

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

**Prvá časť  
Úvodné ustanovenia**

**Článok 1  
Predmet**

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s ustanovením § 99 písm. m) zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov vydáva na zabezpečenie jednotného postupu pracovísk emisných kontrol metodický pokyn, ktorým sa upravuje postup pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so vznetovým motorom.

**Článok 2  
Účel**

Účelom metodického pokynu je zabezpečiť jednotný postup pracovísk emisných kontrol pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej motorových vozidiel so vznetovým motorom kategórie M, N a T. Na motorových vozidlách kategórie L, P<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) LPG – Liquefied Petroleum Gas - skvapalnený ropný plyn (Propán – Bután),
- h) LNG – Liquefied Natural Gas – skvapalnený zemný plyn,
- i) CNG – Compressed Natural Gas - stlačený zemný plyn,
- j) OBD – On-Board Diagnostics - systém palubnej diagnostiky,
- k) MIL (MI) – Malfunction indicator light - optický indikátor<sup>1)</sup> poruchového stavu komponentu sledovaného OBD, alebo samotného OBD,
- l) SCR – systém selektívnej katalytickej redukcie,
- m) VIN – Vehicle Identification Number – identifikačné číslo vozidla,
- n) CIN – Calibration Identification Number – maximálne 15 miestne (3 písmená a max. 12 čísel) číslo identifikujúce stav hardvéru a softvéru vozidla,
- o) CVN – Calibration Verification Number – verifikačné číslo s uvedením minimálne jednej štvorbitovej hodnoty,
- p) MZZ – monitorovacie záznamové zariadenie<sup>2)</sup>,
- q) DÚP – detektor úniku plynu,
- r) BKAT – nezdokonalený emisný systém,
- s) NKAT – zdokonalený emisný systém,
- t) NKAT OBD - zdokonalený emisný systém s OBD.

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

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

## Článok 4 Vymedzenie pojmov

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

- a) vozidlom motorové vozidlo so vznetovým motorom vyrobené na účely prevádzky v premávke na pozemných komunikáciách, určené na prepravu osôb alebo tovaru,
- b) motorom vznetový spaľovací motor, v ktorom sa vstreknuté palivo samovoľne vznecuje vo vzduchu ohriatom kompresným teplom predchádzajúceho stlačenia na teplotu vznietenia<sup>3)</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 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 výrobcom<sup>4)</sup>,
- 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) otáčkami maximálneho výkonu otáčky motora určené výrobcom, pri ktorých motor dosahuje maximálny výkon,
- k) maximálnymi regulačnými otáčkami výrobcu určené najvyššie otáčky nezaťaženeho motora, pri ktorých regulátor obmedzí dávku paliva,
- l) maximálnymi otáčkami najvyššie otáčky nezaťaženeho motora, dosiahnuté pri úplnom stlačení pedála akcelerátora,
- m) dymivosťou optický efekt sprevádzajúci emisiu pevných, kvapalných a plyných nečistôt rozptýlených vo výfukových plynoch motora,
- n) opacitou fyzikálna vlastnosť charakterizujúca optickú pohltivosť prostredia, vyjadrená hodnotou súčiniteľa absorpcie. Popisuje ju Beer-Lambertov zákon,
- o) rozptylom rozdiel medzi maximálnou a minimálnou vyhodnocovanou hodnotou súčiniteľa absorpcie,
- p) klesajúcim radom každá po sebe nasledujúca nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie je nižšia ako predchádzajúca,
- q) súčiniteľom absorpcie hodnota opacity nameraná počas voľnej akcelerácie,
- r) korigovaným súčiniteľom absorpcie  $x_L [m^{-1}]$  korigovaný súčiniteľ absorpcie stanovený pri schvaľovaní vozidla,
- s) OBD systém palubnej diagnostiky, na diagnostiku stavu emisne relevantných komponentov motora a jeho príslušenstva<sup>5)</sup>,
- t) emisiou koncentrácia plyných, pevných a kvapalných zložiek výfukových plynov,
- u) emisným systémom časti motora a jeho príslušenstva, ktoré sú relevantné pre tvorbu emisií motora,
- v) nezdokonaleným emisným systémom výfuková sústava vznetového motora vozidla bez zariadenia na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku,
- w) zdokonaleným emisným systémom výfuková sústava vznetového motora vozidla so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfuku vrátane NO<sub>x</sub> katalyzátorov, alebo SCR alebo systémom filtrácie tuhých znečisťujúcich látok,
- x) readinesscode kód hodnotenia testov monitorovaných systémov OBD (kód pripravenosti

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

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

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

- OBD), podľa osobitého predpisu<sup>6)</sup>,
- y) komunikačným zariadením zariadenie pre komunikáciu s OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla, podľa osobitého predpisu<sup>7)</sup>,
  - z) druhom paliva schválené prevádzkové palivo motora (nafta),
  - aa) duálnym pohonom dvojpaliivový systém prípravy zmesi, pri ktorom motor spaľuje dve samostatné palivá súčasne, pričom palivá sú umiestnené v samostatných nádržiach,
  - ab) plynovým zariadením súbor všetkých špecifických komponentov vozidla používajúceho na pohon stlačený zemný plyn (CNG), skvapalnený ropný plyn (LPG), alebo skvapalnený zemný plyn (LNG),
  - ac) záznamovým zariadením zariadenie umožňujúce tlač záznamu z merania,
  - ad) záznamom z merania tlačový výstup záznamového zariadenia s vytlačenými hodnotami nameraných parametrov a ostatných údajov v súlade s týmto metodickým pokynom,
  - ae) osvedčením o evidencii osvedčením o evidencii časť II<sup>8)</sup>, osvedčením o evidencii, technický preukaz<sup>9)</sup> alebo obdobný doklad o evidencii z inej krajiny,
  - af) prvým prihlásením do evidencie (rok výroby) dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v SR<sup>10)</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,
  - ag) prvým prihlásením vozidla do evidencie v SR dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v SR<sup>10)</sup>,
  - ah) informačným systémom súhrn dokladov, tlačív, kníh, programového vybavenia a toku informácií v príslušnej oblasti, ktorý sa vedie ručne alebo automatizovaným spôsobom,
  - ai) elektronickým protokolom elektronický protokol o EK motorového vozidla, vytvorený v informačnom systéme EK,
  - aj) technikom fyzická osoba, ktorá je odborne spôsobilá a má platné osvedčenie na vykonávanie EK na príslušný druh paliva a emisný systém<sup>11)</sup>,
  - ak) špecifickým postupom TS EK individuálne posúdený a stanovený postup.

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

EK pravidelná sa vykonáva na:

- a) vozidle evidované v SR<sup>10)</sup>, ktoré nie je dočasne vyradené z evidencie podľa osobitého predpisu<sup>12)</sup>,
- b) jednotlivo dovezenom vozidle<sup>13)</sup>, pred jeho prihlásením do evidencie v SR<sup>10)</sup>,
- c) vozidle, pri opätovnom schválení po odcudzení<sup>14)</sup>,
- d) vozidle, pri výmene technického osvedčenia vozidla za osvedčenie o evidencii<sup>15)</sup>,
- e) vozidle, pri hromadnej prestavbe<sup>16)</sup>,

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

<sup>7)</sup> 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.

<sup>8)</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>9)</sup> § 112 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>10)</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>11)</sup> § 61 zákona č. 725/2004 Z. z.

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

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

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

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

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

- f) vozidle, pristavenom k výkonu EK na základe rozhodnutia OÚ<sup>17)</sup>,

## **Druhá časť Požiadavky na EK**

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

- (1) EK sa vykonávajú vo vyhradenom priestore<sup>18)</sup> na PEK uvedenom v oprávnení, alebo na mobilnom PEK<sup>19)</sup>.
- (2) EK pravidelnú, nenahrádza EK zvláštna, alebo EK administratívna, okrem EK administratívnej vykonávanej na základe rozhodnutia OÚ<sup>20)</sup>.
- (3) EK pravidelnú je možné vykonať na ktoromkoľvek PEK.<sup>21)</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>22)</sup>.
- (5) Technik musí umožniť vodičovi vozidla, byť prítomný pri výkone EK<sup>23)</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>23)</sup>.
- (7) Počas EK sa nesmie opravovať ani nastavovať motor kontrolovaného vozidla<sup>24)</sup>.
- (8) Vykonávať EK môže iba technik v rozsahu platného osvedčenia<sup>11)</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>2)</sup>, 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 SR<sup>10)</sup> a na EK administratívnu, ktorá sa vykoná po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v SR<sup>10)</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>25)</sup>. Zistený stav sa zaznamená podľa

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

<sup>18)</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>19)</sup> § 66 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

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

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

<sup>22)</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.

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

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

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

- osobitného predpisu<sup>26)</sup> do elektronického protokolu.
- (12) Meradlá, prístroje a zariadenia používané pri vykonávaní EK musia:
- a) vyhovovať osobitnému predpisu<sup>27)</sup>,
  - b) byť schválené ministerstvom<sup>28)</sup>,
  - c) byť platne kalibrované alebo metrologicky kontrolované, ak takej kontrole podliehajú<sup>29)</sup>,
  - d) umožniť vykonať automatizovaný postup merania a prenos nameraných alebo načítaných hodnôt<sup>30)</sup> 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 osobitným predpisom<sup>7)</sup>,
  - d) Dymomer – meradlo, ktoré vyhodnocuje optické vlastnosti výfukového plynu meraním opacity,
  - 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 EK<sup>18)</sup> bez uzavretia EK, alebo zaznamenania dôvodu do elektronického protokolu. Toto neplatí, ak je ohrozená bezpečnosť PEK alebo prítomných osôb.
- (17) EK na vozidle s duálnym pohonom sa môže vykonať len na PEK, ktoré má platné oprávnenie typu C na vykonávanie EK motorových vozidiel so vznetovým motorom a súčasne má platné oprávnenie typu A alebo B na vykonávanie EK motorových vozidiel so zážihovým motorom a pohonom na LPG, CNG alebo LNG.
- (18) EK na vozidle s duálnym pohonom môže vykonať len technik, ktorý má platné osvedčenie na vykonávanie EK motorových vozidiel so vznetovým motorom a súčasne má platné osvedčenie na vykonávanie EK motorových vozidiel so zážihovým motorom a pohonom na LPG, CNG alebo LNG.

## Článok 7

### Požiadavky na vozidlo pristavené na PEK

- (1) Vozidlo pristavené na výkon EK musí byť čisté<sup>25)</sup>.
- (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 vydezinfikované<sup>25)</sup>.
- (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

<sup>26)</sup> Metodický pokyn č. 32/2014, ktorý upravuje vyznačovanie výsledku emisnej kontroly do dokladov o emisnej kontrole.

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

<sup>28)</sup> § 58 zákona č. 725/2004 Z. z.

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

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

- chod.
- (6) Vozidlo musí umožňovať spustenie motora bez použitia iných zdrojov energie.
  - (7) Motor musí umožňovať voľnobežný chod a dosiahnutie stabilizovaných maximálnych 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 z vozidla kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> so vznetovým motorom, prvýkrát prihlásenom do evidencie vozidiel po 1. januári 2008.

### **Tretia časť Kontrola vozidla**

#### **Článok 8 Zaznamenanie vozidla na vstupe na PEK**

- (1) Vytvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup>.
- (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 predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (3) Technik po pristavení vozidla do priestoru pre samotné vykonávanie EK<sup>18)</sup> vytvorí vstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu.<sup>2)</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) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c), zistené nezhody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>26)</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>26)</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>10)</sup>, alebo
    4. technické osvedčenie vozidla<sup>31)</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 prihlásenia do evidencie vozidiel,
  - b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s duálnym pohonom D/LPG, D/CNG alebo D/LNG a ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná prestavbou

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

vozidla<sup>32)</sup> v SR. Z uvedeného dokladu technik urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výtlaku 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 predpisu<sup>26)</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 požiada TS EK o relevantné údaje. Identifikované údaje zaznamená technik do informačného systému spôsobom uvedeným v osobitnom predpise<sup>26)</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 bloku motora čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (napr. skorodovalo alebo je prekryté inou konštrukčnou jednotkou) a nie je úmyselne poškodené, (napr. viditeľným vybrúsením) zaznamená sa identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch a podľa osobitného predpisu<sup>26)</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 konštrukčne 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 predpisu<sup>26)</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 (číslo 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 predpisu<sup>26)</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), alebo podľa článku 17 ods. 2

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

- písm. c) a zistená nezhoda sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do elektronického protokolu.
- (10) Ak montáž plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom bola vykonaná prestavbou vozidla v SR<sup>32)</sup>, porovnajú sa identifikačné údaje a zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore vozidla (regulátora, riadiacej jednotky, vstrekovačov a pod.), s údajmi uvedenými v protokole o montáži plynového zariadenia<sup>33)</sup> podľa ods. 2 písm. b) a zistené údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (11) Ak montáž plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom nebola vykonaná prestavbou vozidla v SR, porovná sa typ regulátora a/alebo zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátora tlaku, riadiacej jednotky, vstrekovačov a pod.) v motorovom priestore vozidla s údajmi uvedenými v predložených dokladoch, alebo v „Poznámke“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu.  
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>26)</sup> do „Poznámky“ v časti „Definícia vozidla“ elektronického protokolu.  
Zistené identifikačné údaje a homologizačné značky podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy (regulátora, riadiaca jednotka, vstrekovačov a pod.) sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (12) Ak je pri identifikácii zistená nezhoda údajov podľa ods. 4, medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch a údajmi zistenými fyzickou kontrolou na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania údajov v predložených dokladoch, (napr.: preklep, gramatika a pod.) údaje zistené na vozidle sa zaznamenajú do elektronického protokolu, nesprávne vypísané údaje sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> 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 predpisu<sup>26)</sup> 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 predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (15) Ak sa na vozidle s duálnym pohonom vyskytne nezhoda medzi údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa ods. 2 písm. b) a údajmi zistenými na vozidle podľa ods. 10 alebo nezhoda zistená podľa ods. 11, v EK sa nepokračuje, zistené nezhody sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do elektronického protokolu a vozidlo sa hodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

## **Článok 10**

### **Identifikácia emisného systému**

- (1) Emisný systém BKAT je nezdokonalený emisný systém vznetového motora, ktorého výfuková sústava nie je vybavená zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfukových plynov.
- (2) Emisný systém NKAT je zdokonalený emisný systém vznetového motora, ktorého výfuková sústava je vybavená zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfukových plynov alebo SCR alebo systémom filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, vrátane NO<sub>x</sub> katalyzátorov.
- (3) Emisný systém NKAT OBD je zdokonalený emisný systém vznetového motora, ktorý je vybavený OBD a ktorého výfuková sústava je vybavená zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách výfukových plynov alebo SCR alebo systémom filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, vrátane NO<sub>x</sub> katalyzátorov.

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



Za vozidlo s emisným systémom NKAT OBD sa považuje vozidlo kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2008.

- (4) Technik pri identifikácii emisného systému zisťuje:
- a) prítomnosť zariadenia na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách z výfukových plynov vrátane NO<sub>x</sub> katalyzátorov, alebo SCR alebo systému filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, ak to technické riešenie vozidla umožňuje,
  - b) kategóriu vozidla a dátum prvého prihlásenia do evidencie vozidiel.
- (5) Na základe zistených skutočností podľa ods. 4 technik určí príslušný druh emisného systému podľa ods. 1, 2 alebo 3.

## Článok 11

### Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov motora

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

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

- (2) Ustanovené hodnoty sú definované všeobecne záväzným predpisom<sup>34)</sup>.
- (3) Hodnoty určené podľa ods. 1, majú prednosť pred hodnotami ustanovenými všeobecne záväzným predpisom, ak tento metodický pokyn nestanovuje inak.
- (4) Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov motora:

a) *Teplota motora /min/, °C,*

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

b) *Voľnobežné otáčky /min. – max./, min<sup>-1</sup>,*

Rozsah voľnobežných otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min<sup>-1</sup> od dolnej hranice a pripočítaním hodnoty 50 min<sup>-1</sup> k hornej hranici tolerančného pásma určeného výrobcom.

Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu voľnobežných otáčok, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min<sup>-1</sup> od minimálnej hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min<sup>-1</sup>.

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

Ak voľnobežné otáčky nie sú výrobcom vozidla určené, voľnobežné otáčky nesmú prekročiť 1000 min<sup>-1</sup>, pričom spodná hranica sa stanoví tak, aby bola nižšia ako sú reálne voľnobežné otáčky.

Pre vozidlá kategórie T, nesmú voľnobežné otáčky prekročiť otáčky hodnotu 1000 min<sup>-1</sup>.

Ak sú najnižšie dosiahnuteľné voľnobežné otáčky vozidla kategórie T vyššie ako 1000 min<sup>-1</sup>, 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 predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

c) *Maximálne otáčky /min. – max./, min<sup>-1</sup>,*

Dolnú hranicu rozsahu maximálnych otáčok predstavujú otáčky maximálneho výkonu určené výrobcom vozidla. Horná hranica rozsahu maximálnych otáčok je hodnota maximálnych regulačných otáčok určená výrobcom motora zväčšená o hodnotu 150 min<sup>-1</sup>.

Ak výrobca hodnotu maximálnych regulačných otáčok neurčil, hornú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky maximálneho výkonu zväčšené o 15 % pri mechanickej väzbe pedálu akceleračného, alebo o 30 % pri elektronickej väzbe pedálu akceleračného, alebo o 45 % pri vozidlách s emisným systémom NKAT OBD.

Ak výrobca vozidla neurčil inak, pre vozidlo s automatickou prevodovkou je rozsah

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

maximálnych otáčok zhodný ako pre vozidlo s mechanickou prevodovkou.

Ak pri vozidle s automatickou prevodovkou nie je možné dosiahnuť maximálne otáčky stanovené pre vozidlo s mechanickou prevodovkou, môže byť dolná hranica rozsahu maximálnych otáčok znížená, no maximálne však o 1/3 stanovených otáčok.

V špecifických prípadoch pri vozidlách vybavených obmedzovačom otáčok, technik môže požiadať TS EK o zmenu rozsahu maximálnych otáčok. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

d) *Maximálna prípustná hodnota dymivosti „D<sub>MAX</sub>“, m<sup>-1</sup>,*

Maximálna prípustná hodnota dymivosti „D<sub>MAX</sub>“ vozidiel kategórie M a N s emisným systémom BKAT, NKAT je hodnota vypočítaná súčtom korigovaného súčiniteľa absorpcie „X<sub>L</sub>“ s hodnotou konštanty 0,5 m<sup>-1</sup> (D<sub>MAX</sub> = X<sub>L</sub> + 0,5, m<sup>-1</sup>), pričom sa prioritne použije korigovaný súčiniteľ absorpcie uvedený v osvedčení o evidencii. Ak osvedčenie o evidencii, korigovaný súčiniteľ absorpcie neobsahuje, použije sa korigovaný súčiniteľ absorpcie uvedený na výrobnom štítku vozidla alebo na samostatnom štítku.

Maximálna prípustná hodnota dymivosti „D<sub>MAX</sub>“ vozidiel kategórie M a N prvýkrát prihlásených do evidencie vozidiel po 01.01.2008 je zhodná s hodnotou korigovaného súčiniteľa absorpcie „X<sub>L</sub>“, uvedeného v osvedčení o evidencii (D<sub>MAX</sub> = X<sub>L</sub>, m<sup>-1</sup>). Ak osvedčenie o evidencii korigovaný súčiniteľ absorpcie neobsahuje, použije sa korigovaný súčiniteľ absorpcie uvedený na výrobnom štítku vozidla alebo na samostatnom štítku.

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

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

Ak servisný informačný dokument alebo špecializovaný odborný katalóg obsahuje hodnotu určenej dymivosti, tak hodnota maximálnej dymivosti „D<sub>MAX</sub>“ je rovná hodnote určenej dymivosti „D“ (D<sub>MAX</sub> = D, m<sup>-1</sup>).

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „X<sub>L</sub>“ alebo dymivosti „D“ nie je známa, potom maximálna prípustná hodnota dymivosti „D<sub>MAX</sub>“ je stanovená:

4,00 m<sup>-1</sup> pri vozidle prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1979,

3,00 m<sup>-1</sup> pri vozidle s preplňovaným motorom,

2,50 m<sup>-1</sup> pri vozidle s nepreplňovaným motorom,

1,50 m<sup>-1</sup> pri vozidle prihlásenom do evidencie od 1. júla 2008,

0,7 m<sup>-1</sup> pri vozidle prihlásenom do evidencie od 1. januára 2015.

Pre vozidlá kategórie T sa maximálna prípustná hodnota dymivosti „D<sub>MAX</sub>“ stanoví nasledovne:

4,00 m<sup>-1</sup> pri vozidle prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1979,

3,00 m<sup>-1</sup> pri vozidle s preplňovaným motorom,

2,50 m<sup>-1</sup> pri vozidle s nepreplňovaným motorom,

1,50 m<sup>-1</sup> pri vozidle prihlásenom do evidencie od 1. januára 2015.

e) *Rozptyl /R<sub>max</sub>/ m<sup>-1</sup>,*

Maximálna prípustná hodnota rozptylu je 0,5 m<sup>-1</sup>.

## 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 a 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 predpisu<sup>26)</sup> 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 predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu.
- (5) Vizuálna kontrola vozidla s emisným systémom BKAT / NKAT:
- 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.
  - Vizuálna kontrola palivovej sústavy  
V motorovom priestore sa overia časti palivovej sústavy vrátane regulátora dávky paliva. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného poškodenia, potrubia a hadice musia byť určené na ropné produkty, nesmú byť popraskané a všetky spoje musia byť tesné a zaistené proti uvoľneniu.  
Ak je zistený náznak úniku paliva (napr. zatečenie), tak sa tesnosť sústavy overí pri spustení motora.  
Ak je medzi pedálom akcelerátora a vstrekovacím zariadením mechanická väzba, overí sa poloha regulačného prvku dodávky paliva pri úplnom stlačení pedála akcelerátora. Regulačný prvok musí byť v polohe maximálnej dodávky paliva.
  - Vizuálna kontrola elektrickej sústavy  
V motorovom priestore vozidla sa skontroluje úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie a overí sa pripojenie akumulátora.  
Elektrická inštalácia musí byť riadne izolovaná, upevnená, umiestnená tak, aby nedochádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi a rotačnými časťami motora. Prepojovacie prvky a kontakty musia byť pevne spojené (nesmú mať neprimeranú vôľu).
  - Spúšťanie motora a kontrola elektrických indikátorov  
Zapne sa spínač zapalovania a skontroluje sa funkčnosť indikátorov dobíjania, mazania, množstva paliva, žeravenia a indikátora elektrických porúch motora, pokiaľ je nimi vozidlo vybavené.  
Motor sa spustí štandardným spôsobom. Pri spúšťaní motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie.  
Po spustení motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného nabíjania, alebo k signalizácii elektrickej poruchy motora, pokiaľ je takýmito indikátormi vozidlo vybavené.  
Motor musí mať po spustení ustálené voľnobežné otáčky (nesmú kolísat), rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky (napr. kovové klopanie).
  - Vizuálna kontrola výfukovej sústavy  
Výfuková sústava musí byť úplná a dostatočne tesná. Výfuková sústava sa overí vizuálnou prehliadkou a posluškom pri voľnobežných otáčkach a jej tesnosť sa overí vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné vykonať tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku vo výfukovom potrubí a tým k možnosti jeho poškodenia. Ak je vozidlo vybavené závislými vyústeniami výfuku, pri tlakovej skúške musí technik upchať každé výfukové vyústenie. Ak to technické riešenie výfukovej sústavy umožňuje, overí sa prítomnosť katalyzátora vrátane SCR, systému

filtrácie tuhých znečisťujúcich látok, systému recirkulácie výfukových plynov, pokiaľ je nimi vozidlo vybavené.

(6) Kontrola vozidla s emisným systémom NKAT OBD:

a) Vizuálna kontrola sacej sústavy

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

b) Vizuálna kontrola palivovej sústavy

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

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

c) Vizuálna kontrola elektrickej sústavy

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

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

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

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

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

Motor sa spustí štandardným spôsobom. Pri spúšťaní motora sa nesmú použiť žiadne iné zdroje energie.

Po spustení motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného nabíjania, alebo k signalizácii elektrickej 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 predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

e) Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

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

(7) Vizuálna kontrola plynovej palivovej sústavy

a) Vizuálna kontrola plynovej palivovej sústavy sa vykoná len na vozidle, ktoré je

- vybavené duálnym pohonom (palivom D/LPG, D/LNG, D/CNG).
- b) Prostredníctvom prenosného DÚP sa v priestore PEK vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy, pričom sa skontroluje tesnosť plniaceho ventilu, plynotesnej nádoby, palivových vedení a hadíc, splynovača a vstrekovačov, pri prevádzke motora na plyné palivo a spustenom motore. Ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy, alebo ak sa počas výkonu EK prejaví únik plynu akustickou signalizáciou stacionárneho DÚP, EK sa ukončí, motor sa okamžite vypne, vozidlo sa z PEK vytlačí a PEK sa vyvetrá. Zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c), alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).
- Ak sa zistí netesnosť plynovej palivovej sústavy pred vstupom vozidla na PEK, vozidlo sa do priestoru PEK nevpuští, EK sa nevykoná a zistený stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do elektronického protokolu.
- c) Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí plynovej palivovej sústavy motora.
- Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, nepoškodené, homologizované pre plyné palivo, zaistené proti uvoľneniu a nesmú byť vedené cez ostré hrany a v blízkosti rotačných alebo horúcich častí motora alebo vozidla.
- d) Chladiaca sústava vozidla vybaveného skvapalneným plyným palivom musí byť tesná a nesmie byť indikované minimálne množstvo chladiacej kvapaliny.
- e) Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť a neporušenosť elektrickej inštalácie plynového zariadenia. Elektrická inštalácia musí byť umiestnená tak, aby nedochádzalo k poškodeniu izolácie ostrými hranami, horúcimi a rotačnými časťami motora. Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky a snímače, vrátane prítomnosti a dostupnosti samostatnej elektrickej poistky plynového zariadenia.
- (8) Ak pri vizuálnej kontrole vozidlo neplní niektorú z požiadaviek podľa ods. 2, 5 až 7, každý zistený nedostatok sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c) alebo podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

### **Článok 13**

#### **Kondicionovanie motora**

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

### **Článok 14**

#### **Podmienky merania**

- (1) Technik skontroluje a zabezpečí dodržanie nasledovných podmienok:
- a) Do priemeru vyústenia výfuku 70 mm sa použije odberová sonda č. 1. V prípade väčšieho vyústenia výfuku ako 70 mm, použije sa odberová sonda č. 2, pokiaľ výrobca vozidla alebo meradla neurčil inak.
- b) Odberová sonda dymomera musí byť zasunutá do výfukového vyústenia tak, aby bolo zachované jej vhodné umiestnenie. Hadica odberovej sondy nesmie mať ostré ohyby a prietok výfukových plynov nesmie byť obmedzený jej škrtením alebo iným spôsobom.
- Výstup plynov z výfukového potrubia nesmie byť ovplyvňovaný dodatočnými zariadeniami, napr. koncovkou výfuku, alebo vonkajšími vplyvmi napr. nevhodným spôsobom odvádzania (odsávania) výfukových plynov.
- c) Pred vykonaním merania musí byť motor nakondicionovaný podľa článku 13.
- d) Počas vykonávania merania musí byť prevodovka v polohe neutrál, prídavné agregáty

- odpojené a vozidlo zabrzdené, ak postup merania v špecifických prípadoch nevyžaduje inak.
- e) Pred vykonaním merania sa vykoná preplachová akcelerácia. Ak výrobca neurčí inak, preplachová akcelerácia sa vykoná rýchlym a nenásilným stlačením pedálu akcelerátora. Pri preplachovej akcelerácii sa dosiahne pásmo vysokých otáčok (viac ako 75 % otáčok maximálneho výkonu). Po ich dosiahnutí sa pedál akcelerátora uvoľní. Preplachová akcelerácia sa vykoná minimálne dvakrát.
  - f) Rozptyl časov vyhodnocovaných voľných akcelerácii nesmie byť väčší ako je definovaný v ods. 2.
- (2) Rozptyl časov voľných akcelerácii „ $R_{t_{max}}$ “, sekunda,
- a) Rozptyl časov vyhodnocovaných voľných akcelerácii vykonaných počas jedného merania, na vozidle s emisným systémom BKAT, NKAT, nesmie byť väčší ako 1,0 sekunda.
  - b) Rozptyl časov vyhodnocovaných voľných akcelerácii vykonaných počas jedného merania, na vozidle s emisným systémom NKAT OBD, nesmie byť väčší ako 0,30 sekundy.
- (3) Pred meraním technik zadá do meradla hodnoty kontrolovaných parametrov stanovené podľa článku 11. Hodnoty kontrolovaných parametrov zadané do meradla, musia byť v zhode s hodnotami kontrolovaných parametrov uvedenými v elektronickom protokole.
- (4) Za dodržanie podmienok merania je zodpovedný technik, ktorý EK vykonáva.

## **Článok 15**

### **Meranie**

- (1) Počas merania musia byť dodržané podmienky merania podľa článku 14.
- (2) Meranie na vozidle s emisným systémom BKAT/NKAT:
- a) Teplota motora  
Zmeria sa teplota oleja v motore, v mieste zasunutia kontrolnej mierky na zistenie hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny v expanznej nádobke chladiacej sústavy.  
Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu podľa článku 11 ods. 4 písm. a), postupuje sa podľa článku 13. Ak hodnotu teploty nie je možné dosiahnuť, ani po opakovanom kondicionovaní motora, pokračuje sa ďalej v meraní, aj bez dosiahnutia požadovanej teploty.  
Pripúšťa sa meranie teploty prostredníctvom komunikačného zariadenia pripojeného na OBD.
  - b) Voľnobežné otáčky  
Pripojí sa snímač otáčkomera. Pri inštalácii snímača otáčkomera sa musia dodržať podmienky určené výrobcom meradla, aby meranie bolo spoľahlivé a presné.  
Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia pripojeného na OBD.  
Zaznamená sa nameraná hodnota voľnobežných otáčok, ktorá nesmie byť vyššia ako je stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. b). Ak je hodnota voľnobežných otáčok vyššia ako je hodnota stanoveného rozsahu podľa článku 11 ods. 4 písm. b) vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).
  - c) Maximálne otáčky  
Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia pripojeného na OBD.  
Pomalým plynulým zvyšovaním otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok. Nameraná hodnota otáčok sa zaznamená.  
Namerané maximálne otáčky musia byť v stanovenom rozsahu, podľa článku 11 ods. 4 písm. c).  
Ak namerané otáčky sú nižšie ako požadované, je možné ich meranie opakovať.  
Ak namerané otáčky nie sú v stanovenom rozsahu, podľa článku 11 ods. 4 písm. c), hodnota otáčok sa zaznamená v meraní sa nepokračuje a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).  
Ak sú pochybnosti o technickom stave motora (nízka hladina oleja, neznámy termín

výmenny rozvodového remeňa alebo rozvodovej reťaze) alebo ak sa pri zvyšovaní otáčok vyskytnú prejavy svedčiace o zlom mechanickom stave motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy), alebo nesprávnom nastavení regulátora maximálnych otáčok, ktoré predstavujú zvýšené riziko poškodenia motora, v EK sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

d) Meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie

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

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

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

Voľná akcelerácia sa vykoná minimálne 3 krát a maximálne 12 krát po sebe, pričom čas medzi dvoma po sebe nasledujúcimi stlačeniami pedálu akcelerátora musí byť najmenej 10 sekúnd. Ak počas merania pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prejavom zhoršenia technického stavu motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy), alebo pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prudkému nárastu dymivosti motora, alebo sa iným spôsobom prejaví okamžité výrazné zhoršenie technického stavu motora, meranie sa okamžite ukončí, dôvod ukončenia sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 1 písm. c).

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

e) Výpočet priemernej hodnoty dymivosti „D“, m<sup>-1</sup>

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

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

kde: D - vypočítaná hodnota dymivosti, m<sup>-1</sup>,

k - nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie, m<sup>-1</sup>,

N - poradové číslo merania.

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

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

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

f) Výpočet rozptylu „R“, m<sup>1</sup>

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

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

- g) Meranie času akcelerácie motora  
 Pri meraní podľa písm. d) sa počas každej voľnej akcelerácie zaznamená čas akcelerácie z voľnobežných otáčok až po dosiahnutie maximálnych otáčok. Ak nameraný rozptyl časov vyhodnocovaných akcelerácií je vyšší ako stanovený podľa článku 14 ods. 2 písm. a) a konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na veľkosť rozptylu časov akcelerácií, technik preverí správnosť umiestnenia snímača otáčok alebo spojenie meradla s OBD, technik opakovane vykoná meranie. Ak konštrukčné riešenie motora má vplyv na veľkosť rozptylu časov akcelerácií, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a pokračuje ďalej v EK.
- h) Meranie emisií pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému motora  
 Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie vykoná pre každé výfukové vyústenie samostatne.
- (3) Meranie na vozidle s emisným systémom NKAT OBD:

- a) Teplota motora  
 Komunikačným zariadením sa z OBD načíta teplota chladiacej kvapaliny. Ak táto teplota nedosahuje požadovanú hodnotu podľa článku 11 ods. 4 písm. a), postupuje sa podľa článku 13. Ak túto hodnotu teploty nie je možné dosiahnuť, ani po opakovanom kondicionovaní motora, pokračuje sa ďalej v meraní, aj bez dosiahnutia požadovanej teploty chladiacej kvapaliny. Ak opakovane nedôjde k načítaniu teploty, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.
- b) Kontrola MIL  
 Po spustení motora vozidla, MIL musí zhasnúť. V špecifických prípadoch, ak pred spustením motora MIL zhasol, nesmie sa po spustení motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať a tým indikovať poruchu motora a jeho komponentov. Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta status MIL /„ZAP“, „VYP“/. Ak načítaný status MIL je „ZAP“ (MIL signalizuje poruchu niektorého z komponentov), tento stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c). Kontrola statusu MIL sa vykoná porovnaním načítaného statusu MIL s jeho skutočnou indikáciou, podľa nasledovnej tabuľky (svieti = „ZAP“ / nesvieti = „VYP“).

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

Ak MIL nevykazuje zhodu medzi načítaným statusom a jeho skutočným stavom (indikáciou), tento stav sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

- c) Kontrola stavu pamäte OBD  
 Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa skontrolujú údaje z OBD



relevantné z hľadiska emisií – záznamy v pamäti chýb OBD.

Ak je počet chýb > 0, načítajú sa chybové kódy z pamäte uložených chýb OBD a zobrazia sa na zobrazovacom zariadení dymomera a zaznamenajú sa podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do elektronického protokolu.

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

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

d) Zistenie identifikačných údajov vozidla z OBD

1. Komunikačné zariadenie načíta VIN / CIN / CVN. Následne sa porovná načítané VIN s VIN uvedeným na vozidle. Zistený nesúlad medzi elektronickým VIN a VIN uvedeným na vozidle sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> 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 predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

3. Komunikačné zariadenie načíta readinesscode.

e) Voľnobežné otáčky

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

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

Ak opakovane nedôjde k načítaniu voľnobežných otáčok, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

f) Maximálne otáčky

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

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

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

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

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

Ak opakovane nedôjde k načítaniu maximálnych otáčok, technik môže požiadať TS EK o špecifický postup. TS EK posúdi vhodnosť použitia špecifického postupu a jeho rozsah. V prípade schválenia špecifického postupu technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu. TS EK schválenie špecifického postupu vyznačí v elektronickom protokole.

Ak sú pochybnosti o technickom stave kontrolovaného motora (nízka hladina oleja, neznámy termín výmeny rozvodového remeňa alebo rozvodovej reťaze) alebo ak sa pri zvyšovaní otáčok vyskytnú prejavy svedčiacie o zlom mechanikom

stave motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy), alebo nesprávnom nastavení regulátora maximálnych otáčok, ktoré predstavujú zvýšené riziko poškodenia motora, v EK sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

g) Meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie

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

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

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

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

Ak počas merania pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prejavom zhoršenia technického stavu motora (neštandardné zvukové alebo vibračné impulzy), alebo ak pri jednotlivých akceleráciách dôjde k prudkému nárastu dymivosti, alebo ak sa iným spôsobom prejaví okamžité výrazné zhoršenie technického stavu motora, meranie sa okamžite ukončí, dôvod ukončenia sa zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé podľa článku 17 ods. 2 písm. c).

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

h) Výpočet priemernej hodnoty dymivosti „D“, m<sup>-1</sup>

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

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

kde: D - vypočítaná hodnota dymivosti, m<sup>-1</sup>,

k - nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie, m<sup>-1</sup>,

N - poradové číslo merania.

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

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

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

i) Výpočet rozptylu „R“, m<sup>-1</sup>

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

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

- j) Meranie času voľnej akcelerácie motora  
 Pri meraní podľa písm. g) sa počas každej voľnej akcelerácie zaznamená čas akcelerácie z voľnobežných otáčok až po dosiahnutie maximálnych otáčok.  
 Ak rozptyl časov vyhodnocovaných voľných akcelerácií je vyšší ako stanovený podľa článku 14 ods. 2 písm. b) a konštrukčné riešenie motora nemá vplyv na veľkosť rozptylu časov voľných akcelerácií, technik preverí spojenie s OBD a vykoná opakované meranie.  
 Ak konštrukčné riešenie motora má vplyv na veľkosť rozptylu časov voľných akcelerácií, technik túto skutočnosť zaznamená podľa osobitného predpisu<sup>26)</sup> do časti „Ďalšie záznamy“ elektronického protokolu a pokračuje ďalej v EK.
- k) Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému  
 Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie vykoná pre každé výfukové vyústenie samostatne.

## Článok 16

### Zaznamenanie nameraných hodnôt

- (1) Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do elektronického protokolu, spôsobom a rozsahom uvedeným v osobitnom predpise<sup>26)</sup>. K výtlaku protokolu archivovanému v PEK sa priloží tlačенý záznam o meraní vyhotovený dymomerom pri meraní podľa článku 15. Ak sa vykoná opakované meranie podľa článku 15 ods. 2 písm. g) alebo ods. 3 písm. j), tak technik zabezpečí archiváciu tlačенých záznamov z oboch meraní spolu s protokolom.
- (2) Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt z vozidla s emisným systémom BKAT/NKAT:
- a) Každý tlačенý záznam o meraní vyhotovený záznamovým zariadením dymomera musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:
1. typové označenie dymomera,
  2. softvérová verzia,
  3. dátum a čas merania,
  4. evidenčné číslo vozidla,
  5. druh paliva a emisný systém,
  6. druh odberovej sondy,
  7. technikom zadané VIN,
  8. maximálnu stanovenú hodnotu teploty motora, podľa článku 11 ods. 4 písm. a),
  9. stanovený rozsah voľnobežných otáčok podľa článku 11 ods. 4 písm. b),
  10. stanovený rozsah maximálnych otáčok podľa článku 11 ods. 4 písm. c),
  11. maximálna prípustná hodnota dymivosti „D<sub>MAX</sub>“, m<sup>-1</sup> podľa článku 11 ods. 4 písm. d),
  12. maximálnu stanovenú hodnotu rozptylu „R<sub>MAX</sub>“, m<sup>-1</sup>, podľa článku 11 ods. 4 písm. e),
  13. nameraná teplota podľa článku 15 ods. 2 písm. a),
  14. namerané voľnobežné otáčky podľa článku 15 ods. 2 písm. b),
  15. namerané maximálne otáčky podľa článku 15 ods. 2 písm. c),
  16. poradové čísla jednotlivých vyhodnocovaných akcelerácií,
  17. namerané hodnoty voľnobežných a maximálnych otáčok počas jednotlivých akcelerácií podľa článku 15 ods. 2 písm. d),
  18. namerané časy jednotlivých akcelerácií podľa článku 15 ods. 2 písm. d),
  19. namerané hodnoty súčiniteľov absorpcie počas jednotlivých akcelerácií podľa článku 15 ods. 2 písm. d),
  20. priemernú hodnotu dymivosti „D“ podľa článku 15 ods. 2 písm. e),
  21. vypočítanú hodnotu rozptylu „R“ podľa článku 15 ods. 2 písm. f),
  22. výsledné hodnotenie „vyhovuje“, „nevyhovuje“, alebo „test prerušený“.

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

## **Článok 17**

### **Vyhodnotenie EK**

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

- vybavený) nesignalizuje poruchu, a
3. hodnoty voľnobežných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. b) a d), nie sú vyššie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. b), a
  4. hodnoty maximálnych otáčok namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. c) a d), sú v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 4 písm. c), a
  5. vypočítaná priemerná hodnota dymivosti podľa článku 15 ods. 2 písm. e) nie je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. d) v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
  6. vypočítaná hodnota rozptylu podľa článku 15 ods. 2 písm. f), nie je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. e) v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
  7. sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 2 písm. a), alebo ak technik uznal, že konštrukčné riešenie vozidla má vplyv na veľkosť doplnkového kontrolného parametra, a
  8. motor počas výkonu EK mal ustálený a rovnomerný chod, nevydával neštandardné zvuky a nedošlo k výraznému zhoršeniu technického stavu alebo prudkému nárastu dymivosti.
- b) Vozidlo s duálnym pohonom sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak plní podmienky podľa písm. a) a súčasne ak:
1. identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 10 alebo ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla<sup>36)</sup> v SR a identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 11, a
  2. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia podľa článku 12 ods. 8, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, sú úplné, funkčné, tesné a počas výkonu EK sa nespustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP, z dôvodu úniku plynného paliva.
- c) Vozidlo sa vyhodnotí ako „nespôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:
1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle nie sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, alebo
  2. počas výkonu EK niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo nevyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 alebo 5, alebo elektronický indikátor poruchy (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) signalizuje poruchu, alebo
  3. hodnoty voľnobežných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. b) alebo d), sú vyššie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. b), alebo
  4. hodnoty maximálnych otáčok namerané podľa článku 15 ods. 2 písm. c) alebo d), nie sú v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 4 písm. c), alebo
  5. vypočítaná priemerná hodnota dymivosti podľa článku 15 ods. 2 písm. e) je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. d) v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
  6. vypočítaná hodnota rozptylu podľa článku 15 ods. 2 písm. f), je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. e) v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
  7. motor počas výkonu EK nemal ustálený alebo rovnomerný chod alebo vydával neštandardné zvuky alebo došlo k výraznému zhoršeniu technického stavu alebo k prudkému nárastu dymivosti, alebo
  8. nebolo možné spustiť motor pristaveného vozidla počas výkonu EK, alebo
  9. pri identifikácii plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
  10. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom podľa článku 12 ods. 7 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka plynového zariadenia, nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo sa počas výkonu EK spustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP, z dôvodu úniku plynného paliva.

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

- a) Vozidlo sa hodnotí ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak:
1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods.2, a
  2. počas výkonu EK motor vrátane jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, sacia sústava, elektrická sústava, palivová sústava a výfuková sústava sú tesné a vyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 a 6 a MIL nesignalizuje poruchu, a
  3. hodnoty voľnobežných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. e) a g), nie sú vyššie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. b), a
  4. hodnoty maximálnych otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. f) a g), sú v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 4 písm. c), a
  5. vypočítaná priemerná hodnota dymivosti podľa článku 15 ods. 3 písm. h) nie je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. d) v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
  6. vypočítaná hodnota rozptylu podľa článku 15 ods. 3 písm. i), nie je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. e) v každom nezávislom vyústení výfukového systému, a
  7. OBD umožňuje získanie údajov potrebných pre meranie podľa článku 15 ods. 3, a
  8. počas výkonu EK nedošlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie MIL, a
  9. technikom zadaný stav MIL je v zhode so statusom MIL načítaným OBD podľa článku 15 ods. 3 písm. b), a
  10. pamäť chýb OBD neobsahuje zápis podľa článku 15 ods. 3 písm. c), a
  11. motor počas výkonu EK mal ustálený a rovnomerný chod, nevydával neštandardné zvuky a nedošlo k výraznému zhoršeniu technického stavu alebo prudkému nárastu dymivosti, a
  12. sú splnené podmienky merania podľa článku 14 ods. 2 písm. b), alebo ak technik uznal, že konštrukčné riešenie vozidla má vplyv na veľkosť doplnkového kontrolného parametra, a
- b) Vozidlo s duálnym pohonom sa vyhodnotí ako „spôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak plní podmienky podľa písm. a) a súčasne ak:
1. identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 10 alebo ak montáž plynového zariadenia nebola vykonaná prestavbou vozidla<sup>36)</sup> v SR a identifikačné údaje plynového zariadenia sú v zhode podľa článku 9 ods. 11, a
  2. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia podľa článku 12 ods. 8, systémy, komponenty a samostatné technické jednotky, sú úplné, funkčné, tesné a počas výkonu EK sa nespustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP, z dôvodu úniku plynného paliva.
- c) Vozidlo sa vyhodnotí ako „nespôsobilé“ na premávku na pozemných komunikáciách, ak:
1. identifikačné a evidenčné údaje v rozsahu podľa článku 9 ods. 4 písm. a) až g) nachádzajúce sa na vozidle nie sú v súlade s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa článku 9 ods. 2, alebo
  2. počas výkonu EK niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo nevyhovujú požiadavkám podľa článku 12 ods. 2 alebo 6, alebo MIL signalizuje poruchu, alebo
  3. OBD neumožní nadviazanie komunikácie a získanie údajov prostredníctvom OBD podľa článku 15 ods. 3, alebo
  4. status MIL je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných OBD, alebo
  5. technikom zadaný stav MIL nie je v zhode so statusom MIL načítaným OBD podľa článku 15 ods. 3 písm. b), alebo

6. v pamäti chýb OBD sa nachádza zápis podľa článku 15 ods. 3 písm. c), alebo
7. hodnoty voľnobežných otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. e) alebo g), sú vyššie ako stanovené podľa článku 11 ods. 4 písm. b), alebo
8. hodnoty maximálnych otáčok namerané podľa článku 15 ods. 3 písm. f) alebo g), nie sú v rozsahu stanovenom podľa článku 11 ods. 4 písm. c), alebo
9. vypočítaná priemerná hodnota dymivosti podľa článku 15 ods. 3 písm. h) je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. d), v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
10. vypočítaná hodnota rozptylu podľa článku 15 ods. 3 písm. i), je vyššia ako stanovená podľa článku 11 ods. 4 písm. e), v ktoromkoľvek nezávislom vyústení výfukového systému, alebo
11. motor počas výkonu EK nemal ustálený alebo rovnomerný chod alebo vydával neštandardné zvuky alebo došlo k výraznému zhoršeniu technického stavu alebo prudkému nárastu dymivosti, alebo
12. nebolo možné spustiť motor prístaveného vozidla počas výkonu EK, alebo
13. pri identifikácii plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom bol konštatovaný nesúlad podľa článku 9 ods. 15, alebo
14. pri vizuálnej kontrole plynového zariadenia vozidla s duálnym pohonom podľa článku 12 ods. 7 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka plynového zariadenia, nie sú úplné, funkčné, alebo tesné, alebo sa počas výkonu EK spustila akustická signalizácia stacionárneho alebo prenosného DÚP, z dôvodu úniku plyného paliva.

### **Článok 18**

#### **Zaznamenanie vozidla na výstupe z PEK**

- (1) Technik vytvorí výstupný záznam kontrolovaného vozidla prostredníctvom MZZ podľa osobitného predpisu<sup>2)</sup> pred jeho opustením priestoru na samotné vykonávanie EK<sup>18)</sup>.
- (2) Uzatvorí sa elektronický protokol kontrolovaného vozidla podľa osobitného predpisu<sup>26)</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