

Nr

Ändring av ”Riktlinjer för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar (HU) och bedömning av brister som identifierats i fordon i enlighet med avsnitt 29 och bilagorna VIII och VIIIA till föreskrifterna om vägtrafiktillstånd (StVZO) (HU-Richtlinie)”
(Transporttidskriften (VkBl.). 2019, nr 176, s. 871, i dess lydelse enligt VkBl. 2021, nr 232, s. 1175, VkBl. 2022, nr 100, s. 466, VkBl. 2024, nr 77, s. 344)

Bonn, XX.XX.2026
StV 32 301030103#00001#0032

I. Motivering

För trafiksäkerhetsprovningen, eller för enskilda delar av trafiksäkerhetsprovningen, krävs det att besiktningsorganet kan uppvisa ett intyg om ackreditering. Detta utesluter varje avbrott i trafiksäkerhetsprovningen eller i enskilda delar av trafiksäkerhetsprovningen i syfte att åtgärda eventuella brister som identifierats. Om arbete utförs på fordonet – till exempel reparationer, service eller underhåll – efter det att besiktningen har påbörjats men innan den har avslutats, måste trafiksäkerhetsprovningen eller den berörda delen av den upprepas. Följaktligen ska punkt 3.1.4.6 i bilaga VIII till StVZO upphöra att gälla och strykas vid nästa anpassning av bestämmelserna. På motsvarande sätt kommer avsnitt 4.2 i denna riktlinje att utgå.

EU-kommissionen har antagit nya regler för eCall-systemet för nödsamtal (förordning (EU) 2024/1180) inför den kommande nedsläckningen av 2G/3G-nät. I framtiden kommer eCall att använda paketskopplad dataöverföring via 4G/5G. Fordon med ett eCall-system baserat på 2G/3G får fortsätta att släppas ut på marknaden fram till den 31 december 2026 (artikel 2.3 i förordning (EU) 2024/1180). När det gäller eCall-system som använder äldre mobilnät (2G/3G) och dessa nät inte längre är i drift, samtidigt som eCall-systemet indikerar ett fel, utgör detta inte grund för att fastställa att det föreligger en brist. Besiktningspunkt 7.13 kompletteras därför med en fotnot som måste iakttas.

Med tanke på de förväntade ändringarna av direktiv 2014/45/EU (den allmänna inriktningen antogs i december 2025 av rådets arbetsgrupp) och anpassningen av terminologin avseende

Anmäld i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/1535 av den 9 september 2015 om ett informationsförfarande beträffande tekniska föreskrifter och beträffande föreskrifter för informationssamhällets tjänster (EUT L 241, 17/9/2015, s. 1).

larm- och brandsläckningssystem till den gällande versionen av FN-föreskrift nr 107 i kombination med förordning (EU) 2019/2144 (GSR II) har besiktningspunkterna 109.1 reviderats.

Dessutom har redaktionella fel i HU-riktlinjerna rättats (besiktningspunkterna D 5.2.3 b), 5.3.2 b), 6.1.3 f), D 6.1.3 e), D 6.1.3 f) och D 8.2.1.2 b).

II. Ändring av riktlinjernas text

Ändring av Riktlinjer för genomförande av trafiksäkerhetsprovningar (HU) och bedömning av brister som identifierats i fordon under sådana inspektioner enligt avsnitt 29 och bilagorna VIII och VIIIA till föreskrifterna om vägtrafiktillstånd (StVZO) (HU-Richtlinie)

(Transporttidskriften (VkBl.). 2019, nr 176, s. 871, i dess lydelse enligt VkBl. 2021, nr 232, s. 1175, VkBl. 2022, nr 100, s. 466, VkBl. 2024, nr 77, s. 344)

Med hänvisning till punkt 1.2.1 i bilaga VIII och punkt 3 i bilaga VIIIA StVZO anmäls följande ändring med samtycke från de behöriga högsta delstatsmyndigheterna:

1. Uppgifterna om unionskod 4 i punkt 3.3 ska ändras på följande sätt: "Vägmätarens ställning vid provning (om sådan finns)".
2. Punkt 4 ska revideras enligt följande:

4. Checklista för identifiering av fel vid trafiksäkerhetsprovningen

4.1. För att säkerställa en enhetlig metod för klassificering av konstaterade brister i de olika bristkategorierna och därmed garantera att fordonsägare behandlas lika vid bedömningen av deras fordon, anges i bilaga 2 till nr 4 de vanligaste bristerna och hur de ska fördelas på besiktningspunkterna (posterna).

Tillämpningen av bilaga 2 till punkt 4, inklusive bedömningen av brister, är obligatorisk; ändringar eller avvikande klassificeringar, med undantag för de som avses i punkt 4.3 inom ramen för det automatiserade informations- och besiktningsförfarandet, är inte tillåtna. De tekniska provningsorganen och tillsynsmyndigheterna måste också säkerställa detta i sina användarprogram för det automatiserade informations- och besiktningsförfarandet.

4.2 De brister som anges i bilaga 2 till nr 4 kompletteras med en mer detaljerad beskrivning ("bristträd") som omfattar enskilda scenarier och typer av skador. Detta bristträd måste godkännas av alla tekniska provningsorgan och tillsynsmyndigheter och tillämpas av alla besiktningsorgan i samma format och med samma innehåll. Detta innebär att det automatiserade informations- och besiktningsförfarandet omfattar identifiering och klassificering av brister på grundval av bilaga 2 till nr 4. Detta leder till

en förbättring av kvaliteten på besiktningarna. Dessutom underlättar det avsevärt för fordonsägaren att åtgärda felen om ett ”specificerat fel” anges i besiktningsrapporten.

Arbetsgruppen för datainsamlingskontor har till uppgift att sköta registret över bristträd, uppdatera det utifrån erfarenheter från praktiken och, vid behov, direkt lägga fram förslag till det federala transportministeriet om eventuella ändringar av bilaga 2 till nr 4.

4.3 Om brister upptäcks vid besiktningen och inte anges i bilaga 2 till punkt 4, ska de hänföras till den mest lämpliga besiktningspunkten (positionen). Om sådana brister förekommer i stort antal – om beskrivningen är felaktig eller endast delvis korrekt – måste de rapporteras av chefen för de tekniska provningsorganen eller den tekniska chefen för tillsynsorganen till arbetsgruppen för datainsamlingskontor i syfte att uppdatera bilaga 2 till nr 4.

4.4 Strukturen i bilaga 2 till nr 4 motsvarar strukturen för de ”poster” som anges i bilaga I till direktiv 2014/45/EU och omfattar även rent nationella brister. Dessa börjar med ”D” och numreringen av besiktningspunkten i bilaga I till direktiv 2014/45/EU eller med ett nummer från ”100” om besiktningspunkten inte tidigare ingick i bilaga I till direktiv 2014/45/EU. De nationella bristerna har ingen motsvarighet i den bilaga som ska införlivas och ska behållas av trafiksäkerhetsskäl.

3. Bilaga 2 till nr 4 omarbetas vid följande granskningspunkter:

Besiktningspunkt (position)	Besiktningskriterium		Antal	Orsak till konstaterandet av bristen (Exempel)	Bristbedömning			
(komponent, system)	Obligatoriska besiktningar	Kompletterande besiktningar (exempel)			Mindre brist (GM)	Betydande brist (EM)	Farlig brist (VM)	Brist som leder till att fordonet inte är trafikdugligt, användning sförbud (VU)
1.4 Parkeringsbroms: Effekt och effektivitet								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
1.4.2 Minsta bromsprestanda (parkeringsbromssystem inklusive parkeringslås, om ett sådant är installerat)	- Parkeringsbromsens prestanda i enlighet med riktlinjerna för huvudbesiktning av bromsar - Låseffekt som uppstår när man försöker köra iväg medan parkeringslåset är aktiverat		1.4.2	Otillräcklig effekt (mindre än 16 % bromsningsgrad)		X		
				mindre än 50 % av parkeringsbromsens minsta bromskraft (motsvarande mindre än 8 % retardation)			X	
			D 1.4.2	Parkeringsbromsen fungerar inte			X	

Besiktningssunkt (position)	Besiktningsskriterium		Antal	Orsak till konstaterandet av bristen (Exempel)	Bristbedömning			
...	...	...	...	...	...	...	...	...
3. Utblick								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
3.2. Skick på vindruta och fönster	- Villkor - Störning av synfältet – Avvikelse	- Villkor - Utförande – Avvikelse - Bedömning i enlighet med villkoren för reparation av vindrutor av laminerat glas	3.2 a)	a) Stenstöt (utan sprickbildning), missfärgning (utanför synfältet för långa distanser)	X			
				Nedsatt sikt på långt avstånd		X		
				Skada på vindrutan, inklusive sprickor		X		
				Nedsatt syn på långt avstånd eller i ytterspeglarna		X		
			3.2 b)	b) uppfyller inte kraven ¹⁾ (utanför vindrutetorkarnas torkningsområde och inklusive reflekterande eller tonade filmer)	X			
				Nedsatt syn på långt avstånd eller i ytterspeglarna		X		
			3.2 c)	c) Glas- eller plastrutor i undermåligt skick		X		
				Sikten på långt avstånd påverkas kraftigt			X	
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2 Hjul och däck								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2.3 Däck	- Villkor – Avvikelse - Utförande – - Prövningsvillkor		D 5.2.3 b)	Däckventilskydd (motorcykel) saknas	X			
				Däckventil skadad, konstruktionen är inte tillåten		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3 Inhibition								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3.2 Stötdämpare, axeldämpning	- Villkor – Avvikelse - Utförande – - Prövningsvillkor	Villkor	5.3.2 b)	b) Stötdämparen är skadad och det finns tecken på omfattande läckage eller funktionsfel		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1 Chassi eller ram och/eller därtill hörande delar								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1.3 Bränsle-/g	- Villkor –	- Villkor - Test-	6.1.3 f)	f) System för LPG/CNG/LNG				X

Besiktningsspunkt (position)	Besiktningsskriterium		Antal	Orsak till konstaterandet av bristen (Exempel)	Bristbedömning			
assystem (framdrivning och uppvärmning)	Avvikelse • Utförande – • Frånvaro av läckor (gassystem) Genomförande i enlighet med CAP/CSP genomförd direktiv	och/eller utbytesperioder • Funktion		eller vätgas uppfyller inte kraven ¹⁾ , defekt (risk för brand/explosion =				
			...	...	...	...	...	...
			D 6.1.3 e)	e) Namnskylt/märkning (tank, behållare) saknas eller är oläslig		X		
			D 6.1.3 f)	f) Tank, behållare eller rörledning som är skadad, försvagad av korrosion eller dåligt fastsatt (ingen brandrisk)		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.13 eCall (om systemet är installerat och godkänt i enlighet med EU:s krav på typgodkännande enligt förordning (EU) 2015/758)⁵⁾								
7.13.1 Installation och konfiguration	• Villkor – Avvikelse	• Utförande, – • Prövningsvillkor – Verifiering, i förekommande fall, via det elektroniska gränssnittet	...	...	...	...	...	...
...	...	...	7.13.1 b)	b) felaktig programvaruversion	X ⁶⁾	X ⁷⁾		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2 Avgaser								
8.2.1 Avgaser från gnisttändningsmotorer								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2.1.2 Gasformiga utsläpp/motorhantering	• Avgasbetende – • Prövningsvillkor Genomförande i enlighet med AU:s riktlinjer		D 8.2.1.2 b)	Bevis på granskning av motorstyrningen/avgasreningssystemet är inte tillgängligt, har upphört att gälla, är felaktigt		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
A. YTTERLIGA BESIKTNINGAR AV FORDON SOM ANVÄNDS FÖR TRANSPORT AV PASSAGERARE (ALLMÄN)								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
109.1 Larmsystem ⁸⁾ , brandbekämpningssystem ⁹⁾ (om	• Villkor, • Funktion • Utförande	• Villkor	D 109.1 a)	Larmsystem: inte i drift (såvitt kan fastställas), fungerar inte korrekt		X		
			D 109.1 b)	Larmsystem: Systemet rapporterar fel via fordonets elektroniska gränssnitt, eller så indikerar		X		

Besiktningsspunkt (position)	Besiktningsskriterium		Antal	Orsak till konstaterandet av bristen (Exempel)	Bristbedömning			
installerat och godkänt i enlighet med EU:s typgodkännandekrav förordning (EU) 2019/2144)				varningslampan ett fel				
			D 109.1 c)	Larmsystem: saknas		X		
			D 109.1 d)	Larmsystem: fungerar inte som det ska ¹⁾		X		
			D 109.1 e)	Brandbekämpningssystem: saknas, aktiverat, skadat,		X		
			D 109.1 f)	Brandbekämpningssystem: Systemet rapporterar fel via fordonets elektroniska gränssnitt, eller så indikerar varningslampan ett fel		X		
			D 109.1 g)	Brandbekämpningssystem: uppfyller inte kraven ¹⁾		X		
			D 109.1 h)	Brandbekämpningssystem: Detekteringsanordning, släckmedel ur tryck, tomt		X		
			D 109.1 i)	Brandbekämpningssystem: Tidsfristen eller tidsfristerna för besiktning av tankar och utbyte har löpt ut		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...

Kommentar

- 1) Med "föreskrifter" eller "i enlighet med föreskrifterna" avses typgodkännandet vid tidpunkten för godkännandet, den första registreringen eller den första installationen och idrifttagningen, samt krav på eftermontering eller nationella föreskrifter i registreringslandet. Dessa grunder för att konstatera en brist gäller endast om det har kontrollerats att bestämmelserna har följts.
- 2) Så snart en testutrustning blir obligatorisk på nationell nivå måste prestandatestet utföras med hjälp av den utrustningen. Fram till dess kommer prestandatestet att genomföras utan testutrustning.
- 3) Fram till offentliggörandet av en motsvarande riktlinje utförs ingen bullermätning vid körning.
- 4) När det gäller M+S-däck måste avsnitt 36.4 a i StVZO följas; med andra ord kommer de fram till den 30 september 2024 endast att betraktas som likvärdiga med däck som är försedda med alpinsymbolen enligt § 36.4 i StVZO
- 5) När det gäller eCall-system som använder äldre mobilnät (2G/3G) och dessa nät inte längre är i drift, samtidigt som eCall-systemet indikerar ett fel, utgör detta inte grund för att fastställa att det föreligger en brist. Följaktligen ska eCall-system som använder 2G/3G-nät inte längre undersökas. Om ytterligare nätverk stängs av i framtiden måste förfarandet följas på motsvarande sätt.
- 6) Om en felaktig programvaruversion förekommer som inte leder till ett systemfel.
- 7) Om fel programvaruversion används, vilket leder till ett systemfel.
- 8) Ett system enligt punkt 7.5.1.5 i FN-föreskrift nr 107, som upptäcker och varnar föraren – både genom en ljud- och en ljussignal samt externt genom att aktivera varningsblinkers – om överhettning eller rök i motorrummet, i varje enskilt utrymme som innehåller en förbränningsvärmare, i toaletterna, i förarens sovhytt och i andra separata utrymmen.
- 9) Ett system för släckning av bränder i motorutrymmet och i varje enskilt utrymme som innehåller en förbränningsvärmare, bestående av behållare för släckmedlet och drivmedlet, matarledningar, ett distributionssystem, munstycken och en aktiveringsventil.

Ändringen ska tillämpas omedelbart efter det att den har offentliggjorts.

Bundesministerium für Verkehr [Förbundsministeriet för transport]

pp
Iris Reimold

(Transporttidskriften (VkB1.). 2026 s. xxx)