

MINISTERSTVO DOPRAVY SLOVENSKEJ REPUBLIKY
Sekcia cestnej dopravy a pozemných komunikácií
Štátny dopravný úrad

Metodický pokyn č. 20/2023,

ktorým sa mení a dopĺňa Metodický pokyn č. 2/2020 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom, so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so vznetrovým motorom v platnom znení

Ministerstvo dopravy Slovenskej republiky, štátny dopravný úrad podľa ustanovenia § 136 ods. 2 písm. a) bodu 38 zákona č. 106/2018 Z. z. o prevádzke vozidiel v cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov vydáva tento metodický pokyn:

Článok I

Metodický pokyn č. 2/2020 na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom, so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so vznetrovým motorom v znení metodického pokynu č. 59/2020, metodického pokynu č. 19/2021, metodického pokynu č. 41/2021, metodického pokynu č. 50/2021 a metodického pokynu č. 38/2022 sa mení a dopĺňa takto:

1. V článku 2 sa za slovo „kontrol“ vkladá čiarka a slová „zabezpečiť maximálnu objektivnosť a vysokú kvalitu“.
2. V článku 4 sa odsek 1 dopĺňa písmenom yy), ktoré znie:
„yy) hybridným motorovým vozidlom vozidlo, ktoré vo svojom pohonnom systéme využíva súčasne spaľovací motor a elektrický motor.“.
3. V článku 5 ods. 4 písm. h) sa na konci pripájajú tieto slová: „(napr. signalizácia zaplnenia DPF, otáčky mimo stanovený rozsah)“.
4. V článku 5 ods. 4 písm. i) sa za slovo „pri“ vkladá slovo „voľnobežných“.
5. Článok 5 sa dopĺňa odsekom 5, ktorý znie:

„(5) EK pravidelná pozostáva:

- a) zo zaznamenania vozidla v informačnom systéme podľa osobitného predpisu¹⁵⁾,
- b) zo stanovenia hodnôt kontrolných parametrov motora podľa článku 11,
- c) z úkonov vykonávaných na vozidle pristavenom na stojisku v rozsahu:
 1. zaznamenania vozidla prostredníctvom MZZ podľa článkov 8 a 18,
 2. identifikácie vozidla, motora a emisného systému podľa článkov 9 a 10,
 3. vizuálnej kontroly vozidla podľa článku 12,
 4. kondicionovania motora podľa článku 13,
 5. vykonania hodnoverného a opakovateľného merania emisií podľa článkov 14 a 15,
- d) zo zaznamenania nameraných hodnôt podľa článku 16,
- e) z vyhodnotenia EK podľa článku 17 a
- f) z vydania dokladov o vykonaní EK podľa osobitného predpisu¹⁵⁾.“.

6. V článku 6 odsek 7 znie:

„(7) Technik vykonáva všetky úkony EK, vrátane zápisu vozidla do informačného systému, vytvorenia záznamu vozidla prostredníctvom MZZ na vstupe a výstupe zo stojiska, priradenia relevantného predpisu k vozidlu, vykonania hodnoverného a opakovateľného merania podľa článku 15 a vyhodnotenia vozidla podľa článku 17. Zápis vozidla do informačného systému môže vykonať aj iná osoba ako technik, technik je však je povinný pred uzavretím elektronického protokolu skontrolovať správnosť údajov; v tom prípade zodpovednosť za výkon EK nesie technik okamihom prevzatia vozidla v elektronickom protokole informačného systému. Zodpovednosť za údaje uvedené v informačnom systéme nesie technik, ktorý EK v elektronickom protokole uzavrel.“

7. V článku 6 sa odsek 8 dopĺňa písmenom e), ktoré znie:

„e) byť počas merania obsluhované výhradne technikom.“

8. V článku 6 odsek 16 znie:

„(16) Ak je na stojisko pristavené vozidlo, ktoré je zaevidované v informačnom systéme, tak meračlá, prístroje a zariadenia používané na tomto stojisku nesmú byť použité na iný účel, ako je výkon EK vozidla pristaveného na stojisko.“

9. V článku 6 sa vypúšťajú odseky 17 a 18.

10. V článku 12 ods. 10 písmeno d) znie:

„d) Štartovanie 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 naštartuje spôsobom určeným od výrobcu vozidla. Počas štartovania motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie. Po naštartovaní motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného dobíjania akumulátora, signalizácii elektrickej poruchy motora indikátorom (MIL, žeravenie a pod.), ak je ním vozidlo vybavené, alebo k signalizácii minimálneho množstva redukčného čidla Ad-Blue, ak je vozidlo vybavené systémom SCR. Ak je na kontrolovanom vozidle signalizované minimálne množstvo redukčného čidla Ad-Blue v nádrži, technik s touto skutočnosťou oboznámi prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla a umožní prevádzkovateľovi alebo vodičovi vozidla doplnenie redukčného čidla Ad-Blue priamo na stojisku. Ak prevádzkovateľ alebo vodič vozidla nedoplní redukčné čidlo Ad-Blue, technik pokračuje v EK so zaznamenaním zistených chýb. Po naštartovaní motor musí mať ustálené voľnobežné otáčky (nesmú kolísat'), rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky (napr. kovové klopanie). Vyhotoví sa snímka počítadla prejdenej vzdialenosti podľa článku 8 ods. 12 písm. b)), ak po vyhotovení snímky prevádzkovateľ vozidla alebo vodič doplnil redukčné čidlo Ad-Blue, vyhotoví sa nová snímka podľa článku 8 ods. 12 písm. b). Ak kontrolované vozidlo nedisponuje počítadlom prejdenej vzdialenosti, toto zariadenie je nefunkčné, zobrazuje nereálny údaj, alebo údaj na počítadle prejdenej vzdialenosti je uvedený v inej jednotke ako v km, technik vyhotoví snímku kde sa počítadlo prejdenej vzdialenosti nachádza, resp. má nachádzať, snímku označí podľa článku 8 ods. 12 písm. b) a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu¹⁵⁾ do elektronického protokolu.“

11. V článku 12 ods. 11 písmeno d) znie:

„d) Štartovanie motora a kontrola elektrických indikátorov.

Zapne sa spínač zapalovania a skontroluje sa funkčnosť indikátorov dobíjania, mazania, množstva paliva, žeravenia, MIL a signalizácie minimálneho množstva redukčného čidla Ad-Blue, ak je vozidlo vybavené systémom SCR alebo signalizácie poruchy systému filtrácie

tuhých znečisťujúcich látok, ak je ním vozidlo vybavené. Motor sa naštartuje spôsobom určeným od výrobcu vozidla. Počas štartovania motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie. Po naštartovaní motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného dobíjania akumulátora, signalizácii elektronickej poruchy motora prostredníctvom MIL, signalizácii elektronickej poruchy motora indikátorom žeravenia svietením/blikaním, alebo k signalizácii minimálneho množstva redukčného čínidla Ad-Blue, ak je vozidlo vybavené systémom SCR alebo k signalizácii poruchy systému filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, ak je ním vozidlo vybavené. Ak je na kontrolovanom vozidle signalizované minimálne množstvo redukčného čínidla Ad-Blue v nádrži, technik s touto skutočnosťou oboznámi prevádzkovateľa alebo vodiča vozidla a umožní prevádzkovateľovi alebo vodičovi vozidla doplnenie redukčného čínidla Ad-Blue priamo na stojisku. Ak prevádzkovateľ alebo vodič vozidla nedoplní redukčné čínidlo Ad-Blue, technik pokračuje v EK so zaznamenaním zistených chýb. Po naštartovaní motor musí mať ustálené voľnobežné otáčky (nesmú kolísať), rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky (napr. kovové klopanie). Vyhotoví sa snímka počítadla prejdenej vzdialenosti podľa článku 8 ods. 12 písm. b), ak po vyhotovení snímky prevádzkovateľ vozidla alebo vodič doplnil redukčné čínidlo Ad-Blue, vyhotoví sa nová snímka podľa článku 8 ods. 12 písm. b). Ak kontrolované vozidlo nedisponuje počítadlom prejdenej vzdialenosti, toto zariadenie je nefunkčné, zobrazuje nereálny údaj, alebo údaj na počítadle prejdenej vzdialenosti je uvedený v inej jednotke ako v km, technik vyhotoví snímku kde sa počítadlo prejdenej vzdialenosti nachádza, resp. má nachádzať, snímku označí podľa článku 8 ods. 12 písm. b) a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu¹⁵⁾ do elektronického protokolu.“.

12. V článku 12 ods. 13 úvodnej vete sa slová „vozidla s hybridným pohonom“ nahrádzajú slovami „hybridného motorového vozidla“.
13. V článku 14 ods. 6 písm. c) sa slovo „šandarntným“ nahrádza slovom „štandardným“.
14. V článku 14 ods. 7 písm. b) sa slová „0,30 sekundy“ nahrádzajú slovami „0,40 sekundy“.
15. V článku 15 ods. 2 sa na konci pripája táto veta: „Metodické usmernenia TS EK zverejňujúe a ukladá na svojom webovom sídle.“.
16. V článku 15 ods. 5 sa slová „neplní podmienky homologácie“ nahrádzajú slovami „nesplňa podmienky homologizácie“.
17. V článku 15 ods. 14 písm. c) a ods. 15 písm. b) druhom bode sa vety „Pomalým plynulým zvyšovaním otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok. Nameraná hodnota otáčok sa zaznamená.“ nahrádzajú vetou „Na výzvu meracieho zariadenia na dosiahnutie maximálnych otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok plynulým stlačením pedálu akcelerátora z voľnobežnej polohy do polohy maximálnej dávky paliva (na podlahu) a uvoľní sa až po dosiahnutí maximálnych otáčok, ich zaznamenaní meracím zariadením a po výzve meracieho zariadenia na uvoľnenie pedálu akcelerátora.“.
18. V článku 15 ods. 14 písm. d) a ods. 15 písm. b) tretom bode sa veta „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.“ nahrádza vetou „Pri voľnej akcelerácii sa, po výzve meracieho zariadenia na dosiahnutie maximálnych otáčok, stlačí pedál akcelerátora čo najrýchlejšie (max. za 1 sekundu) z voľnobežnej polohy do polohy maximálnej dávky paliva (na podlahu) a uvoľní sa až po dosiahnutí maximálnych otáčok, ich zaznamenaní meracím zariadením a po výzve meracieho zariadenia na uvoľnenie pedálu akcelerátora.“.

19. V článku 15 ods. 14 písm. g) v tretej vete a ods. 15 písm. b) šiestom bode tretej vete sa vypúšťajú slová „a konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na veľkosť rozptylu časov akcelerácií“ a vypúšťa sa posledná veta.

20. Článok 15 sa dopĺňa odsekom 16, ktorý znie:

„(16) Meranie na hybridnom motorovom vozidle

- a) Na vykonanie merania emisií na hybridnom motorovom vozidle sa ustanovenia tohto článku vzťahujú primerane.
- b) Ak nie je možné naštartovať spaľovací motor hybridného motorového vozidla z dôvodu, že nie je k dispozícii postup uvedenia vozidla do Inšpekčného módu alebo z dôvodu plne nabitých trakčných akumulátorov, môže technik EK prerušiť podľa článku 18 ods. 1 bez vyhodnotenia vozidla a požiadať vodiča vozidla aby vykonal s vozidlom jazdu na elektrickom pohone za účelom zníženia stavu nabitia akumulátorov. Po skončení jazdy vozidla sa pokračuje v pôvodnej (prerušenej) EK opätovným zaznamenaním vozidla na stojisku podľa článku 8 a postupovať podľa článkov 12 až 18.
- c) Postupy uvedenia hybridného motorového vozidla do Inšpekčného módu vedie TS EK na svojom webovom sídle.
- d) Ak počas merania emisií nie je možné spaľovací motor hybridného motorového vozidla udržať v stanovených hodnotách podľa článku 11 a TS EK nevydala pre tento prípad metodické usmernenie TS EK, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup.“

21. V článku 16 ods. 1 sa na konci pripája táto veta: „Technik je povinný odoslať všetky merania, vrátane prerušených, do informačného systému.“

22. V článku 16 ods. 4 sa na konci pripája táto veta: „Tlačený záznam o meraní vyhotovený analyzátorom môže byť nahradený doplnkovou fotografiou podľa článku 8 ods. 12 písm. c) so zaznamenaním náhľadu tlačového záznamu zobrazeného na obrazovke meracieho zariadenia, evidovanou v informačnom systéme.“

23. V článku 17 sa za odsek 6 vkladá nový odsek 7, ktorý znie:

„(7) Ak na vozidle kategórie T bolo vykonané meranie podľa článku 15 ods. 6 alebo ods. 9 a následne bolo vykonané opakované meranie podľa článku 15 ods. 8 písm. a) alebo ods. 13 písm. a), pričom pri oboch meraniach bolo použité predĺženie výfukového potrubia podľa článku 14 ods. 1 písm. a) alebo ods. 3 písm. a) a použitie predĺženia výfukového potrubia počas oboch meraní je zrejmé z videozáznamu podľa článku 8 ods. 5 a počas oboch meraní boli všetky doplnkové parametre mimo stanovený rozsah podľa článku 14 ods. 2 alebo ods. 4, vozidlo sa vyhodnotí podľa článku 17 ods. 1 písm. a).“

Doterajší odsek 7 sa označuje ako odsek 8.

24. Príloha znie:

„Príloha k metodickému pokynu č. 2/2020

Popis položky	Rozdelenie popisu položky	Popis chyby	Hodnotenie	Kód chyby – interný	Kód chyby - harmonizovaný
Identifikácia (100)	Doklady vozidla (110)	neplatnosť a nerelevantnosť predložených dokladov (OE, protokol o montáži plynového zariadenia)	B	111	0.2.c.1
		nesprávne vypísaná položka (jednoznačný preklep): značka, obch. názov, typ motora, druh paliva vrátane alternatívneho (duálneho), resp. dátum prvej evidencie nesprávne vypísaný, neúplný alebo nepravdivý	A	112	0.2.c.2
		nesúlad údajov s dokladmi, (nejedná sa o preklep): značka vozidla, obchodný názov, identifikačné číslo motora, druh paliva, emisný systém	B	113	0.2.b.1
	Evidenčné číslo vozidla (120)	evidenčné číslo - nesúlad s dokladmi	B	121	0.2.b.2
		vozidlo nie je označené ani jednou tabuľkou s evidenčným číslom (nejedná sa o zadržané TEČ), evidenčné číslo nie je identifikovateľné ako celok	B	122	0.1.a
		falzifikát tabuľky s EČV, nesúlad rozmerov alebo farebnosti tabuľky	B	123	0.1.c
		tabuľka s EČV je nadmerne poškodená, nečitateľná, nesprávne umiestnená, upevnená	B	124	0.1.b
	VIN (130)	VIN - nesúlad s dokladmi,	B	131	0.2.b.3
		nie je vyznačené na pevnej časti vozidla, vozidlo bez EU homologizácie	A	132	0.2.c.3
		nie je vyznačené na pevnej časti vozidla, vozidlo s homologizáciou EU	B	133	0.2.c.4
		nie je riadne identifikovateľné vo všetkých znakoch	B	134	0.2.b.4
		VIN v zhode, ale obsahuje nepovolené znaky	A	135	0.2.SK.1
		VIN vykazuje zjavné znaky neoprávneného alebo neodborného zásahu (napr. VIN vyrazené podomácky)	B	136	0.2.SK.2
		na vozidle sa nachádza skrátené číslo VIN (min. 6 posledných znakov, ktoré sú v zhode s dokladom), alebo je nezhoda s dokladom spôsobená pridelením náhradného čísla VIN, ak je evidentné, že ide o vozidlo, ktoré je zapísané v doklade	A	137	0.2.SK.5
	Identifikačné číslo motora (140)	konštrukčné vyhotovenie motora - nesúlad dokladmi	B	141	0.2.a.1
		skorodované	A	142	0.2.b.5
		úmyselne poškodené	B	143	0.2.b.6
Plynové palivo (150)	označenie chýba, je poškodené, nesprávne umiestnené alebo nie je dobre viditeľné	B	151	0.2.a.2	

Popis položky	Rozdelenie popisu položky	Popis chyby	Hodnotenie	Kód chyby – interný	Kód chyby - harmonizovaný
Identifikácia (100)		nehoda typu regulátora alebo homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy s dokladmi	B	152	0.2.b.7
		vo vozidle sa nachádzajú komponenty plynovej palivovej sústavy pričom druh paliva nie je v zhode s dokladmi	C	153	0.2.SK.4
	Všeobecne (160)	stav vozidla neumožňuje vykonať alebo dokončiť identifikáciu vozidla (napr. nemožnosť otvoriť kapotu)	B	161	0.2.SK.3
Vizuálna kontrola (200)	Vizuálna kontrola sacej sústavy (210)	porušenie nasávacieho potrubia, upevnenie telesa vzduchového filtra	B	211	8.2.SK.1
		netesnosť prvkov a/alebo prepojovacích prvkov sacej/podtlakovej sústavy, poškodenie/netesnosť odvetrania palivovej nádrže, odvetrania kľukovej skrine	B	212	8.2.SK.2
	Vizuálna kontrola palivovej sústavy (220)	hadice a potrubia sú poškodené, popraskané, nie sú určené na ropné produkty, sú nebezpečne umiestnené	B	221	6.1.3.c
		plynové palivové hadice nie sú určené pre plynové palivo alebo ropné produkty	B	222	6.1.3.SK.1
		spoje nie sú zaistené proti uvoľneniu, uzáver palivovej nádrže chýba alebo nie je tesný	B	223	6.1.3.b
		doraz regulačného prvku dodávky paliva vznetového motora – mechanická väzba	B	224	6.1.3.SK.2
		zariadenie na voľbu druhu paliva nefunkčné alebo chýba (ak ním má byť vozidlo vybavené)	B	225	6.1.3.d
		počas EK bol únik plynu zaznamenaný pomocou DÚP (prenosný/stacionárny)	C	226	6.1.3.f
		je indikované minimálne množstvo chladiacej kvapaliny	A	227	6.1.3.SK.3
	Vizuálna kontrola elektrickej sústavy (230)	nesprávne umiestnenie vodičov (ostré hrany, horúce časti, rotujúce časti), spoje vodičov majú neprimeranú vôľu	B	231	4.11.a.
		nesprávne upevnenie akumulátora, svorky akumulátora majú neprimeranú vôľu	B	232	4.13.a
		poškodené / nefunkčné regulátory predstihu, poškodenie zdroja vysokého napätia, poškodenie rozdeľovača, poškodené kontakty prerušovača	B	233	4.11.b
		porušenie izolácie vodičov	B	234	4.11.c
		chýbajúca alebo chybná poisťka elektrického okruhu plynového zariadenia	B	235	4.13.d
	neúplnosť, nefunkčnosť, porušenie a nesprávne umiestnenie elektrickej inštalácie plynového zariadenia	B	236	4.11.a.SK	

Popis položky	Rozdelenie popisu položky	Popis chyby	Hodnotenie	Kód chyby – interný	Kód chyby - harmonizovaný
Vizuálna kontrola (200)	Štartovanie (240)	nefunkčnosť indikátora dobíjania alebo mazania alebo žeravenia alebo stavu paliva alebo minimálneho množstva čidla na zníženie emisií NOx alebo systému filtrácie pevných častíc	B	241	4.11.SK.1
		indikátor dobíjania alebo mazania alebo žeravenia signalizuje poruchu	B	242	4.11.SK.2
		signalizácia zaplnenia filtra pevných častíc	B	243	4.11.SK.3
		signalizácia minimálneho množstva redukčného čidla	B	244	4.11.SK.4
		signalizácia minimálneho množstva paliva - prevádzkovateľ súhlasí s pokračovaním v EK	A	245	4.11.SK.5
		signalizácia minimálneho množstva paliva - prevádzkovateľ nesúhlasí s pokračovaním v EK	B	246	4.11.SK.6
		motor nie je možné spustiť štandardným spôsobom, vydáva neštandardné zvuky, nemá ustálené voľnobežné otáčky, rovnomerný chod	B	247	4.11.SK.7
		nefunkčnosť indikátora elektronických porúch motora – ak je ním vozidlo vybavené	B	248	4.11.SK.8
		indikátor elektronických porúch motora – ak je ním vozidlo vybavené - signalizuje poruchu	B	249	4.11.SK.9
	Vizuálna kontrola výfukovej sústavy (250)	neupevnený alebo netesniaci výfukový systém, výfuková sústava nie je kompletná	B	251	6.1.2.a
		výfukové plyny vnikajú do priestoru vozidla, je ohrozené zdravie osôb vo vozidle	C	252	6.1.2.b
		zariadenie na reguláciu emisií zážihového motora nainštalované výrobcom chýba, je pozmenené alebo poškodené	B	253	8.2.1.1.a
		zariadenie na reguláciu emisií vznetrového motora nainštalované výrobcom chýba, je pozmenené alebo poškodené	B	254	8.2.2.1.a
		signalizovaná porucha systému filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, porucha systému SCR	C	255	8.2.2.1.a.SK
		netesnosť výfukovej sústavy, systému recirkulácie výfukových plynov, systému sekundárneho vzduchu zážihového motora	B	256	8.2.1.1.b
		netesnosť výfukovej sústavy, systému recirkulácie výfukových plynov vznetrového motora	B	257	8.2.2.1.b
		výfukové plyny vnikajú do priestoru vodiča alebo cestujúcich vozidla kategórie M2, M3	C	258	9.3.b
	Všeobecne (260)	Únik prevádzkových kvapalín (chladiacej kvapaliny, mazacieho oleja, paliva)	C	261	8.4.1.

Popis položky	Rozdelenie popisu položky	Popis chyby	Hodnotenie	Kód chyby – interný	Kód chyby - harmonizovaný
Vizuálna kontrola (200)		úprava motora a/alebo riadiacej jednotky motora s vplyvom na bezpečnosť a životné prostredie	B	262	6.1.9.a
		použitie nehomologovaných komponentov plynovej palivovej sústavy	C	263	6.1.9.b
		stav vozidla neumožňuje vykonať vizuálnu kontrolu alebo meranie	B	264	8.2.SK.3
		stav vozidla neumožňuje dokončiť meranie alebo vykonať všetky kontrolné úkony	B	265	8.2.SK.12
	Vizuálna kontrola elektrickej sústavy hybridného vozidla (270)	Trakčný akumulátor zjavne poškodený, únik elektrolytu	C	271	4.13.SK.1
		Chladiaci systém trakčných akumulátorov – únik chladiva	C	272	4.13.SK.2
		Systém elektrického pohonu vozidla signalizuje poruchu	B	273	4.11.SK.10
		Vysokonapäťové vodiče - porušená izolácia, pozmenená farebnosť izolácie, porušený kryt	B	274	4.11.SK.11
		Zariadenie na nabíjanie vozidla z elektrickej siete – poškodené, porušená izolácia vodičov, poškodené pripojovacie koncovky, poškodené kryty na vozidle	B	275	4.11.SK.12
	B/BKAT, NKAT (300)	Meranie (310)	CO alebo HC mimo stanovený rozsah; ak sa jedná o vozidlo s viacerými výfukovými vyústeniami hodnoty ich aritmetického priemeru	C	311
CO pri palive plyn mimo stanovený rozsah; ak sa jedná o vozidlo s viacerými výfukovými vyústeniami hodnoty ich aritmetického priemeru			C	312	8.2.1.2.SK.2
otáčky mimo stanovený rozsah			B	313	8.2.1.2.SK.3
uhol zopnutia kontaktov alebo uhol predstihu mimo stanovený rozsah			B	314	8.2.1.2.SK.4
Podmienky merania (320)		nie je splnená požiadavka ustáleného stavu indikovaných hodnôt	B	321	8.2.1.2.SK.5
		CO ₂ , O ₂ a λ mimo stanovený rozsah	B	322	8.2.1.2.SK.6
		CO ₂ , O ₂ a λ mimo stanovený rozsah a konšt. motora má vplyv na ich veľkosť	A	323	8.2.1.2.SK.9
B/RKAT, RKAT OBD (400)	Meranie (410)	CO alebo HC pri voľnobehu a CO alebo λ pri zvýšených otáčkach mimo stanovený rozsah	C	411	8.2.1.2.SK.1
		CO pri palive plyn mimo stanovený rozsah	C	412	8.2.1.2.SK.2
		voľnobežné a kontrolné otáčky mimo stanovený rozsah	B	413	8.2.1.2.SK.3
		prúd, napätie, λ, obd, zvlnenie napätie, mimo stanovený rozsah	B	414	8.2.1.2.SK.7
		CO ₂ , O ₂ a λ pri voľnobehu mimo stanovený rozsah	B	415	8.2.1.2.SK.6

Popis položky	Rozdelenie popisu položky	Popis chyby	Hodnotenie	Kód chyby – interný	Kód chyby - harmonizovaný
		zvýšené otáčky nie je možné udržať v stanovenom rozsahu	B	416	8.2.1.2.SK.8
		CO ₂ , O ₂ a λ pri voľnobehu mimo stanovený rozsah a konšt. motora má vplyv na ich veľkosť	A	417	8.2.1.2.SK.10
D / BKAT, NKAT, NKAT OBD (500)	Meranie (510)	dymivosť vyššia ako stanovený rozsah	C	511	8.2.2.2.SK.1
		maximálne otáčky mimo stanovený rozsah	B	512	8.2.2.2.SK.2
		voľnobežné otáčky vyššie ako stanovený rozsah	B	513	8.2.2.2.SK.3
		rozptyl súčiniteľov absorpcie mimo stanovený rozsah	B	514	8.2.2.2.SK.4
		neprimeraný nárast dymivosti medzi akceleráciami	C	515	8.2.2.2.SK.5
		rozptyl časov vyhodnocovaných akcelerácii je vyšší ako stanovená hodnota	A	516	8.2.2.2.SK.6
OBD (600)	Všeobecne (610)	nie je možné nadviazať komunikáciu v špecifických prípadoch	A	611	8.2.SK.4
		nie je možné nadviazať komunikáciu	B	612	8.2.SK.5
		readinesscode nie je možné načítať stav hodnotenia testov	B	613	8.2.SK.6
		status MIL nie je možné načítať alebo je nezhoda medzi načítaným a skutočným statusom MIL	B	614	8.2.SK.7
		Status MIL signalizuje poruchu (bliká, svieti)	C	615	8.2.SK.8
	Pamäť chýb (620)	Nie je možné čítať pamäť OBD	B	621	8.2.SK.9
		chyby P0..., P2 – vozidlo so zážihovým motorom	B	622	8.2.1.2.d
		chyby P1..., P3...,	A	623	8.2.SK.10
		nesúlad medzi VIN na vozidle a zaznamenaným (zistenie identifikačných údajov OBD)	A	624	8.2.SK.11
		chyby P0..., P2 – vozidlo so vznetrovým motorom	B	625	8.2.1.2.d

“.

Článok II

Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť 2. decembra 2023.

Ing. Ľubomír Moravčík, PhD.
riaditeľ štátneho dopravného úradu