

### **Metodický pokyn**

#### **na vykonávanie emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej**

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky (ďalej len „ministerstvo“) v súlade s ustanovením § 99 písm. m) osobitného predpisu<sup>1</sup> a v súlade s ustanovením § 64, § 66 až § 69 vyhlášky<sup>2</sup> vydáva na zabezpečenie jednotného postupu pracovísk emisných kontrol metodický pokyn, ktorým sa upravuje postup pri vykonávaní emisnej kontroly pravidelnej, emisnej kontroly administratívnej a emisnej kontroly zvláštnej pre jednotlivé druhy motorových vozidiel v závislosti od druhu ich pohonu a emisného systému.

Zmena metodického pokynu podľa znenia **dotatku č. 1, (Vestník MDPT SR č. 5/2007)**

Zmena metodického pokynu podľa znenia **dotatku č. 2 (Vestník MDPT SR č. 9/2007),**

Zmena metodického pokynu podľa znenia **dotatku č. 3 (Vestník MDPT SR č. 3/2008),**

Zmena metodického pokynu podľa znenia **dotatku č. 4,**

Zmena metodického pokynu podľa znenia **pokynu č.50/2009,**

### **OBSAH**

<b>Prvá časť</b>	<b>VŠEOBECNÉ USTANOVENIA</b> .....	<b>2</b>
Prvá kapitola	<b>Základné ustanovenia</b> .....	<b>2</b>
Článok 1	Základné pojmy.....	2
Článok 2	Skratky .....	4
Článok 3	Podmienky vykonávania EK .....	5
Článok 4	Členenie motorových vozidiel, vymedzenie druhov a kategóri motorových vozidiel podliehajúcich EK .....	6
<b>Druhá časť</b>	<b>EMISNÁ KONTROLA PRAVIDELNÁ</b> .....	<b>9</b>
Prvá kapitola	<b>Vozidlá so zážihovým motorom s nezdokonalým emisným systémom</b> .....	<b>9</b>
Článok 1	Spôsob vykonávania EK .....	9
Článok 2	Spôsob vyhodnotenia EK .....	15
Druhá kapitola	<b>Vozidlá so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom</b> .....	<b>16</b>
Článok 1	Spôsob vykonávania EK .....	16
Článok 2	Spôsob vyhodnotenia EK .....	23
Tretia kapitola	<b>Vozidlá so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom s OBD</b> .....	<b>24</b>
Článok 1	Spôsob vykonávania EK .....	24

<sup>1</sup> Zákon 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>2</sup> Vyhláška 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.

Článok 2	Spôsob vyhodnotenia EK .....	35
Štvrtá kapitola	<b>Vozidlá so vznetovým motorom</b> .....	36
Článok 1	Spôsob vykonávania EK .....	36
Článok 2	Spôsob vyhodnotenia EK .....	43
Piata kapitola	<b>Vozidlá so vznetovým motorom s OBD</b> .....	45
Článok 1	Spôsob vykonávania EK .....	45
Článok 2	Spôsob vyhodnotenia EK .....	54
<b>Tretia časť LEHOTY EMISNÝCH KONTROL PRAVIDELNÝCH PRE JEDNOTLIVÉ KATEGÓRIE VOZIDIEL, ATOMATIZOVANÝ INFORMAČNÝ SYSTÉM A VYZNAČOVANIE VÝSLEDKU EMISNÝCH KONTROL DO DOKLADOV .....</b>		
<b>55</b>		
Prvá kapitola	<b>Lehoty EK pravidelných pre jednotlivé kategórie vozidiel</b> .....	55
Druhá kapitola	<b>Automatizovaný informačný systém EK</b> .....	55
Článok 1	Zaznamenávanie údajov o EK do automatizovaného informačného systému.....	56
Tretia kapitola	<b>Doklady o vykonaní EK a spôsob vyznačovania výsledku kontroly do dokladov o vykonaní EK</b> .....	57
Článok 1	Doklady o vykonaní EK .....	57
Článok 2	Spôsob vyznačovania výsledku kontroly do dokladov o vykonaní EK.....	57
Článok 3	Protokol o EK vozidla .....	57
Článok 4	Osvedčenie o EK .....	61
Článok 5	Kontrolná nálepka .....	62
<b>Štvrtá časť EMISNÁ KONTROLA ZVLÁŠTNA A EMISNÁ KONTROLA ADMINISTRATÍVNA.....</b>		
<b>64</b>		
Prvá kapitola	<b>EK zvláštna</b> .....	64
Článok 1	Dôvody výkonu EK zvláštnej.....	64
Článok 2	Spôsob vykonávania EK .....	65
Článok 3	Spôsob vyhodnotenia EK .....	66
Druhá kapitola	<b>EK administratívna</b> .....	67
Článok 1	Spôsob vykonávania EK .....	67
Článok 2	Spôsob vyhodnotenia EK .....	68
<b>Piata časť ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA.....</b>		
<b>68</b>		

# PRVÁ ČASŤ VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

## PRVÁ KAPITOLA ZÁKLADNÉ USTANOVENIA

### Článok 1

#### Základné pojmy

Na účely tohto metodického pokynu sa rozumie:

**motorovým vozidlom** - vozidlo so zážihovým alebo vznetovým motorom vyrobené na účely prevádzky v premávke na pozemných komunikáciách, určené na prepravu osôb, zvierat alebo tovaru,

**zážihovým motorom** - spaľovací motor v ktorom dochádza k zapáleniu palivovej zmesi elektrickou iskrou<sup>3</sup>,

**vznetovým motorom** - spaľovací motor, v ktorom sa vstreknuté palivo samovoľne vznecuje vo vzduchu ohriatom kompresným teplom predchádzajúceho stlačenia nad teplotu vznietenia paliva<sup>3</sup>,

**uhlom zopnutia kontaktov prerušovača** - uhol pootočenia vačky prerušovača, počas ktorého sú kontakty prerušovača zopnuté,

**predstihom zážihu** - uhol otočenia kľukového hriadeľa od začiatku preskoku iskry po dosiahnutie hornej úvrate<sup>3</sup>,

**voľnobehom** - otáčky nezaťaženeho motora, kondicionovaného na prevádzkovú teplotu, pri uvoľnenom pedáli akcelerácie, bez zapnutých prídavných (vypínateľných) spotrebičov a agregátov zaťažujúcich motor alebo palubnú elektrickú sieť odberom výkonu, keď v činnosti nie sú, okrem systému voľnobehu, žiadne iné prídavné zariadenia na obohatenie zmesi, alebo zariadenia pre štart. Prevodovka je v stave neutrál, spojka je zopnutá, **zvýšenými otáčkami** – otáčky nezaťaženeho motora s mierne stlačeným pedálom akcelerátora pri stabilizovaných otáčkach zodpovedajúcich výrobcom určenej hodnote, ak ju výrobca neurčil, hodnote ustanovenej touto metodikou,

**otáčkami maximálneho výkonu** - otáčky motora určené výrobcom pri ktorých motor dosahuje maximálny výkon,

**maximálnymi regulačnými otáčkami** - výrobcom určené najvyššie otáčky nezaťaženeho vznetového motora, pri ktorých regulátor obmedzí dávku paliva,

**maximálnymi otáčkami** - najvyššie otáčky nezaťaženeho motora, dosiahnuté pri úplnom stlačení pedálu akcelerácie,

**emisiou** - koncentrácia plynných, pevných a kvapalných zložiek výfukových plynov,

**emisným systémom** - časti motora a jeho príslušenstva, ktoré sú relevantné pre tvorbu emisií motora, **nezdokonaleným**

**emisným systémom** - emisný systém motorového vozidla bez zariadenia na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách z výfuku, alebo so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách z výfuku, pri ktorom príprava zmesi nie je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch, **zdokonaleným emisným**

**systémom** - emisný systém motorového vozidla so zariadením na dodatočné znižovanie škodlivín v emisiách z výfuku, pri ktorom príprava zmesi je riadená v závislosti od obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch,

**OBD** - On-Board Diagnostics - systém palubnej diagnostiky, na diagnostiku stavu emisne relevantných komponentov motora a jeho príslušenstva, podľa smernice 70/220/EHS v znení smernice 98/69/ES (ISO 9141-2 a SAE J 1850),

**readinesscode** - kód hodnotenia testov monitorovaných systémov OBD (kód pripravenosti systému OBD), podľa SAE J 1979, resp. ISO 15031-5,

**komunikačným zariadením** - zariadenie pre komunikáciu s diagnostickým systémom OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla (zásuvka OBD podľa ISO DIS 15031-3, SAE J 1962),

**druhom paliva** - schválené prevádzkové palivo vozidlového motora (benzín, nafta, plyn),

**alternatívnym palivom** - palivo motora so schválenými voliteľnými druhmi prevádzkového paliva (benzín – plyn), ktoré sú umiestnené v samostatných nádržiach,

**lambdou** -  $\lambda$ - súčiniteľ prebytku vzduchu vypočítaný analyzátorom z nameranej objemovej koncentrácie jednotlivých zložiek výfukových plynov (CO, HC, CO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub>) pomocou zjednodušenej Brettschneiderovej rovnice,

**lambdou OBD** –  $\lambda_{\text{OBD}}$  - súčiniteľ prebytku vzduchu vypočítaný zo signálu lambda sondy riadiacou jednotkou motora, ktorý je získaný prostredníctvom komunikačného zariadenia,

**dymivosťou** - optický efekt sprevádzajúci emisiu pevných, kvapalných a plyných nečistôt rozptýlených vo výfukových plynách vznetrového motora,

**opacitou** - fyzikálna vlastnosť charakterizujúca optickú pohltivosť prostredia, vyjadrená hodnotou súčiniteľa absorpcie. Popisuje ju Beer-Lambertov zákon,

**rozptylom** - rozdiel medzi maximálnou a minimálnou vyhodnocovanou hodnotou súčiniteľa absorpcie, **korigovaným súčiniteľom absorpcie** -  $x_L [m^{-1}]$  - korigovaný súčiniteľ absorpcie ustanovený pri homologizačnej skúške, podľa požiadaviek smernice EÚ č. 72/306 (resp. predpisu EHK č. 24).

**záznamovým zariadením** - zariadenie umožňujúce tlač záznamu merania,

**záznamom merania** - tlačový výstup záznamového zariadenia s vytlačenými hodnotami nameraných údajov a údajov potrebných pre vyhodnotenie EK,

**osvedčením o evidencii** - osvedčenie o evidencii<sup>4</sup> alebo osvedčenie o evidencii vozidla a technický preukaz<sup>5</sup>,

**prvým prihlásením do evidencie (rok výroby)**<sup>6</sup> - je dátum prvého pridelenia evidenčného čísla v Slovenskej republike<sup>7</sup> alebo v inom štáte, ktorý sa vyznačuje v osvedčení o evidencii. 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 rok prvého prihlásenia vozidla do evidencie v Slovenskej republike uvedený v osvedčení o evidencii nezodpovedá s rokom výroby vozidla, pričom medzi rokom výroby vozidla a rokom prvého prihlásenia vozidla do evidencie je rozdiel väčší ako 12 mesiacov, za prvé prihlásenie 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 identifikačného čísla vozidla VIN.

## Článok 2

### Skratky

Na účely tejto metodiky sa rozumie:

**EK** – emisná kontrola,

**PEK** – pracovisko emisnej kontroly,

**AIS EK** – automatizovaný informačný systém emisnej kontroly;

**OEK** – osvedčenie o emisnej kontrole<sup>8</sup>,

**KN EK** – kontrolná nálepka emisnej kontroly<sup>9</sup>,

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

<sup>4</sup> § 23 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

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

<sup>6</sup> § 2 písm. as) zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>7</sup> § 88 zákona č. 315/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov.

<sup>8</sup> § 4 ods. 4 vyhlášky MDPT SR č. 29/2006 Z. z. o vzore a náležitostiach tlačív, kontrolných nálepiek, pečiatok a o vzore označenia stanice technickej kontroly, pracoviska emisnej kontroly, pracoviska kontroly originality a pracoviska montáže plynových zariadení a o vzore a náležitostiach preukazu kontrolóra povereného vykonávať štátny odborný dozor.

<sup>9</sup> § 5 vyhlášky MDPT SR č. 29/2006 Z. z.

**DÚP** – detektor úniku plynu,  
**CO** – oxid uhoľnatý,  
**CO<sub>2</sub>** – oxid uhličitý,  
**CO<sub>cor</sub>** – korigovaný oxid uhoľnatý,  
**HC** – nespálené uhoľovodíky,  
**O<sub>2</sub>** – kyslík,  
**B** – benzín,  
**LPG** – Liquefied Petroleum Gas - skvapalnený ropný plyn (Propán – Bután),  
**CNG** – Compressed Natural Gas - stlačený zemný plyn, **BEZKAT** – nezdokonalený emisný systém bez katalyzátora,  
**NKAT** – nezdokonalený emisný systém s katalyzátorom, **RKAT** – zdokonalený emisný systém s katalyzátorom,  
**OBD** – On-Board Diagnostics - systém palubnej diagnostiky,  
**MI** – Mal-function indicator - optický (ISO 2575-1982) alebo akustický indikátor poruchového stavu komponentu sledovaného OBD systémom, alebo samotného OBD systému,  
**VIN** – Vehicle Identification Number – 17 miestne identifikačné číslo vozidla,  
**CIN** – Calibration Identification Nuber – max. 15 miestne (3 písmená a max. 12 čísel) číslo identifikujúce stav hardvéru a softvéru vozidla,  
**CVN** – Calibration Verification Number – verifikačné číslo s uvedením min. jednej štvorbitovej hodnoty.

### Článok 3

#### Podmienky vykonávania EK

##### 3.1 Priestory

EK sa vykonávajú vo vyhradenom priestore a to na PEK uvedenom v oprávnení<sup>10</sup> alebo mobilnom pracovisku<sup>11</sup>.

**3.2 Meradlá a zariadenia používané pri vykonávaní EK** musia vyhovovať technickým požiadavkám<sup>12</sup>, musia byť schválené ministerstvom<sup>13</sup> a platne overené alebo kalibrované<sup>14</sup>.

Meradlá a zariadenia musia byť používané v súlade s požiadavkami uvedenými v návode na obsluhu a údržbu. Na vykonávanie EK sa používajú nasledovné meradlá, ktoré môžu byť vyhotovené ako združené alebo samostatné.

**3.2.1 Teplomer** - meradlo na meranie teploty spaľovacieho motora.

**3.2.2 Otáčkomer** - meradlo na meranie otáčok spaľovacieho motora. Pri použití samostatného otáčkomera musí byť zabezpečený prenos indikovanej hodnoty na záznamové zariadenie analyzátora alebo dymomera.

**3.2.3 Motortester** - meradlo na meranie uhla zopnutia kontaktov a predstihu zážihu.

**3.2.4 Analyzátor** - meradlo na meranie objemovej koncentrácie zložiek výfukových plynov.

**3.2.5 Komunikačné zariadenie** - zariadenie pre komunikáciu s diagnostickým systémom OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla (zásuvka OBD podľa SAE J 1962, ISO DIS 15031-3).

**3.2.6 Dymomer** - meradlo, ktoré vyhodnocuje optické vlastnosti výfukového plynu meraním opacity.

**3.2.7 Detektor úniku plynu** – stacionárne alebo prenosné zariadenie na detekciu úniku plynu (LPG, CNG) s akustickou signalizáciou úniku plynu.

<sup>10</sup> § 57 ods. 7 písm. a) vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z..

<sup>11</sup> § 66 ods. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

<sup>12</sup> Technické požiadavky na meradlá používané pri výkone emisnej kontroly motorových vozidiel.

<sup>13</sup> § 65 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

<sup>14</sup> § 65 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

### **3.3 Požiadavky na motorové vozidlo podliehajúce EK**

**3.3.1** Prevádzkovateľ vozidla je povinný prevádzkovať a udržiavať vozidlo v riadnom technickom stave v súlade s podmienkami určenými jeho výrobcom<sup>15</sup>. Mechanický stav motora vozidla pristavenom k EK musí bez jeho poškodenia umožňovať vykonanie EK, motor nesmie vydávať neštandardné (zvláštne) zvuky a nesmie mať nepravidelný chod.

**3.3.2** Prevádzkovateľ vozidla je povinný pristiaviť na EK vozidlo čisté a nezaťažené<sup>16</sup>.

**3.3.3** Motor vozidla musí byť kondicionovaný na prevádzkovú teplotu.

**3.3.4** Motor vozidla musí umožňovať voľnobežný chod a dosiahnutie stabilizovaných zvýšených voľnobežných otáčok.

**3.3.5** Príslušenstvo motora ovplyvňujúce emisie škodlivín musí byť úplné, funkčné, nepoškodené a tesné.

**3.3.6** Emisná kontrola sa nevykoná, ak nemožno naštartovať motor alebo vozidlo má zjavne neúplné výfukové potrubie alebo je zistený zjavný únik prevádzkových médií alebo vozidlo má poruchu na namontovanom schválenom plynovom zariadení.

**3.3.7** Pri vozidle so vznetovým motorom pristavenom k emisnej kontrole musí jeho mechanický stav umožniť bez poškodenia vykonanie overenia jeho nastavenia, najmä správnej funkcie regulátora maximálnych otáčok motora a merania dymivosti metódou voľnej akcelerácie.

**3.3.8** EK vozidla s plynovým (CNG, LPG) alebo alternatívnym palivom (B/LPG, B/CNG) sa vykoná iba na vozidle s plynovým zariadením zapísaným v osvedčení o evidencii.

**3.3.9** Motor vozidla s plynovým, alebo alternatívnym palivom sa musí pred vstupom do priestorov PEK skontrolovať z hľadiska tesnosti plynového zariadenia prenosným detektorom úniku plynu.

**3.3.10** Systém palubnej diagnostiky, ak je ním vozidlo vybavené, musí byť funkčný a nesmie signalizovať poruchu.

**3.3.11** Systém palubnej diagnostiky OBD musí byť funkčný, nesmie signalizovať poruchu a musí umožňovať komunikáciu a získavanie údajov prostredníctvom komunikačného zariadenia, pre vozidlo so zážihovým motorom kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> prvýkrát prihlásenom do evidencie po 1.1.2005, pre vozidlo kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> so zážihovým motorom s alternatívnym alebo plynovým motorom prvýkrát prihlásenom do evidencie po

1.1. 2008, a pre vozidlo so vznetovým motorom kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> prvýkrát prihlásenom do evidencie po

1.1. 2008.

### **3.4 Všeobecné**

**3.4.1** Pri EK musí byť prítomný prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla<sup>17</sup>.

**3.4.2** Počas EK sa nesmie opravovať ani nastavovať motor kontrolovaného vozidla<sup>18</sup>.

**3.4.3** Vykonávať EK môže iba osoba, ktorá je odborne spôsobilá na vykonávanie emisných kontrol, má platné osvedčenie technika EK pre daný emisný systém a druh paliva.

## **Článok 4**

### **Členenie motorových vozidiel, vymedzenie druhov a kategórii motorových vozidiel podliehajúcich EK**

---

<sup>15</sup> § 21 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>16</sup> § 67 ods. 5 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>17</sup> § 67 ods. 7 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>18</sup> § 67 ods. 8 zákona č. 725/2004 Z. z.

## 4.1 Členenie motorových vozidiel

4.1.1 Druhy motorových vozidiel podliehajúcich EK Motorové vozidlá sa členia na tieto základné druhy<sup>19</sup>:

- a) osobné vozidlá, b) autobusy,
- c) nákladné vozidlá, d) špeciálne vozidlá,
- e) zvláštne vozidlá - poľnohospodárske traktory a lesné traktory<sup>20</sup>,

4.1.2 Niektoré kategórie vozidiel<sup>21</sup> a ich členenie:

4.1.2.1 Kategória L: motorové vozidlá s menej ako štyrmi kolesami a štvorkolky,

4.1.2.2 Kategória M: motorové vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a používajú sa na dopravu osôb,

4.1.2.2.1 kategória M<sub>1</sub> – vozidlá projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, najviac s ôsmimi sedadlami okrem sedadla pre vodiča,

4.1.2.2.2 kategória M<sub>2</sub> – vozidlá projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, s viac ako ôsmimi sedadlami okrem sedadla pre vodiča, s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 5 000 kg,

4.1.2.2.3 kategória M<sub>3</sub> – vozidlá projektované a konštruované na prepravu cestujúcich, s viac ako ôsmimi sedadlami okrem sedadla pre vodiča, s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 5 000 kg.

Pri rozhodovaní o zaradení vozidla do kategórie M a N sa považuje za miesto na prepravu osôb miesto pre osobu sediacu, ležiacu, stojacu alebo miesto s trvalými úchytkami ukotvenia sedadla, pričom nie je rozhodujúce, či sedadlo na tomto mieste je alebo nie je umiestnené.

4.1.2.3 Kategória N: motorové vozidlá, ktoré majú najmenej štyri kolesá a používajú sa na dopravu nákladov,

4.1.2.3.1 kategória N<sub>1</sub> – vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou neprevyšujúcou 3 500 kg,

4.1.2.3.2 kategória N<sub>2</sub> – vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 3 500 kg, ale neprevyšujúcou 12 000 kg,

4.1.2.3.3 kategória N<sub>3</sub> – vozidlá projektované a konštruované na prepravu tovaru s najväčšou prípustnou celkovou hmotnosťou vyššou ako 12 000 kg.

4.1.2.4 Kategória T: kolesové traktory,

Kolesové traktory sa členia na kategórie T<sub>1</sub> až T<sub>5</sub> v závislosti od najväčšej konštrukčnej rýchlosti, prevádzkovej hmotnosti, svetlej výšky a výšky ťažiska traktora<sup>22</sup>.

## 4.2 Vymedzenie druhov a kategórii motorových vozidiel podliehajúcich EK

4.2.1 Emisnej kontrole pravidelnej podliehajú motorové vozidlá evidované v SR<sup>7</sup> ktoré nie sú vyradené z premávky na pozemných komunikáciách dočasne alebo natrvalo<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> § 3 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>20</sup> § 3 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>21</sup> Príloha č. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>22</sup> STN ISO 789-6 (30 0446) Poľnohospodárske traktory. Skúšobné metódy. Časť 6: Ťažisko.

**4.2.2** Emisnej kontrole pravidelnej podlieha aj jednotlivu dovezené motorové vozidlo z členského štátu alebo iného zmluvného štátu, ktoré nemá platný doklad o vykonaní emisnej kontroly v členskom štáte, pred jeho prihlásením do evidencie vozidiel v Slovenskej republike<sup>7)</sup> a jednotlivu dovezené motorové vozidlo z tretej krajiny pred jeho prihlásením do evidencie vozidiel v Slovenskej republike<sup>7), 23a)</sup>.

V takomto prípade je emisná kontrola pravidelná rozdelená na emisnú kontrolu zvláštnu, ktorá sa vykoná ešte pred prihlásením vozidla do evidencie vozidiel v Slovenskej republike<sup>7)</sup> a na emisnú kontrolu administratívnu, ktorá sa vykoná po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v Slovenskej republike<sup>7)</sup>.

**4.2.3** Emisnej kontrole nepodliehajú<sup>24</sup> motorové vozidlá Ministerstva obrany Slovenskej republiky a rozpočtových organizácií a príspevkových organizácií v jeho pôsobnosti, vozidlá ozbrojených síl Slovenskej republiky, Ministerstva vnútra Slovenskej republiky vrátane ním určených rozpočtových organizácií a príspevkových organizácií, Policajného zboru, Zboru väzenskej a justičnej stráže, Železničnej polície, Slovenskej informačnej služby, Hasičského a záchranného zboru a vozidlá tvoriace mobilizačné rezervy, ktoré nie sú prihlásené do evidencie vozidiel<sup>7)</sup>.

**4.2.4** Emisnej kontrole nepodliehajú motorové vozidlá kategórie L a vozidlá kategórie M<sub>1</sub> so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom mazaným zmesou paliva a oleja (s dvojtaktným pracovným obehom<sup>3)</sup>)<sup>25)</sup>.

---

<sup>23</sup> § 68 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>23a</sup> §68 odsek 1 zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

<sup>24</sup> § 3 ods. 5 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>25</sup> § 67 ods. 2 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



# DRUHÁ ČASŤ

## EMISNÁ KONTROLA PRAVIDELNÁ

### PRVÁ KAPITOLA

#### VOZIDIDLÁ SO ZÁŽIHOVÝM MOTOROM S NEZDOKONALENÝM EMISNÝM SYSTÉMOM

#### Článok 1

##### Spôsob vykonávania EK

#### 1.1 Identifikácia vozidla a motora

**1.1.1** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:

- a) osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru alebo technické osvedčenie vozidla, ak sa jedná o emisnú kontrolu vozidla kategórie M, N a T, ktorému bolo vydané technické osvedčenie vozidla a nebolo prihlásené do evidencie vozidiel a podrobuje sa emisnej kontrole z dôvodu prihlásenia do evidencie vozidiel;
- b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s druhom paliva B/LPG, LPG, B/CNG, CNG, ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná podľa § 17ods.1 písm. h zákona (bola vykonaná v SR), z uvedeného dokladu technik emisnej kontroly urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výtlačku protokolu;
- c) aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.

**1.1.2** Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnajú s údajmi na vozidle a zaznamenajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:

- 1.1.2.1** Značka, obchodný názov vozidla.
- 1.1.2.2** Druh a kategória vozidla.
- 1.1.2.3** Typ vozidla / variant / verzia.
- 1.1.2.4** Evidenčné číslo vozidla.
- 1.1.2.5** Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby).
- 1.1.2.6** Dátum prvej evidencie vozidla v SR.
- 1.1.2.7** VIN číslo vozidla.

Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.

**1.1.2.8** Identifikačné číslo motora (typ).

**1.1.2.8.1** Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.

**1.1.2.8.2** Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa uvedie neidentifikovateľný typ motora.

**1.1.2.8.3** Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.

**1.1.2.9** Druh paliva / zdroj energie (B, B/LPG, LPG, B/CNG, CNG).

### **1.1.2.10** Emisný systém (BEZKAT, NKAT).

**1.1.2.10.1** Emisný systém BEZKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny nie sú upravované katalyzátorom výfukových plynov;

**1.1.2.10.2** Emisný systém NKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (redukčným alebo oxidačným), ktorého príprava zmesi nie je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch.

### **1.1.2.11** Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.

**1.1.2.12** Pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom sa porovnávajú identifikačné údaje aj s údajmi v protokole o montáži plynového zariadenia<sup>26</sup> a zistené údaje sa zaznamenávajú do AIS EK - u v časti ďalšie záznamy PEK.

Porovná sa typ regulátora a / alebo zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore, pokiaľ sú tieto údaje zaznamenané v predloženom doklade.

**1.1.3** Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3, 1.1.2.9 a 1.1.2.10 a pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom aj podľa 1.1.2.12 sa zaznamenávajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

**1.1.3.1** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenávajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenávajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

**1.1.3.2** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK- u sa zaznamenávajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenávajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

## **1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov**

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom) na typ motora, ktorý je uvedený v dokladoch podľa 1.1.1 a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK-u sa zaznamená označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

### **1.2.1** Teplota motora /min./ [°C]

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

### **1.2.2** Hodnoty parametrov pri voľnobehu

#### **1.2.2.1** Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min<sup>-1</sup>]

Ak výrobca neurčil hodnotu otáčok, táto nesmie prekročiť 1000 min<sup>-1</sup> otáčok. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou ± 50 min<sup>-1</sup> otáčok.

#### **1.2.2.2** Uhol zopnutia kontaktov prerušovača [ % ], [ ° ]

Uhol zopnutia kontaktov prerušovača sa stanoví v jednotkách, v ktorých meria motortester. Ak výrobca určil iba jednu

<sup>26</sup> § 97, ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

hodnotu, potrebný rozsah uhlu zopnutia sa stanoví s toleranciou  $\pm 2\%$  alebo so zodpovedajúcou toleranciou v  $^{\circ}$ .

#### **1.2.2.3** Predstih zážihu /min. - max./ [ $^{\circ}$ ]

Stanoví sa predstih zážihu a uvedú sa podmienky merania, ak ich výrobca predpísal. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu, potrebný rozsah predstihu zážihu sa stanoví s toleranciou  $\pm 1^{\circ}$ . Pre hodnotu stanovenú bez podtlakovej regulácie sa použije označenie podmienok merania

BP.

#### **1.2.2.4** Objemový obsah CO [obj. %]

Ak výrobca určil rozsah hodnoty CO, potom je maximálna prípustná hodnota CO daná hornou hranicou tohto rozsahu.

Ak hodnotu CO výrobca neurčil, potom maximálna prípustná hodnota CO je:

6,0 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31.12.1972,

4,5 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31.12.1985,

3,5 obj. % na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie od 1.1.1986.

#### **1.2.2.5** Objemový obsah HC [ppm]

Ak hodnoty HC výrobca neurčil, potom maximálna prípustná hodnota HC je:

2000 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31.12.1972,

1200 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie do 31.12.1985,

800 ppm na vozidle prvýkrát prihlásenom do evidencie od 1.1.1986.

### **1.2.3** Hodnoty parametrov pri zvýšených otáčkach

#### **1.2.3.1** Zvýšené otáčky motora [ $\text{min}^{-1}$ ]

Stanoví sa kontrolný bod otáčok z hodnôt určených výrobcom vozidla na kontrolu zapalovacej sústavy, v intervale 2500 – 3500  $\text{min}^{-1}$ . „Ak výrobca určí iba jednu hodnotu, alebo rozsah otáčok určených od výrobcu je menší ako 200  $\text{min}^{-1}$  tak, potrebný rozsah otáčok sa stanoví s toleranciou  $\pm 100 \text{ min}^{-1}$  od strednej hodnoty rozsahu otáčok, určených výrobcom vozidla.“

#### **1.2.3.2** Predstih zážihu [ $^{\circ}$ ]

Stanoví sa predstih zážihu a uvedú sa podmienky merania, ak ich výrobca predpísal. Prednostne sa stanovuje celkový uhol predstihu zážihu. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu predstihu zážihu, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou  $\pm 2^{\circ}$ . Pre hodnoty stanovené bez podtlakovej regulácie alebo bez základného predstihu sa použije označenie podmienok merania BP alebo BZ.

### **1.2.4** Hodnoty parametrov pri plynovom palive

Ak výrobca neurčil hodnotu otáčok voľnobehu pre plynové palivo, táto nesmie prekročiť 1000  $\text{min}^{-1}$ .

Ak hodnotu CO pre plynové palivo výrobca neurčil, potom maximálna prípustná hodnota CO nesmie prekročiť všeobecne ustanovené hodnoty podľa 1.2.2.4. Hodnota HC sa pri plynovom palive nestanovuje.

## **1.3 Vizuálna kontrola**

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, spravidla bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora a je zameraná na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch.

### **1.3.1** Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu (napríklad stav vzduchového filtra, preplňovacie zariadenie) a prepojavacie prvky komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak v saní. Jednotlivé časti sacej sústavy prepojavacích prvkov komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak (pretlak) v saní nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

### **1.3.2** Vizuálna kontrola palivovej sústavy vozidla

Overí sa prívod, čistenie paliva a zariadenia na prípravu zmesi a tesnosť palivovej sústavy. Kontrola palivovej sústavy sa vykonáva len v motorovom priestore vozidla. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu. Ak je zistený náznak úniku paliva (zatečenie) je možné overiť tesnosť pri naštartovanom motore.

### 1.3.3 Vizuálna kontrola zapalovacej sústavy

Overí sa zdroj vysokého napätia a prvky zapalovacej sústavy, stav rozdeľovača, prípadne regulátory predstihu a kontakty prerušovača (len pri kontaktnom zapalovaní). Jednotlivé prvky zapalovacej sústavy nesmú byť poškodené a nesmú mať neprimeranú vôľu.

Skontroluje sa aj úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie v motorovom priestore vozidla.

### 1.3.4 Štartovanie motora

Zapne sa zapalovanie a skontroluje sa funkčnosť kontroliek dobíjania a mazania. Našartuje sa motor, štandardným spôsobom. Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie.

Motor po naštartovaní musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

### 1.3.5 Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

Overí sa stav a tesnosť výfukovej sústavy vizuálnou prehliadkou, poslušom pri voľnobežných otáčkach motora a vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Ak to technické riešenie umožňuje, overí sa aj prítomnosť katalyzátora a systém recirkulácie výfukových plynov alebo systém sekundárneho vzduchu, pokiaľ nimi je vozidlo vybavené. Jednotlivé časti výfukového potrubia musia byť tesné.

### 1.3.6 Vizuálna kontrola palivovej sústavy pri plynovom palive, alebo vozidle s alternatívnym palivom

**1.3.6.1** Pred vjazdom vozidla do priestoru PEK sa vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy pri prevádzke motora na palivo plyn a naštartovanom motore (alebo bezprostredne po zhasnutí motora a zapnutom zapalovaní), prostredníctvom prenosného DÚP. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa vozidlo do priestoru pracoviska nevpustí, EK sa nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa

2.2.

**1.3.6.2** Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí palivovej sústavy, pri vozidle s alternatívnym palivom sa vykoná aj kontrola funkcie zariadenia na voľbu druhu prevádzkového paliva (benzín – plyn). Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, v nepoškodenom stave a zaistené proti uvoľneniu.

**1.3.6.3** Plynová palivová sústava musí byť tesná. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa EK nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Ak je prístavené vozidlo s alternatívnym palivom v prevádzke na palivo benzín vykoná sa zmena palivovej prevádzky motora (prepne sa na palivo plyn) spôsobom určeným výrobcou plynového zariadenia. Po prepnutí sa vykoná preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedálu akcelérátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 [min<sup>-1</sup>] po dobu min. 30 sekúnd. Kontrola tesnosti sa vykonáva len pri prevádzkovom palive plyn.

### 1.3.7 Vizuálna kontrola elektrickej sústavy pri plynovom palive, alebo vozidle s alternatívnym palivom

Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie plynového zariadenia. Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky, snímače, prítomnosť a dostupnosť samostatnej

elektrickej poistky plynového zariadenia.

Ak boli pri vizuálnej kontrole zistené nedostatky, zaznamenajú sa do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK. Ak zistené nedostatky umožňujú pokračovanie v EK, je možné EK dokončiť. Vozidlo sa hodnotí podľa 2.2

#### **1.4 Kondicionovanie motora**

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky, krátkou jazdou alebo iným spôsobom určeným výrobcom. Ak je motor už kondicionovaný na prevádzkovú teplotu (napr. vzápätí po jazde, spustený ventilátor chladenia a pod.), pokračuje sa bez ďalšieho kondicionovania.

#### **1.5 Meranie**

##### **1.5.1 Teplota motora**

Teplota oleja v motore, meraná v mieste zasunutia mierky hladiny oleja, má dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1. Ak konfigurácia motora meranie neumožňuje, pripúšťa sa využitie palubného ukazovateľa teploty chladiacej kvapaliny alebo určenie prevádzkovej teploty podľa opätovného spustenia ventilátora chladenia. Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty média stanovenú podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní pokračuje sa v meraní.

##### **1.5.2 Kontrola nastavenia motora**

###### **1.5.2.1 Otáčky voľnobehu**

Otáčkomerom sa namerajú otáčky voľnobehu.

Pri inštalácii snímača otáčkomera sa musia dodržať podmienky určené výrobcom meradla, aby meranie bolo spoľahlivé a presné.

Ak konfigurácia motora neumožňuje meranie otáčok obvyklým spôsobom, pripúšťa sa využitie napr. palubného otáčkomera alebo diagnostického prístroja.

###### **1.5.2.2 Uhol zopnutia kontaktov prerušovača**

Meranie veľkosti uhla zopnutia kontaktov prerušovača sa vykoná len pri motore vozidla vybaveného kontaktným prerušovačom zapalovacej sústavy dynamickým spôsobom.

###### **1.5.2.3 Uhol predstihu zážihu**

Meranie sa vykoná dynamickým spôsobom (napr. stroboskopickým zariadením). Ak výrobca vozidla predpísal podmienky merania, je potrebné ich dodržať (napr. pri meraní odpojiť podtlakovú reguláciu predstihu zapalovania).

###### **1.5.2.4 Zvýšené otáčky motora**

Stabilizujú sa otáčky na hodnotu podľa 1.2.3.1.

###### **1.5.2.5 Uhol zopnutia kontaktov prerušovača pri zvýšených otáčkach**

Meranie sa vykoná zhodne s postupom, podľa 1.5.2.2.

###### **1.5.2.6 Uhol predstihu zážihu pri zvýšených otáčkach**

Meranie sa vykoná zhodne s postupom, podľa 1.5.2.3.

#### **1.5.3 Meranie objemovej koncentrácie CO a HC**

Meranie CO, HC pri otáčkach voľnobehu. Zasunie sa odberová sonda analyzátora do vyústenia výfukového systému motora do hĺbky najmenej 30 cm aj v prípade zakriveného vyústenia výfukového systému. Ak nie je možné stanovenú hĺbku dosiahnuť, použije sa tesný nadstavec na predĺženie ústia výfukového systému. Výstup plynov z vyústenia výfukového systému nesmie byť ovplyvňovaný vonkajšími vplyvmi, napríklad nevhodným spôsobom ich odvádzania (odsávania).

Zmeny otáčok pri samočinnom zapnutí spotrebičov (ventilátor chladenia a pod.) sa neberú do úvahy.

Po ustálení stavu indikovaných hodnôt sa odčíta maximálna hodnota indikovanej objemovej koncentrácie CO a súbežná hodnota objemovej koncentrácie HC. Pod ustáleným stavom indikovaných hodnôt sa rozumie, ak sa počas cca. 30s hodnota meraného parametru CO nemení o viac ako 0,5 % objemovej koncentrácie. Zaznamenajú sa hodnoty

otáčok, CO, HC, CO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub> a lambda, (prípadne CO<sub>cor</sub>). Výsledok merania sa zaznamená záznamovým zariadením analyzátora výfukových plynov.

#### **1.5.4 Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému**

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.3 alebo 1.5.5 vykoná pre každé vyústenie samostatne.

#### **1.5.5 Meranie pri alternatívnom alebo plynovom palive**

Pri alternatívnom palive a prevádzke motora na plynové palivo sa vykonajú ako prvé merania podľa 1.5.1, 1.5.2.1 a 1.5.3. Po ukončení meraní a zaznamenaní nameraných hodnôt otáčok a CO sa zmení (prepne sa) palivová prevádzka motora spôsobom určeným výrobcom plynového zariadenia.

Po prepnutí sa vykoná preplachová akcelerácia. Preplachová akcelerácia sa vykoná plynulým stlačením pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 [min<sup>-1</sup>] po dobu min. 30 sekúnd. Pokračuje sa meraním podľa 1.5.2 až 1.5.4 na palivo benzín.

Na vozidle so samostatným plynovým palivom sa meranie vykonáva ako na vozidle s benzínovým palivom podľa 1.5.1 až 1.5.3.

Ak počas EK vozidla s prevádzkou na plynové palivo alebo alternatívnom palive dôjde k úniku plynu z palivového systému vozidla tak, že koncentrácia plynu v ovzduší prekročí prahovú hodnotu signalizácie DÚP, bez meškania sa ukončí EK, motor vozidla sa vypne a vypne sa aj zapalovanie (ak bol motor naštartovaný alebo ak bolo zapnuté zapalovanie) otvorí sa vstupná brána, vozidlo sa vytlačí mimo pracoviska EK a pracovisko sa vyvetrá. V EK sa ďalej nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Počas výkonu EK motor vozidla musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

### **1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt**

Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. K protokolu archivovanému v PEK-u sa priložia záznamy o meraní vyhotovené analyzátorom pri meraní podľa 1.5.

**1.6.1** Každý tlačенý záznam o meraní musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:

**1.6.1.1** typové označenie analyzátora,

**1.6.1.2** dátum a čas merania,

**1.6.1.3** otáčky voľnobehu, podľa 1.5.2.1,

**1.6.1.4** objemová koncentrácia CO, HC, podľa 1.5.3,

**1.6.1.5** hodnoty doplnkových parametrov lambda, CO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub> a prípadne CO<sub>cor</sub>, podľa 1.5.3.

**1.6.2** Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. PEK archivuje (prikladá k protokolu o meraní) záznamy o meraní pre každé výfukové potrubie.

Do AIS EK-u sa zaznamenávajú priemerné hodnoty CO, HC vypočítané ako aritmetický priemer nameraných hodnôt v jednotlivých nezávislých vyústeniach výfukového systému.

**1.6.3** Pri meraní podľa 1.5.5 na vozidle s alternatívnym palivom sa vyhotoví záznam o meraní aj pri prevádzke motora na plyn. Namerané hodnoty otáčok a CO sa zaznamenávajú do AIS EK-u samostatne s označením plyn.

## Článok 2

### Spôsob vyhodnotenia EK

**2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.

**2.1.1** Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží k EK doklady potrebné pre vykonanie EK podľa 1.1.1.

**2.1.2** Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle, identifikačné údaje motora vozidla a identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).

**2.1.3** Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole, ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, vyhovujú jednotlivým požiadavkám podľa 1.3.

**2.1.4** Priemerné hodnoty CO, HC vypočítané ako aritmetický priemer nameraných hodnôt, podľa 1.5.4, v jednotlivých nezávislých vyústeniach výfukového systému musia zodpovedať stanoveným požiadavkám podľa 1.2.

**2.1.5** Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak hodnoty namerané podľa 1.5.2 a 1.5.3, a pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.5 zodpovedajú stanoveným požiadavkám podľa 1.2. Pri plynovom palive sa hodnota HC nevyhodnocuje.

**2.2 Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla alebo identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo ak pri meraní podľa 1.5.2 až 1.5.5 nevyhovelo stanoveným požiadavkám podľa 1.2 alebo ak motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný trhavý chod.

# DRUHÁ KAPITOLA

## VOZIDLÁ SO ZÁŽIHOVÝM MOTOROM SO ZDOKONALENÝM EMISNÝM SYSTÉMOM

### Článok 1 Spôsob vykonávania EK

#### 1.1 Identifikácia vozidla a motora

**1.1.1** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:

- a) osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru alebo technické osvedčenie vozidla, ak sa jedná o emisnú kontrolu vozidla kategórie M, N a T, ktorému bolo vydané technické osvedčenie vozidla a nebolo prihlásené do evidencie vozidiel a podrobuje sa emisnej kontrole z dôvodu prihlásenia do evidencie vozidiel;
- b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s druhom paliva B/LPG, LPG, B/CNG, CNG, ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná podľa § 17ods.1 písm. h zákona (bola vykonaná v SR), z uvedeného dokladu technik emisnej kontroly urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výťažku protokolu;;
- c) aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.

**1.1.2** Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenávajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:

- |                |   |
|----------------|---|
| <b>1.1.2.1</b> | Značka, obchodný názov vozidla.             |
| <b>1.1.2.2</b> | Druh a kategória vozidla.                   |
| <b>1.1.2.3</b> | Typ vozidla / variant / verzia.             |
| <b>1.1.2.4</b> | Evidenčné číslo vozidla.                    |
| <b>1.1.2.5</b> | Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby). |
| <b>1.1.2.6</b> | Dátum prvej evidencie vozidla v SR.         |
| <b>1.1.2.7</b> | VIN číslo vozidla.                          |

Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.

**1.1.2.8** Identifikačné číslo motora (typ).

**1.1.2.8.1** Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.

**1.1.2.8.2** Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u sa v časti ďalšie záznamy PEK uvedie neidentifikovateľný typ motora.

**1.1.2.8.3** Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.

**1.1.2.9** Druh paliva / zdroj energie (B, B/LPG, LPG, B/CNG, CNG).

**1.1.2.10** Emisný systém (RKAT).

Emisný systém RKAT je zdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého príprava zmesi je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch a ktorého

výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (trojcestným alebo oxidačným so systémom)



sekundárneho vzduchu).

Emisný systém RKAT sa vyznačuje prítomnosťou elektronickej riadiacej jednotky, minimálne jednej lambda sondy a katalyzátora výfukových plynov.

**1.1.2.11** Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.

**1.1.2.12** Pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom sa porovnávajú identifikačné údaje aj s údajmi v protokole o montáži plynového zariadenia<sup>26</sup> a zistené údaje sa zaznamenajú do AIS EK - u v časti ďalšie záznamy PEK.

Porovná sa typ regulátora a / alebo zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore, pokiaľ sú tieto údaje zaznamenané v predloženom doklade.

**1.1.3** Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3, 1.1.2.9 a 1.1.2.10 a pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom aj podľa 1.1.2.12 sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

**1.1.3.1** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

**1.1.3.2** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK- u sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

## **1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov.**

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom) na typ motora, ktorý je uvedený v dokladoch podľa 1.1.1 a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK-u sa zapíše označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

**1.2.1** Teplota motora /min./ [°C]

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

**1.2.2** Hodnoty parametrov pri voľnobehu

**1.2.2.1** Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min<sup>-1</sup>]

Rozsah 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 učeného výrobcom. Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min<sup>-1</sup> od tejto hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min<sup>-1</sup>. Ak hodnota určená výrobcom vozidla nie je známa, otáčky nesmú prekročiť 1000 min<sup>-1</sup>.

**1.2.2.2** Koncentrácia CO /max./ [obj. %]

Ak výrobca hodnotu neurčil, 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.

**1.2.2.3** Koncentrácia HC /max./ [obj. ppm]

Ak výrobca hodnotu neurčil, maximálna prípustná koncentrácia HC je 100 ppm.

**1.2.3** Hodnoty parametrov pri zvýšených otáčkach

**1.2.3.1** Zvýšené otáčky /min. - max./ [min<sup>-1</sup>]

Ak výrobca hodnoty otáčok neurčil, použije sa merací rozsah 2500 – 3000 min<sup>-1</sup>. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou  $\pm 250$  min<sup>-1</sup>.

#### **1.2.3.2 Koncentrácia CO /max./ [obj. %]**

Ak výrobca hodnotu neurčil, 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.

#### **1.2.3.3 Hodnota lambda /min. - max./**

Ak výrobca hodnotu neurčil, prípustná hodnota lambda je 0,97 až 1,03.

#### **1.2.4 Hodnoty parametrov pri plynovom palive**

Ak nie sú výrobcom určené hodnoty kontrolovaných parametrov pre prevádzku motora na plynové palivo, tieto nesmú prekročiť všeobecne ustanovené hodnoty podľa 1.2.2 a 1.2.3 pre prevádzku motora na benzínové palivo.

Ak výrobca neurčil hodnotu otáčok voľnobehu pre plynové palivo, rozsah otáčok je zhodný s otáčkami predpísanými pre palivo benzín podľa 1.2.2.1.

Hodnoty lambda a HC sa pri prevádzke motora na plynové palivo nestanovujú.

### **1.3 Vizuálna kontrola**

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora. Vizuálna kontrola je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch.

#### **1.3.1 Vizuálna kontrola sacej sústavy**

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu (napríklad upevnenie vzduchového filtra, preplňovacieho zariadenia) a prepojovacie prvky komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak v saní. Jednotlivé časti sacej sústavy prepojovacích prvkov komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak (pretlak) v saní nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

#### **1.3.2 Vizuálna kontrola palivovej sústavy vozidla**

Overí sa prívod, čistenie paliva, zariadenia na prípravu zmesi, systém zachytávania výparov paliva, prítomnosť uzáveru palivovej nádrže, jeho zaistenie voči strate, stav paliva v nádrži a tesnosť palivovej sústavy. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu. Ak je zistený náznak úniku paliva (zatečenie) je možné overiť tesnosť pri naštartovanom motore.

Stav paliva v nádrži počas celej EK nesmie klesnúť na úroveň rezervy.

#### **1.3.3 Vizuálna kontrola zapalovacej sústavy a elektrického okruhu**

Overí sa zdroj vysokého napätia, prvky zapalovacej sústavy, elektrického vedenia, dostupných akčných členov, snímačov systému prípravy paliva (prítomnosť lambda sondy), upevnenie rozdeľovača (ak je prístupný). Jednotlivé prvky zapalovacej sústavy nesmú byť poškodené a nesmú mať neprímeranú vôľu.

**Skontroluje sa aj úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie v motorovom priestore vozidla.**

#### **1.3.4 Štartovanie motora a kontrola elektronického indikátora poruchy**

Zapne sa zapalovanie a skontroluje sa funkčnosť kontroliek dobíjania a mazania. Našartuje sa motor, štandardným spôsobom. Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie. Po našartovaní nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja, nedostatočného dobíjania.

Pokiaľ je vozidlo vybavené elektronickým indikátorom poruchy vykonáva sa jeho kontrola. Ak indikačné zariadenie po našartovaní motora signalizuje poruchu, meranie podľa 1.5 sa nevykoná, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

Motor po naštartovaní musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

### 1.3.5 Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

Overí sa výfuková sústava vizuálnou prehliadkou a poslušom pri voľnobežných otáčkach motora a vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Ak to technické riešenie umožňuje, overí sa aj prítomnosť katalyzátora, systém recirkulácie výfukových plynov prípadne systém sekundárneho vzduchu, pokiaľ je vozidlo nimi vybavené. Jednotlivé časti výfukového potrubia musia byť tesné.

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

### 1.3.6 Vizuálna kontrola palivovej sústavy pri plynovom palive, alebo vozidle s alternatívnym palivom

**1.3.6.1** Pred vjazdom vozidla do priestoru PEK sa vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy pri prevádzke motora na palivo plyn a naštartovanom motore (alebo bezprostredne po zhasnutí motora a zapnutom zapaľovaní), prostredníctvom prenosného DÚP. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa vozidlo do priestoru pracoviska nevpustí, EK sa nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa

2.2.

**1.3.6.2** Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí palivovej sústavy, pri vozidle s alternatívnym palivom sa vykoná aj kontrola funkcie zariadenia na voľbu druhu prevádzkového paliva (benzín – plyn). Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, v nepoškodenom stave a zaistené proti uvoľneniu.

**1.3.6.3** Plynová palivová sústava musí byť tesná. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa EK nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

### 1.3.7 Vizuálna kontrola elektrickej sústavy pri plynovom palive, alebo vozidle s alternatívnym palivom

Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie plynového zariadenia. Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky, snímače, prítomnosť a dostupnosť samostatnej elektrickej poistky plynového zariadenia.

Ak je pristavené vozidlo s alternatívnym palivom v prevádzke na palivo benzín vykoná sa zmena palivovej prevádzky motora (prepne sa na palivo plyn) spôsobom určeným výrobcom plynového zariadenia. Po prepnutí sa vykoná preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 [min<sup>-1</sup>] po dobu min. 30 sekúnd. Kontrola tesnosti sa vykonáva len pri prevádzkovom palive plyn.

Ak boli pri vizuálnej kontrole zistené nedostatky, zaznamenajú sa do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK. Ak zistené nedostatky umožňujú pokračovanie v EK, je možné EK dokončiť. Vozidlo sa hodnotí podľa 2.2

## 1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky, krátkou jazdou alebo iným spôsobom určeným výrobcom.

Ak je motor kondicionovaný na prevádzkovú teplotu (napr. vzápätí po jazde, spustený ventilátor chladenia a pod.), môže sa pokračovať bez ďalšieho kondicionovania.

## 1.5 Meranie

### 1.5.1 Teplota motora

Teplota oleja v motore, meraná v mieste zasunutia mierky hladiny oleja, alebo teplota chladiacej kvapaliny, má dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1.

Na získanie hodnoty teploty chladiacej kvapaliny sa pripúšťa využitie komunikačného zariadenia pripojeného na

elektronickú riadiacu jednotku motora cez diagnostické rozhranie (konektor OBD).

Ak konfigurácia motora meranie teploty motora neumožňuje (t.j. nie je možné použiť štandardný spôsob merania teploty) pripúšťa sa, do 31.12.2008, využitie palubného ukazovateľa teploty chladiacej kvapaliny, alebo určenie prevádzkovej teploty podľa opätovného spustenia ventilátora chladenia a ručný záznam zistených teploty.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty média ustanovenú podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní pokračuje sa v meraní.

Dosiahnutá teplota oleja alebo chladiacej kvapaliny sa zaznamená.

### 1.5.2 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 a diagnostického rozhrania (OBD).

V špecifických prípadoch, do 31.12.2008, sa pripúšťa ručný záznam nameraných hodnôt otáčok zistených napr. odčítaním z palubného otáčkomera vozidla a pod., ale iba v prípade, ak nie je možné použiť štandardný spôsob merania otáčok.

Zasunie sa odberová sonda analyzátora do vyústenia výfukového systému motora do hĺbky najmenej 30 cm aj v prípade zakriveného vyústenia výfukového systému. Ak nie je možné stanovenú hĺbku dosiahnuť, musí sa použiť tesný nastaviec na predĺženie ústia výfukového systému. Výstup plynov z výfuku nesmie byť ovplyvňovaný vonkajšími vplyvmi, napr. nevhodným spôsobom ich odvádzania (odsávania).

Koncentrácia zvyškových nespálených uhlíkov v meracom reťazci analyzátora, pred zasunutím odberovej sondy do výfukového systému, nesmie byť vyššia ako 20 ppm HC.

Stlačením pedálu akcelerátora sa dosiahnu zvýšené otáčky zodpovedajúce predpísaným podľa 1.2.3.1 a po ich dosiahnutí a minimálne cca 20 sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok, sa zaznamenajú namerané hodnoty otáčok, CO, hodnoty lambda, HC, CO<sub>2</sub> a O<sub>2</sub>.

Ak sa počas cca 20 sekundového meraného časového úseku dostane hodnota otáčok mimo stanoveného rozsahu otáčok podľa 1.2.3.1 meranie sa zopakuje. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2 a pokračuje sa ďalej v meraní. Časový úsek sa začína počítať od okamihu, kedy sa otáčky dostanú do požadovaného otáčkového pásma.

### 1.5.3 Meranie pri voľnobehu

Po stabilizovaní voľnobehu (zotrvanie na voľnobežných otáčkach po dobu cca 30s) a cca 10 sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok podľa 1.2.2.1., sa zaznamenajú namerané otáčky, CO, HC, hodnota lambda, CO<sub>2</sub> a O<sub>2</sub>.

Ak sa hodnota otáčok počas cca 10 sekundového meraného časového úseku dostane mimo stanoveného rozsahu otáčok podľa 1.2.2.1 meranie sa zopakuje. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2 a pokračuje sa ďalej v EK.

Pri zaznamenávaní otáčok sa neberú do úvahy zmeny otáčok pri samočinnom zapnutí spotrebičov (ventilátor chladenia a pod.), ak meranie nie je vykonávané automatizovaným meraním.

Časový úsek sa začína počítať od okamihu, kedy sa otáčky dostanú do požadovaného otáčkového pásma. Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia a diagnostického rozhrania (konektor OBD).

V špecifických prípadoch, do 31.12.2008, sa pripúšťa ručný záznam nameraných hodnôt otáčok zistených napr. odčítaním z palubného otáčkomera vozidla a pod., ale iba v prípade, ak nie je možné použiť štandardný spôsob merania otáčok.

### 1.5.4 Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.2 a 1.5.3 vykoná pre každé vyústenie samostatne.

### 1.5.5 Meranie pri alternatívnom alebo plynovom palive

Pri alternatívnom palive sa vykoná meranie podľa 1.5.1 až 1.5.4, na plynové palivo a zaznamenajú sa hodnoty nameraných otáčok a CO.

Po prepnutí prevádzkového paliva, na palivo benzín, sa systém prípravy zmesi stabilizuje preplachovou akceleráciou, ktorá sa vykoná plynulým stlačením pedálu akceleračného motora pokiaľ motor nedosiahne zvýšené otáčky, podľa 1.2.3.1 na ktorých sa zotrúva po dobu min. 30 sekúnd, ak výrobca neurčil inak. Pokračuje sa meraním podľa bodu 1.5.2 až 1.5.4, na palivo benzín.

Na vozidle so samostatným plynovým palivom sa vykonávajú merania podľa 1.5.1 až 1.5.4 a zaznamenajú sa hodnoty nameraných otáčok a CO.

Ak počas EK vozidla s prevádzkou na plynové palivo alebo pri alternatívnom palive dôjde k úniku plynu z palivového systému vozidla tak, že koncentrácia plynu v ovzduší prekročí prahovú hodnotu signalizácie DÚP, bez meškania sa ukončí EK, motor vozidla sa vypne a vypne sa aj zapalovanie (ak bol motor naštartovaný alebo ak bolo zapnuté zapalovanie) otvorí sa vstupná brána, vozidlo sa vytlačí mimo pracoviska EK a pracovisko sa vyvetrá. V EK sa ďalej nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

### 1.5.6 Kontrola signalizácie poruchy elektronického indikátora porúch

Počas výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii elektronického indikátora porúch, pokiaľ je nim vozidlo vybavené. Ak indikačné zariadenie počas EK začne signalizovať poruchu, zaznamená sa tento stav do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa bodu 2.2.

Počas výkonu EK musí mať motor vozidla ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

## 1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. K protokolu archivovanému v PEK-u sa priložia záznamy o meraní vyhotovené analyzátorom pri meraní podľa 1.5.

**1.6.1** Každý tlačенý záznam o meraní musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:

- 1.6.1.1** typové označenie analyzátoru / softvérová verzia programu (po 1.1.2009),
- 1.6.1.2** dátum a čas merania,
- 1.6.1.3** evidenčné číslo vozidla (po 1.1.2009),
- 1.6.1.4** emisný systém (po 1.1.2009),
- 1.6.1.5** nameraná teplota, podľa 1.5.1,
- 1.6.1.6** nameranú koncentráciu CO, podľa 1.5.2 a 1.5.3,
- 1.6.1.7** nameranú koncentráciu HC, podľa 1.5.2 a 1.5.3,
- 1.6.1.8** nameranú koncentráciu CO<sub>2</sub>, podľa 1.5.2 a 1.5.3,
- 1.6.1.9** nameranú koncentráciu O<sub>2</sub>, podľa 1.5.2 a 1.5.3,
- 1.6.1.10** hodnotu lambda, podľa 1.5.2,
- 1.6.1.11** namerané otáčky, podľa 1.5.2 a 1.5.3.
- 1.6.1.12** ukončenie merania – „test ukončený“ alebo „test prerušený“ (po 1.1.2009).

**1.6.2** Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do AIS EK-u pre každé vyústenie zvlášť.

**1.6.3** Pri meraní podľa 1.5.5 sa vyhotoví záznam o meraní aj pri prevádzke motora na plyn. Namerané hodnoty otáčok a CO sa zaznamenávajú do AIS EK-u samostatne s označením plyn.

## 1.7 „Automatizovaný prenos nameraných hodnôt a prerušenie merania

Po 1. januári 2009 po ukončení merania musí byť umožnený automatický prenos hodnôt údajov a nameraných

parametrov z analyzátoru do databázy údajov AIS EK -u, minimálne v rozsahu podľa 1.6.1 až 1.6.3. Prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov do databázy údajov AIS EK -u musí byť umožnený aj v prípade prerušenia merania a získania neúplných údajov.

Po 1. januári 2009 ak po zaznamenaní teploty motora, nedôjde v priebehu 10 min k pokročeniu v postupe emisnej kontroly, emisná kontrola sa musí prerušiť, vytlačiť a preniesť záznam údajov a číastkových nameraných hodnôt zaznamenaných a získaných do okamihu prerušenia emisnej kontroly.

Po 1. januári 2009 počas priebehu emisnej kontroly musí byť umožnené technikovi EK emisnú kontrolu kedykoľvek prerušiť, vytlačiť a preniesť záznam údajov a číastkových nameraných hodnôt zaznamenaných a získaných do okamihu prerušenia emisnej kontroly.“

## Článok 2

### Spôsob vyhodnotenia EK

**2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.

**2.1.1** Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží k EK doklady potrebné na vykonanie EK podľa 1.1.1.

**2.1.2** Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle, identifikačné údaje motora vozidla a identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlاد údajov podľa 1.1.3).

**2.1.3** Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole vykonanej, podľa 1.3 ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, palivová sústava a výfukový systém sú tesné a vyhovujú jednotlivým požiadavkám stanoveným podľa 1.3 a indikačné zariadenie systému palubnej diagnostiky (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) nesignalizuje poruchu.

**2.1.4** Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak hodnoty namerané podľa 1.5.2 až 1.5.4 a pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.5 zodpovedajú stanoveným hodnotám podľa 1.2. Pri plynovom palive sa hodnota HC a lambda nevyhodnocuje.

**2.1.5** Namerané hodnoty podľa 1.5.4 musia zodpovedať stanoveným hodnotám podľa 1.2, v každom nezávislom vyústení výfukového systému.

**2.1.6** Ak počas merania nedošlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky alebo akustickej signalizácie elektronického diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené.

**2.1.7** Ak motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nevydával neštandardné zvuky.

**2.2 Vozidlo ako vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla alebo identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo ak pri meraní podľa 1.5.2 až 1.5.5 nevyhovelo stanoveným hodnotám podľa 1.2 alebo ak počas merania došlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky alebo akustickej signalizácie elektronického diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené alebo ak motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný trhavý chod.

# TRETIA KAPITOLA

## VOZIDLÁ SO ZÁŽIHOVÝM MOTOROM SO ZDOKONALENÝM EMISNÝM SYSTÉMOM S OBD

Na vozidle, kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub>, so zážihovým motorom, ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2005, podliehajúce pravidelnej emisnej kontrole v lehotách, podľa prvej kapitoly písm. d) a f) tretej časti, sa EK vykonáva do 31. decembra 2008 podľa druhej kapitoly, druhej časti.

### Článok 1

#### Spôsob vykonávania EK

##### 1.1 Identifikácia vozidla a motora

**1.1.1** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:

- a) osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru alebo technické osvedčenie vozidla, ak sa jedná o emisnú kontrolu vozidla kategórie M, N a T, ktorému bolo vydané technické osvedčenie vozidla a nebolo prihlásené do evidencie vozidiel a podrobuje sa emisnej kontrole z dôvodu prihlásenia do evidencie vozidiel;
- b) protokol o montáži plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s druhom paliva B/LPG, LPG, B/CNG, CNG, ak montáž plynového zariadenia bola vykonaná podľa § 17ods.1 písm. h zákona (bola vykonaná v SR), z uvedeného dokladu technik emisnej kontroly urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výtlačku protokolu;
- c) aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.

**1.1.2** Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenávajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:

- |                |   |
|----------------|---|
| <b>1.1.2.1</b> | Značka, obchodný názov vozidla.             |
| <b>1.1.2.2</b> | Druh a kategória vozidla.                   |
| <b>1.1.2.3</b> | Typ vozidla / variant / verzia.             |
| <b>1.1.2.4</b> | Evidenčné číslo vozidla.                    |
| <b>1.1.2.5</b> | Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby). |
| <b>1.1.2.6</b> | Dátum prvej evidencie vozidla v SR.         |
| <b>1.1.2.7</b> | VIN číslo vozidla.                          |

Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.

**1.1.2.8** Identifikačné číslo motora (typ).

**1.1.2.8.1** Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora

(typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.

**1.1.2.8.2** Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u sa v časti ďalšie záznamy PEK uvedie neidentifikovateľný typ motora.

**1.1.2.8.3** Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.

**1.1.2.9** Druh paliva / zdroj energie (B, B/LPG, LPG, B/CNG, CNG).

**1.1.2.10** Emisný systém (RKAT s OBD),

Emisný systém RKAT s OBD je zdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého príprava zmesi je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynoch a je doplnený o systém palubnej diagnostiky OBD a ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (trojcestným alebo oxidačným so systémom sekundárneho vzduchu).

Emisný systém RKAT s OBD sa vyznačuje prítomnosťou elektronickej riadiacej jednotky so štandardizovaným výstupom pre systém OBD prostredníctvom štandardizovanej diagnostickej zásuvky, minimálne dvoch lambda sond pracujúcich aspoň v jednej riadiacej vetve a katalyzátora výfukových plynov.

**1.1.2.11** Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.

**1.1.2.12** Pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom sa porovnávajú identifikačné údaje aj s údajmi v protokole o montáži plynového zariadenia<sup>26</sup> a zistené údaje sa zaznamenávajú do AIS EK - u v časti ďalšie záznamy PEK.

Porovná sa typ regulátora a / alebo zhoda homologizačných značiek podstatných prvkov plynovej palivovej sústavy v motorovom priestore, pokiaľ sú tieto údaje zaznamenané v predloženom doklade.

**1.1.3** Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3, 1.1.2.9 a 1.1.2.10 a pri vozidle s alternatívnym alebo plynovým palivom aj podľa 1.1.2.12 sa zaznamenávajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

**1.1.3.1** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenávajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenávajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

**1.1.3.2** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK- u sa zaznamenávajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenávajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

## **1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov**

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom), na typ motora, ktorý je uvedený v osvedčení o evidencii a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK-u sa zapíše označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

**1.2.1** Teplota motora /min./ [°C]

Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, minimálna teplota chladiacej kvapaliny meraná prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD je 80°C.

**1.2.2** Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min<sup>-1</sup>]

Rozsah 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 učeného výrobcom. Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min<sup>-1</sup> od tejto hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min<sup>-1</sup>. Ak hodnota určená výrobcom vozidla nie je známa, otáčky nesmú prekročiť 1000 min<sup>-1</sup>.

**1.2.3** Hodnoty parametrov pri zvýšených otáčkach

**1.2.3.1** Zvýšené otáčky /min. - max./ [min<sup>-1</sup>]

Ak výrobca hodnoty otáčok neurčil, použije sa merací rozsah 2500 – 3000 min<sup>-1</sup>. Ak výrobca určil iba jednu hodnotu otáčok, potrebný rozsah sa stanoví s toleranciou ± 250 min<sup>-1</sup>. Ak výrobca stanoví len hraničnú hodnotu



otáčok, tak sa potrebný rozsah otáčok stanoví pripočítaním, resp. odčítaním  $500 \text{ min}^{-1}$ .

#### **1.2.3.2** Koncentrácia CO /max./ [obj. %]

Ak výrobca hodnotu neurčil, maximálna prípustná koncentrácia CO je 0,2 %.

#### **1.2.3.3** Hodnota lambda /min. - max./

Ak výrobca hodnotu neurčil, prípustná hodnota lambda je 0,97 až 1,03.

#### **1.2.4** Hodnoty parametrov pre kontrolu systému riadenia prípravy zmesi

Vykoná sa kontrola systému riadenia prípravy zmesi prostredníctvom kontroly činnosti regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond).

#### **1.2.4.1** Kontrolné otáčky /min. - max./ [ $\text{min}^{-1}$ ]

Rozsah otáčok sa stanoví odpočítaním hodnoty  $50 \text{ min}^{-1}$  od dolnej hranice a pripočítaním hodnoty  $50 \text{ min}^{-1}$  k hornej hranici tolerančného pásma určeného výrobcom. Ak výrobca hodnoty otáčok neurčil, použije sa merací rozsah pre voľnobežné otáčky podľa 1.2.2.

#### **1.2.4.2** Vyhotovenie regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond)

Zadá sa druh a počet regulačných lambda sond pre regulačné vetvy motora. Regulačná lambda sonda môže byť skoková (ozn. „S“) alebo širokopásmová (ozn. „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“.

#### **1.2.4.3** Kontrola signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond)

##### **1.2.4.3.1** Skoková lambda sonda – „S“ (skokové lambda sondy)

Ak výrobca neurčil hodnotu minimálneho zvlnenia napätia, tak minimálna prípustná hodnota zvlnenia napätia pri skúšobných otáčkach je 0,3 V.

##### **1.2.4.3.2** Širokopásmová lambda sonda – „B“ (širokopásmové lambda sondy)

Na kontrolu sa použije veličina určená výrobcom motora, ak výrobca druh snímanej veličiny neurčil, hodnotí sa hodnota lambda OBD – „ $\lambda_{\text{OBD}}$ “. Ak výrobca neurčil hodnotu lambda „ $\lambda_{\text{OBD}}$ “, tak maximálna prípustná hodnota lambda OBD „ $\lambda_{\text{OBD}}$ “, pri skúšobných otáčkach je 0,97 až 1,03.

Ak výrobca určil kontrolu činnosti lambda sondy meraním hodnoty intenzity prúdu

/min. - max./ [mA], hodnotí sa podľa predzadania výrobcu, pri kontrolných otáčkach, podľa 1.2.4.1. Ak výrobca zadá iba jednu kontrolnú hodnotu intenzity prúdu, kontrola sa vykoná podľa hodnoty lambda.

Ak výrobca určil kontrolu činnosti lambda sondy meraním hodnoty napätia /min. - max./ [V], hodnotí sa podľa predzadania výrobcu, pri kontrolných otáčkach, podľa

1.2.4.1. Ak výrobca zadá iba jednu kontrolnú hodnotu napätia, kontrola sa vykoná podľa hodnoty lambda.

Pri kontrole činnosti regulačných lambda sond môže byť použitý iba jeden s uvedených spôsobov.

#### **1.2.4.4** Alternatívny postup ku kontrole činnosti regulačných lambda sond

Ak vyhotovenie regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) je typu – „X“ alebo ak nie je možné získať hodnotu kontrolného signálu lambda sond typu „S“ alebo „B“, podľa 1.2.4.3.1

alebo 1.2.4.3.2 štandardným spôsobom prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD, tak koncentrácie CO a HC vo výfukových plynoch pri voľnobežných otáčkach podľa 1.2.2, nesmú prekročiť hodnoty určené výrobcom. Ak výrobca hodnoty CO a HC pre voľnobežné otáčky neurčil, tak maximálna prípustná koncentrácia CO je 0,3 % [obj. %] a maximálna prípustná koncentrácia HC je 100 ppm [obj. ppm].

### **1.2.5 Hodnoty parametrov pri plynovom palive**

**1.2.5.1** Ak nie sú výrobcom určené hodnoty kontrolovaných parametrov pre prevádzku motora na plynové palivo, tieto nesmú prekročiť všeobecne ustanovené hodnoty podľa 1.2.3 pre prevádzku motora na palivo benzín.

**1.2.5.2** Maximálna prípustná koncentrácia CO pri otáčkach voľnobehu je 0,3 % [obj. %]. Ak výrobca neurčil hodnotu otáčok voľnobehu pre plynové palivo, rozsah otáčok je zhodný s otáčkami predpísanými pre palivo benzín podľa 1.2.2.

**1.2.5.3** Hodnoty lambda, HC a signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) sa pri prevádzke motora na plynové palivo nestanovujú.

### **1.3 Vizuálna kontrola**

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora. Vizuálna kontrola je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch.

#### **1.3.1 Vizuálna kontrola sacej sústavy**

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu (napríklad upevnenie vzduchového filtra, preplňovacieho zariadenia). Jednotlivé časti sacej sústavy nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

#### **1.3.2 Vizuálna kontrola palivovej sústavy vozidla**

Overí sa prítomnosť uzáveru palivovej nádrže, jeho zaistenie voči strate, stav paliva v nádrži a tesnosť palivovej sústavy. Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu. Ak je zistený náznak úniku paliva (zatečenie) je možné overiť tesnosť pri naštartovanom motore.

#### **1.3.3 Vizuálna kontrola zapalovacej sústavy a elektrického okruhu**

Overí sa zdroj vysokého napätia, prvky zapalovacej sústavy, elektrického vedenia, dostupných akčných členov, snímačov systému prípravy paliva (prítomnosť lambda sondy), upevnenie rozdeľovača (ak je prístupný).

Jednotlivé prvky zapalovacej sústavy nesmú byť poškodené a nesmú mať neprimeranú vôľu. Skontroluje sa aj úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie v motorovom priestore vozidla.

#### **1.3.4 Štartovanie motora a vytvorenie komunikácie s diagnostickým systémom OBD a vizuálna kontrola prítomnosti a funkcie MI indikátora systému OBD**

Pripojí sa komunikačné zariadenie k OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla a vytvorí sa komunikácia s diagnostickým systémom OBD podľa nasledovného postupu:

- a) zapalovanie vypnuté – pripojí sa komunikačné zariadenie k systému OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania,
- b) komunikačné zariadenie sa spustí,
- c) zapne sa zapalovanie,
- d) pri zapnutom zapalovaní sa skontroluje prítomnosť a indikácia MI indikátora systému OBD – MI indikátor systému OBD sa musí rozsvietiť (v špecifických prípadoch môže po krátkom čase zhasnúť),
- e) pri zapnutom zapalovaní sa skontroluje funkčnosť kontroliek dobíjania a mazania,
- f) motor sa naštartuje štandardným spôsobom a nechá sa pracovať na voľnobehu. Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie,

- g) po naštartovaní motora nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja alebo nedostatočného dobíjania,
- h) po naštartovaní motora musí MI indikátor systému OBD v priebehu niekoľkých sekúnd zhasnúť a ostať zhasnutý (ak v špecifických prípadoch pred naštartovaním MI indikátor systému OBD zhasol, nesmie sa po naštartovaní motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať),
- i)                               nadviaže sa komunikácia s OBD,
- j)                               potvrdí sa spojenie – komunikácia vytvorená.

Ak pri vizuálnej kontrole prítomnosti a funkcie MI indikátora systému OBD pri zapnutom zapaľovaní nedôjde k rozsvieteniu MI indikátora systému OBD, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa môže pokračovať a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

V prípade neúspešného nadviazania komunikácie, môže sa postup nadviazania komunikácie zopakovať.

Ak ani opakovane nedôjde k nadviazaniu komunikácie v EK sa nepokračuje, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

V špecifických prípadoch ak opakovane nedôjde k nadviazaniu komunikácie je možné po písomnom odsúhlasení technickou službou EK pokračovať v EK podľa druhej časti druhej kapitoly tohto metodického pokynu, dôvod zmeny postupu v EK sa zaznamená do AIS EK -u v časti ďalšie záznamy PEK. Motor po naštartovaní musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísaf) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

### **1.3.5** Vizuálna kontrola výfukovej sústavy

Overí sa výfuková sústava vizuálnou prehliadkou a posluhom pri voľnobežných otáčkach motora vykonaním tlakovej skúšky. Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému.

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

### **1.3.6** Zistenie identifikačných údajov vozidla a palubného diagnostického systému prostredníctvom OBD

#### **1.3.6.1** Zistenie VIN čísla vozidla a / alebo CIN čísla a / alebo CVN čísla

Komunikačné zariadenie načíta VIN číslo vozidla a / alebo CIN číslo a / alebo CVN číslo,

porovná sa načítané VIN číslo vozidla s osvedčením o evidencii v prípade nesúladu medzi elektronickým VIN číslom a VIN číslom na vozidle sa tento nesúlad zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

#### **1.3.6.2** Zistenie statusu OBD

Status OBD udáva, ktorý OBD systém je vo vozidle zabudovaný. Komunikačné zariadenie musí status OBD automaticky načítať.

### **1.3.7** Vizuálna kontrola palivovej sústavy pri plynovom palive alebo vozidle s alternatívnym palivom

**1.3.7.1** Pred vjazdom vozidla do priestoru PEK sa vykoná kontrola tesnosti plynovej palivovej sústavy pri prevádzke motora na palivo plyn a naštartovanom motore (alebo bezprostredne po zhasnutí motora a zapnutom zapaľovaní), prostredníctvom prenosného DÚP. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa vozidlo do priestoru pracoviska nevpuští, EK sa nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

**1.3.7.2** Vykoná sa kontrola stavu a funkcie relevantných častí palivovej sústavy, pri vozidle s alternatívnym palivom sa vykoná aj kontrola funkcie zariadenia na voľbu druhu prevádzkového paliva (benzín – plyn). Palivové potrubie a hadice musia byť tesné, v nepoškodenom stave a zaistené proti uvoľneniu.

**1.3.7.3** Plynová palivová sústava musí byť tesná. V prípade zistenej netesnosti plynovej palivovej sústavy sa EK nevykoná, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

#### 1.3.8 Vizualná kontrola elektrickej sústavy pri plynovom palive, alebo vozidle s alternatívnym palivom

Skontroluje sa úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie plynového zariadenia. Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky, snímače, prítomnosť a dostupnosť samostatnej elektrickej poistky plynového zariadenia.

Ak je pristavené vozidlo s alternatívnym palivom v prevádzke na palivo benzín vykoná sa zmena palivovej prevádzky motora (prepne sa na palivo plyn) spôsobom určeným výrobcom plynového zariadenia. Po prepnutí sa vykoná preplachová akcelerácia plynulým stlačením pedálu akcelerátora a zotrvaním na otáčkach cca 3000 [min<sup>-1</sup>] po dobu min. 30 sekúnd. Kontrola tesnosti sa vykonáva len pri prevádzkovom palive plyn.

Ak boli pri vizualnej kontrole zistené nedostatky, zaznamenajú sa do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK. Ak zistené nedostatky umožňujú pokračovanie v EK, je možné EK dokončiť. Vozidlo sa hodnotí podľa 2.2

### 1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky alebo iným spôsobom určeným výrobcom.

Ak je motor kondicionovaný na prevádzkovú teplotu, môže sa pokračovať bez ďalšieho kondicionovania.

### 1.5 Meranie

#### 1.5.1 Teplota motora

Teplota chladiacej kvapaliny je meraná prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a prenášaná do analyzátora prostredníctvom komunikačného zariadenia, táto hodnota má dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1.

Ak tento údaj nie je možné získať, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2. Dosiahnutá teplota chladiacej kvapaliny sa zaznamená.

*Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty média ustanovenú podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní, dosiahnutá teplota sa zaznamená a pokračuje sa v meraní.*

#### 1.5.2 Kontrola pripravenosti systému OBD (readinesscode)

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta stav hodnotenia testov systémov OBD prostredníctvom readinesscode pripravenosti systému OBD Readinesscode stavu hodnotenia testov systému OBD sa vyhodnotí.

– 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), pokračuje sa v meraní podľa 1.5.4.

– 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), pokračuje sa v meraní podľa

#### 1.5.3.

Kontrola pripravenosti systému OBD sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

#### 1.5.3 Kontrola systému riadenia prípravy zmesi

Kontrola sa vykoná ak boli podľa 1.2.4.2 zadané lambda sondy typu „S“, alebo „B“ a ak pri kontrole pripravenosti systému OBD, podľa 1.5.2 bol stav niektorého z hodnotených testov systémov OBD v readinesscode hodnotený ako test nebol vykonaný alebo ako test vykonaný neúspešne.

Ak bola podľa 1.2.4.2 zadaná lambda sonda typu „X“, kontrola systému riadenia prípravy zmesi sa nevykoná. Pokračuje sa v meraní podľa 1.5.4 a pri meraní otáčok voľnobehu sa vykoná aj meranie emisii podľa 1.5.7.1.

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa vykoná kontrola systému riadenia prípravy zmesi prostredníctvom kontroly signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond). Kontrola signálu sa vykoná pre každú regulačnú vetvu motora samostatne.

Kontrola systému riadenia prípravy zmesi sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

#### **1.5.3.1 Kontrolné otáčky**

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do analyzátoru, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Dosiahnu sa kontrolné otáčky podľa 1.2.4.1 počas 5 sekúnd pred meraním signálu regulačnej lambda sondy. Na konci tohto časového úseku sa zaznamenajú referenčné otáčky, ktoré zodpovedajú skutočným otáčkam. Doba merania signálu lambda sondy je 20 sekúnd. Počas doby merania signálu lambda sondy môžu skutočné otáčky motora kolísať okolo referenčných otáčok maximálne o  $\pm 100 \text{ min}^{-1}$ .

#### **1.5.3.2 Meranie signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond)**

##### **1.5.3.2.1 Skoková lambda sonda (skokové lambda sondy) - „S“**

Meria sa hodnota minimálneho zvlnenia napätia lambda sondy podľa 1.2.4.3.1, pri kontrolných otáčkach motora, podľa 1.5.3.1 počas 20 sekundovej doby merania signálu.

Hodnota nameraného zvlnenia napätia lambda sondy, počas doby merania signálu pri skúšobných otáčkach, musí byť vyššia alebo rovná ako je požadovaná hodnota minimálneho zvlnenia napätia lambda sondy

##### **1.5.3.2.2 Širokopásmová lambda sonda (širokopásmové lambda sondy) - „B“**

Meranie sa vykoná, podľa 1.2.4.3.2 meraním hodnoty lambda OBD, alebo hodnoty intenzity prúdu /min. - max./ [mA], alebo meraním hodnoty napätia /min. - max./ [V], pri kontrolných otáčkach motora, podľa 1.5.3.1 počas 20 sekundovej doby merania signálu, pričom je možné merať iba jeden parameter.

Nameraná hodnota lambda OBD, alebo hodnota intenzity prúdu /min. - max./ [mA], alebo hodnota napätia /min. - max./ [V], počas doby merania signálu pri kontrolných otáčkach motora, musí byť v rozsahu určených hodnôt.

Ak systém OBD neumožní získanie potrebných hodnôt pre meranie signálu regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond), pričom došlo k naviazaniu spojenia podľa 1.3.4 a získaniu parametrov pre výkon EK podľa 1.5.1 (teplota) a 1.5.3.1 (otáčky motora) pokračuje sa v meraní a vykoná sa aj meranie emisii pri voľnobehu podľa 1.5.7.1.

Ak meranie signálu regulačnej lambda sondy bolo vykonané a namerané hodnoty signálu nezodpovedajú požadovaným hodnotám, namerané hodnoty sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, EK sa môže dokončiť, vozidlo sa vyhodnotí podľa 2.2.

#### **1.5.4 Kontrola MI indikátora systému OBD**

Po naštartovaní motora MI indikátor systému OBD musí zhasnúť (ak v špecifických prípadoch pred naštartovaním indikátor zhasol, nesmie sa po naštartovaní motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať) a počas chodu motora nesmie indikovať poruchu motora a jeho komponentov.

##### **1.5.4.1 Kontrola statusu MI indikátora systému OBD**

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta status MI indikátora OBD („ZAP“ / „VYP“). Ak načítaný status indikátora OBD je „ZAP“ (MI indikátor systému OBD signalizuje poruchu niektorého z komponentov kontrolovaných systémom OBD), tento stav sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Kontrola statusu MI indikátora systému OBD sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

##### **1.5.4.2 Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD**

Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD sa vykoná porovnaním načítaného statusu MI indikátora s jeho skutočnou indikáciou, podľa matrice uvedenej v nasledovnej tabuľke (svieti = „ZAP“ / nesvieti = „VYP“),

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

Ak MI indikátor systému OBD nevykazuje zhodu medzi načítaným statusom a jeho skutočným stavom (indikáciou), vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

### 1.5.5 Kontrola stavu pamäte chýb OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa skontrolujú údaje systému palubnej diagnostiky 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 analyzátora.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P0XXX, počet chýb > 0, zistené chyby (ich kódy) sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Počet chýb sa uvedie do AIS EK-u a kódy a popis chýb (ak je k dispozícii) sa uvedie do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P1XXX, počet chýb > 0, zistené chyby (ich kódy) sa nevyhodnocujú a v meraní sa pokračuje.

Kontrola stavu pamäte chýb OBD sa pri alternatívnom palive vykonáva len pri prevádzkovom palive – Benzín.

### 1.5.6 Meranie pri zvýšených otáčkach

Zasunie sa odberová sonda analyzátora do vyústenia výfukového systému motora do hĺbky najmenej 30 cm aj v prípade zakriveného vyústenia výfukového systému. Ak nie je možné stanovenú hĺbku dosiahnuť, použije sa tesný nadstavec na predĺženie ústia výfukového systému. Výstup plynov z vyústenia výfukového systému nesmie byť ovplyvňovaný vonkajšími vplyvmi, napríklad nevhodným spôsobom ich odvádzania (odsávania).

Koncentrácia zvyškových nespálených uhlíkovodíkov v meracom reťazci analyzátora, pred zasunutím odberovej sondy do vyústenia výfukového systému, nesmie byť vyššia ako 20 ppm HC.

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do analyzátora, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Stlačením pedálu akcelerátora sa dosiahnu zvýšené otáčky zodpovedajúce predpísaným podľa 1.2.3.1 po ich dosiahnutí a 20 sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok, sa zaznamenajú hodnoty nameraných otáčok, CO, hodnota lambda, HC, CO<sub>2</sub> a O<sub>2</sub>.

Ak sa počas 20 sekundového meraného časového úseku dostane hodnota otáčok mimo stanoveného rozsahu otáčok podľa 1.2.3.1 meranie sa zopakuje. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Časový úsek sa začína počítať od okamihu, kedy sa otáčky dostanú do požadovaného otáčkového pásma.

### 1.5.7 Meranie pri voľnobehu

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do analyzátoru, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Po dosiahnutí voľnobežných otáčok, zodpovedajúcich predpísaným podľa 1.2.2 a po 10 sekundovom zotrvaní v stanovenom rozsahu otáčok, sa zaznamenajú hodnoty nameraných otáčok.

Ak sa hodnota otáčok počas cca 10 sekundového meraného časového úseku dostane mimo stanoveného rozsahu otáčok podľa 1.2.2 meranie sa zopakuje. Ak nie je možné udržať otáčky motora v stanovenom rozsahu otáčok ani pri opakovanom meraní, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Časový úsek sa začína počítať od okamihu, kedy sa otáčky dostanú do požadovaného otáčkového pásma.

#### 1.5.7.1 Meranie emisií pri voľnobehu

Meranie sa vykonáva len, ak bola zadaná lambda sonda typu „X“ podľa 1.2.4.2 alebo ak pri kontrole systému riadenia prípravy zmesi, podľa 1.5.3 nebolo možné získať hodnotu kontrolného signálu štandardným spôsobom prostredníctvom systému OBD alebo ak ide o meranie pri palive plyn.

Po stabilizovaní voľnobehu v stanovenom rozsahu otáčok sa v okamihu zaznamenania voľnobežných otáčok podľa 1.5.7 zaznamenajú aj hodnoty CO, HC, hodnoty lambda, CO<sub>2</sub> a O<sub>2</sub>.

### 1.5.8 Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.6 a 1.5.7 vykoná pre každé vyústenie samostatne.

### 1.5.9 Meranie pri alternatívnom alebo plynovom palive

Pri alternatívnom palive sa vykoná meranie podľa bodu 1.5.1 a 1.5.6 až 1.5.8 na plynové palivo a zaznamenajú sa hodnoty nameraných otáčok a CO. Po zaznamenaní hodnôt nameraných parametrov sa vykoná zmena prevádzkového paliva a preplachová akcelerácia.

#### 1.5.9.1 Zmena prevádzkového paliva

Po vykonaní merania na prevádzkovom palive plyn sa prepne druh prevádzkového paliva, na prevádzkové palivo benzín a motor sa nechá bežať na voľnobežných otáčkach.

#### 1.5.9.2 Opakovaný štart motora

Po zmene prevádzkového paliva na prevádzkové palivo benzín sa vypne motor a zapalovanie na minimálne 15 sekúnd. Po tomto čase sa zapne zapalovanie, motor sa naštartuje, podľa bodu 1.3.4 a vykoná sa preplachová akcelerácia.

#### 1.5.9.3 Preplachová akcelerácia

Systém prípravy zmesi sa stabilizuje preplachovou akceleráciou, ktorá sa, ak výrobca neurčil inak, vykoná plynulým stlačením pedálu akcelerátora pokiaľ motor nedosiahne otáčky vyššie ako je dolná hranica otáčok zvýšeného voľnobehu podľa 1.2.3.1, na ktorých sa zotrvá po dobu min. 30 sekúnd. Ak počas tejto doby otáčky motora poklesnú pod určenú hranicu, preruší sa odpočítavanie času preplachovej akcelerácie do okamihu pokiaľ sa otáčky motora opäť nezvýšia nad požadovanú hranicu.

#### 1.5.9.4 Po vykonaní preplachovej akcelerácie sa pokračuje meraním podľa bodu 1.5.2 až 1.5.8 na palivo benzín.

Na vozidle so samostatným plynovým palivom sa vykonávajú merania podľa 1.5.1 a 1.5.4 až 1.5.8 a zaznamenajú sa hodnoty nameraných otáčok a CO.

Ak počas EK vozidla s prevádzkou na plynové palivo alebo pri alternatívnom palive dôjde k úniku plynu z palivového systému vozidla tak, že koncentrácia plynu v ovzduší prekročí prahovú hodnotu signalizácie DÚP, bez meškania sa ukončí EK, motor vozidla sa vypne a vypne sa aj zapalovanie (ak bol motor naštartovaný alebo ak bolo zapnuté

zapaľovanie) otvorí sa vstupná brána, vozidlo sa vytlačí mimo pracoviska EK a pracovisko sa vyvetrá. V EK sa ďalej nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Počas výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii poruchy motora prostredníctvom indikátora OBD a motor vozidla musí mať ustálený a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

### **1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt**

Získané a namerané hodnoty sa zaznamenajú do pamäte analyzátora a do protokolu o EK sa zaznamenajú prostredníctvom AIS EK, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. Zaznamenanie uložených údajov o EK sa uskutoční automaticky prenesením nameraných parametrov z analyzátora do AIS EK-u a vytlačením záznamu merania o EK. K protokolu archivovanému v PEK-u sa priložia záznamy o meraní vyhotovené analyzátorom pri meraní podľa 1.5.

**1.6.1** Každý tlačенý záznam merania musí obsahovať minimálne tieto údaje a namerané hodnoty:

- 1.6.1.1** typové označenie analyzátora / softvérová verzia programu,
- 1.6.1.2** dátum a čas merania,
- 1.6.1.3** evidenčné číslo vozidla,
- 1.6.1.4** emisný systém,
- 1.6.1.5** nameraná teplota, podľa 1.5.1,
- 1.6.1.6** namerané otáčky, podľa 1.5.6 až 1.5.8 a pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.9,
- 1.6.1.7** nameranú koncentráciu CO, podľa 1.5.6 až 1.5.8 a pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.9,
- 1.6.1.8** hodnotu lambda  $\lambda$ , podľa 1.5.6 a 1.5.7,
- 1.6.1.9** nameranú koncentráciu HC, podľa 1.5.6 až 1.5.8,
- 1.6.1.10** nameranú koncentráciu CO<sub>2</sub>, podľa 1.5.6 až 1.5.8,
- 1.6.1.11** nameranú koncentráciu O<sub>2</sub>, podľa 1.5.6 až 1.5.8,
- 1.6.1.12** VIN, CIN, CVN, podľa 1.3.6.1 ak je údaj sprístupnený,
- 1.6.1.13** status OBD, podľa 1.3.6.2,
- 1.6.1.14** readinesscode, podľa 1.5.2,
- 1.6.1.15** druh a počet regulačných lambda sond, 1.2.4.2,
- 1.6.1.16** kontrolné otáčky pre kontrolu lambda sond, podľa 1.5.3.1,
- 1.6.1.17** namerané hodnoty kontrolovaných parametrov lambda sond, podľa 1.5.3.2,
- 1.6.1.18** stav pamäte chýb – počet chýb a ich číselné kódy, podľa 1.5.5,
- 1.6.1.19** ukončenie merania – „test ukončený“ alebo „test prerušený“.

**1.6.2** Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústzeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. Namerané hodnoty sa zaznamenajú do AIS EK-u pre každé vyústenie zvlášť.

**1.6.3** Pri meraní podľa 1.5.9 sa vyhotoví záznam o meraní aj pri prevádzke motora na plyn. Namerané hodnoty otáčok a CO sa zaznamenajú do AIS EK-u samostatne s označením plyn.

### **1.7 Automatizovaný prenos nameraných hodnôt a prerušenie merania**

Po 1. januári 2009 po ukončení merania musí byť umožnený automatický prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov z analyzátora do databázy údajov AIS EK -u, minimálne v rozsahu podľa 1.6.1 až 1.6.3. Prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov do databázy údajov AIS EK -u musí byť umožnený aj v prípade prerušenia merania a získania neúplných údajov.

Po 1. januári 2009 ak po zaznamenaní teploty motora, nedôjde v priebehu 10 min k pokročeniu v postupe emisnej kontroly, emisná kontrola sa musí prerušiť, vytlačiť a preniesť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt zaznamenaných a získaných do okamihu prerušenia emisnej kontroly.



Po 1. januári 2009 počas priebehu emisnej kontroly musí byť umožnené technikovi EK emisnú kontrolu kedykoľvek prerušiť, vytlačiť a preniesť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt zaznamenaných a získaných do okamihu prerušenia emisnej kontroly.

## Článok 2

### Spôsob vyhodnotenia EK

**2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.

**2.1.1** Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží v EK doklady potrebné pre vykonanie EK podľa 1.1.1.

**2.1.2** Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle, identifikačné údaje motora vozidla a identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).

**2.1.3** Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole vykonanej, podľa 1.3 ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, elektrická sústava, palivová sústava a výfukový systém vyhovujú jednotlivým požiadavkám stanoveným podľa 1.3., systém palubnej diagnostiky OBD je funkčný, umožňuje naviazanie komunikácie, indikačné zariadenie systému OBD je funkčné a nesignalizuje poruchu.

**2.1.4** Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak hodnoty namerané podľa 1.5.6 až 1.5.8, pri alternatívnom palive aj podľa 1.5.9 zodpovedajú stanoveným hodnotám podľa 1.2, a systém OBD umožňuje získanie údajov potrebných pre meranie podľa 1.5.1 a 1.5.6 až 1.5.8, signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) meraný podľa 1.5.3 zodpovedá stanoveným hodnotám podľa 1.2.4, ak takémuto meraniu podlieha a status MI indikátora systému OBD nie je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných systémom OBD, regulačná iniciácia MI indikátora OBD je v zhode so statusom MI indikátora podľa 1.5.4 a pamäť chýb systému OBD neobsahuje zápis podľa 1.5.5. Pri plynovom palive sa hodnota HC, lambda a signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) nevyhodnocujú.

**2.1.5** Namerané hodnoty podľa 1.5.8 musia zodpovedať stanoveným hodnotám podľa 1.2, v každom nezávislom vyústení výfukového systému.

**2.1.6** Počas merania nedošlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky OBD.

**2.1.7** Ak motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nevydával neštandardné zvuky

**2.2 Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla alebo identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo ak pri meraní podľa 1.5.6 až 1.5.8 a pri plynovom palive aj podľa 1.5.9 nevyhovelo stanoveným hodnotám podľa 1.2, alebo ak neumožnilo komunikáciu a získanie údajov prostredníctvom OBD, alebo ak signál regulačnej lambda sondy (regulačných lambda sond) meraný podľa 1.5.3 nevyhovelo stanoveným hodnotám podľa 1.2.4, ak takémuto meraniu podlieha alebo ak status MI indikátora systému OBD je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných systémom OBD, alebo ak regulačná iniciácia MI indikátora OBD nie je v zhode so statusom MI indikátora podľa 1.5.4, alebo ak sa v pamäti chýb OBD nachádzal zápis podľa 1.5.5 alebo ak motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný trhavý chod.

# ŠTVRTÁ KAPITOLA

## VOZIDLÁ SO VZNETOVÝM MOTOROM

### Článok 1

#### Spôsob vykonávania EK

##### 1.1 Identifikácia vozidla a motora

**1.1.1** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:

a) osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru alebo technické osvedčenie vozidla, ak sa jedná o emisnú kontrolu vozidla kategórie M, N a T, ktorému bolo vydané technické osvedčenie vozidla a nebolo prihlásené do evidencie vozidiel a podrobuje sa emisnej kontrole z dôvodu prihlásenia do evidencie vozidiel;

b) aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfekcii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.

**1.1.2** Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:

**1.1.2.1** Značka, obchodný názov vozidla.

**1.1.2.2** Druh a kategória vozidla.

**1.1.2.3** Typ vozidla / variant / verzia.

**1.1.2.4** Evidenčné číslo vozidla.

**1.1.2.5** Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby).

**1.1.2.6** Dátum prvej evidencie vozidla v SR.

**1.1.2.7** VIN číslo vozidla.

Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.

**1.1.2.8** Identifikačné číslo motora (typ).

**1.1.2.8.1** Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora

(typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.

**1.1.2.8.2** Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u sa v časti ďalšie záznamy PEK uvedie neidentifikovateľný typ motora.

**1.1.2.8.3** Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.

**1.1.2.9** Druh paliva / zdroj energie (D).

**1.1.2.10** Emisný systém (BEZKAT, NKAT).

**1.1.2.10.1** Emisný systém BEZKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny nie sú upravované katalyzátorom výfukových plynov;

**1.1.2.10.2** Emisný systém NKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov

(redukčným alebo oxidačným), ktorého príprava zmesi nie je riadená v závislosti na obsahu voľného

kyslíka vo výfukových plynoch.

**1.1.2.11** Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.

**1.1.3** Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3 a 1.1.2.9 sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

**1.1.3.1** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

**1.1.3.1** Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK- u sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

## **1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov.**

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom), na typ motora, ktorý je uvedený v osvedčení o evidencii a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK sa zapíše označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

**1.2.1** Teplota motora /min./ [°C]

Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, minimálna teplota oleja, meraná v mieste uloženia mierky hladiny oleja v motore, alebo teplota chladiacej kvapaliny pri odčítaní, napr. prostredníctvom OBD, pre vozidlá kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> je 80 °C. **Pre kategórie vozidiel M<sub>2,3</sub>, N<sub>2,3</sub> a T tento údaj nie je stanovený.**

**1.2.2** Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min<sup>-1</sup>]

Rozsah 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 učeného výrobcom. Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, rozsah sa stanoví odpočítaním hodnoty 50 min<sup>-1</sup> od tejto hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky 1000 min<sup>-1</sup>. Ak hodnota určená výrobcom vozidla nie je známa, otáčky nesmú prekročiť 1000 min<sup>-1</sup>.

**Pre vozidlá kategórie T nesmú voľnobežné otáčky prekročiť otáčky 800 min<sup>-1</sup>, ak výrobca neurčil voľnobežné otáčky vyššie. Ak výrobca určil maximálnu hodnotu voľnobežných otáčok vyššiu ako 800 min<sup>-1</sup> tak maximálne voľnobežné otáčky sa stanovia pripočítaním hodnoty 50 min<sup>-1</sup> k hodnote určenej výrobcom**

**1.2.3** Maximálne otáčky motora /min. - max./ [min<sup>-1</sup>]

Dolnú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky max. výkonu určené výrobcom. Horná hodnota rozsahu je hodnota maximálnych regulačných otáčok určená výrobcom zväčšená o hodnotu 150 min<sup>-1</sup>. Ak výrobca hodnotu maximálnych regulačných otáčok neurčil, hornú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky max. výkonu zväčšené o 15 % pri mechanickej väzbe pedálu akcelerátora alebo o 30 % pri elektronickej väzbe pedálu akcelerátora.

**Ak výrobca neurčil inak, pre vozidlo s automatickou prevodovkou je rozsah maximálnych otáčok zhodný ako pre vozidlo s mechanicou prevodovkou. Ak pri vozidle s automatickou prevodovkou nie je možné dosiahnuť maximálne otáčky stanovené pre vozidlo s mechanicou prevodovkou môže byť dolná hodnota rozsahu otáčok znížená, maximálne však o 1/3 stanovených otáčok.**

**V špecifických prípadoch pri vozidlách vybavených obmedzovačom otáčok je možné, po písomnom odsúhlasení technickou službou EK, primerane znížiť dolnú hodnotu rozsahu maximálnych otáčok, pričom tento dôvod sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.**

#### 1.2.4 Korigovaný súčiniteľ absorpcie $/x_L/ [m^{-1}]$ a dymivosť $/D/ [m^{-1}]$

Hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ je uvedená v osvedčení o evidencii.

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ nie je uvedená v osvedčení o evidencii ani v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch zistí sa hodnota dymivosti „ $D$ “ uvedená v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch.

V špecifickom prípade sa môže použiť hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ alebo hodnota dymivosti „ $D$ “ určená výrobcom, zistená prostredníctvom technickej služby.

#### 1.2.5 Maximálna prípustná hodnota dymivosti $/D_{max}/ [m^{-1}]$

##### 1.2.5.1 Maximálna prípustná hodnota dymivosti „ $D_{max}$ “ vozidiel kategórie M a N:

– je hodnota vypočítaná zväčšením korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ o hodnotu  $0,5 m^{-1}$ .

$$D_{max} = x_L + 0,5 [m^{-1}] \text{ alebo}$$

– je hodnota rovná hodnote dymivosti „ $D$ “.

$$D_{max} = D [m^{-1}]$$

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ alebo dymivosti „ $D$ “ nie je známa, potom maximálna prípustná hodnota dymivosti „ $D_{max}$ “ je:

$4,00 m^{-1}$  pri vozidle prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1979,

$3,00 m^{-1}$  pri vozidle s preplňovaným motorom,

$2,50 m^{-1}$  pri vozidle s nepreplňovaným motorom,

$1,50 m^{-1}$  pri vozidle prihlásenom do evidencie od 1. júla 2008,

##### 1.2.5.2 Ak výrobca neurčil vyššiu hodnotu dymivosti, tak maximálna prípustná hodnota dymivosti

„ $D_{max}$ “ pre vozidlá kategórie T je:

$4,00 m^{-1}$  pri vozidle prihlásenom do evidencie do 31. decembra 1979,

$3,00 m^{-1}$  pri vozidle s preplňovaným motorom,

$2,50 m^{-1}$  pri vozidle s nepreplňovaným motorom,

### 1.3 Vizuálna kontrola

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, spravidla bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora. Je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti motora a jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch, spôsobom predpísaným výrobcom.

#### 1.3.1 Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu, preplňovacie zariadenie a odvetranie kľukovej skrine. Pri preplňovanom motore sa skontroluje tesnosť pretlakovej časti nasávania po naštartovaní motora pri zvýšených otáčkach.

Jednotlivé časti sacej sústavy prepojovacích prvkov komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak (pretlak) v saní nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

#### 1.3.2 Vizuálna kontrola palivovej sústavy

Overia sa časti palivového systému a regulácia dodávky paliva. Ak je medzi pedálom a vstrekovacím zariadením mechanická väzba, overí sa poloha regulačného prvku dodávky paliva pri úplnom stlačení pedálu akcelerácie. Regulačný prvok musí byť v polohe maximálnej dodávky paliva.

Ak je v oblasti palivového systému náznak netesnosti, skontroluje sa tesnosť systému po naštartovaní motora pri zvýšených otáčkach.

Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a

spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu.

### 1.3.3 Vizuálna kontrola elektrickej sústavy

Skontroluje sa úplnosť a funkčnosť elektrickej sústavy predovšetkým žeravenie motora a kontrola tlaku oleja vrátane ich kontroliek na prístrojovom paneli.

Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky a snímače. Jednotlivé prvky a kontakty (spoje) elektrickej sústavy nesmú byť poškodené, resp. mať neprimeranú vôľu.

**Skontroluje sa aj úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie v motorovom priestore vozidla.**

### 1.3.4 Štartovanie motora a kontrola elektronického indikátora poruchy

Zapne sa zapaľovanie a skontroluje sa funkčnosť kontroliek žeravenia, dobíjania a mazania. Našartuje sa motor, štandardným spôsobom. **Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie. Po našartovaní nesmie dôjsť k signalizácii nedostatočného tlaku mazacieho oleja a pri vozidlách s elektronickou väzbou pedálu akceleračného ani k signalizácii nedostatočného dobíjania.**

Pokiaľ je vozidlo vybavené elektronickým indikátorom poruchy vykonáva sa jeho kontrola. Ak indikačné zariadenie po našartovaní motora signalizuje poruchu, meranie podľa 1.5 sa nevykoná, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

### 1.3.5 Vizuálna kontrola výfukového systému

Skontroluje sa tesnosť a neporušenosť zariadenia na odvod výfukových plynov, systému spätného vedenia výfukových plynov, zariadenia dodatočnej úpravy výfukových plynov. **Tesnosť výfukového systému sa skontroluje vizuálnou prehliadkou, posluškom pri voľnobežných otáčkach motora a ak to tvar a poloha vyústenia výfukového systému umožňujú, aj vykonaním tlakovej skúšky.** Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Jednotlivé časti výfukového systému sústavy musia byť natoľko tesné, aby nedochádzalo k viditeľnému úniku spalín pred vyústením výfukového systému.

### 1.3.6 Kontrola stavu motora

Vizuálne a akusticky sa skontroluje stav motora, či motor nevydáva neštandardné zvuky, nedochádza k neprimeraným vibráciám motora alebo prílišnému kolísaniu otáčok a pod.

Motor po našartovaní a počas celej EK vo všetkých režimoch, musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

Ak boli pri vizuálnej kontrole zistené nedostatky alebo ak motor nie je v požadovanom riadnom technickom stave umožňujúcom bezpečné a objektívne vykonanie merania emisií, meranie podľa 1.5 sa nevykoná, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

## 1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky (postupným zvyšovaním otáčok v závislosti od otáčok motora), krátkou jazdou alebo iným spôsobom určeným výrobcom (napr. voľnými akceleráciami na stredné otáčky motora).

Ak je motor kondicionovaný na prevádzkovú teplotu (napr. vzápätí po jazde, spustený ventilátor chladenia a pod.), môže sa vykonať meranie, podľa 1.5, bez ďalšieho kondicionovania.

## 1.5 Meranie

### 1.5.1 Teplota motora

Teplota oleja v motore, meraná v mieste zasunutia mierky hladiny oleja, musí dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1.

Pripúšťa sa meranie teploty chladiacej kvapaliny prostredníctvom komunikačného zariadenia a diagnostického rozhrania (konektor OBD).

Ak konfigurácia motora meranie neumožňuje, pripúšťa sa, do 31.12.2008, využitie palubného ukazovateľa teploty chladiacej kvapaliny, alebo určenie prevádzkovej teploty podľa opätovného spustenia ventilátora chladenia.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty média ustanovenú podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní pokračuje sa v meraní.

### **1.5.2 Otáčky voľnobehu**

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 a diagnostického rozhrania (konektor OBD).

Voľnobežné otáčky motora sa zaznamenajú.

V špecifických prípadoch sa pripúšťa, do 31.12.2008, ručný záznam nameraných hodnôt otáčok zistených napr. odčítaním z palubného otáčkomera vozidla a pod., ale iba v prípade, ak nie je možné použiť štandardný spôsob merania otáčok.

### **1.5.3 Maximálne otáčky motora**

Pripúšťa sa meranie otáčok prostredníctvom komunikačného zariadenia a diagnostického rozhrania (konektor OBD).

Pomalým zvyšovaním otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok motora.

Ak sú pochybnosti o technickom stave motora (nízka hladina oleja, neznámy termín výmeny rozvodového remeňa) 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 meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2. Maximálne dosiahnuté otáčky sa zaznamenajú.

Namerané maximálne otáčky musia byť v určenom rozsahu, podľa 1.2.3. Ak namerané otáčky sú nižšie ako požadované je možné ich meranie opakovať. Ak namerané otáčky motora prekročia maximálnu hodnotu povolených otáčok, podľa 1.2.3, otáčky sa zaznamenajú v meraní sa nepokračuje zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

V špecifických prípadoch sa pripúšťa ručný záznam nameraných hodnôt otáčok zistených napr. odčítaním z palubného otáčkomera vozidla a pod., ale iba v prípade, ak nie je možné použiť štandardný spôsob merania otáčok.

### **1.5.4 Meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie**

#### **1.5.4.1 Príprava a pripojenie dymomera**

Podľa predpisu výrobcu sa vyberie a upevnení vhodná odberová sonda. Ak výrobca nepredpisuje inak, sonda č. 1 (sonda A) sa používa pri vnútornom priemere vyústenia výfukového systému do 70 mm, sonda č. 2 (sonda B) pri priemere nad 70 mm. Prívodné potrubie (hadica) od sondy k dymomeru nesmie mať ostré ohyby.

**1.5.4.2** Prevodovka v polohe neutrál, spojka zopnutá, prídavné agregáty odpojené, vozidlo zabrzdené, ak výrobca nepredpisuje inak.

#### **1.5.4.3 Preplachová akcelerácia**

Ak výrobca neurčí inak, vykoná sa rýchlym a nenásilným stlačením pedálu akcelerátora preplachová akcelerácia. Pri preplachovej akcelerácii sa dosiahne pásmo vysokých otáčok (viac ako

75 % otáčok maximálneho výkonu). Po ich dosiahnutí sa pedál akcelérátora uvoľní. Preplachová akcelerácia sa vykoná minimálne dvakrát.

**1.5.4.4** Pedál akcelérátora sa rýchle, ale nenásilne (max. za 1 s) stlačí na dosiahnutie maximálnej dávky paliva, uvoľní sa po dosiahnutí maximálnych otáčok motora, a zaznamenaní dosiahnutých otáčok prístrojom t. j. cca. po uplynutí 2 s od ich dosiahnutia. Po uvoľnení pedálu sa počká na dosiahnutie voľnobežných otáčok motora ustanovených podľa 1.2.2, v prípade preplňovaného motora aj na pokles otáčok turbodúchadla. Zaznamená sa maximálna hodnota súčiniteľa absorpcie, voľnobežné otáčky, maximálne otáčky a čas akcelerácie, ak to spôsob merania otáčok umožňuje.

Ak namerané maximálne otáčky pri voľnej akcelerácii sú nižšie ako požadované podľa 1.2.3, namerané hodnoty sa nezaznamenajú a akcelerácia sa opakuje. Ak namerané otáčky motora prekročia maximálnu hodnotu povolených otáčok, podľa 1.2.3, otáčky sa zaznamenajú, v meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

Voľná akcelerácia sa vykoná najmenej 3 krát. Čas medzi dvoma po sebe nasledujúcimi stlačeniami pedálu akcelérátora musí byť najmenej 10s.

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 preruší, dôvod prerušenia sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a EK sa vyhodnotí na základe dovedy nameraných hodnôt.

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

**1.5.4.5** Vypočíta sa hodnota dymivosti „D“ [m<sup>-1</sup>] ako aritmetický priemer hodnôt súčiniteľov absorpcie „k“ zistených pri posledných troch zaznamenaných voľných akceleráciách.

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

kde: D vypočítaná hodnota dymivosti [m<sup>-1</sup>];  
k nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie [m<sup>-1</sup>]; N poradové číslo merania;

Rozptyl hodnôt „r“ súčiniteľov absorpcie z posledných troch zaznamenaných voľných akcelerácii nesmie byť väčší ako 0,5 m<sup>-1</sup>. Rozptyl „r“ je rozdiel medzi maximálnou a minimálnou hodnotou nameraného súčiniteľa absorpcie „k“ posledných troch zaznamenaných voľných akcelerácii „N“.

$$r = \max (A, B, C)$$

ak:

$$A = \text{abs}(k_{(N-2)} - k_{(N-1)}) \quad B = \text{abs}(k_{(N-2)} - k_N)$$

$$C = \text{abs}(k_{(N-1)} - k_N)$$

Ak vypočítaná hodnota dymivosti z posledných troch zaznamenaných akcelerácií je väčšia ako „ $D_{\max}$ “, nesmú byť namerané hodnoty súčiniteľa absorpcie v klesajúcom rade. Rad hodnôt je klesajúci, ak každá nasledujúca hodnota je menšia ako jej predchádzajúca.

$$k_{N-2} > k_{N-1} > k_N$$

Pri nesplnení uvedených podmienok je nutné vykonať ďalšiu akceleráciu podľa 1.5.4.4 a opätovne vyhodnotiť posledné tri zaznamenané akcelerácie..

Celkove možno vykonať maximálne 12 vyhodnocovaných akcelerácií. Ak ani potom nie sú podmienky splnené, meranie sa ukončí a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

### 1.5.5 Meranie pri viacerých nezávislých vyústeniach výfukového systému

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.4, s možným vynechaním bodu 1.5.4.3 pre meranie druhého nezávislého vyústenia, vykoná pre každé vyústenie samostatne so samostatným záznamom o meraní.

### 1.5.6 Kontrola signalizácie poruchy elektronického indikátora porúch

Počas výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii elektronického indikátora porúch, pokiaľ je nim vozidlo vybavené. Ak indikačné zariadenie počas EK začne signalizovať poruchu, zaznamená sa tento stav do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a vozidlo sa hodnotí podľa bodu 2.2.

Počas celého výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii poruchy motora prostredníctvom elektronického indikátora poruchy ak je vozidlo takýmto indikátorom vybavené a motor vozidla, počas celej EK vo všetkých režimoch, musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísť) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

## 1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. Ku kópii protokolu archivovanému v PEK-u sa priloží záznam o meraní vyhotovený dymomerom pri meraní podľa 1.5.

### 1.6.1 Záznam predpísaných a nameraných hodnôt.

Záznam o meraní vyhotovený záznamovým zariadením dymomera musí obsahovať minimálne nasledujúce údaje a namerané hodnoty:

- 1.6.1.1 evidenčné číslo vozidla (po 1. januári 2009),
- 1.6.1.2 emisný systém (po 1. januári 2009),
- 1.6.1.3 dátum a čas merania,
- 1.6.1.4 typové označenie dymomera a softvérovej verzie,
- 1.6.1.5 druh odberovej sondy,
- 1.6.1.6 nameraná teplota, podľa 1.5.1(po 1. januári 2009),
- 1.6.1.7 maximálnu prípustnú hodnotu dymivosti „ $D_{\max}$ “ podľa 1.2.5,
- 1.6.1.8 namerané otáčky voľnobehu podľa 1.5.2,
- 1.6.1.9 namerané maximálne otáčky podľa 1.5.3,
- 1.6.1.10 poradové čísla jednotlivých vyhodnocovaných akcelerácií,
- 1.6.1.11 namerané hodnoty voľnobežných a maximálnych otáčok počas jednotlivých akcelerácií podľa 1.5.2 a 1.5.3,



- 1.6.1.12 namerané časy jednotlivých akcelerácií, ak to spôsob merania otáčok umožňuje podľa 1.5.4.4,
- 1.6.1.13 namerané hodnoty jednotlivých vyhodnocovaných súčiniteľov absorpcie podľa 1.5.4.4,
- 1.6.1.14 priemernú hodnotu dymivosti „D“ podľa 1.5.4.5,
- 1.6.1.15 vypočítanú hodnotu rozptylu „r“ podľa 1.5.4.5,
- 1.6.1.16 výsledné hodnotenie „vyhovuje“, „nevyhovuje“ alebo „test prerušený“,

1.6.2 Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. Namerané hodnoty sa zaznamenajú do AIS EK-u pre každé vyústenie zvlášť.

### 1.7 Automatizovaný prenos nameraných hodnôt a prerušenie merania

Po 1. januári 2009 po ukončení merania musí byť umožnený automatický prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov z dymomeru do databázy údajov AIS EK -u, minimálne v rozsahu podľa 1.6.1 až 1.6.2. Prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov do databázy údajov AIS EK -u musí byť umožnený aj v prípade prerušenia merania a získania neúplných údajov.

Po 1. januári 2009 ak po zaznamenaní teploty motora, nedôjde v priebehu 10 min k pokročeniu v postupe emisnej kontroly, emisná kontrola sa musí prerušiť, vytlačiť a preniesť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt zaznamenaných a získaných do okamihu prerušenia emisnej kontroly.

Po 1. januári 2009 počas priebehu emisnej kontroly musí byť umožnené technikovi EK emisnú kontrolu kedykoľvek prerušiť, vytlačiť a preniesť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt zaznamenaných a získaných do okamihu prerušenia emisnej kontroly.

## Článok 2

### Spôsob vyhodnotenia EK

2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.

2.1.1 Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží v EK doklady potrebné pre vykonanie EK podľa 1.1.1.

2.1.2 Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle a identifikačné údaje motora vozidla, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).

2.1.3 Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole vykonanej, podľa 1.3 ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, palivová a výfuková sústava sú tesné a vyhovujú jednotlivým požiadavkám stanoveným podľa 1.3 a indikačné zariadenie systému palubnej diagnostiky (ak je ním kontrolovaný typ vozidla vybavený) nesignalizuje poruchu.

2.1.4 Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak:

2.1.4.1 otáčky voľnobehu namerané podľa 1.5.2 a otáčky voľnobehu namerané medzi jednotlivými voľnými akceleráciami podľa 1.5.4.4 nie sú vyššie ako stanovené podľa 1.2.2,

2.1.4.2 maximálne otáčky nameraná podľa 1.5.3 a maximálne otáčky namerané podľa 1.5.4.4 sú v rozsahu stanovenom podľa 1.2.3,

2.1.4.3 vypočítaná priemerná hodnota dymivosti meraná metódou voľnej akcelerácie podľa 1.5.4 nie je vyššia ako stanovená podľa 1.2.5.

2.1.4.4 motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nevydával neštandardné zvuky a ak počas EK nedošlo k výraznému zhoršeniu jeho technického stavu,

**2.1.5** Namerané hodnoty podľa 1.5.5 zodpovedajú stanoveným požiadavkám podľa 1.2, v každom nezávislom vyústení výfukového systému.

**2.1.6** Ak počas merania nedošlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky alebo akustickej signalizácie elektronického diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené.

**2.2 Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo ak pri meraní podľa 1.5.2 až 1.5.4 nevyhovelo ustanoveným požiadavkám podľa 1.2 alebo ak došlo počas EK k okamžitému výraznému zhoršeniu technického stavu motora alebo motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný alebo trhavý chod alebo ak počas merania došlo k signalizácii poruchy motora prostredníctvom inicializácie kontrolky alebo akustickej signalizácie elektronického diagnostického systému, ak je ním vozidlo vybavené.

## **PIATA KAPITOLA VOZIDLÁ SO VZNETOVÝM MOTOROM S OBD**

Na vozidle so vznetovým motorom, kategórie  $M_1$  a  $N_1$ , ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2008, sa EK vykonáva v rozsahu uvedenom v tejto kapitole. Na vozidle so vznetovým motorom, ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvýkrát prihlásené do evidencie do 31. decembra 2007 sa môže vykonať EK podľa štvrtej kapitoly, druhej časti.

Na vozidle, kategórie  $M_1$  a  $N_1$ , so vznetovým motorom, ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2008, podliehajúce pravidelnej emisnej kontrole v lehotách podľa prvej kapitoly ods. 1 písm. d) a f) tretej časti a na vozidle, kategórie  $M_1$  a  $N_1$ , so vznetovým motorom, ktoré je vybavené systémom palubnej diagnostiky OBD a prvýkrát prihlásené do evidencie od 1. januára 2008 pri EK pred jeho prihlásením do evidencie v SR sa EK vykonáva do 31. decembra 2011 podľa štvrtej kapitoly, druhej časti.

### **Článok 1**

#### **Spôsob vykonávania EK**

##### **1.1 Identifikácia vozidla a motora**

**1.1.1** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK pravidelnej tieto doklady:

- a) osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru alebo **technické osvedčenie vozidla, ak sa jedná o emisnú kontrolu vozidla kategórie M, N a T, ktorému bolo vydané technické osvedčenie vozidla a nebolo prihlásené do evidencie vozidiel a podrobuje sa emisnej kontrole z dôvodu prihlásenia do evidencie vozidiel;**
- b) aktuálne potvrdenie o vykonanej dezinfikácii vozidla, ak ide o EK vozidla záchranej služby určeného na prepravu infekčných materiálov alebo pacientov s infekčnými chorobami, vozidla určeného na prepravu uhynutých zvierat a vozidla pohrebnej služby.

**1.1.2** Skontroluje sa platnosť dokladov a zistia sa identifikačné a evidenčné údaje uvedené v dokladoch, v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK. Zistené údaje sa porovnávajú s údajmi na vozidle a zaznamenávajú sa do AIS EK-u spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky v rozsahu:

**1.1.2.1** Značka, obchodný názov vozidla.

- 1.1.2.2 Druh a kategória vozidla.
- 1.1.2.3 Typ vozidla / variant / verzia.
- 1.1.2.4 Evidenčné číslo vozidla.
- 1.1.2.5 Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby).
- 1.1.2.6 Dátum prvej evidencie vozidla v SR.
- 1.1.2.7 VIN číslo vozidla.

Ak vozidlo nebolo vybavené VIN číslom vozidla, uvedie sa číslo karosérie vozidla.

- 1.1.2.8 Identifikačné číslo motora (typ).

1.1.2.8.1 Identifikačné číslo motora (typ) uvedené na motore a identifikačné číslo motora (typ) uvedené v predložených dokladoch musia byť v zhode.

1.1.2.8.2 Ak vozidlo nemá čitateľne vyznačené identifikačné číslo motora (typ) (ak nie je typ motora úmyselne poškodený, napr. viditeľným vybrúsením) uvedie sa typ motora uvedený v predložených dokladoch a do AIS EK-u sa v časti ďalšie záznamy PEK uvedie neidentifikovateľný typ motora.

1.1.2.8.3 Zastavaný motor vo vozidle nesmie mať inú koncepciu alebo iný počet valcov alebo iný systém prípravy zmesi a pod. ako typ motora uvedený v predložených dokladoch.

- 1.1.2.9 Druh paliva / zdroj energie (D s OBD).

- 1.1.2.10 Emisný systém (NKAT).

Emisný systém NKAT je nezdokonalený emisný systém spaľovacieho motora, ktorého výfukové plyny sú upravované katalyzátorom výfukových plynov (redukčným alebo oxidačným), ktorého príprava zmesi nie je riadená v závislosti na obsahu voľného kyslíka vo výfukových plynách.

- 1.1.2.11 Stav počítadla prejdenej vzdialenosti.

1.1.3 Nesúlad medzi údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 a údajmi na vozidle, v položkách uvedených v bodoch podľa 1.1.2.1, 1.1.2.4, 1.1.2.7, 1.1.2.8.1, 1.1.2.8.3 a 1.1.2.9 1.1 sa zaznamenajú do AIS EK v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.1.3.1 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi na vozidle, z dôvodu zmeny systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek na vozidle do AIS EK-u sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a v EK sa nepokračuje a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

1.1.3.1 Ak je pri identifikácii zistený nesúlad medzi údajmi uvedenými v osvedčení o evidencii a údajmi zistenými na vozidle, z dôvodu evidentne nesprávneho vypísania položiek v osvedčení o evidencii podľa 1.1.1 písm. a) (napr.: preklep, gramatika a pod.), do AIS EK- u sa zaznamenajú údaje zistené na vozidle a do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK sa zaznamenajú údaje uvedené v osvedčení o evidencii a v EK sa pokračuje.

## 1.2 Stanovenie hodnôt kontrolovaných parametrov.

Hodnoty určené výrobcom vozidla (ďalej len výrobcom), na typ motora, ktorý je uvedený v osvedčení o evidencii a identifikovaný vo vozidle, sú uvedené najmä v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch. Do AIS EK-u sa zapíše označenie zdroja údajov, z ktorého boli hodnoty získané.

- 1.2.1 Teplota motora /min./ [°C]

Ak hodnota teploty nie je určená výrobcom vozidla, je minimálna teplota chladiacej kvapaliny odčítaná prostredníctvom OBD 80 °C.

- 1.2.2 Otáčky voľnobehu /min. - max./ [min<sup>-1</sup>]

Rozsah 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 učeného výrobcom. Ak výrobca určil iba minimálnu hodnotu, rozsah sa stanoví odpočítaním

hodnoty  $50 \text{ min}^{-1}$  od tejto hodnoty a hornú hranicu tvoria otáčky  $1000 \text{ min}^{-1}$ . Ak hodnota určená výrobcom vozidla nie je známa, otáčky nesmú prekročiť  $1000 \text{ min}^{-1}$ .

### 1.2.3 Maximálne otáčky motora /min. - max./ [ $\text{min}^{-1}$ ]

Dolnú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky max. výkonu určené výrobcom. Horná hodnota rozsahu je hodnota maximálnych regulačných otáčok určená výrobcom zväčšená o hodnotu  $150 \text{ min}^{-1}$ . Ak výrobca hodnotu maximálnych regulačných otáčok neurčil, hornú hodnotu rozsahu predstavujú otáčky max. výkonu zväčšené o 30 %.

Ak výrobca neurčil inak, pre vozidlo s automatickou prevodovkou je rozsah 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 hodnota rozsahu otáčok znížená, maximálne však o 1/3 stanovených otáčok.

V špecifických prípadoch pri vozidlách vybavených obmedzovačom otáčok je možné, po písomnom odsúhlasení s technickou službou EK, primerane znížiť dolnú hodnotu rozsahu maximálnych otáčok, pričom tento dôvod sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

### 1.2.4 Korigovaný súčiniteľ absorpcie $x_L$ [ $\text{m}^{-1}$ ] a dymivosť $D$ [ $\text{m}^{-1}$ ]

Hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ je uvedená v osvedčení o evidencii.

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ nie je uvedená v osvedčení o evidencii ani v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch zistí sa hodnota dymivosti „ $D$ “ uvedená v servisných informačných dokumentoch alebo špecializovaných odborných katalógoch.

V špecifickom prípade sa môže použiť hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ alebo hodnota dymivosti „ $D$ “ určená výrobcom, zistená prostredníctvom technickej služby.

### 1.2.5 Maximálna prípustná hodnota dymivosti $D_{\text{max}}$ [ $\text{m}^{-1}$ ]

Maximálna prípustná hodnota dymivosti „ $D_{\text{max}}$ “:

– je hodnota vypočítaná zväčšením korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ o hodnotu  $0,5 \text{ m}^{-1}$   
 $D_{\text{max}} = x_L + 0,5$  [ $\text{m}^{-1}$ ] alebo

– je hodnota rovná hodnote dymivosti „ $D$ “  $D_{\text{max}} = D$  [ $\text{m}^{-1}$ ]

Ak hodnota korigovaného súčiniteľa absorpcie „ $x_L$ “ alebo dymivosti „ $D$ “ nie je známa, potom maximálna prípustná hodnota dymivosti „ $D_{\text{max}}$ “ je:

$3,00 \text{ m}^{-1}$  pri vozidle s preplňovaným motorom,

$2,50 \text{ m}^{-1}$  pri vozidle s nepreplňovaným motorom,

$1,50 \text{ m}^{-1}$  pri vozidle prihlásenom do evidencie od 1. júla 2008,

## 1.3 Vizuálna kontrola

Vykonáva sa spôsobom určeným výrobcom, spravidla bez demontáže jednotlivých prvkov a krytov motora. Je zameraná najmä na kontrolu riadneho stavu, úplnosti, funkčnosti, tesnosti motora a jeho príslušenstva, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynoch, spôsobom predpísaným výrobcom.

### 1.3.1 Vizuálna kontrola sacej sústavy

Overí sa prívod a čistenie nasávaného vzduchu, preplňovacie zariadenie a odvetranie kľukovej skrine. Pri preplňovanom motore sa skontroluje tesnosť pretlakovej časti nasávania po naštartovaní motora pri zvýšených otáčkach. Jednotlivé časti sacej sústavy prepojovacích prvkov komponentov a samostatných technických jednotiek využívajúcich na svoju činnosť podtlak (pretlak) v saní nesmú byť poškodené a musia byť tesné.

### 1.3.2 Vizuálna kontrola palivovej sústavy

Overia sa časti palivového systému a regulácia dodávky paliva. Ak je medzi pedálom a vstrekovacím zariadením mechanická väzba, overí sa poloha regulačného prvku dodávky paliva pri úplnom stlačení pedálu akcelerácie. Regulačný

prvok musí byť v polohe maximálnej dodávky paliva.

Ak je v oblasti palivového systému náznak netesnosti, skontroluje sa tesnosť systému po naštartovaní motora pri zvýšených otáčkach.

Palivová sústava musí byť tesná, bez zjavného úniku paliva, hadice vedenia paliva nesmú byť popraskané a spoje vedenia paliva (palivové potrubie a hadice) musia byť zaistené proti uvoľneniu.

### 1.3.3 Vizualná kontrola elektrickej sústavy

Skontroluje sa úplnosť a funkčnosť elektrickej sústavy predovšetkým žeravenie motora a kontrola tlaku oleja vrátane ich kontroliek na prístrojovom paneli.

Overia sa príslušné časti elektrického vedenia, dostupné výkonové prvky a snímače. Jednotlivé prvky a kontakty (spoje) elektrickej sústavy nesmú byť poškodené, resp. mať neprimeranú vôľu.

Skontroluje sa aj úplnosť, funkčnosť, neporušenosť a umiestnenie elektrickej inštalácie v motorovom priestore vozidla.

### 1.3.4 Štartovanie motora a vytvorenie komunikácie s diagnostickým systémom OBD a vizualná kontrola prítomnosti a funkcie MI indikátora systému OBD

Pripojí komunikačné zariadenie k OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania vozidla a vytvorí sa komunikácia s diagnostickým systémom OBD podľa nasledovného postupu:

- a) zapalovanie vypnuté – pripojí sa komunikačné zariadenie k systému OBD prostredníctvom diagnostického rozhrania, b) komunikačné zariadenie sa spustí,
- c) zapne sa zapalovanie,
- d) pri zapnutom zapalovaní sa skontroluje prítomnosť a indikácia MI indikátora systému OBD – MI indikátor systému OBD sa musí rozsvietiť (v špecifických prípadoch môže po krátkom čase zhasnúť),
- e) pri zapnutom zapalovaní sa skontroluje funkčnosť kontroliek žeravenia, dobíjania a mazania,
- f) motor sa naštartuje štandardným spôsobom a nechá sa pracovať na voľnobehu. Pri štartovaní sa nesmú používať ďalšie zdroje energie,
- g) po naštartovaní motora nesmie dôjsť k signalizácii, ďalšieho žeravenia, nedostatočného tlaku mazacieho oleja alebo nedostatočného dobíjania,
- h) po naštartovaní motora musí MI indikátor systému OBD v priebehu niekoľkých sekúnd zhasnúť a ostať zhasnutý (ak v špecifických prípadoch pred naštartovaním MI indikátor systému OBD zhasol, nesmie sa po naštartovaní motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať),
- i) nadviaže sa komunikácia s OBD,
- j) potvrdí sa spojenie – komunikácia vytvorená.

Ak pri vizualnej kontrole prítomnosti a funkcie MI indikátora systému OBD pri zapnutom zapalovaní nedôjde k rozsvieteniu MI indikátora systému OBD, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa môže pokračovať a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

V prípade neúspešného nadviazania komunikácie, môže sa postup nadviazania komunikácie zopakovať.

Ak ani opakovane nedôjde k nadviazaniu komunikácie v EK sa nepokračuje, zistený nedostatok sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

V špecifických prípadoch ak opakovane nedôjde k nadviazaniu komunikácie je možné po konzultácii s technickou službou EK pokračovať v EK podľa druhej časti druhej kapitoly tohto metodického pokynu, dôvod zmeny postupu v EK sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

Motor po naštartovaní musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísť) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

### 1.3.5 Vizuálna kontrola výfukového systému

Skontroluje sa tesnosť a neporušenosť zariadenia na odvod výfukových plynov, systému spätného vedenia výfukových plynov, zariadenia dodatočnej úpravy výfukových plynov. **Tesnosť výfukového systému sa skontroluje vizuálnou prehliadkou, posluhom pri voľnobežných otáčkach motora a ak to tvar a poloha vyústenia výfukového systému umožňujú, aj vykonaním tlakovej skúšky.** Tlakovú skúšku je potrebné urobiť tak, aby nedošlo k príliš veľkému nárastu tlaku a tým k možnosti poškodenia výfukového systému. Jednotlivé časti výfukového systému sústavy musia byť natoľko tesné, aby nedochádzalo k viditeľnému úniku spalín pred vyústením výfukového systému.

### 1.3.6 Kontrola stavu motora

Akusticky sa skontroluje stav motora, či motor nevydáva neprirodené zvuky, nedochádza k neprimeraným vibráciám motora alebo prílišnému kolísaniu otáčok a pod.

Motor po naštartovaní a počas celej EK vo všetkých režimoch, musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

### 1.3.7 Zistenie identifikačných údajov vozidla a palubného diagnostického systému prostredníctvom OBD

#### 1.3.7.1 Zistenie VIN kódu vozidla a / alebo CIN kódu a / alebo CVN kódu

Komunikačné zariadenie načíta VIN kód vozidla a / alebo CIN kód a / alebo CVN kód, porovná sa načítaný VIN kód vozidla s osvedčením o evidencii v prípade nesúladu medzi elektronickým VIN kódom a VIN kódom na vozidle sa tento nesúlad zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

#### 1.3.7.2 Zistenie statusu OBD

Status OBD udáva, ktorý OBD systém je vo vozidle zabudovaný. Pri kontrole musí komunikačné zariadenie status OBD načítať.

Ak boli pri vizuálnej kontrole zistené nedostatky alebo ak motor nie je v požadovanom riadnom technickom stave umožňujúcom bezpečné a objektívne vykonanie merania emisií, meranie podľa 1.5 sa nevykoná, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

## 1.4 Kondicionovanie motora

Motor sa kondicionuje na prevádzkovú teplotu chodom na zvýšené otáčky (postupným zvyšovaním otáčok v závislosti od otáčok motora), krátkou jazdou alebo iným spôsobom určeným výrobcom (napr. voľnými akceleráciami na stredné otáčky motora).

Ak je motor kondicionovaný na prevádzkovú teplotu (napr. vzápätí po jazde, spustený ventilátor chladenia a pod.), môže sa vykonať meranie, podľa 1.5, bez ďalšieho kondicionovania.

## 1.5 Meranie

### 1.5.1 Teplota motora

Teplota chladiacej kvapaliny je meraná prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a prenášaná do dymomera prostredníctvom komunikačného zariadenia, táto hodnota musí dosiahnuť hodnotu podľa 1.2.1. Ak tento údaj nie je možné získať, vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Ak teplota nedosahuje požadovanú hodnotu, postupuje sa podľa 1.4. Ak nie je možné dosiahnuť hodnotu teploty chladiacej kvapaliny ustanovenú podľa 1.2.1 ani po opakovanom kondicionovaní, pokračuje sa v meraní podľa 1.5.

### 1.5.2 Otáčky voľnobehu

Ootáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do dymomera, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Voľnobežné otáčky motora sa zaznamenajú.

### 1.5.3 Maximálne otáčky motora

Otáčky sú merané prostredníctvom systému palubnej diagnostiky OBD a ich hodnota je prenášaná komunikačným zariadením do dymomera, ktorý ju zaznamená. Ak nie je možné otáčky načítať prostredníctvom OBD, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Pomalým zvyšovaním otáčok sa overí správna funkcia regulátora maximálnych otáčok motora.

Ak sú pochybnosti o správnom udržiavaní technického stavu motora (nízka hladina oleja, neznámy termín výmeny rozvodového remeňa) 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 meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2. Maximálne dosiahnuté otáčky sa zaznamenajú.

Namerané maximálne otáčky musia byť v určenom rozsahu, podľa 1.2.3. Ak namerané otáčky sú nižšie ako požadované je možné ich meranie opakovať. Ak namerané otáčky motora prekročia maximálnu hodnotu povolených otáčok, podľa 1.2.3, otáčky sa zaznamenajú v meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

### 1.5.4 Meranie dymivosti metódou voľnej akcelerácie

#### 1.5.4.1 Príprava a pripojenie dymomera

Podľa predpisu výrobcu sa vyberie a upevnení vhodná odberová sonda. Ak výrobca nepredpisuje inak, sonda č. 1 (sonda A) sa používa pri vnútornom priemere vyústenia výfukového systému do 70 mm. Prívodné potrubie (hadica) od sondy k dymomeru nesmie mať ostré ohyby.

1.5.4.2 Prevodovka v polohe neutrál, spojka zopnutá, prídavné agregáty odpojené, vozidlo zabrzdené, ak výrobca nepredpisuje inak.

#### 1.5.4.3 Preplachová akcelerácia

Ak výrobca neurčí inak, vykoná sa vykoná rýchlym a nenásilným stlačením pedálu akcelerátora preplachová akcelerácia. 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.

1.5.4.4 Pedál akcelerátora sa rýchle, ale nenásilne (max. za 1 s) stlačí na dosiahnutie maximálnej dávky paliva, uvoľní sa po dosiahnutí maximálnych otáčok motora, a zaznamenaní dosiahnutých otáčok prístrojom t. j. cca. po uplynutí 2 s od ich dosiahnutia. Po uvoľnení pedálu sa počká na dosiahnutie voľnobežných otáčok motora ustanovených podľa 1.2.2, v prípade preplňovaného motora aj na pokles otáčok turbodúchadla. Zaznamená sa maximálna hodnota súčiniteľa absorpcie, voľnobežné otáčky, maximálne otáčky a čas akcelerácie, ak to spôsob merania otáčok umožňuje.

Ak namerané maximálne otáčky pri voľnej akcelerácii sú nižšie ako požadované podľa 1.2.3, namerané hodnoty sa nezaznamenajú a akcelerácia sa opakuje. Ak namerané otáčky motora prekročia maximálnu hodnotu povolených otáčok, podľa 1.2.3, otáčky sa zaznamenajú, v meraní sa nepokračuje, zistené nedostatky sa zaznamenajú do AIS EK -u v časti ďalšie záznamy PEK a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

Voľná akcelerácia sa vykoná najmenej 3 krát. Čas medzi dvoma po sebe nasledujúcimi stlačeniami pedálu akcelerátora musí byť najmenej 10s.

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 preruší, dôvod prerušenia sa zaznamená do AIS EK

-u v časti ďalšie záznamy PEK a EK sa vyhodnotí na základe dovtedy nameraných hodnôt.

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

**1.5.4.5** Vypočíta sa hodnota dymivosti „D“ [ $m^{-1}$ ] ako aritmetický priemer hodnôt súčiniteľov absorpcie „k“ zistených pri posledných troch zaznamenaných voľných akceleráciách.

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

kde: D vypočítaná hodnota dymivosti [ $m^{-1}$ ];

k nameraná hodnota súčiniteľa absorpcie [ $m^{-1}$ ]; N poradové číslo merania;

Rozptyl hodnôt „r“ súčiniteľov absorpcie z posledných troch zaznamenaných voľných akcelerácií nesmie byť väčší ako  $0,5 m^{-1}$ . Rozptyl „r“ je rozdiel medzi maximálnou a minimálnou hodnotou nameraného súčiniteľa absorpcie k posledných troch zaznamenaných voľných akcelerácií „N“.

$$r = \max(A, B, C)$$

ak:

$$A = \text{abs}(k_{(N-2)} - k_{(N-1)})$$

$$B = \text{abs}(k_{(N-2)} - k_N)$$

$$C = \text{abs}(k_{(N-1)} - k_N)$$

Ak vypočítaná hodnota dymivosti z posledných troch zaznamenaných akcelerácií je väčšia ako

„D<sub>max</sub>“, nesmú byť namerané hodnoty súčiniteľa absorpcie v klesajúcom rade. Rad hodnôt je klesajúci, ak každá nasledujúca hodnota je menšia ako jej predchádzajúca.

$$k_{N-2} > k_{N-1} > k_N$$

Pri nesplnení uvedených podmienok je nutné vykonať ďalšiu akceleráciu podľa 1.5.4.4 a opätovne vyhodnotiť posledné tri zaznamenané akcelerácie.

Celkove možno vykonať maximálne 12 vyhodnocovaných akcelerácií. Ak ani potom nie sú podmienky splnené, meranie sa ukončí a ďalej sa postupuje podľa 2.2.

### 1.5.5 Meranie pri viacerých vyústeniach výfuku

Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa meranie podľa 1.5.4, s možným vynechaním bodu 1.5.4.3 pre meranie druhého nezávislého vyústenia, vykoná pre každé vyústenie samostatne so samostatným záznamom o meraní.

### 1.5.6 Kontrola MI indikátora systému OBD

Po naštartovaní motora MI indikátor systému OBD musí zhasnúť (ak v špecifických prípadoch pred naštartovaním indikátor zhasol, nesmie sa po naštartovaní motora opätovne rozsvietiť, alebo rozblikať) a počas chodu motora nesmie indikovať poruchu motora a jeho komponentov.

#### 1.5.6.1 Kontrola statusu MI indikátora systému OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa načíta status MI indikátora OBD („ZAP“ / „VYP“). Ak načítaný status indikátora OBD je „ZAP“ (MI indikátor systému OBD zobrazuje poruchu niektorého z komponentov kontrolovaných systémom OBD), sa tento stav zaznamená do AIS EK-u a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.



### 1.5.6.2 Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD

Kontrola regulačnej iniciácie MI indikátora systému OBD sa vykoná porovnaním načítaného statusu MI indikátora s jeho skutočnou indikáciou, podľa matrice uvedenej v nasledovnej tabuľke (svieti = „ZAP“ / nesvieti = „VYP“),

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

Ak MI indikátor systému OBD nevykazuje zhodu medzi načítaným statusom a jeho skutočným stavom (indikáciou), vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

### 1.5.7 Kontrola stavu pamäte chýb OBD

Prostredníctvom komunikačného zariadenia sa skontrolujú údaje systému palubnej diagnostiky 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.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P0XXX, počet chýb > 0, zistené chyby (ich kódy) sa zaznamenajú do AIS EK-u do časti ďalšie záznamy PEK, v EK sa nepokračuje a vozidlo sa hodnotí podľa 2.2.

Počet chýb sa uvedie do AIS EK-u a kódy a popis chýb (ak je k dispozícii) sa uvedie do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.

Ak sa v pamäti chýb vyskytuje záznam s kódmi chýb P1XXX, počet chýb > 0, zistené chyby (ich kódy) sa nevyhodnocujú.

Počas celého výkonu EK nesmie dôjsť k signalizácii poruchy motora prostredníctvom MI indikátora systému OBD a motor vozidla, počas celej EK vo všetkých režimoch, musí mať ustálený (otáčky motora nesmú kolísat) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nesmie vydávať neštandardné zvuky.

## 1.6 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt

Získané a namerané hodnoty sa zaznamenajú do pamäte dymomera a do protokolu o EK sa zaznamenajú prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom a rozsahom uvedeným v tretej časti tejto metodiky. Zaznamenanie uložených údajov o EK sa uskutoční automaticky prenesením nameraných parametrov z dymomera do AIS EK-u a vytlačením záznamu merania o EK. K protokolu archivovanému v PEK-u sa priložia záznamy o meraní vyhotovené dymomerom pri meraní podľa 1.5.

### 1.6.1 Záznam predpísaných a nameraných hodnôt.

Záznam o meraní vyhotovený záznamovým zariadením dymomera musí obsahovať minimálne nasledujúce údaje a namerané hodnoty:

**1.6.1.1** evidenčné číslo vozidla,

**1.6.1.2** emisný systém,

**1.6.1.3** dátum a čas merania,

- 1.6.1.4 typové označenie dymomera a softvérovej verzie,
  - 1.6.1.5 druh odberovej sondy,
  - 1.6.1.6 nameraná teplota, podľa 1.5.1,
  - 1.6.1.7 maximálnu prípustnú hodnotu dymivosti „D<sub>max</sub>“ podľa 1.2.5,
  - 1.6.1.8 namerané otáčky voľnobehu podľa 1.5.2,
  - 1.6.1.9 namerané maximálne otáčky podľa 1.5.3,
  - 1.6.1.10 poradové čísla jednotlivých vyhodnocovaných akcelerácií,
  - 1.6.1.11 namerané hodnoty voľnobežných a maximálnych otáčok počas jednotlivých akcelerácií podľa 1.5.4.4,
  - 1.6.1.12 namerané časy jednotlivých akcelerácií, ak to spôsob merania otáčok umožňuje podľa 1.5.4.4,
  - 1.6.1.13 namerané hodnoty jednotlivých vyhodnocovaných súčiniteľov absorpcie podľa 1.5.4.4,
  - 1.6.1.14 priemernú hodnotu dymivosti „D“ podľa 1.5.4.5,
  - 1.6.1.15 vypočítanú hodnotu rozptylu „r“ podľa 1.5.4.5,
  - 1.6.1.16 VIN, CIN, CVN, podľa 1.3.7.1 ak je údaj sprístupnený,
  - 1.6.1.17 status OBD, podľa 1.3.7.2,
  - 1.6.1.18 stav pamäte chýb – počet chýb a ich číselné kódy, podľa 1.5.7,
  - 1.6.1.19 výsledné hodnotenie „vyhovuje“, „nevyhovuje“ alebo „test prerušený“,
- 1.6.2 Pri vozidle s viacerými nezávislými vyústeniami výfukového systému sa vyhotoví samostatný záznam o meraní pre každé vyústenie. Namerané hodnoty sa zaznamenajú do AIS EK-u pre každé vyústenie zvlášť.

### **1.7 Automatizovaný prenos nameraných hodnôt a prerušenie merania**

Po 1. januári 2009 po ukončení merania musí byť umožnený automatický prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov z dymomera do databázy údajov AIS EK -u, minimálne v rozsahu podľa 1.6.1 až 1.6.2. Prenos hodnôt údajov a nameraných parametrov do databázy údajov AIS EK -u musí byť umožnený aj v prípade prerušenia merania a získania neúplných údajov.

Po 1. januári 2009 ak po zaznamenaní teploty motora, nedôjde v priebehu 10 min k pokročeniu v postupe emisnej kontroly, emisná kontrola sa musí prerušiť, vytlačiť a preniesť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt zaznamenaných a získaných do okamihu prerušenia emisnej kontroly.

Po 1. januári 2009 počas priebehu emisnej kontroly musí byť umožnené technikovi EK emisnú kontrolu kedykoľvek prerušiť, vytlačiť a preniesť záznam údajov a čiastkových nameraných hodnôt zaznamenaných a získaných do okamihu prerušenia emisnej kontroly.

## Článok 2

### Spôsob vyhodnotenia EK

**2.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri identifikácii vozidla, podľa 1.1, vizuálnej kontrole, podľa 1.3 a pri meraní, podľa 1.5, vyhovelo ustanoveným požiadavkám.

**2.1.1** Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla predloží v EK doklady potrebné pre vykonanie EK podľa 1.1.1.

**2.1.2** Vyhodnotenie identifikácie vozidla a motora. Vozidlo vyhovelo identifikácii ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle a identifikačné údaje motora vozidla, podľa 1.1.2 sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch, podľa 1.1.1 (nie je konštatovaný nesúlad údajov podľa 1.1.3).

**2.1.3** Vyhodnotenie vizuálnej kontroly. Vozidlo vyhovelo pri vizuálnej kontrole vykonanej podľa 1.3 ak motor a jeho príslušenstvo, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch, sú úplné, funkčné, nepoškodené, systém palubnej diagnostiky OBD je funkčný, umožňuje naviazanie komunikácie a indikačné zariadenie systému OBD je funkčné a nesignalizuje poruchu.

**2.1.4** Vyhodnotenie merania. Vozidlo vyhovelo pri meraní, ak:

**2.1.4.1** systém OBD umožňuje získanie údajov potrebných pre meranie podľa 1.5,

**2.1.4.2** otáčky voľnobehu namerané podľa 1.5.2 a otáčky voľnobehu namerané medzi jednotlivými voľnými akceleráciami podľa 1.5.4.4 nie sú vyššie ako stanovené podľa 1.2.2,

**2.1.4.3** maximálne otáčky nameraná podľa 1.5.3 a maximálne otáčky namerané podľa 1.5.4.4 sú v rozsahu stanovenom podľa 1.2.3,

**2.1.4.4** motor vozidla počas priebehu EK mal ustálený (otáčky motora nesmú kolísať) a rovnomerný chod (netrhavý chod) a nevydával neštandardné zvuky a ak počas EK nedošlo k výraznému zhoršeniu jeho technického stavu,

**2.1.4.5** vypočítaná priemerná hodnota dymivosti meraná metódou voľnej akcelerácie podľa 1.5.4, nie je vyššia ako stanovená podľa 1.2.5,

**2.1.4.6** status MI indikátora systému OBD nie je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných systémom OBD a regulačná iniciácia MI indikátora OBD je v zhode so statusom MI indikátora podľa 1.5.6.

**2.1.4.7** pamäť chýb systému OBD neobsahuje zápis podľa 1.5.7.

**2.1.5** Namerané hodnoty podľa 1.5.5 zodpovedajú stanoveným požiadavkám podľa 1.2, v každom ďalšom nezávislom vyústení výfukového systému.

**2.2 Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch podľa 1.1.3 alebo ak pri vizuálnej kontrole podľa 1.3 niektorý systém, komponent alebo samostatná technická jednotka, ktoré ovplyvňujú tvorbu znečisťujúcich látok vo výfukových plynch nie sú úplné, funkčné alebo tesné alebo pri meraní podľa 1.5.2 až 1.5.4 nevyhovelo ustanoveným požiadavkám podľa 1.2, alebo neumožnilo komunikáciu a získanie údajov prostredníctvom OBD, alebo status MI indikátora systému OBD je v stave signalizujúcom poruchu komponentov kontrolovaných systémom OBD alebo regulačná iniciácia MI indikátora OBD nie je v zhode so statusom MI indikátora podľa 1.5.6, alebo sa v pamäti chýb OBD nachádzal zápis podľa 1.5.7, alebo ak došlo počas EK k okamžitému výraznému zhoršeniu technického stavu motora alebo motor vozidla vykazoval neštandardné zvuky alebo mal nepravidelný alebo trhavý chod.

**TRETIA ČASŤ**  
**LEHOTY EMISNÝCH KONTROL PRAVIDELNÝCH PRE JEDNOTLIVÉ KA**  
**TEGÓRIE VOZIDIEL, ATOMATIZOVANÝ INFORMAČNÝ SYSTÉM**  
**A VYZNAČOVANIE VÝSLEDKU EMISNEJ KONTROLY DO DOKLADOVO**  
**EMISNEJ KONTROLE**

**PRVÁ KAPITOLA**  
**LEHOTY EMISNÝCH KONTROL PRAVIDELNÝCH PRE JEDNOTLIVÉ**  
**KATEGÓRIE VOZIDIEL**

**1** Emisnej kontrole pravidelnej podlieha vozidlo:

- a) kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom v lehote štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,
- b) kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> so vznetovým motorom v lehote štyroch rokov po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,
- c) kategórie M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> a N<sub>3</sub> v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
- d) kategórie M a N používané na zdravotnícku záchrannú službu, banskú záchrannú službu a poruchovú službu plynárenských zariadení a vozidlo používané na taxislužbu v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
- e) kategórie T v lehote **štyroch rokov** po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v dvojročných lehotách,
- f) kategórie M, N a T používané v autoškole ako výcvikové vozidlá v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom periodicky v jednoročných lehotách,
- g) kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> so zážihovým motorom s nezdokonaleným emisným systémom v lehote jedného roka po jeho prvom prihlásení do evidencie a potom v jednoročných lehotách

**2** Emisnej kontrole pravidelnej podlieha vozidlo mimo ustanovených lehôt ak je obvodným úradom dopravy<sup>27</sup> nariadená EK pravidelná mimo lehoty<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> § 2 ods. 1 písm. c) zákona NR SR č. 534/2003 Z. z. o organizácii štátnej správy na úseku cestnej dopravy a pozemných komunikácií a o zmene a doplnení niektorých zákonov

<sup>28</sup> § 68 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

# DRUHÁ KAPITOLA

## AUTOMATIZOVANÝ INFORMAČNÝ SYSTÉM EMISNEJ KONTROLY

### Článok 1

#### Zaznamenávanie údajov o emisnej kontrole do automatizovaného informačného systému

**1.1** Do AIS EK-u sa zaznamenávajú údaje z dokladov od vozidla predkladaných pri emisnej kontrole podľa bodu 1.1.1 článku 1 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky alebo podľa štvrtej časti tejto metodiky a údajov zistených na vozidle v rozsahu potrebnom pre vykonanie EK podľa článku 1 bodu 1.1.2 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky a podľa druhej až štvrtej kapitoly druhej časti tejto metodiky.

**1.2** V AIS EK-u sa vedú údaje o chybách a nameraných hodnotách zistených pri emisných kontrolách vykonaných podľa jednotlivých kontrolných úkonov a záverov o spôsobilosti a nespôsobilosti vozidla na premávku na pozemných komunikáciách podľa druhej časti prvej až piatej kapitoly tejto metodiky. Tieto údaje vedie a eviduje oprávnená osoba emisnej kontroly v AIS EK-u v rozsahu evidovaných údajov<sup>29</sup>.

**1.3** poverená technická služba emisnej kontroly motorových vozidiel vedie a eviduje v rámci celej siete pracovísk emisnej kontroly v AIS EK-u, podľa odseku 1.2, údaje o záveroch o spôsobilosti a nespôsobilosti vozidla v rozsahu evidovaných údajov<sup>29</sup>.

**1.4** Po 1.1.2009 musia byť po ukončení merania získané údaje a namerané parametre elektronicky prenesené z meradla do AIS EK-u a obsluha meradla musí mať možnosť voľby pre vytlačenie záznamu o meraní. Údaje a namerané parametre musia byť prenášané v textovom formáte, minimálne v rozsahu údajov a hodnôt určenom pre záznam o meraní podľa druhej časti druhej až piatej kapitoly článku 1 bodu 1.6 tejto metodiky, pričom musí byť zabezpečený bezpečný prenos dát z analyzátoru alebo dymomera do AIS EK-u.

Ak je niektorý z prenášaných údajov v AIS EK-u ručne zaznamenaný technikom EK, musí byť tento údaj výrazne označený znakom „#“ (v AIS EK-u aj vo vytlačенých dokladoch) s poznámkou, že označený údaj je zaznamenaný ručne.

Na meranie podľa druhej časti prvej kapitoly sa automatický prenos údajov nevzťahuje a údaje sa do AIS EK-u prenášajú manuálne.

**1.5** Ak nie je možné použiť internetovú aplikáciu AIS EK-u z dôvodu poruchy zapríčinennej neprístupnosťou servera, môže sa na zaznamenanie a vyznačovanie údajov použiť núdzový informačný systém PEK 3.0 FB bez pripojenia na server (schválený záložný software - lokálny systém - OFF Line). Vyznačovanie údajov do núdzového informačného systému EK sa vykonáva primerane v zmysle ustanovení tejto metodiky. Po uvedení AIS EK-u do riadneho režimu prevádzky musia byť údaje o všetkých EK vykonaných počas neprístupnosti servera v núdzovom informačnom systéme vložené do databázy AISEK-u v takom poradí, v akom boli zaznamenané v systéme PEK

3.0 FB. Až následne sa môže pokračovať vo výkone ďalších EK.

Okrem údajov zaznamenaných v núdzovom informačnom systéme EK sa musí do internetovej aplikácie AIS EK-u uviesť poznámka „NÚDZOVÝ REŽIM“. Za neprístupnosť servera AIS EK-u sa nepovažuje porucha počítačového alebo komunikačného vybavenia pracoviska EK, ani lokálna porucha pripojenia PEK na verejnú počítačovú sieť (INTERNET).“

---

<sup>29</sup> § 57 ods. 5 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

# TRETIA KAPITOLA

## DOKLADY O VYKONANÍ EMISNEJ KONTROLY A SPÔSOBVYZNAČOVANIA VÝSLEDKU KONTROLY DO DOKLADOVO VYKONANÍ EMISNEJ KONTROLY

### Článok 1

#### Doklady o vykonaní emisnej kontroly

Dokladom o vykonaní emisnej kontroly je vyznačený Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla, Osvedčenie o emisnej kontrole a vyznačená (perforovaná) kontrolná nálepka<sup>30</sup>, alebo Protokol o emisnej kontrole motorového vozidla<sup>31</sup>.

### Článok 2

#### Spôsob vyznačovania výsledku kontroly do dokladovo vykonaní emisnej kontroly

**2.1** Výsledok EK pravidelnej vykonanej v rozsahu podľa druhej časti prvej až piatej kapitoly tejto metodiky a EK administratívnej vykonanej v rozsahu podľa štvrtej časti druhej kapitoly tejto metodiky vrátane chýb zistených na vozidle, ak tieto nie sú automaticky prenesené na základe nameraných hodnôt a vyhodnotenia výsledku EK, sa zapisuje do protokolu o EK motorového vozidla.

**2.2** Ak je vozidlo pri EK vyhodnotený ako spôsobilý na premávku na pozemných komunikáciách, do protokolu o EK motorového vozidla sa zapíše druh nasledujúcej EK a lehota platnosti EK, ktorá sa zároveň zapíše do OEK a vyznačí na KN EK perforovaním. Perforovanú KN EK na určené miesto nalepí technik EK, ktorý EK vykonal podľa bodu 5.2.

**2.3** Ak je vozidlo pri EK vyhodnotený ako nespôsobilý na premávku na pozemných komunikáciách, do protokolu o EK motorového vozidla sa zapíše druh nasledujúcej EK a lehota platnosti EK sa nestanovuje. OEK a KN EK sa nevydáva.

**2.4** Pri EK zvláštnej, podľa prvej kapitoly štvrtej časti tejto metodiky, sa postupuje podľa bodov 2.1 až 2.3; OEK a KN EK sa nevydáva.

### Článok 3

#### Protokolo emisnej kontrole vozidla

Protokol o EK motorového vozidla je tlačivo označené sériou SKA a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKA nasledujú série SKB až SKZ. Tlačivo okrem tohto označenia obsahuje údaje o druhu EK, identifikačné údaje vozidla, údaje o druhu pohonu vozidla, údaje o emisnom systéme vozidla, diagnostické údaje, zistené chyby, závery o spôsobilosti alebo nespôsobilosti vozidla na premávku na pozemných komunikáciách, údaje o čísle prideleného OEK a o čísle KN EK, identifikačné údaje o PEK, identifikačné údaje o technikovi EK a údaje o lehote platnosti<sup>32</sup>.

#### 3.1 Spôsob vyznačovania údajov do protokolu

---

<sup>30</sup> § 70 ods. 1 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>31</sup> § 70 ods. 2 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>32</sup> § 4 ods. 1 vyhlášky MDPT SR č. 29/2006 Z. z.

**3.1.1** Údaje na tlačive protokolu okrem podpisov a odtlačkov pečiatok sa na protokol vyznačujú AIS EK-om prostredníctvom tlačiarne počítača. Údaje vyznačené na oboch výtlačkoch s identickým označením série a evidenčného čísla protokolu sa musia zhodovať.

**3.1.2** Údaj uvedený v bode 3.2.1 generuje AIS EK. Údaje uvedené v častiach 3.2.2 až 3.2.14 vyznačuje administratívny pracovník alebo technik emisnej kontroly pred začatím EK. Údaje uvedené v bodoch 3.2.15 až 3.2.32 vyznačuje technik EK po vykonaní všetkých predpísaných kontrolných úkonov. Údaj uvedený v bode 3.2.33 vyznačuje prevádzkovateľ alebo vodič vozidla.

**3.1.3** V odôvodnených prípadoch, napr. z dôvodu dokončenia kontroly pri poruche AIS EK-u, môžu byť údaje na protokol zreteľne a čitateľne vyznačené iným spôsobom, napr. písacím strojom alebo rukou. Všetky údaje vyznačené na protokol inak, než prostredníctvom AIS EK-om, musia byť do AIS EK-u vložené ihneď, ako to situácia umožní, tak aby sa zachoval časový sled vykonaných kontrol.

**3.1.4** Dodatočné vyznačovanie údajov do vydaných protokolov nie je prípustné. Protokol sa považuje za vydaný, ak bol v AIS EK-u uzatvorený a uložený a následne jeden jeho výtlačok odovzdaný prevádzkovateľovi alebo vodičovi vozidla.

### **3.2 Údaje vyznačované do protokolu**

Do jednotlivých polí elektronického protokolu v AIS EK-u sa údaje jednotlivých položiek vyznačujú nasledovne:

**3.2.1 Kód protokolu:** Vyznačuje sa kód v celkovej dĺžke 24 znakov, zložený z piatich častí navzájom oddelených znakom „-“:

**3.2.1.1** prvá časť kódu je tvorená identifikačným číslom PEK a skladá sa zo štyroch číslic,

**3.2.1.2** druhá časť kódu je tvorená kódom kontrolného technika a skladá sa z troch číslic,

**3.2.1.3** tretia časť kódu je tvorená poradovým číslom protokolu prideleným AIS EK-om a skladá sa z piatich číslic. Pri vyznačovaní protokolov sa začína každý rok protokolom číslom 00001,

**3.2.1.4** štvrtá časť kódu je tvorená označením dátumu vykonania emisnej kontroly a skladá sa zo šiestich číslic. Prvá dvojica číslic označuje deň, druhá dvojica mesiac a tretia dvojica rok dátumu (napr. údaj „011106“ pre 1. november 2006),

**3.2.1.5** piata časť kódu je tvorená označením času vykonania emisnej kontroly (uzavretia a uloženia protokolu do AIS EK-u) a skladá sa zo šiestich číslic. Prvá dvojica číslic označuje hodinu, druhá dvojica minútu a tretia dvojica sekundu času (napr. údaj „140530“ pre 14 hod. 05 min. 30 s.).

**3.2.2 Druh kontroly / kód:** Vyznačuje sa textom zodpovedajúcim vykonanému druhu emisnej kontroly napr.:

**3.2.2.1** „pravidelná“ - ak sa jedná o EK vykonanú v úplnom rozsahu a v predpísaných lehotách,

**3.2.2.2** „zvláštna“ - ak sa jedná o EK vykonanú na žiadosť orgánov štátnej správy,

**3.2.2.3** „administratívna počas lehoty“ - ak sa jedná o EK vykonanú počas platnosti EK pravidelnej, resp. „mimo lehoty“ ak sa jedná o EK vykonanú na žiadosť prevádzkovateľa vozidla, ktorému ešte neuplynula lehota prvého overenia emisných limitov.

**3.2.3 Značka vozidla:** Vyznačuje sa obchodné meno výrobcu vozidla (napr. „Škoda“) uvedené v osvedčení o evidencii vozidla.

**3.2.4 Obchodný názov vozidla:** Vyznačuje sa obchodný názov vozidla (napr. „Fabia“) uvedení v osvedčení o evidencii vozidla.

**3.2.5 Druh vozidla / kategória:** Vyznačuje sa druh vozidla a jeho kategória v uvedenom poradí a navzájom oddelené znakom „ / “ tak, ako sú uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Ako druh vozidla sa vyznačuje základný druh vozidla. (Príklad vyznačených údajov pre osobný automobil: „OA / M1“.)

**3.2.6 Evidenčné číslo vozidla:** Vyznačuje sa evidenčné číslo vozidla uvedené v osvedčení o evidencii vozidla, pričom skupina písmen označujúcich okres a skupina ostatných znakov sa navzájom neoddeľujú medzerou ani znakom „-“ (vzor „NR001AA“).

Pri EK zvláštnej podľa štvrtej časti prvej kapitoly tejto metodiky ak vozidlo nemá evidenčné číslo, sa vloží:

**3.2.6.1** Pri jednotlivom dovezenom vozidle z členských štátov alebo iných zmluvných štátov podľa štvrtej časti prvej kapitoly článku jedna bodu 1.1 písm. b) alebo pri uznaní typového schválenia jednotlivého dovezeného vozidla z členských štátov alebo iných zmluvných štátov podľa štvrtej časti prvej kapitoly článku jedna bodu 1.1 písm. c) alebo pri schvaľovaní jednotlivého dovezeného vozidla z tretích krajín podľa štvrtej časti prvej kapitoly článku jedna bodu 1.1 písm. c) - údaj tvorený reťazcom znakov „JDV“ a štvormiestnym poradovým číslom takejto EK na danom pracovisku EK (napr. „JDV0001“, pri nasledujúcej takejto emisnej kontrole „JDV0002“ atď.),

**3.2.6.2** Pri opätovnom schvaľovaní vozidla podľa štvrtej časti prvej kapitoly článku jedna bodu 1.1 písm. a) - údaj tvorený reťazcom znakov „OSV“ a štvormiestnym poradovým číslom takejto EK na danom pracovisku EK (napr. „OSV0001“, pri nasledujúcej takejto emisnej kontrole „OSV0002“ atď.).“

**3.2.7 Dátum prvej evidencie vozidla (rok výroby):** Vyznačuje sa deň, mesiac a rok prvej evidencie vozidla v uvedenom poradí podľa osvedčenia o evidencii vozidla dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslíc oddelenými znakom „.“ (napr. „21.06.2004“).

Pri EK administratívnej podľa štvrtej časti druhej kapitoly článku 1 bodu 1.1.2 sa vyznačuje deň, mesiac a rok vykonania platnej emisnej kontroly v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte.

**3.2.8 Dátum prvej evidencie vozidla v SR:** Vyznačuje sa deň, mesiac a rok prvej evidencie vozidla v SR v uvedenom poradí podľa osvedčenia o evidencii vozidla dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslíc oddelenými znakom „.“ (napr. „21.06.2004“).

**3.2.9 Typ vozidla / variant / verzia:** Vyznačujú sa typ vozidla, jeho variant a verzia v uvedenom poradí a navzájom oddelené znakom „ / “ (napr. „SEAZFX0 / 1F / M5“) tak, ako sú uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Ak údaj nie je uvedený v osvedčení o evidencii vozidla tak sa položka nevyznačuje.

**3.2.10 VIN:** Vyznačuje sa identifikačné číslo vozidla VIN (napr. „TMBPF16Y823499907“) uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Ak VIN nie je uvedený v osvedčení o evidencii vozidla vyznačuje sa výrobné číslo karosérie uvedené v osvedčení o evidencii vozidla.

**3.2.11 Identifikačné číslo motora (typ):** Vyznačuje sa identifikačné číslo motora (spravidla typ motora, napr. „AKL“) uvedené v osvedčení o evidencii vozidla.

**3.2.12 Druh paliva / zdroj energie:** Vyznačuje sa druh paliva tak, ako je uvedené v osvedčení o evidencii vozidla. Pri palive benzín „ B “ pri alternatívnom palive benzín – LPG resp. CNG „B/LPG“ resp. „B/CNG“ pri samostatnom plynovom palive LPG resp. CNG „LPG“ resp. „CNG“ pri palive motorová nafta „D“.

**3.2.13 Emisný systém:** Vyznačuje sa:

**3.2.13.1 „BEZKAT“** pri vozidle bez zdokonaleného alebo nezdokonaleného emisného systému,

**3.2.13.2 „NKAT“** pri nezdokonalenom emisnom systéme,

**3.2.13.3 „RKAT“** pri zdokonalenom emisnom systéme.

**3.2.14 Hodnoty určené alebo ustanovené:** Vyznačuje sa zdroj údajov (literatúra), z ktorého boli čerpané technické údaje kontrolovaných parametrov. K názvu literatúry je potrebné udávať aj ročník vozidiel na ktorý sa technické údaje vzťahujú (napr. „Hilvert“, „Autodata 95“, „Autodata 75-91“, SCHWACKE ver. 2005, a pod).

**3.2.15 Dátum kontroly:** Vyznačuje sa deň, mesiac a rok vykonania emisnej kontroly v uvedenom poradí dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslíc oddelenými znakom „.“ (napr. „01.02.2006“). Dátum musí byť zhodný s dátumom tvoriacim štvrtú časť kódu protokolu (bod 3.2.1.4).



**3.2.16 Adresa / sídlo miesta výkonu kontroly na mobilnom pracovisku:** V prípade vykonania emisnej kontroly na mobilnom pracovisku sa vyznačuje bližšia identifikácia miesta, kde bola emisná kontrola vykonaná (napr. „MALACKY, STUPAVSKÁ 50“).

**3.2.17 Chybová pamäť systému OBD:** Vyznačujú sa údaje načítané zo systému OBD, pri EK vozidla so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so systémom OBD a pri EK vozidla so vznetovým motorom so systémom OBD po 1.1.2009.

**3.2.18 VIN / CIN / CVN:** Vyznačujú sa údaje načítané zo systému OBD, pri EK vozidla so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so systémom OBD a pri EK vozidla s dieselovým motorom so systémom OBD po 1.1.2009.

**3.2.19 Stav parametrov systému OBD:** Vyznačujú sa údaje načítané zo systému OBD, pri EK vozidla so zážihovým motorom so zdokonaleným emisným systémom a so systémom OBD a pri EK vozidla s vznetovým motorom so systémom OBD po 1.1.2009.

**3.2.20 Vizualna kontrola - vozidlo na ďalšiu kontrolu:** Vyznačuje sa podľa hodnotenia vizualnej kontroly motora vozidla textom „**VYHOVUJE**“, alebo „**NEVYHOVUJE**“.

**3.2.21 Kontrolované parametre:** Vyznačujú sa kontrolované parametre stanovené podľa platnej metodiky pre vykonávanie emisných kontrol pre príslušný emisný systém a druh paliva.

**3.2.22 Hodnota určená (ustanovená):** Vyznačujú sa hodnoty určené výrobcom vozidla alebo ustanovené vykonávacím predpisom pre kontrolované parametre stanovené v 3.2.21.

**3.2.23 Hodnota nameraná:** Vyznačujú sa hodnoty zistené meraním pre kontrolované parametre stanovené v 3.2.21.

**3.2.24 Hodnotenie:** Vyznačuje sa podľa hodnotenia merania porovnaním údajov určených alebo ustanovených v 3.2.22 s nameranými hodnotami v 3.2.23 textom „vyhovuje“, alebo „nevyhovuje“.

**3.2.25 Motorové vozidlo je na premávku na pozemných komunikáciách:** Vyznačuje sa podľa hodnotenia technického stavu vozidla textom „SPÔSOBILÉ“, alebo „NESPÔSOBILÉ“.

**3.2.26 Ďalšie záznamy PEK: Vyznačuje sa napr.:**

**3.2.26.1 nesúlad zistený na základe identifikácie vozidla** napr. „typ motora uvedený v osvedčení o evidencii vozidla nesúhlasí s typom motora zisteným vo vozidle“, „VIN uvedené v osvedčení o evidencii vozidla nesúhlasí s VIN uvedeným vo vozidle“,

**3.2.26.2 nedostatky zistené pri vizualnej kontrole** napr. „netesný palivový systém“, „netesná výfuková sústava“,

**3.2.26.3 nedostatky zistené pri meraní** napr. „meranie ukončené pre neštandardné zvuky“, „nie je možné stabilizovať zvýšené otáčky“,

**3.2.26.4 iné skutočnosti, ktoré boli pri zistení emisnej kontrole a neumožňujú vykonať emisnú kontrolu v celom rozsahu** napr. „nie je možné nadviazať spojenie so systémom OBD“,

**3.2.26.5 dôvod vykonania EK zvláštnej, podľa prvej kapitoly štvrtej časti tejto metodiky,** napr.: „opätovné schválené vozidlo“ alebo „jednotlivo dovezené vozidlo“ alebo „na vlastnú žiadosť“.

**3.2.26.6 pri EK zvláštnej, podľa prvej kapitoly štvrtej časti článku 1 bodu 1.1. písm. a) až c):** „EK vykonaná v plnom rozsahu EK pravidelnej)

**3.2.26.7 spresnenie hodnotenia,** napr.: kódy a popis chýb zapísaných v pamäti chýb OBD.

**3.2.26.8 „NÚDZOVÝ REŽIM“,** ak ide o prípad podľa bodu 1.5, článku jedna, druhej kapitoly, tretej časti tejto metodiky.

**3.2.26.9 pri EK pravidelnej mimo ustanovených lehôt vykonávanej na základe rozhodnutia obvodného úradu dopravy:** „EK pravidelná vykonaná na základe rozhodnutia OÚD“

**3.2.26.10 pri EK administratívnej vykonávanej na základe rozhodnutia obvodného úradu dopravy:**

„EK administratívna vykonaná na základe rozhodnutia OÚD“

**3.2.26.11 v prípadoch podľa bodu 1.3.4 článku 1 tretej kapitoly, bodu 1.2.3 článku 1 štvrtej kapitoly a bodu 1.2.3 článku 1 piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky:** „Špecifický postup po konzultácii s technickou službou

**3.2.27 Stav počítadla prejdenej vzdialenosti:** Vyznačuje sa stav počítadla prejdenej vzdialenosti zistený pri emisnej kontrole (napr. „180 000 km“).

**3.2.28 Séria a evidenčné číslo prideleného Osvedčenia o emisnej kontrole a kontrolnej nálepky:** Vyznačuje sa séria a evidenčné číslo prideleného OEK a séria a evidenčné číslo pridelenej KN EK v uvedenom poradí za sebou, pričom oba údaje sú oddelené znakom „ / “ (napr. „SKA000001/ SKAi000002“, kde SKA000001 je číslo OEK a SKAi000002 je číslo KN EK). Ak sa kontrolná nálepka neprideli, (napr. pri administratívnej kontrole z dôvodu výmeny evidenčného čísla alebo poškodenia OEK) uvedie sa séria a číslo pôvodnej KN EK udelenej pri predchádzajúcej EK pravidelnej.

**3.2.29 Druh nasledujúcej kontroly:** Vyznačuje sa text „PRAVIDELNÁ“.

**3.2.30 Lehota platnosti:** Vyznačuje sa deň, mesiac a rok uplynutia lehoty platnosti EK v uvedenom poradí dvomi dvojicami a jednou štvoricou číslíc oddelenými znakom „,“ (napr. „01.02.2008“).

Ak je vozidlo vyhodnotené pri EK ako nevyhovujúce, podľa druhej časti prvej až piatej kapitoly článku 2 bodu 2.2 tejto metodiky, môže sa uviesť dátum vykonania EK.

**3.2.31 Kód, priezvisko, podpis a odtlačok pečiatky technika emisnej kontroly, ktorý kontrolu vykonal:** Vyznačuje sa kód a priezvisko technika EK, ktorý EK vykonal. Technik EK svojim podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri EK potvrdí správnosť všetkých údajov uvedených na protokole.

**3.2.32 Kód, priezvisko, podpis a odtlačok pečiatky technika EK, ktorý overil správnosť údajov:** Vyznačuje sa kód a priezvisko technika EK, ktorý svojim podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri EK potvrdí správnosť údajov uvedených na protokole.

Podpis a odtlačok pečiatky sa vyznačuje len v prípade ak je EK hodnotená ako nevyhovujúca, podľa druhej časti prvej až piatej kapitoly článku 2 bodu 2.2 tejto metodiky.

**3.2.33 Podpis prevádzkovateľa vozidla alebo vodiča vozidla, ktorým potvrdzuje oboznámenie sa so skutočnosťami zistenými pri kontrole:** Prevádzkovateľ alebo vodič vozidla, ktorý prevzal protokol, potvrdí svojim podpisom oboznámenie sa so skutočnosťami zistenými pri kontrole. Ak prevádzkovateľ alebo vodič odmietne podpísať, technik emisnej kontroly uvedie rukou do rubriky „Ďalšie záznamy PEK“ (bod 3.2.26) text „Prevádzkovateľ (resp. vodič) odmietol podpísať oboznámenie ...“ a opatrí ho svojím podpisom.

## Článok 4

### Osvedčenie o emisnej kontrole

OEK je tlačivo označené sériou SKA a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKA nasledujú série SKB až SKZ. Tlačivo okrem tohto označenia obsahuje identifikačné údaje o vozidle, údaje o evidenčnom čísle vozidla, údaje o sérii a evidenčnom čísle pridelenej KN EK, identifikačné údaje o PEK, dátum vydania a údaje o lehote platnosti EK<sup>8</sup>.

#### 4.1 Spôsob vyznačovania údajov do OEK

**4.1.1** Stanovené údaje okrem podpisu a odtlačku pečiatky sa do OEK vyznačujú AIS EK-om prostredníctvom tlačiarne počítača.

**4.1.2** Údaje vyznačované do OEK sa musia zhodovať s údajmi vyznačenými do protokolu o EK, pri ktorej bolo OEK vydané. Údaje musia byť preberané prostredníctvom AIS EK-u z údajov vložených do elektronického protokolu AS EK-u, podľa bodu 3.2.

**4.1.3** V odôvodnených prípadoch, napr. z dôvodu dokončenia EK pri poruche AIS EK-u, môžu byť údaje do OEK čitateľne vyznačené iným spôsobom, napr. písacím strojom.

## **4.2 Údaje vyznačované do osvedčenia**

Do jednotlivých rubriek osvedčenia sa údaje vyznačujú z údajov zaznamenaných do príslušných položiek AIS EK-u, ktoré boli zaznamenané do jednotlivých rubriek protokolu o EK nasledovne:

**4.2.1 Značka, obchodný názov vozidla:** Vyznačujú sa údaje vyznačené do rubriek protokolu „Značka vozidla“ (bod 3.2.3) a „Obchodný názov vozidla“ (bod 3.2.4) v uvedenom poradí a navzájom oddelené medzerou (napr. „ŠKODA FABIA“).

**4.2.2 Typ / variant / verzia:** Vyznačuje sa údaj vyznačený v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.9).

**4.2.3 Evidenčné číslo vozidla:** Vyznačuje sa údaj vyznačený v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.6).

**4.2.4 VIN:** Vyznačuje sa údaj vyznačený v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.10).

**4.2.5 Kontrola platí do:** Vyznačuje sa údaj vyznačený v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.30).

**4.2.6 Kontrolná nálepka č.:** Vyznačuje sa séria a evidenčné číslo pridelenej kontrolnej nálepky, ktoré sa musí zhodovať s údajom vyznačeným v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.28).

**4.2.7 Ďalšie záznamy PEK:** Vyznačujú sa potrebné záznamy ktoré musia byť vyznačené aj v príslušnej rubrike protokolu (bod 3.2.26).

**4.2.8 Vydalo PEK č.:** Vyznačuje sa identifikačné číslo PEK, ktorá osvedčenie vydala. Identifikačné číslo PEK musí byť zhodné číslom tvoriacim prvú časť kódu protokolu, ktorý je vyznačený na protokole (bod 3.2.1.1).

**4.2.9 Dátum vydania:** Vyznačí sa dátum, kedy bolo osvedčenie vydané. Dátum musí byť zhodný s dátumom tvoriacim štvrtú časť kódu protokolu, ktorý je vyznačený na protokole (bod 3.2.1.4).

**4.2.10 Podpis a odtlačok pečiatky technika emisnej kontroly:** Kontrolný technik, ktorý emisnú kontrolu vykonal, potvrdí platnosť osvedčenia svojim podpisom a odtlačkom pečiatky používanej pri emisných kontrolách.

## **Článok 5**

### **Kontrolná nálepka**

KN EK na vnútorné použitie je označená sériou SKAi a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKAi nasledujú série SKBi až SKZi. KN EK na vonkajšie použitie je označená sériou SKAo a šesťmiestnym evidenčným číslom. Po naplnení série SKAo nasledujú série SKBo až SKZo. Kontrolná nálepka okrem tohto označenia obsahuje symbol Európskej únie s rozlišovacím znakom SR „SK“, symbol skratky emisnej kontroly „EK“ a miesto na vyznačenie mesiaca a roka platnosti EK<sup>9</sup>.

#### **5.1 Spôsob vyznačovania údajov na KN EK**

**5.1.1** Mesiac a rok lehoty platnosti EK sa vyznačuje na KN EK perforáciou príslušných polí.

**5.1.2** Vyznačený údaj sa musí zhodovať s údajom zaznamenaným do príslušných položiek AIS EK-u, ktoré boli zaznamenané do jednotlivých rubriek protokolu o EK (bod 3.2.30) a OEK (bod 4.2.5), pri ktorej bola KN EK vydaná.

**5.1.3** Séria a evidenčné číslo vyznačenej KN EK sa musia zhodovať s údajom zaznamenaným do príslušnej položky AIS EK-u, ktorá bola zaznamenaná do jednotlivých rubriík protokolu o EK (bod 3.2.28) a OEK (bod 4.2.6), pri ktorej bola KN EK vydaná.

## **5.2 Lepenie kontrolnej nálepky**

**5.2.1** Vyznačená KN EK musí byť na vozidle orientovaná tak, aby bol jej spodný okraj orientovaný smerom nadol a horný okraj orientovaný smerom nahor. Spodný a horný okraj musia byť približne vodorovné, ak je to na stanovenom mieste nalepenia KN EK možné dodržať.

**5.2.2** Na stanovené miesto (pravý dolný okraj vnútornej strany čelného skla – ak ide o KN Ek vnútornú ozn. napr. „SKAi“, resp. zadná kovová časť vozidla ak ide o KN EK vonkajšiu ozn. napr. „SKAo“) sa okrem vyznačenej KN EK lepí vyznačená kontrolná nálepka technickej kontroly a kontrolná nálepka kontroly originality vozidla. Vzájomné poradie jednotlivých kontrolných nálepiek nie je určené, preto ak je na stanovenom mieste nalepená kontrolná nálepka z inej než KN EK, nalepí sa KN EK na najbližšie vhodné miesto (napr. pri kontrolnej nálepke nalepenej pri pravom dolnom okraji čelného skla sa ďalšia nalepí nad ňu). Už nalepená kontrolná nálepka nesmie byť ďalšou kontrolnou nálepkou prekrytá ani čiastočne.

**5.2.3** Pred nalepením KN EK sa odstráni KN EK z predchádzajúcej EK, ak je nalepená. Starú KN EK možno jednoducho a bezo zvyšku odstrániť stiahnutím pomocou elastickej podkladovej lepiacej vrstvy. Použitie nástrojov, chemikálií alebo lokálneho ohrevu pri odstraňovaní nie je potrebné, ani vhodné. Stará nálepka sa odlepením znehodnotí.

**5.2.4** Povrch, na ktorý sa má KN EK nalepiť, sa pred aplikáciou nálepky očistí a odmastí:

**5.2.4.1** v prípade nálepiek pre vnútorné použitie (označenie „i“) sa na prípravu vnútorného povrchu skla čelného okna použije chemický prostriedok na báze izopropanolu, napr. STANTON, zvyšky prostriedku je potrebné pred samotným nalepením KN EK odstrániť napr. textilnou utierkou,

**5.2.4.2** v prípade nálepiek pre vonkajšie použitie (označenie „o“) sa na prípravu kovového povrchu vozidla upraveného bežným autolakom použije chemický prostriedok N - HEPTÁN, zvyšky prostriedku je potrebné pred samotným nalepením KN EK odstrániť napr. textilnou utierkou.

**5.2.5** Po odstránení krycej fólie lepidla sa KN EK nalepí na stanovené miesto. Vzduchové bubliny je potrebné vytlačiť smerom k najbližšiemu okraju KN EK. Prípadné posúvanie alebo odlepovanie nalepenej KN EK nie je možné a vedie k deštrukcii kontrolnej nálepky.

**5.2.6** Nalepená KN EK sa môže čistiť len mokrou tkaninou s použitím bežných čistiacich prostriedkov na báze izopropanolu, napr. STANTON. Nalepená KN EK nesmie byť vystavená účinkom iných chemických látok a žieravín, ani inému vnútornému alebo vonkajšiemu prostrediu než tomu, aké zodpovedá podmienkam, ktorým sú vozidlá v bežnej prevádzke vystavené.

**ŠTVRTÁ ČASŤ**  
**EMISNÁ KONTROLA ZVLÁŠŤNA A EMISNÁ KONTROLA ADMINISTRATÍ**  
**VNA**

**PRVÁ KAPITOLA**  
**EMISNÁ KONTROLA ZVLÁŠŤNA**

**Článok 1**

**Dôvody výkonu EK zvláštnej**

**1.1 EK zvláštna sa vykonáva na vozidlách v týchto konkrétnych prípadoch:**

a) **pri opätovnom schvaľovaní vozidla** – platný protokol o EK zvláštnej sa predloží k žiadosti o opätovné schválenie vozidla.

b) **pri uznaní typového schválenia ES jednotlivu dovezeného vozidla z členských štátov alebo iných zmluvných štátov alebo uznaní typového schválenia jednotlivu dovezeného vozidla z členských štátov alebo iných zmluvných štátov**<sup>35</sup> – ak sa jedná o ojazdené vozidlo a žiadateľ nemá platný doklad o vykonaní emisnej kontroly motorového vozidla vydaný v členskom štáte napríklad osvedčenie o emisnej kontrole len v prípade, ak záznam o emisnej kontrole nie je súčasťou dokladu o vykonaní technickej kontroly. Platný protokol o EK zvláštnej s výsledkom hodnotenia spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách sa priloží k žiadosti o uznanie typového schválenia ES jednotlivu dovezeného vozidla z členských štátov alebo iných zmluvných štátov alebo uznanie typového schválenia jednotlivu dovezeného vozidla z členských štátov alebo iných zmluvných štátov a po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v Slovenskej republike<sup>7</sup> sa na vozidle vykoná emisná kontrola administratívna.

c) **pri schvaľovaní jednotlivu dovezeného vozidla z tretích krajín**<sup>35a</sup> – platný protokol o EK zvláštnej s výsledkom hodnotenia spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách sa priloží k žiadosti o schválenie jednotlivu dovezeného vozidla z tretej krajiny a po prihlásení vozidla do evidencie vozidiel v Slovenskej republike<sup>7</sup> sa na vozidle vykoná emisná kontrola administratívna

d) **prihlasovaní vozidla, dočasne odhláseného z osobitnej evidencie, do evidencie vozidiel alebo pri znovu prihlasovaní vyradeného vozidla do evidencie vozidiel** – na žiadosť prevádzkovateľa,

e) **na žiadosť prevádzkovateľa vozidla.**

<sup>33</sup> § 14 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>34</sup> § 18 zákona č. 725/2004 Z. z.

<sup>35</sup> § 16a zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

<sup>35a</sup> § 16b zákona č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov

<sup>36</sup> § 19 a § 20 zákona č. 725/2004 Z. z.

**1.2** Prevádzkovateľ vozidla alebo vodič vozidla predkladá na vykonanie EK zvláštnej, pre vykonanie identifikácie podľa bodu 1.1 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, osvedčenie o evidencii alebo jeho aktuálnu kópiu spolu s potvrdením o zadržaní osvedčenia o evidencii vydaným útvarom Policajného zboru, alebo:

a) návrh základného technického opisu vozidla, s uvedením hodnoty korigovaného súčiniteľa absorpcie  $x_L$  pri vozidle so vznetrovým motorom, ktorý je vydaný výrobcom<sup>39</sup> alebo zástupcom výrobcu<sup>40</sup> motora, ak ide o EK zvláštnu podľa 1.1 písm. a),

b) Osvedčenie o evidencii alebo obdobný doklad vozidla zo štátu, v ktorom bolo predtým evidované, alebo jeho kópiu

alebo Osvedčenie o zhode vozidla COC<sup>33</sup>, ak ide o EK zvláštnu podľa bodu 1.1. písm. b) alebo c),

**1.3** Ak prevádzkovateľ predkladá pri EK zvláštnu podľa bodu 1.1 písm. b) alebo c) aj Osvedčenie o zhode vozidla – COC<sup>33</sup> (certifikát konformity), podľa bodu 1.2 písm. b), musí byť Osvedčenie o zhode vozidla – COC vyhotovené tak, aby bolo zabránené jeho falšovaniu. Na tento účel musí byť Osvedčenie o zhode vozidla – COC vytlačené na papieri chránenom buď farebným grafickým vyhotovením, alebo vodotlačou, ktorá obsahuje identifikačnú značku výrobcu.

## Článok 2

### Spôsob vykonávania EK

**2.1 Emisná kontrola zvláštna<sup>37</sup>**, sa vykoná v plnom alebo čiastočnom (pri EK mimo lehoty ak to nariadi obvodný úrad dopravy<sup>27</sup>) rozsahu EK pravidelnej podľa článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla. Pri identifikácii vozidla sa identifikačné údaje na vozidle porovnávajú s údajmi uvedenými v predložených dokladoch podľa bodu 1.2 s výnimkou údajov uvedených v dokladoch v bode 1.1.2.4, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky.

#### **2.2 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt**

Získané údaje a namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, podľa bodu 1.6 prvej až piatej kapitoly druhej časti, v závislosti od druhu emisného systému kontrolovaného vozidla, spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky.

Prípadný nesúlad údajov sa zaznamená do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK. Ak sa jedná o emisnú kontrolu zvláštnu podľa písm. b) a c) bodu 1.1 prvej kapitoly štvrtej časti tejto metodiky, tak so do protokolu v časti „Ďalšie záznamy PEK“ uvedie nasledujúci text: „EK zvláštna vykonaná v plnom rozsahu EK pravidelnej.“

---

<sup>37</sup> § 66 ods. 2 vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.

### Článok 3

#### Spôsob vyhodnotenia EK

Vyhodnotenie EK zvláštnej sa vykonáva, podľa článku 2, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky ako EK pravidelná, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.

**3.1 Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri EK bolo hodnotené, podľa 2.1 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.

**3.2 Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé** na premávku na pozemných komunikáciách, ak pri EK bolo hodnotené, podľa 2.2 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.

**3.3 Pri emisnej kontrole zvláštnej sa** vydáva iba Protokol o EK s hodnotením o spôsobilosti motorového vozidla na prevádzku na pozemných komunikáciách podľa 3.1 alebo 3.2, vypísaný spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky. OEK a KN EK sa nevydáva.

# DRUHÁ KAPITOLA

## EMISNÁ KONTROLA ADMINISTRATÍVNA

### Článok 1

#### Spôsob vykonávania EK

##### **1.1 Emisná kontrola administratívna, vykonávaná mimo lehoty**

1.1.1 Vykoná sa na žiadosť prevádzkovateľa vozidla, ktoré ešte nepodlieha EK pravidelnej a vykoná sa v čiastočnom rozsahu EK pravidelnej<sup>42</sup>. Postupuje sa podľa bodu 1.1, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.

1.1.2 Vykonáva sa na jednotlivito dovezené motorové vozidlo z členského štátu alebo iného zmluvného štátu, ak obvodný úrad dopravy uzná doklad o vykonaní emisnej kontroly vydaný v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte, alebo doklad o vykonaní technickej kontroly vydaný v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte ak záznam o emisnej kontrole je súčasťou dokladu o vykonaní technickej kontroly v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte a vykoná sa v čiastočnom rozsahu EK pravidelnej<sup>42</sup>. Postupuje sa podľa bodu 1.1, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla, pričom v bode 1.1.2.5. sa ako Dátum prvej evidencie vozidla uvedie Dátum vykonania emisnej kontroly v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte. V takomto prípade prevádzkovateľ predkladá na vykonanie emisnej kontroly okrem dokladov podľa bodu 1.1.1, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky aj rozhodnutie obvodného úradu dopravy o uznaní typového schválenia ES jednotlivito dovezeného vozidla z členských štátov alebo iných zmluvných štátov alebo rozhodnutie obvodného úradu dopravy o uznaní typového schválenia jednotlivito dovezeného vozidla z členských štátov alebo iných zmluvných štátov, v ktorom je uvedená doba platnosti pôvodnej kontroly vykonanej v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte .

##### **1.2 Emisná kontrola administratívna, vykonávaná počas lehoty**

Vykonáva sa počas platnosti EK pravidelnej z dôvodu straty, poškodenia, alebo odcudzenia OEK, poškodenia alebo znehodnotenia KN EK alebo výmeny čelného skla, alebo výmeny evidenčného čísla vozidla alebo počas platnosti emisnej kontroly podľa článku 1 bodu 1.1. prvej kapitoly štvrtej časti vykonanej pred prihlásením vozidla do evidencie vozidiel v Slovenskej republike<sup>7</sup> alebo pri schvaľovaní prestavby vozidla. Vykoná sa v čiastočnom rozsahu EK pravidelnej<sup>42</sup>. Postupuje sa podľa bodov 1.1, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla. Ak sa jedná o emisnú kontrolu administratívnu vykonanú podľa § 21 ods. 1 písm. e) body 1 až 3 zákona, žiadateľ k dokladom podľa bodu 1.1.1. článku 1 prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky predkladá aj príslušné rozhodnutie obvodného úradu dopravy; z uvedeného dokladu technik emisnej kontroly urobí fotokópiu, ktorú priloží k archivovanému výtlačku protokolu. Údaje sa porovnávajú aj s archivovanými údajmi v AIS EK -u (s pôvodným protokolom o EK), pričom sa vykoná aj kontrola platnosti EK. Ak pri pôvodnej EK vozidlo nemalo pridelené evidenčné číslo alebo došlo k zmene evidenčného čísla počas

platnosti EK, pri administratívnej kontrole sa údaje uvedené v dokladoch v bode 1.1.2.4, článku 1, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky neporovnávajú s údajmi uvedenými v pôvodnom protokole o EK.

##### **1.3 Zaznamenanie údajov a nameraných hodnôt**

Získané údaje a namerané hodnoty sa zaznamenávajú do protokolu o EK prostredníctvom AIS EK-u, spôsobom uvedeným v tretej časti tejto metodiky.

Prípadné nehody v identifikácii sa zaznamenávajú do AIS EK-u v časti ďalšie záznamy PEK.



## Článok 2

### Spôsob vyhodnotenia EK

Vyhodnotenie EK administratívnej sa vykonáva, podľa článku 2, prvej až piatej kapitoly druhej časti tejto metodiky ako EK pravidelná, v závislosti od druhu paliva a emisného systému kontrolovaného vozidla.

**2.1** Vozidlo sa vyhodnotí ako spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje a evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle, identifikačné údaje motora vozidla a ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG aj identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, zistené pri identifikácii vozidla postupom podľa 1.1, sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch a pri postupe podľa 1.2 aj s údajmi archivovanými v AIS EK -u (v pôvodnom archivovanom protokole o EK), pričom dátum platnosti pôvodnej EK musí byť platný.

**2.1.1** Ak pri EK administratívnej vykonanej podľa 1.1.1 sa vyhodnotí vozidlo za technicky spôsobilé na cestnú premávku, vydá sa Protokol o EK, OEK a perforovanú KN EK, tlačivá vypísané a KN EK vyznačená spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky, s platnosťou do 48 mesiacov od dátumu prvého prihlásenia motorového vozidla uvedeného v osvedčení o evidencii vozidla, alebo 12 mesiacov ak sa jedná o motorové vozidlá podľa prvej kapitoly písm. d) a f) tretej časti tejto metodiky alebo 24 mesiacov pre vozidlá kategórie T,

**2.1.2** Ak pri EK administratívnej vykonanej podľa 1.1.2 sa vyhodnotí vozidlo za technicky spôsobilé na cestnú premávku, vydá sa Protokol o EK, OEK a perforovanú KN EK, tlačivá vypísané a KN EK vyznačená spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky, s platnosťou podľa prvej kapitoly tretej časti tejto metodiky v závislosti od kategórie vozidla, od dátumu vykonania emisnej kontroly uvedenom v doklade o vykonaní emisnej kontroly v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte, alebo doklade o vykonaní technickej kontroly v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte ak záznam o emisnej kontrole je súčasťou dokladu o vykonaní technickej kontroly v členskom štáte alebo inom zmluvnom štáte

**2.1.3** Ak pri EK administratívnej vykonanej podľa 1.2 sa vyhodnotí vozidlo ako technicky spôsobilé na cestnú premávku, vydá sa Protokol o EK, OEK, vypísané spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky a v prípade poškodenia KN EK alebo ak pôvodná EK bola vykonaná ako EK zvláštna vydá sa aj perforovaná KN EK s platnosťou, ktorá sa vyznačí podľa dátumu platnosti pôvodnej EK.

**2.2** Vozidlo sa vyhodnotí ako nespôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách, ak identifikačné údaje alebo evidenčné údaje nachádzajúce sa na vozidle alebo identifikačné údaje motora vozidla alebo ak ide o vozidlo s pohonom na LPG alebo CNG aj identifikačné údaje schváleného typu plynového zariadenia, zistené pri identifikácii vozidla postupom podľa 1.1, nie sú v súlade s údajmi uvedenými v dokladoch alebo ak pri postupe podľa 1.2 sa údaje nezhodujú s údajmi archivovanými v AIS EK-u (v pôvodnom archivovanom protokole EK pravidelnej), alebo dátum platnosti pôvodnej EK pravidelnej už uplynul. Vydá sa Protokol o EK vypísaný spôsobom podľa tretej časti tejto metodiky. OEK a KN EK sa nevydáva.

**PIATA ČASŤ**  
**ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA**

1. Zrušuje sa Metodika č. 1 zo 17. marca 2003 na vykonávanie emisných kontrol cestných motorových vozidiel so vznetovým motorom.
2. Zrušuje sa Metodika č. 2 zo 17. marca 2003 na vykonávanie emisných kontrol cestných motorových vozidiel so zážihovými motormi, ktorých škodliviny vo výfukových plynch nie sú znižované zdokonaleným emisným systémom.
3. Zrušuje sa Dočasný metodický pokyn z 19 januára 2006 na vyznačovanie výsledku emisnej kontroly. Č.j.: 139-2200/2006.
4. Tento metodický pokyn nadobúda účinnosť dňom uverejnenia.

Ing. Dušan Turanovič  
v. r. generálny riaditeľ