

N.º

Modificación de las Directrices para la realización de inspecciones técnicas periódicas («HU») y de la evaluación de los defectos detectados en los vehículos durante dichas inspecciones, de conformidad con el artículo 29 y los anexos VIII y VIII bis del Reglamento de expedición de permisos de circulación (StVZO) («Directrices HU»)

(Boletín de Transportes de 2019, n.º 176, p. 871, en su versión modificada por el Boletín de Transportes de 2021, n.º 232, p. 1175, Boletín de Transportes de 2022, n.º 100, p. 466, Boletín de Transportes de 2024, n.º 77, p. 344)

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

I. Justificación

Para la inspección técnica de vehículos, o para cada una de sus partes, es obligatorio presentar un certificado de acreditación del organismo de inspección. Esto impide cualquier interrupción de la inspección técnica de vehículos o de partes individuales de esta con el fin de subsanar los defectos detectados. Si se realizan trabajos en el vehículo, como reparaciones, revisiones o mantenimiento, después de que se haya iniciado la inspección pero antes de que se haya completado, deberá repetirse la inspección técnica o la parte pertinente de esta. Por consiguiente, el punto 3.1.4.6 del anexo VIII del Reglamento de expedición de permisos de circulación dejará de tener efecto y se suprimirá en la próxima adaptación de las disposiciones. Del mismo modo, se suprimirá el apartado 4.2 de la presente Directriz.

La Comisión Europea ha adoptado nuevas normas para el sistema de llamadas de emergencia eCall [Reglamento (UE) 2024/1180] con vistas a la próxima desconexión de las redes 2G/3G. En el futuro, el sistema eCall utilizará la transmisión de datos por paquetes conmutados a través de las redes 4G/5G. Los vehículos equipados con un sistema eCall basado en 2G/3G podrán seguir comercializándose hasta el 31 de diciembre de 2026 [artículo 2, apartado 3, del Reglamento (UE) 2024/1180]. En el caso de los sistemas eCall que utilizan redes móviles más

Notificada de conformidad con la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de septiembre de 2015, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información (DO L 241 de 17.9.2015, p. 1).

antiguas (2G/3G), cuando dichas redes ya no estén en funcionamiento y el sistema eCall indique un fallo de funcionamiento, esto no constituye motivo para considerar que existe un defecto. Por lo tanto, el punto de inspección 7.13 se completa con una nota a pie de página que debe respetarse.

En previsión de las modificaciones previstas de la Directiva 2014/45/UE (orientación general adoptada en diciembre de 2025 por el Grupo del Consejo) y de la armonización de la terminología relativa a los sistemas de alarma y de extinción de incendios con la versión actual del Reglamento n.º 107 de las Naciones Unidas, leído en relación con el Reglamento (UE) 2019/2144 (RSG II), se ha revisado el punto de inspección 109.1.

Además, se han corregido errores de redacción en las «Directrices HU» [puntos de inspección D 5.2.3, letra b); 5.3.2, letra b); 6.1.3, letra f); D 6.1.3, letra e); D 6.1.3, letra f); y D 8.2.1.2, letra b)].

II. Modificación del texto de la Directriz

Modificación de las Directrices para la realización de inspecciones técnicas periódicas («HU») y de la evaluación de los defectos detectados en los vehículos durante dichas inspecciones, de conformidad con el artículo 29 y los anexos VIII y VIII bis del Reglamento de expedición de permisos de circulación (StVZO) («Directrices HU»)

(Boletín de Transportes de 2019, n.º 176, p. 871, en su versión modificada por el Boletín de Transportes de 2021, n.º 232, p. 1175, Boletín de Transportes de 2022, n.º 100, p. 466, Boletín de Transportes de 2024, n.º 77, p. 344)

En relación con el punto 1.2.1 del anexo VIII y el punto 3 del anexo VIII bis del Reglamento de expedición de permisos de circulación, se notifica la siguiente modificación con el consentimiento de las máximas autoridades de los Estados federados competentes:

1. La información relativa al Código de la Unión 4 que figura en el punto 3.3 se modifica como sigue: «Lectura del cuentakilómetros en el momento de la inspección (si está disponible)».
2. El punto 4 se reformula como sigue:
 4. «Lista de comprobación para detectar defectos durante la inspección técnica de vehículos
 - 4.1. Con el fin de garantizar un enfoque coherente a la hora de clasificar los defectos detectados en las distintas categorías de defectos y, por lo tanto, garantizar que los propietarios de los vehículos reciban un trato equitativo en la evaluación de sus vehículos, el anexo 2 a n.º 4 recoge los defectos más habituales y su asignación a los puntos de inspección (elementos).

La aplicación del anexo 2 a n.º 4, incluida la evaluación de defectos, es obligatoria; no se permiten cambios o clasificaciones divergentes, excepto los mencionados en el punto 4.3 mediante el procedimiento automatizado de información e inspección. Las agencias de ensayo técnico y los organismos de supervisión también deben garantizar esto en sus programas de usuario para el procedimiento automatizado de información e inspección.

4.2 Los defectos que figuran en el anexo 2 a n.º 4 se complementan con una descripción más detallada ("árbol de defectos") que abarca escenarios individuales y tipos de daños. Este árbol de defectos debe ser aprobado por todos los organismos técnicos de ensayo y de supervisión, y debe ser aplicado por todos los organismos de inspección con el mismo formato y el mismo contenido. Esto proporciona al procedimiento automatizado de información e inspección la asignación y clasificación de los defectos sobre la base del anexo 2 a n.º 4. Esto se traduce en una mejora de la calidad de las inspecciones. Además, incluir un "defecto concreto" en el informe de inspección facilita considerablemente al propietario del vehículo la subsanación de dichos defectos.

El Grupo de Trabajo de las Oficinas de Recopilación de Datos se encarga de llevar el registro del árbol de defectos, actualizarlo a la luz de la experiencia adquirida en la práctica y, cuando sea necesario, proponer directamente al Ministerio Federal de Transporte las modificaciones que de ello se deriven para el anexo 2 a n.º 4.

4.3 Si durante la inspección se detectan defectos que no figuran en el anexo 2 a n.º 4, deberán asignarse al punto de inspección más adecuado (posición). Cuando dichos defectos se produzcan en grandes cantidades (cuando la descripción sea inexacta o solo parcialmente exacta), el director de las agencias de ensayo técnico o el director técnico de los organismos de supervisión deberán notificarlos al Grupo de Trabajo de las Oficinas de Recopilación de Datos con el fin de actualizar el anexo 2 a n.º 4.

4.4 La estructura del anexo 2 a n.º 4 se corresponde con la estructura de los "elementos" establecidos en el anexo I de la Directiva 2014/45/UE e incluye, además, deficiencias de carácter exclusivamente nacional. Comienzan con "D" y la numeración del punto de inspección del anexo I de la Directiva 2014/45/UE o con un número a partir del "100" si el punto de inspección no estaba incluido anteriormente en el anexo I de la Directiva 2014/45/UE. Los defectos nacionales no tienen equivalente en el anexo que debe transponerse y deben mantenerse por motivos de seguridad vial.».

3. El anexo 2 a n.º 4 se reformula en los siguientes puntos de inspección:

«Punto de inspección (posición)»	Criterio de inspección		Número	Motivo de la determinación del defecto (Ejemplos)	Evaluación de defectos				
(componente, sistema)	Inspecciones obligatorias	Inspecciones complementarias (ejemplos)			Defecto leve (MG)	Defecto significativo (EM)	Defecto peligroso (VM)	Defecto que impide que el vehículo sea apto para circular; prohibición de uso (VU)	
1.4 Freno de estacionamiento: efecto y eficacia									
...	...	...	...	...	...	...	...	...	
1.4.2 Rendimiento mínimo de frenado (sistema de frenado de estacionamiento, incluido el bloqueo de estacionamiento, si está instalado)	• Rendimiento del freno de estacionamiento de acuerdo con la Directriz sobre la inspección principal de los frenos • Efecto de bloqueo provocado al intentar arrancar con el bloqueo de estacionamiento activado		1.4.2	Efecto insuficiente (coeficiente de frenado inferior al 16 %)		X			
				menos del 50 % de la fuerza de frenado mínima del freno de estacionamiento (equivalente a menos del 8 % de desaceleración)			X		
			D 1.4.2	El freno de estacionamiento no funciona			X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...	
3. Vista									
...	...	...	...	...	...	...	...	...	
3.2. Estado del parabrisas y de los cristales	• Condición • Obstrucción del campo de visión – Anomalías	• Condición • Ejecución – Anomalías • Evaluación de conformidad con las condiciones para la reparación de parabrisas de vidrio laminado	3.2 a)	a) Impacto de una piedra (sin grietas), decoloración (fuera del campo de visión a larga distancia)	X				
				Deterioro de la visibilidad a larga distancia		X			
				Daños en el parabrisas, incluidas grietas		X			
				Visión de lejos deficiente o en los retrovisores exteriores		X			
			3.2 b)	b) no conforme ¹⁾ (fuera del rango de limpieza de los limpiaparabrisas e incluidas las películas reflectantes o tintadas)	X				
			Visión de lejos deficiente o en los		X				

«Punto de inspección (posición)»	Criterio de inspección		Número	Motivo de la determinación del defecto (Ejemplos)	Evaluación de defectos			
				retrovisores exteriores				
			3.2 c)	c) Cristales de vidrio o plástico en mal estado		X		
				Afecta gravemente a la visibilidad en la zona de visión de largo alcance			X	
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2 Ruedas y neumáticos								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.2.3 Neumáticos	• Condición – Anomalías • Ejecución – Admisibilidad		D 5.2.3 b)	Falta el tapón de la válvula del neumático (moto)	X			
				Válvula del neumático dañada; diseño no permitido		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3 Suspensión								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
5.3.2 Amortiguadores, amortiguación del eje	• Condición – Anomalías • Ejecución – Admisibilidad	• Condición	5.3.2 b)	b) El amortiguador está dañado y hay signos de fuga o mal funcionamiento significativos		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1 Chasis o bastidor o partes anexas								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
6.1.3 Sistema de combustible/gas (propulsión y calefacción)	• Condición – Anomalías • Ejecución – Admisibilidad • Ausencia de fugas (sistema de gas)	• Condición • Períodos de prueba o de sustitución • Función	6.1.3 f)	f) Sistema de GLP/GNC/GNL o hidrógeno no conforme con la norma ¹⁾ , defectuoso (riesgo de incendio/explosión)				X
			...	...	...	...	...	...
			D 6.1.3 e)	e) Las placas de identificación o las marcas (depósito, contenedor) faltan o son ilegibles		X		
			D 6.1.3 f)	f) Depósito, contenedor o tubería dañados, debilitados por la corrosión o mal fijados (sin riesgo de incendio)		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...
7.13 eCall [si está instalado y homologado de conformidad con los requisitos de homologación de tipo de la UE								

«Punto de inspección (posición)»	Criterio de inspección	Número	Motivo de la determinación del defecto (Ejemplos)	Evaluación de defectos				
establecidos en el Reglamento (UE) 2015/758 ⁵⁾								
7.13.1 Instalación y configuración	• Condición – Anomalías	• Ejecución, – Admisibilidad – Verificación, cuando proceda, a través de la interfaz electrónica	... 7.13.1 b)	... b) versión incorrecta del software	... X ⁶⁾	... X ⁷⁾	... 	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2 Gases de escape								
8.2.1 Descarga de motores de encendido por chispa								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
8.2.1.2 Emisiones gaseosas/gestión del motor	• Comportamiento de los gases de escape – Admisibilidad Aplicación de conformidad con las Directrices UA		D 8.2.1.2 b)	La prueba del examen del sistema de gestión del motor/purificación de los gases de escape no está disponible, ha expirado, es incorrecta	...	... X	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...
A. INSPECCIONES ADICIONALES PARA LOS VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE DE PASAJEROS (general)								
...	...	...	...	...	...	...	...	...
109.1 Sistema de alarma ⁸⁾ , sistema de extinción de incendios ⁹⁾ [si está instalado y homologado de conformidad con los requisitos de homologación de tipo UE del Reglamento (UE) 2019/2144]	• Condición, • Función, • Ejecución	• Condición	D 109.1 a)	Sistema de alarma: no está operativo (en la medida en que pueda determinarse), no funciona correctamente		X		
			D 109.1 b)	Sistema de alarma: El sistema notifica los defectos a través de la interfaz electrónica del vehículo, o bien el testigo de avería indica un fallo de funcionamiento		X		
			D 109.1 c)	Sistema de alarma: inexistente		X		
			D 109.1 d)	Sistema de alarma: no funciona correctamente ¹⁾		X		
			D 109.1 e)	Sistema de extinción de incendios: inexistente, activado, dañado,		X		
			D 109.1 f)	Sistemas de extinción de incendios: El sistema notifica los defectos a través de la interfaz electrónica del vehículo, o bien el testigo de avería indica un fallo de funcionamiento		X		
			D 109.1 g)	Sistema de extinción de incendios: no conforme ¹⁾		X		
			D 109.1 h)	Sistemas de extinción de		X		

«Punto de inspección (posición)»	Criterio de inspección		Número	Motivo de la determinación del defecto (Ejemplos)	Evaluación de defectos			
				incendios: Medios de detección, agente extintor despresurizado, vacío				
			D 109.1 i)	Sistemas de extinción de incendios: El plazo o plazos para la inspección y sustitución de depósitos han expirado		X		
...	...	...	...	...	...	...	...	...

Observaciones

- 1) Los términos «normativa» o «de conformidad con la normativa» se refieren a la homologación de tipo vigente en el momento de la homologación, de la primera matriculación o de la puesta en servicio inicial, así como a los requisitos de retroadaptación o a la normativa nacional del país de matriculación. Estos motivos para encontrar un defecto solo se aplican si se ha verificado el cumplimiento de la normativa.
- 2) Tan pronto como se haga obligatorio un dispositivo de ensayo a nivel nacional, el ensayo de rendimiento deberá llevarse a cabo utilizando dicho dispositivo. Hasta entonces, el ensayo de rendimiento se llevará a cabo sin un dispositivo de ensayo.
- 3) Hasta la publicación de la directriz correspondiente, no se llevará a cabo ninguna medición del ruido de conducción.
- 4) En el caso de los neumáticos M+S, debe observarse el artículo 36, apartado 4 bis, de la Reglamento de expedición de permisos de circulación; en otras palabras, solo se tratarán como equivalentes a los neumáticos que llevan el símbolo Alpine en virtud del artículo 36, apartado 4, de la Reglamento de expedición de permisos de circulación hasta el 30 de septiembre de 2024.
- 5) En el caso de los sistemas eCall que utilizan redes móviles más antiguas (2G/3G), cuando dichas redes ya no estén en funcionamiento y el sistema eCall indique un fallo de funcionamiento, esto no constituye motivo para considerar que existe un defecto. Por consiguiente, **ya no se investigarán** los sistemas eCall que utilicen redes 2G/3G. Si en el futuro se desconectarán más redes, habrá que seguir el procedimiento correspondiente.
- 6) En caso de que la versión del software sea incorrecta, pero ello no provoque un fallo del sistema.
- 7) Si se utiliza una versión incorrecta del software, lo que provocaría un fallo del sistema.
- 8) Sistema conforme a la cláusula 7.5.1.5 del Reglamento n.º 107 de las Naciones Unidas que detecta e indica al conductor, tanto mediante una señal acústica y visual como desde el exterior, activando las luces de emergencia, cualquier exceso de temperatura o humo en el compartimento del motor, en cada compartimento individual que contenga un calefactor de combustión, en los aseos, en la cabina de descanso del conductor y en otros compartimentos separados.
- 9) Un sistema para la extinción de incendios en el compartimento del motor y en cualquier compartimento que contenga un calefactor de combustión, compuesto por depósitos para el agente extintor y el propulsor, conductos de suministro, un sistema de distribución, boquillas y una válvula de activación.

La modificación debe aplicarse inmediatamente después de su publicación.

Ministerio Federal de Transportes
pp
Iris Reimold

(Boletín de Transportes de 2026, p. xxx)