

**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, P<sub>S</sub> 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) CO<sub>2</sub> – oxid uhličitý,
- j) HC – nespálené uhľovodíky,
- k) O<sub>2</sub> – kyslík,
- l) λ – hodnota lambda,
- m) CO<sub>COR</sub> – 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 zariadenie<sup>1)</sup>,
- s) DÚP – detektor úniku plynu,
- t) BKAT – nezdokonalený emisný systém bez katalyzátora,

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

- 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 iskrou<sup>2)</sup>,
- 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 výrobcou<sup>3)</sup>,
- i) voľnobežnými otáčkami otáčky nezaťaženeho motora, kondicionovaného na prevádzkovú teplotu, pri uvoľnenom pedáli akceleračného, 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 akceleračného pri stabilizovaných otáčkach zodpovedajúcich výrobcou určenej hodnote, ak výrobca túto hodnotu neurčil, hodnote ustanovenej týmto metodickým pokynom,
- k) lambdou ( $\lambda$ ) súčiniteľ prebytku vzduchu vypočítaný analyzátorom z nameranej objemovej koncentrácie jednotlivých zložiek výfukových plynov ( $\text{CO}$ ,  $\text{HC}$ ,  $\text{CO}_2$ ,  $\text{O}_2$ ) pomocou zjednodušenej Brettschneiderovej rovnice,
- l) emisiou koncentrácia plynných, 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 II<sup>4)</sup>, osvedčenie o evidencii, technický preukaz<sup>5)</sup>, alebo obdobný doklad o evidencii z inej krajiny,
- u) prvým prihlásením do evidencie (rok výroby) dátum prvého pridelenia evidenčného čísla

<sup>2)</sup> STN EN 30 0027-1 Základná terminológia cestných vozidiel, Motory vozidiel, Časť 1: Termíny a definície

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

<sup>4)</sup> § 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.

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

v SR<sup>6)</sup> 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 pridelenie evidenčného čísla v SR<sup>6)</sup>,
- 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 systém<sup>7)</sup>,
- z) špecifickým postupom TS EK individuálne posúdený a stanovený postup.

## **Článok 5** **Dôvody vykonávania EK**

EK pravidelná sa vykonáva na:

- a) vozidle evidovanom v SR<sup>6)</sup>, ktoré nie je dočasne vyradené z evidencie podľa osobitného predpisu<sup>8)</sup>,
- b) jednotlivo dovezenom vozidle<sup>9)</sup>, pred jeho prihlásením do evidencie v SR<sup>6)</sup>,
- c) vozidle, pri opätovnom schválení po odcudzení<sup>10)</sup>,
- d) vozidle, pri výmene technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii<sup>11)</sup>,
- e) vozidle, pri hromadnej prestavbe<sup>12)</sup>,
- f) vozidle, pristavené k výkonu EK na základe rozhodnutia OÚ<sup>13)</sup>.

## **Druhá časť** **Požiadavky na EK**

### **Článok 6** **Všeobecné požiadavky na vykonanie EK**

- (1) EK sa vykonávajú vo vyhradenom priestore<sup>14)</sup> na PEK uvedenom v oprávnení, alebo na mobilnom PEK<sup>15)</sup>.
- (2) EK pravidelnú, nenahrádza EK zvláštna, alebo EK administratívna, okrem EK administratívnej vykonávanej na základe rozhodnutia OÚ<sup>16)</sup>.
- (3) EK pravidelnú je možné vykonať na ktoromkoľvek PEK<sup>17)</sup>, 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 predpisu<sup>18)</sup>.

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

<sup>7)</sup> § 61 zákona č. 725/2004 Z. z.

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

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

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

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

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

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

<sup>14)</sup> § 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.

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

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

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

<sup>18)</sup> 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, byť prítomný pri výkone EK<sup>19)</sup>.
- (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 dozor<sup>19)</sup>.
- (7) Počas EK sa nesmie opravovať ani nastavovať motor kontrolovaného vozidla<sup>20)</sup>.
- (8) Vykonávať EK môže iba technik v rozsahu platného osvedčenia<sup>7)</sup>.
- (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 predpisom<sup>1)</sup>, 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 SR<sup>6)</sup> a na EK administratívnu, ktorá sa vykoná po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v SR<sup>6)</sup>.
- (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 zariadení<sup>21)</sup>. Zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup> do elektronického protokolu.
- (12) Meradlá, prístroje a zariadenia používané pri vykonávaní EK musia:
- vyhovovať osobitnému predpisu<sup>23)</sup>,
  - byť schválené ministerstvom<sup>24)</sup>,
  - byť platne overené, kalibrované alebo metrologicky kontrolované, ak takej kontrole podliehajú<sup>25)</sup>,
  - 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:
- 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,
  - analyzátor – meradlo na meranie objemovej koncentrácie zložiek výfukových plynov,
  - motortester – meradlo na meranie otáčok motora, uhlu predstihu zážihu a uhlu zopnutia kontaktov prerušovača,
  - 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 EK<sup>14)</sup> bez uzavretia EK, alebo zaznamenania dôvodu do elektronického protokolu. Toto neplatí, ak je ohrozená bezpečnosť PEK alebo prítomných osôb.

## Článok 7

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

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

<sup>21)</sup> § 67 ods. 5 zákona 725/2004 Z. z.

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

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

<sup>24)</sup> § 58 zákona č. 725/2004 Z. z.

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

## Požiadavky na vozidlo pristavené na PEK

- (1) Vozidlo pristavené na výkon EK musí byť čisté<sup>21)</sup>.
- (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 vydezinfikované<sup>21)</sup>.
- (3) 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.
- (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 na vstupe na PEK

- (1) Vytvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup>.
- (2) Technik zabezpečí maximálnu možnú čitateľnosť evidenčného čísla vozidla. Ak sú na tabuľkách s evidenčným číslom vozidla predmety, ktoré by mohli narušovať 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 predpisu<sup>22)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (3) Technik po pristavení vozidla do priestoru pre samotné vykonávanie EK<sup>14)</sup> vytvorí vstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu<sup>1)</sup>.

#### 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 nehody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 SR<sup>6)</sup>, alebo
    4. technické osvedčenie vozidla<sup>26)</sup>, ak sa jedná 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 jedná o EK odcudzeného vozidla z dôvodu opätovného

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

- 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 vozidla<sup>27)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> do elektronického protokolu.
- (4) Technik skontroluje platnosť a relevantnosť predložených dokladov. Identifikačné a evidenčné údaje v predložených dokladoch, v rozsahu potrebnom pre 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 požiadá TS EK o relevantné údaje. Identifikované údaje zaznamená technik do informačného systému spôsobom uvedeným v osobitnom predpisu<sup>22)</sup> 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 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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).

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

Ak nie je možné identifikovať niektorý zo znakov VIN (číslo karosérie vozidla), zaznamenajú sa podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup> 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) a zistená nehoda sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup> do elektronického protokolu.

- (10) Ak montáž plynového zariadenia vozidla s plynovým alebo alternatívnym pohonom bola vykonaná prestavbou vozidla v SR<sup>27)</sup>, 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 zariadenia<sup>28)</sup> podľa ods. 2 písm. b) a zistené údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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

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

znižovanie škodlivín vo výfukových plynoch (katalyzátora) a na základe tejto skutočnosti 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 predpisom<sup>29)</sup>.
- (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 mierky hladiny oleja v motore je 60 °C.

Pre vozidlá kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> a T sa teplota nestanovuje.

2. *Otáčky voľnobehu /min. – max./, min<sup>-1</sup>,*

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<sup>-1</sup> od hodnoty určenej výrobcom.

Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, použije sa výrobcom určená minimálna hodnota a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min<sup>-1</sup>.

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<sup>-1</sup>, 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:

2000 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1972,

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



1200 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<sup>-1</sup>,*

Stanoví sa kontrolný bod otáčok z hodnôt určených výrobcom na kontrolu zapalovacej sústavy, v intervale 2500 – 3500 min<sup>-1</sup>. 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<sup>-1</sup> tak, potrebný rozsah otáčok sa stanoví s toleranciou ± 100 min<sup>-1</sup> od strednej hodnoty rozsahu otáčok, 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 ± 2°. 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 uhlu 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 M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> a T sa teplota nestanovuje.

2. *Otáčky voľnobehu /min. – max./, min<sup>-1</sup>,*

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<sup>-1</sup> od hodnoty určenej výrobcom.

Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, použije sa výrobcom určená minimálna hodnota a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min<sup>-1</sup>.

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<sup>-1</sup>, 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 uhlu zopnutia sa stanoví s toleranciou ± 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 ± 1°. 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<sup>-1</sup>,*

Stanoví sa kontrolný bod otáčok z hodnôt určených výrobcom na kontrolu zapalovacej

sústavy, v intervale 2500 – 3500 min<sup>-1</sup>. 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<sup>-1</sup> tak, potrebný rozsah otáčok sa stanoví s toleranciou  $\pm 100$  min<sup>-1</sup> 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 plynách.
- (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 predpisu<sup>22)</sup> 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 prepojujúcich 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 brzdneho 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 kolísat'), rovnomerný chod a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

Pri chode motora vo 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 posluhom 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> 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 predpisu<sup>22)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

## 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 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 rozsah 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 predpisu<sup>22)</sup> a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).
    2. *Uhol predstihu zážihu*  
Merania uhla predstihu zážihu sa vykonáva dynamickým spôsobom vo voľnobežných ako aj vo 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

Merania uhla zopnutia kontaktov sa vykonáva dynamickým spôsobom vo voľnobežných ako aj vo 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 vo 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 predpisu<sup>22)</sup> 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<sub>COR</sub>, CO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub>, 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:

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

b) 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).

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 3000 min<sup>-1</sup> po dobu minimálne 30 sekúnd. Po preplachovej akcelerácii sa ďalej pokračuje meraním na druhom palive.

#### (4) Kontrola plnenia podmienok merania:

a) 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).

b) Technik opakované meranie nevykoná ak konštrukčné riešenie motora má vplyv na hodnoty doplnkových kontrolných parametrov, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup> 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

rozsah stanovený podľa článku 14 ods. 2 a konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na namerané hodnoty doplnkových kontrolných parametrov, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup> 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 predpise<sup>22)</sup>. K výťažku 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 tlačných záznamov z oboch meraní spolu s protokolom o EK.
- (2) Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt:
- a) Každý tlačný záznam z merania vyhotovený na základnom, 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. otáčky voľnobehu, podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
  5. nameranú koncentráciu CO podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
  6. nameranú koncentráciu HC podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
  7. nameranú koncentráciu CO<sub>2</sub> podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
  8. nameranú koncentráciu O<sub>2</sub> podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
  9. vypočítanú hodnotu CO<sub>COR</sub> podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu,
  10. vypočítanú hodnotu lambda podľa článku 15 ods. 2 písm. b) piateho bodu.
- b) Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví záznam z merania pre každé vyústenie a namerané hodnoty sa zaznamenávajú podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup> 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 vozidla<sup>27)</sup> 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 rovná 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 rovný 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 plynch 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 vo 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 plynným alebo alternatívnym plynným palivom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
  7. pri vizuálnej kontrole na vozidle s alternatívnym plynným alebo samostatným plynným palivom podľa článku 12 ods. 5 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch 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 plynným alebo samostatným plynným 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 plynným 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 sa jedná meranie na benzínovom palive, alebo
  12. nie sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 1 ak sa jedná o meranie

na plynnom palive vozidla s alternatívnym alebo samostatným plynným 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 predpisu<sup>1)</sup> pred jeho opustením priestoru na samotné vykonávanie EK<sup>18)</sup>.
- (2) Uzatvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu<sup>22)</sup>.

### **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