

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) λ_{OBD} – hodnota lambda OBD,
- r) B – benzín,
- s) LPG – Liquefied Petroleum Gas - skvapalnený ropný plyn (Propán – Bután),

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

- 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 Bretschneiderovej 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) emisiou koncentrácia plynných, 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 plynoch,

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, kedy je benzín vstrekaný 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 nádržiach,
- v) plynovým zariadením súbor všetkých špecifických komponentov vozidla, ktoré používa na pohon vozidla stlačený zemný plyn (CNG), skvapatelný ropný plyn (LPG), alebo skvapatelný 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 osvedčenia¹⁾.
- (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⁾,

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, ktorý 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.

- 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.
- (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, ako aj do súboru určeného pre prenos nameraných hodnôt do informačného systému,
 - c) komunikačné zariadenie – zariadenie určené pre komunikáciu s OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla v súlade s osobitým predpisom⁷⁾,
 - d) analyzátor – meradlo na meranie objemovej koncentrácie zložiek výfukových plynov,
 - 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, 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

- (1) Vozidlo pristavené na výkon EK musí byť čisté²⁵⁾.
- (2) Na vozidle pristavenom na výkon EK nesmie byť signalizované minimálne množstvo relevantných prevádzkových kvapalín.
- (3) Ak je vozidlo vybavené MIL, nesmie tento indikátor počas EK signalizovať chybový stav.
- (4) 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⁾.
- (5) 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.
- (6) Vozidlo musí umožňovať spustenie motora bez použitia iných zdrojov energie.
- (7) Motor musí umožňovať dosiahnutie stabilizovaných voľnobežných a zvýšených otáčok.
- (8) Príslušenstvo motora ovplyvňujúce emisie škodlivín musí byť úplné, funkčné, nepoškodené a tesné.
- (9) Mazacia, chladiaca a palivová sústava vozidla vrátane plynovej, musí byť pred vykonaním EK tesná.
- (10) OBD musí byť funkčný, nesmie signalizovať poruchu a musí umožňovať komunikáciu a získanie údajov prostredníctvom komunikačného zariadenia a to:
 - a) pre vozidlo so zážihovým motorom kategórie M₁ a N₁ s benzínovým alebo alternatívnym plynným palivom prvýkrát prihlásené do evidencie po 1. januári 2005,
 - b) pre vozidlo so zážihovým motorom kategórie M₁ a N₁ s plynovým pohonom prvýkrát prihlásené do evidencie po 1. januári 2008.

Tretia časť

Kontrola vozidla

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

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 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 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 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 výťažku 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 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 požiada TS EK o relevantné údaje.
Identifikované údaje zaznamená technik do informačného systému spôsobom uvedeným v osobitnom predpisu²⁶⁾ v rozsahu:

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

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

- 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) 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 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 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

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

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 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 a 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 plynovým alebo alternatívnym 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 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 M₁ a N₁ s palivom benzín alebo alternatívnym palivom, ktoré je prvýkrát prihlásené do evidencie po 1. januári 2005.
 - b) vozidlo so zážihovým motorom kategórie M₁ a N₁ 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 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:

0,5 % 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 2500 – 3000 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,*

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

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 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. Ak hodnotu voľnobežných otáčok pre plynné palivo výrobca vozidla neurčil, otáčky motora nesmú prekročiť 1000 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 2500 – 3000 min⁻¹.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu zvýšených otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou ± 250 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 2500 – 3000 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 0,2 %.

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 stanovujú 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 °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 2500 – 3000 min⁻¹.

Ak výrobca určil iba jednu hodnotu zvýšených otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou ± 250 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 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) Ak je na prístavenom 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 elektronickej 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) Vizualna kontrola výfukovej sústavy

Výfuková sústava musí byť úplná a tesná. Výfuková sústava sa overí vizuálnou prehliadkou a posluhom 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 vyústzeniami 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.

(6) Vizualna kontrola vozidla s emisným systémom RKAT OBD:

a) Vizualna 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) Vizualna 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 spustení motora.

Technik EK overí prítomnosť a tesnosť uzáveru palivovej nádrže.

c) Vizualna 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 meradla a potvrdí sa spojenie – komunikácia nadviazaná. Ak nebola komunikácia nadviazaná, tak sa postup nadviazania komunikácie zopakuje pri spustení motora.

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 posluhom 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 vstrekovačov, 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 nepustí 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 uhlíkov.
 - 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 O₂ pri voľnobežných otáčkach, /max./, obj. %, hodnota O₂ pri voľnobežných otáčkach nesmie byť vyššia ako 1,0 %, hodnota O₂ 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 rozsah 0,97 – 1,03, λ pri voľnobežných otáčkach môže byť aj mimo rozsah 0,97 – 1,03, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi),
 - c) hodnota CO₂ pri voľnobežných otáčkach, /min/, obj. %, hodnota CO₂ pri voľnobežných otáčkach nesmie byť nižšia ako 14 %, hodnota CO₂ 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 O₂ pri voľnobežných otáčkach, /max./, obj. %, hodnota O₂ pri voľnobežných otáčkach nesmie byť vyššia ako 0,5 %, hodnota O₂ 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 rozsah 0,97 – 1,03, λ pri voľnobežných otáčkach môže byť aj mimo rozsah 0,97 – 1,03, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi),
 - c) hodnota CO₂ pri voľnobežných otáčkach, /min/, obj. %, hodnota CO₂ pri voľnobežných otáčkach nesmie byť nižšia ako 14 %, hodnota CO₂ pri voľnobežných otáčkach môže byť aj nižšia ako 14 %, ak je to z dôvodu konštrukčného riešenia motora (napr. vrstvením zmesi).

- hodnota CO₂ pri voľnobežných otáčkach nesmie byť nižšia ako 14 %, hodnota CO₂ 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, CO₂ a O₂. Predpísaný časový 20 sekundový úsek začína plynúť od okamihu, kedy 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 pedálu 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 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 v ďalej 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 po dobu 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 po dobu 20 sekúnd, musí byť hodnota zvlnenia napätia vyššia alebo rovná 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 po dobu 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 analyzátora, ktorý ju zaznamená.

Stlačením pedálu 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, kedy 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 analyzátora, ktorý ju zaznamená.

Po stabilizovaní voľnobežných otáčok nastane meranie pri voľnobežných otáčkach po dobu 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 vykonávajú 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 pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 min⁻¹ po dobu 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 vykonávajú 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 pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 min⁻¹ po dobu 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 stanovený rozsah 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 rozsah stanovený 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 zaznamenajú do elektronického protokolu, spôsobom a rozsahom

uvedeným v osobitnom predpise²⁶⁾. K výťažku protokolu archivovanému 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 tlačných záznamov z oboch meraní spolu s protokolom.

(2) Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt z vozidla s emisným systémom RKAT:

a) Každý tlačný 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 výústami 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 tlačný 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 sacia 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 rovné 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 rovné 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 plyným alebo alternatívnym plyným palivom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
 8. 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
 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 plyným alebo alternatívnym plyným palivom pri chode motora na palivo plyn sa nevyhodnocuje HC, λ a doplnkové kontrolné parametre podľa článku 14 ods. 2. Na vozidlo s plyným 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 rovné 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 rovný 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 pre 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 rovné 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