

č.

Změna „Pokynů pro provádění pravidelných technických prohlídek (HU) a posuzování závad zjištěných při těchto prohlídkách vozidel podle § 29 a příloh VIII a VIIIA předpisu StVZO („pokyny HU“)“ (Dopravní věstník (VkBl.). 2019, č. 176, s. 871, ve znění změn zveřejněných ve VkBl. 2021, č. 232, s. 1175, VkBl. 2022, č. 100, s. 466 a VkBl. 2024, č. 77, s. 344)

V Bonnu, XX.XX.2026
StV 32 301030103#00001#0032

I. Odůvodnění

Pro pravidelnou technickou prohlídku nebo její samostatné části je povinné doložit akreditaci inspekčního orgánu. To vylučuje přerušení pravidelné technické prohlídky nebo jejích samostatných částí za účelem odstranění zjištěných závad. Jsou-li po zahájení, avšak před dokončením prohlídky na vozidle prováděny práce, například opravy, uvedení do provozuschopného stavu nebo údržba, musí být pravidelná technická prohlídka nebo příslušná samostatná část prohlídky provedena znovu. Bod 3.1.4.6 přílohy VIII předpisu StVZO proto již nevyvolává žádné právní účinky a při příští změně předpisů bude zrušen. Obdobně se proto zrušuje oddíl 4.2 těchto pokynů.

Evropská komise přijala nová pravidla pro systém tísňového volání eCall (nařízení (EU) 2024/1180), neboť v budoucnu budou sítě 2G/3G vyřazeny z provozu. Systém eCall bude napříště využívat paketový přenos dat prostřednictvím sítí 4G/5G. Vozidla, jejichž systém eCall je založen na sítích 2G/3G, mohou být uváděna na trh ještě do 31. prosince 2026 (čl. 2 odst. 3 nařízení (EU) 2024/1180). U systémů eCall využívajících starší mobilní sítě (2G/3G), které již nejsou v provozu, není signalizace poruchy systému eCall důvodem ke zjištění závady. Z tohoto důvodu se k bodu kontroly 7.13 doplňuje závazná poznámka pod čarou.

S ohledem na očekávané změny směrnice 2014/45/EU (obecný přístup přijatý pracovní skupinou Rady v prosinci 2025) a na přizpůsobení terminologie systémů požární signalizace a systémů potlačení požáru požadavkům předpisu EHK OSN č. 107 ve spojení s nařízením (EU) 2019/2144 (GSR II) byly přepracovány body kontroly 109.1.

Současně se opravují redakční chyby v „pokynech HU“ (body kontroly D 5.2.3 písm. b), 5.3.2 písm. b), 6.1.3 písm. f), D 6.1.3 písm. e), D 6.1.3 písm. f) a D 8.2.1.2 písm. b)).

Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/1535 ze dne 9. září 2015 o postupu při poskytování informací v oblasti norem a technických předpisů pro služby informační společnosti (Úř. věst. L 241, 17.9.2015, s. 1).

II. Změna znění pokynů

Změna Pokynů pro provádění pravidelných technických prohlídek (HU) a posuzování závad zjištěných při těchto prohlídkách vozidel podle § 29 a příloh VIII a VIIIa nařízení o udělování povolení v silničním provozu (StVZO) („pokyny HU“)

(Dopravní věstník (VkB.). 2019, č. 176, s. 871, ve znění změn zveřejněných ve VkB. 2021, č. 232, s. 1175, VkB. 2022, č. 100, s. 466 a VkB. 2024, č. 77, s. 344)

S odkazem na bod 1.2.1 přílohy VIII a bod 3 přílohy VIIIa StVZO se se souhlasem příslušných nejvyšších zemských orgánů oznamují tyto změny:

1. Údaj ke kódu Unie 4 v bodě 3.3 nově zní: „Stav počítadla ujeté vzdálenosti v okamžiku kontroly (je-li k dispozici)“.
2. Bod 4 je přepracován:

4. Katalog hodnocení závad při pravidelné technické prohlídce

4.1. Za účelem zajištění jednotného postupu při zařazování zjištěných závad do jednotlivých kategorií závad, a tím i rovného zacházení s provozovateli vozidel při hodnocení jejich vozidel, jsou v příloze 2 k bodu 4 uvedeny nejčastěji se vyskytující závady a jejich přiřazení k jednotlivým bodům kontroly (pozicím).

Použití přílohy 2 k bodu 4 včetně hodnocení závad je závazné; změny nebo odlišná klasifikace, s výjimkou případů podle bodu 4.3 provedených úředně uznaným znalcem nebo zkušebním inženýrem, nejsou přípustné. Technické zkušebny a dozorové orgány musí tuto zásadu zajistit rovněž ve svých aplikačních programech používaných těmito odborníky.

4.2 Závady uvedené v příloze 2 k bodu 4 jsou dále doplněny podrobnějším popisem („strom závad“), který obsahuje jednotlivé případy a typická poškození. Tento strom závad musí být sjednocen mezi všemi technickými zkušebnami a dozorovými orgány a všechny inspekční orgány jej musí používat ve stejné podobě a se stejným obsahem. Tím je úředně uznaným znalcům a zkušebním inženýrům stanoveno přiřazování a klasifikace závad na základě přílohy 2 k bodu 4. To přispívá ke zvýšení kvality technických prohlídek. Uvedení „specifikované závady“ ve zprávě o technické prohlídce navíc výrazně usnadňuje provozovateli vozidla odstranění zjištěných závad.

Pracovní skupina pro výměnu zkušeností spravuje strom závad, průběžně jej aktualizuje na základě zkušeností z praxe a v případě potřeby přímo navrhuje Spolkovému ministerstvu dopravy změny přílohy 2 k bodu 4, které z těchto zkušeností vyplývají.

4.3 Jsou-li při prohlídce zjištěny závady, které nejsou uvedeny v příloze 2 k bodu 4, přiřadí se k nejvhodnějšímu bodu kontroly (pozici). Pokud se takové závady

vyskytují opakovaně a jejich popis obsahově zcela nebo částečně neodpovídá, předá vedoucí technické zkušebny nebo technický vedoucí monitorovací organizace tyto závady Pracovní skupině pro výměnu zkušeností pro účely aktualizace přílohy 2 k bodu 4.

4.4 Struktura přílohy 2 k bodu 4 odpovídá struktuře „pozic“ podle přílohy I směrnice 2014/45/EU a navíc zahrnuje čistě vnitrostátní závady. Tyto závady začínají písmenem „D“ a číslem příslušného bodu kontroly podle přílohy I směrnice 2014/45/EU nebo číslem od „100“, pokud daný bod kontroly nebyl dříve v příloze I směrnice 2014/45/EU obsažen. Tyto vnitrostátní závady nemají v prováděné příloze žádný ekvivalent a z důvodů bezpečnosti silničního provozu mají být zachovány.

3. Příloha 2 k bodu 4 se nahrazuje v níže uvedených bodech kontroly:

Kontrolní bod (poloha)	Kritérium kontroly		Číslo	Důvod zjištění závady (Příklady)	Hodnocení závady			
(součástka, systém)	Povinné kontroly	Doplňkové kontroly (příklady)			Drobná závada (GM)	Závažná závada (EM)	Nebezpečná závada (VM)	Závada, v jejímž důsledku je vozidlo provozně nezpůsobilé – zákaz provozu (VU)
1.4 Parkovací brzda: Účinek a účinnost								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.4.2 Minimální brzdňý účinek (parkovací brzdová soustava včetně parkovací západky, je-li jí vozidlo vybaveno)	• Účinek parkovací brzdy podle pokynů pro kontrolu brzd při technické prohlídce • Blokovací účinek ověřený pokusem o rozjezd při zařazené parkovací západce		1.4.2	Nedostatečný účinek (zpomalení nižší než 16 %)		X		
				méně než 50 % minimálního brzdňého účinku parkovací brzdy (odpovídá zpomalení nižšímu než 8 %)			X	
			D 1.4.2	Parkovací brzda nefunguje			X	
...	...	...	...	...	...	...	...	...
3. Výhled								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
3.2. Stav čelního skla a oken	• Stav • Ovlivnění zorného pole – Zjevné nedostatky	• Stav • Provedení – Zjevné nedostatky • Posouzení podle podmínek pro opravy vrstvených čelních skel	3.2 a)	a) Poškození od odlétajícího kamene (bez praskliny), změna zabarvení (mimo oblast dálkového výhledu)	X			
				Poškození v oblasti dálkového výhledu		X		
				Poškození čelního skla s prasklinou		X		
				Omezení výhledu v		X		

Kontrolní bod (poloha)	Kritérium kontroly		Číslo	Důvod zjištění závady (Příklady)	Hodnocení závady			
				oblasti dálkového výhledu nebo na vnější zpětná zrcátka				
			3.2 b)	b) Není v souladu s předpisy ¹⁾ (mimo stíranou plochu stěračů, včetně reflexních nebo tónovaných fólií)	X			
			3.2 c)	Omezení výhledu v oblasti dálkového výhledu nebo na vnější zpětná zrcátka		X		
				c) Skleněné nebo plastové výplně v nepřipustném stavu		X		
				Výhled v oblasti dálkového výhledu je výrazně omezen			X	
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2 Kola a pneumatiky								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2.3 Pneumatiky	• Stav – Zjevné nedostatky • Provedení – Přípustnost		D 5.2.3 b)	Chybí krytka ventilku pneumatiky (motocykl)	X			
				Ventilek pneumatiky je poškozen nebo jeho provedení není přípustné		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3 Zavěšení								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3.2 Tlumiče pérování	• Stav – Zjevné nedostatky • Provedení – Přípustnost	• Stav	5.3.2 b)	b) Tlumič pérování je poškozen a vykazuje známky významného úniku nebo poruchy funkce		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1 Podvozek nebo rám a/nebo k nim připevněné části								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1.3 Palivová nebo plynová soustava (pohon a vytápění)	• Stav – Zjevné nedostatky • Provedení – Přípustnost • Těsnost (plynová soustava) Provádění podle pokynů pro provádění kontrol CAP/CSP	• Stav • Lhůty zkoušky a/nebo výměny • Funkce	6.1.3 f)	f) Systém LPG/CNG/LNG nebo vodíkový systém není v souladu s předpisy ¹⁾ , nebo je vadný (nebezpečí požáru nebo výbuchu)				X
			...	...	...	...	...	...
			D 6.1.3 e)	e) Typový štítek nebo označení (nádrž,		X		

Kontrolní bod (poloha)	Kritérium kontroly		Číslo	Důvod zjištění závady (Příklady)	Hodnocení závady			
				zásobník) chybí nebo je nečitelné				
			D 6.1.3 f)	f) Nádrž, zásobník nebo potrubí jsou poškozené, zeslabené korozí nebo nedostatečně upevněné (bez nebezpečí požáru)		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.13 eCall (je-li instalován a schválen v souladu s požadavky na typové schválení EU podle nařízení (EU) 2015/758)⁵⁾								
7.13.1 Instalace a konfigurace	• Stav – Zjevné nedostatky	• Provedení, – Přípustnost – Ověření, případně prostřednictvím elektronického rozhraní	...	...	...	...	...	...
			7.13.1 b)	b) Nesprávná verze softwaru	X ⁶⁾	X ⁷⁾		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2 Výfukové plyny								
8.2.1 Emise ze zážehových motorů								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2.1.2 Plyné emise / systém řízení motoru	• Chování z hlediska emisí – Přípustnost Provedení podle pokynů pro měření emisí výfukových plynů (AU)		D 8.2.1.2 b)	Doklad o kontrole systému řízení motoru / systému dodatečné úpravy výfukových plynů není k dispozici, jeho platnost skončila nebo je nesprávný		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
A. DODATEČNÉ KONTROLY VOZIDEL URČENÝCH K PŘEPRÁVĚ OSOB (obecně)								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
109.1 Poplachový systém ⁸⁾ , systém potlačení požáru ⁹⁾ (je-li instalován a schválen v souladu s požadavky na typové schválení EU podle nařízení (EU) 2019/2144	• Stav, • Funkce, • Provedení	• Stav	D 109.1 a)	Poplachový systém není funkční (v rozsahu, v jakém lze jeho funkci ověřit), nebo nefunguje správně		X		
			D 109.1 b)	Poplachový systém: Systém signalizuje prostřednictvím elektronického rozhraní vozidla závadu nebo poruchu indikuje kontrolka		X		
			D 109.1 c)	Poplachový systém chybí		X		
			D 109.1 d)	Poplachový systém není v souladu s předpisy ¹⁾		X		
			D 109.1 e)	Systém potlačení požáru chybí, byl aktivován nebo je poškozen,		X		

Kontrolní bod (poloha)	Kritérium kontroly		Číslo	Důvod zjištění závady (Příklady)	Hodnocení závady			
)			D 109.1 f)	Systém potlačení požáru: Systém signalizuje prostřednictvím elektronického rozhraní vozidla závadu nebo poruchu indikuje kontrolka		X		
			D 109.1 g)	Systém potlačení požáru není v souladu s předpisy ¹⁾		X		
			D 109.1 h)	Systém potlačení požáru: Detekční prostředek nebo hasivo systému potlačení požáru je bez tlaku nebo vyprázdněné		X		
			D 109.1 i)	Systém potlačení požáru: Uplynula lhůta kontroly nebo výměny nádob systému potlačení požáru		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...

Poznámky

- 1) „Předpisy“ nebo „v souladu s předpisy“ se vztahují k typovému schválení platnému v době schválení typu, první registrace nebo prvního uvedení do provozu, jakož i k požadavkům na dodatečnou montáž nebo k vnitrostátním předpisům státu registrace. Tyto důvody pro zjištění závady se použijí pouze tehdy, byla-li ověřena shoda s příslušnými předpisy.
- 2) Jakmile bude na vnitrostátní úrovni předepsáno používání zkušebního zařízení, musí se kontrola účinnosti provádět s jeho použitím. Do té doby se kontrola účinnosti provádí bez zkušebního zařízení.
- 3) Do zveřejnění příslušných pokynů se měření hluku za jízdy neprovádí.
- 4) U pneumatik M+S je třeba dodržovat § 36 odst. 4a předpisu StVZO, tj. jejich rovnocennost s pneumatikami označenými symbolem Alpine podle § 36 odst. 4 předpisu StVZO platí pouze do 30. září 2024
- 5) U systémů eCall využívajících starší mobilní síť (2G/3G), které již nejsou v provozu, není signalizace poruchy systému eCall důvodem ke zjištění závady. Systémy eCall využívající síť 2G/3G se proto již nekontrolují. Budou-li v budoucnu odstaveny i další mobilní sítě, postupuje se obdobným způsobem.
- 6) V případě nesprávné verze softwaru, která vede k výpadku systému.
- 7) V případě nesprávné verze softwaru, která nevede k výpadku systému.
- 8) Systém podle bodu 7.5.1.5 předpisu EHK OSN č. 107, který zjišťuje přehřátí nebo kouř v motorovém prostoru, v každém prostoru obsahujícím spalovací topné zařízení, na toaletách, ve spací kabině řidiče a v dalších oddělených prostorech a upozorňuje na ně řidiče akustickým i vizuálním signálem a navenek aktivací výstražných světel.
- 9) Systém určený k hašení požárů v motorovém prostoru a v každém prostoru obsahujícím spalovací topné zařízení, sestávající z nádob s hasivem a hnacím plynem, rozvodů, rozdělovače, trysek a spouštěcího ventilu.

Tato změna se bude uplatňovat bezprostředně po jejím zveřejnění.

Bundesministerium für Verkehr (Spolkové ministerstvo dopravy)

pp
Iris Reimold

(Dopravní věstník (VkB1.). 2026, s. xxx)