoly druhej časti tejto metodiky.
- 1.2 V AIS EK-u sa vedú údaje o chybách a nameraných hodnotách zistených pri emisných kontrolách vykonaných podľa jednotlivých kontrolných úkonov a záverov o spôsobilosti a nespôsobilosti vozidla na premávku na pozemných komunikáciách podľa druhej časti prvej až piatej kapitoly tejto metodiky. Tieto údaje vedie a eviduje oprávnená osoba emisnej kontroly v AIS EK-u v rozsahu evidovaných údajov²⁹.
- 1.3 poverená technická služba emisnej kontroly motorových vozidiel vedie a eviduje v rámci celej siete pracovísk emisnej kontroly v AIS EK-u, podľa odseku 1.2, údaje o záveroch o spôsobilosti a nespôsobilosti vozidla v rozsahu evidovaných údajov²⁹.
- 1.4 Po 1.1.2009 musia byť po ukončení merania získané údaje a namerané parametre elektronicke prenesené z meradla do AIS EK-u a obsluha meradla musí mať možnosť voľby pre vytlačenie záznamu o meraní. Údaje a namerané parametre musia byť prenášané v textovom formáte, minimálne v rozsahu údajov a hodnôt určenom pre záznam o meraní podľa druhej časti druhej až piatej kapitoly článku 1 bodu 1.6 tejto metodiky, pričom musí byť zabezpečený bezpečný prenos dát z analyzátora alebo dymomera do AIS EK-u.

Ak je niektorý z prenášaných údajov v AIS EK-u ručne zaznamenaný technikom EK, musí byť tento údaj výrazne označený znakom „#“ (v AIS EK-u aj vo vytlačенých dokladoch) s poznámkou, že označený údaj je zaznamenaný ručne.

Na meranie podľa druhej časti druhej kapitoly sa automatický prenos údajov nevzťahuje a údaje sa do AIS EK-u prenášajú manuálne.

TRETIA KAPITOLA DOKLADY O VYKONANÍ EMISNEJ KONTROLY A SPÔSOB VYZNAČOVANIA VÝSLEDKU KONTROLY DO DOKLADOV O VYKONANÍ EMISNEJ KONTROLY

Článok 1

Doklady o vykonaní emisnej kontroly

Dokladom o vykonaní emisnej kontroly je vyznačený Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla, Osvedčenie o emisnej kontrole a vyznačená (perforovaná) kontrolná nálepka³⁰, alebo Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla³¹.

Článok 2

Spôsob vyznačovania výsledku kontroly do dokladov o vykonaní emisnej kontroly

- 2.1 Výsledok EK pravidelnej vykonanej v rozsahu podľa druhej časti prvej až piatej kapitoly tejto metodiky a EK administratívnej vykonanej v rozsahu podľa štvrtej časti druhej kapitoly tejto metodiky vrátane chýb zistených na vozidle, ak tieto nie sú automaticky prenesené na základe nameraných hodnôt a vyhodnotenia výsledku EK, sa zapisuje do protokolu o EK motorového vozidla.
- 2.2 Ak je vozidlo pri EK vyhodnotený ako spôsobilý na premávku na pozemných komunikáciách, do protokolu o EK motorového vozidla sa zapíše druh nasledujúcej EK a lehota platnosti EK, ktorá sa zároveň zapíše do OEK a vyznačí na KN EK perforovaním. Perforovanú KN EK na určené miesto nalepí technik EK, ktorý EK vykonal podľa bodu 5.2.
- 2.3 Ak je vozidlo pri EK vyhodnotený ako nespôsobilý na premávku na pozemných komunikáciách, do protokolu o EK motorového vozidla sa zapíše druh nasledujúcej EK a lehota platnosti EK sa nestanovuje. OEK a KN EK sa nevydáva.

²⁹ § 57 ods. 5 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

³⁰ § 70 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

³¹ § 70 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

- 2.4 Pri EK zvláštnej, podľa prvej kapitoly štvrtej časti tejto metodiky, sa postupuje podľa bodov 2.1 až 2.3; OEK a KN EK sa nevydáva.

Článok 3

Protokol o emisnej kontrole vozidla

Protokol o EK motorového vozidla je tlačivo označené sériou SKA a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKA nasledujú série SKB až SKZ. Tlačivo okrem tohto označenia obsahuje údaje o druhu EK, identifikačné údaje vozidla, údaje o druhu pohonu vozidla, údaje o emisnom systéme vozidla, diagnostické údaje, zistené chyby, závery o spôsobilosti alebo nespôsobilosti vozidla na premávku na pozemných komunikáciách, údaje o čísle prideleného OEK a o čísle KN EK, identifikačné údaje o PEK, identifikačné údaje o technikovi EK a údaje o lehote platnosti³².

3.1 Spôsob vyznačovania údajov do protokolu

- 3.1.1 Údaje na tlačive protokolu okrem podpisov a odtlačkov pečiatok sa na protokol vyznačujú AIS EK-om prostredníctvom tlačiarne počítača. Údaje vyznačené na oboch výtlakoch s identickým označením série a evidenčného čísla protokolu sa musia zhodovať.
- 3.1.2 Údaj uvedený v bode 3.2.1 generuje AIS EK. Údaje uvedené v častiach 3.2.2 až 3.2.14 vyznačuje administratívny pracovník alebo technik emisnej kontroly pred začatím EK. Údaje uvedené v bodoch 3.2.15 až 3.2.32 vyznačuje technik EK po vykonaní všetkých predpísaných kontrolných úkonov. Údaj uvedený v bode 3.2.33 vyznačuje prevádzkovateľ alebo vodič vozidla.
- 3.1.3 V odôvodnených prípadoch, napr. z dôvodu dokončenia kontroly pri poruche AIS EK-u, môžu byť údaje na protokol zreteľne a čitateľne vyznačené iným spôsobom, napr. písacím strojom alebo rukou. Všetky údaje vyznačené na protokol inak, než prostredníctvom AIS EK-om, musia byť do AIS EK-u vložené ihneď, ako to situácia umožní, tak aby sa zachoval časový sled vykonaných kontrol.
- 3.1.4 Dodatočné vyznačovanie údajov do vydaných protokolov nie je prípustné. Protokol sa považuje za vydaný, ak bol v AIS EK-u uzatvorený a uložený a následne jeden jeho výtlak odovzdaný prevádzkovateľovi alebo vodičovi vozidla.

3.2 Údaje vyznačované do protokolu

Do jednotlivých polí elektronického protokolu v AIS EK-u sa údaje jednotlivých položiek vyznačujú nasledovne:

- 3.2.1 **Kód protokolu:** Vyznačuje sa kód v celkovej dĺžke 24 znakov, zložený z piatich častí navzájom oddelených znakom „-“:
- 3.2.1.1 prvá časť kódu je tvorená identifikačným číslom PEK a skladá sa zo štyroch číslic,
- 3.2.1.2 druhá časť kódu je tvorená kódom kontrolného technika a skladá sa z troch číslic,
- 3.2.1.3 tretia časť kódu je tvorená poradovým číslom protokolu prideleným AIS EK-om a skladá sa z piatich číslic. Pri vyznačovaní protokolov sa začína každý rok protokolom číslom 00001,
- 3.2.1.4 štvrtá časť kódu je tvorená označením dátumu vykonania emisnej kontroly a skladá sa zo šiestich číslic. Prvá dvojica číslic označuje deň, druhá dvojica mesiac a tretia dvojica rok dátumu (napr. údaj „011106“ pre 1. november 2006),
- 3.2.1.5 piata časť kódu je tvorená označením času vykonania emisnej kontroly (uzavretia a uloženia protokolu do AIS EK-u) a skladá sa zo šiestich číslic. Prvá dvojica číslic označuje hodinu, druhá dvojica minútu a tretia dvojica sekundu času (napr. údaj „140530“ pre 14 hod. 05 min. 30 s.).
- 3.2.2 **Druh kontroly / kód:** Vyznačuje sa textom zodpovedajúcim vykonanému druhu emisnej kontroly napr.:
- 3.2.2.1 „pravidelná“ - ak sa jedná o EK vykonanú v úplnom rozsahu a v predpísaných lehotách,
- 3.2.2.2 „zvláštna“ - ak sa jedná o EK vykonanú na žiadosť orgánov štátnej správy,
- 3.2.2.3 „administratívna počas lehoty“ - ak sa jedná o EK vykonanú počas platnosti EK pravidelnej, resp. „mimo lehoty“ ak sa jedná o EK vykonanú na žiadosť prevádzkovateľa vozidla, ktorému ešte neuplynula lehota prvého overenia emisných limitov.
- 3.2.3 **Značka vozidla:** Vyznačuje sa obchodné meno výrobcu vozidla (napr. „Škoda“) uvedené v osvedčení o evidencii vozidla.
- 3.2.4 **Obchodný názov vozidla:** Vyznačuje sa obchodný názov vozidla (napr. „Fabia“) uvedené v osvedčení o evidencii vozidla.
- 3.2.5 **Druh vozidla / kategória:** Vyznačuje sa druh vozidla a jeho kategória v uvedenom poradí a navzájom oddelené znakom „/“ tak, ako sú uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Ako druh vozidla sa vyznačuje základný druh vozidla. (Príklad vyznačených údajov pre osobný automobil: „OA / M1“.)
- 3.2.6 **Evidenčné číslo vozidla:** Vyznačuje sa evidenčné číslo vozidla uvedené v osvedčení o evidencii vozidla, pričom skupina písmen označujúcich okres a skupina ostatných znakov sú navzájom oddelené znakom „-“ (napr. „NR-001AA“). Pri EK zvláštnej podľa štvrtej časti druhej kapitoly tejto metodiky (napr. individuálny dovoz) ak vozidlo nemá evidenčné číslo, sa vyznačí číslo Osvedčenia o zhode vozidla - COC³³ certifikátu (certifikát konformity), rozhodnutie o uznání typového schválenia (UTS), resp. ekvivalentného dokladu alebo VIN (napr. „COC123A45“ alebo „UTS123A45“ alebo „ABCD1234EFGH56789“).
- 3.2.7 **Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby):** Vyznačuje sa deň, mesiac a rok prvej evidencie vozidla v uvedenom poradí podľa osvedčenia o evidencii vozidla dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslic oddelenými znakom „.“ (napr. „21.06.2004“).
- 3.2.8 **Dátum prvej evidencie vozidla v SR:** Vyznačuje sa deň, mesiac a rok prvej evidencie vozidla v SR v uvedenom poradí podľa osvedčenia o evidencii vozidla dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslic oddelenými znakom „.“ (napr. „21.06.2004“).

³² § 4 ods. 1 vyhlášky MDPT SR č. 29/2006 Z. z.

³³ § 2 písm. ai) a § 5 ods.14 zákona č. 725/2004 Z. z.

- 3.2.9 Typ vozidla / variant / verzia:** Vyznačujú sa typ vozidla, jeho variant a verzia v uvedenom poradí a navzájom oddelené znakom „/“ (napr. „SEAZFX0 / 1F / M5“) tak, ako sú uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Ak údaj nie je uvedený v osvedčení o evidencii vozidla tak sa položka nevyznačuje.
- 3.2.10 VIN:** Vyznačuje sa identifikačné číslo vozidla VIN (napr. „TMBPF16Y823499907“) uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Ak VIN nie je uvedený v osvedčení o evidencii vozidla vyznačuje sa výrobné číslo karosérie uvedené v osvedčení o evidencii vozidla.
- 3.2.11 Identifikačné číslo motora (typ):** Vyznačuje sa identifikačné číslo motora (spravidla typ motora, napr. „AKL“) uvedené v osvedčení o evidencii vozidla.
- 3.2.12 Druh paliva / zdroj energie:** Vyznačuje sa druh paliva tak, ako je uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Pri palive benzín „B“ pri alternatívnom palive benzín – LPG resp. CNG „B/LPG“ resp. „B/CNG“ pri samostatnom plynovom palive LPG resp. CNG „LPG“ resp. „CNG“ pri palive motorová nafta „D“.
- 3.2.13 Emisný systém:** Vyznačuje sa:
- 3.2.13.1 „BEZKAT“** pri vozidle bez zdokonaleného alebo nezdokonaleného emisného systému,
- 3.2.13.2 „NKAT“** pri nezdokonalenom emisnom systéme,
- 3.2.13.3 „RKAT“** pri zdokonalenom emisnom systéme.
- 3.2.14 Hodnoty určené alebo ustanovené:** Vyznačuje sa zdroj údajov (literatúra), z ktorého boli čerpané technické údaje kontrolovaných parametrov. K názvu literatúry je potrebné udávať aj ročník vozidiel na ktorý sa technické údaje vzťahujú (napr. „Hilvert“, „Autodata 95“, „Autodata 75-91“, SCHWACKE ver. 2005, a pod).
- 3.2.15 Dátum kontroly:** Vyznačuje sa deň, mesiac a rok vykonania emisnej kontroly v uvedenom poradí dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslíc oddelenými znakom „:“ (napr. „01.02.2006“). Dátum musí byť zhodný s dátumom tvoriacim štvrtú časť kódu protokolu (bod 3.2.1.4).
- 3.2.16 Adresa / sídlo miesta výkonu kontroly na mobilnom pracovisku:** V prípade vykonania emisnej kontroly na mobilnom pracovisku sa vyznačuje bližšia identifikácia miesta, kde bola emisná kontrola vykonaná (napr. „MALACKY, STUPAVSKÁ 50“).
- 3.2.17 Chybová pamäť systému OBD:** Vyznačujú sa údaje načítané zo systému OBD, pri EK vozidla so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so systémom OBD a pri EK vozidla so vznetovým motorom so systémom OBD po 1.1.2009.
- 3.2.18 VIN / CIN / CVN:** Vyznačujú sa údaje načítané zo systému OBD, pri EK vozidla so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so systémom OBD a pri EK vozidla s dieselovým motorom so systémom OBD po 1.1.2009.
- 3.2.19 Stav parametrov systému OBD:** Vyznačujú sa údaje načítané zo systému OBD, pri EK vozidla so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so systémom OBD a pri EK vozidla s vznetovým motorom so systémom OBD po 1.1.2009.
- 3.2.20 Vizualná kontrola - vozidlo na ďalšiu kontrolu:** Vyznačuje sa podľa hodnotenia vizualnej kontroly motora vozidla textom „SPŔSOBILÉ“ alebo „NESPŔSOBILÉ“.
- 3.2.21 Kontrolované parametre:** Vyznačujú sa kontrolované parametre stanovené podľa platnej metodiky pre vykonávanie emisných kontrol pre príslušný emisný systém a druh paliva.
- 3.2.22 Hodnota určená (ustanovená):** Vyznačujú sa hodnoty určené výrobcom vozidla alebo ustanovené vykonávacím predpisom pre kontrolované parametre stanovené v 3.2.21.
- 3.2.23 Hodnota nameraná:** Vyznačujú sa hodnoty zistené meraním pre kontrolované parametre stanovené v 3.2.21.
- 3.2.24 Hodnotenie:** Vyznačuje sa podľa hodnotenia merania porovnaním údajov určených alebo ustanovených v 3.2.22 s nameranými hodnotami v 3.2.23 textom „vyhovuje“, alebo „nevyhovuje“.
- 3.2.25 Motorové vozidlo je na premávku na pozemných komunikáciách:** Vyznačuje sa podľa hodnotenia technického stavu vozidla textom „SPŔSOBILÉ“, alebo „NESPŔSOBILÉ“.
- 3.2.26 Ďalšie záznamy PEK:** Vyznačuje sa napr.:
- 3.2.26.1 nesúlady zistené na základe identifikácie vozidla** napr. „typ motora uvedený v osvedčení o evidencii vozidla nesúhlasí s typom motora zisteným vo vozidle“, „VIN uvedený v osvedčení o evidencii vozidla nesúhlasí s VIN uvedeným vo vozidle“,
- 3.2.26.2 nedostatky zistené pri vizualnej kontrole** napr. „netesný palivový systém“, „netesná výfuková sústava“,
- 3.2.26.3 nedostatky zistené pri meraní** napr. „meranie ukončené pre neštandardné zvuky“, „nie je možné stabilizovať zvýšené otáčky“,
- 3.2.26.4 iné skutočnosti, ktoré boli pri zistení emisnej kontrole a neumožňujú vykonať emisnú kontrolu v celom rozsahu** napr. „nie je možné nadviazať spojenie so systémom OBD“,
- 3.2.26.4 dôvod vykonania EK zvláštnej**, podľa prvej kapitoly štvrtej časti tejto metodiky, napr.: „jednotlivo vyrobené vozidlo“ alebo „jednotlivo dovezené vozidlo“ alebo „hromadná prestavba typu vozidla“ alebo „prestavba jednotlivého vozidla“,
- 3.2.26.5 spresnenie hodnotenia**, napr.: kódy a popis chýb zapísaných v pamäti chýb OBD.
- 3.2.27 Stav počítadla prejdenej vzdialenosti:** Vyznačuje sa stav počítadla prejdenej vzdialenosti zistený pri emisnej kontrole (napr. „180 000 km“).
- 3.2.28 Séria a evidenčné číslo prideleného Osvedčenia o emisnej kontrole a kontrolnej nálepky:** Vyznačuje sa séria a evidenčné číslo prideleného OEK a séria a evidenčné číslo prideleného KN EK v uvedenom poradí za sebou, pričom oba údaje sú oddelené znakom „/“ (napr. „SKA000001/ SKAi000002“, kde SKA000001 je číslo OEK a SKAi000002 je číslo KN EK). Ak sa kontrolná nálepka neprideli, (napr. pri administratívnej kontrole z dôvodu výmeny evidenčného čísla alebo poškodenia OEK) uvedie sa séria a číslo pôvodnej KN EK udelenej pri predchádzajúcej EK pravidelnej.
- 3.2.29 Druh nasledujúcej kontroly:** Vyznačuje sa text „PRAVIDELNÁ“.

- 3.2.30 Lehota platnosti:** Vyznačuje sa deň, mesiac a rok uplynutia lehoty platnosti EK v uvedenom poradí dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslíc oddelenými znakom „:“ (napr. „01.02.2008“).
- Ak je vozidlo vyhodnotené pri EK ako nevyhovujúce, podľa druhej časti prvej až piatej kapitoly článku 2 bodu 2.2 tejto metodiky, môže sa uviesť dátum vykonania EK.
- 3.2.31 Kód, priezvisko, podpis a odtlačok pečiatky technika emisnej kontroly, ktorý kontrolu vykonal:** Vyznačuje sa kód a priezvisko technika EK, ktorý EK vykonal. Technik EK svojim podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri EK potvrdí správnosť všetkých údajov uvedených na protokole.
- 3.2.32 Kód, priezvisko, podpis a odtlačok pečiatky technika EK, ktorý overil správnosť údajov:** Vyznačuje sa kód a priezvisko technika EK, ktorý svojim podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri EK potvrdí správnosť údajov uvedených na protokole.
- Podpis a odtlačok pečiatky sa vyznačuje len v prípade ak je EK hodnotená ako nevyhovujúca, podľa druhej časti prvej až piatej kapitoly článku 2 bodu 2.2 tejto metodiky.
- 3.2.33 Podpis prevádzkovateľa vozidla alebo vodiča vozidla, ktorým potvrdzuje oboznámenie sa so skutočnosťami zistenými pri kontrole:** Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla, ktorý prevzal protokol, potvrdí svojim podpisom oboznámenie sa so skutočnosťami zistenými pri kontrole. Ak prevádzkovateľ alebo vodič odmietne podpísať, technik emisnej kontroly uvedie rukou do rubriky „Ďalšie záznamy PEK“ (bod 3.2.26) text „Prevádzkovateľ (resp. vodič) odmietol podpísať oboznámenie ...“ a opatrí ho svojim podpisom.

Článok 4 Osvedčenie o emisnej kontrole

OEK je tlačivo označené sériou SKA a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKA nasledujú série SKB až SKZ. Tlačivo okrem tohto označenia obsahuje identifikačné údaje o vozidle, údaje o evidenčnom čísle vozidla, údaje o sérii a evidenčnom čísle pridelenej KN EK, identifikačné údaje o PEK, dátum vydania a údaje o lehote platnosti EK8.

4.1 Spôsob vyznačovania údajov do OEK

- 4.1.1** Stanovené údaje okrem podpisu a odtlačku pečiatky sa do OEK vyznačujú AIS EK-om prostredníctvom tlačiarne počítača.
- 4.1.2** Údaje vyznačované do OEK sa musia zhodovať s údajmi vyznačenými do protokolu o EK, pri ktorej bolo OEK vydané. Údaje musia byť preberané prostredníctvom AIS EK-u z údajov vložených do elektronického protokolu AS EK-u, podľa bodu 3.2.
- 4.1.3** V odôvodnených prípadoch, napr. z dôvodu dokončenia EK pri poruche AIS EK-u, môžu byť údaje do OEK čitateľne vyznačené iným spôsobom, napr. písacím strojom.

4.2 Údaje vyznačované do osvedčenia

Do jednotlivých rubriek osvedčenia sa údaje vyznačujú z údajov zaznamenaných do príslušných položiek AIS EK-u, ktoré boli zaznamenané do jednotlivých rubriek protokolu o EK nasledovne:

- 4.2.1 Značka, obchodný názov vozidla:** Vyznačujú sa údaje vyznačené do rubriek protokolu „Značka vozidla“ (bod 3.2.3) a „Obchodný názov vozidla“ (bod 3.2.4) v uvedenom poradí a navzájom oddelené medzerou (napr. „ŠKODA FABIA“).
- 4.2.2 Typ / variant / verzia:** Vyznačuje sa údaj vyznačený v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.9).
- 4.2.3 Evidenčné číslo vozidla:** Vyznačuje sa údaj vyznačený v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.6).
- 4.2.4 VIN:** Vyznačuje sa údaj vyznačený v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.10).
- 4.2.5 Kontrola platí do:** Vyznačuje sa údaj vyznačený v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.30).
- 4.2.6 Kontrolná nálepka č.:** Vyznačuje sa séria a evidenčné číslo pridelenej kontrolnej nálepky, ktoré sa musí zhodovať s údajom vyznačeným v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.28).
- 4.2.7 Ďalšie záznamy PEK:** Vyznačujú sa potrebné záznamy ktoré musia byť vyznačené aj v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.26).
- 4.2.8 Vydalo PEK č.:** Vyznačuje sa identifikačné číslo PEK, ktorá osvedčenie vydala. Identifikačné číslo PEK musí byť zhodné číslom tvoriacim prvú časť kódu protokolu, ktorý je vyznačený na protokole (bod 3.2.1.1).
- 4.2.9 Dátum vydania:** Vyznačí sa dátum, kedy bolo osvedčenie vydané. Dátum musí byť zhodný s dátumom tvoriacim štvrtú časť kódu protokolu, ktorý je vyznačený na protokole (bod 3.2.1.4).
- 4.2.10 Podpis a odtlačok pečiatky technika emisnej kontroly:** Kontrolný technik, ktorý emisnú kontrolu vykonal, potvrdí platnosť osvedčenia svojim podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri emisných kontrolách.

Článok 5 Kontrolná nálepka

KN EK na vnútorné použitie je označená sériou SKAi a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKAi nasledujú série SKBi až SKZi. KN EK na vonkajšie použitie je označená sériou SKAo a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKAo nasledujú série SKBo až SKZo. Kontrolná nálepka okrem tohto označenia obsahuje symbol Európskej únie s rozlišovacím znakom SR „SK“, symbol skratky emisnej kontroly „EK“ a miesto na vyznačenie mesiaca a roka platnosti EK9.

5.1 Spôsob vyznačovania údajov na KN EK

- 5.1.1** Mesiac a rok lehoty platnosti EK sa vyznačuje na KN EK perforáciou príslušných polí.
- 5.1.2** Vyznačený údaj sa musí zhodovať s údajom zaznamenaným do príslušných položiek AIS EK-u, ktoré boli zaznamenané do jednotlivých rubriek protokolu o EK (bod 3.2.30) a OEK (bod 4.2.5), pri ktorej bola KN EK vydaná.
- 5.1.3** Séria a evidenčné číslo vyznačenej KN EK sa musia zhodovať s údajom zaznamenaným do príslušnej položky AIS EK-u, ktorá bola zaznamenaná do jednotlivých rubriek protokolu o EK (bod 3.2.28) a OEK (bod 4.2.6), pri ktorej bola KN EK vydaná.

5.2 Lepenie kontrolnej nálepky

- 5.2.1** Vyznačená KN EK musí byť na vozidle orientovaná tak, aby bol jej spodný okraj orientovaný smerom nadol a horný okraj orientovaný smerom nahor. Spodný a horný okraj musia byť približne vodorovné, ak je to na stanovenom mieste nalepenia KN EK možné dodržať.
- 5.2.2** Na stanovené miesto (pravý dolný okraj vnútornej strany čelného skla – ak ide o KN EK vnútornú ozn. napr. „SKAi“, resp. zadná kovová časť vozidla ak ide o KN EK vonkajšiu ozn. napr. „SKAo“) sa okrem vyznačenej KN EK lepí vyznačená kontrolná nálepka technickej kontroly a kontrolná nálepka kontroly originality vozidla. Vzájomné poradie jednotlivých kontrolných nálepiek nie je určené, preto ak je na stanovenom mieste nalepená kontrolná nálepka z inej než KN EK, nalepí sa KN EK na najbližšie vhodné miesto (napr. pri kontrolnej nálepke nalepenej pri pravom dolnom okraji čelného skla sa ďalšia nalepí nad ňu). Už nalepená kontrolná nálepka nesmie byť ďalšou kontrolnou nálepkou prekrytá ani čiastočne.
- 5.2.3** Pred nalepením KN EK sa odstráni KN EK z predchádzajúcej EK, ak je nalepená. Starú KN EK možno jednoducho a bez zvyšku odstrániť stiahnutím pomocou elastickej podkladovej lepiacej vrstvy. Použitie nástrojov, chemikálií alebo lokálneho ohrevu pri odstraňovaní nie je potrebné, ani vhodné. Stará nálepka sa odlepením znehodnotí.
- 5.2.4** Povrch, na ktorý sa má KN EK nalepiť, sa pred aplikáciou nálepky očistí a odmastí:
- 5.2.4.1** v prípade nálepiek pre vnútorné použitie (označenie „i“) sa na prípravu vnútorného povrchu skla čelného okna použije chemický prostriedok na báze izopropanolu, napr. STANTON, zvyšky prostriedku je potrebné pred samotným nalepením KN EK odstrániť napr. textilnou utierkou,
- 5.2.4.2** v prípade nálepiek pre vonkajšie použitie (označenie „o“) sa na prípravu kovového povrchu vozidla upraveného bežným autolakom použije chemický prostriedok N - HEPTÁN, zvyšky prostriedku je potrebné pred samotným nalepením KN EK odstrániť napr. textilnou utierkou.
- 5.2.5** Po odstránení krycej fólie lepidla sa KN EK nalepí na stanovené miesto. Vzduchové bubliny je potrebné vytlačiť smerom k najbližšiemu okraju KN EK. Prípadné posúvanie alebo odlepovanie nalepenej KN EK nie je možné a vedie k deštrukcii kontrolnej nálepky.
- 5.2.6** Nalepená KN EK sa môže čistiť len mokrou tkaninou s použitím bežných čistiacich prostriedkov na báze izopropanolu, napr. STANTON. Nalepená KN EK nesmie byť vystavená účinkom iných chemických látok a žieravín, ani inému vnútornému alebo vonkajšiemu prostrediu než tomu, aké zodpovedá podmienkam, ktorým sú vozidlá v bežnej prevádzke vystavené.

ŠTVRTÁ ČASŤ EMISNÁ KONTROLA ZVLÁŠŤNA A EMISNÁ KONTROLA ADMINISTRATÍVNA

PRVÁ KAPITOLA EMISNÁ KONTROLA ZVLÁŠŤNA

Článok 1

Dôvody výkonu EK zvláštnej

1.1 EK zvláštna sa vykonáva na vozidlách v týchto konkrétnych prípadoch:

- pri povolení výroby a schvaľovaní jednotlivého vyrobeného vozidla**³⁴ – obvodný úrad dopravy²⁷ pri povolení výroby takéhoto vozidla uloží po výrobe vozidla vykonať EK zvláštnu; platný protokol o EK zvláštnej sa priloží k žiadosti o schválenie jednotlivého vyrobeného vozidla.
- pri schvaľovaní jednotlivého dovezeného vozidla, uznaní typového schválenia ES jednotlivého dovezeného vozidla alebo uznaní typového schválenia jednotlivého dovezeného vozidla**³⁵ – platný protokol o EK zvláštnej sa priloží k žiadosti o schválenie jednotlivého dovezeného vozidla, uznanie typového schválenia ES jednotlivého dovezeného vozidla alebo uznanie typového schválenia jednotlivého dovezeného vozidla.
- pri povoľovaní a schvaľovaní hromadnej prestavby typu vozidla**³⁶ ak ide o montáž plynového zariadenia alebo o zmenu druhu pohonu alebo o zmenu typu motora – štátny dopravný úrad ministerstva³⁷ pri povolení hromadnej prestavby typu vozidla môže uložiť vykonať EK zvláštnu; platný protokol o EK zvláštnej sa priloží k žiadosti o schválenie hromadnej prestavby typu vozidla.
- pri povoľovaní a schvaľovaní prestavby jednotlivého vozidla**³⁸ ak ide o montáž plynového zariadenia alebo o zmenu druhu pohonu alebo o zmenu typu motora – obvodný úrad dopravy²⁷ pri povolení prestavby jednotlivého vozidla uloží vykonať EK zvláštnu; platný protokol o EK zvláštnej sa priloží k žiadosti o schválenie prestavby jednotlivého vozidla.
- prihlasovaní vozidla, dočasne odhláseného z osobitnej evidencie, do evidencie vozidiel alebo pri znovu prihlasovaní vyradeného vozidla do evidencie vozidiel** – na žiadosť prevádzkovateľa,
- pri EK mimo lehoty nariadenej obvodným úradom dopravy**²⁷ v rozsahu danom v nariadení,
- na žiadosť prevádzkovateľa vozidla.**

1.2 Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK zvláštnej, pre vykonanie identifikácie podľa bodov 1.1 až 1.3 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu overenú kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru, alebo:

³⁴ § 14 zákona č. 725/2004 Z. z.

³⁵ § 16 zákona č. 725/2004 Z. z.

³⁶ § 18 zákona č. 725/2004 Z. z.

³⁷ § 2 ods. 1 písm. a) zákona NR SR č. 534/2003 Z. z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

³⁸ § 19 a § 20 zákona č. 725/2004 Z. z.

- a) návrh základného technického opisu vozidla, s uvedením hodnoty korigovaného súčiniteľa absorpcie x_L pri vozidle so vznetrovým motorom, ktorý je vydaný výrobcom³⁹ alebo zástupcom výrobcu⁴⁰ motora, ak ide o EK zvláštnu podľa 1.1 písm. a),
 - b) osvedčenie o evidencii alebo doklad o vyradení vozidla z evidencie vozidla v štáte, v ktorom bolo vozidlo evidované, Osvedčenie o zhode vozidla - COC³³ (certifikát konformity), alebo rozhodnutie o uznaní typového schválenia (UTS), ak ide o EK zvláštnu podľa 1.1 písm. b),
 - c) návrh základného technického opisu vozidla časť týkajúca sa systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch) vydaný výrobcom³⁹ alebo zástupcom výrobcu⁴⁰ ktorý chce hromadnú prestavbu typu vozidla vykonávať alebo návrh na zmenu údajov zapisovaných v osvedčení o evidencii, ak ide o EK zvláštnu podľa 1.1 písm. c),
 - d) opis prestavby jednotlivého vozidla (časť týkajúca sa systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch), návrh na zmenu údajov zapisovaných v osvedčení o evidencii ak ide o EK zvláštnu podľa 1.1 písm. c).
- 1.3 Ak prevádzkovateľ predkladá pri EK zvláštnej podľa bodu 1.1 písm. b) aj Osvedčenie o zhode vozidla – COC³³ (certifikát konformity), podľa bodu 1.2 písm. b), musí byť Osvedčenie o zhode vozidla – COC vyhotovené tak, aby bolo zabránené jeho falšovaniu. Na tento účel musí byť Osvedčenie o zhode vozidla – COC vytlačené na papieri chránenom buď farebným grafickým vyhotovením, alebo vodotlačou, ktorá obsahuje identifikačnú značku výrobcu.

Článok 2

Spôsob vykonávania EK

- 2.1 **Emisná kontrola zvláštna**⁴¹, sa vykoná v plnom alebo čiastočnom (pri EK mimo lehoty ak to nariadi obvodný úrad dopravy²⁷) rozsahu EK pravidelnej podľa článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla. Pri identifikácii vozidla sa identifikačné údaje na vozidle porovnávajú s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa bodu 1.2.
- 2.2 **Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt**

Získané údaje a namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, podľa bodu 1.6 prvej až piatej kapitoly druhej časti, v závislosti od druhu emisného systému kontrolovaného vozidla, spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky.

Pripadný nesúlad údajov sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

Článok 3

Spôsob vyhodnotenia EK

Vyhodnotenie EK zvláštnej sa vykonáva, podľa článku 2, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky ako EK pravidelná, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.

- 3.1 **Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri EK bolo hodnotené, podľa 2.1 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.
- 3.2 **Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri EK bolo hodnotené, podľa 2.2 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.
- 3.3 **Pri emisnej kontrole zvláštnej** sa vydáva iba Protokol o EK s hodnotením o spôsobilosti motorového vozidla na prevádzku na pozemných komunikáciách podľa 3.1 alebo 3.2, vypísaný spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky. OEK a KN EK sa nevydáva.

DRUHÁ KAPITOLA EMISNÁ KONTROLA ADMINISTRATÍVNA

Článok 1

Spôsob vykonávania EK

1.1 Emisná kontrola administratívna, vykonávaná mimo lehoty

Vykoná sa na žiadosť prevádzkovateľa vozidla, ktoré ešte nepodlieha EK pravidelnej a vykoná sa v čiastočnom rozsahu EK pravidelnej⁴². Postupuje sa podľa bodu 1.1, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.

1.2 Emisná kontrola administratívna, vykonávaná počas lehoty

Vykonáva sa počas platnosti EK pravidelnej z dôvodu straty, poškodenia, alebo odcudzenia OEK, poškodenia alebo znehodnotenia KN EK alebo výmeny čelného skla, alebo výmeny evidenčného čísla vozidla. Vykoná sa v čiastočnom rozsahu EK pravidelnej⁴². Postupuje sa podľa bodov 1.1, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla. Údaje sa porovnávajú aj s archivovanými údajmi v AIS EK-u (s pôvodným protokolom o EK), pričom sa vykoná aj kontrola platnosti EK.

Pri administratívnej kontrole súvisiacej s výmenou evidenčného čísla, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla, sa údaje neporovnávajú s údajmi uvedenými v dokladoch v bode 1.1.2.4, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky.

³⁹ § 2 písm ab) zákona č. 725/2004 Z. z.

⁴⁰ § 2 písm. ac) zákona č. 725/2004 Z. z.

⁴¹ § 66 ods. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

⁴² § 66 ods. 3 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

1.3 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Získané údaje a namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky.

Prípadné nezhody v identifikácii sa zaznamenávajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

Článok 2

Spôsob vyhodnotenia EK

Vyhodnotenie EK administratívnej sa vykonáva, podľa článku 2, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky ako EK pravidelná, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.

2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle, identifikačné údaje motora vozidla a ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG aj identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, zistené pri identifikácii vozidla postupom podľa 1.1, sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch a pri postupe podľa 1.2 aj s údajmi archivovanými v AIS EK-u (v pôvodnom archivovanom protokole EK pravidelnej), pričom dátum platnosti pôvodnej EK pravidelnej musí byť platný.

2.1.1 Ak pri EK administratívnej vykonanej podľa 1.1 sa vyhodnotí vozidlo za technicky spôsobilé na cestnú premávku, vydá sa Protokol o EK, OEK a perforovaná KN EK, tlačivá vypísané a KN EK vyznačená spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky, s platnosťou do 48 mesiacov od dátumu prvého prihlásenia motorového vozidla uvedeného v osvedčení o evidencii vozidla, alebo 12 mesiacov ak sa jedná o motorové vozidlá podľa prvej kapitoly písm. d) a f) tretej časti tejto metodiky alebo 24 mesiacov pre vozidlá kategórie T.

2.1.2 Ak pri EK administratívnej vykonanej podľa 1.2 sa vyhodnotí vozidlo ako technicky spôsobilé na cestnú premávku, vydá sa Protokol o EK, OEK, vypísané spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky a v prípade poškodenia KN EK sa vydá aj perforovaná KN EK s platnosťou, ktorá sa vyznačí podľa dátumu platnosti pôvodnej EK pravidelnej.

2.2 Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla alebo ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG aj identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, zistené pri identifikácii vozidla postupom podľa 1.1, nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch alebo ak pri postupe podľa 1.2 sa údaje nezhodujú s údajmi archivovanými v AIS EK-u (v pôvodnom archivovanom protokole EK pravidelnej), alebo dátum platnosti pôvodnej EK pravidelnej už uplynul. Vydá sa Protokol o EK vypísaný spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky. OEK a KN EK sa nevydáva.

PIATA ČASŤ

ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

1. Zrušuje sa Metodika č. 1 zo 17. marca 2003 na vykonávanie emisných kontrol cestných motorových vozidiel so vznetrovým motorom.
2. Zrušuje sa Metodika č. 2 zo 17. marca 2003 na vykonávanie emisných kontrol cestných motorových vozidiel so zážihovými motormi, ktorých škodliviny vo výfukových plynách nie sú znižované zdokonaleným emisným systémom.
3. Zrušuje sa Dočasný metodický pokyn z 19. januára 2006 na vyznačovanie výsledku emisnej kontroly. Č. j.: 139-2200/2006.
4. Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňom uverejnenia.

Ing. Dušan Turanovič, v. r.
generálny riaditeľ

**Metodický pokyn
na vykonávanie skúšok z odbornej spôsobilosti na získanie osvedčenia technika emisnej kontroly
a na vykonávanie skúšok z odbornej spôsobilosti na predĺženie platnosti
osvedčenia technika emisnej kontroly**

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s ustanovením § 99 písm. m) a § 65 osobitného predpisu¹ a v súlade s ustanovením § 62 a § 63 vyhlášky² vydáva na zabezpečenie jednotného postupu metodický pokyn, ktorým sa upravuje postup pri vykonávaní skúšok z odbornej spôsobilosti (ďalej len „skúška“).

PRVÁ ČASŤ

**Článok 1
Základné pojmy**

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

odbornou spôsobilosťou - súbor odborných vedomostí a zručností vzťahujúcich sa na kontrolu, meranie a hodnotenie stavu vozidla, systému, komponentu alebo samostatnej technickej jednotky, metrologické zabezpečenie používaných meradiel a prístrojov, vedenie informačného systému, ako aj schopnosť ich uplatnenia pri vykonávaní emisnej kontroly³,

základným školením - školenie na získanie základnej odbornej spôsobilosti technika emisnej kontroly, vykonané podľa § 63 ods. 1 osobitného predpisu¹ a podľa § 60 vyhlášky² a získanie osvedčenia technika emisnej kontroly pre výkon emisnej kontroly na vozidlách so zážihovým motorom a nezdokonaleným emisným systémom, so zážihovým motorom a zdokonaleným emisným systémom a so vznetovým motorom,

zdokonaľovacím školením - školenie na zdokonalenie a rozšírenie získanej základnej odbornej spôsobilosti technika emisnej kontroly, vykonané podľa § 63 ods. 1 osobitného predpisu¹ a podľa § 60 vyhlášky² a získanie osvedčenia technika emisnej kontroly pre výkon emisnej kontroly na vozidlách so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom s pohonom na skvapalnený ropný plyn alebo stlačený zemný plyn, so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom s pohonom na skvapalnený ropný plyn alebo stlačený zemný plyn, so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom, ktoré sú vybavené palubným diagnostickým systémom OBD a so vznetovým motorom, ktoré sú vybavené palubným diagnostickým systémom OBD,

doškolaťovacím kurzom - školenie na predĺženie platnosti osvedčenia technika emisnej kontroly vykonané podľa § 64 ods. 1a 2 osobitného predpisu¹ a podľa § 61 vyhlášky²,

zážihovým motorom - spaľovací motor v ktorom dochádza k zapáleniu palivovej zmesi elektrickou iskrou⁴,

vznetovým motorom - spaľovací motor, v ktorom sa vstreknuté palivo samovoľne vznecuje vo vzduchu ohriatom kompresným teplom predchádzajúceho stlačenia nad teplotu vznietenia paliva⁴,

emisným systémom - časti motora a jeho príslušenstva, ktoré sú relevantné pre tvorbu emisií motora,

nezdokonaleným emisným systémom - emisný systém motorového vozidla bez zariadenia na dodatočné znižovanie emisií z výfuku, alebo so zariadením na dodatočné znižovanie emisií z výfuku, pri ktorom príprava zmesi nie je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynch,

zdokonaleným emisným systémom - emisný systém motorového vozidla so zariadením na dodatočné znižovanie emisií z výfuku, pri ktorom príprava zmesi je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynch,

OBD - On-Board Diagnostics - systém palubnej diagnostiky, na diagnostiku stavu emisne relevantných komponentov motora a jeho príslušenstva, podľa smernice 70/220/EHS v znení smernice 98/69/ES (ISO 9141-2 a SAE J 1850).

Článok 2

Všeobecné ustanovenia

- 2.1 Základné školenia, zdokonaľovacie školenia a doškolaťovacie kurzy, podmieňujúce vykonanie skúšky pre získanie, osvedčenia technika emisnej kontroly organizuje a vykonáva Poverená technická služba emisnej kontroly motorových vozidiel (ďalej len poverená technická služba) v súlade s ustanovením § 63 a § 64 osobitného predpisu 1 a v súlade s ustanovením § 60 a § 61 vyhlášky².
- 2.2 Po začatí základného školenia, zdokonaľovacieho školenia alebo doškolaťovacieho kurzu zasiela poverená technická služba na ministerstvo bezodkladne, v odôvodnených prípadoch najneskôr do 24 hodín „Hlásenie o začatí základného školenia“ alebo „Hlásenie o začatí zdokonaľovacieho školenia“ alebo „Hlásenie o začatí doškolaťovacieho kurzu“. Menný zoznam účastníkov školenia / kurzu zaradených do základného školenia, zdokonaľovacieho školenia alebo doškolaťovacieho kurzu, zasiela technická služba spolu s hláseniami.

¹ Zákon č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

² Vyhláška Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky č. 578/2006 Z. z., ktorou sa ustanovujú podrobnosti o niektorých ustanoveniach zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

³ § 65 ods.1 zákona č. 725/2004 Z. z.

⁴ STN 30 0027-1 Základná terminológia cestných vozidiel, Motory vozidiel, Časť 1: Termíny a definície.

- 2.3 „Hlásenie o začatí základného školenia“ alebo „Hlásenie o začatí zdokonaľovacieho školenia“ alebo „Hlásenie o začatí doškolačovacieho kurzu“ a menný zoznam účastníkov školenia / kurzu obsahuje:
- názov: Hlásenie o začatí základného školenia“ alebo „Hlásenie o začatí zdokonaľovacieho školenia“ alebo „Hlásenie o začatí doškolačovacieho kurzu“,
 - druh školenia / kurzu technikov EK,
 - dátum školenia / kurzu,
 - poznámka,
 - potvrdenie správnosti údajov povereným zamestnancom poverenej technickej služby,
 - menný zoznam účastníkov školenia / kurzu ktorý obsahuje:
 - poradové číslo účastníka,
 - číslo PEK,
 - priezvisko, meno (titul) osoby ktorá sa zúčastňuje školenia / kurzu,
 - séria a číslo občianskeho preukazu účastníka,
 - dátum narodenia účastníka,
 - názov pracoviska emisnej kontroly účastníka,
 - druh pohonu / emisný systém,
 - podpis účastníka,
 - dátum platnosti osvedčenia ak sa jedná o doškolačiaci kurz,
 - poznámka.
- 2.4 Poverená technická služba vystaví absolventom školenia / kurzu „Potvrdenie o absolvovaní základného školenia“ alebo „Potvrdenie o absolvovaní zdokonaľovacieho školenia“ alebo „Potvrdenie o absolvovaní doškolačovacieho kurzu“, ktoré obsahuje:
- názov,
 - druh školenia / kurzu technikov EK,
 - rozsah školenia/kurzu (druh pohonu/emisný systém),
 - priezvisko, meno (titul) osoby ktorá absolvovala školenie / kurzu,
 - dátum narodenia,
 - miesto trvalého pobytu,
 - miesto narodenia,
 - názov, sídlo, IČO zamestnávateľa,
 - sídlo PEK,
 - identifikačné číslo PEK alebo identifikačné číslo žiadateľa,
 - dátum školenia,
 - miesto vystavenia,
 - podpis štatutárneho orgánu poverenej technickej služby a odtlačok pečiatky.
- 2.5 Údaje o základnom školení, zdokonaľovacom školení a vydaných potvrdeniach o absolvovaní základného školenia, potvrdeniach o absolvovaní zdokonaľovacieho školenia a potvrdenie o absolvovaní doškolačovacieho kurzu vedie a spravuje poverená technická služba v automatizovanom informačnom systéme.
- 2.6 Žiadateľ na vykonanie skúšky musí priniesť:
- občiansky preukaz,
 - kolkové známky v hodnote ustanoveného správneho poplatku pre vykonanie skúšok⁵,
 - pisacie pomôcky,
 - pracovný odev.

Článok 3 **Žiadosť o skúšku**

- 3.1 Písomnú žiadosť žiadateľa o skúšku na získanie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo o skúšku na predĺženie platnosti osvedčenia technika emisnej kontroly predkladá fyzická osoba alebo právnická osoba (ďalej len „žadateľ“), ktorá má platné povolenie na zriadenie pracoviska emisnej kontroly alebo oprávnená osoba emisnej kontroly, prostredníctvom poverenej technickej služby ministerstvu najneskôr do 7 dní odo dňa ukončenia základného školenia alebo zdokonaľovacieho školenia alebo doškolačovacieho kurzu.
- 3.2 Písomná žiadosť obsahuje nasledovné náležitosti:
- identifikačné údaje o oprávnenej osobe emisnej kontroly podľa, a to
 - ak ide o fyzickú osobu, meno a priezvisko, dátum a miesto narodenia, adresu trvalého pobytu, sídlo pracoviska emisnej kontroly a podpis,
 - ak ide o právnickú osobu, názov a adresu alebo obchodné meno a sídlo, identifikačné číslo organizácie (IČO), sídlo pracoviska emisnej kontroly, meno a priezvisko osoby alebo osôb, ktoré sú jeho štatutárnym orgánom, podpis štatutárneho orgánu a odtlačok pečiatky,
 - meno a priezvisko, dátum a miesto narodenia, adresu trvalého pobytu fyzickej osoby, ktorá sa má zúčastniť skúšky,
 - emisný systém a palivo, na ktorých sa budú emisné kontroly vykonávať.
- 3.3 Prílohou k žiadosti je kópia potvrdenia o absolvovaní základného školenia, zdokonaľovacieho školenia alebo doškolačovacieho kurzu.

⁵ Sadzobník správnych poplatkov zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.

- 3.4 Opakovanú skúšku možno vykonať najskôr po 7 dňoch odo dňa vykonania neúspešnej skúšky na základe písomnej žiadosti.
- 3.5 Písomnú žiadosť žiadateľa o opakovanú skúšku predkladá fyzická osoba alebo právnická osoba, ktorá má platné povolenie na zriadenie pracoviska emisnej kontroly alebo oprávnená osoba emisnej kontroly, prostredníctvom poverenej technickej služby ministerstvu. Písomná žiadosť musí obsahovať náležitosti podľa 3.2.

Článok 4

Termín a miesto vykonania skúšky

- 4.1 Skúška na získanie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo skúška na predĺženie platnosti osvedčenia technika sa vykonáva spravidla do 30 dní odo dňa prihlásenia na skúšku pred skúšobnou komisiou vymenovanou ministerstvom (ďalej len „skúšobná komisia“). Termín a miesto vykonania skúšky určuje ministerstvo a žiadateľovi ho oznamuje prostredníctvom poverenej technickej služby.
- 4.2 Ak žiadateľ svoju neúčast' písomne ospravedlní a odôvodní⁶, ministerstvo určí náhradný termín vykonania skúšky spôsobom, podľa 4.1.
- 4.3 Ak žiadateľ má pred zahájením skúšky momentálnu indispozíciu⁷ môže požiadať predsedu skúšobnej komisie o náhradný termín. Predseda skúšobnej komisie dôvod posúdi a ak žiadosti vyhovie, tak ministerstvo určí náhradný termín vykonania skúšky spôsobom, podľa 4.1.
- 4.4 Ak sa žiadateľ v náhradnom termíne určenom ministerstvom nezúčastní vykonania skúšky a neúčast' písomne neospravedlní, skúšobná komisia skúšku hodnotí stupňom „nevýhovet“ a výsledok neúspešnej skúšky uvedie do „Zápisnice o skúške z odbornej spôsobilosti na vykonávanie emisných kontrol motorových vozidiel“ (ďalej len „Zápisnica o skúške“) a do „Protokolu o skúškach“.

Článok 5

Skúšobná komisia

- 5.1 Odborná spôsobilosť sa preukazuje skúškou pred skúšobnou komisiou zriadenou ministerstvom⁸, ktoré písomne vymenúva a odvoláva jej členov⁹.
- 5.2 Skúšobná komisia na vykonanie skúšky je päťčlenná a zostavuje ju ministerstvo. Skúšobná komisia je tvorená z:
- predsedu skúšobnej komisie, zároveň skúšobného komisára; zamestnanca ministerstva,
 - člena skúšobnej komisie, zároveň skúšobného komisára; zamestnanca ministerstva,
 - troch členov skúšobnej komisie; zamestnancov poverenej technickej služby alebo nezávislých odborníkov z praxe.

Článok 6

Skúška na vykonávanie emisných kontrol motorových vozidiel

- 6.1 Skúška na vykonávanie emisných kontrol motorových vozidiel sa skladá z písomnej časti a praktickej časti a môže byť vykonaná v akomkoľvek poradí. O poradí písomnej a praktickej časti rozhoduje predseda skúšobnej komisie.
- 6.2 Predseda skúšobnej komisie alebo ním určený člen skúšobnej komisie organizuje celý priebeh skúšky a činnosti súvisiace s jej vykonávaním.
- 6.3 Písomná časť skúšky na vykonávanie emisných kontrol motorových vozidiel pozostáva z príslušného písomného testu a kontrolných príkladov. Písomný test obsahuje otázky z:
- právnych predpisov upravujúcich systém zriaďovania siete pracovísk emisných kontrol,
 - právnych predpisov upravujúcich vykonávanie emisných kontrol pravidelných,
 - metodik a metód používaných pri vykonávaní emisných kontrol pravidelných,
 - vplyvu zmien technického stavu vozidiel, systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek na emisie, životné prostredie a ekonomiku prevádzky,
 - technologického vybavenia pracoviska emisnej kontroly, funkcie prístrojov, meradiel a zariadení používaných pri vykonávaní emisných kontrol,
 - vyhodnocovania a vyznačovania výsledku hodnotenia emisných kontrol do príslušných dokladov,
 - automatizovaného informačného systému vedeného poverenou technickou službou emisnej kontroly motorových vozidiel,
 - automatizovaného informačného systému podľa vedeného oprávnenou osobou emisnej kontroly,
 - organizácie metrologického zabezpečenia meradiel a prístrojov používaných pri vykonávaní emisných kontrol
- 6.4 Písomný test pozostáva
- zo základnej sady testov, ktorú tvoria:
 - testy typu N súvisiace s vykonávaním emisných kontrol motorových vozidiel so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom obsahujúce 15 všeobecne zameraných otázok 13 odborne zameraných otázok a 2 kontrolných príkladov zameraných na správne stanovenie hodnôt kontrolných parametrov,
 - testy typu Z súvisiace s vykonávaním emisných kontrol motorových vozidiel so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom obsahujúce 15 všeobecne zameraných otázok 13 odborne zameraných otázok a 2 kontrolných príkladov zameraných na správne stanovenie hodnôt kontrolných parametrov,
 - testy typu D súvisiace s vykonávaním emisných kontrol motorových vozidiel so vznetovým motorom obsahujúce 15 všeobecne zameraných otázok 13 odborne zameraných otázok a 2 kontrolných príkladov zameraných na správne stanovenie hodnôt kontrolných parametrov,

⁶ Napríklad potvrdená práceneschopnosť, zahraničná služobná cesta, dovolenka, úmrtie rodinného príslušníka, svadba a pod.

⁷ Napríklad ak žiadateľ bol účastníkom autonehody a pod.

⁸ § 99 písm. n) zákona č. 725/2004 Z. z.

⁹ § 63 ods. 4 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

- b) z nadstavbovej sady testov, ktorú tvoria:
1. testy typu PN súvisiace s vykonávaním emisných kontrol motorových vozidiel so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom a s pohonom na skvapalnený ropný plyn alebo stlačený zemný plyn obsahujúce 15 všeobecne zameraných otázok 13 odborne zameraných otázok a 2 kontrolných príkladov zameraných na správne stanovenie hodnôt kontrolných parametrov,
 2. testy typu PZ súvisiace s vykonávaním emisných kontrol motorových vozidiel so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a s pohonom na skvapalnený ropný plyn alebo stlačený zemný plyn obsahujúce 15 všeobecne zameraných otázok 13 odborne zameraných otázok a 2 kontrolných príkladov zameraných na správne stanovenie hodnôt kontrolných parametrov,
 3. testy typu ZOBD súvisiace s vykonávaním emisných kontrol motorových vozidiel so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom, ktoré sú vybavené palubným diagnostickým systémom OBD obsahujúce 15 všeobecne zameraných otázok 13 odborne zameraných otázok a 2 kontrolných príkladov zameraných na správne stanovenie hodnôt kontrolných parametrov,
 4. testy typu DOBD súvisiace s vykonávaním emisných kontrol motorových vozidiel so vznetrovým motorom, ktoré sú vybavené palubným diagnostickým systémom OBD obsahujúce 15 všeobecne zameraných otázok 13 odborne zameraných otázok a 2 kontrolných príkladov zameraných na správne stanovenie hodnôt kontrolných parametrov.

6.5 Písomná časť skúšky trvá 45 minút.

6.6 Praktická časť skúšky trvá spravidla 45 minút a pozostáva z vykonania emisnej kontroly pravidelnej v celom rozsahu kontrolných úkonov a overenia odborných znalostí a zručností pre vykonávanie emisnej kontroly.

Cieľom praktickej skúšky je overenie:

- a) poznania rozsahu emisnej kontroly,
- b) schopnosti vyhľadania a stanovenia hodnôt a parametrov pre vykonanie emisnej kontroly,
- c) teoretických vedomostí potrebných k vykonaniu emisnej kontroly motorového vozidla zameraných na správnosť vykonávania emisnej kontroly,
- d) vedomostí, schopnosti a praktických zručností potrebných pri vykonávaní emisnej kontroly motorového vozidla zameraných na správnosť vykonávania emisnej kontroly,
- e) znalostí o vyhodnocovaní stavu vozidla a záverov o spôsobilosti alebo nespôsobilosti motorového vozidla na premávku,
- f) vyznačovania výsledkov hodnotenia emisnej kontroly,
- g) zručnosti pri práci s PC,
- h) ovládania automatizovaného informačného systému emisnej kontroly.

Článok 7

Odmietnutie vykonania skúšky a prerušenie skúšky

7.1 Predseda skúšobnej komisie:

- a) odmietne vykonanie skúšky, ak je dôvodné podozrenie, že žiadateľ sa dostavil na vykonanie skúšky pod vplyvom použitia alkoholického nápoja alebo užitia inej návykovej látky,
- b) odmietne vykonanie skúšky, ak žiadateľ ani na výzvu nepredložil ustanovený správny poplatok za vykonanie príslušnej skúšky,
- c) môže odmietnuť vykonanie skúšky, ak sa žiadateľ na jej vykonanie dostavil oneskorene,
- d) môže odmietnuť vykonanie skúšky, ak žiadateľ ku skúške nepredložil preukaz totožnosti.

7.2 Dôvody odmietnutia vykonania skúšky zapíše predseda skúšobnej komisie alebo ním určený člen skúšobnej komisie do „Zápisnice o skúške“, ktorú podpisujú predseda skúšobnej komisie a všetci členovia skúšobnej komisie.

7.3 Predseda skúšobnej komisie môže skúšku prerušiť, ak:

- a) žiadateľ nie je schopný v skúške pokračovať pre momentálnu indispozíciu,
- b) je priebeh skúšky narušený neočakávanou udalosťou, ktorú nemožno odvrátiť,
- c) napriek poučeniu žiadateľ nevykonával skúšku samostatne bez cudzej pomoci alebo použil nedovolené pomôcky.

7.4 V prerušenej skúške sa pokračuje ihneď, ako sa odstránil dôvod jej prerušenia, ak je to možné v deň termínu skúšky.

7.5 Ak nemožno v skúške pokračovať podľa 7.4, predseda skúšobnej komisie alebo ním určený člen skúšobnej komisie uvedie dôvod, dátum a čas prerušenia skúšky do poznámky v „Zápisnici o skúške“ a člen skúšobnej komisie za poverenú technickú službu zašle ministerstvu písomné oznámenie o nepokračovaní v skúške spolu s fotokópiou „Zápisnice o skúške“ tých žiadateľov, ktorých sa prerušenie týka. Ministerstvo určí náhradný termín na vykonanie skúšky. Náhradný termín vykonania skúšky z dôvodu prerušenia sa považuje za riadny termín skúšky.

Článok 8

Hodnotenie skúšky

8.1 Výsledok skúšky na udelenie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo skúšky na predĺženie platnosti osvedčenia technika emisnej kontroly hodnotí skúšobná komisia na neverejnom zasadnutí, na ktorom môžu byť prítomní iba jej členovia.

8.2 Rozhodnutie skúšobnej komisie sa prijíma hlasovaním a každý člen skúšobnej komisie vrátane predsedu má jeden hlas v prípade rovnosti hlasov rozhodne hlas predsedu skúšobnej komisie.

8.3 Výsledok hodnotenia písomnej časti skúšky hodnotí skúšobná komisia stupňom

- a) „vyhovel“, ak osoba na získanie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo technik emisnej kontroly dosiahol 90 a viac percentnú úspešnosť,
- b) „nevyhovel“, ak osoba na získanie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo technik emisnej kontroly dosiahol menej, ako 90 percentnú úspešnosť.

- 8.4 Výsledok hodnotenia praktickej časti skúšky podľa 6.6 hodnotí skúšobná komisia stupňom "vyhovel" alebo "nevyhovel" hlasovaním.
- 8.5 Výsledok skúšky sa hodnotí stupňom "vyhovel", ak obe časti skúšky, podľa 8.3 a 8.4, boli hodnotené stupňom "vyhovel".
- 8.6 Výsledok skúšky sa hodnotí stupňom "nevyhovel", ak niektorá časť skúšky, podľa 8.3 a 8.4, bola hodnotená stupňom "nevyhovel".
- 8.7 Stupňom "nevyhovel" sa hodnotí výsledok skúšky, ak bola osoba na získanie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo technika emisnej kontroly z ďalšej časti skúšok vylúčená, pretože počas niektorej časti skúšky používala pomôcky bez predchádzajúceho súhlasu skúšobnej komisie.

Článok 9

Opakovanie skúšky

- 9.1 Ak žiadateľ nevyhovel z niektorej časti skúšky, môže skúšku opakovať najviac jedenkrát, pričom opakuje len tú časť skúšky, z ktorej nevyhovel.
- 9.2 Každá opakovaná skúška sa môže vykonať najskôr po siedmich dňoch odo dňa nezloženia skúšky. Ak žiadateľ nevyhovel ani pri opakovanej skúške alebo túto skúšku nevykonal do jedného roka odo dna vykonania neúspešnej skúšky, ďalšiu skúšku môže vykonať až po opätovnom absolvovaní základného školenia.
- 9.3 Žiadosť o opakovanú skúšku predkladá žiadateľ podľa 3.5 tejto metodiky.
- 9.4 Pri určovaní dátumu a miesta vykonania opakovanej skúšky sa postupuje obdobne, ako je to uvedené v článku 4 tejto metodiky.
- 9.5 Technik emisnej kontroly, ktorý po absolvovaní doškoloňovacieho kurzu bol pri skúške hodnotený stupňom „nevyhovel“, nesmie vykonávať emisné kontroly do času, kým opätovne nezíska odbornú spôsobilosť.

Článok 10

Zápisnica o skúške na vykonávanie emisných kontrol motorových vozidiel

- 10.1 O výsledku skúšky spracuje člen skúšobnej komisie poverený predsedom skúšobnej komisie „Zápisnicu o skúške“, ktorá obsahuje:
 - a) číslo „Zápisnice o skúške“,
 - b) rozsah odbornej spôsobilosti na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej podľa emisného systému a druhu paliva,
 - c) druh školenia / kurzu technikov emisnej kontroly,
 - d) priezvisko a meno (titul) osoby ktorá absolvovala skúšku,
 - e) dátum a miesto narodenia,
 - f) dátum vykonania písomnej a praktickej časti skúšky na udelenie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo dátum vykonania skúšky na predĺženie platnosti osvedčenia technika emisnej kontroly,
 - g) číslo testu písomnej časti skúšky,
 - h) hodnotenie písomnej časti skúšky,
 - i) hodnotenie praktickej časti skúšky,
 - j) výsledok hodnotenia skúšky na vykonávanie emisných kontrol,
 - k) meno, priezvisko a podpis predsedu skúšobnej komisie a mená, priezviská a podpisy členov skúšobnej komisie,
 - l) miesto a dátum spracovania „zápisnice o skúške“ a odtlačok pečiatky predsedu skúšobnej komisie, zároveň skúšobného komisára alebo odtlačok pečiatky člena skúšobnej komisie, zároveň skúšobného komisára,
 - m) poznámku, do poznámky sa zapisuje dôvod vylúčenia zo skúšky alebo prerušenia skúšky a pod.
- 10.2 „Zápisnicu o skúške“ zasiela poverená technická služba fyzickej osobe alebo právnickej osobe, ktorá má platné povolenie na zriadenie pracoviska emisnej kontroly alebo oprávnenej osobe emisnej kontroly.
- 10.3 „Zápisnicu o skúške“ podpisujú predseda skúšobnej komisie a všetci členovia skúšobnej komisie.

Článok 11

Protokol o skúškach

- 11.1 Evidenciu skúšok vedie písomne poverená technická služba v „Protokole o skúškach“, ktorý obsahuje:
 - a) dátum založenia „Protokolu o skúškach“,
 - b) pečiatku poverenej technickej služby,
 - c) počet listov protokolu o skúškach s označením poradového čísla každého listu;
 - d) číslo (značka) menovacej listiny ministerstva, ktorou je skúšobná komisia menovaná,
 - e) zloženie členov skúšobnej komisie za ministerstvo zo dňa (meno, priezvisko, titul, podpis),
 - f) zloženie členov skúšobnej komisie za poverenú technickú službu zo dňa (meno, priezvisko, titul, podpis),
 - g) termín platnosti menovania komisie,
 - h) meno, priezvisko, titul zamestnanca poverenej technickej služby, ktorý je zodpovedný za vedenie „Protokolu o skúškach“.
- 11.2 Záznam v „Protokole o skúškach“ obsahuje:
 - a) poradové číslo,
 - b) meno, priezvisko a dátum narodenia osoby na získanie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo technika emisnej kontroly, ktorý vykonal skúšku,
 - c) číslo pracoviska emisnej kontroly,
 - d) dátum vykonania skúšky na udelenie osvedčenia technika emisnej kontroly alebo dátum vykonania skúšky na predĺženie platnosti osvedčenia technika emisnej kontroly,
 - e) výsledok hodnotenia skúšky,
 - f) podpis a odtlačok pečiatky predsedu skúšobnej komisie, zároveň skúšobného komisára,
 - g) podpisy členov skúšobnej komisie,
 - h) miesto pre úradné záznamy – pečiatka ministerstva.

- 11.3 Záznamy v „Protokole o skúškach“ musia byť v súlade so záznamami uvedenými v „Zápisnici o skúške“.
- 11.4 Záznamy v „Protokole o skúškach“ musia byť opatrené odtlačkom pečiatky predsedu skúšobnej komisie a podpismi členov skúšobnej komisie.
- 11.5 Číslo, pod ktorým je žiadateľ v „Protokole o skúškach“ evidovaný, musí byť uvedené v „Zápisnici o skúške“.

DRUHÁ ČASŤ

Článok 12

Príprava na vykonanie skúšky

- 12.1 Priebeh skúšky zabezpečuje poverená technická služba.
- 12.2 Príprava na vykonanie skúšky pozostáva z:
- a) prípravy „Prezenčnej listiny fyzických osôb prihlásených na skúšku a vyhodnocovacej listiny pre vykonanie skúšky“ a „Prezenčnej listiny pre výber správneho poplatku“⁵,
 1. „Prezenčná listina fyzických osôb, prihlásených na skúšku a vyhodnocovacia listina pre vykonanie skúšky, obsahuje:
 - a) názov,
 - b) druh absolvovaného školenia / kurzu,
 - c) dátum skúšky,
 - d) poznámka,
 - e) potvrdenie správnosti údajov povereným skúšobným komisárom za poverenú technickú službu,
 - f) poradové číslo,
 - g) číslo zápisnice,
 - h) identifikačné číslo pracoviska emisnej kontroly,
 - i) priezvisko meno, titul fyzickej osoby, prihlásenej na skúšku,
 - j) číslo a séria občianskeho preukazu,
 - k) dátum narodenia,
 - l) názov pracoviska emisnej kontroly,
 - m) dátum platnosti osvedčenia; ak je žiadateľ technikom emisnej kontroly,
 - n) podpis fyzickej osoby prihlásenej na skúšku,
 - o) číslo (značka) obvodného úradu pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie,
 - p) hodnotenie písomnej časti skúšky,
 - q) hodnotenie praktickej časti skúšky,
 - r) celkové hodnotenie skúšky,
 2. „Prezenčná listina pre výber správneho poplatku“, obsahuje
 - a) názov,
 - b) dátum skúšky,
 - c) potvrdenie správnosti za poverenú technickú službu,
 - d) potvrdenie správnosti za ministerstvo,
 - e) identifikačné číslo pracoviska emisnej kontroly,
 - f) priezvisko meno, titul fyzickej osoby, prihlásenej na skúšku,
 - g) podpis fyzickej osoby prihlásenej na skúšku,
 - h) hodnota a počet kolkových známok,
 - b) vykonania prezentácie žiadateľov prihlásených na skúšku so zaznamenaním do „Prezenčnej listiny fyzických osôb prihlásených na skúšku a vyhodnocovacej listiny pre vykonanie skúšky“, vrátane kontroly ich preukazov totožnosti,
 - c) zabezpečenia a prípravy vozidiel a dokladov vozidiel, na ktorých bude skúška vykonaná,
 - d) prípravy meracích prístrojov,
 - e) prípravy technických údajov pre vykonanie emisnej kontroly na vozidlách určených ku skúške, PC a AIS EK-u.

Článok 13

Priebeh skúšky

- 13.1 Predseda skúšobnej komisie prevezme a skontroluje „Prezenčnú listinu fyzických osôb prihlásených na skúšku a vyhodnocovacia listinu pre vykonanie skúšky“ podpísanú povereným členom komisie za poverenú technickú službu a „Prezenčnú listinu pre výber správneho poplatku“.
- 13.2 Výber správneho poplatku⁵ za vykonanie skúšky; zaznamenanie tohto výberu do „Prezenčnej listiny pre výber poplatku“; nalepenie kolkových známok na žiadosť o skúšku a ich znehodnotenie odtlačkom úradnej pečiatky predsedu skúšobnej komisie, zároveň skúšobného komisára zabezpečuje ministerstvo¹⁰.

¹⁰ § 1 zákona č. 145/1995 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov.

- 13.3** Predseda skúšobnej komisie alebo ním určený člen skúšobnej komisie:
- predstaví žiadateľom všetkých členov skúšobnej komisie,
 - oboznami žiadateľov o priebehu a jednotlivých častiach skúšky a poučí ich, že skúška sa vykonáva samostatne bez cudzej pomoci a upozorní ich na následky použitia nedovolených pomôcok, ktoré môžu mať za následok okamžité ukončenie skúšky s hodnotením „nevyhovel“,
 - vysvetlí žiadateľom vyplňovanie údajov v písomnom teste a označovanie správnych odpovedí a opravu nesprávne označených odpovedí a pod.,
 - zistí, či žiadatelia prihlásení na skúšku porozumeli poučeniu a či sú telesne a duševne schopní vykonať skúšku.
- 13.4** Predseda skúšobnej komisie umožní žiadateľom vyjadriť sa k zloženiu skúšobnej komisie. Ak žiadateľ vznesie námietku k niektorému z členov skúšobnej komisie, predseda skúšobnej komisie túto námietku posúdi a v prípade uznania námietky zabezpečí, aby sa konkrétny člen skúšobnej komisie, voči ktorému bola táto námietka vznesená nezúčastnil skúšok tohto žiadateľa.

Článok 14 **Písomná skúška**

Predseda skúšobnej komisie alebo ním určený člen skúšobnej komisie:

- rozdá žiadateľom generované skúšobné testy,
- vyznačí na tabuli čas začatia a čas ukončenia písomnej skúšky,
- zabezpečí dozor a nerušený priebeh písomnej skúšky,
- vysvetlí na požiadanie fyzickej osoby nejasnosti v skúšobnom teste, nie však správnu odpoveď,
- zobiera po ukončení písomnej skúšky skúšobné testy,
- vyznačí nesprávne označené odpovede perom s červenou náplňou,
- do skúšobného testu zapíše počet nesprávnych odpovedí,
- do skúšobného testu zapíše počet dosiahnutých bodov
- písomný test hodnotí stupňom „vyhovel“ alebo „nevyhovel“ a hodnotenie zapíše do „Prezenčnej listiny fyzických osôb prihlásených na skúšku a vyhodnocovacej listiny pre vykonanie skúšky“.

Článok 15 **Praktická skúška**

- 15.1** Predseda skúšobnej komisie alebo ním určený člen skúšobnej komisie vysvetlí žiadateľom priebeh vykonania praktickej skúšky.
- 15.2** Priebeh praktickej skúšky riadia členovia skúšobnej komisie tak, aby nemohli jednotliví žiadatelia ovplyvňovať priebeh skúšky medzi sebou a súčasne tak, aby nedochádzalo k neúmernému predlžovaniu času skúšky.
- 15.3** Žiadateľ vykoná pod dohľadom členov skúšobnej komisie praktickú skúšku skladajúcu sa z:
- poznania jednotlivých postupov pri emisnej kontrole a ich vzájomnej nadväznosti,
 - porovnania identifikačných údajov a evidenčných údajov nachádzajúcich sa na vozidle, identifikačných údajov motora vozidla a identifikačných údajov schváleného typu plynového zariadenia s údajmi uvedenými v dokladoch v závislosti od druhu pohonu a emisného systému vozidla,
 - kontroly tesnosti plynovej palivovej sústavy, ak je ňou vozidlo vybavené,
 - vyhľadania údajov v rozsahu potrebnom pre vykonanie emisnej kontroly motorového vozidla,
 - stanovenia hodnôt kontrolovaných parametrov a emisných limitov kontrolovaného vozidla,
 - vypracovania predpisu hodnôt pre vozidlo,
 - vizuálnej kontroly a posúdenia stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch,
 - kontroly funkčnosti indikátora systému palubnej diagnostiky OBD, resp. kontroly funkčnosti indikátora systému palubnej diagnostiky alebo podobného diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené,
 - kontroly systému palubnej diagnostiky OBD zameranej na overenie komunikácie so systémom OBD, získanie údajov potrebných pre vykonanie emisnej kontroly, kontroly činnosti systému riadenia prípravy zmesi a zistenia obsahu pamäte porúch, ak je ním vozidlo vybavené,
 - dodržania podmienok merania pre objektívne vykonanie merania emisií,
 - preukázania vedomostí o spôsobe merania emisií a vykonanie merania,
 - vykonania kontroly parametrov nastavenia motora,
 - kontroly plnenia emisných limitov vozidla,
 - poznania spôsobu hodnotenia nameraných hodnôt a ich vplyvu na meranie emisií,
 - hodnotenia emisnej kontroly a záveru o spôsobilosti alebo nespôsobilosti vozidla na premávku na pozemných komunikáciách,
 - vyznačenia výsledku emisnej kontroly do dokladov o vykonaní emisnej kontroly vrátane kontrolnej nálepky.
- 15.4** O priebehu praktickej skúšky sa vedie záznam o praktickej skúške, do ktorého vyznačujú jednotliví členovia skúšobnej komisie čiastkové hodnotenia a poznámky, ktoré sú potrebné pre konečné hodnotenie jednotlivých žiadateľov pri záverečnom zasadnutí komisie.
- 15.5** Členovia skúšobnej komisie objektívne posúdia preukázané vedomosti, schopnosti a zručnosti žiadateľa a vyhodnotia praktickú skúšku stupňom „vyhovel“ alebo „nevyhovel“ a výsledok hodnotenia zapíše predseda skúšobnej komisie alebo ním poverený člen skúšobnej komisie do „Prezenčnej listiny fyzických osôb prihlásených na skúšku a vyhodnocovacej listiny pre vykonanie skúšky“.

TRETIA ČASŤ

Článok 16

Záverečné ustanovenia

- 16.1 Po zasadnutí skúšobnej komisie a vyhodnotení skúšok, zvolá predseda skúšobnej komisie všetkých členov komisie a žiadateľov zúčastnených na skúške na záverečné hodnotenie.
- 16.2 Na záverečnom hodnotení predseda skúšobnej komisie oznámi žiadateľom výsledky písomnej skúšky, praktickej skúšky a celkové hodnotenie skúšky.
- 16.3 Po záverečnom hodnotení predseda skúšobnej komisie umožní žiadateľom vyjadriť sa k priebehu skúšky a následne skúšky ukončí.
- 16.4 Žiadatelia, ktorí nevyhoveli pri písomnej skúške, majú právo k nahliadnutiu do skúšobného testu, alebo do záznamu o praktickej skúške členov skúšobnej komisie, ak nevyhoveli na praktickej skúške.
- 16.5 Poverená technická služba na základe výsledkov skúšok vypracuje „Zápisnicu o skúške“ a výsledky skúšok zapíše do „Protokolu o skúškach“.
- 16.6 Predseda skúšobnej komisie a členovia skúšobnej komisie podpíšu „Zápisnicu o skúške“ a záznamy v „Protokole o skúškach“, ktoré opatrí predseda skúšobnej komisie odtlačkom úradnej pečiatky ministerstva.
- 16.7 Poverená technická služba vyhotoví dve kópie „Zápisnice o skúške“. Originál „Zápisnice o skúške“ odovzdá alebo zašle žiadateľovi, jednu kópiu odovzdá alebo zašle ministerstvu a druhú založí do spisu.

Článok 17

Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňom uverejnenia.

Ing. Dušan Turanovič, v. r.
generálny riaditeľ

**METODICKÝ POKYN č. 22/2006
zo dňa 08. 11. 2006**

o vykonávaní štátneho odborného dozoru nad autoškolami

**PRVÁ ČASŤ
Úvodné ustanovenia**

**Čl. 1
Predmet metodického pokynu**

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) podľa § 16 zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 93/2005 Z. z.“) a podľa § 8 až 16 zákona NR SR č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon NR SR č. 10/1996 Z. z.“), vydáva metodický pokyn o vykonávaní štátneho odborného dozoru nad autoškolami (ďalej len „metodický pokyn“).

**Čl. 2
Účel metodického pokynu a záväznosť**

- (1) Účelom metodického pokynu je zabezpečiť jednotný, účinný a koordinovaný postup pri výkone štátneho odborného dozoru nad autoškolami (ďalej len „ŠOD“), ktorý orgány vykonávajúce ŠOD realizujú prostredníctvom poverených zamestnancov (ďalej len „kontrolór“) a prizvaných osôb.
- (2) Metodický pokyn je záväzný pre ministerstvo, krajské úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (ďalej len „krajské úrady dopravy“) a obvodné úrady pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie (ďalej len „obvodné úrady dopravy“).

**DRUHÁ ČASŤ
Vymedzenie pojmov**

**Čl. 3
ŠOD**

ŠOD je činnosť kontrolóra, pri ktorej zisťuje stav kontrolovaných skutočností a ich súlad so všeobecne záväznými právnymi predpismi¹⁾, usmerneniami, učebnými osnovami, rozhodnutiami správnych orgánov a určuje zodpovednosť kontrolovaných subjektov a ich zamestnancov za zistené nedostatky. ŠOD sa vykonáva na základe podnetu, alebo z vlastnej činnosti na základe plánu a to buď v prevádzkových priestoroch autoškoly, alebo počas praktického výcviku v cestnej premávke.

**Čl. 4
Orgány štátnej správy vykonávajúce ŠOD**

- (1) ŠOD vykonávajú nasledovné orgány štátnej správy :
 - a) ministerstvo,
 - b) krajské úrady dopravy,
 - c) obvodné úrady dopravy.
- (2) Ministerstvo vykonáva hlavný ŠOD.

**Čl. 5
Kontrolór a poverenie**

- (1) Kontrolór je poverená osoba, ktorú výkonom ŠOD poveril vedúci orgánu štátnej správy a to :
 - a) minister dopravy, pôšt a telekomunikácií SR poveruje zamestnancov ministerstva,
 - b) prednosta krajského úradu dopravy poveruje zamestnancov krajských úradov dopravy a obvodných úradov dopravy.
- (2) Poverením na vykonanie ŠOD pre zamestnancov ministerstva, krajských úradov dopravy a obvodných úradov dopravy je preukaz kontrolóra povereného vykonávať ŠOD nad autoškolami (ďalej len „preukaz kontrolóra“), ktorým sa kontrolór pri výkone ŠOD preukazuje. Preukaz kontrolóra vydáva ministerstvo podľa osobitného predpisu²⁾.
- (3) Kontrolná skupina pozostáva najmenej z dvoch kontrolórov.

¹⁾ Zákon č. 93/2005 Z. z., vyhláška MDPT SR č. 349/2005 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. a ďalšie predpisy súvisiace s právnou úpravou činností kontrolovaného subjektu.

²⁾ Smernica MDPT SR č. 17/2005 zo dňa 13. 06. 2005 o preukaze kontrolóra povereného vykonávať štátny odborný dozor nad autoškolami.

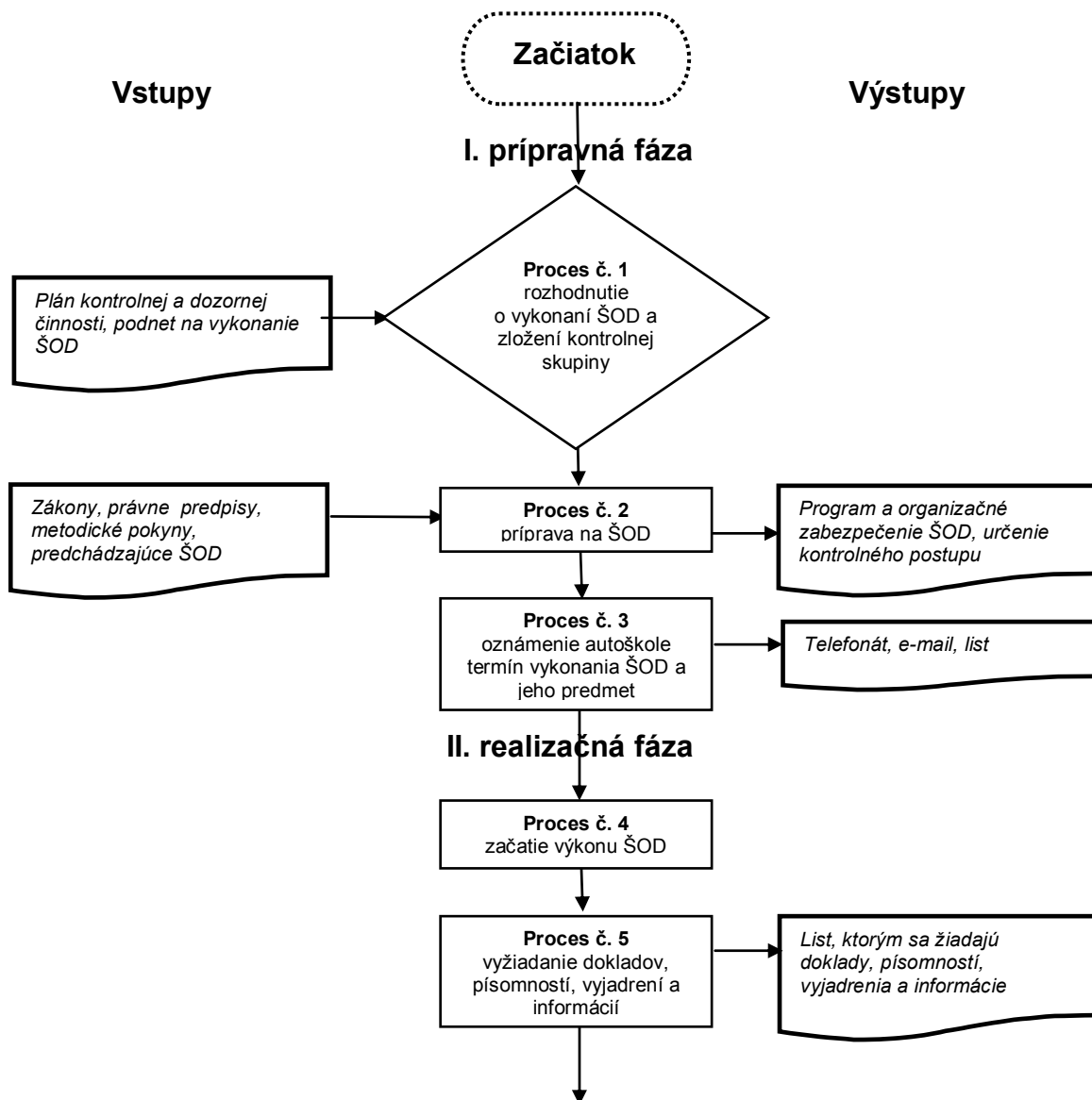
Čl. 6
Kontrolovaný subjekt

Kontrolovaný subjekt je autoškola, prevádzkovateľ autoškoly (vedúci kontrolovaného subjektu), zodpovedný zástupca autoškoly, inštruktor autoškoly, alebo iná osoba³⁾, ktorá je v rámci výkonu ŠOD podrobovaná kontrole zo strany kontrolórov.

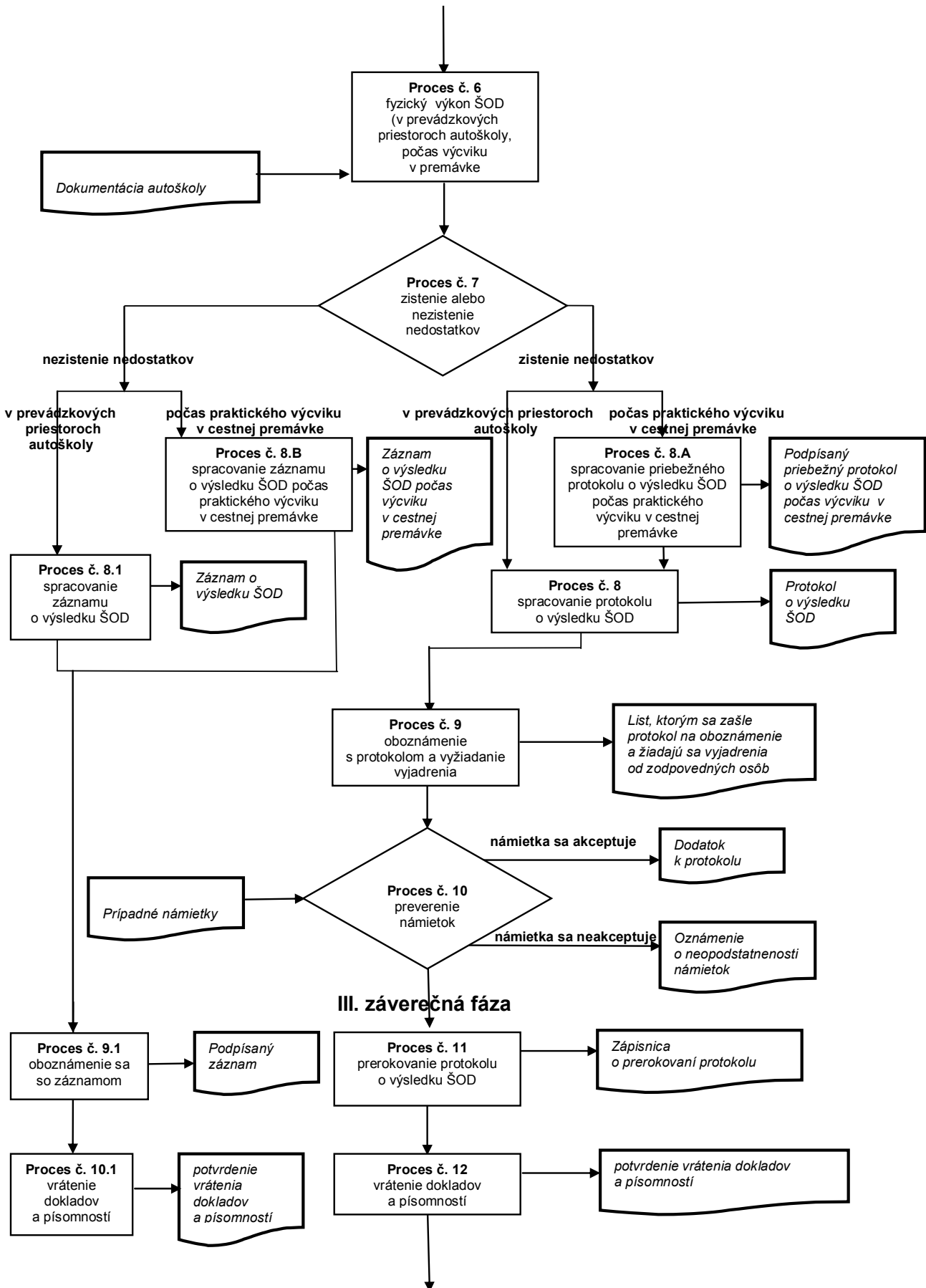
TRETIA ČASŤ
Vykonávanie ŠOD

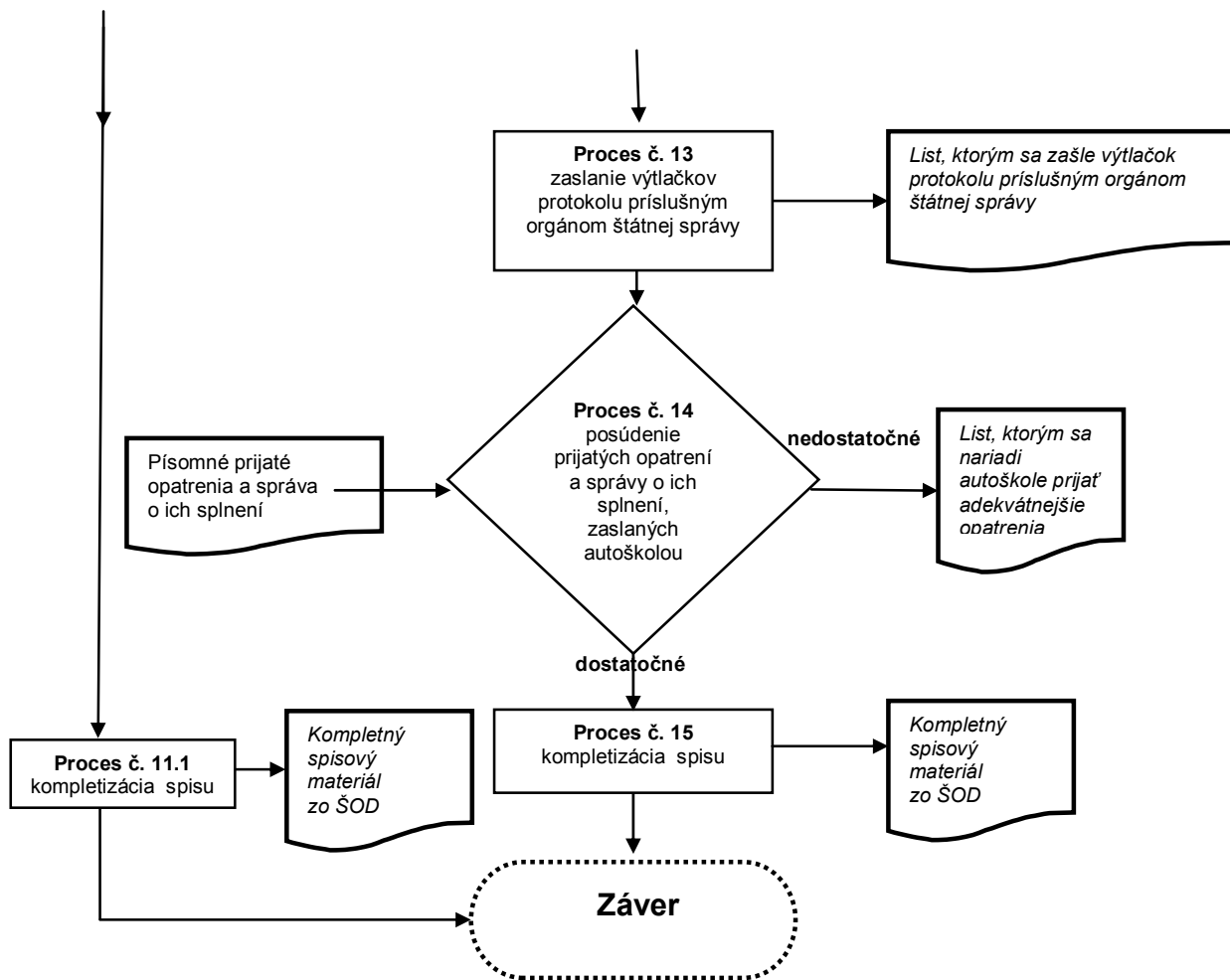
Čl. 7
Fázy ŠOD

- (1) Výkon ŠOD pozostáva z viacerých procesov koncentrovaných do 3 fáz a to :
- a) prípravnej,
 - b) realizačnej (výkon ŠOD),
 - c) záverečnej (spracovanie výsledkov ŠOD a ďalšie konanie).
- (2) Procesná analýza výkonu ŠOD s označením jednotlivých procesov fáz vrátane vstupov a výstupov procesov je znázornená v nasledujúcom diagrame :



³⁾ § 18 zákona č. 93/2005 Z. z.





Čl. 8

Proces č. 1. rozhodnutie o vykonaní ŠOD a zložení kontrolnej skupiny

- (1) Riaditeľ príslušného útvaru ministerstva, prednosta krajského úradu dopravy alebo riaditeľ obvodného úradu dopravy v súlade s pokynmi ministerstva a na základe plánu kontrolnej a dozornej činnosti alebo podnetu na vykonanie ŠOD rozhodne o vykonaní ŠOD nad autoškolou a jeho spôsobom vykonania. Zároveň menovite určí spravidla 2 zamestnancov na vykonanie ŠOD, z ktorých jedného ustanoví za vedúceho kontrolnej skupiny. Vedúci kontrolnej skupiny je zodpovedný za celý priebeh ŠOD a jeho výsledok.
- (2) V prípadoch odôvodnených osobitnou povahou ŠOD môže orgán vykonávajúci ŠOD prizvať zamestnancov iných orgánov, právnických osôb alebo fyzické osoby s ich súhlasom (prizvané osoby), napr. zamestnancov živnostenského úradu, príslušníkov Policajného zboru a iné osoby. Zamestnanec ministerstva, krajského úradu dopravy, alebo obvodného úradu dopravy sa za prizvanú osobu nepovažuje.
- (3) V prípade, že ŠOD sa bude vykonávať počas praktického výcviku v cestnej premávke je nevyhnutné, aby sa o spoluprácu požiadali príslušníci Policajného zboru, ktorí budú v cestnej premávke zastavovať výcvikové vozidlá autoškoly.

Čl. 9

Proces č. 2. príprava na ŠOD

- (1) Ak vedúcim kontrolnej skupiny je poverený zamestnanec ministerstva, krajského úradu dopravy alebo obvodného úradu dopravy, ktorý nie je príslušný na registráciu autoškoly, ale autoškola sa nachádza v jeho územnom obvode vyžiada od obvodného úradu dopravy príslušného na registráciu autoškoly fotokópie evidenčných dokladov autoškoly, ktoré použije pre potreby výkonu ŠOD.
- (2) Kontrolná skupina sa pred samotným vykonaním ŠOD podrobne oboznámi s právnymi predpismi, metodickými pokynmi, predchádzajúcimi ŠOD, evidenčnými dokladmi autoškoly ako aj s predmetom a povahou vymedzenej kontrolnej úlohy.
- (3) Vedúci kontrolnej skupiny vypracuje „Program a organizačné zabezpečenie ŠOD“ (ďalej len „Program“). Program presne vymedzuje cieľ ŠOD, kontrolované obdobie, organizačné zabezpečenie ŠOD a vymedzenie jednotlivých úloh kontrolnej skupiny, zameranie ŠOD, termín vykonania ŠOD a kontrolovaný subjekt, ak je určený.

- (4) Program schvaľuje riaditeľ obvodného úradu dopravy, v prípade ak je vedúci kontrolnej skupiny zamestnanec obvodného úradu dopravy, prednosta krajského úradu dopravy, v prípade ak vedúci kontrolnej skupiny je zamestnanec krajského úradu dopravy, alebo riaditeľ príslušného útvaru ministerstva v prípade ak vedúci kontrolnej skupiny je zamestnanec ministerstva.
- (5) V prípadoch náhleho zistenia porušenia zákonnosti v oblasti autoškôl kontrolórmi sa program nevypracováva.
- (6) Vzor programu je v prílohe č. 1.

Čl. 10

Proces č. 3. oznámenie termínu vykonania ŠOD a jeho predmetu autoškole

Vedúci kontrolnej skupiny vopred oznámi vedúcemu kontrolovaného subjektu (prevádzkovateľ autoškoly, zodpovedný zástupca autoškoly) predmet a účel ŠOD napríklad formou listu, e-mailu, alebo telefonátu. V prípade, že oznámenie pred začatím ŠOD nie je vzhľadom na povahu ŠOD možné, alebo by mohlo viesť k zmareniu účelu ŠOD, vedúci kontrolnej skupiny je povinný tak urobiť najneskôr pri začatí ŠOD.

Čl. 11

Proces č. 4. začatie výkonu ŠOD

Fyzickým príchodom kontrolórov do kontrolovaného subjektu, alebo zastavením výcvikového vozidla príslušníkmi Policajného zboru v prípade výkonu ŠOD počas praktického výcviku v cestnej premávke a preukázanim sa preukazom kontrolóra sa začína výkon ŠOD.

Čl. 12

Proces č. 5. vyžiadanie dokladov, písomností, vyjadrení a informácií

- (1) Počas výkonu ŠOD sú kontrolóri oprávnení v nevyhnutnom rozsahu vyžadovať od kontrolovaného subjektu, aby v určenej lehote poskytol doklady, iné písomnosti, vyjadrenia a informácie (vrátane technických nosičov údajov) potrebné na výkon ŠOD. V prípade, že si vyžadujú prvopisy dokladov, sú povinní vydať kontrolovanému subjektu potvrdenie o odňatí prvopisov dokladov, a zabezpečiť ich riadnu ochranu pred stratou, zničením, poškodením a zneužitím. Vyžiadanie je písomné a obsahuje :
 - a) presný názov a sídlo orgánu štátnej správy vykonávajúceho ŠOD,
 - b) meno, priezvisko a funkciu vedúceho kontrolovaného subjektu, resp. zodpovedného zamestnanca,
 - c) termín predloženia dokladov,
 - d) presné označenie dokladov, písomností, vyjadrení a informácií, ktoré sú orgánom štátnej správy vykonávajúcim ŠOD vyžiadané (ich konkretizácia),
 - e) poučenie o právnych následkoch neposkytnutia súčinnosti zo strany kontrolovaného subjektu⁴⁾,
 - f) miesto a dátum,
 - g) meno, priezvisko, funkciu a podpis kontrolóra
 - h) meno, priezvisko a podpis zamestnanca kontrolovaného subjektu o prevzatí.
- (2) Vzor vyžiadania dokladov, písomností, vyjadrení a informácií je uvedený v prílohe č. 2.
- (3) Potvrdenie o odňatí prvopisov dokladov, písomných dokumentov a iných materiálov je písomné a obsahuje :
 - a) označenie orgánu vykonávajúceho ŠOD,
 - b) presné označenie, číslo, počet listov prebraných dokladov, písomností, informácií a údajov,
 - c) miesto, dátum, podpis preberajúceho kontrolóra.
- (4) Vzor potvrdenia o odňatí prvopisov dokladov, písomných dokumentov a iných materiálov je uvedený v prílohe č. 3.
- (5) Pred skončením ŠOD, najneskôr v deň jeho ukončenia, sú kontrolóri povinní všetky doklady vrátane prvopisov kontrolovanému subjektu vrátiť s výnimkou prípadov podozrenia z trestnej činnosti. V takýchto prípadoch sú uvedené poskytnuté doklady zadržané kontrolórmi pre prípadné vyšetrovanie orgánmi činnými v trestnom konaní.

Čl. 13

Proces č. 6. fyzický výkon ŠOD (v prevádzkových priestoroch autoškoly, alebo počas praktického výcviku v cestnej premávke)

- (1) ŠOD nad autoškolami sa procesne vykonáva podľa tohto metodického pokynu a v súlade so zameraním ŠOD uvedenom v Programe a to zisťovaním skutočného stavu, ktorý sa potom porovnáva so stavom požadovaným. Teda takým, ktorý je stanovený vo všeobecne záväzných právnych predpisoch, metodických pokynoch, učebných osnovách, usmerneniach a podobne.
- (2) Okrem oprávnení a povinností podľa základných pravidiel kontroly⁵⁾ kontrolóri disponujú aj ďalšími oprávneniami⁶⁾.
- (3) Zadržanie inštruktorského preukazu⁷⁾ počas výkonu ŠOD je možné v spolupráci so spolupracujúcimi príslušníkmi PZ, ktorí na základe vyšetrovania inštruktora na zistenie alkoholu dychovou skúškou doložia o pozitívnom zistení doklad z elektronického merača. Kontrolóri následne o tomto vyhotovia zápis v priebežnom protokole o výsledku ŠOD a následne aj v protokole o výsledku ŠOD. Zadržaný inštruktorský preukaz po prerokovaní protokolu o výsledku ŠOD následne vedúci kontrolnej skupiny zašle spolu s týmto protokolom príslušnému Obvodnému úradu dopravy ako podnet na odobratie inštruktorského preukazu z dôvodu odobratia vodičského oprávnenia⁸⁾, ak toto nastane.

⁴⁾ § 12 ods. 2 zákona NR SR č. 10/1996 Z. z.

⁵⁾ § 11 zákona NR SR č. 10/1996 Z. z.

⁶⁾ § 16 ods. 4 zákona č. 93/2005 Z. z.

⁷⁾ § 16 ods. 4 písm. f) zákona č. 93/2005 Z. z.

⁸⁾ § 10 ods. 2 písm. d) zákona č. 93/2005 Z. z.

Čl. 14

Proces č. 7. zistenie, alebo nezistenie nedostatkov

- (1) Každý rozdiel medzi zisteným a požadovaným stavom sa posúdi ako nedostatok. V tomto prípade ak sa ŠOD vykonáva počas praktického výcviku v cestnej premávke sa ďalej postupuje podľa procesu označeného č. 8.A a následne podľa procesu označeného č. 8, alebo ak sa ŠOD vykonáva v prevádzkových priestoroch autoškoly sa postupuje priamo podľa procesu označeného č. 8.
- (2) V prípade súladu medzi zisteným a požadovaným stavom sa ďalej v prípade vykonávania ŠOD počas praktického výcviku v cestnej premávke postupuje podľa procesu označeného č. 8.B, alebo v prípade vykonávania ŠOD v prevádzkových priestoroch autoškoly podľa procesu označeného č. 8.1.
- (3) V prípade zistenia priestupku⁹⁾, alebo správneho deliktu⁹⁾ sa toto riadne zdokumentuje a následne oznámi obvodnému úradu dopravy miestne príslušnému na registráciu autoškoly za účelom prejednaní priestupku¹⁰⁾, alebo uloženia pokuty.

Čl. 15

Proces č. 8.A spracovanie priebežného protokolu o výsledku ŠOD počas praktického výcviku v cestnej premávke

- (1) V prípade zistenia nedostatku počas praktického výcviku v cestnej premávke sa na mieste výkonu ŠOD vypracuje v dvoch vyhotoveniach predtlačný dokument s názvom „priebežný protokol/záznam z vykonania štátneho odborného dozoru nad autoškolou počas praktického výcviku v cestnej premávke“ (ďalej len „priebežný protokol“), pričom sa všade prečiarkne nehodiace slovo „záznam“, kde sa v rámci dokumentu vyskytuje.

Priebežný protokol obsahuje :

- a) presný názov a sídlo orgánu vykonávajúceho ŠOD,
 - b) názov dokumentu (priebežný protokol),
 - c) ustanovenie zákona č. 93/2005 Z. z. podľa ktorého sú kontrolóri oprávnení vykonať ŠOD,
 - d) mená a priezviská poverených kontrolórov a čísla ich preukazov kontrolórov, ktorí ŠOD vykonali,
 - e) názov príslušného dopravného inšpektorátu,
 - f) predmet ŠOD,
 - g) kontrolované obdobie,
 - h) dátum a čas vykonania ŠOD,
 - i) miesto výkonu ŠOD,
 - j) názov autoškoly, ktorej bolo kontrolované výcvikové vozidlo,
 - k) sídlo kontrolovanej autoškoly a telefónne číslo,
 - l) továrenskú značku a typ výcvikového vozidla,
 - m) evidenčné číslo výcvikového vozidla,
 - n) meno a priezvisko inštruktora vykonávajúceho praktický výcvik v cestnej premávke,
 - o) číslo inštruktorského preukazu,
 - p) rozsah skupiny inštruktorského oprávnenia,
 - q) vyhodnotenie ŠOD,
 - r) označenie miesta kde bol priebežný protokol vypracovaný a dátum,
 - s) mená, priezviská a podpisy kontrolórov,
 - t) mená, priezviská a podpisy spolupracujúcich príslušníkov Policajného zboru,
 - u) meno, priezvisko a podpis inštruktora, ktorý bol s priebežným protokolom oboznámený a zároveň potvrdzuje správnosť zistení uvedených v ňom,
 - v) miesto a dátum podpisu priebežného protokolu inštruktorom.
- (2) Vyhodnotenie ŠOD uvedené v priebežnom protokole pozostáva z prehľadnej tabuľky s riadkami a stĺpcami so záhlavím
 - a) Predmet ŠOD /vybrané podmienky ustanovené pre prevádzkovanie autoškoly/,
 - b) Ustanovenie vyhlášky č. 349/2005 Z. z. (zákona č. 93/2005 Z. z.),
 - c) Plnenie podmienok autoškolou (áno [Á], nie [N]),
 - d) Poznámka /konkrétne nedostatky/,príčom do riadkov prvého stĺpca sa wpisujú vybrané podmienky ustanovené pre prevádzkovanie autoškoly podľa vyhlášky č. 349/2005 Z. z., alebo zákona č. 93/2005 Z. z., ktoré výkonom ŠOD kontrolóri kontrolujú. Do riadkov druhého stĺpca sa wpisujú konkrétne ustanovenia vyhlášky č. 349/2005 Z. z., alebo zákona č. 93/2005 Z. z., ktoré korešpondujú so slovným znením príslušného ustanovenia uvedeným v predchádzajúcom stĺpci. Riadky tretieho stĺpca sa vyplnia skratkou „Á“ v prípade, že autoškola plní podmienku uvedenú v predchádzajúcom stĺpci a skratkou „N“ v prípade, ak autoškola uvedenú podmienku neplní. Riadky štvrtého stĺpca sa vyplňajú slovným opisom zistených nedostatkov.
 - (3) Podmienkou na vypracovanie dokumentu označeného ako priebežný protokol je vyhodnotenie aspoň jednej z kontrolovaných podmienok v treťom stĺpci vyhodnotenia uvedenom v tomto dokumente skratkou „N“.
 - (4) Jedno vyhotovenie priebežného protokolu ostáva orgánu vykonávajúcemu ŠOD a druhé vyhotovenie sa odovzdá inštruktorovi kontrolovanej autoškoly. Priebežný protokol tvorí prílohu protokolu o výsledku ŠOD.
 - (5) Vzor priebežného protokolu je uvedený v prílohe č. 4.

⁹⁾ § 17 zákona č. 93/2005 Z. z.

¹⁰⁾ Zákon SNR č. 372/1990 Zb. o priestupkoch v znení neskorších predpisov praktického výcviku v cestnej premávke“ (ďalej len „priebežný protokol“), pričom sa všade prečiarkne nehodiace slovo „záznam“, kde sa v rámci dokumentu vyskytuje.

Čl. 16

Proces č. 8. spracovanie protokolu o výsledku ŠOD

- (1) O výsledku vykonaného ŠOD v prípade zistenia nedostatkov v prevádzkových priestoroch autoškoly, alebo po vypracovaní priebežného protokolu v prípade vykonania ŠOD v cestnej premávke kontrolóri vypracujú protokol o výsledku ŠOD. Tento protokol musí obsahovať nasledovné náležitosti :
 - a) presný názov a sídlo orgánu vykonávajúceho ŠOD,
 - b) názov dokumentu (protokol o výsledku ŠOD),
 - c) ustanovenie zákona, podľa ktorého sú kontrolóri oprávnení vykonať ŠOD,
 - d) mená a priezviská kontrolórov a čísla ich preukazov kontrolórov, ktorí ŠOD vykonali,
 - e) mená a priezviská prizvaných osôb, ak boli k spolupráci prizvané, alebo orgánu,
 - f) názov a sídlo autoškoly,
 - g) miesto a čas vykonania ŠOD,
 - h) kontrolované obdobie,
 - i) predmet ŠOD,
 - j) preukázané kontrolné zistenia s uvedením príslušného ustanovenia, ktoré bolo porušené,
 - k) menovité určenie zodpovednosti za každé kontrolné zistenie,
 - l) dátum vypracovania protokolu,
 - m) vlastnoručné podpisy kontrolórov,
 - n) podpisy prevádzkovateľa autoškoly a zodpovedných inštruktorov, alebo zodpovedného zástupcu autoškoly, ktorí boli s protokolom oboznámení,
 - o) dátum oboznámenia sa s protokolom.
- (2) Každý jeden nedostatok uvedený v protokole musí byť riadne popísaný, zdokumentovaný, musí byť uvedené konkrétne ustanovenie predpisu, ktoré bolo porušené a musí sa uviesť meno a priezvisko osoby, ktorá je zodpovedná za uvedený nedostatok. Súčasťou protokolu je vyjadrenie zodpovedných osôb ku kontrolným zisteniam a ďalšie písomnosti a materiály potvrdzujúce kontrolné zistenia vrátane priebežného protokolu.
- (3) Protokol o výsledku ŠOD sa vyhotovuje v nasledovnom počte výtlačkov :
 - a) Ak vedúcim kontrolnej skupiny je kontrolór ministerstva alebo obvodného úradu dopravy, ktorý nie je príslušný na registráciu autoškoly, ale autoškola sa nachádza v jeho územnom obvode, protokol o výsledku ŠOD sa vyhotoví v piatich výtlačkoch.
 - b) Ak vedúcim kontrolnej skupiny je kontrolór krajského úradu dopravy alebo obvodného úradu dopravy príslušného na registráciu autoškoly, protokol o výsledku ŠOD sa vyhotoví v štyroch výtlačkoch.
- (4) Vzor protokolu o výsledku ŠOD je uvedený v prílohe č. 5.

Čl. 17

Proces č. 9. oboznámenie s protokolom a vyžiadanie vyjadrenia

- (1) Kontrolóri sú povinní prevádzkovateľa autoškoly a zodpovedných inštruktorov, alebo zodpovedného zástupcu autoškoly oboznámiť v potrebnom rozsahu s protokolom o výsledku ŠOD ešte pred jeho prerokovaním a vyžiadať od každého z nich v určenej lehote písomné vyjadrenia ku všetkým skutočnostiam uvedeným v protokole o výsledku ŠOD, ktoré odôvodňujú uplatnenie právnej zodpovednosti. Túto lehotu musia kontrolóri určiť pred termínom prerokovania protokolu o výsledku ŠOD.
- (2) Vzor listu, ktorým sa predloží protokol na oboznámenie a žiadajú sa vyjadrenia od prevádzkovateľa autoškoly a zodpovedných inštruktorov, alebo zodpovedného zástupcu autoškoly ku kontrolným zisteniam uvedeným v protokole o výsledku ŠOD je uvedený v prílohe č. 6.

Čl. 18

Proces č. 10. preverenie námietok

- (1) Ak sú proti kontrolným zisteniam podané v určenej lehote námietky zo strany prevádzkovateľa autoškoly a zodpovedných inštruktorov, alebo zodpovedného zástupcu autoškoly, je povinnosťou vedúceho kontrolnej skupiny zistiť ich opodstatnenosť.
 - a) opodstatnené a preukázané námietky sa zohľadnia a vedúci kontrolnej skupiny vypracuje písomne dodatok k protokolu, ktorý sa stáva jeho súčasťou a oboznámi s ním vedúceho kontrolovaného subjektu a zodpovedných zamestnancov najneskôr do termínu prerokovania protokolu o výsledku ŠOD,
 - b) neopodstatnenosť námietok vedúci kontrolnej skupiny písomne oznámi prevádzkovateľovi autoškoly, resp. zodpovedným inštruktorom, alebo zodpovednému zástupcovi autoškoly najneskôr do termínu prerokovania protokolu.
- (2) Ak proti kontrolným zisteniam nie sú podané v určenej lehote námietky zo strany prevádzkovateľa autoškoly a zodpovedných inštruktorov, alebo zodpovedného zástupcu autoškoly, resp. si toto svoje právo neuplatnia, postupuje sa ďalej podľa procesu č. 11.
- (3) Vzor dodatku protokolu je v prílohe č. 7.

Čl. 19

Proces č. 11. prerokovanie protokolu o výsledku ŠOD

- (1) Protokol o výsledku ŠOD sa musí prerokovať s prevádzkovateľom autoškoly, resp. zodpovedným zástupcom a zodpovednými inštruktormi, ktorých sa kontrolné zistenia týkajú. O prerokovaní protokolu vypracujú kontrolóri zápisnicu. Zápisnica musí obsahovať :
 - a) presný názov a sídlo orgánu vykonávajúceho ŠOD,
 - b) názov dokumentu (zápisnica o prerokovaní protokolu),
 - c) ustanovenie zákona, podľa ktorého sú kontrolóri oprávnení vykonať ŠOD,
 - d) mená a priezviská kontrolórov a čísla ich preukazov kontrolórov, ktorí ŠOD vykonali,

- e) mená a priezviská prizvaných osôb, ak boli k spolupráci prizvané, alebo názov orgánu,
 - f) názov a sídlo autoškoly,
 - g) miesto a čas vykonania ŠOD
 - h) predmet ŠOD,
 - i) mená a priezviská poverených osôb, ktoré sa na prerokovaní protokolu zúčastnili,
 - j) meno a priezvisko prevádzkovateľa autoškoly, alebo zodpovedného zástupcu autoškoly,
 - k) mená a priezviská zodpovedných inštruktorov a ďalších osôb, ktoré sa na prerokovaní zúčastnili,
 - l) dátum, kedy prevádzkovateľ autoškoly a zodpovední inštruktori, alebo zodpovedný zástupca autoškoly boli v potrebnom rozsahu oboznámení s protokolom o výsledku ŠOD,
 - m) informácia o tom, či bolo, alebo nebolo potrebné vypracovať dodatok k protokolom o výsledku ŠOD,
 - n) závery,
 - o) mená, priezviská a podpisy kontrolórov, prevádzkovateľa autoškoly a zodpovedných inštruktorov, alebo zodpovedného zástupcu autoškoly,
 - p) dátum vypracovania zápisnice.
- (2) V záveroch zápisnice sa uloží prevádzkovateľovi autoškoly, resp. zodpovednému zástupcovi autoškoly :
- a) prijať konkrétne opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a ich príčin a predložiť ich orgánu vykonávajúcemu ŠOD v určenom termíne,
 - b) predložiť orgánu vykonávajúcemu ŠOD správu o splnení opatrení na odstránenie nedostatkov a ich príčin v určenom termíne,
 - c) uplatniť právnu zodpovednosť za zistené nedostatky voči zamestnancom zodpovedným za tieto nedostatky v určenom termíne.
- (3) Konkrétne opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov určuje a prijíma prevádzkovateľ autoškoly, resp. zodpovedný zástupca. Termíny plnenia jednotlivých záverov zápisnice sa stanovujú na základe dohody medzi vedúcim kontrolnej skupiny a prevádzkovateľom autoškoly, resp. zodpovedným zástupcom autoškoly, pričom termín plnenia záverov označených písmenami a) a c) je totožný a termín plnenia záveru označeného písmenom b) je neskorší.
- (4) ŠOD je skončený v deň prerokovania protokolu. Protokol sa považuje za prerokovaný aj vtedy, ak prevádzkovateľ autoškoly, prípadne zodpovední inštruktori, alebo zodpovedný zástupca autoškoly odmietne sa oboznámiť s protokolom, písomne sa k nemu vyjadriť alebo podpísať zápisnicu o prerokovaní protokolu. Túto skutočnosť treba uviesť v zápisnici o prerokovaní protokolu.
- (5) Vzor zápisnice o prerokovaní protokolu je v prílohe č. 8.

Čl. 20

Proces č. 12. vrátenie dokladov a písomností

Všetky originály dokladov a písomností, ktoré boli predmetom ŠOD, sú kontrolóri povinní ešte pred skončením ŠOD, najneskôr v deň jeho ukončenia vrátiť autoškole. Potvrdenie o vrátení týchto dokladov sa zaznačí do dokumentu s názvom „Potvrdenie o odňatí prvpisov dokladov, písomných dokumentov a iných materiálov“, ktorého vzor sa nachádza v prílohe č. 3.

Čl. 21

Proces č. 13. zaslanie výtlačkov prerokovaného protokolu príslušným orgánom štátnej správy

- (1) Ak vedúcim kontrolnej skupiny bude kontrolór ministerstva alebo obvodného úradu dopravy, ktorý nie je príslušný na registráciu autoškoly, ale autoškola sa nachádza v jeho územnom obvode, jeden výtlačok prerokovaného protokolu o výsledku ŠOD vedúci kontrolnej skupiny
- a) ponechá kontrolovanému subjektu,
 - b) založí a archivuje spolu s ďalšími dokumentmi zo ŠOD spolu s fotokópiami evidenčných dokladov autoškoly, ktoré má pre potreby výkonu ŠOD,
 - c) zašle na obvodný úrad dopravy, ktorý je miestne príslušný na registráciu kontrolovanej autoškoly za účelom prípadného uloženia sankcií autoškole,
 - d) zašle na miestne príslušný krajský úrad dopravy,
 - e) zašle miestne príslušnému živnostenskému úradu¹¹⁾.
- (2) Ak vedúcim kontrolnej skupiny bude kontrolór krajského úradu dopravy, jeden výtlačok prerokovaného protokolu o výsledku ŠOD vedúci kontrolnej skupiny
- a) ponechá kontrolovanému subjektu,
 - b) založí a archivuje spolu s ďalšími dokumentmi zo ŠOD spolu s fotokópiami evidenčných dokladov autoškoly, ktoré má pre potreby výkonu ŠOD,
 - c) zašle na obvodný úrad dopravy, ktorý je miestne príslušný na registráciu kontrolovanej autoškoly za účelom prípadného uloženia sankcií autoškole,
 - d) zašle miestne príslušnému živnostenskému úradu¹¹⁾.
- (3) Ak vedúcim kontrolnej skupiny bude kontrolór obvodného úradu dopravy príslušného na registráciu autoškoly, jeden výtlačok prerokovaného protokolu o výsledku ŠOD vedúci kontrolnej skupiny
- a) ponechá kontrolovanému subjektu,
 - b) založí a archivuje spolu s ďalšími dokumentmi zo ŠOD,
 - c) zašle na miestne príslušný krajský úrad dopravy,
 - d) zašle miestne príslušnému živnostenskému úradu¹¹⁾.

¹¹⁾ § 16 ods. 5 zákona č. 93/2005 Z. z.

Čl. 22

Proces č. 14 posúdenie prijatých opatrení a správy o ich splnení, zaslaných autoškoolou

- (1) Po doručení opatrení, ktoré prijal prevádzkovateľ autoškoly, resp. zodpovedný zástupca autoškoly na odstránenie nedostatkov a príčin ich vzniku v určenom termíne orgánu vykonávajúceho ŠOD, vedúci kontrolnej skupiny je povinný posúdiť adekvátnosť a primeranosť týchto opatrení prijatých kontrolovaným subjektom. V prípade, že prijaté opatrenia nie sú adekvátne kontrolným zisteniam, vráti ich kontrolovanému subjektu na prepracovanie.
- (2) Vedúci kontrolnej skupiny sleduje, či prijaté opatrenia boli splnené a či písomná správa o splnení prijatých opatrení bola orgánu vykonávajúcemu ŠOD zaslaná v stanovenej lehote.
- (3) Ak si prevádzkovateľ autoškoly, resp. zodpovedný zástupca autoškoly nesplní svoje povinnosti¹²⁾, vedúci kontrolnej skupiny ho vyzve, aby tak učinil v termíne do piatich dní od doručenia výzvy. Zároveň ho upozorní na možnosť uloženia poriadkovej pokuty¹³⁾.
- (4) Ak prevádzkovateľ autoškoly, resp. zodpovedný zástupca autoškoly napriek výzve vedúceho kontrolnej skupiny nezašle opatrenia, alebo správu o splnení prijatých opatrení, orgán vykonávajúci ŠOD mu môže uložiť poriadkovú pokutu¹³⁾.

Čl. 23

Proces č. 15 kompletizácia spisu

Vedúci kontrolnej skupiny skompletizuje všetky materiály z vykonaného ŠOD a uloží spis v zmysle Registratúrneho poriadku a registratúrneho plánu.

Čl. 24

Proces č. 8.B spracovanie záznamu o výsledku ŠOD počas praktického výcviku v cestnej premávke

- (1) O výsledku vykonaného ŠOD v prípade nezistenia nedostatkov v počas praktického výcviku v cestnej premávke sa na mieste výkonu ŠOD vypracuje v dvoch vyhotoveniach predtlačný dokument s názvom „priebežný protokol/záznam z vykonania štátneho odborného dozoru nad autoškoolou počas praktického výcviku v cestnej premávke“ (ďalej len „záznam o výsledku ŠOD v cestnej premávke“), pričom sa všade prečiarkne nehodiace slovo „priebežný protokol“, kde sa v rámci dokumentu vyskytuje.
- (2) Náležitosti a vyplňanie tohto dokumentu je analogické ako pri procese označenom č. 8.A. a popísanom v Čl. 15 ods. 1 a 2, pričom záznam o výsledku ŠOD v cestnej premávke je konečným dokumentom zo ŠOD.
- (3) Podmienkou na vypracovanie dokumentu označeného ako záznam je vyhodnotenie každej jednej z kontrolovaných podmienok v treťom stĺpci vyhodnotenia uvedenom v tomto dokumente skratkou „A“.
- (4) Jedno vyhotovenie záznamu o výsledku ŠOD v cestnej premávke ostáva orgánu vykonávajúcemu ŠOD a druhé vyhotovenie sa odovzdá inštruktovi kontrolovanej autoškoly.
- (5) Vzor záznamu o výsledku ŠOD v cestnej premávke je uvedený v prílohe č. 4.

Čl. 25

Proces č. 8.1. spracovanie záznamu o výsledku ŠOD

- (1) O výsledku vykonaného ŠOD v prípade nezistenia nedostatkov v prevádzkových priestoroch autoškoly kontrolóri vypracujú záznam o výsledku ŠOD. Záznam musí obsahovať nasledovné náležitosti :
 - a) presný názov a sídlo orgánu vykonávajúceho ŠOD,
 - b) názov dokumentu (záznam o výsledku ŠOD),
 - c) ustanovenie zákona, podľa ktorého sú kontrolóri oprávnení vykonať ŠOD,
 - d) mená a priezviská kontrolórov a čísla ich preukazov kontrolórov, ktorí ŠOD vykonali,
 - e) mená a priezviská prizvaných osôb, ak boli k spolupráci prizvané, alebo názov orgánu,
 - f) názov a sídlo subjektu kontroly,
 - g) miesto a čas vykonania ŠOD,
 - h) kontrolované obdobie,
 - i) predmet ŠOD,
 - j) vyhodnotenie ŠOD,
 - k) dátum vypracovania záznamu,
 - l) mená, priezviská a podpisy kontrolórov,
 - m) meno, priezvisko a podpis prevádzkovateľa autoškoly, resp. zodpovedného zástupcu,
 - n) dátum a miesto oboznámenia sa so záznamom.
- (2) Vo vyhodnotení ŠOD sa uvedie ku každému bodu zamerania stav všetkých kontrolovaných skutočností s uvedením, že nedostatky neboli zistené.
- (3) Vzor záznamu o výsledku ŠOD je uvedený v prílohe č. 9.

Čl. 26

Proces č. 9.1. Oboznámenie so záznamom o výsledku ŠOD a so záznamom o výsledku ŠOD v cestnej premávke

So záznamom o výsledku ŠOD musí vedúci kontrolnej skupiny oboznámiť prevádzkovateľa autoškoly, resp. zodpovedného zástupcu autoškoly, a so záznamom o výsledku ŠOD v cestnej premávke inštruktora vykonávajúceho praktický výcvik. Výsledkom oboznámenia sa so záznamom je jeho podpísanie. ŠOD je ukončený v deň podpísania záznamu o výsledku ŠOD.

¹²⁾ § 12 ods. 4 písm. a) a b) zákona NR SR č. 10/1996 Z. z.

¹³⁾ § 12 ods. 4 písm. a) a b) zákona NR SR č. 10/1996 Z. z.

Čl. 27

Proces č. 10.1 vrátenie dokladov a písomností

Všetky originály dokladov a písomností, ktoré boli predmetom ŠOD, sú kontrolóri povinní ešte pred skončením ŠOD, najneskôr v deň jeho ukončenia vrátiť autoškole. Potvrdenie o vrátení týchto dokladov sa zaznačí do dokumentu s názvom „Potvrdenie o odňatí prvopisov dokladov, písomných dokumentov a iných materiálov“, ktorého vzor sa nachádza v prílohe č. 3.

Čl. 28

Proces č. 11.1. kompletizácia spisu

Vedúci kontrolnej skupiny skompletizuje všetky materiály z vykonaného ŠOD a uloží spis v zmysle Registratúrneho poriadku a registratúrneho plánu.

ŠTVRTÁ ČASŤ Záverečné ustanovenie

Čl. 29

Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť 01. 12. 2006.

Ing. Ľubomír Vážny, v. r.
minister

Vzor

..... (označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD).....

Schvaľuje: **V** **dňa**

(meno a priezvisko riaditeľa obvodného úradu
dopravy, prednostu krajského úradu dopravy, alebo
riaditeľa príslušného útvaru ministerstva)

PROGRAM A ORGANIZAČNÉ ZABEZPEČENIE
ŠTÁTNEHO ODBORNÉHO DOZORU
plnenia vybraných úloh v autoškole

Na základe oprávnenia na vykonávanie kontroly, ktorým je podľa § 16 ods. 3 zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov preukaz kontrolóra povereného vykonávať štátny odborný dozor nad autoškolami vydaný Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, vykonajú (*uvedie sa meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny*), vedúci kontrolnej skupiny preukaz kontrolóra č.) a (*uvedie sa meno člena kontrolnej skupiny*), člen kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.) štátny odborný dozor (ďalej len „ŠOD“) nad autoškolou (*uvedie sa názov a sídlo kontrolovanej autoškoly*) v spolupráci s (*ak sa ŠOD vykoná v spolupráci, uvedie sa názov spolupracujúceho orgánu*).

I.

Cieľom ŠOD je preveriť plnenie vybraných podmienok ustanovených pre prevádzkovanie autoškoly v súlade so zákonom č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 93/2005 Z. z.“) a vyhlášky MDPT SR č. 349/2005 Z. z. ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „vyhláška č. 349/2005 Z. z.“) podľa zamerania v bode II.

II.

ŠOD je zameraný najmä na plnenie podmienok :

1. (*uvedú sa jednotlivé podmienky ustanovené pre prevádzkovanie autoškoly podľa ustanovení právnych aj interných predpisov*)
2.
3.
-
-
- n**

III.

Pri ŠOD budú na zistenie objektívnych skutočností použité najmä tieto všeobecne záväzné právne normy a interné predpisy :

1. Zákon NR SR č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov,
2. Zákon č. 93/2005 Z. z.,
3. Vyhláška MDPT SR č. 349/2005 Z. z.,
4. Smernice, metodické pokyny MDPT SR,
5. (*uvedú sa všetky právne a interné predpisy, ktorých dodržiavanie sa výkonom ŠOD bude kontrolovať*)....
-
-
- n**

IV.

ŠOD nad autoškolou bude vykonaný v dňoch od do

(podpis)

.....
(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny)
vedúci kontrolnej skupiny

Vzor

(označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD)

.....

Vážený pán (pani)

.....
*(meno a priezvisko prevádzkovateľa
autoškoly, inštruktora, resp. zodpovedného
zástupcu)*

.....
(funkcia)

.....
(adresa autoškoly)

Vec: Vyžiadanie dokladov, písomností, vyjadrení a informácií

V súlade s § 11 ods. 1 písm. b) zákona NR SR č. 10/1996 Z.z. Vás žiadame, aby ste v lehote
..... *(uviesť termín)* predložili doklady (písomnosti)
..... *(konkretizovať)* vyjadrenia a informácie vrátane technických nosičov údajov
..... *(konkretizovať)* potrebné na výkon ŠOD
..... *(uviesť predmet ŠOD)*.

Upozornenie: Podľa ustanovenia § 12 ods. 2 zákona NR SR č. 10/1996 Z.z. ste povinný /-á/
poskytnúť súčinnosť zodpovedajúcu oprávneniam poverených osôb ŠOD.

V dňa

(podpis)

.....
(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny)
vedúci kontrolnej skupiny

(dátum a podpis)

Prevzal dňa:
(meno a priezvisko prevádzkovateľa autoškoly, inštruktora, resp. zodpovedného zástupcu)

Vzor

(označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD)

.....

P o t v r d e n i e
o odňatí prvopisov dokladov, písomných dokumentov a iných materiálov

Orgán vykonávajúci ŠOD potvrdzuje odňatie týchto prvopisov dokladov, písomných dokumentov a iných materiálov na výkon ŠOD *(uviest' predmet ŠOD)*..... :

1. *(vymenovať všetky materiály, ktoré boli kontrolórmi prevzaté od kontrolovaného subjektu)*
 2.
 3.
 4.
- *n.*

(podpis)

.....
(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny)
vedúci kontrolnej skupiny

V dňa

(podpis)

.....
meno a priezvisko prevádzkovateľa autoškoly, inštruktora, resp. zodpovedného zástupcu)

Potvrdzujem vrátenie odobratých prvopisov dokladov, písomných dokumentov a iných materiálov.

V dňa

(podpis)

.....
meno a priezvisko prevádzkovateľa autoškoly, inštruktora, resp. zodpovedného zástupcu)

Vzor



(označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD)
.....

**Priebežný protokol/záznam^{*)}
z vykonania štátneho odborného dozoru
nad autoškolou počas praktického výcviku v cestnej premávke**

Na základe oprávnenia na vykonávanie štátneho odborného dozoru nad autoškolami (ďalej len „ŠOD“), ktorým je podľa § 16 ods. 3 zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov preukaz kontrolóra povereného vykonávať ŠOD nad autoškolami vydaný Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, vykonali

(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny) - vedúci kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.)

(meno a priezvisko člena kontrolnej skupiny) - člen kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.)

v spolupráci s príslušníkmi PZ z *(uvedie sa názov príslušného dopravného inšpektorátu)* ŠOD.

Predmetom ŠOD bolo preveriť plnenie vybraných podmienok ustanovených pre prevádzkovanie autoškoly počas praktického výcviku v cestnej premávke v súlade so zákonom č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 93/2005 Z. z.“) a vyhlášky MDPT SR č. 349/2005 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „vyhláška č. 349/2005 Z. z.“).

Kontrolované obdobie : od do

Dátum a čas vykonania ŠOD :

Miesto výkonu ŠOD :

Kontrolované bolo výcvikové vozidlo autoškoly :

So sídlom : Tel. č. :

Továrenská značka a typ výcvikového vozidla:

Evidenčné číslo výcvikového vozidla :

Meno a priezv. inštruktora vykonávajúceho prakt. výcvik v cest. prem. :

Číslo inštruktorského preukazu: Rozsah skupiny:

Vyhodnotenie ŠOD :

Predmet ŠOD /vybrané podmienky ustanovené pre prevádzkovanie autoškoly/	Ustanovenie vyhlášky č. 349/2005 Z. z. (zákona č. 93/2005 Z. z.)	Plnenie podmienok autoškolou /áno[Á], nie[N]/	Poznámka /konkrétne nedostatky/

Priebežný protokol/záznam^{*)} bol vypracovaný :

V

Dňa :

Mená, priezviská a podpisy poverených zamestnancov :

(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny)

(podpis)

.....

.....

(meno a priezvisko člena kontrolnej skupiny)

(podpis)

.....

.....

Mená, priezviská a podpisy prizvaných osôb :

(meno a priezvisko spolupracujúcej osoby)

(podpis)

.....

.....

(meno a priezvisko spolupracujúcej osoby)

(podpis)

.....

.....

S priebežným protokolom/záznamom^{*)} bol oboznámený a správnosť uvedených zistení potvrdzuje :

(meno a priezvisko inštruktora)

(podpis)

.....

.....

V

Dňa:

^{*)}nehodiace sa preškrtnúť

Vzor



(označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD)
.....

Výtlačok č. ...

PROTOKOL
o výsledku štátneho odborného dozoru
nad autoškolou

Na základe oprávnenia na vykonávanie štátneho odborného dozoru nad autoškolami (ďalej len „ŠOD“), ktorým je podľa § 16 ods. 3 zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov preukaz kontrolóra povereného vykonávať ŠOD nad autoškolami vydaný Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, vykonali

(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny) - vedúci kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.)

(meno a priezvisko člena kontrolnej skupiny) - člen kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.)

v spolupráci s *(ak sa ŠOD vykoná v spolupráci, uvedú sa mená a priezviská prizvaných osôb, resp. názov spolupracujúceho orgánu)* ŠOD v čase od do nad autoškolou *(uvedie sa názov a sídlo kontrolovanej autoškoly)*.

Predmetom ŠOD bolo preveriť plnenie vybraných podmienok ustanovených pre prevádzkovanie autoškoly v súlade so zákonom č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 93/2005 Z. z.“) a vyhlášky MDPT SR č. 349/2005 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „vyhláška č. 349/2005 Z. z.“).

Kontrolované obdobie : od do

ŠOD bol zameraný najmä na plnenie podmienok :

1. *(uvedú sa jednotlivé podmienky ustanovené pre prevádzkovanie autoškoly podľa ustanovení právnych a interných predpisov)*
2.
3.
-
-
- n

ŠOD-om bolo zistené :

K bodu 1.

*Kontrolou plnenia tejto podmienky autoškoly bolo zistené, že kontrolovaný subjekt neplní
..... (uvedú a riadne sa popíšu a v prílohe zdokumentujú všetky zistené
skutočnosti).....*

Týmto bolo porušené ustanovenie § ... ods. vyhlášky č...../..... .

Zodpovedný : *(meno a priezvisko)*

.....

(funkcia)

K bodu 2.

*Kontrolou plnenia tohoto bodu autoškoly bolo zistené, že kontrolovaný subjekt plní
uvedú a riadne sa popíšu všetky zistené skutočnosti.....*

Nedostatky neboli zistené.

K bodu 3.

.....

.....

K bodu n.

Vyjadrenia zodpovedných osôb ku kontrolným zisteniam tvoria prílohy č. tohto protokolu.

Protokol bol vypracovaný v dňa

Mená, priezviská a podpisy poverených zamestnancov :

(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny)

.....

(podpis)

.....

(meno a priezvisko člena kontrolnej skupiny)

.....

(podpis)

.....

**Podpisy prevádzkovateľa autoškoly, resp. zodpovedného zástupcu a zodpovedných inštruktorov,
ktorí boli dňa v potrebnom rozsahu oboznámení s obsahom protokolu :**

(meno a priezvisko prevádzkovateľa autoškoly, resp. zodpovedného zástupcu)

.....

(podpis)

.....

(uvedie sa funkcia)

(meno a priezvisko zodpovedného inštruktora)

.....

(podpis)

.....

(uvedie sa funkcia)

V dňa

Príloha č. 6 k Metodickému pokynu MDPT SR č. 22/2006

Vzor

(označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD)

.....

Vážený pán

(meno a priezvisko prevádzkovateľa autoškoly, zodpovedného inštruktora, resp. zodpovedného zástupcu autoškoly)

Číslo listu/ŠOD :

V dňa

Vážený pán,

v súlade s ustanovením § 11 ods. 2 písm. d) zákona NR SR č. 10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon NR SR č. 10/1996 Z. z.“) Vám predkladám jeden výtlačok vypracovaného Protokolu o výsledku štátneho odborného dozoru nad autoškolou *(uvedie sa názov a sídlo kontrolovanej autoškoly)* so zameraním *(uviest' predmet ŠOD)*..... .

Uvedený protokol Vám predkladáme za účelom oboznámenia sa s jeho obsahom.

Zároveň Vás žiadame o prípadné písomné vyjadrenie ku kontrolným zisteniam uvedených v Protokole o výsledku štátneho odborného dozoru nad autoškolou, ktoré odovzdajte do dňa do hodiny *(uviest' meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny, ktorému sa tieto vyjadrenia majú odovzdať)*..... .

Vyjadrenie prevádzkovateľa autoškoly, zodpovedného inštruktora, resp. zodpovedného zástupcu autoškoly :

Svoje právo na podanie písomného vyjadrenia ku kontrolným zisteniam uvedených v protokole o výsledku štátneho odborného dozoru nad autoškolou si

*uplatňujem – neuplatňujem *)*

V prípade nedoručenia vyjadrenia ku kontrolným zisteniam uvedených v protokole o výsledku štátneho odborného dozoru nad autoškolou v určenom termíne sa má za to, že prevádzkovateľ autoškoly, zodpovedný inštruktore, resp. zodpovedný zástupca autoškoly si toto svoje právo neuplatnil.

Termín prerokovania protokolu stanovujeme dňa o hodine na *(uvedie sa adresa miesta, prípadne aj číslo dveri kde sa bude protokol prerokovávať)* .

*) nehodiace sa preškrtnúť

Dostavte sa prosím v uvedenom termíne na uvedené miesto ku prerokovaniu protokolu o výsledku ŠOD nad autoškolou.

S pozdravom

(podpis)

.....
(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny)
vedúci kontrolnej skupiny

Prevzal dňa :

(podpis)

.....
(meno, priezvisko a prevádzkovateľ a autoškoly, zodpovedného inštruktora, resp. zodpovedného zástupcu autoškoly)

Upozornenie: Podľa ustanovenia § 12 ods. 3 zákona NR SR č. 10/1996 Z. z. vedúci kontrolovaného subjektu a zodpovední zamestnanci, ktorých sa kontrolné zistenia týkajú sú povinní na požiadanie pracovníkov kontroly dostaviť sa na prerokovanie protokolu.

Vzor

(označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD)

.....

D o d a t o k k p r o t o k o l u
o výsledku štátneho odborného dozoru nad autoškolou

Kontrolóri

.....
(uviest' mená, priezviská a funkcie kontrolórov)

vykonali v čase od do

ŠOD

(uviest' predmet ŠOD)

V

(uviest' názov a sídlo kontrolovaného subjektu)

Protokol o výsledku ŠOD zo dňa bol prerokovaný dňa

Na základe vznesených a uznaných námietok uvedených v písomnom vyjadrení / vyjadreniach k jednotlivým zisteniam sa protokol o výsledku ŠOD mení a dopĺňa takto :

.....
(uviest' konkrétne časti textu, údaje z pôvodného protokolu a údaje, text vykonanej zmeny)

Za orgán vykonávajúci ŠOD :

(podpis)

(podpis)

.....
(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny) (meno a priezvisko člena kontrolnej skupiny)

Podpisy prevádzkovateľa autoškoly, resp. zodpovedného zástupcu, alebo inštruktorov autoškoly, ktorí boli v potrebnom rozsahu oboznámení s dodatkom k protokolu o výsledku ŠOD :

(podpisy)

.....
(mená, priezviská a funkcie)

V dňa

Vzor

(označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD)

.....

Z Á P I S N I C A **o prerokovaní protokolu**

Na základe oprávnenia na vykonávanie štátneho odborného dozoru nad autoškolami (ďalej len „ŠOD“), ktorým je podľa § 16 ods. 3 zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov preukaz kontrolóra povereného vykonávať ŠOD nad autoškolami vydaný Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, vykonali

(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny) - vedúci kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.)

(meno a priezvisko člena kontrolnej skupiny) - člen kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.)

v spolupráci s *(ak sa ŠOD vykoná v spolupráci, uvedie sa spolupracujúci orgán, alebo prizvané osoby)* ŠOD v čase od do nad autoškolou *(uvedie sa názov a sídlo kontrolovanej autoškoly)*.

Predmetom ŠOD bolo preveriť plnenie vybraných podmienok ustanovených pre prevádzkovanie autoškoly v súlade so zákonom č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 93/2005 Z. z.“) a vyhlášky MDPT SR č. 349/2005 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „vyhláška č. 349/2005 Z. z.“).

Na prerokovaní protokolu podľa § 11 ods. 2 písm. g) zákona NR SR č.10/1996 Z. z. o kontrole v štátnej správe v znení neskorších predpisov (ďalej len „zákon NR SR č.10/1996 Z. z.“) sa zúčastnili :

Mená a priezviská zamestnancov orgánu vykonávajúceho ŠOD :

(meno, priezvisko a funkcia vedúceho kontrolnej skupiny)
(meno a priezvisko a funkcia člena kontrolnej skupiny)

Prevádzkovateľ autoškoly, resp. zodpovedný zástupca :

(meno a priezvisko vedúceho kontrolovaného subjektu, resp. zodpovedného zástupcu) – (uvedie sa funkcia)

Zodpovední inštruktori :

(meno a priezvisko zodpovedného inštruktora) – (uviest' funkciu)

Prevádzkovateľ autoškoly, resp. zodpovedný zástupca a zodpovední inštruktori boli od do v potrebnom rozsahu oboznámení s „Protokolom o výsledku štátneho odborného dozoru nad autoškolou“ v zmysle § 11 ods. 2 písm. d) zákona NR SR č. 10/1996 Z. z.

Na základe vyjadrenia zodpovedných, ako aj z dôvodu, že k obsahu protokolu (ne)boli vznesené opodstatnené námietky, (ne)bol k protokolu vypracovaný dodatok.

Z á v e r y

Na základe výsledkov ŠOD uvedených v „Protokole o výsledku štátneho odborného dozoru nad autoškolou“ sa ukladá prevádzkovateľovi autoškoly, resp. zodpovednému zástupcovi :

- a) prijať konkrétne opatrenia na odstránenie zistených nedostatkov a ich príčin a predložiť ich orgánu vykonávajúcemu ŠOD

Termín:

- b) predložiť orgánu vykonávajúcemu ŠOD správu o splnení opatrení na odstránenie nedostatkov a ich príčin

Termín:

- c) uplatniť právnu zodpovednosť za zistené nedostatky voči zamestnancom zodpovedným za tieto nedostatky

Termín:

Prerokovanie protokolu svojím podpisom potvrdzujú :

Za orgán vykonávajúci ŠOD :

(meno, priezvisko a funkcia vedúceho kontrolnej skupiny)

(podpis)

.....

.....

(meno, priezvisko a funkcia vedúceho kontrolnej skupiny)

(podpis)

.....

.....

Prevádzkovateľ autoškoly, resp. zodpovedný zástupca :

(meno a priezvisko prevádzkovateľa autoškoly, resp. zodpovedného zástupcu)

(podpis)

.....

.....

(uvedie sa funkcia)

Zodpovední inštruktori :

(meno a priezvisko inštruktora)

(podpis)

.....

.....

(funkcia)

V dňa

Vzor



(označenie a adresa orgánu vykonávajúceho ŠOD)
.....

Z Á Z N A M

o výsledku štátneho odborného dozoru nad autoškolou

Na základe oprávnenia na vykonávanie štátneho odborného dozoru nad autoškolami (ďalej len „ŠOD“), ktorým je podľa § 16 ods. 3 zákona č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov preukaz kontrolóra povereného vykonávať ŠOD nad autoškolami vydaný Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR, Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava, vykonali

(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny) - vedúci kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.)

(meno a priezvisko člena kontrolnej skupiny) - člen kontrolnej skupiny (preukaz kontrolóra č.)

v spolupráci s *(ak sa ŠOD vykoná v spolupráci, uvedú sa mená a priezviská prizvaných osôb)* ŠOD v čase od do nad autoškolou *(uvedie sa názov a sídlo kontrolovanej autoškoly)*.

Predmetom ŠOD bolo preveriť plnenie vybraných podmienok ustanovených pre prevádzkovanie autoškoly v súlade so zákonom č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „zákon č. 93/2005 Z. z.“) a vyhlášky MDPT SR č. 349/2005 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon č. 93/2005 Z. z. o autoškolách a o zmene a doplnení niektorých zákonov (ďalej len „vyhláška č. 349/2005 Z. z.“).

Kontrolované obdobie : od do

Vykonaným ŠOD nebolo v kontrolovanom subjekte zistené porušenie všeobecne záväzných právnych predpisov, ani interných predpisov vydaných na ich základe. V dôsledku toho sa protokol o výsledku kontroly nevypracuje.

Kontrolované bolo :

1. *(uvedú sa jednotlivé podmienky ustanovené pre prevádzkovanie autoškoly podľa ustanovení právnych aj interných predpisov)*
2.
3.
-
-
- n**

Vyhodnotenie jednotlivých bodov ŠOD :

K bodu 1.

*Kontrolou plnenia tejto podmienky autoškolou bolo zistené, že kontrolovaný subjekt plní uvedú a riadne sa popíšu všetky zistené skutočnosti..... .
Nedostatky neboli zistené.*

K bodu 2.

*Kontrolou plnenia tohoto bodu autoškolou bolo zistené, že kontrolovaný subjekt plní uvedú a riadne sa popíšu všetky zistené skutočnosti..... .
Nedostatky neboli zistené.*

K bodu 3.

....

....

.... K bodu n.

Nedostatky neboli zistené.

Záznam bol vypracovaný v dňa

Mená, priezviská a podpisy zamestnancov orgánu vykonávajúceho ŠOD :

(meno a priezvisko vedúceho kontrolnej skupiny)

.....

(podpis)

.....

(meno a priezvisko člena kontrolnej skupiny)

.....

(podpis)

.....

Podpis prevádzkovateľa autoškoly, resp. zodpovedného zástupcu, ktorý bol v potrebnom rozsahu oboznámený s obsahom záznamu :

(meno a priezvisko prevádzkovateľa autoškoly, resp. zodpovedného zástupcu)

.....

(podpis)

.....

prevádzkovateľ autoškoly, resp. zodpovedný zástupca

V dňa

METODICKÝ POKYN č. 2/2007
zo dňa 22. januára 2007

o prideľovaní limitovaných prepravných práv na poskytovanie leteckých prepravných služieb dopravcami Spoločenstva

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s čl. 6 Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 o rokovaníach a vykonávaní dohôd o leteckých dopravných službách medzi členskými štátmi a tretími krajinami vydáva tento metodický pokyn:

Článok 1

Úvodné ustanovenia

- (1) Metodický pokyn upravuje postup pri udeľovaní prepravných práv na poskytovanie leteckých prepravných služieb leteckými dopravcami Spoločenstva (ďalej len „dopravca Spoločenstva“) v prípadoch, ak je prístup k prepravným právam limitovaný medzinárodnou dohodou.
- (2) Metodický pokyn ustanovuje zásady pre udeľovanie prepravných práv dopravcom Spoločenstva pre vykonávanie leteckých prepravných služieb na trasách, na ktorých sú medzinárodnými dohodami o leteckých dopravných službách medzi Slovenskou republikou a tretími krajinami prepravné práva limitované.

Článok 2

Prepravné práva a potreba ich využívania leteckými dopravcami

- (1) Informácie o prepravných právach a ich využívanie na trasách podľa medzinárodných dohôd medzi Slovenskou republikou a štátmi, ktoré nie sú členskými štátmi Európskej únie (ďalej len „tretie štáty“), sú dostupné na ministerstve a na web-stránkach www.telecom.gov.sk (ďalej len „web-stránky“).
- (2) Ministerstvo publikuje na web-stránkach taktiež informácie o pripravovaných rokovaníach o prepravných právach v civilnom letectve medzi Slovenskou republikou a tretími štátmi.
- (3) Dopravca Spoločenstva, ktorý má záujem poskytovať letecké prepravné služby na trase s limitovanými prepravnými právami alebo na trase medzi Slovenskou republikou a tretím štátom, s ktorým Slovenská republika nemá uzavretú dohodu o leteckých dopravných službách, môže informovať ministerstvo o svojich plánoch a požiadavkách. Tieto informácie budú ministerstvom vzaté do úvahy v štádiu prípravy rokovaní o dohode o leteckých dopravných službách medzi Slovenskou republikou a tretím štátom.

Článok 3

Žiadosť o udelenie prepravných práv

- (1) Ak dopravca Spoločenstva prejaví záujem o nevyužitú kapacitu na trase s limitovanými prepravnými právami, ministerstvo zverejní na web-stránkach oznámenie s výzvou na predloženie žiadostí o udelenie prepravných práv na poskytovanie leteckých prepravných služieb na tejto trase. Ministerstvo elektronicky zašle oznámenie spravidla všetkým dopravcom Spoločenstva vykonávajúcim letecké prepravné služby na trasách medzi Slovenskou republikou a dotknutým tretím štátom s limitovanými prepravnými právami, alebo dopravcovi Spoločenstva, ktorý žiadal informácie o nevyužitých prepravných právach. V oznámení určí termín na predkladanie žiadostí o udelenie prepravných práv.
- (2) Žiadosť o udelenie prepravných práv obsahuje najmä nasledovné informácie a doklady:
 - a) kópiu platného osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (ďalej len „AOC“) vždy a obchodnej licencie, ak je licencujúcim štátom vydávaná,
 - b) popis leteckých prepravných služieb, ktoré dopravca Spoločenstva plánuje na trase vykonávať (počet frekvencií za týždeň, lietadlá, ktoré majú byť na službách používané, priama služba medzi bodmi alebo nepriama, akékoľvek plánované medzipřahlé body alebo body za, charakter služby – sezónna alebo celoročná),
 - c) dátum predpokladaného začatia plánovaných služieb, prípadne dĺžka obdobia ich vykonávania,
 - d) povahu služieb (preprava osôb, preprava nákladu, ich kombinácia alebo iné),
 - e) prístup zákazníka k službám a podpora zákazníka (sieť predaja leteniek, elektronické letenky, letenky na kreditné karty, služby poskytované s podporou internetu a pod.),
 - f) každú nadväzujúcu dopravu,
 - g) tarifnú politiku za služby na trase,
 - h) ak ide o dopravcu Spoločenstva z iného členského štátu Európskej únie ako je Slovenská republika, žiadosť obsahuje informácie o spôsobe založenia tejto spoločnosti alebo jej pobočky na území Slovenskej republiky a informácie o účinnom a skutočnom vykonávaní leteckej dopravy prostredníctvom stabilnej zložky na tomto území v súlade s osobitným predpisom.¹⁾
- (3) Žiadosť sa písomnou formou predkladá ministerstvu v slovenskom alebo anglickom jazyku v termíne stanovenom podľa ods. 1.
- (4) Ak dopravca Spoločenstva prejaví záujem o kapacitu na trase s limitovanými prepravnými právami, ktorá je už prerozdelená, ale práva sa nevyužívajú dve po sebe nasledujúce sezóny (IATA letové sezóny), ministerstvo zverejní na web-stránkach oznámenie

¹⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 o rokovaníach a vykonávaní dohôd o leteckej dopravnej službe medzi členskými štátmi a tretími krajinami.

s výzvou na predloženie žiadostí o udelenie prepravných práv na poskytovanie leteckých prepravných služieb na tejto trase. Ministerstvo elektronicky vyzve dopravcu Spoločenstva, ktorý prejavil záujem o nevyužívané limitované prepravné práva, aby okrem žiadosti podľa ods. 2 predložil zdôvodnenie a podrobný popis ako zamýšľa dotknuté prepravné práva efektívne využívať. Vo výzve ministerstvo určí termín na predloženie žiadostí o udelenie prepravných práv.

Článok 4 **Udelenie prepravných práv**

- (1) Ministerstvo podrobne vyhodnotí žiadosti o udelenie prepravných práv a v procese rozhodovania:
 - I. Berie do úvahy najmä:
 - a) úplnosť žiadosti podľa čl. 3 ods. 2,
 - b) potrebu zavedenia ďalších prepravných služieb pre cestujúcich a/alebo prepravných služieb nákladu,
 - c) potrebu zavedenia konkurencie na trhu,
 - d) uspokojenie všetkých podstatných kategórií dopytu verejnosti po službe,
 - e) záujem regiónov ležiacich mimo hlavných letísk Európskej únie o pridelovanie prepravných práv do/z týchto regiónov,
 - f) ustanovenia dohôd o leteckých dopravných službách medzi Slovenskou republikou a tretími štátmi a ujednania z memoranda alebo zápisu z rokovaní medzi vládnymi orgánmi civilného letectva Slovenskej republiky a konkrétnym tretím štátom,
 - g) možný vplyv udelenia prepravných práv dopravcovi Spoločenstva na dopravcu tretieho štátu a na možný vývoj na trhu leteckej dopravy na relevantnej trase,
 - h) dopravnú politiku Slovenskej republiky v oblasti leteckej dopravy a možný vplyv nových služieb na rozvoj leteckej dopravy,
 - i) potrebu podpory leteckých prepravných tranzitných služieb cez územie Slovenskej republiky,
 - j) doterajšie využívanie prepravných práv dopravcom Spoločenstva určeným Slovenskou republikou a/alebo dopravcom príslušného tretieho štátu (letový poriadok, frekvencie, používaná lietadlová technika, cenová politika, štatistika výkonov prepravených cestujúcich a/alebo nákladu, využívanie bodov pred, medziľahých bodov a bodov za, napojenie skúmaných prepravných služieb na ďalšiu sieť, objemy tranzitnej dopravy a prínosy pre letiská Slovenskej republiky a pod.).
 - II. Riadi sa týmito zásadami:
 - a) riadi sa zásadou vyváženého rozvoja leteckých prepravných služieb dopravcami Spoločenstva,
 - b) preverí platnosť AOC vždy a obchodnej licencie, ak je licencujúcim štátom vydávaná,
 - c) posudzuje súvislosť využívania historických prepravných práv (dedičných prepravných práv) slovenským dopravcom alebo dopravcom Spoločenstva a ich prednostné uplatňovanie,
 - d) posudzuje finančné analýzy rôznych alternatív plánovaných poskytovaných služieb, aj z pohľadu cestujúcich a carga (analýzy popisujú medziiným aj situáciu na trhu a situáciu súťaživosti na trase),
 - e) posudzuje skutočnosti a úroveň udržiavania štandardu bezpečnosti leteckej prevádzky,
 - f) zvažuje negatívny vplyv vytvárania alebo posilňovania dominantného postavenia žiadajúceho dopravcu Spoločenstva na trhu leteckej dopravy vo vzťahu k Slovenskej republike.
- (2) Ministerstvo môže poskytnúť žiadateľom možnosť ústne sa vyjadriť k svojim žiadostiam. V takom prípade budú vypočutí všetci žiadatelia.
- (3) Rozhodnutie o udelení prepravných práv vydá ministerstvo leteckému dopravcovi v písomnej forme a informáciu o tom zverejní na web-stránkach.
- (4) Proces súvisiaci s monitorovaním prepravných práv v leteckej doprave medzi Slovenskou republikou a tretími štátmi, oznamovaním aktuálnych možných trás na web-stránkach, skúmaním žiadostí leteckých dopravcov, rozhodovaním a udelením limitovaných prepravných práv vykonáva ministerstvo transparentne. Udelenie limitovaných prepravných práv, vychádzajúc zo skutočnosti že sú obmedzené, nie je nárokovateľné a vyplýva z dopravnej politiky Slovenskej republiky, zohľadňujúc pri tom záujmy dopravcov Spoločenstva.
- (5) Udelené prepravné práva ostávajú v platnosti do vydania nového oznámenia podľa čl. 3 ods. 1 alebo ods. 4, alebo do termínu určeného ministerstvom, ak je v udelení prepravných práv stanovený. Avšak prepravné práva môžu byť ukončené prehodnotením podľa čl. 5 a zrušené alebo odobraté podľa čl. 6.

Článok 5 **Prehodnotenie udelených prepravných práv**

- (1) Ministerstvo môže opätovne posúdiť svoje rozhodnutie o udelení prepravných práv. Rozhodnutie o udelení prepravných práv musí byť opätovne posúdené v prípade obdržania podnetu od dopravcu Spoločenstva, ktorý vykonáva leteckú dopravu na Slovensko, zo Slovenska a/alebo cez Slovensko.
- (2) Dopravca Spoločenstva, ktorému boli prepravné práva rozhodnutím udelené, je informovaný o každom opätovnom posúdení dotknutého rozhodnutia o udelení prepravných práv. Oznámenie o tom, že udelenie prepravných práv na určitej trase alebo trasách je opätovne posudzované, je zverejnené na web-stránkach. V oznámení je určený termín na predkladanie žiadostí dopravcami Spoločenstva o udelenie prepravných práv.

Článok 6 **Zrušenie a odobratie prepravných práv**

- (1) Ak vykonávanie leteckých prepravných služieb, na ktoré boli udelené prepravné práva nezačalo byť poskytované do konca letovej sezóny nasledujúcej po sezóne v ktorej bolo vydané rozhodnutie o ich udelení alebo sezóne, v ktorej bolo dané určenie dopravcu Spoločenstva voči dotknutému tretiemu štátu, rozhodujúci je neskorší z týchto dátumov, a ak dopravca Spoločenstva

pred uplynutím tejto lehoty dostatočne nepreukázal ministerstvu výnimočné okolnosti, ktoré by mu vo vykonávaní služieb bránili, ministerstvo rozhodnutie o udelení prepravných práv zruší.

- (2) Ministerstvo rozhodnutie o udelení práv zruší, ak dopravca Spoločenstva, ktorému boli udelené, informuje ministerstvo písomne o tom, že neplánuje ich ďalšie využívanie, alebo ak oprávnený členský štát Európskej únie nevydal, odobral alebo nepredĺžil dopravcovi Spoločenstva AOC alebo obchodnú licenciu, ak je licencijúcim členským štátom vydávaná.
- (3) Ministerstvo odobrie udelené prepravné práva dopravcovi Spoločenstva úplne, alebo na určité obdobie, alebo na určité trasy, ak dopravca Spoločenstva:
 - a) nevykonáva letecké prepravné služby v súlade s podmienkami udelenia prepravných práv,
 - b) nedodríava ustanovenia príslušnej dohody o leteckých dopravných službách, na základe ktorej mu boli prepravné práva udelené, alebo nedodríava iné medzinárodné záväzky,
 - c) nedodríava podmienky prevádzky leteckých prepravných služieb a pravidiel, ktoré sa na takéto služby všeobecne vzťahujú,
 - d) prestal spĺňať podmienky založenia dopravcu Spoločenstva na území Slovenskej republiky,
 - e) prestal spĺňať podmienky, za ktorých mu bolo vydané AOC, prípadne licencia.

Článok 7 Prenos práv

Prepravné práva udelené Slovenskou republikou dopravcovi Spoločenstva nie sú prenosné, ani obchodovateľné.

Článok 8 Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť 1. marca 2007.

Ing. Ľubomír Vážny, v. r.
minister

The Ministry of Transport, Posts and Telecommunications
of the Slovak Republic

anglická verzia

GUIDELINE No 2/2007 of 22 January 2007

on granting of limited traffic rights for the provision of air transport services by Community carriers

The Ministry of Transport, Posts and Telecommunications of the Slovak Republic (hereinafter referred to as "Ministry") in accordance with Article 6 of Regulation (EC) No 847/2004 of the European Parliament and of the Council on the negotiation and implementation of air service agreements between Member States and third countries issues this Guideline:

Article 1 General Provisions

- (1) The Guideline stipulates the procedure for granting of traffic rights for the provision of air transport services by air carriers of the Community (hereinafter referred to as "Community carrier") in cases where access to traffic rights is limited by an international agreement.
- (2) The Guideline lays down principles for the granting of traffic rights to Community carriers for the operation of air transport services on routes where they are limited by international air services agreements between the Slovak Republic and third States.

Article 2 Traffic Rights and Need to Use them by Air Carriers

- (1) Information on traffic rights and their utilisation on routes according to international agreements between the Slovak Republic and States that are not Members of the European Union (hereinafter referred to as "third States") are available at the Ministry and on websites www.telecom.gov.sk (hereinafter referred to as „websites“).
- (2) The ministry publishes also information on prepared negotiations of traffic rights in civil aviation between the Slovak Republic and third States on the websites.
- (3) The Community carrier interested in provision of air transport services on a route with a limited traffic rights, or on a route between the Slovak Republic and third State with which the Slovak Republic has not concluded the air services agreement, may inform Ministry about its plans and requirements. The Ministry will take this information into account at the stage of preparation of negotiations on the air services agreement with the third State.

Article 3
Application for Granting of Traffic Rights

- (1) When the Community carrier expresses its interest in unused capacity on a route with a limited traffic rights, the Ministry shall issue a notice inviting applications for granting of traffic rights for the provision of air transport services on this route on the websites. The Ministry will send the notice electronically usually to all Community carriers operating air transport services on routes between the Slovak Republic and the related third State with a limited traffic rights and, to the Community carrier, which has applied for information about unused traffic rights. The notice shall specify the deadline for the application submission for traffic rights.
- (2) The application for granting of traffic rights shall contain the following information as a minimum:
 - a) a copy of the valid air operator certificate (hereinafter referred to as “AOC”) in any case and, of the commercial licence in case a licensing State issues it;
 - b) description of air transport services that the Community carrier plans to operate on the route (number of frequencies per week, aircraft to be used for the services, direct point to point service or indirect service, any planned intermediate points or points beyond, character of service – seasonal or year-round);
 - c) date of commencement of planned services, eventually duration of their operation;
 - d) type of services (passenger transport, cargo transport, their combination or others);
 - e) customer access to services and customer support (air-ticket sales network, electronic ticketing, credit cards ticketing, services provided with an internet support, etc.);
 - f) each connecting traffic;
 - g) tariff policy for on-route services,
 - h) if the Community carrier comes from the Member State of European Union other than Slovak Republic, the application contains information on the way of establishment of such company or its branch on the territory of the Slovak Republic and information on effective and actual operation of air transport through a stable unit on this territory, in accordance with a special regulation¹⁾.
- (3) The application shall be submitted in written form in the Slovak language or in the English language to the Ministry within deadline specified according to paragraph (1).
- (4) When the Community carrier expresses its interest in the capacity on a route with limited traffic rights that has already been allocated, but the rights are not used within two consecutive scheduling periods (IATA flight periods), the Ministry will issue the notice inviting applications for granting of traffic rights for the provision of air transport services on this route on the websites. The Ministry shall invite electronically the Community carrier which has expressed the interest in unused limited traffic rights to submit along with the application pursuant to paragraph 2 the justification and a detailed description how it intends to effectively use the traffic rights concerned. This invitation shall specify the deadline for the application submission for traffic rights.

Article 4
Granting of Traffic Rights

- (1) The Ministry will make an assessment of the applications for the granting of traffic rights in detail and, in the decision process:
 - I. Takes mainly into account:
 - a) the completeness of the application pursuant to Article 3 paragraph (2);
 - b) the need for introduction of more transport services for passengers and/or cargo;
 - c) the need for introduction of competition in the marketplace;
 - d) satisfying all substantial category demands of public for services;
 - e) interest of regions laying out of dominant airports of the European Union for allocation of traffic rights to/from these regions;
 - f) provisions of agreements on air transport services between the Slovak Republic and third States and arrangements from the memorandum or the minutes of negotiations between the aeronautical authorities of the Slovak Republic and the particular third State;
 - g) potential influence of traffic rights granted to Community carrier on a carrier of the third State and on potential development on the air transport market on the relevant route;
 - h) air transport policy of the Slovak Republic and the potential effect of new services on air transport development;
 - i) the need for support of air transit services through the territory of the Slovak Republic,
 - j) the existing utilisation of traffic rights by a Community carrier designated by the Slovak Republic and/or a carrier of the respective third State (flight schedule, frequencies, used aircraft equipment, price policy, passenger and/or cargo transportation output statistics, utilisation of points behind, intermediate points and points beyond, connection of examined transport services to other network, transit traffic volumes and, the benefits for airports of the Slovak Republic, etc.);
 - II. Conforms to following rules:
 - a) acts to principle of balanced development of air transport services by Community carriers;
 - b) verifies the AOC validity in any case and, the commercial licence in case a licensing State issues it;
 - c) examines the relation of the utilisation of historic traffic rights (grandfather traffic rights) by a Slovak carrier or Community carrier and their preferential exercise;

¹⁾ Regulation (EC) No 847/2004 of the European Parliament and of the Council on the negotiation and implementation of air service agreements between Member States and third countries.

- d) evaluates financial analyses of the different alternatives of planned provided services, also from the view of passengers and cargo (analyses describe among other things the situation on the market and the situation of the competition on route);
 - e) assesses the safety matter of fact and the maintenance of its standard;
 - f) considers the negative influence of creating or keeping of dominant role of applying Community carrier on air transport market in relation to the Slovak Republic.
- (2) The Ministry may execute the hearing of applicants. In this case all applicants will be heard.
 - (3) The decision on granting of traffic rights is issued in written form to the air carrier on which the Ministry has decided, and information about is published on the websites.
 - (4) The Ministry shall carry out the process related to the monitoring of traffic rights in air transport between the Slovak Republic and third States, the notification of updated potential routes on the websites, the examination of applications of air carriers, the decision, and granting of limited traffic rights, transparently. The granting of limited traffic rights, coming out from the fact they are of limited character, is not demandable, and results from air transport policy of the Slovak Republic, taking into account interests of Community carriers.
 - (5) The granted traffic rights remain in force until the new notice under Article 3 paragraph (1) or paragraph (4) is issued or, until the date determined by the Ministry, provided such a date is determined in the granted traffic rights. However, the traffic rights can be terminated by reassessment under Article 5 and revocation or withdrawal under Article 6.

Article 5 Reassessment of Granted Traffic Rights

- (1) The Ministry may reconsider its decision on the granting of traffic rights. The decision on granting of traffic rights has to be reassessed in the case of receiving a submission by the Community carrier, which operates air transport to Slovakia, from Slovakia and/or through Slovakia.
- (2) The Community carrier to whom traffic rights have been granted by the decision is informed on each reassessment of the affected decision on granting of traffic rights. The notification of the granted traffic rights reassessment on particular route or routes is published on the websites. The notice shall specify the deadline for the application submission for traffic rights by Community carriers.

Article 6 Revocation and Withdrawal of Traffic Rights

- (1) If the operation of air transport services for which traffic rights have been granted has not commenced before end of scheduled flying period, following after period in which traffic rights granted or, after period in which Community carrier has been designated to the third State concerned, the later of these dates is decisive, and if, before the expiration of this period, the Community carrier has not sufficiently demonstrated exceptional circumstances preventing it from operating the services, the Ministry will revoke the granted decision of traffic rights.
- (2) The Ministry will revoke the granted decision of traffic rights, in case the relevant Community carrier informed the Ministry in writing that it does not plan their further utilisation or, in case the competent Member State of the European Union did not issue, withdraw or, did not prolong AOC to the Community carrier or licence, when obviously issued by that licensing State.
- (3) The Ministry will withdraw the traffic rights granted to the Community carrier fully, or for a certain period, or for certain routes, if the Community carrier:
 - a) does not operate air services in accordance with the conditions of the granted traffic rights;
 - b) fails to comply with the provisions of respective air services agreement under which the traffic rights have been granted or, has infringed other international commitments;
 - c) does not observe the conditions of operation of air transport services and the rules that generally apply to such services;
 - d) has ceased to fulfil the conditions of Community carrier establishment within the territory of the Slovak Republic;
 - e) has ceased to fulfil the conditions under which AOC or licence has been issued to it.

Article 7 Transfer of Rights

The traffic rights granted by the Slovak Republic to the Community carrier are neither transferable nor tradable.

Article 8 Entry into Force

This Guideline enters into force on 1st March 2007.

Ing. Ľubomír Vážny
Minister

OZNAMOVACIA ČASŤ

MDPT SR
Sekcia dopravnej politiky

Oznámenie o pristúpení k Medzinárodnej dohode M 180

Európska dohoda o medzinárodnej cestnej preprave nebezpečných vecí (ADR) – osobitná mnohostranná dohoda o preprave nebezpečných vecí.

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR oznamuje, že Slovenská republika pristúpila k osobitnej mnohostrannej dohode, podľa bodu 1.5.1.1 dohody ADR o preprave nebezpečných vecí M 180.

MNOHOSTRANNÁ DOHODA M 180

podľa bodu 1.5.1.1 ADR týkajúca sa prepravy rôznych plynov triedy 2 vo fľašiach DOT v súlade s bodom 1.1.4.2.

Odchylné od ustanovení bodov 6.2.1.4 (schválenie nádob), 6.2.1.5 (vstupná prehliadka), 6.2.1.6 (periodická prehliadka) a 6.2.1.7 (označovanie nádob) ADR, sa plyny a kvapaliny vymenované v tabuľke 4.1.4.1 (P200) môžu prepravovať z miesta dočasného uloženia ku konečnému užívateľovi v tlakových nádobách DOT dovezených podľa bodu 1.1.4.2 a schválených DOT, podľa nasledujúcich podmienok:

- (1) Ak sú tlakové nádoby dovezené z nečlenskej krajiny ADR zhodnosť s touto dohodou, musí overiť príslušná zodpovedná osoba. Overenie musí obsahovať dátum, identifikáciu (opis) tlakových nádob, meno a podpis príslušnej zodpovednej osoby. Záznamy o dovezených tlakových nádobách sa musia archivovať 5 rokov, pre prípadné overovanie príslušnými orgánmi.
- (2) Tlakové nádoby musia byť označené a olepené bezpečnostnými značkami v súlade s bodom 5.2.1 ADR.
- (3) Všetky zodpovedajúce požiadavky ADR s ohľadom na plniaci stupeň a pravidelnosť skúšok musia byť úplne splnené.
- (4) Tlakové nádoby po vyprázdnení, sa nesmú znovu naplniť a musia byť vrátené do krajiny pôvodu.
- (5) Pri preprave podľa ADR musí odosielateľ do sprievodného dopravného dokladu uviesť nasledujúci zápis:
"Preprava schválená podľa podmienok mnohostrannej dohody M 180."
Kópia tejto dohody sa musí počas prepravy nachádzať v dopravnej jednotke.

Táto mnohostranná dohoda vstupuje do platnosti od dátumu jej podpisu jednou z členských krajín. Dohoda sa použije na prepravu medzi krajinami, ktoré podpísali dohodu ADR a túto dohodu na ich území do 31. decembra 2011 s podmienkou, že nebude skôr zrušená najmenej jednou členskou krajinou, v takom prípade sa bude používať len na prepravy medzi členskými krajinami, ktoré podpísali, ale nezrušili túto dohodu na ich území, až do skôr uvedeného dátumu.

Dané v Bratislave, dňa 22. decembra 2006

Príslušný orgán pre ADR
V Slovenskej republike:
Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

Ing. Ján Krak, v. r.
zastupujúci generálny riaditeľ
sekcie dopravnej politiky

MDPT SR
Sekcia dopravnej infraštruktúry

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií, sekcia dopravnej infraštruktúry, oznamuje, že dňa 8. 12. 2006 bol schválený pod č. j. 2039/2400-06 dodatok k technickým podmienkam (TP):

Dodatok 1/2006 k TP 15/2005

Zásady navrhovania prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prietáhov v obciach a mestách- na štvorpruhových komunikáciách (Upokojuvanie dopravy)

s účinnosťou od 15.12.2006

TP 15/2005 ako prvé v SR určili možnosti projektových riešení na zmiernenie dopadov cestnej dopravy, ktorá sa vedie prietahmi miest a obcí.

Osobitne v tomto dodatku sa riešia podmienky prietáhov vedených štvorpruhovými komunikáciami, na ktorých dochádza často k závažným aj smrteľným dopravným nehodám chodcov. Dodatok 1/2006 sa vypracoval v súlade s platnými normami a jeho uplatnenie v praxi prinesie pozitívny dopad na riešenie nehodových lokalít.

Dodatok bude slúžiť najmä investorom SSC, VÚC, prípadne aj miestnym úradom v obciach a projektantom. Tiež môže poslúžiť pri povinnom odsúhlasovaní projektov dopravného značenia so zložkami policajného zboru, pretože obsahuje aj konkrétne vzorové riešenia vrátane dopravného značenia na týchto komunikáciách. Jeho využitie prináša humanizujúce prvky v cestnej doprave, ktorá sa v ostatnom období veľmi dynamicky rozvíja. Zmierňuje jej negatívne dopady na obyvateľstvo.

Spracovateľom dodatku k TP je Ing. Igor Badiar. Dňom účinnosti sú TP dostupné na internetovej stránke MDPT na www.telecom.gov.sk (doprava, dopravná infraštruktúra, cestná infraštruktúra, technické predpisy) a na stránke Slovenskej správy ciest www.ssc.sk (technické predpisy).

Ing. Peter Berek, v. r.
generálny riaditeľ sekcie

MDPT SR
Odbor kontroly, štátneho dozoru a dohľadu

DODATOK č. 1

k Smernici č. 4/2005 zo dňa 28. februára 2005 o podávaní, prijímaní, evidovaní, vybavovaní a kontrole vybavovania sťažností a petícií podaných na MDPT SR

Smernica sa mení a dopĺňa takto:

1. v **Čl. 5 v ods. (6)** sa tučne vytlačená časť textu „... *XXX-číslo oddelenia kontroly/rok-Sť...*“ nahrádza novým textom, ktorý znie „...*XXX-číslo OKŠDD/rok-Sť...*“.
2. v **Čl. 5 v ods. (7)** sa za 5. a 7. odrážku za vetou, ktorá znie „*Denník došlých sťažností (príloha č. 1 Smernice) obsahuje nasledujúce náležitosti:*“, **vkladajú nové odrážky ktoré znejú:**
 - proti komu sťažnosť smeruje,
 - prijaté opatrenia a termíny ich splnenia,a súčasne sa prílohy č. 1a a 2b nahrádzajú Prílohou č. 1, ktorá sa analogicky použije aj pre petície a sťažnosti štátnych zamestnancov vo veciach vykonávania štátnej služby.
3. v **Čl. 6 v ods. (2)** sa skratka odboru „...*OKŠD*“ nahrádza skratkou „...*OKŠDD*...“.
4. v **Čl. 13 ods. (2)** znie:
 - (2) O výsledku prešetrenia petície, ktorá má charakter sťažnosti, je potrebné spísať zápisnicu. Na jej obsah sa primerane použije ustanovenie Čl. 7 odsek 4. V ostatných prípadoch sa zápisnica nespisuje. Petícia sa v týchto prípadoch vybavuje na základe **stanoviska** príslušného odborného útvaru ministerstva, resp. príslušnej organizácie v pôsobnosti ministerstva k predmetu petície. Výsledok vybavenia petície OKŠDD písomne oznámi osobe, ktorá petíciu podala alebo osobe určenej na styk s orgánom verejnej správy.
5. v **Čl. 11 v ods. (3)** sa tučne vytlačená časť textu „... *XXX-číslo oddelenia kontroly/rok-Pt...*“ nahrádza novým textom, ktorý znie „...*XXX-číslo OKŠDD/rok-Pt...*“.
6. v **Čl. 13 v ods. (3)** sa slovo „...*podania...*“ nahrádza textom „...*petície, ktorá má charakter sťažnosti...*“.
7. Dodatok č. 1 tvorí neoddeliteľnú súčasť Smernice.
8. Ostatné ustanovenia Smernice zostávajú nezmenené.
9. Dodatok č. 1 nadobúda účinnosť dňom 1. januára 2007.

Príloha: Príloha č. 1

Ing. Ľubomír Vážny, v. r.
minister

Dátum zaevidovania sťažnosti	Dátum doručenia sťažnosti	Evidenčné číslo sťažnosti	Meno, priezvisko, adresa (názov, sídlo u právnickej osoby) sťažovateľa	Predmet sťažnosti	Proti komu sťažnosť smeruje	Kedy a komu sa sťažnosť pridelila/postúpila	Výsledok prešetrenia - opodstatnenosť	Prijaté opatrenia a termíny ich splnenia	Dátum odoslania oznámenia sťažovateľovi o výsledku vybavenia

Dátum zaevidovania sťažnosti	Dátum doručenia sťažnosti	Evidenčné číslo sťažnosti	Meno, priezvisko, adresa (názov, sídlo u právnickej osoby) sťažovateľa	Predmet sťažnosti

Proti komu sťažnosť smeruje	Kedy a komu sa sťažnosť pridelila/postúpila	Výsledok prešetrenia - opodstatnenosť	Prijaté opatrenia a termíny ich splnenia	Dátum odoslania oznámenia sťažovateľovi o výsledku vybavenia

Oznámenie o vydaní Doplnku 1 k predpisu JAR-OPS 3

Obchodná letecká doprava (Vrtuľníky)

Na základe Dohody o vývoji, prijatí a zavedení jednotných leteckých predpisov podpísanej na Cypre 11. septembra 1990 (Oznámenie Ministerstva zahraničných vecí Slovenskej republiky č. 130/1999 Z. z.) a v súlade s § 56 zákona č. 143/1998 Z. z. o civilnom letectve a o zmene a doplnení niektorých zákonov bolo Rozhodnutím ministra dopravy, pôšt a telekomunikácií SR č. 184 z 1. decembra 2006 schválené vydanie Doplnku 1 k predpisu JAR-OPS 3 Obchodná letecká doprava (Vrtuľníky) (ďalej len „Doplnok 1 k JAR-OPS 3“), ktorý je prekladom originálu v anglickom jazyku JAR-OPS 3 Commercial Air Transportation (Helicopters) v znení zmeny textu 3.

Doplnok 1 k JAR-OPS 3 nadobúda účinnosť v Slovenskej republike 1. februára 2007.

Publikovanie a predaj Doplnku 1 k JAR-OPS 3 zabezpečuje Letecká informačná služba Slovenskej republiky.

RNDr. Branislav Kvasnica, CSc., v. r.
riaditeľ odboru

MDPT SR
Sekcia dopravnej infraštruktúry

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií, sekcia dopravnej infraštruktúry, oznamuje, že dňa 8.12.2006 boli schválené pod č. j. 2041/2400-06 technické podmienky (TP):

TP 11/2006 Časť A: Vzorové schémy pre krátkodobé pracovné miesta – krátkodobé pevné (stabilné) a pohyblivé (Príloha k TP 07/2005)

s účinnosťou od 15.12.2006

Tieto TP nahrádzajú Obrazovú časť v *Zásadách pre používanie prenosného dopravného značenia na pozemných komunikáciách*, schválené MDPT SR, č. p.: 1110/271-97 zo dňa 14. 10. 1997 a to všetky schémy VS/KP – krátkodobé pohyblivé pracovisko a VS/KS - krátkodobé pevné pracovisko.

TP dopĺňajú požiadavky na zvislé, vodorovné dopravné značky a dopravné zariadenia, ktoré sa používajú na označovanie pracovných miest na pozemných komunikáciách uvedené v *TP 7/2005 - Použitie dopravných značiek a dopravných zariadení na označovanie pracovných miest na pozemných komunikáciách* o podrobné schémy v prílohe týchto TP - *Vzorové schémy pre krátkodobé pracovné miesta – krátkodobé pevné (stabilné) a pohyblivé*, ktoré upravujú podrobnosti použitia a umiestnenia dopravných značiek, dopravných zariadení a svetelných signálov pre označovanie krátkodobých pracovných miest na pozemných komunikáciách. Nadväzujú na zákon č. 135/1961 Zb., zákon č. 315/1996 Z. z. a vyhlášku MV SR č. 225/2004 Z. z.

TP stanovujú požiadavky na vyhotovenie a použitie zvislých a vodorovných dopravných značiek a dopravných zariadení a sú určené investorom, projektantom, výrobcom, odberateľom, správcom pozemných komunikácií a orgánom štátnej správy v oblasti cestnej infraštruktúry na projektovanie a obstarávanie zvislých a vodorovných dopravných značiek a dopravných zariadení používaných na dočasné značenie pracovných miest na pozemných komunikáciách.

Spracovateľom TP je firma Centrum dopravného výzkumu Brno, zodpovední projektanti: Ing. Pavel Tučka a Ing. Antonín Seidl. Dňom účinnosti sú TP dostupné na internetovej stránke MDPT na www.telecom.gov.sk (doprava, dopravná infraštruktúra, cestná infraštruktúra, technické predpisy) a na stránke Slovenskej správy ciest www.ssc.sk (technické predpisy).

Ing. Peter Barek, v. r.
generálny riaditeľ sekcie

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií, sekcia dopravnej infraštruktúry, oznamuje, že dňa 8.12.2006 boli schválené pod č. j. 2050/2400-06 technické podmienky (TP):

**TP 12/2006 Špeciálna úprava povrchu betónovej mostovky
pod izolačnou vrstvou.
Kotviaci impregnačný náter a zapečatujúca vrstva**

s účinnosťou od 15.12.2006

Tieto TP sú nové a nenahrádzajú žiadne predchádzajúce TP, pretože pre aplikáciu zapečatujúcich vrstiev pod mostné izolácie neboli doteraz spracované technické podmienky.

TP určujú podmienky a špecifikácie vstupných materiálov, kotviaceho impregnačného náteru, zapečatujúcej vrstvy, príp. vyrovnávacej vrstvy z nízkoviskózne epoxidovej živice na mostoch a iných objektoch pozemných komunikácií, ktoré sa zabudovávajú pod asfaltové izolačné vrstvy mostovky. Hlavný význam špeciálnej úpravy mostovky je zamedzenie prenikania vodných pár na izoláciu mosta, jej poškodzovanie a tým poškodzovanie a vydúvanie celých konštrukčných vrstiev vozovky mosta.

TP nadväzujú na *STN 73 6242 Navrhovanie a zhotovovanie vozoviek na mostoch pozemných komunikácií* a technicko-kvalitatívne podmienky *TKP SSC, č.22 Technicko-kvalitatívne podmienky, Časť 22: Izolácie mostných objektov: 2004*.

TP sú určené objednávatelom, stavebným dozorum, majetkovým správcom stavieb, projektantom, dodávateľom izolačných systémov a firmám aplikujúcich špeciálne úpravy povrchu betónových mostoviek z materiálov na báze epoxidových živíc.

Spracovateľom TP je firma BASF Stavebné hmoty Slovensko, s.r.o., riešiteľ: Ing. Trojan Dňom účinnosti sú TP dostupné na internetovej stránke MDPT na www.telecom.gov.sk (doprava, dopravná infraštruktúra, cestná infraštruktúra, technické predpisy) a na stránke Slovenskej správy ciest www.ssc.sk (technické predpisy).

Ing. Peter Barek, v. r.
generálny riaditeľ sekcie

MDPT SR
Sekcia regulácie odvetví dopravy
Štátny dopravný úrad

Oznámenie

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky oznamuje stratu osvedčení o evidencii série a čísla:

1. **SC 900 439** - vystavený na vozidlo továrenskej zn. PEUGEOT 206, identifikačné číslo VIN: VF32AKWF44714587.
2. **SD 057 107** - vystavený na vozidlo továrenskej zn. HYUNDAI, typ H-1 identifikačné číslo VIN: NLJWVH7HP6Z062072.
3. **SD 057 210** – vystavený na vozidlo továrenskej značky zn. HYUNDAI, typ CM, identifikačné číslo VIN: KMHSH81WP6U089392.
4. **SD 008 177** – nevystavené (čisté tlačivo).

Na základe tejto skutočnosti vyhlasuje Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky uvedené osvedčenia o evidencii za neplatné.

Ing. Dušan Turanovič, v. r.
generálny riaditeľ