

Nr

**Zmiana „Wytycznych dotyczących okresowych badań technicznych (HU) oraz oceny usterek stwierdzonych w pojazdach podczas takich badań zgodnie z sekcją 29 oraz załącznikami VIII i VIIIa rozporządzenia w sprawie dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego (StVZO)” („Wytycznych HU”)
(Dziennik Transportowy (VkBl). 2019, nr 176, s. 871, zmieniony przez VkBl. 2021, nr 232, s. 1175, VkBl. 2022, nr 100, s. 466, VkBl. 2024 r., nr 77, s. 344)**

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

I. Uzasadnienie

W przypadku badania zdatności do ruchu drogowego lub poszczególnych części badania zdatności do ruchu drogowego obowiązkowy jest dowód akredytacji dla organu kontrolnego. Wyklucza to jakiegokolwiek przerwanie badania zdatności do ruchu drogowego lub poszczególnych części badania zdatności do ruchu drogowego w celu usunięcia wszelkich stwierdzonych usterek. Jeżeli po rozpoczęciu kontroli, ale przed jej zakończeniem, w pojeździe przeprowadzone zostaną jakiegokolwiek prace – takie jak naprawy, przeglądy lub konserwacja – należy powtórzyć badanie przydatności do ruchu drogowego lub jego odpowiednią część. W związku z tym pkt 3.1.4.6 załącznika VIII do StVZO przestaje obowiązywać i zostaje usunięty przy kolejnym dostosowaniu przepisów. Analogicznie, sekcja 4.2 niniejszych wytycznych zostanie skreślona.

Komisja Europejska przyjęła nowe przepisy dotyczące systemu powiadamiania o wypadkach eCall (rozporządzenie (UE) 2024/1180) w związku ze zbliżającym się wyłączeniem sieci 2G/3G. W przyszłości system eCall będzie wykorzystywał transmisję danych z komutacją pakietów za pośrednictwem sieci 4G/5G. Pojazdy wyposażone w system eCall oparty na sieciach 2G/3G mogą być nadal wprowadzane do obrotu do dnia 31 grudnia 2026 r. (art. 2 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2024/1180). W przypadku systemów eCall wykorzystujących starsze sieci telefonii komórkowej (2G/3G), gdy sieci te już nie działają, a system eCall wskazuje na nieprawidłowe działanie, nie stanowi to podstawy do stwierdzenia usterki. W

Notyfikowano zgodnie z dyrektywą (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych i zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego (Dz.U. L 241, 17.9.2015, s. 1).

związku z tym punkt kontrolny 7.13 został uzupełniony o przypis, którego należy przestrzegać.

W związku z przewidywanymi zmianami w dyrektywie 2014/45/UE (podejście ogólne przyjęte przez Grupę Roboczą Rady w grudniu 2025 r.) oraz dostosowaniem terminologii dotyczącej systemów alarmowych i przeciwpożarowych do obecnej wersji regulaminu ONZ nr 107 w związku z rozporządzeniem (UE) 2019/2144 (GSR II) dokonano przeglądu punktu kontrolnego 109.1.

Ponadto poprawiono błędy redakcyjne w „Wytycznych HU” (punkty kontrolne D 5.2.3 b), 5.3.2 b), 6.1.3 f), D 6.1.3 e), D 6.1.3 f) i D 8.2.1.2 b)).

II. Zmiana tekstu wytycznych

Zmiana „Wytycznych dotyczących okresowych badań technicznych (HU) oraz oceny usterek stwierdzonych w pojazdach podczas takich badań zgodnie z sekcją 29 oraz załącznikami VIII i VIIIa rozporządzenia w sprawie dopuszczenia pojazdów do ruchu drogowego (StVZO)” („Wytycznych HU”)

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2019, nr 176, s. 871, zmieniony przez VkBl. 2021, nr 232, s. 1175, VkBl. 2022, nr 100, s. 466, VkBl. 2024 r., nr 77, s. 344)

W odniesieniu do pkt 1.2.1 załącznika VIII i pkt 3 załącznika VIIIa do StVZO, za zgodą właściwych najwyższych organów krajów związkowych notyfikuje się następującą zmianę:

1. W pkt 3.3 wprowadza się następujące zmiany w informacjach dotyczących kodu unijnego 4: „Odczyt licznika przebiegu w momencie badania, jeżeli dane są dostępne”.
2. Pkt 4 otrzymuje brzmienie:

4. Lista kontrolna służąca do wykrywania usterek podczas badania zdatności do ruchu drogowego

4.1. Aby zapewnić spójne podejście do klasyfikacji wykrytych usterek w ramach poszczególnych kategorii usterek, a tym samym zagwarantować równe traktowanie właścicieli pojazdów podczas badania technicznego pojazdów, w załączniku 2 do pkt 4 wymieniono najczęstsze usterki wraz z ich przyporządkowaniem do poszczególnych punktów kontrolnych (pozycji).

Stosowanie załącznika 2 do pkt 4, w tym ocena usterek, jest obowiązkowe; zmiany lub odchylenia klasyfikacji, z wyjątkiem tych, o których mowa w pkt 4.3, w ramach zautomatyzowanej procedury informowania i kontroli, nie są dozwolone. Stacje kontroli pojazdów i organizacje nadzoru muszą również zapewnić to w swoich programach użytkownika do celów zautomatyzowanej procedury przekazywania informacji i kontroli.

4.2 Usterki wymienione w załączniku 2 do pkt 4 zostały uzupełnione o bardziej szczegółowy opis („strukturę klasyfikacji usterek”) obejmujący poszczególne scenariusze i rodzaje uszkodzeń. Struktura klasyfikacji usterek musi zostać uzgodniona przez wszystkie stacje kontroli pojazdów i organy nadzoru i stosowana przez wszystkie organy kontrolne w tej samej formie i z taką samą treścią. Dzięki temu zautomatyzowana procedura informowania i kontroli umożliwia przyporządkowanie i klasyfikację usterek na podstawie załącznika 2 do pkt 4. Prowadzi to do poprawy jakości kontroli. Ponadto uwzględnienie „określonej usterki” w sprawozdaniu z kontroli znacznie ułatwia właścicielowi pojazdu usunięcie usterek.

Grupa robocza biur gromadzenia danych jest odpowiedzialna za prowadzenie rejestru struktury klasyfikacji usterek, jej aktualizację w świetle doświadczeń zebranych w praktyce oraz, w razie potrzeby, bezpośrednie proponowanie Federalnemu Ministerstwu Transportu wszelkich wynikających z tego zmian w załączniku 2 do pkt 4.

4.3 Jeżeli podczas kontroli wykryte zostaną usterki, które nie są wymienione w załączniku 2 do pkt 4, muszą one zostać przypisane do najbardziej odpowiedniego punktu kontrolnego (pozycji). W przypadku wystąpienia takich usterek w znacznej liczbie – gdy opis jest niedokładny lub tylko częściowo zgodny z rzeczywistością – kierownik stacji kontroli pojazdów lub kierownik techniczny organu nadzoru ma obowiązek zgłosić je grupie roboczej biur gromadzenia danych w celu aktualizacji załącznika 2 do pkt 4.

4.4 Struktura załącznika 2 do pkt 4 odpowiada strukturze „pozycji” określonej w załączniku I do dyrektywy 2014/45/UE i obejmuje również usterki o charakterze wyłącznie krajowym. Rozpoczynają się one od litery „D” i numeru punktu kontrolnego wymienionego w załączniku I do dyrektywy 2014/45/UE lub numeru od „100”, jeżeli dany punkt kontrolny nie był wcześniej ujęty w załączniku I do dyrektywy 2014/45/UE. Usterki krajowe nie mają odpowiednika w załączniku, który ma zostać transponowany, i należy je zachować ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego.

3. Załącznik 2 do pkt 4 zostaje przekształcony w zakresie następujących punktów kontrolnych:

Punkt kontrolny (pozycja)	Kryterium kontroli		Numer	Przyczyna stwierdzenia usterki (Przykłady)	Ocena usterki			
	Kontrole obowiązkowe	Kontrole dodatkowe (przykłady)			Usterka drobna (GM)	Usterka poważna (EM)	Usterka niebezpieczna (VM)	Usterka powodująca, że pojazd nie nadaje się do ruchu drogowego, zakaz użytkowania
(element, układ)								

Punkt kontrolny (pozycja)	Kryterium kontroli	Numer	Przyczyna stwierdzenia usterki (Przykłady)	Ocena usterki			
							a (VU)
1.4 Hamulec postojowy: Działanie i efektywność praktyczna							
...	...	...	...	...	...	...	...
1.4.2 Minimalna skuteczność hamowania (postojowy układ hamulcowy, w tym zamek postojowy, jeżeli jest zainstalowany)	- Skuteczność hamulca postojowego zgodnie z wytycznym i dotyczącym i kontroli hamulców w ramach przeglądu głównego - Działanie blokady przy próbie odjechania z włączoną blokadą postojową	1.4.2	Niewystarczająca skuteczność (współczynnik hamowania poniżej 16 %)		X		
			mniej niż 50 % minimalnej siły hamowania hamulca postojowego (co odpowiada opóźnieniu mniejszemu niż 8 %)			X	
		D 1.4.2	Hamulec postojowy nie działa			X	
...	...	...	...	...	...	...	...
3. Widok							
...	...	...	...	...	...	...	...
3.2. Stan przedniej szyby i szyb bocznych	- Stan - Ograniczenie pola widzenia – Nieprawidłowości	- Stan - Wykonanie – Nieprawidłowości - Ocena zgodnie z warunkami naprawy szyb przednich ze szkła laminowanego	3.2 a)	a) Uderzenie kamienia (bez pęknięć), odbarwienie (poza obszarem widzenia na dalekie odległości)	X		
				Uszkodzenie widoczności na dalekie odległości		X	
				Uszkodzenie szyby przedniej, w tym pęknięcia		X	
				Ograniczenie widoczności na dalekie odległości lub w lusterkach zewnętrznych		X	
			3.2 b)	b) niezgodność ¹⁾ (poza zakresem pracy wycieraczek szyby przedniej oraz w przypadku zastosowania folii odbłaskowych lub przyciemnianych)	X		
				Ograniczenie widoczności na dalekie odległości lub w lusterkach zewnętrznych		X	
			3.2 c)	c) Szyby szklane lub z tworzywa		X	

Punkt kontrolny (pozycja)	Kryterium kontroli	Numer	Przyczyna stwierdzenia usterki (Przykłady)	Ocena usterki
			sztucznego w stanie niedopuszczalnym	
			Widoczność w obszarze widzenia dalekiego zasięgu znacznie ograniczona	X
...	...	...	...	...
5.2 Koła i opony				
...	...	...	...	...
5.2.3 Opony	• Stan – Nieprawidłowości • Wykonanie – Dopuszczalność	D 5.2.3 b)	Brak korka zaworu opony (motocykla) Uszkodzenie zaworu opony; konstrukcja niedozwolona	X
...	...	...	...	...
5.3 Zawieszenie				
...	...	...	...	...
5.3.2 Amortyzatory, tłumienie osi	• Stan – Nieprawidłowości • Wykonanie – Dopuszczalność	• Stan	5.3.2 b) b) Uszkodzenie amortyzatora oraz oznaki znacznego wycieku lub nieprawidłowego działania	X
...	...	...	...	...
6.1 Podwozie lub rama lub części do nich przymocowane				
...	...	...	...	...
6.1.3 Układ paliwowy/gazowy (napęd i ogrzewanie)	• Stan – Nieprawidłowości • Wykonanie – Dopuszczalność • Brak wycieków (system gazowy) Wdrożenie zgodnie z dyrektywą w sprawie wdrażania WPR/PS WPR	• Stan • Okresy badania lub wymiany • Grupa funkcyjna (FG)	6.1.3 f) f) Instalacja LPG/CNG/LNG lub wodorowa niezgodna ¹⁾ , wadliwa (zagrożenie pożarem/wybuchem)	X
...	...	...	...	...
		D 6.1.3 e)	e) Brak tabliczki znamionowej/o znakowania (zbiornika, pojemnika) lub tabliczka nieczytelna	X
...	...	...	...	...
		D 6.1.3 f)	f) Zbiornik, pojemnik lub rurociąg uszkodzony, osłabiony przez korozję, słabo zabezpieczony (brak zagrożenia pożarowego)	X
...	...	...	...	...
7.13 System eCall (jeżeli został zainstalowany i homologowany zgodnie z wymogami w zakresie homologacji typu UE określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/758)⁵⁾				

Punkt kontrolny (pozycja)	Kryterium kontroli		Numer	Przyczyna stwierdzenia usterki (Przykłady)	Ocena usterki			
7.13.1 Instalacja i konfiguracja	Stan – Nieprawidłowości	Wykonanie, – Dopuszczalność – W stosownych przypadkach weryfikacja za pośrednictwem interfejsu elektronicznego	... 7.13.1 b)	... b) nieprawidłowa wersja oprogramowania	... X ⁶⁾	... X ⁷⁾	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2 Gazy spalinowe								
8.2.1 Emisja z silników o zapłonie iskrowym								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2.1.2 Emisje gazów spalinowych / sterowanie silnikiem	Charakterystyka spalin – Dopuszczalność Wdrożenie zgodnie z wytycznymi i AU		D 8.2.1.2 b)	Brak dowodu przeprowadzenia kontroli układu sterowania silnikiem/układu oczyszczania spalin, dowód stracił ważność lub jest nieprawidłowy	...	X	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
A. DODATKOWE KONTROLE POJAZDÓW SŁUŻĄCYCH DO PRZEWOZU PASAŻERÓW (ogólne)								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
109.1 System alarmowy ⁸⁾ , system tłumienia ognia ⁹⁾ (jeżeli został zainstalowany i homologowany zgodnie z wymogami homologacji typu UE określonymi w rozporządzeniu (UE) 2019/2144)	Stan, Grupa funkcyjna, Wykonanie	Stan	D 109.1 a)	System alarmowy: nie działa (o ile można to stwierdzić), nie działa prawidłowo		X		
			D 109.1 b)	System alarmowy: System zgłasza usterki za pośrednictwem interfejsu elektronicznego pojazdu albo światło ostrzegawcze wskazuje na nieprawidłowe działanie		X		
			D 109.1 c)	System alarmowy: brak		X		
			D 109.1 d)	System alarmowy: nie działa prawidłowo ¹⁾		X		
			D 109.1 e)	System tłumienia ognia: brak, aktywowany, uszkodzony,		X		
			D 109.1 f)	System tłumienia ognia: System zgłasza usterki za pośrednictwem interfejsu elektronicznego pojazdu albo światło ostrzegawcze wskazuje na nieprawidłowe działanie		X		
			D 109.1 g)	System tłumienia ognia: niezgodny ¹⁾		X		
			D 109.1 h)	System tłumienia ognia: Urządzenie		X		

Punkt kontrolny (pozycja)	Kryterium kontroli		Numer	Przyczyna stwierdzenia usterki (Przykłady)	Ocena usterki			
				wykrywające, środek gaśniczy bezciśnieniowy, pusty				
			D 109.1 i)	System tłumienia ognia: Terminy kontroli i wymiany zbiornika upłynęły		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...

Uwagi

- 1) Terminy „przepisy” lub „zgodnie z przepisami” odnoszą się do homologacji typu obowiązującej w momencie wydania homologacji, pierwszej rejestracji lub pierwszego uruchomienia i rozpoczęcia eksploatacji, a także do wymogów dotyczących modernizacji lub przepisów krajowych obowiązujących w kraju rejestracji. Te podstawy do stwierdzenia usterki mają zastosowanie wyłącznie w przypadku, gdy zweryfikowano zgodność z przepisami.
- 2) Gdy tylko urządzenie badawcze stanie się obowiązkowe na poziomie krajowym, badanie działania musi zostać przeprowadzone przy użyciu tego urządzenia. Do tego czasu badanie skuteczności będzie przeprowadzane bez urządzenia badawczego.
- 3) Do czasu opublikowania odpowiednich wytycznych nie przeprowadza się pomiarów hałasu generowanego przez pojazdy.
- 4) W przypadku opon typu M+S należy przestrzegać przepisów sekcji 36(4a) StVZO; innymi słowy, do dnia 30 września 2024 r. będą one traktowane jako równoważne wyłącznie z oponami opatrzonymi symbolem alpejskim zgodnie z sekcją 36(4) StVZO
- 5) W przypadku systemów eCall wykorzystujących starsze sieci telefonii komórkowej (2G/3G), gdy sieci te już nie działają, a system eCall wskazuje na nieprawidłowe działanie, nie stanowi to podstawy do stwierdzenia usterki. W związku z tym nie należy już badać systemów eCall wykorzystujących sieci 2G/3G. Jeżeli w przyszłości zostaną wyłączone kolejne sieci, procedura musi być odpowiednio przestrzegana.
- 6) W przypadku nieprawidłowej wersji oprogramowania, która nie powoduje awarii systemu.
- 7) Jeśli używana jest niewłaściwa wersja oprogramowania, co prowadzi do awarii systemu.
- 8) System zgodny z punktem 7.5.1.5 regulaminu ONZ nr 107, który wykrywa i sygnalizuje kierowcy – zarówno za pomocą sygnału dźwiękowego, jak i wizualnego, a także zewnętrznie poprzez włączenie świateł awaryjnych – wszelkie przypadki przegrzania lub pojawienia się dymu w komorze silnika, w każdej oddzielnej komorze zawierającej grzejnik spalinowy, w toaletach, w kabinie sypialnej kierowcy oraz w innych oddzielnych przedziałach.
- 9) System gaśniczy przeznaczony do gaszenia pożarów w komorze silnika oraz w dowolnej komorze wyposażonej w grzejnik spalinowy, składający się z pojemników na środek gaśniczy i gaz pędny, przewodów zasilających, układu rozdzielczego, dysz oraz zaworu uruchamiającego.

Zmiana wchodzi w życie niezwłocznie po jej opublikowaniu.

Bundesministerium für Verkehr [Federalne Ministerstwo Transportu]

pp.
Iris Reimold

(Dziennik Transportowy (VkBl). 2026 r., s. xxx)