

N° Modification des « Directives relatives à la réalisation des contrôles techniques (HU) et à l'évaluation des défauts constatés sur les véhicules, conformément à l'article 29 et aux annexes VIII et VIIIA du Règlement sur l'immatriculation des véhicules (StVZO) (« HU-Richtlinie ») »
(Gazette des transports (VkBl). 2019, n° 176, p. 871, tel que modifié par la VkBl. 2021, n° 232, p. 1175, VkBl. 2022, n° 100, p. 466, VkBl. 2024, n° 77, p. 344)

Bonn, le XX/XX/2026
StV 32 301030103#00001#0032

I. Exposé des motifs

Pour le contrôle technique, ou pour certaines parties de celui-ci, la présentation d'un justificatif d'accréditation de l'organisme de contrôle est obligatoire. Ceci exclut toute interruption du contrôle technique ou de certaines parties de celui-ci dans le but de remédier aux défauts constatés. Si des travaux sont effectués sur le véhicule, tels que des réparations, un entretien ou une maintenance, après le début de l'inspection mais avant son achèvement, le contrôle technique ou la partie pertinente de celui-ci doit être répété. En conséquence, le point 3.1.4.6 de l'annexe VIII de la StVZO cessera d'être applicable et sera supprimé lors de la prochaine mise à jour des dispositions. De même, l'article 4.2 de la présente directive sera supprimé.

La Commission européenne a adopté de nouvelles règles concernant le système d'appel d'urgence eCall [règlement (UE) 2024/1180] en vue de la prochaine mise hors service des réseaux 2G/3G. À l'avenir, le système eCall utilisera la transmission de données par commutation de paquets sur les réseaux 4G/5G. Les véhicules équipés d'un système eCall fonctionnant sur les réseaux 2G/3G peuvent continuer à être mis sur le marché jusqu'au 31 décembre 2026 (article 2, paragraphe 3, du règlement (UE) 2024/1180). Dans le cas des systèmes eCall utilisant d'anciens réseaux mobiles (2G/3G) qui ne sont plus en service et lorsque le système eCall signale un dysfonctionnement, cela ne constitue pas un motif suffisant pour conclure à l'existence d'un défaut. Le point de contrôle 7.13 est donc complété par une note de bas de page qui doit être respectée.

Notifié conformément à la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 établissant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information (JO L 241 du 17/09/2015, p. 1).

En prévision des modifications attendues de la directive 2014/45/UE (orientation générale adoptée en décembre 2025 par le groupe de travail du Conseil) et de l'alignement de la terminologie relative aux systèmes d'alarme et d'extinction d'incendie sur la version actuelle du règlement ONU n° 107 en lien avec le règlement (UE) 2019/2144 (RSG II), les points d'inspection 109.1 ont été révisés.

Par ailleurs, des erreurs rédactionnelles figurant dans les « Directives HU » ont été corrigées (points de contrôle D 5.2.3 b), 5.3.2 b), 6.1.3 f), D 6.1.3 e), D 6.1.3 f) et D 8.2.1.2 b).

II. Modification du texte des directives

Modification des « Directives relatives à la réalisation de contrôles techniques périodiques » et l'évaluation des défauts constatés dans les véhicules lors de ces contrôles conformément à l'article 29, annexes VIII et VIIIa de la StVZO (ci-après les « directives HU »)

(Gazette des transports (VkBl). 2019, n° 176, p. 871, tel que modifié par la VkBl. 2021, n° 232, p. 1175, VkBl. 2022, n° 100, p. 466, VkBl. 2024, n° 77, p. 344)

En ce qui concerne le point 1.2.1 de l'annexe VIII et le point 3 de l'annexe VIII bis de la StVZO, la modification suivante est notifiée avec l'accord des plus hautes autorités compétentes de l'État fédéral :

1. Les informations relatives au code 4 de l'Union figurant au point 3.3 sont révisées comme suit : « Kilométrage au moment du contrôle, si disponible ».
2. Le point 4 est reformulé comme suit :
 4. Liste de contrôle pour l'identification des défauts lors du contrôle technique
 - 4.1. Afin de garantir une approche cohérente dans la classification des défauts constatés selon les différentes catégories de défauts et, partant, d'assurer l'égalité de traitement des propriétaires de véhicules lors de l'évaluation de ceux-ci, l'annexe 2 du N° 4 répertorie les défauts les plus courants et leur attribution aux points de contrôle (rubriques).

L'application de l'annexe 2 du N° 4, y compris l'évaluation des défauts, est obligatoire ; les modifications ou les divergences de classifications, à l'exception de celles visées au point 4.3 par la procédure automatisée d'information et de contrôle, ne sont pas autorisées. Les organismes de contrôle technique et les autorités de surveillance doivent également veiller à ce respect dans leurs programmes d'utilisation de la procédure automatisée d'information et de contrôle.

4.2 Les défauts énumérés à l'annexe 2 du N° 4 sont complétés par une description plus détaillée (« arborescence des défauts ») couvrant les différents scénarios et types de

dommages. Cette arborescence des défauts doit être approuvée par l'ensemble des organismes de contrôle technique et des instances de contrôle, et appliquée par tous ces organismes selon le même format et avec le même contenu. Ceci permet à la procédure automatisée d'information et de contrôle de procéder à la classification et à la catégorisation des défauts sur la base de l'annexe 2 du N° 4. Il en résulte une amélioration de la qualité des contrôles. De plus, le fait de mentionner un « défaut précis » dans le rapport de contrôle permet au propriétaire du véhicule de remédier beaucoup plus facilement à ces derniers.

Le groupe de travail des services de collecte de données est chargé de tenir à jour le registre de l'arborescence des défauts, de la mettre à jour à la lumière des expériences acquises sur le terrain et, le cas échéant, de proposer directement au ministère fédéral des Transports les modifications qui en découlent concernant l'annexe 2 du N° 4.

4.3 Si des défauts sont identifiés au cours de l'inspection et ne sont pas énumérés à l'annexe 2 du N° 4, ils doivent être affectés au point de contrôle le plus approprié (emplacement). Lorsque ces anomalies se produisent en grand nombre – c'est-à-dire lorsque la description est inexacte ou ne l'est que partiellement –, elles doivent être signalées par le responsable des organismes de contrôle technique ou par le responsable technique des instances de contrôle au groupe de travail des bureaux de collecte des données, en vue de la mise à jour de l'annexe 2 du N° 4.

4.4 La structure de l'annexe 2 du N° 4 correspond à celle des « éléments » énoncés à l'annexe I de la directive 2014/45/UE et inclut également des défauts d'ordre purement national. Celles-ci commencent par la lettre « D » suivie du numéro du point de contrôle figurant à l'annexe I de la directive 2014/45/UE, ou par un numéro commençant par « 100 » si ce point de contrôle ne figurait pas auparavant à l'annexe I de la directive 2014/45/UE. Les défauts nationaux n'ont pas d'équivalent dans l'annexe à transposer et doivent être maintenus pour des raisons de sécurité routière.

3. L'annexe 2 du N° 4 est remaniée selon les points de contrôle suivants :

Point de contrôle (emplacement)	Critère de contrôle		Nombre	Motif de la détermination du défaut (Exemples)	Évaluation des défauts			
(composant, système)	Contrôle obligatoire	Contrôles supplémentaires (exemples)			Défaut mineur (GM)	Défaut important (EM)	Défaut dangereux: (VM)	Défaut rendant le véhicule inapte à la circulation, interdiction d'utilisation (VU)
1.4 Frein de stationnement : Efficience et efficacité								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.4.2	• Performances du		1.4.2	Effet insuffisant (taux de freinage		X		

Point de contrôle (emplacement)	Critère de contrôle		Nombre	Motif de la détermination du défaut (Exemples)	Évaluation des défauts			
Performances minimales de freinage (système de freinage de stationnement, y compris le verrouillage de stationnement, le cas échéant)	frein de stationnement conformément aux directives relatives au contrôle technique principal des freins • Effet de verrouillage provoqué par une tentative de démarrage alors que le verrouillage de stationnement est activé			inférieur à 16 %)				
				moins de 50 % de la force de freinage minimale du frein de stationnement (ce qui correspond à une décélération inférieure à 8 %)			X	
			D 1.4.2	Frein de stationnement inopérant			X	
...	...	...	...	...	...	...	...	...
3. Vue								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
3.2. État du pare-brise et des vitres	- État - Interférence avec le champ de vision - Anomalies	- État - Exécution – Anomalies - Évaluation conformément aux conditions applicables à la réparation des pare-brise en verre feuilleté	3.2 a)	a) Impact de pierre (sans fissure), décoloration (en dehors de la zone de vision à longue distance)	X			
				Détérioration de la visibilité à longue distance		X		
				Endommagement du pare-brise, dont fissures		X		
				Altération de la visibilité à longue distance ou sur les rétroviseurs extérieurs		X		
			3.2 b)	b) non conforme ¹⁾ (en dehors de la zone de balayage des essuie-glaces et y compris les films réfléchissants ou teintés)	X			
				Altération de la visibilité à longue distance ou sur les rétroviseurs extérieurs		X		
			3.2 c)	c) Vitres en verre ou en plastique présentant un état inacceptable		X		
				Visibilité dans la			X	

Point de contrôle (emplacement)	Critère de contrôle		Nombre	Motif de la détermination du défaut (Exemples)	Évaluation des défauts			
				zone de vision à longue portée fortement affectée				
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2 Roues et pneus								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2.3 Pneus	- État – Anomalies • Exécution – Recevabilité		D 5.2.3 b)	Capuchon de valve de pneu (moto) manquant	X			
				Valve de pneu endommagée ; conception non autorisée		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3 Suspension								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3.2 Amortisseurs, amortissement des essieux	- État – Anomalies • Exécution – Recevabilité	État	5.3.2 b)	b) Amortisseur endommagé et présentant des signes de fuite importante ou de dysfonctionnement		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1 Châssis ou cadre et/ou parties qui y sont attachées								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1.3 Système de carburant/ gaz (propulsion et chauffage)	- État – Anomalies • Exécution – Recevabilité • Absence de fuites (système de gaz) - Mise en œuvre conformément à la directive relative à la mise en œuvre de la PAC et du CSP	- État • Périodes d'essai et/ou de remplacement • Fonction	6.1.3 f)	f) Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme ¹⁾ , défectueux (risque d'incendie/d'explosion)				X
			...	...	...	...	...	...
			D 6.1.3 e)	e) Plaque signalétique/marquages (citerne, conteneur) manquants ou illisibles		X		
...	...	...	D 6.1.3 f)	f) Réservoir, conteneur ou tuyauterie endommagé(s), affaibli(s) par la corrosion, mal fixé(s) (sans risque d'incendie)		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.13 eCall (si le système est installé et homologué conformément aux exigences de l'UE en matière d'homologation prévues par le règlement (UE) 2015/758)⁵⁾								
7.13.1 Installation et configuration	- État – Anomalies	- Exécution, – Recevabilité –	...	...	...	...	...	...
			7.13.1 b)	b) version de logiciel incorrecte	X ⁶⁾	X ⁷⁾		

Point de contrôle (emplacement)	Critère de contrôle		Nombre	Motif de la détermination du défaut (Exemples)	Évaluation des défauts			
		Vérification , le cas échéant, via l'interface électronique						
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2 Gaz d'échappement								
8.2.1 Émissions des moteurs à allumage par étincelle								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2.1.2 Émissions gazeuses / gestion du moteur	- Comportement en matière de gaz d'échappement - Recevabilité - Mise en œuvre conformément aux directives de l'UA		D 8.2.1.2 b)	La preuve du contrôle du système de gestion du moteur/de dépollution des gaz d'échappement n'est pas disponible, a expiré ou est incorrecte		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
A. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DESTINÉS AU TRANSPORT DE PASSAGERS (généralités)								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
109.1 Système d'alarme ⁸⁾ , système d'extinction d'incendie ⁹⁾ (s'il est installé et homologué conformément aux exigences de l'UE en matière d'homologation prévues par le règlement (UE) 2019/2144)	- État, - Fonction, - Exécution	État	D 109.1 a)	Système d'alarme : non opérationnel (pour autant que l'on puisse en juger), ne fonctionnant pas correctement		X		
			D 109.1 b)	Système d'alarme : Le système signale les dysfonctionnements via l'interface électronique du véhicule, ou le témoin lumineux indique un dysfonctionnement		X		
			D 109.1 c)	Système d'alarme : absent		X		
			D 109.1 d)	Système d'alarme : ne fonctionne pas correctement ¹⁾		X		
			D 109.1 e)	Système d'extinction d'incendie : manquant, activé, endommagé,		X		
			D 109.1 f)	Système d'extinction d'incendie ; Le système signale les dysfonctionnements via l'interface électronique du véhicule, ou le témoin lumineux indique un dysfonctionnement		X		
			D 109.1 g)	Système d'extinction d'incendie : non conforme ¹⁾		X		
			D 109.1 h)	Système d'extinction		X		

Point de contrôle (emplacement)	Critère de contrôle		Nombre	Motif de la détermination du défaut (Exemples)	Évaluation des défauts			
				d'incendie ; Moyens de détection, agent extincteur dépressurisé, vide				
			D 109.1 i)	Système d'extinction d'incendie ; Les délais de contrôle et de remplacement des réservoirs sont arrivés à échéance		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...

Remarques

- 1) Les termes « réglementation » ou « conformément à la réglementation » font référence à l'homologation en vigueur au moment de l'homologation, de la première immatriculation ou de la première mise en service, ainsi qu'aux exigences en matière de mise en conformité a posteriori ou à la réglementation nationale du pays d'immatriculation. Ces motifs permettant de constater un défaut ne s'appliquent que si le respect de la réglementation a été vérifié.
- 2) Dès qu'un appareil de test est rendu obligatoire au niveau national, le test de performance doit être effectué à l'aide de cet appareil. D'ici là, le test de performance sera effectué sans appareil de test.
- 3) Jusqu'à la publication d'une directive en la matière, aucune mesure du bruit de roulement n'est effectuée.
- 4) En ce qui concerne les pneus M+S, l'article 36, paragraphe 4a, de la StVZO doit être respecté ; en d'autres termes, ils ne seront considérés comme équivalents aux pneus portant le symbole alpin au sens de l'article 36, paragraphe 4, de la StVZO que jusqu'au 30 septembre 2024.
- 5) Dans le cas des systèmes eCall utilisant d'anciens réseaux mobiles (2G/3G) qui ne sont plus en service et lorsque le système eCall signale un dysfonctionnement, cela ne constitue pas un motif suffisant pour conclure à l'existence d'un défaut. En conséquence, les systèmes eCall utilisant les réseaux 2G/3G ne feront plus l'objet d'études. Si d'autres réseaux devaient être mis hors service à l'avenir, il faudra suivre la procédure en conséquence.
- 6) En cas de version incorrecte du logiciel n'entraînant pas de défaillance du système.
- 7) Si une version incorrecte du logiciel est utilisée, cela peut entraîner une panne du système.
- 8) Système conforme à la clause 7.5.1.5 du Règlement n° 107 des Nations unies, qui détecte et signale au conducteur, à la fois par un signal sonore et visuel et, à l'extérieur, par l'activation des feux de détresse, toute surchauffe ou présence de fumée dans le compartiment moteur, dans chaque compartiment individuel abritant un chauffage à combustion, dans les toilettes, dans la cabine de couchage du conducteur et dans d'autres compartiments séparés.
- 9) Un système d'extinction des incendies dans le compartiment moteur et dans tout compartiment individuel contenant un dispositif de chauffage à combustion, comprenant des réservoirs pour l'agent extincteur et le propulseur, des conduites d'alimentation, un système de distribution, des buses et une vanne d'activation.

La modification doit être appliquée immédiatement après sa publication.

Bundesministerium für Verkehr (ministère fédéral des transports)

pp
Iris Reimold

(Gazette des transports (VkB1). 2026, p. xxx)