

Nr.

**Modificarea „Orientărilor privind efectuarea
inspecțiilor tehnice auto (HU) și evaluarea
defecțiunilor identificate la vehicule în conformitate cu
articolul 29 și anexele VIII și VIIIa din Reglementările
privind autorizarea traficului rutier (StVZO) («HU-
Richtlinie»)”**

**[Monitorul Transporturilor (VkB.). 2019, nr. 176, p.
871, astfel cum a fost modificat prin VkB. 2021, nr.
232, p. 1175, VkB. 2022, nr. 100, p. 466, VkB. 2024,
nr. 77, p. 344]**

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

I. Justificare

Pentru inspecția tehnică auto sau pentru anumite părți ale inspecției tehnice auto, dovada acreditării pentru organismul de control este obligatorie. Acest lucru împiedică orice întrerupere a inspecției tehnice auto sau a părților individuale ale inspecției tehnice auto pentru remedierea oricăror defecțiuni identificate. În cazul în care se efectuează lucrări la vehicul – cum ar fi reparații, revizii sau operațiuni de întreținere – după începerea inspecției, dar înainte de finalizarea acesteia, testul de inspecție tehnică auto sau partea relevantă a acestuia trebuie repetată. În consecință, punctul 3.1.4.6 din anexa VIII la StVZO nu mai produce efecte și se elimină la următoarea adaptare a dispozițiilor. În mod similar, secțiunea 4.2 din prezentele orientări va fi eliminată.

Comisia Europeană a adoptat noi norme pentru sistemul de apel de urgență eCall [Regulamentul (UE) 2024/1180] în vederea viitoarei dezactivări a rețelelor 2G/3G. În viitor, eCall va utiliza transmisia de date cu comutare de pachete prin rețelele 4G/5G. Vehiculele echipate cu un sistem eCall bazat pe rețelele 2G/3G pot fi în continuare introduse pe piață până la 31 decembrie 2026 [articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2024/1180]. În cazul sistemelor eCall care utilizează rețele mobile mai vechi (2G/3G), atunci când aceste rețele nu mai sunt operaționale și sistemul eCall semnalează o defecțiune, acest lucru nu constituie un motiv pentru a constata existența unei defecțiuni. Prin urmare, punctul de inspecție 7.13 este completat de o notă de subsol care trebuie respectată.

Notificat în temeiul Directivei (UE) 2015/1535 a Parlamentului European și a Consiliului din 9 septembrie 2015 referitoare la procedura de furnizare de informații în domeniul reglementărilor tehnice și al normelor privind serviciile societății informaționale (JO L 241, 17.9.2015, p. 1).

În așteptarea modificărilor preconizate ale Directivei 2014/45/UE (abordare generală adoptată în decembrie 2025 de grupul de lucru al Consiliului) și a alinierii terminologiei referitoare la sistemele de alarmă și de stingere a incendiilor la versiunea actuală a Regulamentului ONU nr. 107 coroborat cu Regulamentul (UE) 2019/2144 (RSG II), punctele de inspecție 109.1 au fost revizuite.

În plus, erorile de redactare din „Orientările HU” au fost corectate [punctele de inspecție D 5.2.3 litera (b), 5.3.2 litera (b), 6.1.3 litera (f), D 6.1.3 litera (e), D 6.1.3 litera (f) și D 8.2.1.2 litera (b)].

II. Modificarea textului orientărilor

Modificarea Orientărilor privind efectuarea inspecțiilor tehnice auto (HU) și evaluarea defecțiunilor identificate la vehicule în timpul desfășurării unor astfel de inspecții în conformitate cu articolul 29 și anexele VIII și VIIIa din Reglementările privind autorizarea traficului rutier (StVZO) („HU-Richtlinie”)

[Monitorul Transporturilor (VkB.). 2019, nr. 176, p. 871, astfel cum a fost modificat prin VkB. 2021, nr. 232, p. 1175, VkB. 2022, nr. 100, p. 466, VkB. 2024, nr. 77, p. 344]

În ceea ce privește punctul 1.2.1 din anexa VIII și punctul 3 din anexa VIIIa StVZO, următoarea modificare este notificată cu acordul celor mai înalte autorități ale statului federal competent:

1. Informațiile referitoare la Codul Uniunii 4 din punctul 3.3 se modifică după cum urmează: „Valoarea indicată de odometrul vehiculului la momentul inspecției (dacă există)”.
2. Punctul 4 este reformulat:
 4. Listă de verificare pentru identificarea defecțiunilor în timpul inspecției tehnice rutiere
 - 4.1. Pentru a asigura o abordare coerentă a clasificării defecțiunilor identificate în diferitele categorii de defecțiuni și, astfel, pentru a se asigura că proprietarii de vehicule sunt tratați în mod egal atunci când vehiculele lor sunt evaluate, anexa 2 la punctul 4 enumeră cele mai frecvente defecțiuni și alocarea acestora la punctele de control (elemente).

Aplicarea anexei 2 la punctul 4, inclusiv evaluarea defecțiunilor, este obligatorie; nu sunt permise modificări sau clasificări deviante, cu excepția celor menționate la punctul 4.3 prin procedura automată de informare și inspecție. Agențiile de testare tehnică și organismele de supraveghere trebuie, de asemenea, să asigure acest lucru în programele lor de utilizare pentru procedura automatizată de informare și inspecție.

4.2 Defecțiunile enumerate în anexa 2 la punctul 4 sunt completate de o descriere mai detaliată („arbore al defecțiunilor”) care acoperă scenarii individuale și tipuri de defecțiuni. Acest arbore al defecțiunilor trebuie să fie agreat de toate agențiile de testare tehnică și organismele de supraveghere și să fie aplicat de toate organismele de inspecție în același format și cu același conținut. Astfel, procedura automatizată de informare și inspecție asigură identificarea și clasificarea defecțiunilor în conformitate cu anexa 2 la punctul 4. Acest lucru duce la o îmbunătățire a calității inspecțiilor. În plus, includerea unei „defecțiuni specificate” în raportul de inspecție facilitează considerabil remedierea defecțiunilor de către proprietarul vehiculului.

Grupul de lucru al birourilor de colectare a datelor este responsabil de menținerea registrului arborelui de defecțiuni, de actualizarea acestuia în lumina experienței dobândite în practică și, dacă este necesar, de propunerea directă către Ministerul Federal al Transporturilor a oricăror modificări rezultate ale anexei 2 la punctul 4.

4.3 Dacă în timpul inspecției sunt identificate defecțiuni care nu sunt enumerate în anexa 2 la punctul 4, acestea trebuie atribuite celui mai adecvat punct de inspecție (poziție). În cazul în care astfel de defecțiuni apar în număr mare – iar descrierea este inexactă sau doar parțial exactă – acestea trebuie raportate, de către directorul agențiilor de testare tehnică sau de către directorul tehnic al organismelor de supraveghere, către Grupul de lucru al birourilor de colectare a datelor, în scopul actualizării anexei 2 la punctul 4.

4.4 Structura anexei 2 la punctul 4 corespunde structurii „elementelor” prevăzute în anexa I la Directiva 2014/45/UE și include, de asemenea, defecțiuni de natură pur națională. Acestea încep cu litera „D” și cu numărul punctului de inspecție din anexa I la Directiva 2014/45/UE sau cu un număr începând cu „100”, în cazul în care punctul de inspecție nu a fost inclus anterior în anexa I la Directiva 2014/45/UE. Defecțiunile naționale nu au un echivalent în anexa care urmează să fie transpusă și trebuie menținute din motive de siguranță rutieră.

3. Anexa 2 la punctul 4 este reformulată în ceea ce privește următoarele puncte de examinare:

Punct de inspecție (poziție)	Criteriu de inspecție		Numărul	Motivul constatării defecțiunii (Exemple)	Evaluarea defecțiunii			
	Inspecții obligatorii	Inspecții suplimentare (exemple)			Defecțiuni minore (GM)	Defecțiuni semnificative (EM)	Defecțiuni periculoase (VM)	Defecțiuni care face ca vehiculul să nu fie apt pentru circulația pe drumurile publice,
(componentă, sistem)								

[illegible]

[illegible]

Punct de inspecție (poziție)	Criteriu de inspecție		Numărul	Motivul constatării defecțiunii (Exemple)	Evaluarea defecțiunii			
8.2.1.2 Gestionare a emisiilor gaze/motorului	• Comportament evacuare gaze de eșapament – Admisibilitatea Punerea în aplicare în conformitate cu Orientările AU		D 8.2.1.2 b)	Dovada examinării sistemului de gestionare a motorului/de purificare a gazelor de evacuare nu este disponibilă, a expirat, este incorectă		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
A. INSPECȚII SUPLIMENTARE PENTRU VEHICULELE UTILIZATE PENTRU TRANSPORTUL DE PASAGERI (dispoziții generale)								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
109.1 Sistem de alarmă ⁸⁾ , sistem de stingere a incendiilor ⁹⁾ [dacă este instalat și omologat în conformitate cu cerințele UE de omologare de tip din Regulamentul (UE) 2019/2144]	• Starea; • Funcția; • Execuția	• Starea	D 109.1 a)	Sistem de alarmă: nu este operațional (din câte se poate constata), nu funcționează corect		X		
			D 109.1 b)	Sistemul de alarmă: Sistemul semnalează defecțiunile prin intermediul interfeței electronice a vehiculului, sau indicatorul luminos semnalează o defecțiune		X		
			D 109.1 c)	Sistemul de alarmă: lipsește		X		
			D 109.1 d)	Sistemul de alarmă: nu funcționează corespunzător ¹⁾		X		
			D 109.1 e)	Sistem de stingere a incendiilor: lipsă, activat, deteriorat;		X		
			D 109.1 f)	Sistem de stingere a incendiilor: Sistemul semnalează defecțiunile prin intermediul interfeței electronice a vehiculului, sau indicatorul luminos semnalează o defecțiune		X		
			D 109.1 g)	Sistem de stingere a incendiilor: neconform ¹⁾		X		
			D 109.1 h)	Sistem de stingere a incendiilor: Mijloace de detectare, agent de stingere depresurizat, gol		X		
			D 109.1 i)	Sistem de stingere a incendiilor: Termenele limită pentru inspecția și înlocuirea rezervoarelor au expirat		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...

Observații

- 1) „Reglementări” sau „în conformitate cu reglementările” se referă la omologarea de tip la momentul omologării, al primei înmatriculări sau al instalării și funcționării inițiale, precum și la cerințele de postechipare sau la reglementările naționale ale țării de înmatriculare. Aceste motive pentru constatarea unei defecțiuni se aplică numai în cazul în care conformitatea cu reglementările a fost verificată.
- 2) De îndată ce un dispozitiv de testare devine obligatoriu la nivel național, testul de performanță trebuie efectuat utilizând respectivul dispozitiv. Până atunci, testul de performanță va fi efectuat fără un dispozitiv de testare.

- 3) Până la publicarea unei orientări corespunzătoare, nu se efectuează nicio măsurare a zgomotului produs în conducere.
- 4) În cazul anvelopelor M+S, trebuie respectată secțiunea 36 alineatul (4a) din StVZO; cu alte cuvinte, acestea vor fi considerate echivalente cu anvelopele care poartă simbolul alpin prevăzut la secțiunea 36 alineatul (4) din StVZO numai până la data de 30 septembrie 2024.
- 5) În cazul sistemelor eCall care utilizează rețele mobile mai vechi (2G/3G), atunci când aceste rețele nu mai sunt operaționale și sistemul eCall semnalează o defecțiune, acest lucru nu constituie un motiv pentru a constata existența unei defecțiuni. În consecință, sistemele eCall care utilizează rețelele 2G/3G nu mai trebuie investigate. În cazul în care, în viitor, vor fi dezactivate și alte rețele, procedura trebuie respectată în mod corespunzător.
- 6) În cazul unei versiuni incorecte a software-ului care nu duce la o defecțiune a sistemului.
- 7) Dacă se utilizează o versiune software greșită, ceea ce duce la o defecțiune a sistemului.
- 8) Un sistem în conformitate cu clauza 7.5.1.5 din Regulamentul ONU nr. 107, care detectează și indică conducătorului auto, atât printr-un semnal sonor și vizual, cât și extern, prin activarea luminilor de avertizare a pericolelor, orice supraîncălzire sau fum în compartimentul motorului, în fiecare compartiment individual care conține un dispozitiv de încălzire prin combustie, în toalete, în cabina de dormit a conducătorului auto și în alte compartimente separate.
- 9) Un sistem pentru stingerea incendiilor în compartimentul motorului și în orice compartiment individual care conține un radiator cu combustie, alcătuit din recipiente pentru agentul de stingere și propulsor, conducte de alimentare, un sistem de distribuție, duze și o supapă de activare.

Modificarea se aplică imediat după publicare.

Ministerul Federal al Transporturilor [Bundesministerium für Verkehr]

pp
Iris Reimold

[Monitorul Transporturilor (VkB1.). 2026, p. xxx]