

VESTNÍK

MINISTERSTVA DOPRAVY, VÝSTAVBY A REGIONÁLNEHO ROZVOJA
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

č. 4/2014 – 1. jún 2014

ISSN 1335-9789

OBSAH

NORMATÍVNA ČASŤ:

- **Metodický pokyn č. 28/2014** na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom
- **Metodický pokyn č. 29/2014** na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom
- **Metodický pokyn č. 30/2014** na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so vznětovým motorom
- **Metodický pokyn č. 31/2014**, ktorý upravuje vykonávanie emisnej kontroly zvláštnej a emisnej kontroly administratívnej
- **Metodický pokyn č. 32/2014**, ktorý upravuje vyznačovanie výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole

OZNAMOVACIA ČASŤ:

- **Oznámenie** o neplatnosti osvedčenia o evidencii časť II
- **Oznámenie** o vydaných poštových známkach

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

**Metodický pokyn č. 28/2014
na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom
s nezdokonaleným emisným systémom**

**PRVÁ ČASŤ
ÚVODNÉ USTANOVENIA**

Článok 1

Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s ustanovením § 99 písm. m) 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 vydáva na zabezpečenie jednotného postupu pracovísk emisných kontrol metodický pokyn, ktorým sa upravuje postup pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom.

Článok 2

Účel

Účelom metodického pokynu je zabezpečiť jednotný postup pracovísk emisných kontrol pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej u motorových vozidiel so zážihovým motorom kategórie M, N a T. Na motorových vozidlách so zážihovým motorom mazaných zmesou paliva a mazacieho oleja a motorových vozidlách kategórie L, PS a C sa emisná kontrola nevykonáva.

Článok 3

Skratky a značky

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) EK – emisná kontrola,
- b) PEK – pracovisko emisnej kontroly,
- c) TS EK – poverená technická služba emisnej kontroly motorových vozidiel,
- d) SR – Slovenská republika,
- e) ES – Európske spoločenstvo,
- f) OÚ – okresný úrad,
- g) VIN – Vehicle Identification Number – identifikačné číslo vozidla,
- h) CO – oxid uhoľnatý,
- i) CO₂ – oxid uhličitý,
- j) HC – nespálené uhlíkovodíky,
- k) O₂ – kyslík,
- l) λ – hodnota lambda,
- m) COCOR – korigovaná hodnota oxidu uhoľnatého,
- n) B – benzín,
- o) LPG – Liquefied Petroleum Gas - skvapalnený ropný plyn (Propán – Bután),
- p) LNG – Liquefied Natural Gas – skvapalnený zemný plyn,
- q) CNG – Compressed Natural Gas - stlačený zemný plyn,

- r) MZZ – monitorovacie záznamové zariadenie¹⁾,
- s) DÚP – detektor úniku plynu,
- t) BKAT – nezdokonalený emisný systém bez katalyzátora,
- u) NKAT – nezdokonalený emisný systém s katalyzátorom, pri ktorom príprava zmesi nie je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch.

Článok 4

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) vozidlom motorové vozidlo so zážihovým motorom vyrobené na účely prevádzky v premávke na pozemných komunikáciách, určené na prepravu osôb alebo tovaru,
- b) motorom zážihový spaľovací motor, v ktorom dochádza k zapáleniu palivovej zmesi elektrickou iskrou²⁾,
- c) vodičom vozidla fyzická osoba, ktorá sa dostavila s vozidlom na výkon EK,
- d) značkou vozidla značka alebo obchodné meno výrobcu vozidla,
- e) obchodným názvom vozidla slovný alebo číselný názov pridelený výrobcou vozidla,
- f) typom vozidla vozidlo príslušnej kategórie, ktoré sa nelíši v hlavných špecifikovaných konštrukčných znakoch a môže obsahovať rôzne varianty typu vozidla, alebo verzie variantu typu vozidla,
- g) kategóriou vozidla rad vozidiel, ktoré majú rovnaké konštrukčné znaky,
- h) VIN spravidla 17-miestny alfanumerický kód, pridelený vozidlu výrobcou³⁾,
- i) voľnobežnými otáčkami otáčky nezaťaženého motora, kondicionovaného na prevádzkovú teplotu, pri uvoľnenom pedáli akcelerátora, bez zapnutých prídavných (vypínateľných) spotrebičov elektrickej energie a agregátov zaťažujúcich motor alebo palubnú elektrickú sieť odberom výkonu, keď nie sú v činnosti žiadne iné prídavné zariadenia na obohatenie zmesi, alebo zariadenia pre spustenie motora a keď je prevodovka v polohe neutrál,
- j) zvýšenými otáčkami otáčky nezaťaženého motora s mierne stlačeným pedálom akcelerátora pri stabilizovaných otáčkach zodpovedajúcich výrobcu určenej hodnote, ak výrobca túto hodnotu neurčil, hodnote ustanovenej týmto metodickým pokynom,
- k) lambdou (λ) súčiniteľ prebytku vzduchu vypočítaný analyzátorom z nameranej objemovej koncentrácie jednotlivých zložiek výfukových plynov (CO , HC , CO_2 , O_2) pomocou zjednodušenej Brettschneiderovej rovnice,
- l) emisiou koncentrácia plyných, pevných a kvapalných zložiek výfukových plynov,
- m) emisným systémom časti motora a jeho príslušenstva, ktoré sú relevantné pre tvorbu emisií motora,
- n) nezdokonaleným emisným systémom výfuková sústava zážihového motora bez zariadenia na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku, alebo výfuková sústava zážihového motora so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku, pri ktorom príprava zmesi nie je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch,
- o) druhom paliva schválené prevádzkové palivo motora, benzín, plyn (CNG, LPG, LNG),
- p) alternatívnym palivom palivo motora so schválenými voliteľnými druhmi prevádzkového paliva (benzín – plyn), ktoré sú umiestnené v samostatných nádržiach,
- q) plynovým zariadením súbor všetkých špecifických komponentov vozidla, ktoré používa na pohon vozidla stlačený zemný plyn (CNG), skvapalnený ropný plyn (LPG), alebo skvapalnený zemný plyn (LNG),
- r) záznamovým zariadením zariadenie umožňujúce tlač záznamu z merania,
- s) záznamom z merania tlačový výstup záznamového zariadenia s vytlačenými hodnotami nameraných parametrov a ostatných údajov v súlade s týmto metodickým pokynom,
- t) osvedčením o evidencii osvedčenie o evidencii časť II⁴⁾, osvedčenie o evidencii, technický preukaz⁵⁾, alebo obdobný doklad o evidencii z inej krajiny,

1) Metodický pokyn č. 21/2013 na používanie monitorovacieho záznamového zariadenia pri emisných kontrolách

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

3) STN ISO 4030 Cestné vozidlá. Identifikačné číslo vozidla (VIN). Umiestnenie a upevnenie.

4) § 23 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.

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

- u) prvým prihlásením do evidencie (rok výroby) dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v SR⁶⁾ alebo v inom štáte. 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 dátum prvej evidencie vozidla uvedený v osvedčení o evidencii nezhoduje s rokom výroby vozidla, pričom medzi rokom výroby vozidla a dátumom prvého prihlásenia vozidla do evidencie je rozdiel väčší ako 12 mesiacov, za dátum prvého prihlásenia 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 VIN,
- v) prvým prihlásením vozidla do evidencie v SR dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v SR⁶⁾,
- w) informačným systémom súhrn dokladov, tlačív, kníh, programového vybavenia a toku informácií v príslušnej oblasti, ktorý sa vedie ručne alebo automatizovaným spôsobom,
- x) elektronickým protokolom elektronický protokol o EK motorového vozidla, vytvorený v informačnom systéme EK,
- y) technikom fyzická osoba, ktorá je odborne spôsobilá a má platné osvedčenie na vykonávanie EK na príslušný druh paliva a emisný systém⁷⁾,
- z) špecifickým postupom TS EK individuálne posúdený a stanovený postup.

Článok 5

Dôvody vykonávania EK

EK pravidelná sa vykonáva na:

- a) vozidle evidovanom v SR⁶⁾, ktoré nie je dočasne vyradené z evidencie podľa osobitného predpisu⁸⁾,
- b) jednotlivo dovezenom vozidle⁹⁾ pred jeho prihlásením do evidencie v SR⁶⁾,
- c) vozidle pri opätovnom schválení po odcudzení¹⁰⁾,
- d) vozidle pri výmene technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii¹¹⁾,
- e) vozidle pri hromadnej prestavbe¹²⁾,
- f) vozidle pristavenom na výkon EK na základe rozhodnutia OÚ¹³⁾.

DRUHÁ ČASŤ POŽIADAVKY NA EK

Článok 6

Všeobecné požiadavky na vykonanie EK

- (1) EK sa vykonávajú vo vyhradenom priestore¹⁴⁾ na PEK uvedenom v oprávnení, alebo na mobilnom PEK¹⁵⁾.
- (2) EK pravidelnú nenahrádza EK zvláštna, alebo EK administratívna, okrem EK administratívnej vykonávanej na základe rozhodnutia OÚ¹⁶⁾.
- (3) EK pravidelnú je možné vykonať na ktoromkoľvek PEK¹⁷⁾, ktoré má platné oprávnenie na príslušný druh paliva, emisný systém a kategóriu vozidla.
- (4) EK pravidelná podľa článku 5 písm. e) sa vykonáva podľa osobitného predpisu¹⁸⁾.

6) § 114 a § 115 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

7) § 61 zákona č. 725/2004 Z. z.

8) § 119a ods. 7 zákona č. 8/2009 Z. z.

9) § 16a ods. 17 písm. d) a 16b ods. 8 písm. e) zákona č. 725/2004 Z. z.

10) § 16d ods. 4 písm. g) zákona č. 725/2004 Z. z.

11) § 23a ods. 5 písm. d) zákona č. 725/2004 Z. z.

12) § 18 ods. 17 písm. d) zákona č. 725/2004 Z. z.

13) § 68 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

14) § 52 ods. 1 písm. d) vyhlášky 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.

15) § 66 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

16) § 21 ods. 1 písm. e) zákona č. 725/2004 Z. z.

17) § 67 ods. 4 zákona č. 725/2004 Z. z.

18) Metodický pokyn MDPT SR č. 29/2009, ktorým sa upravuje vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej v súvislosti so zápisom zmien vzniknutých hromadnou prestavbou typu vozidla do osvedčenia o evidencii v znení neskorších predpisov.

- (5) Technik musí umožniť vodičovi vozidla, aby bol prítomný pri výkone EK¹⁹⁾.
- (6) Na výzvu poverenej osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor je vodič vozidla povinný bezplatne poskytnúť vozidlo, ktoré sa nachádza v objekte PEK vrátane parkovacích plôch a prístupových komunikácií alebo v priestore na samotné vykonávanie EK, na opakované vykonanie EK. Oprávnená osoba EK je povinná umožniť na vlastné náklady vykonanie EK. Opakovanú EK vykoná technik pod dozorom osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor¹⁹⁾.
- (7) Počas EK sa nesmie opravovať ani nastavovať motor kontrolovaného vozidla²⁰⁾.
- (8) Vykonávať EK môže iba technik v rozsahu platného osvedčenia⁷⁾.
- (9) Technik vykonáva všetky úkony EK, vrátane zápisu vozidla do informačného systému, vytvorenia záznamu vozidla prostredníctvom MZZ na vstupe a výstupe z PEK v súlade s osobitným predpisom¹⁾, priradenia relevantného predpisu k vozidlu, vykonania hodnoverného a opakovateľného merania podľa článku 15 a vyhodnotenia vozidla podľa článku 17.
Ak zápis vozidla alebo priradenie relevantného predpisu do informačného systému vykonáva iná osoba ako technik, je technik povinný pred uzavretím elektronického protokolu skontrolovať správnosť údajov. Zodpovednosť za údaje uvedené v informačnom systéme nesie technik, ktorý EK v elektronickom protokole uzavrel.
- (10) V prípade vykonávania EK pravidelnej podľa článku 5 písm. b) až d), je EK pravidelná rozdelená na EK zvláštnu, ktorá sa vykoná ešte pred prihlásením vozidla do evidencie vozidiel v SR⁶⁾ a na EK administratívnu, ktorá sa vykoná po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v SR⁶⁾.
- (11) Technik nevykoná EK, ak pred vstupom na PEK nemožno spustiť motor, vozidlo má zjavne neúplné výfukové potrubie, je zistený zjavný únik prevádzkových médií alebo vozidlo má poruchu na namontovanom plynovom zariadení²¹⁾. Zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu.
- (12) Meradlá, prístroje a zariadenia používané pri vykonávaní EK musia:
- a) vyhovovať osobitnému predpisu²³⁾,
 - b) byť schválené ministerstvom²⁴⁾,
 - c) byť platne overené, kalibrované alebo metrologicky kontrolované, ak takej kontrole podliehajú²⁵⁾,
 - d) byť používané v súlade s požiadavkami uvedenými v návode na obsluhu a údržbu.
- (13) Meradlá, prístroje a zariadenia používané pri vykonávaní EK môžu byť vyhotovené ako združené alebo samostatné.
- (14) Na vykonávanie EK sa používajú nasledovné meradlá, prístroje a zariadenia:
- a) teplomer – meradlo na meranie teploty motora,
 - b) otáčkomer – meradlo na meranie otáčok motora. Pri použití samostatného otáčkomera musí byť zabezpečený prenos indikovanej hodnoty do záznamu o meraní,
 - c) analyzátor – meradlo na meranie objemovej koncentrácie zložiek výfukových plynov,
 - d) motortester – meradlo na meranie otáčok motora, uhla predstihu zážihu a uhla zopnutia kontaktov prerušovača,
 - e) detektor úniku plynu (DÚP) – stacionárne alebo prenosné zariadenie určené na detekciu plynu (LPG, CNG, LNG) s akustickou signalizáciou úniku plynu.
- (15) Technik počas vykonávania EK nesmie použiť meradlo, zariadenie, pomôcku, elektronický obvod príp. elektronické súčiastky alebo softvér, ktorými by mohol ovplyvniť namerané hodnoty.
- (16) Počas výkonu EK od zaznamenania vozidla na vstupe, podľa článku 8, až po zaznamenanie vozidla na výstupe podľa článku 18, vozidlo nesmie opustiť priestor na samotné vykonávanie EK¹⁴⁾ bez uzavretia EK, alebo zaznamenania dôvodu do elektronického protokolu. Toto neplatí, ak je ohrozená bezpečnosť PEK alebo prítomných osôb.

19) § 67 ods. 7 zákona č. 725/2004 Z. z.

20) § 67 ods. 8 zákona č. 725/2004 Z. z.

21) § 67 ods. 5 zákona 725/2004 Z. z.

22) Metodický pokyn č. 32/2014, ktorý upravuje vyznačovanie výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole.

23) Metodický pokyn č. 18/2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky na meradlá používané pri emisných kontrolách motorových vozidiel.

24) § 58 zákona č. 725/2004 Z. z.

25) § 54 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

Článok 7

Požiadavky na vozidlo pristavené na PEK

- (1) Vozidlo pristavené na výkon EK musí byť čisté²¹⁾.
- (2) Vozidlá záchranej služby, určené na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidlo určené na prepravu uhynutých zvierat a vozidlo pohrebnej služby sa musí pristaviť na PEK vydezinfikované²¹⁾.
- (3) Mechanický stav motora vozidla pristaveného na EK musí umožniť vykonanie EK bez jeho poškodenia, motor nesmie vydávať neštandardné (zvláštne) zvuky a nesmie mať nepravidelný chod.
- (4) Vozidlo musí umožňovať spustenie motora bez použitia iných zdrojov energie.
- (5) Motor musí umožňovať voľnobežný chod a dosiahnutie stabilizovaných zvýšených otáčok.
- (6) Príslušenstvo motora ovplyvňujúce emisie škodlivín musí byť úplné, funkčné, nepoškodené a tesné.
- (7) Mazacia, chladiaca a palivová sústava vozidla vrátane plynovej, musí byť pred vykonaním EK tesná.

TRETIA ČASŤ KONTROLA VOZIDLA

Článok 8

Zaznamenanie vozidla pri vstupe na PEK

- (1) Vytvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu²²⁾.
- (2) Technik zabezpečí maximálnu možnú čitateľnosť evidenčného čísla vozidla. Ak sú na tabuľkách s evidenčným číslom vozidla predmety, ktoré by mohli narušať automatické rozpoznanie evidenčného čísla MZZ (napr. plastové alebo kovové pásky istiace tabuľku s evidenčným číslom k jej držiaku), technik zabezpečí ich odstránenie.
Ak vodič odmietne odstrániť dôvod nečitateľnosti evidenčného čísla alebo nesúhlasí s ich odstránením (očistením), technik vyhotoví snímku a túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (3) Technik po pristavení vozidla do priestoru pre samotné vykonávanie EK¹⁴⁾ vytvorí vstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu¹⁾.

Článok 9

Identifikácia vozidla a jeho motora

- (1) Identifikácia vozidla sa vždy vykoná v plnom rozsahu. Ak sa pri identifikácii vozidlo vyhodnotí ako nespôsobilé, podľa článku 17 ods. 1 písm. c). Zistené nezhody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu.
- (2) Vodič vozidla predkladá na vykonanie EK tieto doklady:
 - a) doklady o evidencii vozidla
 1. originál osvedčenia o evidencii, alebo
 2. aktuálnu kópiu osvedčenia o evidencii spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru a uvedený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu, alebo
 3. originál registračného dokladu z iného členského štátu, ak sa vozidlo podrobuje EK pred jeho prihlásením do evidencie vozidiel v SR⁶⁾, alebo
 4. technické osvedčenie vozidla²⁶⁾, ak ide o EK vozidla kategórie M, N a T, ktorému bolo vydané technické osvedčenie vozidla a nebolo prihlásené do evidencie vozidiel a podrobuje sa EK z dôvodu prihlásenia do evidencie vozidiel, alebo
 5. doklad od orgánu Policajného zboru o oznámení odcudzenia vozidla, doklad od orgánu Policajného zboru o vyradení vozidla z evidencie vozidiel a doklad od orgánu Policajného zboru o vrátení vozidla, ak ide o EK odcudzeného vozidla z dôvodu opätovného prihlásenia do evidencie vozidiel,
 - b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s druhom paliva B/LPG, LPG, B/CNG, CNG, B/

26) § 23 a § 23a zákona č. 725/2004 Z. z.

LNG, LNG a ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná prestavbou vozidla²⁷⁾ v SR. Z uvedeného dokladu technik urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výťažku protokolu o emisnej kontrole motorového vozidla (ďalej len „protokol o EK“),

- c) aktuálne potvrdenie o vykonanom dezinfikovaní vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat alebo vozidla pohrebnej služby.
- (3) Ak vodič vozidla nepredloží doklady podľa ods. 2, EK sa nevykoná a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu.
- (4) Technik skontroluje platnosť a relevantnosť predložených dokladov. Identifikačné a evidenčné údaje v predložených dokladoch, v rozsahu potrebnom na vykonanie EK porovná technik s údajmi uvedenými na vozidle. Ak je pre zistenie údajov uvedených na vozidle nutná demontáž krytu motora, technik kryt demontuje. Ak v predložených dokladoch podľa ods. 2 písm. a) piateho bodu, nie sú zaznamenané údaje potrebné na identifikáciu vozidla, technik požiada TS EK o relevantné údaje. Identifikované údaje zaznamená technik do informačného systému spôsobom uvedeným v osobitnom predpise²²⁾ v rozsahu:
- značka vozidla,
 - obchodný názov vozidla,
 - evidenčné číslo vozidla,
 - VIN, ak vozidlo nebolo vybavené VIN, uvedie sa číslo karosérie vozidla,
 - identifikačné číslo motora (typ),
 - druh paliva/zdroj energie,
 - emisný systém vozidla,
 - druh vozidla,
 - kategória vozidla,
 - typ/variant/verzia,
 - dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby),
 - dátum prvej evidencie vozidla v SR.
- (5) Evidenčné číslo vozidla uvedené na tabuľke s evidenčným číslom musí byť v zhode s údajom v predložených dokladoch. Počas EK musí byť na vozidle minimálne jedna tabuľka s evidenčným číslom vozidla.
- (6) Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na pevnej časti motora a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.
- (7) Ak vozidlo nemá na pevnej časti motora čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (napr. skorodovalo alebo je prekryté inou konštrukčnou jednotkou) a nie je úmyselne poškodené (napr. viditeľným vybrúsením), zaznamená sa identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch a podľa osobitného predpisu²²⁾ sa do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu vypíše text „Neidentifikovateľný typ motora“ a pokračuje sa nepriamou identifikáciou motora. Nepriama identifikácia motora znamená, že motor zastavaný vo vozidle nesmie mať inú koncepciu, počet valcov, systém prípravy zmesi, emisný systém a pod., ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.
- (8) Ak nie je identifikačné číslo motora (typ) v zhode podľa ods. 6, alebo ak konštrukčné vyhotovenie motora uvedeného v predložených dokladoch nie je v zhode s motorom zastavaným vo vozidle identifikovaným podľa ods. 7, vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) a zistená nehoda sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu.
- (9) VIN (číslo karosérie vozidla) uvedené na vozidle musí byť riadne identifikovateľné vo všetkých jeho znakoch a musí byť v zhode s VIN (číslom karosérie vozidla) uvedeným v predložených dokladoch. Vozidlá s typovým schválením ES musia mať VIN (číslo karosérie vozidla) vyznačené na pevnej časti vozidla (karoséria, rám). Ak nie je možné identifikovať niektorý zo znakov VIN (čísla karosérie vozidla), zaznamenajú sa podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu znaky VIN, ktoré sú čitateľné

27) § 17ods.1 písm. h) zákona č. 725/2004 Z. z.

a znaky ktoré nie sú čitateľné, sa nahradia znakom „?“ . Vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) a zistená nehoda sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu.

(10) Ak montáž plynového zariadenia vozidla s plynovým alebo alternatívnym pohonom bola vykonaná prestavbou vozidla v SR²⁷⁾, porovnajú sa identifikačné údaje a zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore vozidla (regulátora, riadiacej jednotky, elektromagnetického odpájača paliva a pod.), s údajmi uvedenými v protokole o montáži plynového zariadenia²⁸⁾ podľa ods. 2 písm. b) a zistené údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.

(11) Ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla v SR, porovná sa typ regulátora a/ alebo zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátora tlaku, riadiacej jednotky, elektromagnetického odpájača paliva a pod.) v motorovom priestore vozidla s údajmi uvedenými v predložených dokladoch, alebo v „Poznámke“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu.

Ak tieto údaje nie sú uvedené v predložených dokladoch alebo v „Poznámke“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu, tak zistené údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do „Poznámky“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu.

Zistené identifikačné údaje a homologizačné značky podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátor, riadiaca jednotka, elektromagnetický odpájač paliva a pod.) sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.

(12) Ak je pri identifikácii zistená nehoda údajov podľa ods. 4, medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými fyzickou kontrolou na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania údajov v predložených dokladoch, (napr.: preklep, gramatika a pod.) údaje zistené na vozidle sa zaznamenajú do elektronického protokolu a nesprávne vypísané údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ v časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a v EK sa pokračuje.

(13) Ak sa vyskytne nehoda medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými na vozidle, podľa ods. 4 písm. a) až g) a ods. 5, v EK sa nepokračuje, zistené nehody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

(14) Ak je pri identifikácii zistená nehoda údajov, podľa ods. 4 písm. h) až l) medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov alebo samostatných technických jednotiek vozidla, do elektronického protokolu sa zaznamenajú údaje uvedené v predložených dokladoch podľa ods. 2 a údaje zistené na vozidle sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.

(15) Ak sa na vozidle s plynovým alebo alternatívnym pohonom vyskytne nehoda medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa ods. 2 písm. b) a údajmi zistenými na vozidle podľa ods. 10 alebo nehoda zistená podľa ods. 11, v EK sa nepokračuje, zistené nehody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

Článok 10

Identifikácia emisného systému

(1) Emisný systém BKAT je nezdokonalený emisný systém motora, ktorého príprava zmesi nie je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch a výfuková sústava vozidla nie je vybavená zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín vo výfukových plynoch.

(2) Emisný systém NKAT je nezdokonalený emisný systém motora, ktorého príprava zmesi nie je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch a výfuková sústava vozidla je vybavená zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín vo výfukových plynoch.

(3) Technik pri identifikácii emisného systému zisťuje prítomnosť zariadenia na dodatočné znižovanie škodlivín vo výfukových plynoch (katalyzátora) a na základe tejto skutočnosti určí príslušný druh emisného systému podľa ods. 1 alebo 2.

28) § 97 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

Článok 11

Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov motora

(1) Hodnoty určené výrobcom vozidla na typ motora identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch výrobcu alebo v špecializovaných odborných katalógoch.

Ak tento metodický pokyn nestanovuje inak, hodnoty určené výrobcom sa ďalej neupravujú.

(2) Ustanovené hodnoty sú definované všeobecne záväzným právnym predpisom²⁹⁾.

(3) Hodnoty určené podľa ods. 1 majú prednosť pred hodnotami ustanovenými všeobecne záväzným právnym predpisom, ak tento metodický pokyn nestanovuje inak.

(4) Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov:

a) Stanovenie kontrolovaných parametrov pre palivo benzín:

1. Teplota motora /min./, °C,

Ak hodnota teploty nie je výrobcom určená, minimálna teplota oleja, nameraná v mieste uloženia kontrolnej miery hladiny oleja v motore je 60 °C.

Pre vozidlá kategórií M2, M3, N2, N3 a T sa teplota nestanovuje.

2. Otáčky voľnobehu /min. – max./, min⁻¹,

Použije sa rozsah voľnobežných otáčok určený výrobcom.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu voľnobežných otáčok, tak sa rozsah voľnobežných otáčok stanoví odpočítaním a pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od hodnoty určenej výrobcom.

Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, použije sa výrobcom určená minimálna hodnota a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min⁻¹.

Ak výrobca určil iba maximálnu hranicu otáčok, použije sa výrobcom určená maximálna hodnota a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.

Ak výrobca neurčil hodnotu voľnobežných otáčok, voľnobežné otáčky nesmú prekročiť 1000 min⁻¹, a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.

3. Predstih zážihu pri voľnobežných otáčkach /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.

Ak výrobca neurčil uhol predstihu zážihu, tak sa daný parameter nestanovuje.

4. Uhol zopnutia kontaktov prerušovača pri voľnobežných otáčkach /min. – max./, %, °

Uhol zopnutia kontaktov prerušovača sa stanoví v jednotkách, v ktorých meria použitý motortester. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu, potrebný rozsah uhla zopnutia sa stanoví s toleranciou ± 2 % alebo so zodpovedajúcou toleranciou v stupňoch. Ak výrobca uhol zopnutia kontaktov neurčil, tak sa daný parameter nestanovuje.

5. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO /max./, obj. %, °

Ak výrobca neurčil maximálnu hodnotu CO, tak maximálna prípustná koncentrácia CO je:

6,0 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1972,

4,5 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1985,

3,5 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie od 1. januára 1986.

6. Koncentrácia nespálených uhl'ovodíkov HC /max./, ppm,

Ak výrobca neurčil maximálnu prípustnú koncentráciu nespálených uhl'ovodíkov (HC), tak maximálna koncentrácia je:

2 000 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1972,

1 200 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1985,

800 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie od 1. januára 1986.

7. Zvýšené otáčky /min. – max./, min⁻¹,

Stanoví sa kontrolný bod otáčok z hodnôt určených výrobcom na kontrolu zapal'ovacej sústavy, v intervale 2 500 – 3 500 min⁻¹. Ak výrobca určil hodnoty otáčok mimo rozsahu tohto intervalu, pre kontrolu sa stanoví hodnota otáčok, ktorá je najbližšie k tomuto intervalu.

Ak výrobca určí iba jednu hodnotu, alebo rozsah otáčok určených od výrobcu je menší ako 200 min⁻¹ tak, potrebný rozsah otáčok sa stanoví s toleranciou ± 100 min⁻¹ od strednej hodnoty rozsahu otáčok,

29) § 64 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

určených výrobcom. Ak výrobca hodnotu zvýšených otáčok neurčil, tak sa daný parameter nestanovuje.

8. Predstih zážihu pri zvýšených otáčkach /min. – max./, °

Stanoví sa predstih zážihu a uvedú sa podmienky merania, ak ich výrobca predpísal. Prednostne sa stanovuje celkový uhol predstihu zážihu (celkový predstih zážihu = základná + odstredivá + podtlaková zložka predstihu zážihu). Ak výrobca určil hodnoty stanovené bez podtlakovej regulácie alebo bez základného predstihu, použije sa označenie podmienok merania BP alebo BZ.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu predstihu zážihu, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou $\pm 2^\circ$. Ak výrobca uhol predstihu zážihu neurčil, tak sa daný parameter nestanovuje.

9. Uhol zopnutia kontaktov prerušovača pri zvýšených otáčkach /min. – max./, %, °

Ak výrobca neurčil inak, platí hodnota uhla zopnutia stanovená pri voľnobežných otáčkach.

b) Stanovenie kontrolovaných parametrov pre plynové alebo alternatívne plynové palivo:

1. Teplota motora /min./, °C,

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

Pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a T sa teplota nestanovuje.

2. Otáčky voľnobehu /min. – max./, min⁻¹,

Použije sa rozsah voľnobežných otáčok určený výrobcom.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu voľnobežných otáčok, tak sa rozsah voľnobežných otáčok stanoví odpočítaním a pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od hodnoty určenej výrobcom.

Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, použije sa výrobcom určená minimálna hodnota a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min⁻¹.

Ak výrobca určil iba maximálnu hranicu otáčok, použije sa výrobcom určená maximálna hodnota a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.

Ak výrobca neurčil hodnotu voľnobežných otáčok, voľnobežné otáčky nesmú prekročiť 1000 min⁻¹, a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.

3. Uhol zopnutia kontaktov prerušovača /min. – max./, %, °

Uhol zopnutia kontaktov prerušovača sa stanoví v jednotkách, v ktorých meria motortester.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu, potrebný rozsah uhla zopnutia sa stanoví s toleranciou $\pm 2\%$ alebo so zodpovedajúcou toleranciou v stupňoch. Ak výrobca neurčil uhol zopnutia kontaktov, tak sa daný parameter nestanovuje.

4. Predstih zážihu pri voľnobežných otáčkach /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 $\pm 1^\circ$. Pre hodnotu stanovenú bez podtlakovej regulácie sa použije označenie podmienok merania BP.

Ak výrobca neurčil uhol predstihu zážihu, tak sa daný parameter nestanovuje.

5. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO /max./, obj. %,

Ak výrobca neurčil maximálnu hodnotu CO, tak maximálna prípustná koncentrácia CO je:

6,0 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1972,

4,5 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1985,

3,5 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie od 1. januára 1986.

6. Zvýšené otáčky /min. – max./, min⁻¹,

Stanoví sa kontrolný bod otáčok z hodnôt určených výrobcom na kontrolu zapalovacej sústavy, v intervale 2 500 – 3 500 min⁻¹. Ak výrobca určil hodnoty otáčok mimo rozsahu tohto intervalu, pre kontrolu sa stanoví hodnota otáčok, ktorá je najbližšie k tomuto intervalu.

Ak výrobca určí iba jednu hodnotu, alebo rozsah otáčok určených od výrobcu je menší ako 200 min⁻¹ tak, potrebný rozsah otáčok sa stanoví s toleranciou ± 100 min⁻¹ od strednej hodnoty rozsahu otáčok, určených výrobcom. Ak výrobca zvýšené otáčky neurčil, tak sa daný parameter nestanovuje.

7. Predstih zážihu pri zvýšených otáčkach /min. – max./, °

Stanoví sa predstih zážihu a uvedú sa podmienky merania, ak ich výrobca predpísal. Prednostne sa stanovuje celkový uhol predstihu zážihu (celkový predstih zážihu = základná + odstredivá + podtlaková zložka predstihu zážihu). Ak výrobca určil hodnoty stanovené bez podtlakovej regulácie alebo bez základného predstihu, použije sa označenie podmienok merania BP alebo BZ.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu predstihu zážihu, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou $\pm 2^\circ$. Ak výrobca uhol predstihu zážihu neurčil, tak sa daný parameter nestanovuje.

Článok 12

Vizuálna kontrola vozidla

- (1) Vizuálna kontrola sa vykoná bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora, ak výrobca neurčil inak. 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.
- (2) Počas vizuálnej kontroly nesmie byť zistený viditeľný únik chladiacej kvapaliny, mazacieho oleja alebo paliva.
- (3) Vizuálna kontrola sa vždy vykoná v plnom rozsahu, ak tým nie je ohrozená bezpečnosť PEK alebo osôb prítomných na PEK. Ak sa vozidlo pri vizuálnej kontrole vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), zistené nedostatky sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (4) Vizuálna kontrola vozidla s benzínovým palivom:
 - a) Vizuálna kontrola sacej sústavy:

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu (napr. stav vzduchového filtra), tesnosť a upevnenie telesa vzduchového filtra, tesnosť prepojovacích prvkov sacej sústavy, ako aj celistvosť a neporušenosť nasávacieho potrubia. Ďalej sa kontroluje tesnosť a neporušenosť odvetrania kľukovej skrine a všetkých vedení, prvkov ako aj samostatných technických jednotiek, ktoré využívajú na svoju činnosť podtlak v sacom potrubí (posilňovač brzdného účinku, rozdeľovač a pod.).
 - b) Vizuálna kontrola palivovej sústavy vozidla:

V motorovom priestore sa overia všetky dostupné časti palivovej sústavy. Palivová sústava (vstupná, ako aj prepadová vetva) musí byť tesná, bez zjavného poškodenia, potrubia a hadice musia byť určené na ropné produkty, nesmú byť popraskané a všetky spoje musia byť tesné a zaistené proti uvoľneniu. Ak je zistený náznak úniku paliva (napr. zatečenie), tak sa tesnosť sústavy overí pri naštartovanom motore kontrolovaného vozidla. Technik overí prítomnosť uzáveru palivovej nádrže.
 - c) Vizuálna kontrola elektrickej sústavy a zapalovania:

Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie v motorovom priestore vozidla. Elektrická inštalácia musí byť riadne upevnená a umiestnená tak, aby neprichádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi alebo rotačnými časťami. Skontroluje sa aj zdroj vysokého napätia a prvky zapalovacej sústavy, stav rozdeľovača, akumulátor, regulátory predstihu a kontakty prerušovača (len pri kontaktnom zapalovaní). Jednotlivé prvky zapalovacej sústavy nesmú byť poškodené a nesmú mať neprimeranú vôľu.
 - d) Spúšťanie motora a kontrola elektrických indikátorov:

Zapne sa spínač zapalovania a skontroluje sa funkčnosť indikátorov dobíjania a mazania. Spustí sa motor štandardným spôsobom. Pri spúšťaní motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie. Motor musí mať po spustení ustálené voľnobežné otáčky (nesmú kolísť), rovnomerný chod a nesmie vydávať neštandardné zvuky. Pri chode motora pri zvýšených otáčkach nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja.
 - e) Vizuálna kontrola výfukovej sústavy:

Výfuková sústava musí byť úplná a tesná. Výfuková sústava sa overí vizuálnou prehliadkou a počúvaním pri voľnobežných otáčkach motora a jej tesnosť sa overí vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby neprišlo k príliš veľkému nárastu tlaku, a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Ak je vozidlo vybavené závislými vyústeniami výfuku, pri tlakovej skúške musí technik upchať obe výfukové vyústenia.
- (5) Vizuálna kontrola plynovej palivovej sústavy:
 - a) Vizuálna kontrola plynovej palivovej sústavy vozidla s alternatívnym palivom sa vykoná podľa ods. 4 a 5 a na vozidle so samostatným plynným palivom sa vykoná podľa ods. 4 okrem písm. b) a podľa ods. 5.
 - b) Ak bolo vozidlo s alternatívnym plynným palivom spustené alebo doposiaľ prevádzkované na palivo benzín,

pred vykonaním vizuálnej kontroly plynovej palivovej sústavy sa vykoná zmena palivovej prevádzky motora (prepne sa na plynné palivo), spôsobom určeným výrobcom plynového zariadenia.

- c) Prostredníctvom prenosného DÚP sa v priestore PEK vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy, pričom sa skontroluje tesnosť plniaceho ventilu, plynotesnej nádoby, palivových vedení a hadíc, splynovača a vstrekačov, pri prevádzke motora na palivo plyn a spustenom motore. Ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy, alebo ak sa počas výkonu EK prejaví únik plynu akustickou signalizáciou stacionárneho DÚP, EK sa ukončí, motor kontrolovaného vozidla sa okamžite vypne, vozidlo sa z PEK vytlačí a PEK sa vyvetrá. Zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).
Ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy pred vstupom vozidla na PEK, vozidlo sa do priestoru PEK nepustí, EK sa nevykoná a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu.
- d) Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí plynovej palivovej sústavy, pri vozidle s alternatívnym plynným palivom sa vykoná aj kontrola funkcie zariadenia na voľbu druhu prevádzkového paliva (benzín – plyn).
Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, nepoškodené, homologizované pre plynné palivo, zaistené proti uvoľneniu a nesmú byť vedené cez ostré hrany a v blízkosti rotačných alebo horúcich súčastí motora alebo vozidla.
- e) Chladiaca sústava vozidla vybaveného skvapalneným plynným palivom musí byť tesná a nesmie byť indikované minimálne množstvo chladiacej kvapaliny.
Ak technik zistí netesnosť chladiacej sústavy, zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).
- f) Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť a neporušenosť elektrickej inštalácie plynového zariadenia. Elektrická inštalácia musí byť umiestnená tak, aby neprichádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi alebo rotačnými časťami. Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky a snímače vrátane prítomnosti a dostupnosti samostatnej elektrickej poistky plynového zariadenia.
- (6) Ak pri vizuálnej kontrole vozidlo neplní požiadavky podľa ods. 2 až 5, každý zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

Článok 13

Kondicionovanie motora

- (1) Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu krátkou jazdou (pred vstupom na PEK), stacionárne, chodom na zvýšenej otáčke, alebo iným spôsobom určeným výrobcom vozidla alebo motora.
- (2) Ak je motor nakondicionovaný na prevádzkovú teplotu napr. po jazde vozidla, alebo ak nie je možné dosiahnuť prevádzkovú teplotu ani po opakovanom kondicionovaní, môže sa v EK pokračovať bez ďalšieho kondicionovania.

Článok 14

Podmienky merania

- (1) Technik skontroluje a zabezpečí dodržanie nasledovných podmienok:
- a) Odberová sonda analyzátoru musí byť zasunutá do výfukového vyústenia minimálne 30 cm. Ak nie je možné takúto hĺbku zasunutia zabezpečiť, (napr. z dôvodu zahnutia vedenia výfuku) technik použije tesný nadstavec. Výstup plynov z výfukového potrubia nesmie byť ovplyvňovaný dodatočnými zariadeniami, napr. koncovkou výfuku alebo vonkajšími vplyvmi napr. nevhodným spôsobom odvádzania (odsávania) výfukových plynov.
- b) Merací reťazec tvorený z výfukovej sústavy vozidla a meracieho reťazca analyzátoru vrátane odberovej sondy musí byť počas výkonu EK tesný.
Tesnosť meracieho reťazca preukazujú aj doplnkové kontrolné parametre, splnením podmienky podľa ods. 2.
- (2) Doplnkové kontrolné parametre merané na kontrolu objektivity merania:

- a) Korigovaná hodnota oxidu uhoľnatého CO_{COR} /max. rozdiel/ obj. %,

Rozdiel medzi nameranou hodnotou CO a vypočítanou hodnotou CO_{COR} nesmie byť viac ako 0,2.
- b) Hodnota kyslíka pri voľnobežných otáčkach O_2 /max./ obj. %,

Hodnota kyslíka pri voľnobežných otáčkach nesmie byť vyššia ako 3,0 %, ak výrobca neurčil inak.
- c) Hodnota lambda pri voľnobežných otáčkach /min. – max./ -,

Hodnota lambda pri voľnobežných otáčkach nesmie byť mimo rozsahu 0,9 – 1,1.
- d) Hodnota oxidu uhličitého pri voľnobežných otáčkach CO_2 /min/ obj. %,

Hodnota oxidu uhličitého pri voľnobežných otáčkach nesmie byť nižšia ako 10 %.
- (3) Za dodržanie podmienok merania je zodpovedný technik, ktorý EK vykonáva.

Článok 15

Meranie

(1) Počas merania musia byť dodržané podmienky merania podľa článku 14.

(2) Meranie na vozidle s benzínovým palivom:

a) Teplota motora

Zmeria sa teplota oleja v motore, v mieste zasunutia kontrolnej mierky hladiny oleja, alebo teplota chladiacej kvapaliny v expanznej nádobke chladiacej sústavy.

Pred vykonaním merania emisií musí teplota motora dosiahnuť minimálnu hodnotu podľa článku 11 ods. 4 písm. a) prvého bodu. Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa článku 13.

b) Kontrola nastavenia motora:

1. Voľnobežné otáčky motora

Pripojí sa otáčkomer. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, zaznamenajú sa namerané hodnoty do elektronického protokolu podľa osobitného predpisu²²⁾ a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

2. Uhol predstihu zážihu

Meranie uhla predstihu zážihu sa vykonáva dynamickým spôsobom pri voľnobežných ako aj pri zvýšených otáčkach stanovených podľa článku 11 ods. 4 písm. a) druhého a siedmeho bodu. Ak výrobca predpísal podmienky merania, je potrebné ich dodržať (napr. odpojenie podtlakovej regulácie predstihu zážihu).

3. Uhol zopnutia kontaktov prerušovača

Meranie uhla zopnutia kontaktov sa vykonáva dynamickým spôsobom pri voľnobežných ako aj pri zvýšených otáčkach stanovených podľa článku 11 ods. 4 písm. a) druhého a siedmeho bodu, len pri motore vozidla vybaveného kontaktným prerušovačom zapalovacej sústavy.

4. Zvýšené otáčky motora

Pri kontrole nastavenia motora podľa druhého a tretieho bodu pri zvýšených otáčkach sa stlačením pedálu akcelerátora dosiahnu otáčky zodpovedajúce rozsahu stanovenému podľa článku 11 ods. 4 písm. a) siedmeho bodu.

Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

5. Meranie emisií:

Po ukončení merania pri zvýšených otáčkach a uvoľnení pedálu akcelerátora sa počká na pokles otáčok motora do rozsahu otáčok voľnobehu stanovených podľa článku 11 ods. 4 písm. a) druhého bodu.

Po ustálení stavu indikovaných hodnôt sa zaznamená maximálna hodnota indikovanej objemovej koncentrácie CO a súbežné hodnoty ostatných meraných zložiek: HC, CO_{COR} , CO_2 , O_2 , hodnoty lambda a hodnoty otáčok.

Pod ustáleným stavom indikovaných hodnôt sa rozumie, ak sa počas 30 sekúnd hodnota meraného parametra CO nemení o viac ako 0,5 % objemovej koncentrácie.

Výsledok merania sa zaznamená záznamovým zariadením analyzátora výfukových plynov.

c) Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie v prvom výfukovom vyústení vykoná podľa písm. a) a b) a v ďalších výfukových vyústeniach podľa písm. b) piateho bodu.

- (3) Meranie na vozidle s plynným palivom alebo alternatívnym plynným palivom:
- Na vozidle so samostatným plynným palivom sa meranie vykonáva podľa ods. 2.
 - Pri vozidle s alternatívnym palivom sa vykonávajú merania na palivo benzín podľa ods. 2 a palivo plyn podľa ods. 2 písm. b) piateho bodu. Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie vykoná aj podľa ods. 2 písm. c).
 - Merania podľa písm. b) sa vykonávajú v ľubovoľnom poradí. Po ukončení merania a zaznamenaní nameraných hodnôt sa zmení, (prepne sa) palivová prevádzka motora spôsobom určeným výrobcom vozidla, alebo plynového zariadenia.
Po zmene paliva sa vykoná preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3 000 min⁻¹ po dobu minimálne 30 sekúnd. Po preplachovej akcelerácii sa ďalej pokračuje meraním na druhom palive.
- (4) Kontrola plnenia podmienok merania:
- Ak všetky namerané doplnkové kontrolné parametre sú mimo rozsahu stanoveného podľa článku 14 ods. 2, technik zopakuje vizuálnu kontrolu podľa článku 12 ods. 4 písm. e), skontroluje podmienky merania podľa článku 14 ods. 1 a opakovane vykoná meranie podľa ods. 2 písm. b) piateho bodu. Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie vykoná aj podľa ods. 2 písm. c).
 - Technik opakovane meranie nevykoná, ak konštrukčné riešenie motora má vplyv na hodnoty doplnkových kontrolných parametrov, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (5) Ak po opakovane vykonanej vizuálnej kontrole podľa článku 12 ods. 4 písm. e) a kontrole podmienok merania podľa článku 14 ods. 1 a opakovane vykonanom meraní podľa ods. 2 písm. b) piateho bodu a pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému aj podľa ods. 2 písm. c) sú všetky namerané doplnkové kontrolné parametre mimo rozsahu stanoveného podľa článku 14 ods. 2 a konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na namerané hodnoty doplnkových kontrolných parametrov, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²²⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

Článok 16

Zaznamenanie nameraných hodnôt

- (1) Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do elektronického protokolu, spôsobom a rozsahom uvedeným v osobitnom predpise²²⁾. K výtlačku protokolu o EK archivovanému oprávnenou osobou sa priložia tlačené záznamy o meraní vyhotovené analyzátorom pri meraní na benzínovom, alternatívnom, alebo samostatnom plynnom palive.
Ak sa vykoná opakované meranie podľa článku 15 ods. 4, tak technik zabezpečí archiváciu tlačенých záznamov z oboch meraní spolu s protokolom o EK.
- (2) Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt:
- Každý tlačенý záznam z merania vyhotovený na základnom, alternatívnom, alebo samostatnom plynnom palive musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:
 - typové označenie analyzátora,
 - softvérová verzia programu,
 - dátum a čas merania,
 - otáčky voľnobehu, podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
 - nameranú koncentráciu CO podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
 - nameranú koncentráciu HC podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
 - nameranú koncentráciu CO₂ podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
 - nameranú koncentráciu O₂ podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
 - vypočítanú hodnotu COCOR podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
 - vypočítanú hodnotu lambda podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu.
 - Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví záznam z merania pre každé vyústenie a namerané hodnoty sa zaznamenávajú podľa osobitného predpisu²²⁾ do elektronického protokolu informačného systému pre každé výfukové vyústenie zvlášť.

Článok 17
Vyhodnotenie EK

(1) Vyhodnotenie EK vozidla:

a) Vozidlo sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:

1. identifikačné a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle a identifikačné údaje motora vozidla podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa článku 9 ods. 2, a
2. motor kontrolovaného vozidla vrátane jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňuje tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené vrátane elektrickej sústavy, a sacia sústava, palivová sústava a výfuková sústava sú tesné a vyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 a 4, a
3. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu sú nižšie alebo rovné ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 4 písm. a) piateho a šiesteho bodu alebo pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému aritmetické priemery hodnôt CO a HC nameraných podľa článku 15 ods. 2 písm. c) sú nižšie alebo rovné ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 4 písm. a) piateho a šiesteho bodu, a
4. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. b) prvého, druhého, tretieho a štvrtého bodu sú v rozsahu hodnôt stanovených podľa článku 11 ods. 4 písm. a) druhého, tretieho, štvrtého, siedmeho, ôsmeho a deviateho bodu, a
5. motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený a rovnomerný chod a nevydával neštandardné zvuky podľa článku 12 ods. 4 písm. d), a
6. boli splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 1, a
7. boli splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 2, alebo technik postupoval podľa článku 15 ods. 4 písm. b), a
8. bola splnená podmienka ustáleného stavu indikovaných hodnôt pri meraní podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu.
9. plní požiadavky podľa článku 7.

b) Vozidlo s alternatívnym plynným alebo so samostatným plynným palivom sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak plní podmienky podľa písm. a) okrem tretieho a siedmeho bodu a súčasne ak:

1. identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 10 alebo ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla²⁷⁾ v SR identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 11, a
2. počas emisnej kontroly nedošlo k akustickej signalizácii úniku plynu stacionárnym alebo prenosným DÚP podľa článku 12 ods. 5 písm. c), a
3. hodnota CO nameraná podľa článku 15 ods. 3 je nižšia alebo rovnaká ako stanovená hodnota podľa článku 11 ods. 4 písm. b) piateho bodu alebo pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému aritmetický priemer hodnôt CO nameraných podľa článku 15 ods. 2 písm. c) je nižší alebo rovnaký ako stanovená hodnota podľa článku 11 ods. 4 písm. b) piateho bodu.

c) Vozidlo sa vyhodnotí ako „nespôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:

1. identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla podľa článku 9 ods. 3 až 6 a ods. 9 nie sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, alebo
2. pri vizuálnej kontrole podľa článku 12 ods. 4 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo
3. pri meraní podľa článku 15 ods. 2 boli namerané hodnoty mimo rozsahu stanoveného podľa článku 11 ods. 4 písm. a) a pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému aritmetické priemery hodnôt CO a HC nameraných podľa článku 15 ods. 2 písm. c) sú vyššie ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 4 písm. a) piateho a šiesteho bodu, alebo
4. počas merania došlo k signalizácii nedostatočného tlaku oleja pri meraní nastavenia motora pri zvýšených otáčkach, alebo
5. motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný chod alebo nie je možné spustiť motor pristaveného vozidla podľa článku 12 ods. 4 písm. d), alebo

6. pri identifikácii plynového zariadenia vozidla s plyným alebo alternatívnym plyným palivom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
7. pri vizuálnej kontrole na vozidle s alternatívnym plyným alebo samostatným plyným palivom podľa článku 12 ods. 5 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo
8. počas emisnej kontroly sa rozozvučal stacionárny alebo prenosný DÚP podľa článku 12 ods. 5 písm. c), alebo
9. pri meraní CO na vozidle s alternatívnym plyným alebo samostatným plyným palivom podľa článku 15 ods. 3 je nameraná hodnota vyššia ako stanovená hodnota podľa článku 11 ods. 4 písm. b) piateho bodu a pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému aritmetický priemer hodnôt CO nameraných podľa článku 15 ods. 2 písm. c) je vyšší ako stanovená hodnota podľa článku 11 ods. 4 písm. b) piateho bodu, alebo
10. motor vozidla s alternatívnym alebo samostatným plyným palivom vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nerovnomerný chod podľa článku 12 ods. 4 písm. d), alebo
11. nie sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 1 a 2 a technik nepostupoval podľa článku 15 ods. 4 písm. b) ak ide o meranie na benzínovom palive, alebo
12. nie sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 1 ak ide o meranie na plynnom palive vozidla s alternatívnym alebo samostatným plyným palivom, alebo
13. nie je splnená podmienka ustáleného stavu indikovaných hodnôt pri meraní podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu.

Článok 18

Zaznamenanie vozidla na výstupe z PEK

- (1) Technik vytvorí výstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu¹⁾ pred jeho opustením priestoru na samotné vykonávanie EK¹⁸⁾.
- (2) Uzatvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu²²⁾.

ŠTVRTÁ ČASŤ ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 19

Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa metodický pokyn č. j. 11549-2100/06 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej v znení dodatkov č. 1 až 4 a metodického pokynu č. 50/2009.

Článok 20

Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 01.04.2014.

Mgr. Michal Halabica v. r.
generálny riaditeľ

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

**Metodický pokyn č. 29/2014
na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom
so zdokonaleným emisným systémom**

**PRVÁ ČASŤ
ÚVODNÉ USTANOVENIA**

Článok 1

Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s ustanovením § 99 písm. m) 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 vydáva na zabezpečenie jednotného postupu pracovísk emisných kontrol metodický pokyn, ktorým sa upravuje postup pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom.

Článok 2

Účel

Účelom metodického pokynu je zabezpečiť jednotný postup pracovísk emisných kontrol pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom kategórie M, N a T. Na motorových vozidlách kategórie L, P_s a C sa emisná kontrola nevykonáva.

Článok 3

Skratky a značky

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) EK – emisná kontrola,
- b) PEK – pracovisko emisnej kontroly,
- c) TS EK – poverená technická služba emisnej kontroly motorových vozidiel,
- d) SR – Slovenská republika,
- e) ES – Európske spoločenstvo,
- f) OÚ – okresný úrad,
- g) OBD – On-Board Diagnostics – systém palubnej diagnostiky,
- h) MIL (MI) – Mal-function indicator light – optický indikátor¹⁾ poruchového stavu komponentu sledovaného OBD, alebo samotného OBD,
- i) VIN – Vehicle Identification Number – identifikačné číslo vozidla,
- j) CIN – Calibration Identification Number – maximálne 15-miestne (3 písmená a max. 12 čísel) číslo identifikujúce stav hardvéru a softvéru vozidla,
- k) CVN – Calibration Verification Number – verifikačné číslo s uvedením minimálne jednej štvorbitovej hodnoty,
- l) CO – oxid uhoľnatý,
- m) CO₂ – oxid uhličitý,
- n) HC – nespálené uhlíkovodíky,
- o) O₂ – kyslík,
- p) λ – hodnota lambda,
- q) λOBD – hodnota lambda OBD,

¹⁾ ISO 2575-1982 Specification for symbols for controls, indicators and tell-tales for road vehicles.

- r) B – benzín,
- s) LPG – Liquefied Petroleum Gas – skvapalnený ropný plyn (Propán – Bután),
- t) LNG – Liquefied Natural Gas – skvapalnený zemný plyn,
- u) CNG – Compressed Natural Gas – stlačený zemný plyn,
- v) MZZ – monitorovacie záznamové zariadenie²⁾,
- w) DÚP – detektor úniku plynu,
- x) RKAT – zdokonalený emisný systém,
- y) RKAT OBD – zdokonalený emisný systém s OBD.

Článok 4

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) vozidlom motorové vozidlo so zážihovým motorom vyrobené na účely prevádzky v premávke na pozemných komunikáciách, určené na prepravu osôb alebo tovaru,
- b) motorom zážihový spaľovací motor, v ktorom dochádza k zapáleniu palivovej zmesi elektrickou iskrou³⁾,
- c) vodičom vozidla fyzická osoba, ktorá sa dostavila s vozidlom na výkon EK,
- d) značkou vozidla značka alebo obchodné meno výrobcu vozidla,
- e) obchodným názvom vozidla slovný alebo číselný názov pridelený výrobcom vozidla,
- f) typom vozidla vozidlo príslušnej kategórie, ktoré sa nelíši v hlavných špecifikovaných konštrukčných znakoch a môže obsahovať rôzne varianty typu vozidla, alebo verzie variantu typu vozidla,
- g) kategóriou vozidla rad vozidiel, ktoré majú rovnaké konštrukčné znaky,
- h) VIN spravidla 17-miestny alfanumerický kód, pridelený vozidlu výrobcom⁴⁾,
- i) voľnobežnými otáčkami otáčky nezaťaženeho motora, kondicionovaného na prevádzkovú teplotu, pri uvoľnenom pedáli akcelerátora, bez zapnutých prídavných (vypínateľných) spotrebičov elektrickej energie a agregátov zaťažujúcich motor alebo palubnú elektrickú sieť odberom výkonu, keď nie sú v činnosti žiadne iné prídavné zariadenia na obohatenie zmesi, alebo zariadenia pre spustenie motora, a keď je prevodovka v polohe neutrál,
- j) zvýšenými otáčkami otáčky nezaťaženeho motora s mierne stlačeným pedálom akcelerátora pri stabilizovaných otáčkach zodpovedajúcich výrobcom určenej hodnote, ak výrobca túto hodnotu neurčil, hodnote ustanovenej týmto metodickým pokynom,
- k) λ (lambdou) súčiniteľ prebytku vzduchu vypočítaný analyzátorom z nameranej objemovej koncentrácie jednotlivých zložiek výfukových plynov (CO, HC, CO₂, O₂) pomocou zjednodušenej Brettschneiderovej rovnice,
- l) λ OBD (lambdou OBD) súčiniteľ prebytku vzduchu vypočítaný zo signálu lambda sondy riadiacou jednotkou motora, ktorý je získaný prostredníctvom komunikačného zariadenia,
- m) OBD systém palubnej diagnostiky, na diagnostiku stavu emisne relevantných komponentov motora a jeho príslušenstva⁵⁾,
- n) readinesscode kód hodnotenia testov monitorovaných systémov OBD (kód pripravenosti OBD) podľa osobitného predpisu⁶⁾,
- o) komunikačným zariadením zariadenie pre komunikáciu s OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla podľa osobitného predpisu⁷⁾,
- p) emisnou koncentráciou plyných, pevných a kvapalných zložiek výfukových plynov,
- q) emisným systémom časti motora a jeho príslušenstva, ktoré sú relevantné pre tvorbu emisií motora,
- r) zdokonaleným emisným systémom výfuková sústava zážihového motora so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku, v ktorom príprava zmesi je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynách,

2) Metodický pokyn č. 21/2013 na používanie monitorovacieho záznamového zariadenia pri emisných kontrolách.

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

4) STN ISO 4030 Cestné vozidlá. Identifikačné číslo vozidla (VIN). Umiestnenie a upevnenie.

5) ISO 9141-2 Connection issues, SAE J 1850 Data communications network interface.

6) ISO 15031-5 Road vehicles: Communication between vehicle and external equipment for emissions-related diagnostics; Part 5: Emissions-related diagnostic services, SAE J 1979 E/E Diagnostic Test Modes.

7) ISO DIS 15031-3 Road vehicles: Communication between vehicle and external equipment for emissions-related diagnostics; Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits, specification and use, SAE J 1962 Diagnostic connector.

- s) vrstvením zmesi systém priameho vstrekovania benzínu, keď je benzín vstrekován na viac krát do spaľovacieho priestoru motora, alebo je vírením zmesi v spaľovacom priestore zabezpečená vrstva bohatej a chudobnej zmesi,
- t) druhom paliva schválené prevádzkové palivo motora, benzín, plyn (CNG, LPG, LNG),
- u) alternatívnym palivom palivo motora so schválenými voliteľnými druhmi prevádzkového paliva (benzín – plyn), ktoré sú umiestnené v samostatných nádržiacach,
- v) plynovým zariadením súbor všetkých špecifických komponentov vozidla, ktoré používa na pohon vozidla stlačený zemný plyn (CNG), skvapalnený ropný plyn (LPG), alebo skvapalnený zemný plyn (LNG),
- w) záznamovým zariadením zariadenie umožňujúce tlač záznamu z merania,
- x) záznamom z merania tlačový výstup záznamového zariadenia s vytlačenými hodnotami nameraných parametrov a ostatných údajov v súlade s týmto metodickým pokynom,
- y) osvedčením o evidencii osvedčenie o evidencii časť II⁸⁾, osvedčenie o evidencii, technický preukaz⁹⁾, alebo obdobný doklad o evidencii z inej krajiny,
- z) prvým prihlásením do evidencie (rok výroby) dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v SR¹⁰⁾ alebo v inom štáte. 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 dátum prvej evidencie vozidla uvedený v osvedčení o evidencii nezhoduje s rokom výroby vozidla, pričom medzi rokom výroby vozidla a dátumom prvého prihlásenia vozidla do evidencie je rozdiel väčší ako 12 mesiacov, za dátum prvého prihlásenia 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 VIN,
- aa) prvým prihlásením vozidla do evidencie v SR dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v SR¹⁰⁾,
- ab) informačným systémom súhrn dokladov, tlačív, kníh, programového vybavenia a toku informácií v príslušnej oblasti, ktorý sa vedie ručne alebo automatizovaným spôsobom,
- ac) elektronickým protokolom elektronický protokol o EK motorového vozidla, vytvorený v informačnom systéme EK,
- ad) technikom fyzická osoba, ktorá je odborne spôsobilá a má platné osvedčenie na vykonávanie EK na príslušný druh paliva a emisný systém¹¹⁾,
- ae) špecifickým postupom TS EK individuálne posúdený a stanovený postup.

Článok 5

Dôvody vykonávania EK

EK pravidelná sa vykonáva na:

- a) vozidle evidovanom v SR¹⁰⁾, ktoré nie je dočasne vyradené z evidencie podľa osobitného predpisu¹²⁾,
- b) jednotlivo dovezenom vozidle,¹³⁾ pred jeho prihlásením do evidencie v SR¹⁰⁾,
- c) vozidle pri opätovnom schválení po odcudzení¹⁴⁾,
- d) vozidle pri výmene technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii¹⁵⁾,
- e) vozidle pri hromadnej prestavbe¹⁶⁾,
- f) vozidle pristavené k výkonu EK na základe rozhodnutia OÚ¹⁷⁾.

8) § 23 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.

9) § 112 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

10) § 114 a § 115 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

11) § 61 zákona č. 725/2004 Z. z.

12) § 119a ods. 7 zákona č. 8/2009 Z. z.

13) § 16a ods. 17 písm. d) a 16b ods. 8 písm. e) zákona č. 725/2004 Z. z.

14) § 16d ods. 4 písm. g) zákona č. 725/2004 Z. z.

15) § 23a ods. 5 písm. d) zákona č. 725/2004 Z. z.

16) § 18 ods. 17 písm. d) zákona č. 725/2004 Z. z.

17) § 68 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

DRUHÁ ČASŤ POŽIADAVKY NA EK

Článok 6

Všeobecné požiadavky na vykonanie EK

- (1) EK sa vykonávajú vo vyhradenom priestore¹⁸⁾ na PEK uvedenom v oprávnení, alebo na mobilnom PEK¹⁹⁾.
- (2) EK pravidelnú nenahrádza EK zvláštna, alebo EK administratívna, okrem EK administratívnej vykonávanej na základe rozhodnutia OÚ²⁰⁾.
- (3) EK pravidelnú je možné vykonať na ktoromkoľvek PEK²¹⁾, ktoré má platné oprávnenie na príslušný druh paliva, emisný systém a kategóriu vozidla.
- (4) EK pravidelná podľa článku 5 písm. e) sa vykonáva podľa osobitného predpisu²²⁾.
- (5) Technik musí umožniť vodičovi vozidla byť prítomný pri výkone EK²³⁾.
- (6) Na výzvu poverenej osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor je vodič vozidla povinný bezplatne poskytnúť vozidlo, ktoré sa nachádza v objekte PEK vrátane parkovacích plôch a prístupových komunikácií alebo v priestore na samotné vykonávanie EK, na opakované vykonanie EK. Oprávnená osoba EK je povinná umožniť na vlastné náklady vykonanie EK. Opakovanú EK vykoná technik pod dozorom osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor²³⁾.
- (7) Počas EK sa nesmie opravovať ani nastavovať motor kontrolovaného vozidla²⁴⁾.
- (8) Vykonávať EK môže iba technik v rozsahu platného osvedčenia¹¹⁾.
- (9) Technik vykonáva všetky úkony EK, vrátane zápisu vozidla do informačného systému, vytvorenia záznamu vozidla prostredníctvom MZZ na vstupe a výstupe z PEK v súlade s osobitným predpisom²⁾, priradenia relevantného predpisu k vozidlu, vykonania hodnoverného a opakovateľného merania a vyhodnotenia vozidla.
Ak zápis vozidla alebo priradenie relevantného predpisu do informačného systému vykonáva iná osoba ako technik, je technik povinný pred uzavretím elektronického protokolu skontrolovať správnosť údajov. Zodpovednosť za údaje uvedené v informačnom systéme nesie technik, ktorý EK v elektronickom protokole uzavrel.
- (10) V prípade vykonávania EK pravidelnej podľa článku 5 písm. b) až d), je EK pravidelná rozdelená na EK zvláštnu, ktorá sa vykoná ešte pred prihlásením vozidla do evidencie vozidiel v SR¹⁰⁾ a na EK administratívnu, ktorá sa vykoná po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v SR¹⁰⁾.
- (11) Technik nevykoná EK, ak pred vstupom na PEK nemožno spustiť motor, vozidlo má zjavne neúplné výfukové potrubie, je zistený zjavný únik prevádzkových médií alebo vozidlo má poruchu na namontovanom plynovom zariadení²⁵⁾. Zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (12) Meradlá, prístroje a zariadenia používané pri vykonávaní EK musia:
 - a) vyhovovať osobitnému predpisu²⁷⁾,
 - b) byť schválené ministerstvom²⁸⁾,
 - c) byť platne overené, kalibrované alebo metrologicky kontrolované, ak takej kontrole podliehajú²⁹⁾,
 - d) umožniť vykonať automatizovaný postup merania a prenos nameraných alebo načítaných hodnôt³⁰⁾ do informačného systému, a to aj v prípade prerušenia merania alebo získania neúplných údajov,
 - e) byť používané v súlade s požiadavkami uvedenými v návode na obsluhu a údržbu.

18) § 52 ods. 1 písm. d) vyhlášky 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.

19) § 66 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

20) § 21 ods. 1 písm. e) zákona č. 725/2004 Z. z.

21) § 67 ods. 4 zákona č. 725/2004 Z. z.

22) Metodický pokyn MDPT SR č. 29/2009, ktorým sa upravuje vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej v súvislosti so zápisom zmien vzniknutých hromadnou prestavbou typu vozidla do osvedčenia o evidencii v znení neskorších predpisov.

23) § 67 ods. 7 zákona č. 725/2004 Z. z.

24) § 67 ods. 8 zákona č. 725/2004 Z. z.

25) § 67 ods. 5 zákona č. 725/2004 Z. z.

26) Metodický pokyn č. 32/2014, ktorým upravuje vyznačovanie výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole.

27) Metodický pokyn č. 18/2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky na meradlá používané pri emisných kontrolách motorových vozidiel.

28) § 58 zákona č. 725/2004 Z. z.

29) § 54 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

30) § 53 vyhlášky MDPT SR 578/2006 Z. z.

- (13) Meradlá, prístroje a zariadenia používané pri vykonávaní EK môžu byť vyhotovené ako združené alebo samostatné.
- (14) Na vykonávanie EK sa používajú nasledovné meradlá, prístroje a zariadenia:
- teplomer – meradlo na meranie teploty motora,
 - otáčkomer – meradlo na meranie otáčok motora. Pri použití samostatného otáčkomera musí byť zabezpečený prenos indikovanej hodnoty do záznamu o meraní, ako aj do súboru určeného pre prenos nameraných hodnôt do informačného systému,
 - komunikačné zariadenie – zariadenie určené pre komunikáciu s OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla v súlade s osobitým predpisom⁷⁾,
 - analyzátor – meradlo na meranie objemovej koncentrácie zložiek výfukových plynov,
 - detektor úniku plynu (DÚP) – stacionárne alebo prenosné zariadenie určené na detekciu plynu (LPG, CNG, LNG) s akustickou signalizáciou úniku plynu.
- (15) Technik počas vykonávania EK nesmie použiť meradlo, zariadenie, pomôcku, elektronický obvod príp. elektronické súčiastky alebo softvér, ktorými by mohol ovplyvniť namerané hodnoty, alebo hodnoty importované do informačného systému.
- (16) Počas výkonu EK od zaznamenania vozidla na vstupe, podľa článku 8, až po zaznamenanie vozidla na výstupe podľa článku 18, vozidlo nesmie opustiť priestor na samotné vykonávanie EK¹⁸⁾ bez uzavretia EK, alebo zaznamenania dôvodu do elektronického protokolu. Toto neplatí, ak je ohrozená bezpečnosť PEK alebo prítomných osôb.

Článok 7

Požiadavky na vozidlo pristavené na PEK

- Vozidlo pristavené na výkon EK musí byť čisté²⁵⁾.
- Na vozidle pristavenom na výkon EK nesmie byť signalizované minimálne množstvo relevantných prevádzkových kvapalín.
- Ak je vozidlo vybavené MIL, nesmie tento indikátor počas EK signalizovať chybový stav.
- Vozidlá záchranej služby, určené na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidlo určené na prepravu uhynutých zvierat a vozidlo pohrebnej služby sa musí pristaviť na PEK vydezinfikované²⁵⁾.
- Mechanický stav motora vozidla pristaveného na EK musí umožniť vykonanie EK bez jeho poškodenia, motor nesmie vydávať neštandardné (zvláštne) zvuky a nesmie mať nepravidelný chod.
- Vozidlo musí umožňovať spustenie motora bez použitia iných zdrojov energie.
- Motor musí umožňovať dosiahnutie stabilizovaných voľnobežných a zvýšených otáčok.
- Príslušenstvo motora ovplyvňujúce emisie škodlivín musí byť úplné, funkčné, nepoškodené a tesné.
- Mazacia, chladiaca a palivová sústava vozidla vrátane plynovej, musí byť pred vykonaním EK tesná.
- OBD musí byť funkčný, nesmie signalizovať poruchu a musí umožňovať komunikáciu a získanie údajov prostredníctvom komunikačného zariadenia, a to:
 - pre vozidlo so zážihovým motorom kategórie M₁ a N₁ s benzínovým alebo alternatívnym plynným palivom prvýkrát prihlásené do evidencie po 1. januári 2005,
 - pre vozidlo so zážihovým motorom kategórie M₁ a N₁ s plynovým pohonom prvýkrát prihlásené do evidencie po 1. januári 2008.

TRETIA ČASŤ

KONTROLA VOZIDLA

Článok 8

Zaznamenanie vozidla pri vstupe na PEK

- Vytvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu²⁶⁾.
- Technik zabezpečí maximálnu možnú čitateľnosť evidenčného čísla vozidla. Ak sú na tabuľkách s evidenčným číslom vozidla predmety, ktoré by mohli narúšať automatické rozpoznanie evidenčného

čísla MZZ (napr. plastové alebo kovové pásky istiace tabuľku s evidenčným číslom k jej držiaku), technik zabezpečí ich odstránenie.

Ak vodič odmietne odstrániť dôvod nečitateľnosti evidenčného čísla alebo nesúhlasí s ich odstránením (očistením), technik vyhotoví snímku a túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.

- (3) Technik po pristavení vozidla do priestoru pre samotné vykonávanie EK¹⁸⁾ vytvorí vstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu²⁾.

Článok 9

Identifikácia vozidla a jeho motora

- (1) Identifikácia vozidla sa vždy vykoná v plnom rozsahu. Ak sa pri identifikácii vozidlo vyhodnotí ako nespôsobilé, podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c), zistené nezhody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.

- (2) Vodič vozidla predkladá na vykonanie EK tieto doklady:

a) doklady o evidencii vozidla

1. originál osvedčenia o evidencii, alebo
2. aktuálnu kópiu osvedčenia o evidencii spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru a uvedený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu, alebo
3. originál registračného dokladu z iného členského štátu, ak sa vozidlo podrobuje EK pred jeho prihlásením do evidencie vozidiel v SR¹⁰⁾, alebo
4. technické osvedčenie vozidla³¹⁾, ak ide o EK vozidla kategórie M, N a T, ktorému bolo vydané technické osvedčenie vozidla a nebolo prihlásené do evidencie vozidiel a podrobuje sa EK z dôvodu prihlásenia do evidencie vozidiel, alebo
5. doklad od orgánu Policajného zboru o oznámení odcudzenia vozidla, doklad od orgánu Policajného zboru o vyradení vozidla z evidencie vozidiel a doklad od orgánu Policajného zboru o vrátení vozidla, ak ide o EK odcudzeného vozidla z dôvodu opätovného prihlásenia do evidencie vozidiel,

b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s druhom paliva B/LPG, LPG, B/CNG, CNG, B/LNG, LNG a ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná prestavbou vozidla³²⁾ v SR. Z uvedeného dokladu technik urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výtlačku protokolu o emisnej kontrole motorového vozidla (ďalej len „protokol“),

c) aktuálne potvrdenie o vykonanom dezinfikovaní vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat alebo vozidla pohrebnej služby.

- (3) Ak vodič vozidla nepredloží doklady podľa ods. 2, EK sa nevykoná a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.

- (4) Technik skontroluje platnosť a relevantnosť predložených dokladov.

Identifikačné a evidenčné údaje v predložených dokladoch, v rozsahu potrebnom na vykonanie EK porovná technik s údajmi uvedenými na vozidle. Ak je pre zistenie údajov uvedených na vozidle nutná demontáž krytu motora, technik kryt demontuje.

Ak v predložených dokladoch podľa ods. 2 písm. a) piateho bodu, nie sú zaznamenané údaje potrebné pre identifikáciu vozidla, technik požiada TS EK o relevantné údaje.

Identifikované údaje zaznamená technik do informačného systému spôsobom uvedeným v osobitnom predpise²⁶⁾ v rozsahu:

- a) značka vozidla,
- b) obchodný názov vozidla,
- c) evidenčné číslo vozidla,
- d) VIN, ak vozidlo nebolo vybavené VIN, uvedie sa číslo karosérie vozidla,
- e) identifikačné číslo motora (typ),
- f) druh paliva/zdroj energie,

31) § 23 a § 23a zákona č. 725/2004 Z. z.

32) § 17ods.1 písm. h) zákona č. 725/2004 Z. z.

- g) emisný systém vozidla,
 h) druh vozidla,
 i) kategória vozidla,
 j) typ / variant / verzia,
 k) dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby),
 l) dátum prvej evidencie vozidla v SR.
- (5) Evidenčné číslo vozidla uvedené na tabuľke s evidenčným číslom musí byť v zhode s údajom v predložených dokladoch. Počas EK musí byť na vozidle minimálne jedna tabuľka s evidenčným číslom vozidla.
- (6) Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na pevnej časti motora a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.
- (7) Ak vozidlo nemá na pevnej časti motora čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (napr. skorodovalo alebo je prekryté inou konštrukčnou jednotkou), a nie je úmyselne poškodené, (napr. viditeľným vybrúsením) zaznamenaná sa identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch a podľa osobitného predpisu²⁶⁾ sa do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu vypíše text „Neidentifikovateľný typ motora“ a pokračuje sa nepriamou identifikáciou motora. Nepriama identifikácia motora znamená, že motor zastavaný vo vozidle nesmie mať inú koncepciu, počet valcov, systém prípravy zmesi, emisný systém a pod., ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.
- (8) Ak nie je identifikačné číslo motora (typ) v zhode podľa ods. 6, alebo ak konštrukčné vyhotovenie motora uvedené v predložených dokladoch nie je v zhode s motorom zastavaným vo vozidle identifikovaným podľa ods. 7, vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c), zistená nehoda sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (9) VIN (číslo karosérie vozidla) uvedené na vozidle musí byť riadne identifikovateľné vo všetkých jeho znakoch a musí byť v zhode s VIN (číslom karosérie vozidla) uvedeným v predložených dokladoch. Vozidlá s typovým schválením ES musia mať VIN (číslo karosérie vozidla) vyznačené na pevnej časti vozidla (karoséria, rám).
 Ak nie je možné identifikovať niektorý zo znakov VIN (čísla karosérie vozidla), zaznamenajú sa podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu znaky VIN, ktoré sú čitateľné a znaky, ktoré nie sú čitateľné, sa nahradia znakom „?“ . Vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c) a zistená nehoda sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (10) Ak montáž plynového zariadenia vozidla s plynovým alebo alternatívnym pohonom bola vykonaná prestavbou vozidla v SR³²⁾, porovnajú sa identifikačné údaje a zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore vozidla (regulátora, riadiacej jednotky, elektromagnetického odpájača paliva a pod.), s údajmi uvedenými v protokole o montáži plynového zariadenia³³⁾ podľa ods. 2 písm. b) a zistené údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (11) Ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla v SR, porovná sa typ regulátora a/ alebo zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátora tlaku, riadiacej jednotky, elektromagnetického odpájača paliva a pod.) v motorovom priestore vozidla s údajmi uvedenými v predložených dokladoch, alebo v „Poznámke“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu.
 Ak tieto údaje nie sú uvedené v predložených dokladoch alebo v „Poznámke“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu, tak zistené údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do „Poznámky“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu.
 Zistené identifikačné údaje a homologizačné značky podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátor, riadiaca jednotka, elektromagnetický odpájač paliva a pod.) sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (12) Ak je pri identifikácii zistená nehoda údajov podľa ods. 4 medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými fyzickou kontrolou na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania údajov v predložených dokladoch, (napr.: preklep, gramatika a pod.) údaje zistené na vozidle sa

33) § 97 ods. 1 zákona č. 725/2004/ Z. z.

zaznamenajú do elektronického protokolu a nesprávne vypísané údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ v časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a v EK sa pokračuje.

- (13) Ak sa vyskytne nehoda medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými na vozidle podľa ods. 4 písm. a) až g) a ods. 5, v EK sa nepokračuje, zistené nehody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).
- (14) Ak je pri identifikácii zistená nehoda údajov podľa ods. 4 písm. h) až l) medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými na vozidle, do elektronického protokolu sa zaznamenajú údaje uvedené v predložených dokladoch podľa ods. 2 a údaje zistené na vozidle sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (15) Ak sa na vozidle s plynovým alebo alternatívnym pohonom vyskytne nehoda medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa ods. 2 písm. b) a údajmi zistenými na vozidle podľa ods. 10 alebo nehoda zistená podľa ods. 11, v EK sa nepokračuje, zistené nehody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Článok 10

Identifikácia emisného systému

- (1) Emisný systém RKAT, je zdokonalený emisný systém motora, ktorého príprava zmesi je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch a ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov.
Vozidlo s emisným systémom RKAT je vybavené elektronickou riadiacou jednotkou, minimálne jednou lambda sondou a katalyzátorom výfukových plynov.
- (2) Emisný systém RKAT OBD je zdokonalený emisný systém motora, ktorého príprava zmesi je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch, výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov a je doplnený o OBD na diagnostiku stavu emisne relevantných komponentov motora.
Vozidlo s emisným systémom RKAT OBD je vybavené elektronickou riadiacou jednotkou, minimálne dvojicou vyhrievaných lambda sond v každej regulovanej vetve výfukového potrubia, katalyzátorom výfukových plynov a štandardizovaným komunikačným výstupom.
Za vozidlo s emisným systémom RKAT OBD sa považuje:
 - a) vozidlo so zážihovým motorom kategórie M_1 a N_1 s palivom benzín alebo alternatívnym palivom, ktoré je prvýkrát prihlásené do evidencie po 1. januári 2005,
 - b) vozidlo so zážihovým motorom kategórie M_1 a N_1 s plyným palivom, prvýkrát prihlásené do evidencie po 1. januári 2008.
- (3) Technik EK pri identifikácii emisného systému zisťuje:
 - a) prítomnosť elektronickej riadiacej jednotky, minimálne jednej lambda sondy a katalyzátora výfukových plynov alebo,
 - b) prítomnosť elektronickej riadiacej jednotky so štandardizovaným výstupom pre komunikáciu s OBD, minimálne dvoch lambda sond pracujúcich v každej regulovanej vetve výfukového potrubia a katalyzátora výfukových plynov. Následne overí druh a počet regulačných lambda sond.
Regulačná lambda sonda vozidla môže byť vyhotovená ako skoková „S“, alebo ako širokopásmová „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“.
- (4) Na základe zistených skutočností podľa ods. 3 písm. a), alebo b) technik EK určí príslušný druh emisného systému podľa ods. 1 alebo 2.

Článok 11

Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov motora

- (1) Hodnoty určené výrobcom vozidla na typ motora identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch výrobcu alebo v špecializovaných odborných katalógoch.
Ak tento metodický pokyn nestanovuje inak, hodnoty určené výrobcom sa ďalej neupravujú.

- (2) Ustanovené hodnoty sú definované všeobecne záväzným právnym predpisom³⁴⁾.
- (3) Hodnoty určené podľa ods. 1, majú prednosť pred hodnotami ustanovenými všeobecne záväzným právnym predpisom, ak tento metodický pokyn nestanovuje inak.
- (4) Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov pre emisný systém RKAT:
- a) Stanovenie kontrolovaných parametrov pre palivo benzín:
1. Teplota motora /min./, °C,
Ak hodnota teploty nie je výrobcom určená, minimálna teplota oleja, nameraná v mieste uloženia kontrolnej mierky hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny pri odčítaní (napr. prostredníctvom OBD) je 80 °C. Pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a T sa teplota nestanovuje.
 2. Voľnobežné otáčky /min. – max./, min⁻¹,
Rozsah voľnobežných 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 voľnobežných otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od minimálnej hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min⁻¹.
Ak výrobca určil iba hornú hranicu voľnobežných otáčok, rozsah voľnobežných otáčok sa stanoví pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ k hornej hranici a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.
Ak voľnobežné otáčky nie sú výrobcom vozidla určené, voľnobežné otáčky nesmú prekročiť 1 000 min⁻¹ a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.
 3. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO pri voľnobežných otáčkach, /max./, obj. %,
Ak výrobca neurčil maximálnu hodnotu CO, tak 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.
 4. Koncentrácia nespálených uhl'ovodíkov HC pri voľnobežných otáčkach, /max./, ppm,
Ak výrobca neurčil maximálnu prípustnú koncentráciu nespálených uhl'ovodíkov (HC), tak maximálna koncentrácia je 100 ppm.
 5. Zvýšené otáčky /min. – max./, min⁻¹,
Ak výrobca rozsah zvýšených otáčok neurčil, tak rozsah zvýšených otáčok je 2 500 – 3 000 min⁻¹.
Ak výrobca určil iba jednu hodnotu zvýšených otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou ± 250 min⁻¹.
 6. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO pri zvýšených otáčkach, /max./, obj. %,
Ak výrobca maximálnu hodnotu CO neurčil, tak 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.
 7. Hodnota lambda λ /min. – max./ -,
Ak výrobca rozsah hodnoty lambda neurčil, tak hodnota lambda je 0,97 – 1,03.
- b) Stanovenie kontrolovaných parametrov pre plynné alebo alternatívne plynné palivo:
1. Teplota motora /min./, °C,
Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom, minimálna teplota oleja, nameraná v mieste uloženia kontrolnej mierky hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny pri odčítaní (napr. prostredníctvom OBD) je 80 °C. Pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a T sa teplota nestanovuje.
 2. Voľnobežné otáčky /min. – max./, min⁻¹,
Rozsah voľnobežných otáčok pre plynné palivo 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 voľnobežných otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od minimálnej hodnoty výrobcom určených voľnobežných otáčok a hornú hranicu tvoria otáčky 1 000 min⁻¹.
Ak výrobca určil iba hornú hranicu voľnobežných otáčok, tak sa rozsah voľnobežných otáčok stanoví pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ k hornej hranici a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú

34) § 64 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

reálne voľnobežné otáčky. Ak hodnotu voľnobežných otáčok pre plynné palivo výrobca vozidla neurčil, otáčky motora nesmú prekročiť $1\,000\text{ min}^{-1}$ a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky.

Ak hodnota voľnobežných otáčok pre alternatívne plynné palivo nie je určená výrobcom vozidla, otáčky motora musia byť v rozsahu voľnobežných otáčok stanovených podľa ods. 4 písm. a) druhého bodu pre palivo benzín.

3. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO pri voľnobežných otáčkach, /max./, obj. %,

Ak nie je výrobcom určená maximálna hodnota CO pre plynné alebo alternatívne plynné palivo, tak 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.
4. Zvýšené otáčky /min. – max./, min^{-1} ,

Ak výrobca rozsah zvýšených otáčok pre plynné alebo alternatívne plynné palivo neurčil, tak rozsah zvýšených otáčok je $2\,500 - 3\,000\text{ min}^{-1}$.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu zvýšených otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou $\pm 250\text{ min}^{-1}$.
5. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO pri zvýšených otáčkach, /max./, obj. %,

Ak nie je výrobcom určená maximálna hodnota CO pre plynné alebo alternatívne plynné palivo, tak 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.

(5) Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov pre emisný systém RKAT_{OBD}:

a) Stanovenie kontrolovaných parametrov pre benzínové palivo:

1. Teplota motora /min./, °C,

Prostredníctvom OBD je meraná teplota chladiacej kvapaliny motora.

Ak hodnota teploty chladiacej kvapaliny nie je výrobcom určená, použije sa výrobcom určená hodnota teploty oleja v motore.

Ak výrobca neurčil minimálnu hodnotu teploty chladiacej kvapaliny, ani minimálnu teplotu oleja v motore, tak minimálna teplota chladiacej kvapaliny je 80 °C .
2. Voľnobežné otáčky /min. – max./, min^{-1} ,

Rozsah voľnobežných 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 voľnobežných otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min^{-1} od minimálnej hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min^{-1} .

Ak výrobca určil iba hornú hranicu voľnobežných otáčok, rozsah voľnobežných otáčok sa stanoví pripočítaním hodnoty 50 min^{-1} k hornej hranici a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.

Ak voľnobežné otáčky nie sú výrobcom vozidla určené, voľnobežné otáčky nesmú prekročiť 1000 min^{-1} , a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.
3. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO pri voľnobežných otáčkach, /max./, obj. %,

Ak výrobca neurčil maximálnu hodnotu CO, tak maximálna prípustná koncentrácia CO je 0,3 %.
4. Koncentrácia nespálených uhl'ovodíkov HC pri voľnobežných otáčkach, /max./ppm,

Ak výrobca maximálnu prípustnú koncentráciu nespálených uhl'ovodíkov (HC) neurčil, tak maximálna koncentrácia je 100 ppm.
5. Zvýšené otáčky /min. – max./, min^{-1} ,

Ak výrobca rozsah zvýšených otáčok neurčil, tak rozsah zvýšených otáčok je $2\,500 - 3\,000\text{ min}^{-1}$.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu zvýšených otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou $\pm 250\text{ min}^{-1}$.
6. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO pri zvýšených otáčkach, /max./, obj. %,

Ak výrobca maximálnu hodnotu CO neurčil, tak maximálna prípustná koncentrácia CO je 0,2 %.
7. Hodnota lambda λ /min. – max./ -,

Ak výrobca rozsah hodnoty lambda neurčil, tak hodnota lambda je $0,97 - 1,03$.

8. Kontrolné otáčky pre kontrolu systému riadenia prípravy zmesi /min. – max./, min^{-1} ,
Rozsah kontrolných 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 kontrolné otáčky neurčil, tak rozsah kontrolných otáčok je v zhode s voľnobežnými otáčkami stanovenými podľa ods. 5 písm. a) druhého bodu.
9. Kontrolné parametre lambda sond
- a. Skoková sonda „S“, zvlnenie napätia, /min./ V,
Ak výrobca neurčil minimálnu hodnotu zvlnenia napätia, tak minimálna hodnota zvlnenia napätia je 0,3 V.
- b. Širokopásmová sonda, „B“, λ_{OBD} /min. – max./, -, intenzita prúdu /min. – max./, mA, napätie /min. – max./, V,
Pre kontrolu širokopásmovej lambda sondy sa stanoví rozsahy pre všetky parametre určené výrobcom.
Ak výrobca neurčil žiadny z parametrov pre kontrolu širokopásmovej lambda sondy, tak λ_{OBD} musí byť v rozsahu 0,97 – 1,03,-.
- b) Stanovenie kontrolovaných parametrov pre plynné alebo alternatívne plynné palivo:
1. Teplota motora /min/, °C,
Prostredníctvom OBD je meraná teplota chladiacej kvapaliny motora.
Ak hodnota teploty chladiacej kvapaliny nie je určená výrobcom vozidla, použije sa výrobcom určená hodnota teploty oleja v motore.
Ak výrobca neurčil minimálnu hodnotu teploty chladiacej kvapaliny, ani minimálnu teplotu oleja v motore, tak minimálna teplota chladiacej kvapaliny je $80 \text{ }^\circ\text{C}$.
2. Voľnobežné otáčky /min. – max./, min^{-1} ,
Rozsah voľnobežných otáčok pre plynné palivo 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 voľnobežných otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min^{-1} od minimálnej hodnoty výrobcom určených voľnobežných otáčok a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min^{-1} .
Ak výrobca určil iba hornú hranicu voľnobežných otáčok, tak sa rozsah voľnobežných otáčok stanoví pripočítaním hodnoty 50 min^{-1} k hornej hranici a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.
Ak výrobca neurčil hodnotu voľnobežných otáčok pre plynné palivo, otáčky motora nesmú prekročiť 1000 min^{-1} a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky motora.
Ak hodnota voľnobežných otáčok pre alternatívne plynné palivo nie je určená výrobcom, voľnobežné otáčky musia byť v rozsahu voľnobežných otáčok stanovených podľa ods. 5 písm. a) druhého bodu pre palivo benzín.
3. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO pri voľnobežných otáčkach, /max./, obj. %,
Ak nie je výrobcom určená maximálna hodnota CO pre plynné alebo alternatívne plynné palivo, tak maximálna prípustná koncentrácia CO je 0,3 %.
4. Zvýšené otáčky /min. – max./, min^{-1} ,
Ak výrobca neurčil rozsah zvýšených otáčok pre plynné alebo alternatívne plynné palivo, tak rozsah zvýšených otáčok je $2\,500 - 3\,000 \text{ min}^{-1}$.
Ak výrobca určil iba jednu hodnotu zvýšených otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou $\pm 250 \text{ min}^{-1}$.
5. Koncentrácia oxidu uhoľnatého CO pri zvýšených otáčkach, /max./, obj. %,
Ak nie je výrobcom určená maximálna hodnota CO pre plynné alebo alternatívne plynné palivo, tak maximálna prípustná koncentrácia CO je 0,2 %.

Článok 12

Vizuálna kontrola vozidla

- (1) Vizuálna kontrola sa vykoná bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora, ak výrobca vozidla neurčil inak. Vizuálna kontrola je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti

systemov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch.

- (2) Počas vizuálnej kontroly nesmie byť zistený viditeľný únik chladiacej kvapaliny, mazacieho oleja alebo paliva.
- (3) Ak je na pristavenom vozidle signalizované minimálne množstvo paliva v nádrži, tak technik s touto skutočnosťou oboznámi vodiča vozidla a v EK môže pokračovať len so súhlasom vodiča vozidla. Ak vodič vozidla nedá súhlas na pokračovanie v EK, tak technik zistený stav zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (4) Vizuálna kontrola sa vždy vykoná v plnom rozsahu, ak tým nie je ohrozená bezpečnosť PEK alebo osôb prítomných na PEK. Ak sa vozidlo pri vizuálnej kontrole vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c), zistené nedostatky sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (5) Vizuálna kontrola vozidla s emisným systémom RKAT:
 - a) Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu, tesnosť a upevnenie telesa vzduchového filtra, tesnosť prepojovacích prvkov sacej sústavy, neporušenosť preplňovacieho zariadenia, ak je ním vozidlo vybavené (turbodúchadlo alebo kompresor), ako aj celistvosť a neporušenosť nasávacieho potrubia. Ďalej sa kontroluje tesnosť a neporušenosť odvetrania kľukovej skrine a všetkých vedení, prvkov, ako aj samostatných technických jednotiek, ktoré využívajú na svoju činnosť podtlak v sacom potrubí.
 - b) Vizuálna kontrola palivovej sústavy vozidla

V motorovom priestore sa overia časti palivovej sústavy a systém odvetrania palivovej nádrže. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného poškodenia, potrubia a hadice musia byť určené na ropné produkty, nesmú byť popraskané a všetky spoje musia byť tesné a zaistené proti uvoľneniu. Ak je zistený náznak úniku paliva (napr. zatečenie), tak sa tesnosť sústavy overí pri spustenom motore. Technik EK overí prítomnosť a tesnosť uzáveru palivovej nádrže.
 - c) Vizuálna kontrola elektrickej sústavy a zapalovania

Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie v motorovom priestore vozidla. Elektrická inštalácia musí byť riadne upevnená a umiestnená tak, aby neprichádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi a rotačnými časťami. Následne sa overí pripojenie prvkov zapalovacej sústavy, akumulátora (ak je umiestnený v motorovom priestore), lambda sondy a upevnenie rozdeľovača (ak je ním motor vybavený).
 - d) Spúšťanie motora a kontrola elektrických indikátorov

Zapne sa spínač zapalovania a skontroluje sa funkčnosť indikátorov dobíjania, mazania, množstva paliva a indikátora elektronických porúch motora, pokiaľ je ním vozidlo vybavené. Motor sa spustí štandardným spôsobom. Pri spúšťaní motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie. Po spustení motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného nabíjania, minimálneho množstva paliva alebo k signalizácii elektrickej poruchy motora, pokiaľ je takýmto indikátorom vozidlo vybavené. Motor musí mať po spustení ustálené voľnobežné otáčky (nesmú kolísat'), rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky (napr. kovové klopanie).
 - e) Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

Výfuková sústava musí byť úplná a tesná. Výfuková sústava sa overí vizuálnou prehliadkou a počúvaním pri voľnobežných otáčkach a jej tesnosť sa overí vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné vykonať tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku vo výfukovom potrubí, a tým k možnosti jeho poškodenia. Ak je vozidlo vybavené závislými vyústeniami výfuku, pri tlakovej skúške musí technik upchať každé výfukové vyústenie. Ak to technické riešenie umožňuje, overí sa prítomnosť katalyzátora, systému recirkulácie výfukových plynov, prípadne systému sekundárneho vzduchu, pokiaľ je nimi vozidlo vybavené. Ak výfuková sústava obsahuje tlmič výfuku s otvorom pre odvod skondenovaných pár, je potrebné tento otvor počas merania emisií utesniť.
- (6) Vizuálna kontrola vozidla s emisným systémom RKAT OBD:
 - a) Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu, tesnosť a upevnenie telesa vzduchového filtra, tesnosť prepojovacích prvkov sacej sústavy, neporušenosť preplňovacieho zariadenia, ak je ním vozidlo vybavené (turbodúchadlo alebo kompresor), ako aj celistvosť a neporušenosť nasávacieho potrubia. Ďalej sa kontroluje tesnosť a neporušenosť odvetrania kľukovej skrine a všetkých vedení, prvkov ako aj samostatných technických jednotiek, ktoré využívajú na svoju činnosť podtlak v sacom potrubí.

b) Vizuálna kontrola palivovej sústavy vozidla

V motorovom priestore sa overia časti palivovej sústavy a systém odvetrania palivovej nádrže. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného poškodenia, potrubia a hadice musia byť určené na ropné produkty, nesmú byť popraskané a všetky spoje musia byť tesné a zaistené proti uvoľneniu.

Ak je zistený náznak úniku paliva (napr. zatečenie), tak sa tesnosť sústavy overí pri spustenom motore. Technik EK overí prítomnosť a tesnosť uzáveru palivovej nádrže.

c) Vizuálna kontrola elektrickej sústavy a zapalovania

Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie v motorovom priestore vozidla. Elektrická inštalácia musí byť riadne upevnená, umiestnená tak, aby neprichádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi a rotačnými časťami.

Následne sa overí pripojenie prvkov zapalovacej sústavy, akumulátora (ak je umiestnený v motorovom priestore) a lambda sondy.

d) Spúšťanie motora, kontrola elektrických indikátorov a vytvorenie komunikácie s OBD.

Zapne sa spínač zapalovania a skontroluje sa funkčnosť indikátorov dobíjania, mazania, množstva paliva a MIL.

Pripojí sa komunikačné zariadenie k OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania a nadviaže sa komunikácia v súlade s návodom na používanie meračla a potvrdí sa spojenie – komunikácia nadviazaná. Ak nebola komunikácia nadviazaná, tak sa postup nadviazania komunikácie zopakuje pri spustenom motore.

Motor sa spustí štandardným spôsobom. Pri spúšťaní motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie. Po spustení motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného nabíjania, minimálneho množstva paliva alebo k signalizácii elektronickej poruchy motora prostredníctvom MIL.

Motor musí mať po spustení ustálené voľnobežné otáčky (nesmú kolísat'), rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky (napr. kovové klopanie).

Ak opakovane nedôjde k nadviazaniu komunikácie, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

e) Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

Výfuková sústava musí byť úplná a tesná. Výfuková sústava sa overí vizuálnou prehliadkou a počúvaním pri voľnobežných otáčkach a jej tesnosť sa overí vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku vo výfukovom potrubí, a tým k možnosti jeho poškodenia. Ak je vozidlo vybavené závislými vyústeniami výfuku, pri tlakovej skúške musí technik upchať každé výfukové vyústenie. Ak to technické riešenie umožňuje, overí sa prítomnosť katalyzátora, systému recirkulácie výfukových plynov, prípadne systému sekundárneho vzduchu, pokiaľ je nimi vozidlo vybavené.

Ak výfuková sústava obsahuje tlmič výfuku s otvorom pre odvod skondenzovaných pár, je potrebné tento otvor počas merania emisií utesniť.

(7) Vizuálna kontrola plynovej palivovej sústavy

a) Vizuálna kontrola plynovej palivovej sústavy sa vykoná na vozidle, ktoré je vybavené samostatným plynným palivom, alebo na vozidle s alternatívnym plynným palivom.

b) Ak bolo vozidlo s alternatívnym plynným palivom doposiaľ prevádzkované na palivo benzín, pred vykonaním vizuálnej kontroly plynovej palivovej sústavy sa vykoná zmena palivovej prevádzky motora (prepne sa na plynné palivo), spôsobom určeným výrobcom plynového zariadenia.

c) Prostredníctvom prenosného DÚP sa v priestore PEK vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy, pričom sa skontroluje tesnosť plniaceho ventilu, plynotesnej nádoby, palivových vedení a hadíc, splynovača

a vstrekačov, pri prevádzke motora na palivo plyn a naštartovanom motore. Ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy, alebo ak sa počas výkonu EK prejaví únik plynu akustickou signalizáciou stacionárneho DÚP, EK sa ukončí, motor kontrolovaného vozidla sa okamžite vypne, vozidlo sa z PEK vytlačí a PEK sa vyvetrá. Zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy pred vstupom vozidla na PEK, vozidlo sa do priestoru PEK nevpuští a EK sa nevykoná a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.

d) Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí plynovej palivovej sústavy, pri vozidle s alternatívnym plynným palivom sa vykoná aj kontrola funkcie zariadenia na voľbu druhu prevádzkového paliva (benzín – plyn).

Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, nepoškodené, homologizované pre plynové palivo, zaistené proti uvoľneniu a nesmú byť vedené cez ostré hrany a v blízkosti rotačných alebo horúcich častí motora alebo vozidla.

e) Chladiaca sústava vozidla vybaveného skvapalneným plynným palivom musí byť tesná a nesmie byť indikované minimálne množstvo chladiacej kvapaliny.

f) Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť a neporušenosť elektrickej inštalácie plynového zariadenia. Elektrická inštalácia musí byť umiestnená tak, aby neprichádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi a rotačnými časťami. Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky a snímače, vrátane prítomnosti a dostupnosti samostatnej elektrickej poistky plynového zariadenia.

(8) Ak pri vizuálnej kontrole vozidlo neplní požiadavky podľa ods. 2, 5 až 7, každý zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Článok 13

Kondicionovanie motora

(1) Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu krátkou jazdou (pred vstupom na PEK), stacionárne, chodom na zvýšené otáčky, alebo iným spôsobom určeným výrobcom vozidla alebo motora.

(2) Ak je motor nakondicionovaný na prevádzkovú teplotu napr. po jazde vozidla, alebo ak nie je možné dosiahnuť prevádzkovú teplotu ani po opakovanom kondicionovaní, môže sa v EK pokračovať bez ďalšieho kondicionovania.

Článok 14

Podmienky merania

(1) Technik skontroluje a zabezpečí dodržanie nasledovných podmienok:

a) Odberová sonda analyzátoru musí byť zasunutá do výfukového vyústenia minimálne 30 cm. Ak nie je možné takúto hĺbku zasunutia zabezpečiť, (napr. z dôvodu zahnutia vedenia výfuku) technik EK použije tesný nadstavec. Výstup plynov z výfukového potrubia nesmie byť ovplyvňovaný dodatočnými zariadeniami, napr. koncovkou výfuku alebo vonkajšími vplyvmi napr. nevhodným spôsobom odvádzania (odsávania) výfukových plynov.

b) Pred vykonaním merania nesmie byť v meracom reťazci viac ako 20 ppm nespálených uhlíkovodíkov.

c) Merací reťazec tvorený z výfukovej sústavy vozidla a meracieho reťazca analyzátoru, vrátane odberovej sondy musí byť počas výkonu EK tesný.

Tesnosť meracieho reťazca preukazujú aj doplnkové kontrolné parametre, splnením podmienky podľa ods. 2 alebo 3.

d) Pred vykonaním merania musia byť katalyzátory a lambda sondy dostatočne kondicionované. Dostatočné zahriatie lambda sond a katalyzátorov sa prejaví nasledovne:

1. hodnota CO už neklesá,
2. hodnota HC už neklesá,
3. hodnota O₂ už neklesá,
4. hodnota CO₂ sa už nezvyšuje.

(2) Doplnkové kontrolné parametre pre emisný systém RKAT merané na kontrolu objektivity merania:

- a) hodnota O_2 pri voľnobežných otáčkach, /max./, obj. %,
 - hodnota O_2 pri voľnobežných otáčkach nesmie byť vyššia ako 1,0 %,
 - hodnota O_2 pri voľnobežných otáčkach môže byť aj vyššia ako 1,0 %, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi),
 - b) λ pri voľnobežných otáčkach, /min. – max./, -,
 - λ pri voľnobežných otáčkach nesmie byť mimo rozsahu 0,97 – 1,03,
 - λ pri voľnobežných otáčkach môže byť aj mimo rozsahu 0,97 – 1,03, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi),
 - c) hodnota CO_2 pri voľnobežných otáčkach, /min./, obj. %,
 - hodnota CO_2 pri voľnobežných otáčkach nesmie byť nižšia ako 14 %,
 - hodnota CO_2 pri voľnobežných otáčkach môže byť aj nižšia ako 14 %, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi).
- (3) Doplnkové kontrolné parametre pre emisný systém RKAT OBD merané na kontrolu objektivity merania:
- a) hodnota O_2 pri voľnobežných otáčkach, /max./, obj. %,
 - hodnota O_2 pri voľnobežných otáčkach nesmie byť vyššia ako 0,5 %,
 - hodnota O_2 pri voľnobežných otáčkach môže byť aj vyššia ako 0,5 %, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi),
 - b) λ pri voľnobežných otáčkach, /min. – max./, -,
 - λ pri voľnobežných otáčkach nesmie byť mimo rozsahu 0,97 – 1,03,
 - λ pri voľnobežných otáčkach môže byť aj mimo rozsahu 0,97 – 1,03, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi),
 - c) hodnota CO_2 pri voľnobežných otáčkach, /min./, obj. %,
 - hodnota CO_2 pri voľnobežných otáčkach nesmie byť nižšia ako 14 %,
 - hodnota CO_2 pri voľnobežných otáčkach môže byť nižšia ako 14 %, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi).
- (4) Pred meraním technik zadá do meradla hodnoty kontrolovaných parametrov stanovené podľa článku 11. Hodnoty kontrolovaných parametrov zadané do meradla, musia byť v zhode s hodnotami kontrolovaných parametrov uvedenými v elektronickom protokole.
- (5) Za dodržanie podmienok merania je zodpovedný technik, ktorý EK vykonáva.

Článok 15

Meranie

- (1) Počas merania musia byť dodržané podmienky merania podľa článku 14.
- (2) Meranie na vozidle s emisným systémom RKAT:
 - a) Teplota motora

Zmeria sa teplota oleja v motore, v mieste zasunutia kontrolnej mierky na zistenie hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny v expanznej nádobke chladiacej sústavy.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu podľa článku 11 ods. 4 písm. a) prvého bodu, postupuje sa podľa článku 13. Ak hodnotu teploty nie je možné dosiahnuť, ani po opakovanom kondicionovaní motora, pokračuje sa ďalej v meraní, aj bez dosiahnutia požadovanej teploty.

Pripúšťa sa meranie teploty prostredníctvom komunikačného zariadenia pripojeného na OBD.
 - b) 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 pripojeného na OBD.

Stlačením pedála akcelerátora sa dosiahnu zvýšené otáčky zodpovedajúce rozsahu stanovenému podľa článku 11 ods. 4 písm. a) piateho bodu.

Po dosiahnutí zvýšených otáčok a následnom 20-sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok, sa zaznamenajú namerané hodnoty zvýšených otáčok, CO, λ , HC, CO_2 a O_2 . Predpísaný časový 20-sekundový úsek začína plynúť od okamihu, keď sa otáčky motora dostanú do stanoveného rozsahu zvýšených otáčok. Ak sa počas 20-sekundového meraného časového úseku dostane hodnota otáčok mimo stanoveného rozsahu zvýšených otáčok na časový úsek dlhší ako 2 sekundy, meranie sa zopakuje.

Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu zvýšených otáčok ani pri opakovanom meraní, zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu, vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) a meranie sa ukončí.

c) Stabilizácia voľnobežných otáčok

Po ukončení merania pri zvýšených otáčkach a uvoľnení pedála akcelerátora sa počká na pokles otáčok motora do rozsahu voľnobežných otáčok stanovených podľa článku 11 ods. 4 písm.a) druhého bodu.

Ak sa otáčky motora dostanú do stanoveného rozsahu voľnobežných otáčok, začne plynúť 30-sekundový čas stabilizácie voľnobežných otáčok.

Ak otáčky motora kolíšu a prekračujú hranicu stanovených voľnobežných otáčok, stabilizácia sa zopakuje. Ak nie je možné stabilizáciu vykonať, pokračuje sa ďalej v meraní, zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

d) Meranie pri voľnobežných otáčkach

Po stabilizovaní voľnobežných otáčok sa začne meranie pri voľnobežných otáčkach po dobu 10 sekúnd v rozsahu stanovených voľnobežných otáčok podľa článku 11 ods. 4 písm. a) druhého bodu.

Po 10-sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok sa zaznamenajú namerané hodnoty voľnobežných otáčok, CO, λ , HC, CO₂ a O₂.

Ak sa hodnota otáčok počas 10-sekundového meraného časového úseku dostane mimo stanoveného rozsahu voľnobežných otáčok, meranie sa zopakuje. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu voľnobežných otáčok, pokračuje sa ďalej v meraní, zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia pripojeného na OBD.

e) Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

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

(3) Meranie na vozidle s emisným systémom RKAT OBD:

a) Teplota motora

Komunikačným zariadením sa z OBD načíta teplota chladiacej kvapaliny vozidla.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu podľa článku 11 ods. 5 písm. a) prvého bodu, pokračuje sa kondicionovaním podľa článku 13. Ak hodnotu teploty nie je možné dosiahnuť, ani po opakovanom kondicionovaní motora, pokračuje sa ďalej v meraní, aj bez dosiahnutia požadovanej teploty.

Ak opakovane nedôjde k načítaniu teploty motora, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí, v elektronickom protokole.

b) Kontrola pripravenosti OBD (readinesscode)

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta stav hodnotenia testov jednotlivých systémov OBD. Načítaný stav hodnotenia jednotlivých testov systémov OBD sa vyhodnotí:

1. 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), pri meraní sa kontrola systému riadenia prípravy zmesi podľa písm. f) nevykoná.
2. 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), vykoná sa pri meraní aj kontrola systému riadenia prípravy zmesi podľa písm. f).

c) Kontrola MIL

Po spustení motora vozidla MIL musí zhasnúť.

V špecifických prípadoch, ak pred spustením motora MIL zhasol, nesmie sa po spustení motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať a tým indikovať poruchu motora a jeho komponentov.

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta status MIL /„ZAP“, „VYP“/.

Ak načítaný status MIL je „ZAP“ (MIL signalizuje poruchu niektorého z komponentov), tento stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Kontrola statusu MIL sa vykoná porovnaním načítaného statusu MIL s jeho skutočnou indikáciou, podľa nasledovnej tabuľky (svieti = „ZAP“ / nesvieti = „VYP“).

Ak MIL nevykazuje zhodu medzi načítaným statusom a jeho skutočným stavom (indikáciou), tento stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

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

d) Kontrola stavu pamäte OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa skontrolujú údaje z 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 a zaznamenajú sa podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P0XXX, počet chýb > 0, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s inými kódmi chýb ako P0XXX, zistené chyby sa nevyhodnocujú a v EK sa pokračuje.

e) Zistenie identifikačných údajov vozidla z OBD

1. Komunikačné zariadenie načíta VIN / CIN / CVN. Následne sa porovná načítané VIN s VIN uvedeným na vozidle. Zistený nesúlad medzi elektronickým VIN a VIN uvedeným na vozidle sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.

Ak komunikačné zariadenie nenačíta VIN / CIN / CVN pokračuje sa ďalej v EK.

2. Komunikačné zariadenie načíta status OBD. Status OBD udáva, aký OBD je vo vozidle zabudovaný. Ak opakovane nedôjde k načítaniu statusu OBD, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

f) Kontrola systému riadenia prípravy zmesi

Kontrola systému riadenia prípravy zmesi sa vykoná, ak je pri identifikácii emisného systému, podľa článku 10 ods. 3 písm. b), zistená regulačná lambda sonda typu „S“ alebo „B“ a súčasne pri kontrole pripravenosti OBD, podľa písm. b) druhého bodu, je stav niektorého z hodnotených testov systémov OBD vyhodnotený ako test nebol vykonaný alebo ako test vykonaný neúspešne (napr.: 00100001000). Kontrola systému riadenia prípravy zmesi sa vykoná kontrolou signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) komunikačným zariadením, pre každú regulovanú vetvu valcov motora samostatne.

Ak je pri identifikácii zistená regulačná lambda sonda typu „X“, kontrola systému riadenia prípravy zmesi sa nevykoná. Pokračuje sa ďalej v meraní podľa písm. g).

Technik zadá do meradla druh lambda sondy identifikovaný podľa článku 10 ods. 3 písm. b).

Kontrola systému riadenia prípravy zmesi sa vykoná pri kontrolných otáčkach.

Komunikačným zariadením sa z OBD načítajú kontrolné otáčky. Kontrolné otáčky musia počas

5 sekúnd zotrvať v stanovenom rozsahu kontrolných otáčok podľa článku 11 ods. 5 písm. a) ôsmeho bodu. Na konci tohto časového úseku sa zaznamenajú referenčné otáčky, ktoré zodpovedajú skutočným otáčkam motora.

Následne sa z referenčných otáčok stanoví referenčné pásmo spôsobom $\pm 100 \text{ min}^{-1}$ od referenčných otáčok.

Meranie signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond).

1. Skoková lambda sonda (skokové lambda sondy) - „S“

Zmeria sa hodnota zvlnenia napätia lambda sondy v referenčnom pásme otáčok. Počas merania signálu v priebehu 20 sekúnd, musí byť hodnota zvlnenia napätia vyššia alebo sa rovnať stanovenej hodnote podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu písm. a). Ak nameraná hodnota je nižšia ako stanovená podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu písm. a), vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

2. Širokopásmová lambda sonda (širokopásmové lambda sondy) - „B“

Zmeria sa λ_{OBD} /min. – max./, -, alebo hodnota intenzity prúdu /min. – max./, mA, alebo hodnota napätia /min. – max./, V, v referenčnom pásme otáčok. Počas merania signálu v priebehu 20 sekúnd, musí byť nameraná hodnota lambda sondy v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu písm. b). Ak nameraná hodnota nie je v stanovenom rozsahu podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu písm. b), vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Ak OBD neumožní načítanie parametrov lambda sondy, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí, v elektronickom protokole.

g) Meranie pri zvýšených otáčkach

Otáčky motora sú merané prostredníctvom OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do analyzátoru, ktorý ju zaznamená.

Stlačením pedála akcelerátora sa dosiahnu zvýšené otáčky v stanovenom rozsahu podľa článku 11 ods. 5 písm. a) piateho bodu.

Po dosiahnutí zvýšených otáčok a následnom 20-sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu sa zaznamenajú namerané hodnoty zvýšených otáčok, CO, λ , HC, CO₂ a O₂. Predpísaný časový 20-sekundový úsek začína plynúť od okamihu, keď sa otáčky motora dostanú do stanoveného rozsahu otáčok. Ak sa počas 20-sekundového meraného časového úseku dostane hodnota otáčok mimo stanoveného rozsahu zvýšených otáčok na časový úsek dlhší ako 2 sekundy, meranie sa zopakuje.

Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu zvýšených otáčok ani pri opakovanom meraní, zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c) a meranie sa ukončí.

Ak opakovane nedôjde k načítaniu zvýšených otáčok motora, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

h) Stabilizácia voľnobežných otáčok

Po ukončení merania pri zvýšených otáčkach a uvoľnení pedála akcelerátora sa počká na pokles otáčok motora do rozsahu voľnobežných otáčok stanovených podľa článku 11 ods. 5 písm. a) druhého bodu.

Ak sa otáčky motora dostanú do stanoveného rozsahu voľnobežných otáčok, začne plynúť 30-sekundový čas stabilizácie voľnobežných otáčok.

Ak otáčky motora kolíšu a prekračujú hranicu stanovených voľnobežných otáčok, stabilizácia sa zopakuje.

Ak nie je možné stabilizáciu vykonať napr. z dôvodu kolísania otáčok, tak obsluha ručným vstupom pokračuje ďalej v meraní, zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti

„Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

i) Meranie pri voľnobežných otáčkach

Otáčky motora sú merané prostredníctvom OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do analyzátoru, ktorý ju zaznamená.

Po stabilizovaní voľnobežných otáčok nastane meranie pri voľnobežných otáčkach počas 10 sekúnd v rozsahu stanovených voľnobežných otáčok podľa článku 11 ods. 5 písm. a) druhého bodu. Po 10-sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok sa zaznamenajú namerané hodnoty voľnobežných otáčok, CO, λ , HC, CO₂ a O₂.

Ak sa hodnota otáčok počas 10-sekundového meraného časového úseku dostane mimo stanoveného rozsahu voľnobežných otáčok, meranie sa zopakuje.

Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu voľnobežných otáčok, pokračuje sa ďalej v meraní, zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Ak opakovane nedôjde k načítaniu voľnobežných otáčok motora, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

j) Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

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

(4) Meranie na vozidle s plynným alebo alternatívnym palivom a emisným systémom RKAT:

a) Na vozidle s plynným palivom sa meranie vykonáva podľa ods. 2.

b) Pri vozidle s alternatívnym plynným palivom, sa vykonajú merania na palivo benzín a palivo plyn v ľubovoľnom poradí.

Meranie na vozidle s alternatívnym plynným palivom sa vykoná podľa ods. 2. Po ukončení merania a zaznamenaní nameraných hodnôt sa zmení, (prepne sa) palivová prevádzka motora spôsobom určeným výrobcom vozidla, alebo plynového zariadenia.

Ak bolo vykonané prvé meranie na palive plyn, tak sa vykoná aj preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedála akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3 000 min⁻¹ počas minimálne 30 sekúnd a pokračuje sa ďalej meraním na palive benzín.

(5) Meranie na vozidle s plynným alebo alternatívnym plynným palivom a emisným systémom RKAT OBD:

a) Na vozidle s plynným palivom sa meranie vykonáva podľa ods. 3.

b) Pri vozidle s alternatívnym plynným palivom, sa vykonajú merania na palivo benzín a palivo plyn v ľubovoľnom poradí.

Meranie na vozidle s alternatívnym plynným palivom sa vykoná podľa ods. 3 písm. a), g) až j). Po ukončení merania a zaznamenaní nameraných hodnôt sa zmení (prepne sa) palivová prevádzka motora spôsobom určeným výrobcom vozidla alebo plynového zariadenia.

Ak bolo vykonané prvé merania na palive plyn, tak sa vykoná aj preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedála akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3 000 min⁻¹ počas minimálne 30 sekúnd a pokračuje sa v meraní na palive benzín.

(6) Kontrola plnenia podmienok merania:

a) Ak sú všetky namerané doplnkové kontrolné parametre mimo stanoveného rozsahu podľa článku 14 ods. 2 alebo ods. 3, technik zopakuje vizuálnu kontrolu podľa článku 12 ods. 5 písm. e) alebo ods. 6 písm. e), skontroluje podmienky merania podľa článku 14 a opakovane vykoná meranie.

Ak konštrukčné riešenie motora má vplyv na hodnoty doplnkových kontrolných parametrov, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.

b) Ak po opakovane vykonanej vizuálnej kontrole podľa článku 12 ods. 5 písm. e) alebo ods. 6 písm. e) a kontrole podmienok merania podľa článku 14, sú aj pri opakovane vykonanom meraní všetky namerané doplnkové kontrolné parametre mimo rozsahu stanoveného podľa článku 14 ods. 2

alebo 3 a konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na namerané hodnoty doplnkových kontrolných parametrov, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vyhodnotí vozidlo ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo článku 17 ods. 2 písm. c).

Článok 16

Zaznamenanie nameraných hodnôt

- (1) Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do elektronického protokolu spôsobom a rozsahom uvedeným v osobitnom predpise²⁶⁾. K výťažku protokolu archivovanom oprávnenou osobou sa priložia tlačené záznamy z meraní vyhotovené analyzátorom pri meraní na benzínovom, alternatívnom, alebo plynnom palive. Ak sa vykoná opakované meranie podľa článku 15 ods. 6, tak technik zabezpečí archiváciu tlačенých záznamov z oboch meraní spolu s protokolom.
- (2) Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt z vozidla s emisným systémom RKAT:
- a) Každý tlačенý záznam z merania vyhotovený na benzínovom, alternatívnom, alebo samostatnom plynnom palive musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:
1. typové označenie analyzátora,
 2. softvérová verzia programu,
 3. dátum a čas merania,
 4. evidenčné číslo vozidla,
 5. druh paliva a emisný systém,
 6. technikom zadané VIN,
 7. stanovenú hodnotu teploty podľa článku 11 ods. 4 písm. a) prvého bodu,
 8. nameranú hodnotu teploty podľa článku 15 ods. 2 písm. a),
 9. stanovenú hodnotu CO podľa článku 11 ods. 4 písm. a) tretieho a šiesteho bodu,
 10. nameranú koncentráciu CO podľa článku 15 ods. 2 písm. b) a písm. d),
 11. stanovenú hodnotu HC podľa článku 11 ods. 4 písm. a) štvrtého bodu,
 12. nameranú koncentráciu HC podľa článku 15 ods. 2 písm. b) a písm. d),
 13. nameranú koncentráciu CO₂ podľa článku 15 ods. 2 písm. b) a písm. d),
 14. nameranú koncentráciu O₂ podľa článku 15 ods. 2 písm. b) a písm. d),
 15. stanovenú hodnotu λ podľa článku 11 ods. 4 písm. a) siedmeho bodu,
 16. vypočítanú hodnotu λ podľa článku 15 ods. 2 písm. b) a písm. d),
 17. stanovenú hodnotu otáčok podľa článku 11 ods. 4 písm. a) druhého a piateho bodu,
 18. nameranú hodnotu otáčok podľa článku 15 ods. 2 písm. b) a písm. d),
 19. ukončenie merania – „test ukončený“ alebo „test prerušený“.
- b) Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústzeniami výfukového systému sa vyhotoví záznam o meraní pre každé vyústenie zvlášť.
- (3) Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt z vozidla s emisným systémom RKAT OBD:
- a) Každý tlačенý záznam z merania vyhotovený na benzínovom, alternatívnom, alebo samostatnom plynnom palive musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:
1. typové označenie analyzátora,
 2. softvérová verzia programu,
 3. dátum a čas merania,
 4. evidenčné číslo vozidla,
 5. druh paliva a emisný systém,
 6. technikom zadané VIN,
 7. stanovenú hodnotu teploty podľa článku 11 ods. 5 písm. a) prvého bodu,
 8. nameranú hodnotu teploty podľa článku 15 ods. 3 písm. a),
 9. stanovenú hodnotu otáčok podľa článku 11 ods. 5 písm. a) druhého a piateho bodu,
 10. nameranú hodnotu otáčok podľa článku 15 ods. 3 písm. g) a písm. i),
 11. stanovenú hodnotu CO podľa článku 11 ods. 5 písm. a) tretieho a šiesteho bodu,
 12. nameranú koncentráciu CO podľa článku 15 ods. 3 písm. g) a písm. i),
 13. stanovenú hodnotu λ podľa článku 11 ods. 5 písm. a) siedmeho bodu,

14. vypočítanú hodnotu λ podľa článku 15 ods. 3 písm. g) a písm. i),
 15. stanovenú hodnotu HC podľa článku 11 ods. 5 písm. a) štvrtého bodu,
 16. nameranú koncentráciu HC podľa článku 15 ods. 3 písm. g) a písm. i),
 17. nameranú koncentráciu CO₂ podľa článku 15 ods. 3 písm. g) a písm. i),
 18. nameranú koncentráciu O₂ podľa článku 15 ods. 3 písm. g) a písm. i),
 19. VIN, CIN, CVN podľa článku 15 ods. 3 písm. e) prvého bodu, ak je údaj sprístupnený,
 20. status OBD podľa článku 15 ods. 3 písm. e) druhého bodu,
 21. načítaný status MIL podľa článku 15 ods. 3 písm. c),
 22. ručne zadaný status MIL podľa článku 15 ods. 3 písm. c),
 23. načítaný readinesscode podľa článku 15 ods. 3 písm. b),
 24. technikom zadaný druh lambda sondy podľa článku 15 ods. 3 písm. f),
 25. druh a počet regulačných lambda sond podľa článku 15 ods. 3 písm. f),
 26. stanovenú hodnotu kontrolných otáčok podľa článku 11 ods. 5 písm. a) ôsmeho bodu,
 27. nameranú hodnotu kontrolných otáčok pre kontrolu lambda sond podľa článku 15 ods. 3 písm. f),
 28. stanovené hodnoty kontrolovaných parametrov lambda sond podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu,
 29. namerané hodnoty kontrolovaných parametrov lambda sond podľa článku 15 ods. 3 písm. f),
 30. stav pamäte chýb, počet chýb a ich číselné kódy podľa článku 15 ods. 3 písm. d),
 31. ukončenie merania „test ukončený“ alebo „test prerušený“.
- b) Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie zvlášť.
- (4) Ak je niektorý zo zaznamenaných údajov ručne zaznamenaný technikom, tak tento údaj musí byť výrazne označený znakom „#“.

Článok 17

Vyhodnotenie EK

(1) Vyhodnotenie EK vozidla s emisným systémom RKAT:

- a) Vozidlo sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:
1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, a
 2. počas výkonu EK motor kontrolovaného vozidla vrátane jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňuje tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené vrátane elektrickej sústavy a scacia sústava, palivová sústava a výfuková sústava sú tesné a vyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 a 5 a elektronický indikátor poruchy (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) nesignalizuje poruchu, a
 3. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 2 sú nižšie alebo rovnaké ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 4 písm. a) tretieho, štvrtého a šiesteho bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
 4. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 2 sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 4 písm. a) druhého, piateho a siedmeho bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
 5. motor vozidla počas výkonu EK mal ustálený a rovnomerný (netrhavý) chod a nevydával neštandardné zvuky podľa článku 12 ods. 5 písm. d), a
 6. sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 1, a
 7. sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 2, alebo ak technik postupoval podľa článku 15 ods. 6 písm. a).
- b) Vozidlo s plynným alebo alternatívnym plynným palivom sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak plní podmienky podľa písm. a) a súčasne ak:
1. identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 10, alebo ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla³²⁾ v SR, identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 11, a
 2. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia podľa článku 12 ods. 7, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky sú úplné, funkčné, tesné a počas výkonu EK sa nespustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP z dôvodu úniku plynového paliva, a

3. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 4 sú nižšie alebo rovnaké ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 4 písm. b) tretieho a piateho bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
4. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 4 sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 4 písm. b) druhého a štvrtého bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému.

c) Vozidlo sa vyhodnotí ako „nespôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:

1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle nie sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, alebo
2. počas výkonu EK niektoré systémy, komponenty alebo samostatné technické jednotky, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo nevyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 alebo 5, alebo elektronický indikátor poruchy (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) signalizuje poruchu, alebo
3. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 2 sú vyššie ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 4 písm. a) tretieho alebo štvrtého alebo šiesteho bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
4. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 2 nie sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 4 písm. a) druhého alebo piateho alebo siedmeho bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
5. motor vozidla počas výkonu EK nemal ustálený alebo rovnomerný chod alebo vydával neštandardné zvuky, alebo
6. nebolo možné spustiť motor pristaveného vozidla počas výkonu EK, alebo
7. pri identifikácii plynového zariadenia vozidla s plynným alebo alternatívnym plynným palivom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
8. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia vozidla s plynným, alebo alternatívnym plynným palivom podľa článku 12 ods. 7 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka plynového zariadenia nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo sa počas výkonu EK spustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP z dôvodu úniku plynného paliva, alebo
9. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 4 sú vyššie ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 4 písm. b) tretieho alebo piateho bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
10. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 4 nie sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 4 písm. b) druhého alebo štvrtého bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
11. nie sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 1, alebo
12. nie sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 2, toto neplatí, ak technik postupoval podľa článku 15 ods. 6.

d) Na vozidle s plynným alebo alternatívnym plynným palivom pri chode motora na palivo plyn sa nevyhodnocuje HC, λ a doplnkové kontrolné parametre podľa článku 14 ods. 2. Na vozidlo s plynným palivom sa nevzťahujú ustanovenia písm. a) tretieho a štvrtého bodu.

(2) Vyhodnotenie EK vozidla s emisným systémom RKAT OBD:

a) Vozidlo sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:

1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, a
2. počas výkonu EK motor kontrolovaného vozidla vrátane jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené vrátane elektrickej sústavy a sacia sústava, palivová sústava a výfuková sústava sú tesné a vyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 a 6 a MIL nesignalizuje poruchu, a
3. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 3 sú nižšie alebo rovnaké ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 5 písm. a) tretieho, štvrtého a šiesteho bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
4. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 3 sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 5 písm. a) druhého, piateho a siedmeho bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
5. hodnoty kontrolných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. f) sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 5 písm. a) ôsmeho bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému, ak takémuto meraniu podlieha, a

6. signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) meraný podľa článku 15 ods. 3 písm. f) prvého bodu, je rovnaký alebo vyšší ako stanovená hodnota podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu písm. a), ak takémuto meraniu podlieha, a
 7. signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) meraný podľa článku 15 ods. 3 písm. f) druhého bodu, je v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu písm. b), ak takémuto meraniu podlieha, a
 8. motor vozidla počas výkonu EK mal ustálený a rovnomerný (netrhavý) chod a nevydával neštandardné zvuky podľa článku 12 ods. 6 písm. d), a
 9. OBD umožňuje získanie údajov potrebných na meranie podľa článku 15 ods. 3, a
 10. status MIL nesignalizuje poruchu komponentov kontrolovaných OBD, a
 11. ručná iniciácia MIL je v zhode so statusom MIL podľa článku 15 ods. 3 písm. c), a
 12. pamäť chýb OBD neobsahuje zápis podľa článku 15 ods. 3 písm. d), a
 13. sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 1, a
 14. sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 3, alebo ak technik postupoval podľa článku 15 ods. 6 písm. a).
- b) Vozidlo s plynným alebo alternatívnym plynným palivom sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak plní podmienky podľa písm. a) a súčasne ak:
1. identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 10, alebo ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla³²⁾ v SR identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 11, a
 2. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia podľa článku 12 ods. 7 systémy, komponenty a samostatné technické jednotky sú úplné, funkčné, tesné a počas výkonu EK sa nespustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP z dôvodu úniku plynového paliva, a
 3. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 5 sú nižšie alebo rovnaké ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 5 písm. b) tretieho a piateho bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
 4. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 5 sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 5 písm. b) druhého a štvrtého bodu v každom nezávislom vyústení výfukového systému.
- c) Vozidlo sa vyhodnotí ako „nespôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:
1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle nie sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, alebo
 2. počas výkonu EK niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo nevyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 alebo 6, alebo MIL signalizuje poruchu, alebo
 3. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 3 sú vyššie ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 5 písm. a) tretieho alebo štvrtého alebo šiesteho bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
 4. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 3 nie sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 5 písm. a) druhého alebo piateho alebo siedmeho bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
 5. hodnoty kontrolných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. f) nie sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 5 písm. a) ôsmeho bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, ak takémuto meraniu podlieha, alebo
 6. signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) meraný podľa článku 15 ods. 3 písm. f) prvého bodu, je nižší ako stanovená hodnota podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu písm. a), ak takémuto meraniu podlieha, alebo
 7. signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) meraný podľa článku 15 ods. 3 písm. f) druhého bodu, nie je v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 5 písm. a) deviateho bodu písm. b), ak takémuto meraniu podlieha, alebo
 8. OBD neumožní nadviazanie komunikácie a získanie údajov prostredníctvom OBD podľa článku 15 ods. 3, alebo
 9. status MIL je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných OBD, alebo
 10. ručná iniciácia MIL nie je v zhode so statusom MIL podľa článku 15 ods. 3 písm. c), alebo

11. sa v pamäti chýb OBD nachádza zápis podľa článku 15 ods. 3 písm. d), alebo
 12. motor vozidla počas výkonu EK vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný (trhavý) chod podľa článku 12 ods. 6 písm. d), alebo
 13. nebolo možné spustiť motor pristaveného vozidla počas výkonu EK, alebo
 14. nie sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 1, alebo
 15. nie sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 3, toto neplatí, ak technik postupoval podľa článku 15 ods. 6, alebo
 16. pri identifikácii plynového zariadenia vozidla s plyným alebo alternatívnym plyným palivom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
 17. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia vozidla s plyným, alebo alternatívnym plyným palivom podľa článku 12 ods. 7 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka plynového zariadenia, nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo sa počas výkonu EK spustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP z dôvodu úniku plyného paliva, alebo
 18. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 5 sú vyššie ako stanovené hodnoty podľa článku 11 ods. 5 písm. b) tretieho alebo piateho bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
 19. hodnoty namerané podľa článku 15 ods. 5 nie sú v rozsahu stanovených hodnôt podľa článku 11 ods. 5 písm. b) druhého alebo štvrtého bodu v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému.
- d) Na vozidle s plyným alebo alternatívnym plyným palivom pri chode motora na palivo plyn sa nevyhodnocuje HC, λ a doplnkové kontrolné parametre podľa článku 14 ods. 3. Na vozidlo s plyným palivom sa nevzťahujú ustanovenia písm. a) tretieho a štvrtého bodu a písm. c) tretieho a štvrtého bodu.

Článok 18

Zaznamenanie vozidla na výstupe z PEK

- (1) Technik vytvorí výstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu²⁾ pred opustením vozidla z priestoru na samotné vykonávanie EK¹⁸⁾.
- (2) Uzatvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu²⁶⁾.

ŠTVRTÁ ČASŤ ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 19

Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa metodický pokyn č. j. 11549-2100/06 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej v znení dodatkov č. 1 až 4 a metodického pokynu č. 50/2009.

Článok 20

Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 01.04.2014.

Mgr. Michal Halabica v. r.
generálny riaditeľ

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

**Metodický pokyn č. 30/2014
na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so vznetovým motorom**

**PRVÁ ČASŤ
ÚVODNÉ USTANOVENIA**

Článok 1

Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s ustanovením § 99 písm. m) 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 vydáva na zabezpečenie jednotného postupu pracovísk emisných kontrol metodický pokyn, ktorým sa upravuje postup pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so vznetovým motorom.

Článok 2

Účel

Účelom metodického pokynu je zabezpečiť jednotný postup pracovísk emisných kontrol pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so vznetovým motorom kategórie M, N a T. Na motorových vozidlách kategórie L, P_s a C sa emisná kontrola nevykonáva.

Článok 3

Skratky a značky

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) EK – emisná kontrola,
- b) PEK – pracovisko emisnej kontroly,
- c) TS EK – poverená technická služba emisnej kontroly motorových vozidiel,
- d) SR – Slovenská republika,
- e) ES – Európske spoločenstvo,
- f) OÚ – okresný úrad,
- g) LPG – Liquefied Petroleum Gas - skvapalnený ropný plyn (Propán – Bután),
- h) LNG – Liquefied Natural Gas – skvapalnený zemný plyn,
- i) CNG – Compressed Natural Gas - stlačený zemný plyn,
- j) OBD – On-Board Diagnostics - systém palubnej diagnostiky,
- k) MIL (MI) – Malfunction indicator light - optický indikátor¹⁾ poruchového stavu komponentu sledovaného OBD, alebo samotného OBD,
- l) SCR – systém selektívnej katalytickej redukcie,
- m) VIN – Vehicle Identification Number – identifikačné číslo vozidla,
- n) CIN – Calibration Identification Number – maximálne 15-miestne (3 písmená a max. 12 čísel) číslo identifikujúce stav hardvéru a softvéru vozidla,
- o) CVN – Calibration Verification Number – verifikačné číslo s uvedením minimálne jednej štvorbitovej hodnoty,
- p) MZZ – monitorovacie záznamové zariadenie²⁾,
- q) DÚP – detektor úniku plynu,
- r) BKAT – nezdokonalený emisný systém,
- s) NKAT – zdokonalený emisný systém,
- t) NKAT OBD - zdokonalený emisný systém s OBD.

1) ISO 2575-1982 Specification for symbols for controls, indicators and tell-tales for road vehicles.

2) Metodický pokyn č. 21/2013 na používanie monitorovacieho záznamového zariadenia pri emisných kontrolách.

Článok 4

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) vozidlom motorové vozidlo so vznetrovým motorom vyrobené na účely prevádzky v premávke na pozemných komunikáciách, určené na prepravu osôb alebo tovaru,
- b) motorom vznetrový spaľovací motor, v ktorom sa vstreknuté palivo samovoľne vznecuje vo vzduchu ohriatom kompresným teplom predchádzajúceho stlačenia na teplotu vznietenia³⁾,
- c) vodičom vozidla fyzická osoba, ktorá sa dostavila s vozidlom na výkon EK,
- d) značkou vozidla značka alebo obchodné meno výrobcu vozidla,
- e) obchodným názvom vozidla slovný alebo číselný názov pridelený výrobcom vozidla,
- f) typom vozidla vozidlo príslušnej kategórie, ktoré sa nelíši v hlavných špecifikovaných konštrukčných znakoch a môže obsahovať rôzne varianty typu vozidla, alebo verzie variantu typu vozidla,
- g) kategóriou vozidla rad vozidiel, ktoré majú rovnaké konštrukčné znaky,
- h) VIN spravidla 17 miestny alfanumerický kód, pridelený vozidlu výrobcom⁴⁾,
- i) voľnobežnými otáčkami otáčky nezaťaženého motora, kondicionovaného na prevádzkovú teplotu, pri uvoľnenom pedáli akcelerátora, bez zapnutých prídavných (vypínateľných) spotrebičov elektrickej energie a agregátov zaťažujúcich motor alebo palubnú elektrickú sieť odberom výkonu, keď nie sú v činnosti žiadne iné prídavné zariadenia na obohatenie zmesi, alebo zariadenia pre spustenie motora, a keď je prevodovka v polohe neutrál,
- j) otáčkami maximálneho výkonu otáčky motora určené výrobcom, pri ktorých motor dosahuje maximálny výkon,
- k) maximálnymi regulačnými otáčkami výrobcom určené najvyššie otáčky nezaťaženého motora, pri ktorých regulátor obmedzí dávku paliva,
- l) maximálnymi otáčkami najvyššie otáčky nezaťaženého motora, dosiahnuté pri úplnom stlačení pedála akcelerátora,
- m) dymivosťou optický efekt sprevádzajúci emisiu pevných, kvapalných a plyných nečistôt rozptýlených vo výfukových plynoch motora,
- n) opacitou fyzikálna vlastnosť charakterizujúca optickú pohltivosť prostredia, vyjadrená hodnotou súčiniteľa absorpcie. Popisuje ju Beer-Lambertov zákon,
- o) rozptylom rozdiel medzi maximálnou a minimálnou vyhodnocovanou hodnotou súčiniteľa absorpcie,
- p) klesajúcim radom každá po sebe nasledujúca nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie je nižšia ako predchádzajúca,
- q) súčiniteľom absorpcie hodnota opacity nameraná počas voľnej akcelerácie,
- r) korigovaným súčiniteľom absorpcie x_L [m^{-1}] korigovaný súčiniteľ absorpcie stanovený pri schvaľovaní vozidla,
- s) OBD systém palubnej diagnostiky, na diagnostiku stavu emisne relevantných komponentov motora a jeho príslušenstva⁵⁾,
- t) emisnou koncentráciou plyných, pevných a kvapalných zložiek výfukových plynov,
- u) emisným systémom časti motora a jeho príslušenstva, ktoré sú relevantné pre tvorbu emisií motora,
- v) nezdokonaleným emisným systémom výfuková sústava vznetrového motora vozidla bez zariadenia na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku,
- w) zdokonaleným emisným systémom výfuková sústava vznetrového motora vozidla so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku vrátane NO_x katalyzátorov, alebo SCR alebo systémom filtrácie tuhých znečisťujúcich látok,
- x) readinesscode kód hodnotenia testov monitorovaných systémov OBD (kód pripravenosti OBD), podľa osobitného predpisu⁶⁾

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

4) STN ISO 4030 Cestné vozidlá. Identifikačné číslo vozidla (VIN). Umiestnenie a upevnenie.

5) ISO 9141-2 Connection issues; SAE J 1850 Data communications network interface.

6) ISO 15031-5 Road vehicles: Communication between vehicle and external equipment for emissions-related diagnostics, Part 5: Emissions-related diagnostic services; SAE J E/E Diagnostic Test Modes.

- y) komunikačným zariadením zariadenie pre komunikáciu s OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla, podľa osobitného predpisu⁷⁾,
- z) druhom paliva schválené prevádzkové palivo motora (nafta),
- aa) duálnym pohonom dvojpaliivový systém prípravy zmesi, pri ktorom motor spaľuje dve samostatné palivá súčasne, pričom palivá sú umiestnené v samostatných nádržiach,
- ab) plynovým zariadením súbor všetkých špecifických komponentov vozidla používajúceho na pohon stlačený zemný plyn (CNG), skvapalnený ropný plyn (LPG), alebo skvapalnený zemný plyn (LNG),
- ac) záznamovým zariadením zariadenie umožňujúce tlač záznamu z merania,
- ad) záznamom z merania tlačový výstup záznamového zariadenia s vytlačenými hodnotami nameraných parametrov a ostatných údajov v súlade s týmto metodickým pokynom,
- ae) osvedčením o evidencii osvedčenie o evidencii časť II⁸⁾, osvedčenie o evidencii, technický preukaz⁹⁾ alebo obdobný doklad o evidencii z inej krajiny,
- af) prvým prihlásením do evidencie (rok výroby) dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v SR¹⁰⁾ alebo v inom štáte. 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 dátum prvej evidencie vozidla uvedený v osvedčení o evidencii nezhoduje s rokom výroby vozidla, pričom medzi rokom výroby vozidla a dátumom prvého prihlásenia vozidla do evidencie je rozdiel väčší ako 12 mesiacov, za dátum prvého prihlásenia 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 VIN,
- ag) prvým prihlásením vozidla do evidencie v SR dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v SR¹⁰⁾,
- ah) informačným systémom súhrn dokladov, tlačív, kníh, programového vybavenia a toku informácií v príslušnej oblasti, ktorý sa vedie ručne alebo automatizovaným spôsobom,
- ai) elektronickým protokolom elektronický protokol o EK motorového vozidla, vytvorený v informačnom systéme EK,
- aj) technikom fyzická osoba, ktorá je odborne spôsobilá a má platné osvedčenie na vykonávanie EK na príslušný druh paliva a emisný systém¹¹⁾,
- ak) špecifickým postupom TS EK individuálne posúdený a stanovený postup.

Článok 5

Dôvody vykonávania EK

EK pravidelná sa vykonáva na:

- a) vozidle evidovanom v SR¹⁰⁾, ktoré nie je dočasne vyradené z evidencie podľa osobitného predpisu¹²⁾,
- b) jednotlivito dovezenom vozidle¹³⁾, pred jeho prihlásením do evidencie v SR¹⁰⁾,
- c) vozidle, pri opätovnom schválení po odcudzení¹⁴⁾,
- d) vozidle, pri výmene technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii¹⁵⁾,
- e) vozidle, pri hromadnej prestavbe¹⁶⁾,
- f) vozidle, pristavenom na výkon EK na základe rozhodnutia OÚ¹⁷⁾,

7) ISO DIS 15031-3 Road vehicles: Communication between vehicle and external equipment for emissions-related diagnostics, Part 3: Diagnostic connector and related electrical circuits, specification and use; SAE J 1962 Diagnostic connector.

8) § 23 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.

9) § 112 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

10) § 114 a § 115 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

11) § 61 zákona č. 725/2004 Z. z.

12) § 119a ods. 7 zákona č. 8/2009 Z. z.

13) § 16a ods. 17 písm. d) a § 16b ods. 8 písm. e) zákona č. 725/2004 Z. z.

14) § 16d ods. 4 písm. g) zákona č. 725/2004 Z. z.

15) § 23a ods. 5 písm. d) zákona č. 725/2004 Z. z.

16) § 18 ods. 17 písm. d) zákona č. 725/2004 Z. z.

17) § 68 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

DRUHÁ ČASŤ POŽIADAVKY NA EK

Článok 6

Všeobecné požiadavky na vykonanie EK

- (1) EK sa vykonávajú vo vyhradenom priestore¹⁸⁾ na PEK uvedenom v oprávnení, alebo na mobilnom PEK¹⁹⁾.
- (2) EK pravidelnú nenahrádza EK zvláštna, alebo EK administratívna, okrem EK administratívnej vykonávanej na základe rozhodnutia OÚ²⁰⁾.
- (3) EK pravidelnú je možné vykonať na ktoromkoľvek PEK,²¹⁾ ktoré má platné oprávnenie na príslušný druh paliva, emisný systém a kategóriu vozidla.
- (4) EK pravidelná podľa článku 5 písm. e) sa vykonáva podľa osobitného predpisu²²⁾.
- (5) Technik musí umožniť vodičovi vozidla, aby bol prítomný pri výkone EK²³⁾.
- (6) Na výzvu poverenej osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor je vodič vozidla povinný bezplatne poskytnúť vozidlo, ktoré sa nachádza v objekte PEK vrátane parkovacích plôch a prístupových komunikácií alebo v priestore na samotné vykonávanie EK, na opakované vykonávanie EK. Oprávnená osoba EK je povinná umožniť na vlastné náklady vykonávanie EK. Opakovanú EK vykoná technik pod dozorom osoby vykonávajúcej štátny odborný dozor²³⁾.
- (7) Počas EK sa nesmie opravovať ani nastavovať motor kontrolovaného vozidla²⁴⁾.
- (8) Vykonávať EK môže iba technik v rozsahu platného osvedčenia¹¹⁾.
- (9) Technik vykonáva všetky úkony EK vrátane zápisu vozidla do informačného systému, vytvorenia záznamu vozidla prostredníctvom MZZ pri vstupe a výstupe z PEK v súlade s osobitným predpisom²⁾, priradenia relevantného predpisu k vozidlu, vykonania hodnoverného a opakovateľného merania a vyhodnotenia vozidla. Ak zápis vozidla alebo priradenie relevantného predpisu do informačného systému vykonáva iná osoba ako technik, je technik povinný pred uzavretím elektronického protokolu skontrolovať správnosť údajov. Zodpovednosť za údaje uvedené v informačnom systéme nesie technik, ktorý EK v elektronickom protokole uzavrel.
- (10) V prípade vykonávania EK pravidelnej podľa článku 5 písm. b) až d), je EK pravidelná rozdelená na EK zvláštnu, ktorá sa vykoná ešte pred prihlásením vozidla do evidencie vozidiel v SR¹⁰⁾ a na EK administratívnu, ktorá sa vykoná po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v SR¹⁰⁾.
- (11) Technik nevykoná EK, ak pred vstupom na PEK nemožno spustiť motor, vozidlo má zjavne neúplné výfukové potrubie, je zistený zjavný únik prevádzkových médií alebo vozidlo má poruchu na namontovanom plynovom zariadení²⁵⁾. Zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (12) Meradlá, prístroje a zariadenia používané pri vykonávaní EK musia:
 - a) vyhovovať osobitnému predpisu²⁷⁾,
 - b) byť schválené ministerstvom²⁸⁾,
 - c) byť platne kalibrované alebo metrologicky kontrolované, ak takej kontrole podliehajú²⁹⁾,
 - d) umožniť vykonať automatizovaný postup merania a prenos nameraných alebo načítaných hodnôt³⁰⁾ do informačného systému, a to aj v prípade prerušenia merania alebo získania neúplných údajov,
 - e) byť používané v súlade s požiadavkami uvedenými v návode na obsluhu a údržbu.
- (13) Meradlá, prístroje a zariadenia používané pri vykonávaní EK môžu byť vyhotovené ako združené alebo samostatné.

18) § 52 ods. 1 písm. d) vyhlášky 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.

19) § 66 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

20) § 21 ods. 1 písm. e) zákona č. 725/2004 Z. z.

21) § 67 ods. 4 zákona č. 725/2004 Z. z.

22) Metodický pokyn MDPT SR č. 29/2009, ktorým sa upravuje vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej v súvislosti so zápisom zmien vzniknutých hromadnou prestavbou typu vozidla do osvedčenia o evidencii v znení neskorších predpisov.

23) § 67 ods. 7 zákona č. 725/2004 Z. z.

24) § 67 ods. 8 zákona č. 725/2004 Z. z.

25) § 67 ods. 5 zákona č. 725/2004 Z. z.

26) Metodický pokyn č. 32/2014, ktorým upravuje vyznačovanie výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole.

27) Metodický pokyn č. 18/2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky na meradlá používané pri emisných kontrolách motorových vozidiel.

28) § 58 zákona č. 725/2004 Z. z.

29) § 54 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

30) § 53 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

- (14) Na vykonávanie EK sa používajú nasledovné meradlá, prístroje a zariadenia:
- Teplomer – meradlo na meranie teploty motora,
 - Otáčkomer – meradlo na meranie otáčok motora. Pri použití samostatného otáčkomera musí byť zabezpečený prenos indikovanej hodnoty do záznamu o meraní, ako aj do súboru určeného pre prenos nameraných hodnôt do informačného systému,
 - Komunikačné zariadenie – zariadenie určené pre komunikáciu s OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla v súlade s osobitným predpisom⁷⁾,
 - Dymomer – meradlo, ktoré vyhodnocuje optické vlastnosti výfukového plynu meraním opacity,
 - Detektor úniku plynu (DÚP) – stacionárne alebo prenosné zariadenie určené na detekciu plynu (LPG, CNG, LNG) s akustickou signalizáciou úniku plynu.
- (15) Technik počas vykonávania EK nesmie použiť meradlo, zariadenie, pomôcku, elektronický obvod, prípadne elektronické súčiastky alebo softvér, ktorými by mohol ovplyvniť namerané hodnoty, alebo hodnoty importované do informačného systému.
- (16) Počas výkonu EK od zaznamenania vozidla pri vstupe podľa článku 8, až po zaznamenanie vozidla pri výstupe podľa článku 18, vozidlo nesmie opustiť priestor na samotné vykonávanie EK¹⁸⁾ bez uzavretia EK, alebo zaznamenania dôvodu do elektronického protokolu. Toto neplatí, ak je ohrozená bezpečnosť PEK alebo prítomných osôb.
- (17) EK na vozidle s duálnym pohonom sa môže vykonať len na PEK, ktoré má platné oprávnenie typu C na vykonávanie EK motorových vozidiel so vznetovým motorom a súčasne má platné oprávnenie typu A alebo B na vykonávanie EK motorových vozidiel so zážihovým motorom a pohonom na LPG, CNG alebo LNG.
- (18) EK na vozidle s duálnym pohonom môže vykonať len technik, ktorý má platné osvedčenie na vykonávanie EK motorových vozidiel so vznetovým motorom a súčasne má platné osvedčenie na vykonávanie EK motorových vozidiel so zážihovým motorom a pohonom na LPG, CNG alebo LNG.

Článok 7

Požiadavky na vozidlo pristavené na PEK

- Vozidlo pristavené na výkon EK musí byť čisté²⁵⁾.
- Na vozidle pristavenom na výkon EK nesmie byť signalizované minimálne množstvo relevantných prevádzkových kvapalín.
- Ak je vozidlo vybavené MIL, nesmie tento indikátor počas EK signalizovať chybový stav.
- Vozidlá záchranej služby, určené na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidlo určené na prepravu uhynutých zvierat a vozidlo pohrebnej služby sa musí pristaviť na PEK vydezinfikované²⁵⁾.
- Mechanický stav motora vozidla pristaveného k EK musí umožniť vykonanie EK bez jeho poškodenia, motor nesmie vydávať neštandardné (zvláštne) zvuky a nesmie mať nepravidelný chod.
- Vozidlo musí umožňovať spustenie motora bez použitia iných zdrojov energie.
- Motor musí umožňovať voľnobežný chod a dosiahnutie stabilizovaných maximálnych otáčok.
- Príslušenstvo motora ovplyvňujúce emisie škodlivín musí byť úplné, funkčné, nepoškodené a tesné.
- Mazacia, chladiaca a palivová sústava vozidla vrátane plynovej, musí byť pred vykonaním EK tesná.
- OBD musí byť funkčný, nesmie signalizovať poruchu a musí umožňovať komunikáciu a získanie údajov prostredníctvom komunikačného zariadenia z vozidla kategórie M₁ a N₁ so vznetovým motorom, prvýkrát prihlásenom do evidencie vozidiel po 1. januári 2008.

TRETIA ČASŤ KONTROLA VOZIDLA

Článok 8

Zaznamenanie vozidla na vstupe na PEK

- (1) Vytvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu²⁶⁾.
- (2) Technik zabezpečí maximálnu možnú čitateľnosť evidenčného čísla vozidla. Ak sú na tabuľkách s evidenčným číslom vozidla predmety, ktoré by mohli narušať automatické rozpoznanie evidenčného čísla MZZ (napr. plastové alebo kovové pásky istiace tabuľku s evidenčným číslom k jej držiaku), technik zabezpečí ich odstránenie. Ak vodič odmietne odstrániť dôvod nečitateľnosti evidenčného čísla alebo nesúhlasí s ich odstránením (očistením), technik vyhotoví snímku a túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (3) Technik po pristavení vozidla do priestoru pre samotné vykonávanie EK¹⁸⁾ vytvorí vstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu²⁾.

Článok 9

Identifikácia vozidla a jeho motora

- (1) Identifikácia vozidla sa vždy vykoná v plnom rozsahu. Ak sa pri identifikácii vozidlo vyhodnotí ako nespôsobilé, podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c), zistené nezhody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (2) Vodič vozidla predkladá na vykonanie EK tieto doklady:
 - a) doklady o evidencii vozidla
 1. originál osvedčenia o evidencii, alebo
 2. aktuálnu kópiu osvedčenia o evidencii spolu s potvrdením o zadržení osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru a uvedený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu, alebo
 3. originál registračného dokladu z iného členského štátu, ak sa vozidlo podrobuje EK pred jeho prihlásením do evidencie vozidiel v SR¹⁰⁾, alebo
 4. technické osvedčenie vozidla³¹⁾, ak ide o EK vozidla kategórie M, N a T, ktorému bolo vydané technické osvedčenie vozidla a nebolo prihlásené do evidencie vozidiel a podrobuje sa EK z dôvodu prihlásenia do evidencie vozidiel, alebo
 5. doklad od orgánu Policajného zboru o oznámení odcudzenia vozidla, doklad od orgánu Policajného zboru o vyradení vozidla z evidencie vozidiel a doklad od orgánu Policajného zboru o vrátení vozidla, ak sa ide EK odcudzeného vozidla z dôvodu opätovného prihlásenia do evidencie vozidiel,
 - b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s duálnym pohonom D/LPG, D/CNG alebo D/LNG a ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná prestavbou vozidla³²⁾ v SR. Z uvedeného dokladu technik urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výtlačku protokolu o emisnej kontrole motorového vozidla (ďalej len „protokol“),
 - c) aktuálne potvrdenie o vykonanom dezinfikovaní vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat alebo vozidla pohrebnej služby.
- (3) Ak vodič vozidla nepredloží doklady podľa ods. 2, EK sa nevykoná a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (4) Technik skontroluje platnosť a relevantnosť predložených dokladov. Identifikačné a evidenčné údaje v predložených dokladoch, v rozsahu potrebnom na vykonanie EK porovná technik s údajmi uvedenými na vozidle. Ak je pre zistenie údajov uvedených na vozidle nutná demontáž krytu motora, technik kryt demontuje. Ak v predložených dokladoch podľa ods. 2 písm. a) piateho bodu nie sú zaznamenané údaje potrebné na identifikáciu vozidla, technik požiada TS EK o relevantné údaje.

31) § 23 a § 23a zákona č. 725/2004 Z. z.

32) § 17ods. 1 písm. h) zákona č. 725/2004 Z. z.

Identifikované údaje zaznamená technik do informačného systému spôsobom uvedeným v osobitnom predpise²⁶⁾ v rozsahu:

- a) značka vozidla,
- b) obchodný názov vozidla,
- c) evidenčné číslo vozidla,
- d) VIN, ak vozidlo nebolo vybavené VIN, uvedie sa číslo karosérie vozidla,
- e) identifikačné číslo motora (typ),
- f) druh paliva/zdroj energie,
- g) emisný systém vozidla,
- h) druh vozidla,
- i) kategória vozidla,
- j) typ/variant/verzia,
- k) dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby),
- l) dátum prvej evidencie vozidla v SR.

- (5) Evidenčné číslo vozidla uvedené na tabuľke s evidenčným číslom musí byť v zhode s údajom v predložených dokladoch. Počas EK musí byť na vozidle minimálne jedna tabuľka s evidenčným číslom vozidla.
- (6) Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na pevnej časti motora a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.
- (7) Ak vozidlo nemá na pevnej časti bloku motora čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (napr. skorodovalo alebo je prekryté inou konštrukčnou jednotkou) a nie je úmyselne poškodené, (napr. viditeľným vybrúsením) zaznamená sa identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch a podľa osobitného predpisu²⁶⁾ sa do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu vypíše text „Neidentifikovateľný typ motora“ a pokračuje sa nepriamou identifikáciou motora. Nepriama identifikácia motora znamená, že motor zastavaný vo vozidle nesmie mať inú koncepciu, počet valcov, systém prípravy zmesi, emisný systém a pod., ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.
- (8) Ak nie je identifikačné číslo motora (typ) v zhode podľa ods. 6, alebo ak konštrukčné vyhotovenie motora uvedeného v predložených dokladoch nie je v zhode s motorom zastavaným vo vozidle identifikovaným podľa ods. 7, vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c), zistená nehoda sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (9) VIN (číslo karosérie vozidla) uvedené na vozidle musí byť riadne identifikovateľné vo všetkých jeho znakoch a musí byť v zhode s VIN (číslom karosérie vozidla) uvedeným v predložených dokladoch. Vozidlá s typovým schválením ES musia mať VIN (číslo karosérie vozidla) vyznačené na pevnej časti vozidla (karoséria, rám). Ak nie je možné identifikovať niektorý zo znakov VIN (čísla karosérie vozidla), zaznamenajú sa podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu znaky VIN, ktoré sú čitateľné, a znaky, ktoré nie sú čitateľné, sa nahradia znakom „?“ . Vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c) a zistená nehoda sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (10) Ak montáž plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom bola vykonaná prestavbou vozidla v SR³²⁾, porovnajú sa identifikačné údaje a zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore vozidla (regulátora, riadiacej jednotky, vstrekovačov a pod.), s údajmi uvedenými v protokole o montáži plynového zariadenia³³⁾ podľa ods. 2 písm. b) a zistené údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (11) Ak montáž plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom nebola vykonaná prestavbou vozidla v SR, porovná sa typ regulátora a/alebo zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátora tlaku, riadiacej jednotky, vstrekovačov a pod.) v motorovom priestore vozidla s údajmi uvedenými v predložených dokladoch, alebo v „Poznámke“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu.

33) § 97 ods. 1 zákona č. 725/2004/Z. z.

Ak tieto údaje nie sú uvedené v predložených dokladoch alebo v „Poznámke“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu, tak zistené údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do „Poznámky“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu.

Zistené identifikačné údaje a homologizačné značky podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátora, riadiaca jednotka, vstrekovačov a pod.) sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.

- (12) Ak je pri identifikácii zistená nezhoda údajov podľa ods. 4, medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými fyzickou kontrolou na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania údajov v predložených dokladoch, (napr.: preklep, gramatika a pod.) údaje zistené na vozidle sa zaznamenajú do elektronického protokolu, nesprávne vypísané údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ v časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a v EK sa pokračuje.
- (13) Ak sa vyskytne nezhoda medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými na vozidle, podľa ods. 4 písm. a) až g) a ods. 5, v EK sa nepokračuje, zistené nezhody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).
- (14) Ak je pri identifikácii zistená nezhoda údajov, podľa ods. 4 písm. h) až l) medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými na vozidle, do elektronického protokolu sa zaznamenajú údaje uvedené v predložených dokladoch podľa ods. 2 a údaje zistené na vozidle sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (15) Ak sa na vozidle s duálnym pohonom vyskytne nezhoda medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa ods. 2 písm. b) a údajmi zistenými na vozidle podľa ods. 10 alebo nezhoda zistená podľa ods. 11, v EK sa nepokračuje, zistené nezhody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Článok 10

Identifikácia emisného systému

- (1) Emisný systém BKAT je nezdokonalený emisný systém vznetového motora, ktorého výfuková sústava nie je vybavená zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfukových plynov.
- (2) Emisný systém NKAT je zdokonalený emisný systém vznetového motora, ktorého výfuková sústava je vybavená zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfukových plynov alebo SCR alebo systémom filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, vrátane NO_x katalyzátorov.
- (3) Emisný systém NKAT OBD je zdokonalený emisný systém vznetového motora, ktorý je vybavený OBD a ktorého výfuková sústava je vybavená zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfukových plynov alebo SCR alebo systémom filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, vrátane NO_x katalyzátorov.
Za vozidlo s emisným systémom NKAT OBD sa považuje vozidlo kategórie M₁ a N₁ prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2008.
- (4) Technik pri identifikácii emisného systému zisťuje:
 - a) prítomnosť zariadenia na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách z výfukových plynov vrátane NO_x katalyzátorov, alebo SCR alebo systému filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, ak to technické riešenie vozidla umožňuje,
 - b) kategóriu vozidla a dátum prvého prihlásenia do evidencie vozidiel.
- (5) Na základe zistených skutočností podľa ods. 4 technik určí príslušný druh emisného systému podľa ods. 1, 2 alebo 3.

Článok 11

Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov motora

- (1) Hodnoty určené výrobcom vozidla na typ motora identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch výrobcu alebo v špecializovaných odborných katalógoch.
Ak tento metodický pokyn nestanovuje inak, hodnoty určené výrobcom sa ďalej neupravujú.

- (2) Ustanovené hodnoty sú definované všeobecne záväzným právnym predpisom³⁴⁾.
- (3) Hodnoty určené podľa ods. 1, majú prednosť pred hodnotami ustanovenými všeobecne záväzným právnym predpisom, ak tento metodický pokyn nestanovuje inak.
- (4) Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov motora:
- a) Teplota motora /min/, °C,
 Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, minimálna teplota oleja, nameraná v mieste uloženia kontrolnej miery hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny motora pri odčítaní prostredníctvom OBD je 80 °C.
 Pre vozidlá kategórií M₂, M₃, N₂, N₃ a T sa teplota nestanovuje.
- b) Voľnobežné otáčky /min. – max./, min⁻¹,
 Rozsah voľnobežných 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 voľnobežných otáčok, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min⁻¹ od minimálnej hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min⁻¹.
 Ak výrobca určil iba hornú hranicu voľnobežných otáčok, rozsah otáčok sa stanoví pripočítaním hodnoty 50 min⁻¹ k hornej hranici a spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky.
 Ak voľnobežné otáčky nie sú výrobcom vozidla určené, voľnobežné otáčky nesmú prekročiť 1 000 min⁻¹, pričom spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia, ako sú reálne voľnobežné otáčky.
 Pre vozidlá kategórie T nesmú voľnobežné otáčky prekročiť hodnotu 1000 min⁻¹.
 Ak sú najnižšie dosiahnuteľné voľnobežné otáčky vozidla kategórie T vyššie ako 1000 min⁻¹, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.
- c) Maximálne otáčky /min. – max./, min⁻¹,
 Dolnú hranicu rozsahu maximálnych otáčok predstavujú otáčky maximálneho výkonu určené výrobcom vozidla. Horná hranica rozsahu maximálnych otáčok je hodnota maximálnych regulačných otáčok určená výrobcom motora zväčšená o hodnotu 150 min⁻¹.
 Ak výrobca hodnotu maximálnych regulačných otáčok neurčil, hornú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky maximálneho výkonu zväčšené o 15 % pri mechanickej väzbe pedála akcelerátora, alebo o 30 % pri elektronickej väzbe pedála akcelerátora, alebo o 45 % pri vozidlách s emisným systémom NKAT OBD.
 Ak výrobca vozidla neurčil inak, pre vozidlo s automatickou prevodovkou je rozsah maximálnych otáčok zhodný ako pre vozidlo s mechanicou prevodovkou.
 Ak pri vozidle s automatickou prevodovkou nie je možné dosiahnuť maximálne otáčky stanovené pre vozidlo s mechanicou prevodovkou, môže byť dolná hranica rozsahu maximálnych otáčok znížená, no maximálne však o 1/3 stanovených otáčok.
 V špecifických prípadoch pri vozidlách vybavených obmedzovačom otáčok, technik môže požiadať TS EK o zmenu rozsahu maximálnych otáčok. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.
- d) Maximálna prípustná hodnota dymivosti „D_{MAX}“, m⁻¹,
 Maximálna prípustná hodnota dymivosti „D_{MAX}“ vozidiel kategórie M a N s emisným systémom BKAT, NKAT je hodnota vypočítaná súčtom korigovaného súčiniteľa absorpcie „X_L“ s hodnotou konštanty 0,5 m⁻¹ (D_{MAX} = X_L + 0,5, m⁻¹), pričom sa prioritne použije korigovaný súčiniteľ absorpcie uvedený v osvedčení o evidencii. Ak osvedčenie o evidencii korigovaný súčiniteľ absorpcie neobsahuje, použije sa korigovaný súčiniteľ absorpcie uvedený na výrobnom štítku vozidla alebo na samostatnom štítku.
 Maximálna prípustná hodnota dymivosti „D_{MAX}“ vozidiel kategórie M a N prvýkrát prihlásených do evidencie vozidiel po 01.01.2008 je zhodná s hodnotou korigovaného súčiniteľa absorpcie „X_L“, uvedeného v osvedčení o evidencii (D_{MAX} = X_L, m⁻¹). Ak osvedčenie o evidencii korigovaný súčiniteľ

34) § 64 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

absorpcie neobsahuje, použije sa korigovaný súčiniteľ absorpcie uvedený na výrobnom štítku vozidla alebo na samostatnom štítku.

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie nie je známa (nie je uvedená v osvedčení o evidencii a vozidlo už nedisponuje výrobným štítkom vozidla alebo samostatným štítkom s hodnotou korigovaného súčiniteľa absorpcie), maximálna hodnota dymivosti sa stanoví zo servisných informačných dokumentov alebo zo špecializovaných odborných katalógov.

Ak servisný informačný dokument alebo špecializovaný odborný katalóg obsahuje korigovaný súčiniteľ absorpcie, postupuje sa rovnako ako v prípade, keď by bol korigovaný súčiniteľ absorpcie uvedený na výrobnom štítku vozidla alebo na samostatnom štítku.

Ak servisný informačný dokument alebo špecializovaný odborný katalóg obsahuje hodnotu určenej dymivosti, tak hodnota maximálnej dymivosti „ D_{MAX} “ je rovná hodnote určenej dymivosti „ D “ ($D_{MAX} = D, m^{-1}$).

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

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,

0,7 m^{-1} pri vozidle prihlásenom do evidencie od 1. januára 2015.

Pre vozidlá kategórie T sa maximálna prípustná hodnota dymivosti „ D_{MAX} “ stanoví nasledovne:

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. januára 2015.

e) Rozptyl / R_{max} / m^{-1} ,

Maximálna prípustná hodnota rozptylu je 0,5 m^{-1} .

Článok 12

Vizuálna kontrola vozidla

- (1) Vizuálna kontrola sa vykoná bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora, ak výrobca vozidla neurčil inak. 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 plynoch.
- (2) Počas vizuálnej kontroly nesmie byť zistený viditeľný únik chladiacej kvapaliny, mazacieho oleja a paliva.
- (3) Ak je na pristavenom vozidle signalizované minimálne množstvo paliva v nádrži, tak technik s touto skutočnosťou oboznámi vodiča vozidla a v EK môže pokračovať len so súhlasom vodiča vozidla. Ak vodič vozidla nedá súhlas na pokračovanie v EK, tak technik zistený stav zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.
- (4) Vizuálna kontrola sa vždy vykoná v plnom rozsahu, ak tým nie je ohrozená bezpečnosť PEK alebo osôb prítomných na PEK. Ak sa vozidlo pri vizuálnej kontrole vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c), zistené nedostatky sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (5) Vizuálna kontrola vozidla s emisným systémom BKAT/NKAT:
 - a) Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu, tesnosť a upevnenie telesa vzduchového filtra, tesnosť prepojovacích prvkov sacej sústavy, neporušenosť preplňovacieho zariadenia, ak je ním vozidlo vybavené (turbodúchadlo alebo kompresor), ako aj celistvosť a neporušenosť nasávacieho potrubia. Ďalej sa kontroluje tesnosť a neporušenosť odvetrania kľukovej skrine a všetkých vedení, prvkov, ako aj samostatných technických jednotiek, ktoré využívajú na svoju činnosť podtlak.
 - b) Vizuálna kontrola palivovej sústavy

V motorovom priestore sa overia časti palivovej sústavy vrátane regulátora dávky paliva. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného poškodenia, potrubia a hadice musia byť určené na ropné produkty,

nesmú byť popraskané a všetky spoje musia byť tesné a zaistené proti uvoľneniu.

Ak je zistený náznak úniku paliva (napr. zatečenie), tak sa tesnosť sústavy overí pri spustení motora. Ak je medzi pedálom akcelerátora a vstrekovacím zariadením mechanická väzba, overí sa poloha regulačného prvku dodávky paliva pri úplnom stlačení pedála akcelerátora. Regulačný prvok musí byť v polohe maximálnej dodávky paliva.

c) Vizuálna kontrola elektrickej sústavy

V motorovom priestore vozidla sa skontroluje úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie a overí sa pripojenie akumulátora.

Elektrická inštalácia musí byť riadne izolovaná, upevnená, umiestnená tak, aby nedochádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi a rotačnými časťami motora. Prepojovacie prvky a kontakty musia byť pevne spojené (nesmú mať neprimeranú vôľu).

d) Spúšťanie motora a kontrola elektrických indikátorov

Zapne sa spínač zapalovania a skontroluje sa funkčnosť indikátorov dobíjania, mazania, množstva paliva, žeravenia a indikátora elektronických porúch motora, pokiaľ je nimi vozidlo vybavené.

Motor sa spustí štandardným spôsobom. Pri spúšťaní motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie. Po spustení motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného nabíjania, alebo k signalizácii elektrickej poruchy motora, pokiaľ je takýmito indikátormi vozidlo vybavené.

Motor musí mať po spustení ustálené voľnobežné otáčky (nesmú kolísať), rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky (napr. kovové klopanie).

e) Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

Výfuková sústava musí byť úplná a dostatočne tesná. Výfuková sústava sa overí vizuálnou prehliadkou a počúvaním pri voľnobežných otáčkach a jej tesnosť sa overí vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné vykonať tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku vo výfukovom potrubí a tým k možnosti jeho poškodenia. Ak je vozidlo vybavené závislými vyústeniami výfuku, pri tlakovej skúške musí technik upchať každé výfukové vyústenie. Ak to technické riešenie výfukovej sústavy umožňuje, overí sa prítomnosť katalyzátora vrátane SCR, systému filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, systému recirkulácie výfukových plynov, pokiaľ je nimi vozidlo vybavené.

(6) Kontrola vozidla s emisným systémom NKAT OBD:

a) Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu, tesnosť a upevnenie telesa vzduchového filtra, tesnosť prepojovacích prvkov sacej sústavy, neporušenosť prepľňovacieho zariadenia, ak je ním vozidlo vybavené (turbodúchadlo alebo kompresor), ako aj celistvosť a neporušenosť nasávacieho potrubia. Ďalej sa kontroluje tesnosť a neporušenosť odvetrania kľukovej skrine a všetkých vedení, prvkov, ako aj samostatných technických jednotiek, ktoré využívajú na svoju činnosť podtlak.

b) Vizuálna kontrola palivovej sústavy

V motorovom priestore vozidla sa overia časti palivovej sústavy a regulácia dávky paliva. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného poškodenia, potrubia a hadice musia byť určené na ropné produkty, nesmú byť popraskané a všetky spoje musia byť tesné a zaistené proti uvoľneniu.

Ak je zistený náznak úniku paliva (napr. zatečenie), tak sa tesnosť palivovej sústavy overí pri spustení motora.

c) Vizuálna kontrola elektrickej sústavy

V motorovom priestore vozidla sa skontroluje úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie a overí sa pripojenie akumulátora.

Elektrická inštalácia musí byť riadne izolovaná, upevnená, umiestnená tak, aby nedochádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi a rotačnými časťami motora. Prepojovacie prvky a kontakty musia byť pevne spojené (nesmú mať neprimeranú vôľu).

d) Spúšťanie motora, kontrola elektrických indikátorov a vytvorenie komunikácie s OBD

Zapne sa spínač zapalovania a skontroluje sa funkčnosť indikátorov dobíjania, mazania, množstva paliva, žeravenia, pokiaľ je nimi vozidlo vybavené a MIL.

Pripojí sa komunikačné zariadenie k OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania a nadviaže sa komunikácia v súlade s návodom na používanie meradla a potvrdí sa spojenie – komunikácia nadviazaná.

Ak nebola komunikácia nadviazaná, tak sa postup nadviazania komunikácie zopakuje pri spustenom motore. Motor sa spustí štandardným spôsobom. Pri spúšťaní motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie. Po spustení motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného nabíjania, alebo k signalizácii elektronickej poruchy motora prostredníctvom MIL.

Motor musí mať po spustení ustálené voľnobežné otáčky (nesmú kolísat'), rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky (napr. kovové klopanie).

Ak opakovane nedôjde k nadviazaniu komunikácie, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

e) Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

Výfuková sústava musí byť úplná a dostatočne tesná. Výfuková sústava sa overí vizuálnou prehliadkou a počúvaním pri voľnobežných otáčkach a jej tesnosť sa overí vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné vykonať tak, aby neprišlo k príliš veľkému nárastu tlaku vo výfukovom potrubí a tým k možnosti jeho poškodenia. Ak je vozidlo vybavené závislými vyústeniami výfuku, pri tlakovej skúške musí technik upchať každé výfukové vyústenie. Ak to technické riešenie výfukovej sústavy umožňuje, overí sa prítomnosť katalyzátora vrátane SCR, systému filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, systému recirkulácie výfukových plynov, pokiaľ je nimi vozidlo vybavené.

(7) Vizuálna kontrola plynovej palivovej sústavy

a) Vizuálna kontrola plynovej palivovej sústavy sa vykoná len na vozidle, ktoré je vybavené duálnym pohonom (palivom D/LPG, D/LNG, D/CNG).

b) Prostredníctvom prenosného DÚP sa v priestore PEK vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy, pričom sa skontroluje tesnosť plniaceho ventilu, plynotesnej nádoby, palivových vedení a hadíc, splynovača a vstrekovačov, pri prevádzke motora na plynné palivo a spustenom motore. Ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy, alebo ak sa počas výkonu EK prejaví únik plynu akustickou signalizáciou stacionárneho DÚP, EK sa ukončí, motor sa okamžite vypne, vozidlo sa z PEK vytlačí a PEK sa vyvetrá. Zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy pred vstupom vozidla na PEK, vozidlo sa do priestoru PEK nevpustí, EK sa nevykoná a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.

c) Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí plynovej palivovej sústavy motora.

Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, nepoškodené, homologizované pre plynné palivo, zaistené proti uvoľneniu a nesmú byť vedené cez ostré hrany a v blízkosti rotačných alebo horúcich častí motora alebo vozidla.

d) Chladiaca sústava vozidla vybaveného skvapalneným plynným palivom musí byť tesná a nesmie byť indikované minimálne množstvo chladiacej kvapaliny.

e) Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť a neporušenosť elektrickej inštalácie plynového zariadenia. Elektrická inštalácia musí byť umiestnená tak, aby nedochádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi a rotačnými časťami motora. Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky a snímače, vrátane prítomnosti a dostupnosti samostatnej elektrickej poistky plynového zariadenia.

(8) Ak pri vizuálnej kontrole vozidlo neplní niektorú z požiadaviek podľa ods. 2, 5 až 7, každý zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Článok 13

Kondicionovanie motora

(1) Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu krátkou jazdou (pred vstupom na PEK), stacionárne, chodom na zvýšené otáčky, alebo iným spôsobom určeným výrobcom vozidla alebo motora.

(2) Ak je motor nakondicionovaný na prevádzkovú teplotu, napr. po jazde vozidla, alebo ak nie je možné dosiahnuť prevádzkovú teplotu ani po opakovanom kondicionovaní, môže sa v EK pokračovať bez ďalšieho kondicionovania.

Článok 14

Podmienky merania

- (1) Technik skontroluje a zabezpečí dodržanie nasledovných podmienok:
 - a) Do priemeru vyústenia výfuku 70 mm sa použije odberová sonda č. 1. V prípade väčšieho vyústenia výfuku ako 70 mm, použije sa odberová sonda č. 2, pokiaľ výrobca vozidla alebo meradla neurčil inak.
 - b) Odberová sonda dymomera musí byť zasunutá do výfukového vyústenia tak, aby bolo zachované jej vhodné umiestnenie. Hadica odberovej sondy nesmie mať ostré ohyby a prietok výfukových plynov nesmie byť obmedzený jej škrtením alebo iným spôsobom.
Výstup plynov z výfukového potrubia nesmie byť ovplyvňovaný dodatočnými zariadeniami, napr. koncovkou výfuku, alebo vonkajšími vplyvmi, napr. nevhodným spôsobom odvádzania (odsávania) výfukových plynov.
 - c) Pred vykonaním merania musí byť motor nakondicionovaný podľa článku 13.
 - d) Počas vykonávania merania musí byť prevodovka v polohe neutrál, prídavné agregáty odpojené a vozidlo zabrzdené, ak postup merania v špecifických prípadoch nevyžaduje inak.
 - e) Pred vykonaním merania sa vykoná preplachová akcelerácia. Ak výrobca neurčí inak, preplachová akcelerácia sa vykoná rýchlym a nenásilným stlačením pedála akcelerátora. Pri preplachovej akcelerácii sa dosiahne pásmo vysokých otáčok (viac ako 75 % otáčok maximálneho výkonu). Po ich dosiahnutí sa pedál akcelerátora uvoľní. Preplachová akcelerácii sa vykoná minimálne dvakrát.
 - f) Rozptyl časov vyhodnocovaných voľných akcelerácií nesmie byť väčší, ako je definovaný v ods. 2.
- (2) Rozptyl časov voľných akcelerácií „ Rt_{max} “, sekunda,
 - a) Rozptyl časov vyhodnocovaných voľných akcelerácií vykonaných počas jedného merania, na vozidle s emisným systémom BKAT, NKAT, nesmie byť väčší ako 1,0 sekundy.
 - b) Rozptyl časov vyhodnocovaných voľných akcelerácií vykonaných počas jedného merania, na vozidle s emisným systémom NKAT OBD, nesmie byť väčší ako 0,30 sekundy.
- (3) Pred meraním technik zadá do meradla hodnoty kontrolovaných parametrov stanovené podľa článku 11. Hodnoty kontrolovaných parametrov zadané do meradla, musia byť v zhode s hodnotami kontrolovaných parametrov uvedenými v elektronickom protokole.
- (4) Za dodržanie podmienok merania je zodpovedný technik, ktorý EK vykonáva.

Článok 15

Meranie

- (1) Počas merania musia byť dodržané podmienky merania podľa článku 14.
- (2) Meranie na vozidle s emisným systémom BKAT/NKAT:
 - a) Teplota motora
Zmeria sa teplota oleja v motore, v mieste zasunutia kontrolnej mierky na zistenie hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny v expanznej nádobke chladiacej sústavy.
Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu podľa článku 11 ods. 4 písm. a), postupuje sa podľa článku 13. Ak hodnotu teploty nie je možné dosiahnuť ani po opakovanom kondicionovaní motora, pokračuje sa ďalej v meraní aj bez dosiahnutia požadovanej teploty.
Pripúšťa sa meranie teploty prostredníctvom komunikačného zariadenia pripojeného na OBD.
 - b) Voľnobežné otáčky
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 pripojeného na OBD.
Zaznamená sa nameraná hodnota voľnobežných otáčok, ktorá nesmie byť vyššia, ako je stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. b). Ak je hodnota voľnobežných otáčok vyššia, ako je hodnota stanoveného rozsahu podľa článku 11 ods. 4 písm. b), vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).
 - c) Maximálne otáčky
Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia pripojeného na OBD.
Pomalým plynulým zvyšovaním otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok.

Nameraná hodnota otáčok sa zaznamená.

Namerané maximálne otáčky musia byť v stanovenom rozsahu, podľa článku 11 ods. 4 písm. c).

Ak namerané otáčky sú nižšie ako požadované, je možné ich meranie opakovať.

Ak namerané otáčky nie sú v stanovenom rozsahu, podľa článku 11 ods. 4 písm. c), hodnota otáčok sa zaznamená, v meraní sa nepokračuje a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

Ak sú pochybnosti o technickom stave motora (nízka hladina oleja, neznámy termín výmeny rozvodového remeňa alebo rozvodovej reťaze) 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 EK sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

d) Meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie

Pedál akcelerátora sa rýchlo, ale nenásilne (max. za 1 sekundu) stlačí na dosiahnutie maximálnej dávky paliva a uvoľní sa až po dosiahnutí maximálnych otáčok a ich zaznamenaní prístrojom, t. j. až po uplynutí cca 2 sekúnd od ich dosiahnutia. Po uvoľnení pedála akcelerátora sa počká na pokles otáčok, ktoré nesmú byť vyššie ako hodnota voľnobežných otáčok stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. b), v prípade preplňovaného motora aj na pokles otáčok turbodúchadla (kompresora). Zaznamená sa hodnota súčiniteľa absorpcie, voľnobežné otáčky, maximálne otáčky a čas akcelerácie. Ak namerané maximálne otáčky pri voľnej akcelerácii sú nižšie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. c), namerané hodnoty sa nezaznamenajú a akcelerácia sa opakuje.

Ak namerané maximálne otáčky nie sú v rozsahu stanovených otáčok, podľa článku 11 ods. 4 písm. c), otáčky sa zaznamenajú, v meraní sa nepokračuje a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

Voľná akcelerácia sa vykoná minimálne 3-krát a maximálne 12-krát po sebe, pričom čas medzi dvoma po sebe nasledujúcimi stlačeními pedála akcelerátora musí byť najmenej 10 sekúnd. 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 ukončí, dôvod ukončenia sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

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

e) Výpočet priemernej hodnoty dymivosti „D“, m⁻¹

Hodnota dymivosti „D“ sa vypočíta ako aritmetický priemer hodnôt nameraných súčiniteľov absorpcie „k“ zistených pri posledných troch zaznamenaných voľných akceleráciách.

$$D = \frac{k_N + k_{N-1} + k_{N-2}}{3}, \text{ m}^{-1}$$

kde: D – vypočítaná hodnota dymivosti, m⁻¹,

k – nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie, m⁻¹,

N – poradové číslo merania.

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 po sebe nasledujúca hodnota nameraného súčiniteľa absorpcie je menšia ako predchádzajúca.

$$k_{N-2} > k_{N-1} > k_N, \text{ m}^{-1}$$

Pri nesplnení uvedených podmienok sa vykoná ďalšia akcelerácia podľa písm. d).

f) Výpočet rozptylu „R“, m^{-1}

Rozptyl „R“ je rozdiel vypočítaný medzi maximálnou a minimálnou hodnotou nameraného súčiniteľa absorpcie „k“ z posledných troch zaznamenaných voľných akcelerácií.

$$R = k_{MAX} - k_{MIN}, \text{ m}^{-1}$$

g) Meranie času akcelerácie motora

Pri meraní podľa písm. d) sa počas každej voľnej akcelerácie zaznamená čas akcelerácie z voľnobežných otáčok až po dosiahnutie maximálnych otáčok.

Ak nameraný rozptyl časov vyhodnocovaných akcelerácií je vyšší ako stanovený podľa článku 14 ods. 2 písm. a) a konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na veľkosť rozptylu časov akcelerácií, technik preverí správnosť umiestnenia snímača otáčok alebo spojenie meradla s OBD, technik opakovane vykoná meranie. Ak konštrukčné riešenie motora má vplyv na veľkosť rozptylu časov akcelerácií, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a pokračuje ďalej v EK.

h) Meranie emisií pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému motora

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie vykoná pre každé výfukové vyústenie samostatne.

(3) Meranie na vozidle s emisným systémom NKAT OBD:

a) Teplota motora

Komunikačným zariadením sa z OBD načíta teplota chladiacej kvapaliny. Ak táto teplota nedosahuje požadovanú hodnotu podľa článku 11 ods. 4 písm. a), postupuje sa podľa článku 13. Ak túto hodnotu teploty nie je možné dosiahnuť ani po opakovanom kondicionovaní motora, pokračuje sa ďalej v meraní aj bez dosiahnutia požadovanej teploty chladiacej kvapaliny.

Ak opakovane nedôjde k načítaniu teploty, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

b) Kontrola MIL

Po spustení motora vozidla, MIL musí zhasnúť.

V špecifických prípadoch, ak pred spustením motora MIL zhasol, nesmie sa po spustení motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať, a tým indikovať poruchu motora a jeho komponentov.

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta status MIL /„ZAP“, „VYP“/.

Ak načítaný status MIL je „ZAP“ (MIL signalizuje poruchu niektorého z komponentov), tento stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Kontrola statusu MIL sa vykoná porovnaním načítaného statusu MIL s jeho skutočnou indikáciou, podľa nasledovnej tabuľky (svieti = „ZAP“ / nesvieti = „VYP“).

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

Ak MIL nevykazuje zhodu medzi načítaným statusom a jeho skutočným stavom (indikáciou), tento stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

c) Kontrola stavu pamäte OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa skontrolujú údaje z 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 a zaznamenajú sa podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do elektronického protokolu.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P0XXX, počet chýb > 0 , v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s inými kódmi chýb ako P0XXX, zistené chyby sa nevyhodnocujú a v EK sa pokračuje.

d) Zistenie identifikačných údajov vozidla z OBD

1. Komunikačné zariadenie načíta VIN/CIN/CVN. Následne sa porovná načítané VIN s VIN uvedeným na vozidle. Zistený nesúlad medzi elektronickým VIN a VIN uvedeným na vozidle sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.

Ak komunikačné zariadenie nenačíta VIN/CIN/CVN pokračuje sa ďalej v EK.

2. Komunikačné zariadenie načíta status OBD. Status OBD udáva, aký OBD je vo vozidle zabudovaný. Ak opakovane nedôjde k načítaniu statusu OBD, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

3. Komunikačné zariadenie načíta readinesscode.

e) Voľnobežné otáčky

Voľnobežné otáčky sú merané prostredníctvom OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do dymomera, ktorý ju zaznamená.

Zaznamenaná sa nameraná hodnota voľnobežných otáčok, ktorá nesmie byť vyššia, ako je stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. b). Ak je hodnota voľnobežných otáčok vyššia, ako je hodnota stanoveného rozsahu podľa článku 11 ods. 4 písm. b) a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Ak opakovane nedôjde k načítaniu voľnobežných otáčok, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

f) Maximálne otáčky

Maximálne otáčky sú merané prostredníctvom OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do dymomera, ktorý ju zaznamená.

Pomalým plynulým zvyšovaním otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok. Nameraná hodnota jeho otáčok sa zaznamená.

Namerané maximálne otáčky musia byť v stanovenom rozsahu, podľa článku 11 ods. 4 písm. c).

Ak namerané maximálne otáčky sú nižšie ako požadované, je možné ich meranie opakovať.

Ak namerané maximálne otáčky nie sú v stanovenom rozsahu, podľa článku 11 ods. 4 písm. c), hodnota týchto otáčok sa zaznamená, v meraní sa nepokračuje a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Ak opakovane nedôjde k načítaniu maximálnych otáčok, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

Ak sú pochybnosti o technickom stave kontrolovaného motora (nízka hladina oleja, neznámy termín

výmeny rozvodového remeňa alebo rozvodovej reťaze) 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 EK sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

g) Meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie

Pedál akcelerátora sa rýchlo, ale nenásilne (max. do 1 sekundy) stlačí na dosiahnutie maximálnej dávky paliva a uvoľní sa až po dosiahnutí maximálnych otáčok a ich zaznamenaní prístrojom, t. j. až po uplynutí cca 2 sekúnd od ich dosiahnutia. Po uvoľnení pedála akcelerátora sa počká na pokles otáčok, ktoré nesmú byť vyššie ako hodnota voľnobežných otáčok stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. b), v prípade preplňovaného motora aj na pokles otáčok turbodúchadla alebo kompresora. Zaznamená sa hodnota súčiniteľa absorpcie, voľnobežné otáčky, maximálne otáčky a čas akcelerácie.

Ak namerané maximálne otáčky pri voľnej akcelerácii sú nižšie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. c), namerané hodnoty sa nezaznamenajú a akcelerácia sa opakuje.

Ak namerané maximálne otáčky nie sú v rozsahu stanovených otáčok, podľa článku 11 ods. 4 písm. c), otáčky sa zaznamenajú, v meraní sa nepokračuje a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

Voľná akcelerácia sa vykoná minimálne 3-krát, maximálne 12-krát za sebou, pričom čas medzi dvoma po sebe nasledujúcimi stlačeniami pedála akcelerátora musí byť minimálne 10 sekúnd.

Ak počas merania pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prejavom zhoršenia technického stavu motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy), alebo ak pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prudkému nárastu dymivosti, alebo ak sa iným spôsobom prejaví okamžité výrazné zhoršenie technického stavu motora, meranie sa okamžite ukončí, dôvod ukončenia sa zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

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

h) Výpočet priemernej hodnoty dymivosti „D“, m⁻¹

Hodnota dymivosti „D“ sa vypočíta ako aritmetický priemer hodnôt nameraných súčiniteľov absorpcie „k“ zistených pri posledných troch zaznamenaných voľných akceleráciách.

$$D = \frac{k_N + k_{N-1} + k_{N-2}}{3}, \text{ m}^{-1}$$

kde: D – vypočítaná hodnota dymivosti, m⁻¹,

k – nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie, m⁻¹,

N – poradové číslo merania.

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

$$k_{N-2} > k_{N-1} > k_N, \text{ m}^{-1}$$

Pri nesplnení uvedených podmienok sa vykoná ďalšia akcelerácia podľa písm. g).

i) Výpočet rozptylu „R“, m⁻¹

Rozptyl „R“ je rozdiel vypočítaný medzi maximálnou a minimálnou hodnotou nameraného súčiniteľa absorpcie „k“ z posledných troch po sebe nasledujúcich zaznamenaných voľných akcelerácií „N“.

$$R = k_{MAX} - k_{MIN}, m^{-1}$$

j) Meranie času voľnej akcelerácie motora

Pri meraní podľa písm. g) sa počas každej voľnej akcelerácie zaznamená čas akcelerácie z voľnobežných otáčok až po dosiahnutie maximálnych otáčok.

Ak rozptyl časov vyhodnocovaných voľných akcelerácií je vyšší ako stanovený podľa článku 14 ods. 2 písm. b) a konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na veľkosť rozptylu časov voľných akcelerácií, technik preverí spojenie s OBD a vykoná opakované meranie.

Ak konštrukčné riešenie motora má vplyv na veľkosť rozptylu časov voľných akcelerácií, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu²⁶⁾ do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a pokračuje ďalej v EK.

k) Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie vykoná pre každé výfukové vyústenie samostatne.

Článok 16

Zaznamenanie nameraných hodnôt

(1) Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do elektronického protokolu spôsobom a rozsahom uvedeným v osobitnom predpise²⁶⁾. K výťažku protokolu archivovanému v PEK sa priloží tlačенý záznam o meraní vyhotovený dymomerom pri meraní podľa článku 15.

Ak sa vykoná opakované meranie podľa článku 15 ods. 2 písm. g) alebo ods. 3 písm. j), tak technik zabezpečí archiváciu tlačенých záznamov z oboch meraní spolu s protokolom.

(2) Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt z vozidla s emisným systémom BKAT/NKAT:

a) Každý tlačенý záznam o meraní vyhotovený záznamovým zariadením dymomera musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:

1. typové označenie dymomera,
2. softvérová verzia,
3. dátum a čas merania,
4. evidenčné číslo vozidla,
5. druh paliva a emisný systém,
6. druh odberovej sondy,
7. technikom zadané VIN,
8. maximálnu stanovenú hodnotu teploty motora, podľa článku 11 ods. 4 písm. a),
9. stanovený rozsah voľnobežných otáčok podľa článku 11 ods. 4 písm. b),
10. stanovený rozsah maximálnych otáčok podľa článku 11 ods. 4 písm. c),
11. maximálnu prípustnú hodnotu dymivosti „DMAX“, m-1 podľa článku 11 ods. 4 písm. d),
12. maximálnu stanovenú hodnotu rozptylu „RMAX“, m-1, podľa článku 11 ods. 4 písm. e),
13. nameranú teplotu podľa článku 15 ods. 2 písm. a),
14. namerané voľnobežné otáčky podľa článku 15 ods. 2 písm. b),
15. namerané maximálne otáčky podľa článku 15 ods. 2 písm. c),
16. poradové čísla jednotlivých vyhodnocovaných akcelerácií,
17. namerané hodnoty voľnobežných a maximálnych otáčok počas jednotlivých akcelerácií podľa článku 15 ods. 2 písm. d),
18. namerané časy jednotlivých akcelerácií podľa článku 15 ods. 2 písm. d),
19. namerané hodnoty súčiniteľov absorpcie počas jednotlivých akcelerácií podľa článku 15 ods. 2 písm. d),
20. priemernú hodnotu dymivosti „D“ podľa článku 15 ods. 2 písm. e),
21. vypočítanú hodnotu rozptylu „R“ podľa článku 15 ods. 2 písm. f),
22. výsledné hodnotenie „vyhovuje“, „nevyhovuje“, alebo „test prerušený“.

b) Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie zvlášť.

- (3) Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt z vozidla s emisným systémom NKAT OBD:
- a) Každý tlačенý záznam o meraní vyhotovený záznamovým zariadením dymomera musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:
1. typové označenie dymomera,
 2. softvérová verzia,
 3. dátum a čas merania,
 4. evidenčné číslo vozidla,
 5. druh paliva a emisný systém,
 6. druh odberovej sondy,
 7. technikom zadané VIN,
 8. maximálnu stanovenú hodnotu teploty podľa článku 11 ods. 4 písm. a),
 9. stanovený rozsah voľnobežných otáčok podľa článku 11 ods. 4 písm. b),
 10. stanovený rozsah maximálnych otáčok podľa článku 11 ods. 4 písm. c),
 11. maximálnu prípustnú hodnotu dymivosti „DMAX“, m-1 podľa článku 11 ods. 4 písm. d),
 12. maximálnu stanovenú hodnotu rozptylu „RMAX“, m-1 podľa článku 11 ods. 4 písm. e),
 13. načítané VIN/CIN/CVN podľa článku 15 ods. 3 písm. d) prvého bodu,
 14. status OBD podľa článku 15 ods. 3 písm. d) druhého bodu,
 15. načítaný status MIL podľa článku 15 ods. 3 písm. b),
 16. ručne zadaný status MIL podľa článku 15 ods. 3 písm. b),
 17. stav pamäte chýb podľa článku 15 ods. 3 písm. c),
 18. načítaný readinesscode podľa článku 15 ods. 3 písm. d) tretieho bodu,
 19. nameranú teplotu podľa článku 15 ods. 3 písm. a),
 20. namerané voľnobežné otáčky podľa článku 15 ods. 3 písm. e),
 21. namerané maximálne otáčky podľa článku 15 ods. 3 písm. f),
 22. poradové čísla jednotlivých vyhodnocovaných akcelerácií,
 23. namerané hodnoty voľnobežných a maximálnych otáčok počas jednotlivých akcelerácií podľa článku 15 ods. 3 písm. g),
 24. namerané časy jednotlivých voľných akcelerácií podľa článku 15 ods. 3 písm. g),
 25. namerané hodnoty súčiniteľov absorpcie počas jednotlivých akcelerácií podľa článku 15 ods. 3 písm. g),
 26. priemernú hodnotu dymivosti „D“ podľa článku 15 ods. 3 písm. h),
 27. vypočítanú hodnotu rozptylu „R“ podľa článku 15 ods. 3 písm. i),
 28. výsledné hodnotenie „vyhovuje“, „nevyhovuje“, alebo „test prerušený“.
- b) Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie zvlášť.
- (4) Ak je niektorý zo zaznamenaných údajov ručne zaznamenaný technikom, tak tento údaj musí byť výrazne označený znakom „#“.

Článok 17

Vyhodnotenie EK

- (1) Vyhodnotenie EK vozidla s emisným systémom BKAT/NKAT:
- a) Vozidlo sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:
1. Identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2,
 2. počas výkonu EK motor, vrátane jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, sacia sústava, elektrická sústava, palivová sústava a výfuková sústava sú tesné a vyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 a 5 a elektronický indikátor poruchy (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) nesignalizuje poruchu, a
 3. hodnoty voľnobežných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. b) a d), nie sú vyššie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. b), a
 4. hodnoty maximálnych otáčok namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. c) a d), sú v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 4 písm. c), a

5. vypočítaná priemerná hodnota dymivosti podľa článku 15 ods. 2 písm. e) nie je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. d) v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
6. vypočítaná hodnota rozptylu podľa článku 15 ods. 2 písm. f), nie je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. e) v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
7. sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 2 písm. a), alebo ak technik uznal, že konštrukčné riešenie vozidla má vplyv na veľkosť doplnkového kontrolného parametra, a
8. motor počas výkonu EK mal ustálený a rovnomerný chod, nevydával neštandardné zvuky a nedošlo k výraznému zhoršeniu technického stavu alebo prudkému nárastu dymivosti.

b) Vozidlo s duálnym pohonom sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak plní podmienky podľa písm. a) a súčasne ak:

1. identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 10 alebo ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla³⁶⁾ v SR a identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 11, a
2. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia podľa článku 12 ods. 8, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky sú úplné, funkčné, tesné a počas výkonu EK sa nespustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP z dôvodu úniku plynného paliva.

c) Vozidlo sa vyhodnotí ako „nespôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:

1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle nie sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, alebo
2. počas výkonu EK niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo nevyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 alebo 5, alebo elektronický indikátor poruchy (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) signalizuje poruchu, alebo
3. hodnoty voľnobežných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. b) alebo d), sú vyššie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. b), alebo
4. hodnoty maximálnych otáčok namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. c) alebo d), nie sú v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 4 písm. c), alebo
5. vypočítaná priemerná hodnota dymivosti podľa článku 15 ods. 2 písm. e) je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. d) v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
6. vypočítaná hodnota rozptylu podľa článku 15 ods. 2 písm. f) je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. e) v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
7. motor počas výkonu EK nemal ustálený alebo rovnomerný chod alebo vydával neštandardné zvuky alebo došlo k výraznému zhoršeniu technického stavu alebo k prudkému nárastu dymivosti, alebo
8. nebolo možné spustiť motor pristaveného vozidla počas výkonu EK, alebo
9. pri identifikácii plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
10. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom podľa článku 12 ods. 7 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka plynového zariadenia, nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo sa počas výkonu EK spustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP, z dôvodu úniku plynného paliva.

(2) Vyhodnotenie EK vozidla s emisným systémom NKAT OBD:

a) Vozidlo sa hodnotí ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak:

1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, a
2. počas výkonu EK motor vrátane jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, sacia sústava, elektrická sústava, palivová sústava a výfuková sústava sú tesné a vyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 a 6 a MIL nesignalizuje poruchu, a
3. hodnoty voľnobežných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. e) a g) nie sú vyššie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. b), a
4. hodnoty maximálnych otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. f) a g), sú v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 4 písm. c), a

5. vypočítaná priemerná hodnota dymivosti podľa článku 15 ods. 3 písm. h) nie je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. d) v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
 6. vypočítaná hodnota rozptylu podľa článku 15 ods. 3 písm. i) nie je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. e) v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
 7. OBD umožňuje získanie údajov potrebných pre meranie podľa článku 15 ods. 3, a
 8. počas výkonu EK nedošlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie MIL, a
 9. technikom zadaný stav MIL je v zhode so statusom MIL načítaným OBD podľa článku 15 ods. 3 písm. b), a
 10. pamäť chýb OBD neobsahuje zápis podľa článku 15 ods. 3 písm. c), a
 11. motor počas výkonu EK mal ustálený a rovnomerný chod, nevydával neštandardné zvuky a nedošlo k výraznému zhoršeniu technického stavu alebo prudkému nárastu dymivosti, a
 12. sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 2 písm. b), alebo ak technik uznal, že konštrukčné riešenie vozidla má vplyv na veľkosť doplnkového kontrolného parametra, a
- b) Vozidlo s duálnym pohonom sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak plní podmienky podľa písm. a) a súčasne ak:
1. identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 10 alebo ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla³⁶⁾ v SR a identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 11, a
 2. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia podľa článku 12 ods. 8, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, sú úplné, funkčné, tesné a počas výkonu EK sa nespustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP, z dôvodu úniku plynného paliva.
- c) Vozidlo sa vyhodnotí ako „nespôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:
1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle nie sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, alebo
 2. počas výkonu EK niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo nevyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 alebo 6, alebo MIL signalizuje poruchu, alebo
 3. OBD neumožní nadviazanie komunikácie a získanie údajov prostredníctvom OBD podľa článku 15 ods. 3, alebo
 4. status MIL je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných OBD, alebo
 5. technikom zadaný stav MIL nie je v zhode so statusom MIL načítaným OBD podľa článku 15 ods. 3 písm. b), alebo
 6. v pamäti chýb OBD sa nachádza zápis podľa článku 15 ods. 3 písm. c), alebo
 7. hodnoty voľnobežných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. e) alebo g) sú vyššie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. b), alebo
 8. hodnoty maximálnych otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. f) alebo g) nie sú v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 4 písm. c), alebo
 9. vypočítaná priemerná hodnota dymivosti podľa článku 15 ods. 3 písm. h) je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. d) v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
 10. vypočítaná hodnota rozptylu podľa článku 15 ods. 3 písm. i) je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. e), v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
 11. motor počas výkonu EK nemal ustálený alebo rovnomerný chod alebo vydával neštandardné zvuky alebo došlo k výraznému zhoršeniu technického stavu alebo prudkému nárastu dymivosti, alebo
 12. nebolo možné spustiť motor pristaveného vozidla počas výkonu EK, alebo
 13. pri identifikácii plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
 14. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom podľa článku 12 ods. 7 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka plynového zariadenia, nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo sa počas výkonu EK spustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP, z dôvodu úniku plynného paliva.

Článok 18

Zaznamenanie vozidla pri výstupe z PEK

- (1) Technik vytvorí výstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu²⁾ pred jeho opustením priestoru na samotné vykonávanie EK¹⁸⁾.
- (2) Uzatvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu²⁶⁾.

ŠTVRTÁ ČASŤ ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 19

Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa metodický pokyn č. j. 11549-2100/06 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej v znení dodatkov č. 1 až 4 a metodického pokynu č. 50/2009.

Článok 20

Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 01.04.2014.

Mgr. Michal Halabica v. r.
generálny riaditeľ

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

**Metodický pokyn č. 31/2014,
ktorý upravuje vykonávanie emisnej kontroly zvláštnej a emisnej kontroly administratívnej**

Článok 1

Predmet

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky v súlade s ustanovením § 99 písm. m) 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 vydáva na zabezpečenie jednotného postupu pracovísk emisných kontrol metodický pokyn, ktorým sa upravuje vykonávanie emisnej kontroly zvláštnej a emisnej kontroly administratívnej.

Článok 2

Účel

Účelom metodického pokynu je zabezpečiť jednotný postup pracovísk emisných kontrol pri vykonávaní emisnej kontroly zvláštnej a emisnej kontroly administratívnej na motorových vozidlách kategórie M, N a T. Na motorových vozidlách so zážihovým motorom mazaných zmesou paliva a mazacieho oleja a motorových vozidlách kategórie L, P_s a C sa emisná kontrola nevykonáva.

Článok 3

Emisná kontrola zvláštna

- (1) Na motorovom vozidle sa vykonáva emisná kontrola zvláštna v plnom rozsahu emisnej kontroly pravidelnej, ak ide o emisnú kontrolu vykonávanú z dôvodu:
 - a) jednotlivého dovozu vozidla¹⁾,
 - b) opätovného schválenia vozidla²⁾,
 - c) výmeny technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii³⁾,
- (2) Na motorovom vozidle sa vykonáva emisná kontrola zvláštna, ak ide o emisnú kontrolu vykonávanú z dôvodu:
 - a) schválenia zmien vzniknutých prestavbou jednotlivého vozidla⁴⁾,
 - b) vlastnej žiadosti prevádzkovateľa.
- (3) Technik emisnej kontroly (ďalej len „technik“) pri výkone emisnej kontroly zvláštnej zaznamená dôvod a rozsah výkonu emisnej kontroly podľa osobitného predpisu.⁵⁾ Počas výkonu emisnej kontroly zvláštnej nemusí byť na vozidle tabuľka s evidenčným číslom vozidla. Technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu⁵⁾.
- (4) Emisná kontrola zvláštna podľa ods. 1 písm. a) až c) sa vykonáva pre príslušný emisný systém a druh paliva motorového vozidla podľa osobitného predpisu⁶⁾ v plnom rozsahu.
- (5) Emisná kontrola zvláštna podľa ods. 2 písm. a) sa vykonáva podľa osobitného predpisu⁷⁾.

1) Článok 5 písm. b) metodického pokynu č. 28/2014 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, motorových vozidiel so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom, alebo Článok 5 písm. b) metodického pokynu č. 29/2014 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, motorových vozidiel so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom, alebo Článok 5 písm. b) metodického pokynu č. 30/2014 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, motorových vozidiel so vznetrovým motorom.

2) Článok 5 písm. c) metodického pokynu č. 28/2014, alebo Článok 5 písm. c) metodického pokynu č. 29/2014, alebo Článok 5 písm. c) metodického pokynu č. 30/2014.

3) Článok 5 písm. d) metodického pokynu č. 28/2014, alebo Článok 5 písm. d) metodického pokynu č. 29/2014, alebo Článok 5 písm. d) metodického pokynu č. 30/2014.

4) § 20 ods. 5 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.

5) Metodický pokyn č. 32/2014, ktorý upravuje vyznačovanie výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole.

6) Metodický pokyn č. 28/2014, alebo Metodický pokyn č. 29/2014, alebo Metodický pokyn č. 30/2014.

7) Metodický pokyn č. 5/2012, ktorým sa upravuje vykonávanie emisnej kontroly zvláštnej v súvislosti so schválením zmien vzniknutých prestavbou jednotlivého vozidla a ich zápisom do osvedčenia o evidencii časť II.

- (6) Emisná kontrola zvláštna podľa ods. 2 písm. b) sa vykonáva pre príslušný emisný systém a druh paliva motorového vozidla podľa osobitného predpisu⁶⁾ v plnom alebo čiastočnom rozsahu podľa požiadaviek prevádzkovateľa.
- (7) Vyznačovanie výsledku emisnej kontroly zvláštnej do dokladov o vykonaní emisnej kontroly sa vykonáva podľa osobitného predpisu⁵⁾.

Článok 4

Emisná kontrola administratívna

- (1) Na motorovom vozidle sa vykonáva emisná kontrola administratívna:

a) počas lehoty, ak ide o emisnú kontrolu vykonávanú:

1. na základe rozhodnutia okresného úradu v konaní o jednotlivom dovezenom vozidle⁸⁾ a ak na vozidle už bola pred prihlásením do evidencie vykonaná emisná kontrola zvláštna podľa článku 3 ods. 1 písm. a),
2. na základe rozhodnutia okresného úradu v konaní o opätovnom schválení vozidla⁹⁾,
3. na základe nariadenia okresného úradu v konaní v súvislosti s výmenou technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii¹⁰⁾,
4. z dôvodu poškodenia alebo zničenia osvedčenia o emisnej kontrole alebo kontrolnej nálepky alebo z dôvodu výmeny čelného skla vozidla počas lehoty platnosti emisnej kontroly pravidelnej¹¹⁾,
5. na žiadosť vodiča vozidla počas lehoty platnosti emisnej kontroly pravidelnej.

b) mimo lehoty, ak ide o emisnú kontrolu vykonávanú:

1. na základe rozhodnutia okresného úradu v konaní o jednotlivom dovezenom vozidle⁸⁾, ak okresný úrad uznal platný doklad o vykonaní emisnej kontroly motorového vozidla vydaný v členskom štáte¹²⁾, pred prihlásením do evidencie,
2. na žiadosť prevádzkovateľa, ak motorovému vozidlu ešte neuplynula lehota na vykonanie prvej emisnej kontroly pravidelnej.

- (2) Ak tento metodický pokyn nestanovuje inak, emisná kontrola administratívna sa vykonáva v čiastočnom rozsahu podľa vybraných ustanovení osobitného predpisu na výkon emisnej kontroly pravidelnej pre príslušný emisný systém a druh paliva motorového vozidla¹³⁾,

- (3) Vodič motorového vozidla predkladá na vykonanie emisnej kontroly administratívnej tieto doklady:

a) osvedčenie o evidencii časť II¹⁴⁾, osvedčenie o evidencii alebo technický preukaz¹⁵⁾,

b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s plynovým, alternatívnym alebo duálnym pohonom a ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná prestavbou vozidla¹⁶⁾ v Slovenskej republike. Z uvedeného dokladu technik urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výtlačku protokolu o emisnej kontrole motorového vozidla (ďalej len „protokol“),

c) rozhodnutie okresného úradu s nariadením emisnej kontroly administratívnej, ak ide o emisnú kontrolu administratívnu podľa ods. 1 písm. a) bodu 1 až 3 alebo písm. b) prvého bodu,

d) aktuálne potvrdenie o vykonanom dezinfikovaní vozidla, ak ide o emisnú kontrolu vozidla záchrannej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat alebo vozidla pohrebnej služby.

- (4) Pri výkone emisnej kontroly administratívnej technik odlišne od vybraných ustanovení osobitného predpisu na výkon emisnej kontroly pravidelnej pre príslušný emisný systém a druh paliva motorového vozidla¹³⁾ vykonáva nasledovné:

a) údaje na vozidle porovnáva s predloženými dokladmi podľa ods. 3, ak ide o emisnú kontrolu administratívnu podľa ods. 1 písm. a) a porovnáva ich aj s identifikačnými a evidenčnými údajmi v automatizovanom informačnom systéme emisných kontrol (v pôvodnom protokole), pričom sa vykoná aj kontrola platnosti pôvodnej emisnej kontroly,

8) § 21 ods. 1 písm. e) prvého bodu zákona č. 725/2004 Z. z.

9) § 21 ods. 1 písm. e) druhého bodu zákona č. 725/2004 Z. z.

10) § 21 ods. 1 písm. e) tretieho bodu zákona č. 725/2004 Z. z.

11) § 21 ods. 1 písm. e) štvrtého bodu zákona č. 725/2004 Z. z.

12) § 16a ods. 2 písm. b) šiesteho bodu zákona č. 725/2004 Z. z.

13) Čl. 8 až 10 a Čl. 18 metodického pokynu č. 28/2014, alebo Čl. 8 až 10 a Čl. 18 metodického pokynu č. 29/2014, alebo Čl. 8 až 10 a Čl. 18 metodického pokynu č. 30/2014.

14) § 23 zákona č. 725/2004 Z. z.

15) § 112 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

16) § 17ods.1 písm. h) zákona č. 725/2004 Z. z.

- b) ak ide o emisnú kontrolu administratívnu podľa ods. 1 písm. a) a pri pôvodnej emisnej kontrole vozidlo nemalo pridelené evidenčné číslo alebo došlo k zmene evidenčného čísla počas platnosti emisnej kontroly porovnávanie evidenčného čísla s údajmi v automatizovanom informačnom systéme emisných kontrol sa nevykonáva.
- (5) Vozidlo sa pri emisnej kontrole administratívnej vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu vybraných ustanovení podľa osobitného predpisu¹³⁾ na výkon emisnej kontroly pravidelnej pre príslušný emisný systém a druh paliva motorového vozidla nachádzajúce sa na vozidle, údaje v predložených dokladoch podľa ods. 3 a údaje podľa ods. 4 písm. a) sú vo vzájomnom súlade.
- (6) Vozidlo sa pri emisnej kontrole administratívnej vyhodnotí ako „nespôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu vybraných ustanovení podľa osobitného predpisu¹³⁾ na výkon emisnej kontroly pravidelnej pre príslušný emisný systém a druh paliva motorového vozidla nachádzajúce sa na vozidle, údaje v predložených dokladoch podľa ods. 3 a údaje podľa ods. 4 písm. a) nie sú vo vzájomnom súlade.
- (7) Vyznačovanie výsledku emisnej kontroly administratívnej do dokladov o vykonaní emisnej kontroly sa vykonáva podľa osobitného predpisu⁶⁾.

Článok 5

Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa metodický pokyn č. j. 11549-2100/06 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej v znení dodatkov č. 1 až 4 a metodického pokynu č. 50/2009.

Článok 6

Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 01.04.2014.

Mgr. Michal Halabica v. r.
generálny riaditeľ

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií**

**Metodický pokyn č. 32/2014,
ktorý upravuje vyznačovanie výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole**

**Článok 1
Predmet**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s ustanovením § 99 písm. m) 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 vydáva na zabezpečenie jednotného postupu pracovísk emisných kontrol metodický pokyn, ktorým sa upravuje vyznačovanie výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole.

**Článok 2
Účel**

Účelom metodického pokynu je zabezpečiť jednotný postup pracovísk emisných kontrol pri vyznačovaní výsledku emisnej kontroly (ďalej len „EK“) a údajov zistených pri EK do dokladov o EK, a to výlučne prostredníctvom automatizovaného informačného systému emisných kontrol (ďalej len „AIS EK“), podľa tohto metodického pokynu.

Článok 3

Automatizovaný informačný systém emisných kontrol

- (1) AIS EK je jednotný informačný systém vedený výlučne v elektronickej podobe s vlastnosťami softvéru, ktorý používa výhradne štandardy a otvorené formáty na princípe KLIENT-Server.
- (2) Prístup do AIS EK majú len oprávnené osoby emisnej kontroly, poverená technická služba emisnej kontroly motorových vozidiel (ďalej len „TS EK“) a príslušné orgány štátnej správy (okresné úrady, ministerstvo a Policajný zbor), a to prostredníctvom oprávnených používateľov v potrebnom rozsahu.
- (3) Oprávnený používateľ je fyzická osoba, ktorá má prístup do AIS EK. U oprávnenej osoby je oprávneným používateľom technik emisnej kontroly (ďalej len „technik“) alebo aj ďalší zamestnanec oprávnenej osoby. Záznamy do AIS EK u oprávnenej osoby môže vytvárať ktorýkoľvek oprávnený používateľ, ak tento metodický pokyn nestanovuje inak.
- (4) Prístup do AIS EK je zabezpečený a priradený pre každého oprávneného používateľa samostatne, pomocou užívateľského mena a prístupového hesla priradeného len konkrétnemu používateľovi. Používateľské meno a prístupové heslo pridelené oprávnenému používateľovi TS EK ako správcom systému, slúži len na počiatočný vstup do AIS EK a oprávnený používateľ je povinný si zmeniť prístupové heslo. Každý oprávnený používateľ je povinný zabezpečiť svoje používateľské heslo tak, aby nemohlo dôjsť k jeho zneužitiu inou osobou. Každý oprávnený používateľ je povinný na prístup do AIS EK používať len svoje používateľské meno a heslo.
- (5) Výkon EK zaznamená oprávnený používateľ do AIS EK vytvorením elektronického protokolu pre každú EK. K vytvorenému elektronickému protokolu prideli technik tlačivá podľa osobitného predpisu¹⁾. Za výkon EK je zodpovedný ten technik, pod ktorého používateľským menom a heslom je v AIS EK zaznamenaná EK.
- (6) Technik musí používať AIS EK v súlade s návodom na používanie vydaným TS EK, ktorý je zverejnený na jej webovom sídle.
- (7) TS EK spracováva dátové súbory z EK z jednotlivých pracovísk emisnej kontroly (ďalej len „PEK“).

¹⁾ § 70 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.

Článok 4

Elektronický protokol o emisnej kontrole

- (1) Elektronický protokol pre každú EK sa vytvára v dvoch etapách:
- a) v rozpracovanom stave, keď oprávnený používateľ priebežne zaznamenáva zistenia a údaje získané pri výkone EK a má možnosť kedykoľvek sa vrátiť k predchádzajúcim údajom a zmeniť ich,
 - b) v uzavretom stave, keď technik zistenia a údaje získané pri výkone EK definitívne zaznamenal, vyhodnotil a protokol uzavrel bez možnosti vrátiť sa k údajom a zmeniť ich v danom elektronickom protokole.
- (2) Elektronický protokol v rozpracovanom stave pozostáva z nasledovných častí:
- a) Definícia vozidla,
 - b) Základné údaje,
 - c) Namerané hodnoty,
 - d) Ďalšie záznamy,
 - e) Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla,
 - f) Fotografie z merania,
 - g) Uzavretie,
 - h) Čiarový kód.
- (3) Elektronický protokol v uzavretom stave pozostáva z nasledovných častí:
- a) Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla,
 - b) Storno protokolu,
 - c) Storno a kópia protokolu,
 - d) Tlač,
 - e) Prezeranie XML,
 - f) Fotografie z merania.

Článok 5

Vyznačovanie údajov do elektronického protokolu

- (1) Údaje do elektronického protokolu zaznamená oprávnený používateľ vyznačením, vpísaním, vybratím z číselníkov alebo prenesením (importovaním) údajov a nameraných hodnôt z meradla. Elektronický prenos údajov (importovanie) sa nevzťahuje na EK vozidla so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom. Údaje z tejto EK sa do AIS EK neprenášajú elektronicky, ale zapisujú sa ručným zápisom. Technik do AIS EK prostredníctvom monitorovacieho záznamového zariadenia (ďalej len „MZZ“) podľa osobitného predpisu²⁾ zaznamená aj snímky kontrolovaného vozidla.
- (2) Do AIS EK sa zaznamenávajú údaje z dokladov predkladaných podľa osobitného predpisu³⁾ k EK.
- (3) Zodpovednosť za údaje uvedené v informačnom systéme nesie technik, ktorý EK v elektronickom protokole uzavrel.

Článok 6

Elektronický protokol v rozpracovanom stave

- (1) Do jednotlivých polí elektronického protokolu v časti „Definícia vozidla“ sa údaje jednotlivých položiek vyznačujú nasledovne:
- a) VIN – vyznačuje sa spravidla sedemnásťmiestne identifikačné číslo vozidla VIN (napr. „TMBPF16Y823499907“) uvedené v osvedčení o evidencii časť II⁴⁾, osvedčení o evidencii, alebo technickom preukaze⁵⁾ (ďalej len „osvedčenie o evidencii“). Ak VIN nie je uvedený v osvedčení o evidencii, vyznačuje sa výrobné číslo karosérie uvedené v osvedčení o evidencii,

2) Metodický pokyn č. 21/2013 na používanie monitorovacieho záznamového zariadenia pri emisných kontrolách.

3) Čl. 9 ods. 2 metodického pokynu č. 28/2014 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, motorových vozidiel so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom alebo Čl. 9 ods. 2 metodického pokynu č. 29/2014 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, motorových vozidiel so zdokonaleným emisným systémom alebo Čl. 9 ods. 2 metodického pokynu č. 30/2014 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, motorových vozidiel so vznetovým motorom alebo Čl. 4 ods. 3 metodického pokynu č. 31/2014 upravujúceho vykonávanie emisnej kontroly zvláštnej a emisnej kontroly administratívnej.

4) § 23 zákona č. 725/2004 Z. z.

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

- b) **Druh vozidla** – vyznačuje sa základný druh vozidla tak, ako je uvedený v osvedčení o evidencii. Údaj sa vyberá z číselníka,
- c) **Kategória** – vyznačuje sa kategória vozidla tak, ako je uvedená v osvedčení o evidencii. Údaj sa vyberá z číselníka,
- d) **Značka vozidla** – vyznačuje sa obchodné meno výrobcu vozidla bez diakritiky (napr. „Skoda“) uvedené v osvedčení o evidencii. Údaj sa vyberá z číselníka, ak číselník požadovaný text neobsahuje, TS EK text na požiadanie do číselníka doplní,
- e) **Obchodný názov vozidla** – vyznačuje sa obchodný názov vozidla bez diakritiky (napr. „Fabia“) uvedený v osvedčení o evidencii. Údaj sa vyberá z číselníka, ak číselník požadovaný text neobsahuje, TS EK text na požiadanie do číselníka doplní,
- f) **Predpis** – načíta sa predpis z databázy predpisov. Ak sa v databáze predpisov nachádza viac predpisov prednostne sa priradí predpis, ktorý obsahuje údaje určené výrobcom. Ak databáza predpisov neobsahuje predpis pre kontrolované vozidlo, vytvorí sa nový predpis na základe stanovených kontrolovaných parametrov podľa osobitného predpisu⁶⁾. Zaznamená sa názov priradeného predpisu,
- g) **Špecifikácia názvu vozidla** – vyznačuje sa doplnkový údaj k značke a obchodnému názvu vozidla, (napr.: „1,2 HTP“ ako doplnkový údaj ku Skode Fabia),
- h) **Organizácia** – vyberá sa z číselníka druh organizácie, ktorá je vlastníkom vozidla. Ak sa organizácia v číselníku nenachádza, údaj sa nevyplní,
- i) **Typ/variant/verzia** – vyznačuje sa typ vozidla, jeho variant a verzia v uvedenom poradí do príslušných polí elektronického protokolu tak, ako sú uvedené v osvedčení o evidencii. Ak údaj nie je uvedený v osvedčení o evidencii, tak sa položka nevyznačuje,
- j) **Typ motora/číslo** – vyznačuje sa identifikačné číslo motora (spravidla typ motora, napr. „AKL“) uvedené v osvedčení o evidencii. Údaj sa automaticky prenáša z priradeného predpisu.
- k) **Špecifikácia motora** – vyznačuje sa údaj bližšie špecifikujúci daný typ motora (napr. „max. výkon motora /otáčky max. výkonu/korigovaný súčiniteľ absorpcie“...). Údaj sa automaticky prenáša z priradeného predpisu,
- l) **Výrobné číslo karosérie** – vyznačuje sa, len ak je tento údaj uvedený v osvedčení o evidencii a je rozdielny ako údaj VIN v osvedčení o evidencii,
- m) **Dátum prvej evidencie (rok výroby)** – vyznačuje sa deň, mesiac a rok prvej evidencie vozidla v uvedenom poradí podľa osvedčenia o evidencii dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslic oddelenými znakom „.“ (napr. „21.06.2004“). Ak v osvedčení o evidencii nie je uvedený dátum prvej evidencie vozidla alebo sa dátum prvej evidencie vozidla uvedený v osvedčení o evidencii nezhoduje s rokom výroby vozidla, pričom medzi rokom výroby vozidla a dátumom prvej evidencie vozidla je rozdiel väčší ako 12 mesiacov, uvedie sa 1. deň roku výroby vozidla, ak nie je známy rok výroby, tak modelového roku. Pri EK administratívnej mimo lehoty vykonávanej na základe rozhodnutia okresného úradu na jednotlivé dovezené vozidlo, ak okresný úrad uznal platnosť EK vykonanej v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte, vyznačuje sa deň, mesiac a rok vykonania platnej EK v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte,
- n) **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“),
- o) **Evidenčné číslo vozidla** – vyznačuje sa evidenčné číslo vozidla uvedené v osvedčení o evidencii, pričom skupina písmen označujúcich okres a skupina ostatných znakov sa navzájom neoddeľujú medzerou ani znakom „-“ (vzor „NR001AA“),
 1. Ak sa vykonáva EK pred pridelením evidenčného čísla z dôvodu dovozu vozidla, uvedie sa údaj tvorený reťazcom znakov „JDV“ a štvormiestnym poradovým číslom takejto EK na danom PEK, v rozsahu od 0001 do 9999 pričom sled pridelených čísel musí byť neprerušovaný (napr. „JDV0001“, pri nasledujúcej takejto EK „JDV0002“ atď.). Po vyčerpaní čísla 9999 sa začína číslovanie znovu od čísla 0001.
 2. Ak sa vykonáva EK pred pridelením evidenčného čísla z dôvodu opätovného schválenia vozidla, uvedie sa údaj tvorený reťazcom znakov „OSV“ a štvormiestnym poradovým číslom takejto EK na danom PEK v rozsahu od 0001 do 9999, pričom sled pridelených čísel musí byť neprerušovaný (napr. „OSV0001“, pri nasledujúcej takejto EK „OSV0002“ atď.). Po vyčerpaní čísla 9999 sa začína číslovanie znovu od čísla 0001.

⁶⁾ Metodický pokyn č. 28/2014, alebo Metodický pokyn č. 29/2014, alebo Metodický pokyn č. 30/2014.

3. Ak sa vykonáva EK pred pridelením evidenčného čísla z dôvodu výmeny technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii, uvedie sa údaj tvorený reťazcom znakov „TOV“ a štvormiestnym poradovým číslom takejto EK na danom PEK v rozsahu od 0001 do 9999, pričom sled pridelených čísel musí byť neprerušovaný (napr. „TOV0001“, pri nasledujúcej takejto EK „TOV0002“ atď.). Po vyčerpaní čísla 9999 sa začína číslovanie znovu od čísla 0001.

p) **Poznámka** – vyznačuje sa pri EK jednotlivého dovezeného vozidla, pri EK vozidla s plynovým zariadením alebo s duálnym pohonom

1. ak ide o EK zvláštnu, vozidla s plynovým zariadením alebo s duálnym pohonom vykonávanú na jednotlivé dovezené vozidlo pred prihlásením do evidencie, vyznačuje sa text „Dovoz vozidla s plynovým pohonom“;
2. ak ide o EK vozidla s plynovým zariadením alebo duálnym pohonom, zaznamená sa typ regulátora a homologizačné značky podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátora, riadiacej jednotky, elektromagnetického odpájača paliva a pod.), pokiaľ sú tieto údaje uvedené v predložených dokladoch, alebo ich je možné identifikovať na vozidle. Ak poznámka už obsahuje údaje o namontovanom plynovom zariadení, vyznačujú sa len prípadné zmeny alebo nové údaje, ktoré poznámka neobsahuje.

(2) Do jednotlivých polí elektronického protokolu v časti Základné údaje sa údaje jednotlivých položiek vyznačujú nasledovne:

a) **Kód protokolu** – je generovaný automaticky AIS EK v celkovej dĺžke 24 znakov, zložený z piatich častí navzájom oddelených znakom „-“. Prvá časť kódu je tvorená identifikačným číslom PEK a skladá sa zo štyroch číslic. Druhá časť kódu je tvorená kódom kontrolného technika a skladá sa z troch číslic. Tretia časť kódu je tvorená poradovým číslom protokolu prideleným AIS EK a skladá sa z piatich číslic, pri vyznačovaní protokolov sa začína každý rok poradovým číslom 00001. Štvrtá časť kódu je tvorená označením dátumu vykonania EK a skladá sa zo šiestich číslic, prvá dvojica číslic označuje deň, druhá dvojica mesiac a tretia dvojica rok (napr. údaj „011106“ pre 1. november 2006). Piata časť kódu je tvorená označením času vykonania EK (uzavretia a uloženia protokolu do AIS EK) a skladá sa zo šiestich číslic, prvá dvojica číslic označuje hodinu, druhá dvojica minútu a tretia dvojica sekundu (napr. údaj „140530“ pre 14 hod. 05 min. 30 s.),

b) **Typ/Variant/Verzia:** automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. i),

c) **Značka vozidla:** automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. d),

d) **Obchodný názov vozidla:** automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. e),

e) **VIN:** automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. a),

f) **Typ motora/číslo:** automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. j),

g) **Druh vozidla/katéria:** automaticky prenesené údaje podľa ods. 1 písm. b) a c),

h) **Evidenčné číslo vozidla:** automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. o),

i) **Druh emisnej kontroly** – údaj sa vyberá z číselníka a vyznačuje sa textom zodpovedajúcim vykonanému druhu EK:

1. „pravidelná“, ak ide o EK pravidelnú vykonanú podľa osobitného predpisu⁴⁾,
2. „zvláštna“, ak ide o EK zvláštnu vykonanú podľa osobitného predpisu⁷⁾,
3. „administratívna počas lehoty“, ak ide o EK administratívnu vykonanú podľa osobitného predpisu⁵⁾,
4. „administratívna mimo lehoty“ – ak ide o EK administratívnu vykonanú podľa osobitného predpisu⁵⁾ na vozidle, na ktorom ešte nebola vykonaná EK pravidelná alebo zvláštna zaznamenaná v AIS EK,

j) **Dátum kontroly** – vyznačuje sa deň, mesiac a rok vykonania EK v uvedenom poradí dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslic oddelenými znakom „-“ (napr. „01.02.2006“). Dátum musí byť zhodný s dátumom tvoriacim štvrtú časť kódu protokolu. Údaj je generovaný automaticky AIS EK,

k) **Interval kontroly** – vyznačuje sa lehota platnosti EK ustanovená osobitným predpisom⁸⁾. Údaj sa vyberá z číselníka. Ak ide o EK administratívnu mimo lehoty vykonávanú na základe rozhodnutia okresného úradu z dôvodu dovozu vozidla z členského štátu Európskej únie, zmluvného štátu alebo tretieho štátu a ak okresný úrad v rozhodnutí uznal pôvodnú EK z krajiny pôvodu, v číselníku sa vyberie položka „Dátum“ a vyznačuje sa deň, mesiac a rok lehoty platnosti EK uvedený na rozhodnutí

⁷⁾ Metodický pokyn č. 31/2014.

⁸⁾ § 67 ods. 1 vyhlášky 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.

okresného úradu v uvedenom poradí dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslíc oddelenými znakom „,“ (napr. „01.02.2014“),

- l) **Okres** – vyznačuje sa údaj z číselníka. Ak ide o EK evidovaného vozidla, údaj sa vyplní automaticky podľa prvých dvoch písmen evidenčného čísla,
- m) **Druh nasledujúcej kontroly** – vyznačuje sa text „PRAVIDELNÁ“. Ak ide o EK zvláštnu vykonanú podľa osobitného predpisu⁵⁾, vyznačuje sa text „administratívna“,
- n) **Druh paliva/zdroj energie** – vyznačuje sa druh paliva tak, ako je uvedené v osvedčení o evidencii. Údaj je automaticky prenesený z priradeného predpisu vozidla:
1. Pri palive benzín sa vyznačuje skratka „B“,
 2. pri alternatívnom palive benzín – LPG, CNG alebo LNG sa vyznačuje skratka „B/LPG“, „B/CNG“ alebo „B/LNG“,
 3. pri samostatnom plynovom palive LPG, CNG alebo LNG sa vyznačuje skratka „LPG“, „CNG“ alebo „LNG“,
 4. pri palive motorová nafta sa vyznačuje skratka „D“,
 5. pri duálnom pohone v kombinácii motorovej nafty a plynného paliva sa vyznačuje skratka „D“.
- o) **Emisný systém** – údaj je automaticky prenesený z priradeného predpisu vozidla:
1. ak ide o vozidlo so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom, vyznačuje sa:
 - a. „BEZKAT“ pri vozidle s nezdokonaleným emisným systémom bez katalyzátora,
 - b. „NKAT“ pri vozidle s nezdokonaleným emisným systémom s katalyzátorom, kde príprava zmesi nie je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch,
 2. ak ide o vozidlo so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom, vyznačuje sa:
 - a. „RKAT“ pri vozidle so zdokonaleným emisným systémom s katalyzátorom, kde príprava zmesi je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch,
 - b. „RKAT OBD“ pri vozidle so zdokonaleným emisným systémom s katalyzátorom, kde príprava zmesi je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch a palubným diagnostickým systémom OBD,
 3. ak ide o vozidlo so vznetovým motorom, vyznačuje sa:
 - a. „BEZKAT“ pri vozidle bez zdokonaleného emisného systému,
 - b. „NKAT“ pri vozidle so zdokonaleným emisným systémom so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku vrátane NO_x katalyzátorov, alebo SCR alebo systémom filtrácie tuhých znečisťujúcich látok,
 - c. „NKAT OBD“ pri vozidle so zdokonaleným emisným systémom so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku vrátane NO_x katalyzátorov, alebo SCR alebo systémom filtrácie tuhých znečisťujúcich látok a palubným diagnostickým systémom OBD.
- p) **Druh lambda sondy** – údaj je automaticky prenesený z priradeného predpisu vozidla. Vyznačuje sa druh regulačnej lambda sondy identifikovaný na vozidle, vybratím nasledovných skratiek z číselníka:
1. „B“ pre širokopásmovú lambda sondu,
 2. „S“ pre skokovú lambda sondu,
 3. „X“ pre neštandardnú lambda sondu,
- q) **Počet lambda sond** – vyznačuje sa počet zistených regulačných lambda sond na vozidle,
- r) **Počet výfukov** – vyznačuje sa počet nezávislých vyústení výfukov identifikovaných na vozidle,
- s) **Mobilné stanice** – ak sa vykonáva EK na mobilnom pracovisku, vyznačuje sa bližšia identifikácia miesta, kde bola EK vykonaná (napr. „MALACKY, STUPAVSKÁ 50“),
- t) **Platba na faktúru** – vyznačí sa, ak platba za EK sa bude realizovať cez faktúru,
- u) **Odberateľ** – vyberie sa odberateľ z databázy odberateľov (iba pri platbe na faktúru),
- v) **Cena kontroly** – vyberie sa cena z databázy cien za kontrolu (z cenníka PEK),
- w) **Identifikačné údaje sa** – vyznačuje sa výsledok identifikácie vykonanej podľa osobitného predpisu⁴⁾ nasledovným spôsobom:
1. vyznačí sa „zhodujú“, ak sa identifikačné údaje v predložených dokladoch zhodujú s údajmi na kontrolovanom vozidle,
 2. vyznačí sa „nezhodujú“, ak sa identifikačné údaje v predložených dokladoch nezhodujú

s údajmi na kontrolovanom vozidle, zároveň sa vyberie konkrétny nezhodný údaj napr.: značka a obchodný názov vozidla, evidenčné číslo vozidla, typ motora, atď., vyznačený nezhodný údaj AIS EK automaticky vyznačí v časti Ďalšie záznamy.

- (3) Do jednotlivých polí elektronického protokolu v časti Namerané hodnoty sa údaje jednotlivých položiek vyznačujú nasledovne:
- a) **Názov špecifikácie motora – predpisu** – vyznačuje sa kombinácia údajov podľa ods. 1 písm. k) a f),
 - b) **Vizuálna kontrola** – Vyznačuje sa podľa hodnotenia vizuálnej kontroly vozidla, slovom „Vyhovuje“, alebo „Nevyhovuje“,
 - c) **Parameter** – vyznačujú sa kontrolované parametre stanovené podľa osobitného predpisu pre príslušný emisný systém a druh paliva⁴). Údaj sa automaticky prenáša z predpisu priradeného z databázy,
 - d) **Min – Max** – Vyznačujú sa hodnoty určené výrobcom vozidla alebo ustanovené vykonávacím predpisom pre kontrolované parametre stanovené podľa osobitného predpisu⁴). Údaj sa automaticky prenáša z predpisu priradeného z databázy,
 - e) **Namerané** – Vyznačujú sa hodnoty zistené meraním pre stanovené kontrolované parametre podľa osobitného predpisu⁴). Hodnoty sa pre vozidlo so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom zaznamenávajú vypísaním, pre ostatné druhy vozidiel sa prenášajú automatizovane importom z meradla. AIS EK namerané hodnoty porovná so zadanými parametrami a automaticky vyhodnotí príznakom „√“, ak nameraná hodnota je v rozsahu stanovených parametrov alebo „x“, ak nameraná hodnota nie je v rozsahu stanovených parametrov alebo „-“, ak sa nameraná hodnota neporovnáva s rozsahom stanovených parametrov,
 - f) **Import** – zaznamenané namerané hodnoty do elektronického protokolu zo súboru vo formáte xml preneseného z meradla do AIS EK. Import sa vykoná len v prípade, ak AIS EK obsahuje súbor vo formáte xml s takým istým evidenčným číslom vozidla, aké je zaznamenané aj v elektronickom protokole. Ak AIS EK obsahuje viac súborov s identickým evidenčným číslom vozidla, zobrazí príslušné súbory v tabuľke „Namerané hodnoty zaslané cez webservis“ a technik podľa času merania vyberie konkrétny súbor, z ktorého sa budú namerané hodnoty importovať do elektronického protokolu.
- (4) Do textového poľa elektronického protokolu v časti Ďalšie záznamy sa vyznačujú nasledovné údaje:
- a) „EK nevykonaná – nemožno spustiť motor“ alebo „EK nevykonaná – neúplné výfukové potrubie“ alebo „EK nevykonaná – únik prevádzkových médií“ alebo „EK nevykonaná – porucha na plynovom zariadení“, ak technik zistil, že pred vstupom vozidla na PEK nemožno spustiť motor, vozidlo má zjavne neúplné výfukové potrubie, zjavný únik prevádzkových médií alebo poruchu na namontovanom plynovom zariadení,
 - b) „Vodič odmietol očistiť EČV“, ak prevádzkovateľ alebo vodič vozidla (ďalej len „vodič vozidla“) odmietol odstrániť z evidenčného čísla vozidla predmety alebo nečistoty narúšajúce automatické rozpoznanie evidenčného čísla MZZ,
 - c) „Kópia osvedčenia + potvrdenie“, ak vodič vozidla predložil na vykonanie EK aktuálnu kópiu osvedčenia o evidencii a potvrdenie o zadržaní osvedčenia o evidencii vydané útvarom policajného zboru,
 - d) „EK nevykonaná – nepredložené ustanovené doklady“, ak vodič vozidla nepredloží ustanovené doklady podľa osobitného predpisu³),
 - e) „Neidentifikovateľný typ motora“, ak vozidlo nemá na pevnej časti motora čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (napr. skorodovalo alebo je prekryté inou konštrukčnou jednotkou), a nie je úmyselne poškodené (napr. viditeľným vybrúsením),
 - f) znaky VIN čísla vozidla, ktoré sú čitateľné a znaky, ktoré nie sú čitateľné, sa nahradia znakom „?“ , ak nie je možné identifikovať niektorý zo znakov VIN čísla vozidla (čísla karosérie vozidla),
 - g) typ regulátora a zistené identifikačné údaje a homologizačné značky podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore (regulátora, riadiacej jednotky, elektromagnetického odpájača paliva a pod.), ak ide o EK vozidla s plyným alebo alternatívnym palivom,
 - h) „duálne palivo D/LPG“ alebo „duálne palivo D/CNG“ alebo „duálne palivo D/LNG“, ak ide o EK vozidla s duálnym pohonom,
 - i) typ regulátora a zistené identifikačné údaje a homologizačné značky podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore (regulátora, riadiacej jednotky, vstrekovačov a pod.), ak ide o EK vozidla s duálnym pohonom,
 - j) nesprávne vypísané údaje v predložených dokladoch, ak technik pri identifikácii zistil nezgodu z dôvodu evidentne nesprávne vypísaných údajov v predložených dokladoch,

- k) dôvod nezhody (napr. „typ motora uvedený v osvedčení o evidencii nesúhlasí s typom motora zisteným vo vozidle“ alebo „VIN uvedené v osvedčení o evidencii nesúhlasí s VIN uvedeným vo vozidle“), ak bola v elektronickom protokole v časti Základné údaje zaznamenaná nehoda na základe identifikácie vozidla. Údaj sa zaznamená automaticky z elektronického protokolu,
- l) „Druh vozidla – nezhoduje sa s osvedčením o evidencii“, ak sa druh vozidla nezhoduje s druhom vozidla uvedeným v osvedčení o evidencii,
- m) „Kategória vozidla – nezhoduje sa s osvedčením o evidencii“, ak sa kategória vozidla nezhoduje s kategóriou vozidla uvedenou v osvedčení o evidencii,
- n) nehody medzi údajmi zistenými na vozidle a v predloženom protokole o montáži plynového zariadenia, ak ide o EK motorového vozidla s plynovým, alternatívnym alebo duálnym pohonom,
- o) „minimálne množstvo paliva v nádrži – vodič nedal súhlas na pokračovanie v EK“, ak je na vozidle signalizované minimálne množstvo paliva v nádrži a vodič nedal súhlas na pokračovanie v EK,
- p) nedostatky zistené pri vizuálnej kontrole napr. „netesný palivový systém“, „netesná výfuková sústava“,
- q) „Špecifický postup po konzultácii s TS EK“, ak technická služba schválila použitie špecifického postupu,
- r) „EK ukončená – netesnosť plynovej palivovej sústavy“, ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy alebo sa pri výkone EK prejaví únik plynu z plynovej palivovej sústavy akustickou signalizáciou stacionárneho detektoru úniku plynu,
- s) „EK nevykonaná – netesnosť plynovej palivovej sústavy“, ak sa zistí netesnosť palivovej sústavy pred vstupom na PEK,
- t) nedostatky zistené pri meraní, napr. „meranie ukončené pre neštandardné zvuky“, „nie je možné stabilizovať zvýšené otáčky“,
- u) iné skutočnosti, ktoré boli zistené pri EK a neumožňujú vykonať EK v celom rozsahu, napr. „nie je možné nadviazať spojenie s OBD“,
- v) spresnenie hodnotenia, napr.: kódy chýb zapísaných v pamäti chýb systému palubnej diagnostiky vozidla OBD,
- w) „nehoda medzi elektronickým VIN a VIN v dokladoch“, ak komunikačné zariadenie načítalo iné VIN, ako je uvedené v predložených dokladoch,
- x) „konštrukčné riešenie motora má vplyv na doplnkové parametre“, ak konštrukčné riešenie motora má vplyv na namerané hodnoty doplnkových kontrolných parametrov a technik z tohto dôvodu vyhodnotí vozidlo ako „spôsobilé“, aj keď namerané doplnkové kontrolné parametre nie sú v stanovenom rozsahu,
- y) „konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na doplnkové parametre“, ak doplnkové kontrolné parametre nie sú v stanovenom rozsahu, konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na namerané hodnoty doplnkových kontrolných parametrov a technik vozidlo vyhodnotí ako „nespôsobilé“,
- z) vplyv konštrukčného riešenia motora na veľkosť rozptylu časov akcelerácií, ak nameraný rozptyl časov akcelerácií je vyšší ako stanovený a konštrukčné riešenie má vplyv na rozptyl časov akcelerácií,
- aa) „EK pravidelná vykonaná na základe rozhodnutia okresného úradu“, ak ide o EK pravidelnú mimo ustanovených lehôt vykonávanú na základe rozhodnutia okresného úradu, zaznamenaná sa aj číslo rozhodnutia, na základe ktorého je EK vykonaná,
- ab) „EK administratívna vykonaná na základe rozhodnutia okresného úradu“, ak ide o EK administratívnu vykonávanú na základe rozhodnutia okresného úradu, zaznamenaná sa aj číslo rozhodnutia, na základe ktorého je EK vykonaná,
- ac) „EK vykonaná v plnom rozsahu EK pravidelnej – jednotlivo dovezené vozidlo“, ak ide o EK zvláštnu vykonávanú na jednotlivo dovezenom vozidle,
- ad) „EK vykonaná v plnom rozsahu EK pravidelnej – opätovne schválené vozidlo“, ak ide o EK zvláštnu vykonávanú z dôvodu opätovného schválenia vozidla,
- ae) „EK vykonaná v plnom rozsahu EK pravidelnej – výmena technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii časť II“, ak ide o EK zvláštnu vykonávanú z dôvodu výmeny technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii časť II,
- af) „EK na vlastnú žiadosť – v plnom rozsahu“ alebo „EK na vlastnú žiadosť – v čiastočnom rozsahu“, ak sa jedná o EK zvláštnu vykonávanú na vlastnú žiadosť vodiča vozidla,
- ag) „vozidlo bez tabuliek s EČV“, ak ide o EK zvláštnu a vozidlo nie je vybavené ani jednou tabuľkou s evidenčným číslom,

- ah) „taxi“ alebo „autoškola“ alebo „sanitka“ alebo „zdravotná záchranná služba“ alebo „banská záchranná služba“ alebo „poruchová služba montáže plynových zariadení“, ak ide o EK vozidla podľa osobitného predpisu⁶⁾,
- ai) „km – nezaznamenané“, ak vozidlo nedisponuje počítadlom prejdenej vzdialenosti alebo nie je možné odčítať stav tohto počítadla,
- aj) „stav počítadla prejdenej vzdialenosti – údaj v motohodinách“, ak vozidlo disponuje počítadlom motohodín namiesto počítadla stavu prejdenej vzdialenosti,
- ak) zaznamenané hodnoty doplnkových parametrov (O_2 , CO_2 , λ), ak sa jedná o EK podľa osobitného predpisu⁹⁾,
- al) zaznamenané hodnoty vyhodnocovaných časov akcelerácií), ak sa jedná o EK podľa osobitného predpisu¹⁰⁾.
- (5) Elektronický protokol v rozpracovanom stave v časti Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla zobrazuje náhľad nasledovných zaznamenaných údajov:
- a) Kód protokolu: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. a),
 - b) Druh emisnej kontroly / Kód: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. i),
 - c) Typ/Variant/Verzia: automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. i),
 - d) Značka vozidla: automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. d),
 - e) VIN: automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. a),
 - f) Obchodný názov vozidla: automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. e),
 - g) Typ motora/číslo: automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. j),
 - h) Druh vozidla/katégoria: automaticky prenesené údaje podľa ods. 1 písm. b) a c),
 - i) Druh paliva/zdroj energie: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. n),
 - j) Evidenčné číslo vozidla: automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. o),
 - k) Emisný systém: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. o),
 - l) Organizácia: automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. h),
 - m) Druh lambda sondy: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. p),
 - n) Dátum prvej evidencie (rok výroby): automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. m),
 - o) Počet lambda sond: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. q),
 - p) Dátum prvej evidencie v SR: automaticky prenesený údaj podľa ods. 1 písm. n),
 - q) Počet výfukov: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. r),
 - r) VIN/CIN/CVN: – Vyznačujú sa údaje načítané zo systému palubnej diagnostiky vozidla OBD, pri EK vozidla so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so systémom OBD a pri EK vozidla so vznetrovým motorom so systémom palubnej diagnostiky vozidla OBD,
 - s) Dátum kontroly: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. j),
 - t) Adresa/sídlo/miesto mobilného pracoviska: automaticky prenesené údaje podľa ods. 2 písm. s),
 - u) Dátum nasledujúcej kontroly: vyznačuje sa deň, mesiac a rok uplynutia lehoty platnosti EK v uvedenom poradí dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslic oddelenými znakom „.“ (napr. „01.02.2008“). Ak je vozidlo vyhodnotené pri EK ako nespôsobilé, uvedie sa dátum kontroly podľa písm. s),
 - v) Začiatok merania: automaticky zaznamenaný časový údaj na vstupnom zázname podľa ods. 6,
 - w) Koniec merania: automaticky zaznamenaný časový údaj na výstupnom zázname podľa ods. 6,
 - x) Špecifický postup: vyznačuje TS EK, ak schválila špecificky postup pri výkone EK,
 - y) Ďalšie záznamy: automaticky prenesený údaj podľa ods. 4,
 - z) Identifikačné údaje: automaticky prenesené údaje podľa ods. 2 písm. w),
 - aa) Vizuálna kontrola: automaticky prenesený údaj podľa ods. 3 písm. b),
 - ab) Hodnotenie vozidla: vyznačuje sa podľa hodnotenia technického stavu vozidla automaticky AIS EK textom „Vozidlo je spôsobilé“, alebo „Vozidlo je nespôsobilé“, alebo „Vozidlo nehodnotené“ ak EK bola ukončená bez vyhodnotenia,
 - ac) Stav tachometra: automaticky prenesený údaj podľa ods. 7 písm. d),
 - ad) Cena kontroly: automaticky prenesený údaj podľa ods. 2 písm. v),
 - ae) Kontrolované parametre: automaticky prenesené údaje podľa ods. 3 písm. c) až f).
- (6) Elektronický protokol v časti „Fotografie z merania“ obsahuje vstupné a výstupné záznamy vyhotovené MZZ podľa osobitného predpisu²⁾ spolu s časom ich vyhotovenia.

9) Metodický pokyn č. 29/2014.

10) Metodický pokyn č. 30/2014.

- (7) Elektronický protokol v časti „Uzavretie“ obsahuje nasledujúce údaje:
- Hodnotenie vozidla: automaticky prenesený údaj podľa ods. 5 písm. ab),
 - Kontrolu uzavrel: meno technika, ktorý vykonal EK a uzavrel elektronický protokol,
 - Kontrolu overil: meno technika, ktorý overil správnosť údajov zaznamenaných pri EK, ak bolo vozidlo pri EK vyhodnotené ako nespôsobilé na prevádzku na pozemných komunikáciách. Údaj sa vyberá z číselníka,
 - Stav tachometra: Vyznačuje sa skutočný stav počítadla prejdenej vzdialenosti zobrazovaný na prístrojovom paneli vozidla zistený pri EK (napr. „180 000“). Ak vozidlo nedisponuje počítadlom prejdenej vzdialenosti, alebo nie je možné odčítať stav počítadla, táto skutočnosť sa zaznamená v časti Ďalšie záznamy podľa ods. 4.
Ak vozidlo disponuje počítadlom motohodín namiesto počítadla stavu prejdenej vzdialenosti, vyznačí sa stav počítadla motohodín a do časti Ďalšie záznamy sa vyznačí „stav počítadla prejdenej vzdialenosti – údaj v motohodinách“.
- (8) Elektronický protokol v časti „Čiarový kód“ obsahuje čiarový kód vygenerovaný AIS EK k danému elektronickému protokolu a tlačový náhľad predpísaných hodnôt stanovených pre kontrolované vozidlo.

Článok 7

Elektronický protokol v uzavretom stave

- Elektronický protokol v uzavretom stave v časti „Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla“ zobrazuje náhľad zaznamenaných údajov podľa článku 6 ods. 5.
- Ak technik pri kontrole uzavretého protokolu zistí, že v elektronickom protokole sú zaznamenané nesprávne údaje, môže elektronický protokol vystornovať v časti „Storno protokolu“ alebo „Storno a kópia protokolu“. Do zobrazeného textového poľa musí uviesť dôvod stornovania uzavretého protokolu. Ak technik použil „Storno a kópia protokolu“, AIS EK pri vykonaní požadovanej operácie zároveň vytvorí nový rozpracovaný elektronický protokol s novým kódom protokolu podľa článku 6 ods. 2 písm. a), ale s údajmi zaznamenanými na pôvodnom stornovanom protokole. Ak technik použil „Storno a kópia protokolu“, z dôvodu vykonania nového merania musí vyhotoviť nové záznamy prostredníctvom MZZ.
- V elektronickom protokole v časti „Tlač“ sa z číselníka vyberie číslo prideleného tlačiva Protokolu o emisnej kontrole motorového vozidla (ďalej len „protokol o EK“), Osvedčenia o emisnej kontrole a kontrolnej nálepky. Ak technik vyberie nesprávne tlačivo alebo kontrolnú nálepku, môže ho prostredníctvom príslušného tlačidla v elektronickom protokole vrátiť na sklad. Ak technik poškodí niektoré z použitých tlačív alebo kontrolnú nálepku, vyberie z číselníka dôvod znehodnotenia a dá príslušné tlačivo alebo kontrolnú nálepku znehodnotiť. Ak sa kontrolná nálepka nepridelí (napr. pri administratívnej kontrole z dôvodu zmeny evidenčného čísla vozidla alebo poškodenia osvedčenia o emisnej kontrole), uvedie sa séria a číslo pôvodnej kontrolnej nálepky udelenej pri predchádzajúcej EK pravidelnej.
- Elektronický protokol v časti „Prezeranie XML“ obsahuje záznam súboru nameraných hodnôt vo formáte xml prenesený z meradla do AIS EK a z ktorého boli importované hodnoty podľa článku 6 ods. 3 písm. e) a f).
- Elektronický protokol v časti „Fotografie z merania“ obsahuje vstupné a výstupné záznamy vyhotovené MZZ podľa osobitného predpisu²⁾ spolu s časom ich vyhotovenia.

Článok 8

Vystavenie dokladov o vykonaní emisnej kontroly

- Ak je motorové vozidlo pri EK pravidelnej vyhodnotené ako „spôsobilé“, technik vystaví protokol o EK, osvedčenie o emisnej kontrole a vyznačí (perforuje) kontrolnú nálepku.
- Ak je motorové vozidlo pri EK administratívnej vyhodnotené ako „spôsobilé“, technik vystaví protokol o EK, osvedčenie o emisnej kontrole a vyznačí (perforuje) kontrolnú nálepku.
- Ak je motorové vozidlo pri EK zvláštnej vyhodnotené ako „spôsobilé“, technik vystaví protokol o EK.
- Ak je motorové vozidlo pri EK vyhodnotené ako „nespôsobilé“, technik vystaví protokol o EK.

Článok 9

Spôsob vyznačovania výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole

- Ak je vozidlo pri EK vyhodnotené ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, do protokolu o EK sa zapíše druh nasledujúcej EK a lehota platnosti EK, ktorá sa zároveň zapíše do osvedčenia o emisnej

kontrole a vyznačí na kontrolnú nálepku perforovaním. Perforovanú kontrolnú nálepku nalepí na určené miesto technik, ktorý EK vykonal.

- (2) Ak je vozidlo pri EK vyhodnotené ako nespôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, do protokolu o EK sa zapíše druh nasledujúcej EK a lehota platnosti EK sa nestanovuje. Osvedčenie o emisnej kontrole a kontrolná nálepka sa nevydáva.
- (3) Výsledok EK vrátane chýb zistených na vozidle a vyhodnotenia výsledku EK sa zapisuje do protokolu o EK.
- (4) Pri EK zvláštnej, vykonávanej podľa osobitného predpisu⁵⁾, sa osvedčenie o emisnej kontrole a kontrolná nálepka nevydáva.

Článok 10

Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla

- (1) Protokol o EK je tlačivo označené sériou SKA a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKA nasledujú série SKB až SKZ. Tlačivo okrem tohto označenia obsahuje nasledovné údaje z elektronického protokolu:
 - a) Kód protokolu: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 2 písm. a),
 - b) Druh emisnej kontroly/kód: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 2 písm. i),
 - c) Značka vozidla: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. d),
 - d) Obchodný názov vozidla: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. e),
 - e) Druh vozidla/katégoria: automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 1 písm. b) a c),
 - f) Evidenčné číslo vozidla: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. o),
 - g) Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby): automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. m),
 - h) Dátum prvej evidencie vozidla v SR: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. n),
 - i) Typ vozidla/variant/verzia: automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 1 písm. i),
 - j) VIN: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. a),
 - k) Identifikačné číslo motora (typ): automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. j),
 - l) Druh paliva/zdroj energie: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 2 písm. n),
 - m) Emisný systém: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 2 písm. o),
 - n) Hodnoty určené alebo ustanovené: automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 1 písm. f),
 - o) Dátum kontroly: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 2 písm. j),
 - p) Adresa/sídlo miesta výkonu kontroly na mobilnom pracovisku: automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 2 písm. s),
 - q) Chybová pamäť systému OBD: automaticky prenesené 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,
 - r) VIN/CIN/CVN: automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 5 písm. r),
 - s) Stav parametrov systému OBD: automaticky prenesené 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,
 - t) Vizuálna kontrola – vozidlo na ďalšiu kontrolu: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 3 písm. b),
 - u) Kontrolované parametre: automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 3 písm. c),
 - v) Hodnota určená (ustanovená): automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 3 písm. d),
 - w) Hodnota nameraná: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 3 písm. e),
 - x) Hodnotenie: Automaticky sa vyznačuje podľa hodnotenia merania vykonaného podľa článku 6 ods. 3 písm. e) porovnaním údajov určených alebo ustanovených s nameranými hodnotami slovom „vyhovuje“, „nevyhovuje“, alebo „nehodnotené“,
 - y) Motorové vozidlo je na premávku na pozemných komunikáciách: automaticky sa prenáša slovné hodnotenie „SPÔSOBILÉ“, alebo „NESPÔSOBILÉ“ podľa článku 6 ods. 5 písm. ab),
 - z) Ďalšie záznamy PEK: automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 4,
 - aa) Stav počítadla prejdenej vzdialenosti: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 7 písm. d),
 - ab) Séria a evidenčné číslo prideleného osvedčenia o emisnej kontrole a kontrolnej nálepky: automaticky prenesený údaj série a evidenčného čísla prideleného osvedčenia o emisnej kontrole a série a evidenčného čísla pridelenej kontrolnej nálepky podľa článku 7 ods. 3 v uvedenom poradí za sebou,

- pričom oba údaje sú oddelené znakom „ / “ (napr. „SKA000001/ SKAi000002“, kde SKA000001 je číslo osvedčenia o emisnej kontrole a SKAi000002 je číslo kontrolnej nálepky),
- ac) Druh nasledujúcej kontroly: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 2 písm. m),
 - ad) Lehota platnosti: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 5 písm. u),
 - ae) Kód, priezvisko, podpis a odtlačok pečiatky technika emisnej kontroly, ktorý kontrolu vykonal: Vyznačuje sa kód a priezvisko technika, ktorý EK vykonal a svojím podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri EK potvrdí správnosť všetkých údajov uvedených na protokole,
 - af) Kód, priezvisko, podpis a odtlačok pečiatky technika emisnej kontroly, ktorý overil správnosť údajov: Vyznačuje sa kód a priezvisko technika, ktorý svojím podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri EK potvrdí správnosť údajov uvedených na protokole. Podpis a odtlačok pečiatky sa vyznačuje len v prípade, ak je vozidlo pri EK hodnotené ako nevyhovujúce,
 - ag) Podpis prevádzkovateľa vozidla alebo vodiča vozidla, ktorým potvrdzuje oboznámenie sa so skutočnosťami zistenými pri kontrole: Vodič vozidla, ktorý prevzal protokol, potvrdí svojím podpisom oboznámenie sa so skutočnosťami zistenými pri kontrole. Ak vodič vozidla odmietne podpísať protokol o EK, technik uvedie rukou zápis do rubriky „Ďalšie záznamy PEK“ text „Prevádzkovateľ (resp. vodič) odmietol podpísať oboznámenie ...“ a opatrí ho svojím podpisom.
- (2) Na tlačivo Protokol o EK sa vyznačujú údaje z AIS EK prostredníctvom tlačiarne počítača okrem podpisov, odtlačkov pečiatok a prípadu podľa ods.1 písm. ag). Údaje vyznačené na oboch výtlakoch s identickým označením série a evidenčného čísla protokolu o EK sa musia zhodovať.
- (3) Dodatočné vyznačovanie údajov do vydaných dokladov nie je prípustné. Protokol o EK sa považuje za vydaný, ak bol v AIS EK priradený a následne jeden jeho výtláčok odovzdaný vodičovi vozidla.

Článok 11

Osvedčenie o emisnej kontrole

- (1) Osvedčenie o emisnej kontrole je tlačivo označené sériou SKA a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKA nasledujú série SKB až SKZ. Tlačivo okrem tohto označenia obsahuje nasledovné údaje:
- a) Značka, obchodný názov vozidla: vyznačujú sa automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 1 písm. d) a e) v uvedenom poradí a navzájom oddelené medzerou (napr. „SKODA FABIA“),
 - b) Typ/variant/verzia: automaticky prenesené údaje podľa článku 6 ods. 1 písm. i),
 - c) Evidenčné číslo vozidla: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. o),
 - d) VIN: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 1 písm. a),
 - e) Kontrola platí do: automaticky prenesený údaj podľa článku 6 ods. 5 písm. u),
 - f) Kontrolná nálepka č.: automaticky prenesený údaj série a evidenčného čísla pridelenej kontrolnej nálepky podľa článku 7 ods. 3,
 - g) Ďalšie záznamy PEK: pri EK administratívnej počas lehoty sa z elektronického protokolu pôvodnej EK automaticky prenesú údaje podľa článku 7 ods. 3 (číslo priradeného tlačiva protokolu o EK), článku 6 ods. 2 písm. j) a článku 6 ods. 1 písm. o),
 - h) Vydalo PEK č.: vyznačuje sa identifikačné číslo PEK, ktoré osvedčenie vydalo. Identifikačné číslo PEK musí byť zhodné s číslom tvoriacim prvú časť kódu protokolu podľa článku 6 ods. 2 písm. a),
 - i) Dátum vydania: vyznačuje sa dátum, kedy bolo osvedčenie vydané. Dátum musí byť zhodný s dátumom podľa článku 6 ods. 2 písm. j),
 - j) Podpis a odtlačok pečiatky technika emisnej kontroly: technik, ktorý EK vykonal, potvrdí platnosť osvedčenia svojím podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri EK.
- (2) Údaje na tlačivo osvedčenia o emisnej kontrole okrem podpisu a odtlačku pečiatky sa vyznačujú z AIS EK prostredníctvom tlačiarne počítača.
- (3) Údaje vyznačené do osvedčenia o emisnej kontrole sa musia zhodovať s údajmi vyznačenými do protokolu o EK, ku ktorému bolo osvedčenie o emisnej kontrole vydané podľa článku 10 ods. 1 písm. ab).

Článok 12

Kontrolná nálepka

- (1) Kontrolná nálepka na vnútorné použitie je označená sériou SKAi a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKAi nasledujú série SKBi až SKZi. Kontrolná nálepka 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 EK.

- (2) Mesiac a rok lehoty platnosti EK sa vyznačuje na kontrolnej nálepke perforáciou príslušných polí. Vyznačený údaj sa musí zhodovať s údajom zaznamenaným do príslušných položiek elektronického protokolu AIS EK, ktoré boli zaznamenané do jednotlivých rubriík protokolu o EK podľa článku 10 ods. 1 písm. ad) a osvedčenia o emisnej kontrole podľa článku 11 ods. 1 písm. e).
- (3) Séria a evidenčné číslo vyznačenej kontrolnej nálepky pridelené podľa článku 7 ods. 3 sa musia zhodovať s údajom zaznamenaným do príslušnej položky AIS EK, ktorá bola zaznamenaná do jednotlivých rubriík protokolu o EK podľa článku 10 ods. 1 písm. ab) a osvedčenia o emisnej kontrole podľa článku 11 ods. 1 písm. f).
- (4) Vyznačená kontrolná nálepka musí byť na vozidle orientovaná tak, aby bol jej spodný okraj orientovaný smerom nadol a horný okraj orientovaný smerom nahor. Na stanovené miesto (pravý dolný okraj vnútornej strany čelného skla – ak ide o kontrolnú nálepku vnútornú označenú napr. „SKAi“, resp. zadnú kovovú časť vozidla čo najbližšie k evidenčnému číslu vozidla, ak ide o kontrolnú nálepku vonkajšiu označenú napr. „SKAo“) sa okrem vyznačenej kontrolnej nálepky emisnej kontroly 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 EK, nalepí sa kontrolná nálepka 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. Povrch, na ktorý sa má kontrolná nálepka nalepiť, sa pred aplikáciou nálepky očistí a odmastí. Po odstránení krycej fólie lepidla sa kontrolná nálepka nalepí na stanovené miesto. Vzduchové bubliny je potrebné vytlačiť smerom k najbližšiemu okraju kontrolnej nálepky. Prípadné posúvanie alebo odlepovanie nalepenej kontrolnej nálepky nie je možné a vedie k deštrukcii kontrolnej nálepky (šachovnicový vzor).
- (5) Ak bolo vozidlo pri EK vyhodnotené ako spôsobilé, odstráni sa kontrolná nálepka z predchádzajúcej EK, ak je nalepená. Kontrolnú nálepku z predchádzajúcej EK možno jednoducho a bezo zvyšku odstrániť stiahnutím pomocou elastickej podkladovej lepiacej vrstvy. Použitie nástrojov, chemikálií alebo lokálneho ohrevu pri odstraňovaní nie je potrebné, ani vhodné. Stará kontrolná nálepka sa odlepením znehodnotí.

Článok 13

Zrušovacie ustanovenie

Zrušuje sa metodický pokyn č. j. 11549-2100/06 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej v znení dodatkov č. 1 až 4 a metodického pokynu č. 50/2009.

Článok 14

Účinnosť

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňa 01.04.2014.

Mgr. Michal Halabica v. r.
generálny riaditeľ

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky**
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií

O Z N Á M E N I E

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky oznamuje stratu osvedčenia o evidencii časť II série a čísla:

1. NA 358404 vystavené pre nákladné vozidlo značky SCANIA, identifikačné číslo vozidla VIN YS2R4X20005344934, typ R4X2.
2. NA 389599 vystavené pre osobné vozidlo značky BMW, obchodného názvu X3 xDrive20d, identifikačné číslo vozidla VIN WBAWY310700F26225, typ X3, kategórie M1.

Na základe zistenej skutočnosti Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky vyhlasuje uvedené osvedčenie o evidencii časť II za neplatné.

Mgr. Michal Halabica v. r.
generálny riaditeľ

**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky**
Sekcia elektronických komunikácií a poštových služieb

**Vyhlásenie platnosti poštovej známky
„Technické pamiatky: Historické motocykle – Manet M90“
Katalógové číslo známky 561**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR schválilo platnosť poštovej známky „**Technické pamiatky: Historické motocykle – Manet M90**“, v nominálnej hodnote 1,10 €. Poštová známka platí vo vnútroštátnom a medzinárodnom poštovom styku od 17. 4. 2014 až do ukončenia platnosti.

Poštovú známku s rozmermi 44,1 × 26,5 mm, vrátane perforácie (na šírku) vytlačila rotačnou oceľotlačou v kombinácii s hĺbkotlačou tlačiareň Poštovní tiskárna cenin Praha, a. s., na tlačových listoch s 50 známkami.

Motívom poštovej známky je prvý československý povojnový motocykel Manet M90 vyrábaný v Považských strojárňach od roku 1947 a zároveň prvé sériovo vyrábané motorové vozidlo na Slovensku. Súčasne s poštovou známkou je vydaná obálka prvého dňa (FDC) s domicilom Považská Bystrica na pečiatke.

Námetom FDC je pohľad na nádrž motorky so sekvenčne posunutými riadidlami. Na FDC pečiatke je znázornené logo „MANET“. FDC vytlačila technikou jednofarebnej oceľotlače z plochej platne tlačiareň Poštovní tiskárna cenin Praha, a. s.

Autorom výtvarného návrhu poštovej známky, FDC a FDC pečiatky je akad. mal. Marián Komáček. Rytcom poštovej známky a FDC je Mgr. art. Ľubomír Zálec, ArtD.



**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja
Slovenskej republiky**
Sekcia elektronických komunikácií a poštových služieb

**Vyhlásenie platnosti poštovej známky
„Technické pamiatky: Historické motocykle – Jawa 50/550 Pionier“
Katalógové číslo známky 562**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR schválilo platnosť poštovej známky „Technické pamiatky: Historické motocykle – Jawa 50/550 Pionier“ v nominálnej hodnote 1,25 €.

Poštovú známku s rozmermi 44,1 × 26,5 mm, vrátane perforácie (na šírku) vytlačila rotačnou oceľotlačou v kombinácii s hĺbkotlačou tlačiareň Poštovní tiskárna cenin Praha, a. s., na tlačových listoch s 50 známkami.

Motívom poštovej známky je motocykel Jawa 50/550 Pionier, sériovo vyrábaný od apríla 1955 v Považských strojárňach. Súčasne s poštovou známkou je vydaná obálka prvého dňa (FDC) s domicilom Považská Bystrica na pečiatke.

Na FDC je reprodukováný technický nákres motora. Motívom FDC pečiatky je logo „JAWA“. FDC vytlačila technikou jednofarebnej oceľotlače z plochej platne tlačiareň Poštovní tiskárna cenin Praha, a. s.

Autorom výtvarného návrhu poštovej známky, FDC a FDC pečiatky je Mgr. art. Róbert Makar. Rytcom poštovej známky a FDC je Mgr. art. Ľubomír Žálec, ArtD.

