

# PRIPRAVOVANÉ ZMENY V PREDPISOCH PRE TECHNICKÉ KONTROLY VOZIDIEL V SLOVENSKEJ REPUBLIKE VYPLÝVAJÚCE Z NOVÝCH SMERNÍC A ODPORUČANÍ EURÓPSKEJ ÚNIE

Marián Rybianský<sup>1</sup>, Peter Ondrejka<sup>2</sup>, Róbert Borsig<sup>3</sup>  
TESTEK, s.r.o., Bratislava, poverená technická služba technickej kontroly vozidiel  
www.testek.sk

## 1. Úvod

Koncom roka 2011 možno očakávať v predpisoch pre technické kontroly vozidiel viaceré zmeny. Časť z nich vyplynie z transpozície nových európskych smerníc do slovenských predpisov. V prípade technických kontrol v staniach technickej kontroly (STK) pôjde o smernicu 2009/40/ES v znení nedávno zmenenom smernicou 2010/48/EÚ. Cestných technických kontrol sa dotknú zmeny zavedené smernicou 2010/47/EÚ meniacou a dopĺňajúcou staršiu smernicu 2000/30/ES. Predmetom tohto príspevku je prehľad týchto zmien a bližší opis niektorých z nich, predovšetkým tých, ktoré najviac ovplyvnia postupy pri vykonávaní technických kontrol.

## 2. Technické kontroly

### 2.1 Smernica 2009/40/ES a rozdiely v porovnaní so smernicou 96/96/ES

Pôvodná smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel [2] nadobudla účinnosť 26. júna 2009. Z väčšej časti zodpovedala poslednému konsolidovanému zneniu smernice 96/96/ES [1], ktorú nahradila, teda so zahrnutím dopĺňajúcich a pozmeňujúcich smerníc 1999/52/ES, 2001/9/ES, 2001/11/ES a 2003/27/ES, respektíve tiež nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1882/2003. Smernica 96/96/ES bola do slovenského právneho poriadku prebraná zákonom č. 725/2004 Z. z., kým smernica 2009/40/EÚ zatiaľ ešte prebraná nebola.

V predmete smernice 2009/40/EÚ neprišlo oproti smernici 96/96/ES ku žiadnym zmenám. Predovšetkým **zaväzuje členské štáty, aby vozidlá v nich evidované boli podrobované pravidelným kontrolám technického stavu**. Smernicou používaný termín „kontroly technického stavu“ pritom zahŕňa v Slovenskej republike podobne, ako v niektorých iných štátoch, dve samostatné a navzájom sa dopĺňajúce kontroly vozidiel – emisné kontroly a technické kontroly. Kontroly môže podľa smernice vykonať priamo štát, ale aj riadne oprávnený súkromný subjekt, ako je to i v Slovenskej republike. Smernica zaväzuje členské štáty k uznávaniu dokladov o vykonaní kontroly vydaných v inom členskom štáte, ale len pre vozidlá evidované v tomto inom členskom štáte. **Možnosť vykonať kontrolu vozidla v inom štáte, než v ktorom je evidované, teda smernica zatiaľ neupravuje**. Smernica dáva členským štátom voľnosť rozhodnúť o vyňatí vozidiel ozbrojených síl, polície a hasičského zboru spod účinnosti jej ustanovení. Umožňuje udeliť výnimku, avšak len po dohovore s Európskou komisiou, tiež vozidlám prevádzkovaným vo výnimočných podmienkach, zriedka používaným na verejných komunikáciách, vrátane historických vozidiel (vyrobených pred 1.1.1960), alebo vozidiel dočasne vyradených z premávky. Naopak,

<sup>1</sup> Ing. Marián Rybianský, TESTEK, s.r.o., e-mail: [marian.rybiansky@testek.sk](mailto:marian.rybiansky@testek.sk), tel.: 02/63530259, 0904555890

<sup>2</sup> Ing. Peter Ondrejka, TESTEK, s.r.o., e-mail: [peter.ondrejka@testek.sk](mailto:peter.ondrejka@testek.sk), tel.: 02/ 63530258, 0911246216

<sup>3</sup> Ing. Róbert Borsig, TESTEK, s.r.o., e-mail: [robert.borsig@testek.sk](mailto:robert.borsig@testek.sk), tel.: 02/63530259, 0911565125

prísnejšie oproti smernici môžu byť členské štáty určením skoršieho termínu na vykonanie prvej pravidelnej kontroly alebo stanovením povinnej kontroly pred prihlásením vozidla do evidencie, skrátením intervalu medzi dvoma povinnými kontrolami, zavedením voliteľných kontrol výbavy ako povinných, rozšírením rozsahu kontrolovaných častí a mechanizmov vozidiel, rozšírením kontrol na ďalšie kategórie vozidiel, zavedením ďalších povinných (doplnkových) kontrol a sprísnením požiadaviek na brzdy. Príloha I k smernici obsahuje zoznam kategórií vozidiel, na ktoré sa pravidelné kontroly povinne vzťahujú, a lehoty, v ktorých im podliehajú. Príloha II zasa obsahuje zoznam povinne kontrolovaných položiek (kontrolných úkonov), v niektorých prípadoch so zoznamom zisťovaných chýb, kritériami a stručným popisom postupu.

Zmeny oproti staršej smernici 96/96/ES sa týkali najmä kompetencií na prijímanie ďalších zmien a doplnkov novej smernice. Právomoc schvaľovať zmeny rozsahu kategórií vozidiel podliehajúcich pravidelným kontrolám a lehoty ich kontrol (príloha I k smernici) prešla z Európskej komisie na Európsky parlament. Komisii ostala kompetencia upravovať zoznam kontrolovaných častí a mechanizmov, kritéria posudzovania chýb a postupy kontroly (príloha II k smernici).

## 2.2 Smernica 2010/48/EÚ meniac a dopĺňajúca smernicu 2009/40/ES a odporúčanie 2010/378/EÚ

S istým oneskorením oproti pôvodnému konceptu (bol opísaný napr. v [5]) prišlo k realizácii zmien v smernici 2009/40/EÚ, nie však všetkých pôvodne predpokladaných. *Smernica Komisie 2010/48/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôbuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel* [6], s účinnosťou od 28. júla 2010 nahradila pôvodnú prílohu II k smernici 2009/40/ES novou. Nová príloha II je v mnohých bodoch podrobnejšia, oproti pôvodným očakávaniam však neobsahuje klasifikáciu zisťovaných chýb vozidiel. Tá je predmetom osobitného *odporúčania Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel* [7]. Na rozdiel od smernice nie je odporúčanie pre členské štáty záväzné. Ako uvádza Komisia v jeho odôvodnení, malo by byť prvým krokom k jednotnému posudzovaniu chýb zistených pri kontrole technického stavu vozidiel v EÚ, jeho aplikácia vo všetkých členských štátoch je preto žiaduca a prospešná.

Ku zmenám oproti pôvodnému návrhu nového znenia prílohy II (citovanému napr. v [5]) prišlo aj v niektorých častiach s priamym dopadom na postupy používané pri technickej kontrole. Napríklad v požiadavkách na minimálne zbrzdenia dosahované prevádzkovou brzdou (podrobnejšie v tabuľke č. 1). Požadované zbrzdenie dosahované parkovacou brzdou ostáva napriek pôvodne navrhovanému sprísneniu rovnaké, ako dosiaľ, a to 16 % pre samostatné vozidlá, alebo pre motorové vozidlá 12 % z tiaže súpravy zaťaženej na najväčšiu celkovú prípustnú hmotnosť, podľa toho, ktorá z hodnôt je väčšia (s výnimkou vozidiel kategórií L<sub>1e</sub> a L<sub>3e</sub>).

## 3. Cestné technické kontroly

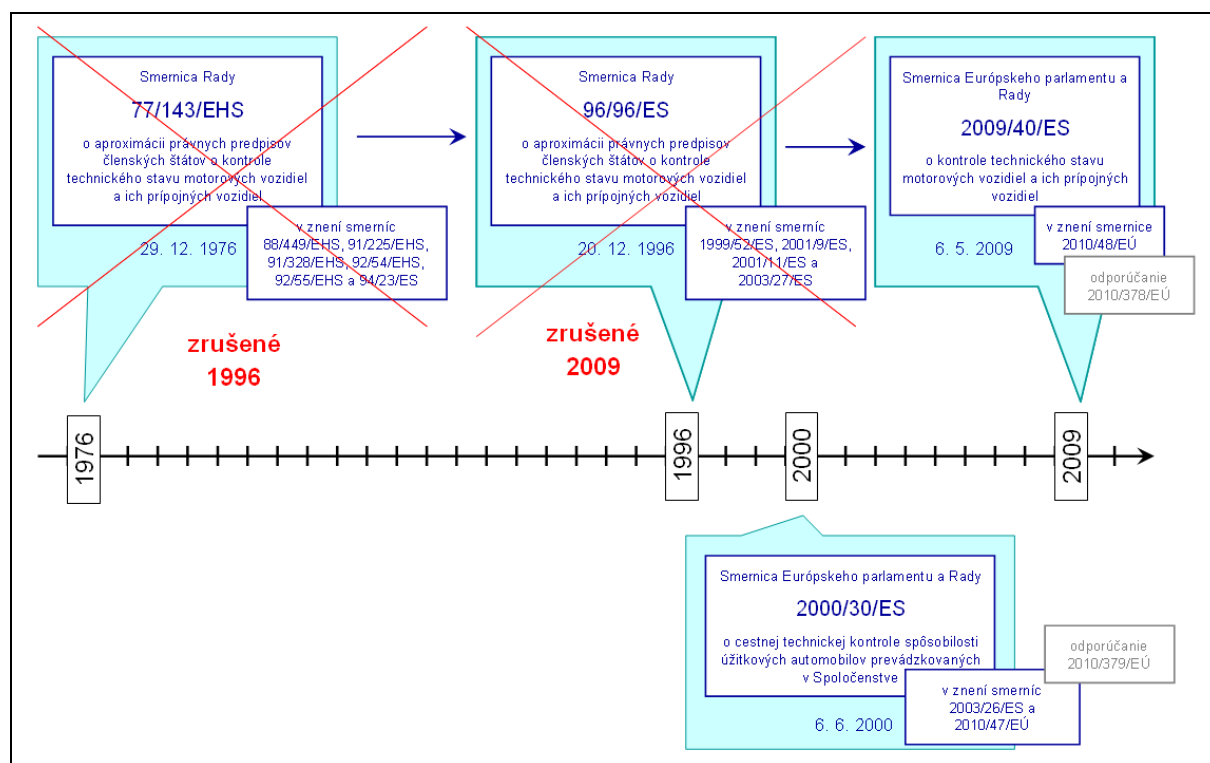
### 3.1 Smernica 2000/30/ES

Od roku 2000 sa paralelne so smernicou 96/96/ES vyvíjala *smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v spoločenstve* [3]. Upravuje vykonávanie náhodných cestných kontrol technického stavu vozidiel kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub>. V Slovenskej republike sú vykonávané Policajným zborom. Cieľom je podľa smernice pokryť obdobie prevádzky týchto vozidiel medzi dvoma povinnými technickými, respektíve emisnými kontrolami podľa smernice 2009/40/ES (predtým 96/96/ES), v ktorom sa môžu objaviť chyby či poruchy bezprostredne nepriaznivo vplyvajúce na bezpečnosť prevádzky vozidla alebo životné prostredie.

Smernica zaväzuje členské štáty vykonávať kontroly v troch stupňoch; prvým je vizuálne posúdenie podmienok údržby na stojacom vozidle, druhým zistenie, či vozidlo nedávno neabsolvovalo cestnú technickú kontrolu, alebo kontrolu podľa smernice 2009/40/ES. Až v treťom stupni majú byť vybrané vozidlá podrobené technickej kontrole. Vzhľadom na podmienky na ceste táto technická kontrola nemusí byť v plnom rozsahu bežnej technickej a emisnej kontroly podľa smernice 2009/40/ES. Príloha I k smernici obsahuje vzor dokladu, ktorý sa vydáva pri cestnej technickej kontrole. Na doklade je uvedený zoznam kontrolovaných položiek, čím bol v pôvodnom znení smernice nepriamo ustanovený aj rozsah cestnej technickej kontroly. Príloha II k pôvodnej smernici zasa obsahovala stručnú špecifikáciu postupu kontroly bŕzd a rozsiahlejší opis kontroly obsahu škodlivín vo výfukových plynoch. V porovnaní s prílohou II k smernici 2009/40/ES však bol jej rozsah omnoho menší.

### 3.2 Smernica 2010/47/EÚ meniac a dopĺňajúca smernicu 2000/30/ES a odporúčanie 2010/379/EÚ

Smernica Komisie 2010/47/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v Spoločenstve [8] s účinnosťou od 28. júla 2010 nahradila pôvodné prílohy I a II k smernici 2000/30/ES novými. Príloha I (vzor „správy z cestnej technickej kontroly“) bola prepracovaná a rozšírená, okrem rubriék pre identifikačné číslo vozidla VIN a číslo licencie prepravcu pribudla možnosť vyznačenia chýb identifikátorov vozidla a predovšetkým zoznam kontrolných úkonov (kontrolovaných položiek) na rube. V ňom možno podrobnejšie vyznačiť chyby zistené na vozidle. Príloha II sa podľa pôvodného návrhu (citovaného napr. v [5]) mala rozšíriť podobným spôsobom, ako príloha II k smernici 2009/40/ES. Aj v tomto prípade ale prišlo k rozdeleniu, klasifikácia zisťovaných chýb nie je predmetom meniacej a dopĺňajúcej smernice 2010/47/EÚ, ale odporúčania Komisie 2010/379/EÚ z 5. júla 2010 ktoré sa týka posúdenia rizika v prípade nedostatkov zistených počas cestných technických kontrol (úžitkových automobilov) v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES [9]. Opäť platí, že na rozdiel od smernice nie je odporúčanie pre členské štáty záväzná.



Obr. 1.: Prehľad historického vývoja predpisov EÚ v oblasti kontroly vozidiel. Nad časovou osou sú predpisy pre technické kontroly v STK, pod časovou osou predpisy pre cestné technické kontroly.

#### 4. Potrebné zmeny v slovenských predpisoch vyplývajúce zo smerníc 2010/47/EÚ a 2010/48/EÚ a odporúčaní 2010/378/EÚ a 2010/379/EÚ

Zmeny budú potrebné v týchto predpisoch:

a) zákon č. 725/2004 Z. z. v znení neskorších predpisov:

Ustanovenie § 48 ods. 7 zákona v súčasnom znení vyžaduje, aby bolo vozidlo na technickú kontrolu pristavené nezaťažené. Položka 1.2.2 odseku 4 prílohy II smernice 2009/40/ES v znení smernice 2010/48/EÚ však pre vozidlá s najväčšou celkovou prípustnou hmotnosťou nad 3,5 t určuje, aby bol použitý postup kontroly bŕzd podľa normy ISO 21069 [4]. Táto norma pripúšťa použitie extrapoláčného výpočtu z hodnôt nameraných na čiastočne zaťaženom vozidle (v prípade vzduchotlakových sústav musí byť dosiahnutý brzdný tlak aspoň na úrovni 30 % najväčšieho tlaku). Bude preto potrebné, aby sa umožnilo vykonávať technické kontroly aj na zaťažených alebo čiastočne zaťažených vozidlách. Lehota na prispôsobenie národného predpisu je 31.12.2011.

b) vyhláška č. 578/2006 Z. z. v znení neskorších predpisov:

I. Položka 1.2.2 odseku 4 prílohy II smernice 2009/40/ES v znení smernice 2010/48/EÚ určuje, aby sa v prípade, ak nie je možné vykonať kontrolu bŕzd na statickom zariadení (napr. valcová skúšobňa bŕzd), vykonala jazdná skúška vozidla s použitím záznamového decelerometra. Takéto zariadenie nie je súčasťou povinného vybavenia kontrolných liniek typov A, B a C STK podľa § 34 ods. 2 a ods. 5 vyhlášky. V Slovenskej republike je zatiaľ povinné len pre kontrolné linky typu M (mobilné STK) podľa § 34 ods. 6 písm. d) vyhlášky. Zariadenie bude potrebné doplniť i na všetky kontrolné linky typov A, B a C. Lehota na prispôsobenie národného predpisu je 31.12.2011.

II. Predpísané zbrzdenia jednotlivých kategórií vozidiel podľa položky 1.2.2 odseku 4 prílohy II smernice 2009/40/ES v znení smernice 2010/48/EÚ nesúhlasia so zbrzdeniami predpísanými v súčasnosti v Slovenskej republike podľa prílohy č. 4a vyhlášky. Podrobnosti sú uvedené v tabuľke č. 1. Lehota na prispôsobenie národného predpisu je 31.12.2011.

Tabuľka č. 1.: Požiadavky na zbrzdenie vozidiel dosahované prevádzkovou brzdou

Kategória vozidiel	Minimálne zbrzdenie dosahované prevádzkovou brzdou podľa pôvodného znenia smernice 2009/40/ES	Minimálne zbrzdenie dosahované prevádzkovou brzdou podľa nového znenia smernice 2009/40/ES		Predpísané minimálne zbrzdenie v SR podľa vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.
		Vozidlá prihlásené do evidencie po účinnosti smernice	Vozidlá prihlásené do evidencie pred účinnosťou smernice	
N <sub>1</sub>	50 % (45 % pre staršie vozidlá)	50 %	45 %	50 % (45 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)
M <sub>1</sub>	50 %	58 %	50 % (48 % pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991)	50 %
M <sub>2</sub> a M <sub>3</sub>	50 % (48 % pre staršie vozidlá alebo vozidlá bez ABS)	50 %	50 % (48 % pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991)	50 % (48 % pre vozidlá bez ABS alebo schválené pred 1.10.1991)
N <sub>2</sub> a N <sub>3</sub>	45 % (43 % pre staršie vozidlá)	50 %	45 % (43 % pre staršie vozidlá)	45 % (43 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)

Kategória vozidiel	Minimálne zbrzdenie dosahované prevádzkovou brzdou podľa pôvodného znenia smernice 2009/40/ES	Minimálne zbrzdenie dosahované prevádzkovou brzdou podľa nového znenia smernice 2009/40/ES		Predpísané minimálne zbrzdenie v SR podľa vyhlášky MDPT SR č. 578/2006 Z. z.
		Vozidlá prihlásené do evidencie po účinnosti smernice	Vozidlá prihlásené do evidencie pred účinnosťou smernice	
O <sub>3</sub> a O <sub>4</sub>	43 % (40 % pre staršie vozidlá)	45 % pre návesy, 50 % pre oiové prívesy	43 % (40 % pre staršie vozidlá)	43 % (40 % pre vozidlá prijaté do evidencie pred rokom 1988)
O <sub>2</sub>	nebolo určené	45 % pre návesy, 50 % pre oiové prívesy, ak ich kontrolu vyžaduje národný predpis	43 % (40 % pre staršie vozidlá), ak ich kontrolu vyžaduje národný predpis	43 % (40 % pre prihlásené do evidencie pred rokom 1988)
(obe brzdy)	L <sub>1e</sub>	nebolo určené	42 %	40 %
	L <sub>2e</sub>	nebolo určené	40 %	40 %
	L <sub>3e</sub>	nebolo určené	50 %	50 %
	L <sub>4e</sub>	nebolo určené	46 %	45 %
	L <sub>5e</sub>	nebolo určené	44 %	50 %
	L <sub>6e</sub>	nebolo určené	40 %	50 %
	L <sub>7e</sub>	nebolo určené	44 %	50 %
L (brzda na zadnom kolese)	nebolo určené	25 %		nebolo určené

III. Ak sa má aplikovať aj odporúčanie 2010/378/EÚ, bude potrebné príslušným spôsobom prispôsobiť zoznam dôvodov na hodnotenie vozidla ako dočasne spôsobilého v § 48 ods. 2 vyhlášky.

IV. Príloha I smernice 2010/47/EÚ zavádza nový vzor správy z cestnej technickej kontroly, ktorým bude musieť byť nahradený vzor v prílohe č. 5 vyhlášky. Lehota na prispôsobenie národného predpisu je 1.1.2012.

c) vyhláška č. 464/2009 Z. z. v znení neskorších predpisov:

Ak sa má aplikovať aj odporúčanie 2010/378/EÚ, bude potrebné príslušným spôsobom prispôsobiť zoznam dôvodov na hodnotenie vozidla ako nespôsobilého v § 17 ods. 2 vyhlášky.

d) vyhláška č. 29/2006 Z. z. v znení vyhlášky č. 353/2009 Z. z.

Vzor protokolu o technickej kontrole v prílohe č. 1 vyhlášky bude potrebné prispôsobiť odseku 3 prílohy II smernice 2009/40/ES v znení smernice 2010/48/EÚ pridaním niektorých vyznačovaných položiek. Lehota na prispôsobenie národného predpisu je 31.12.2013.

*Poznámka: Smernica používa pre doklad podľa odseku 3 prílohy II označenie „Osvedčenie o technickej kontrole“, toto označenie však v terminológii zákona č. 725/2004 Z. z. a jeho vykonávacích predpisov prislúcha inému dokladu. Podľa údajov vyznačovaných na doklad uvedený v odseku 3 prílohy II smernice ide jednoznačne o ekvivalent protokolu o technickej kontrole podľa predpisov platných v Slovenskej republike.*

e) *metodické pokyny MDVRR SR upravujúce vykonávanie technických kontrol vozidiel*

Ide najmä o prispôsobenie týchto metodických pokynov:

- I. Metodický pokyn číslo 11521 – 2100 / 06 zo dňa 21.11.2006, ktorým sa stanovuje rozsah kontrolných úkonov vykonávaných pri technických kontrolách vozidiel v znení neskorších predpisov,
- II. Metodický pokyn číslo 11524 – 2100 / 06 zo dňa 21.11.2006 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub>, L<sub>5e</sub> a L<sub>7e</sub> pri technických kontrolách,
- III. Metodický pokyn číslo 11525 – 2100 / 06 zo dňa 21.11.2006 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub>, O<sub>3</sub> a O<sub>4</sub> pri technických kontrolách,
- IV. Metodický pokyn číslo 11523 – 2100 / 06 zo dňa 21.11.2006 na vykonávanie kontrol brzdových sústav vozidiel kategórií L<sub>1e</sub>, L<sub>2e</sub>, L<sub>3e</sub>, L<sub>4e</sub> a L<sub>6e</sub> pri technických kontrolách,
- V. Metodický pokyn číslo 11527 – 2100 / 06 zo dňa 21.11.2006 na vyznačovanie výsledku technickej kontroly vozidla a na evidenciu podpisových vzorov kontrolných technikov a vzorových odtlačkov pečiatok používaných pri technických kontrolách v znení neskorších predpisov,
- VI. Metodický pokyn č. 22/2007 upravujúci podmienky pre meradlá a prístroje používané pri technických kontrolách vozidiel v znení metodického pokynu č. 57/2010.

f) *metodické pokyny MV SR upravujúce vykonávanie cestných technických kontrol vozidiel*

Bude potrebné ich prispôbiť v lehote do 1.1.2012 smernici 2000/30/ES v znení smernice 2010/47/EÚ, prípadne tiež odporúčaniam 2010/379/EÚ.

## 5. Záver

Kvôli transpozícii európskych smerníc 2010/47/EÚ a 2010/48/EÚ a prípadne aj odporúčaní 2010/378/EÚ a 2010/379/EÚ bude potrebné zmeniť veľkú časť predpisov upravujúcich vykonávanie technických kontrol vozidiel v Slovenskej republike. Počnúc zákonom č. 725/2004 Z. z. a končiac metodickými pokynmi MDVRR SR, a to, okrem niekoľkých výnimiek, v lehote najneskôr do 1.1.2012.

## 6. Literatúra

- [1] Smernica Rady 96/96/ES z 20. decembra 1996 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 46, 17.2.1997, s. 1) v znení smerníc 1999/52/ES (Ú. v. EÚ L 142, 5.6.1999, s. 26) , 2001/9/ES (Ú. v. EÚ L 48, 17.2.2001, s. 18) , 2001/11/ES (Ú. v. EÚ L 48, 17.2.2001, s. 20) a 2003/27/ES (Ú. v. EÚ L 90, 8.4.2003, s. 41)
- [2] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES zo 6. mája 2009 o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 141, 6.6.2009, s. 12)
- [3] Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v spoločenstve (Ú. v. EÚ L 203, 10.8.2000, s. 1)
- [4] ISO 21069-1, Cestné vozidlá – Skúška brzdových sústav vozidiel s najväčšou prípustnou hmotnosťou nad 3,5 t pomocou valcovej skúšobne bŕzd, ISO, 2004
- [5] Rybiarský, M. – Ondrejka, P.: Vývoj nového predpisu upravujúceho rozsah technických kontrol vozidiel v legislatíve ES, In: Zborník príspevkov z 9. medzinárodnej konferencie Homologizácia, skúšanie a kontroly vozidiel, Nitra, 2009

- [6] Smernica Komisie 2010/48/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 47)
- [7] Odporúčanie Komisie 2010/378/EÚ z 5. júla 2010 o posudzovaní chýb pri kontrole technického stavu motorových vozidiel v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2009/40/ES o kontrole technického stavu motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 74)
- [8] Smernica Komisie 2010/47/EÚ z 5. júla 2010, ktorou sa prispôsobuje technickému pokroku smernica Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES zo 6. júna 2000 o cestnej technickej kontrole spôsobilosti úžitkových automobilov prevádzkovaných v spoločenstve (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 33)
- [9] Odporúčanie Komisie 2010/379/EÚ z 5. júla 2010 ktoré sa týka posúdenia rizika v prípade nedostatkov zistených počas cestných technických kontrol (úžitkových automobilov) v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 2000/30/ES (Ú. v. EÚ L 173, 8.7.2010, s. 97)