

Dziennik Urzędowy Szwedzkiej Agencji Transportu



Rozporządzenie zmieniające przepisy i ogólne wytyczne Szwedzkiej Agencji Transportu (TSFS 2017:54) dotyczące badań zdatości pojazdów do ruchu drogowego;

TSFS 2026:1

Opublikowano w dniu 2 stycznia 2026 r.

przyjęto w dniu 30 grudnia 2025 r.

RUCH DROGOWY

Na podstawie rozdziału 8, sekcja 16 rozporządzenia w sprawie pojazdów (2009:211) Szwedzka Agencja Transportu niniejszym stanowi¹, że rozdział 1, sekcja 2 oraz załącznik 1 do przepisów i ogólnych wytycznych Agencji (TSFS 2017:54) dotyczących badań zdatości pojazdów do ruchu drogowego otrzymują następujące brzmienie.

Rozdział 1

Sekcja 2. Do celów niniejszych przepisów stosuje się następujące definicje:

<i>akredytowany warsztat</i>	oznacza warsztat obsługi pojazdów, który w ramach własnej organizacji posiada jednostkę kontrolną akredytowaną do sprawdzania napraw wykonanych przez siebie na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 765/2008 z dnia 9 lipca 2008 r. ustanawiającego wymagania w zakresie akredytacji i nadzoru rynku odnoszące się do warunków wprowadzania produktów do obrotu i uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 339/93 (w jego pierwotnej wersji) oraz na mocy ustawy (2011:791) o akredytacji i ocenie zgodności;
<i>alternatywna metoda kontroli</i>	inna metoda kontroli, zdefiniowana przez samą jednostkę kontrolującą w jej własnym systemie zarządzania, która daje równoważny wynik;
<i>usterka poziomu trzeciego (3)</i>	pojazd nie spełnia w stopniu akceptowalnym określonych wymogów dotyczących jego

¹ Zob. dyrektywa (UE) 2015/1535 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 września 2015 r. ustanawiająca procedurę udzielania informacji w dziedzinie przepisów technicznych oraz zasad dotyczących usług społeczeństwa informacyjnego.

	charakterystyki i wyposażenia, a stwierdzona usterka ma tak istotne znaczenie, że nie można go używać bez wyraźnego zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego;
<i>usterka poziomu drugiego (2)</i>	pojazd nie spełnia w stopniu akceptowalnym określonych wymogów dotyczących jego charakterystyki i wyposażenia, a stwierdzona usterka nie jest drobna w zakresie ochrony środowiska ani bezpieczeństwa ruchu drogowego;
<i>usterka poziomu drugiego (2) oznaczona krzyżykiem (x)</i>	oznacza, że pojazd spełnia określony wymóg, a usterka jest nieistotna pod względem ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego i nie wymaga kontroli uzupełniającej, ale zobowiązuje jego właściciela do niezwłocznego usunięcia usterki;
<i>usterka poziomu E</i>	używany do rejestrowania danych dla niektórych komponentów, systemów i oddzielnych jednostek technicznych, które nie stanowią braków;
<i>usterka poziomu K</i>	stosowany w przypadku przerwania badania zdolności do ruchu drogowego, jeżeli nie można było przeprowadzić jednego lub więcej etapów badania;
<i>usterka poziomu R</i>	pojazd został zmodyfikowany w stosunku do ostatniego zatwierdzonego projektu i musi przejść nowe badanie rejestracyjne w celu potwierdzenia, że spełnia on określone wymagania dotyczące stanu i wyposażenia;
<i>usterka poziomu S</i>	w pojeździe występują połączone usterki, w przypadku których co najmniej dwie usterki współdziałają w taki sposób, że ocenia się je łącznie jako poważniejsze niż poszczególne usterki oddzielnie. Ogólna ocena jest zatem przeprowadzana na wyższym poziomie w programie kontroli i przy następnej wyższej podstawie dla poziomu braków;
<i>kod poziomów usterek</i>	kod wskazujący znaczenie usterki dla środowiska lub bezpieczeństwa ruchu drogowego lub wynik kontroli;
<i>przegląd</i>	wszystkie formy kontroli (pełna kontrola przydatności do ruchu drogowego, kontrola drogowa, kontrola uzupełniająca, kontrola rejestracji, kontrola odpowiedniości i kontrola motorowerów);
<i>stacja kontroli</i>	każdy obiekt stacjonarny lub ruchomy, w którym

<i>pojazdów</i>	przeprowadzane są kontrole; obiekt ruchomy składa się z pojazdu zarejestrowanego w szwedzkim rejestrze ruchu drogowego;
<i>kod programu przeglądów</i>	kod wskazujący na rodzaj przeglądu;
<i>usterka, której zakres jest oznaczony stopniem „częściowa”</i>	system/element nie jest w dobrym stanie technicznym lub jest nieuszkodzony, a usterka ta jest wyraźnie zauważalna;
<i>usterka, której zakres jest oznaczony stopniem „znaczący”</i>	usterka jest wyraźnie identyfikowalna i ma znaczącą skalę,
<i>usterka, której zakres jest oznaczony stopniem „bardzo”</i>	usterka ta jest w pełni oczywista i uderzająco poważna;
<i>kontrola hamulców</i>	badanie układów hamulcowych zgodnie z programem kontroli;
<i>wydajność</i>	jest wyrażona jako wartość procentowa i składa się z siły hamowania podzielonej przez grawitację pomnożonej przez 100;
<i>kontrola uzupełniająca</i>	kontrola, podczas której sprawdzane są usunięte usterki z poprzednio zakończonej kontroli przydatności do ruchu drogowego lub kontroli drogowej;
<i>prosta jazda próbna</i>	badanie pojazdu podczas jazdy próbnej na niewielką odległość w celu dokonania ogólnej oceny kierowalności;
<i>proste usterki</i>	usterka o poziomie drugim oznaczona krzyżykiem (2x), wykryta podczas pełnej kontroli przydatności do ruchu drogowego lub kontroli uzupełniającej;
<i>mocowanie</i>	umocowanie elementu lub części w taki sposób, aby spełniał swoją określoną funkcję bez ryzyka odłączenia;
<i>wskaźnik awarii</i>	sygnał świetlny lub dźwiękowy informujący kierowcę

<i>(OBD - pokładowy układ diagnostyczny)</i>	pojazdu, że element związany z emisją, podłączony do systemu OBD, lub sam system OBD, nie działa prawidłowo;
<i>kontrola drogowa</i>	zbiorcza nazwa różnych wrywkowych kontroli technicznych pojazdów w ruchu drogowym przeprowadzanych przez funkcjonariuszy policji lub inspektorów pojazdów na drogach;
<i>numer identyfikacyjny pojazdu</i>	numer podwozia, numer ramy lub równoważne oznaczenie specjalne;
<i>Informacje dotyczące konkretnego pojazdu</i>	dane techniczne, dane referencyjne lub wartości graniczne niezbędne do kontroli danego pojazdu;
<i>rok pojazdu</i>	informacja w Szwedzkim Rejestrze Ruchu Drogowego wskazująca rok modelowy pojazdu lub, w przypadku jego braku, rok produkcji, albo – jeśli brak obu tych danych – rok pierwszego użycia pojazdu;
<i>pełna kontrola przydatności do ruchu drogowego</i>	formularz kontroli okresowej, zgodnie z programem kontroli określonym w załącznikach 1–3;
<i>jazda próbna w pełnym zakresie</i>	badanie właściwości pojazdu w normalnych warunkach jazdy, w tym testy hamowania, manewrowania i zdolności do prowadzenia;
<i>działanie</i>	działanie zgodnie z przeznaczeniem w odniesieniu do systemu, komponentu lub części;
<i>test funkcjonalny</i>	sprawdzenie, czy układ, komponent lub część działa zgodnie z przeznaczeniem podczas normalnego użytkowania lub manewrowania;
<i>zdolność funkcjonalna</i>	ocena, czy system, element lub część jest zdolny do prawidłowego działania, gdy przeprowadzenie testu funkcjonalnego nie jest możliwe;
<i>nakaz przeprowadzenia kontroli przydatności do ruchu drogowego</i>	wymóg przeprowadzenia pełnej kontroli przydatności do ruchu drogowego;
<i>nakaz usunięcia</i>	wymóg przeprowadzenia kontroli lub działań

<i>usterek</i>	następczych, naprawy i kontroli w akredytowanym warsztacie;
<i>uproszczony pomiar poziomu hałasu</i>	pomiar poziomu głośności hałasu wydawanego przez tłumik zgodnie załącznikiem 5;
<i>gwarantowane ciśnienie</i>	minimalne ciśnienie gwarantowane przez producenta dostępne w cylindrze hamulcowym przy maksymalnym hamowaniu (P_{gar}) i stosowane do obliczania maksymalnej siły i skuteczności hamowania; alternatywnie dla przyczep z roku modelowego 2005 i przyczep wyposażonych w elektroniczny układ hamulcowy (EBS) należy stosować ciśnienie 0,80 MPa, dla innych przyczep ciśnienie jest ustalone na 0,65 MPa;
<i>luz</i>	ruch w połączeniu lub łożysku przekraczający ruch normalny w modelu;
<i>kontrola luzu</i>	sprawdzenie wielkości szczeliny w połączeniu lub łożysku, w miarę możliwości podczas odciążenia;
<i>obroty kół podczas kontroli hamowania</i>	obroty koła, które do celów obliczeniowych mogą różnić się o $\pm 25\%$ w stosunku do pełnego obrotu koła;
<i>kontrola niewykonana</i>	system lub element, który nie został skontrolowany z powodu stwierdzonej usterki w pojeździe lub dlatego, że projekt lub konstrukcja pojazdu uniemożliwia przeprowadzenie kontroli;
<i>badanie zdolności pojazdu do ruchu drogowego</i>	ogólne określenie kontroli pojazdów, które obejmują pełną kontrolę przydatności do ruchu drogowego i kontrolę następczą,
<i>zacięcie</i>	stan, który w odniesieniu do systemu, elementu lub części oznacza ograniczoną/niebezpieczną funkcję lub manewrowanie;
<i>znak zakazu</i>	znak umieszczony na pojeździe w przypadku nałożenia zakazu prowadzenia pojazdu (załącznik 4);
<i>kontrola hałasu</i>	subiektywna ocena poziomu hałasu z układu wydechowego lub hałasu wynikającego z podejrzanego usterki poprzez odsłuch;
<i>średnia siła hamowania podczas jednego</i>	obliczona średnia wartość siły hamowania wytworzonej podczas średniego obrotu koła przy stałym nacisku na pedał lub nacisku roboczym w

<i>obrotu koła</i>	przypadku sterowania hamulcami;
<i>pomiar</i>	określenie wartości ilościowej przy użyciu urządzeń pomiarowych;
<i>kontrola wzrokowa</i>	kontrola oparta głównie na spostrzeżeniach wzrokowych, która może również obejmować spostrzeżenia uzyskane za pomocą innych zmysłów, a także proste działania manualne i proste pomiary;
<i>okresowe badanie zdolności pojazdu do ruchu drogowego</i>	okresowe pełne badanie zdolności pojazdu do ruchu drogowego zgodnie z rozporządzeniem w sprawie pojazdów (2009:211);
<i>pozycja</i>	kod składający się z 1–4 cyfr identyfikujących system, podsystem, komponent i poszczególne komponenty oraz szczegółowe informacje zgodnie z programem weryfikacji przedstawionym w załączniku 1–3;
<i>referencyjna siła hamowania</i>	siła hamowania dla osi koła wytwarzana na obwodzie opon podczas badania na rolkowym hamulcowym przyrządzie kontrolnym i odnoszona do ciśnienia w cylindrze hamulcowym określonego w dokumencie wydanym podczas homologacji typu zgodnie z ECE R 13;
<i>test hamowania (test opóźnienia)</i>	pomiar, lub pomiar i obliczenie zdolności opóźniającej pojazdu poprzez uruchomienie hamulca podczas jazdy próbnej na płaskiej i utwardzonej drodze o dobrym tarciu;
<i>kontrola uszkodzeń wskutek rdzy</i>	badanie uszkodzeń spowodowanych rdzą rozpoczynające się od kontroli wzrokowej, a w przypadku wykrycia uszkodzeń na powierzchniach i elementach przechodzące do badania przy użyciu narzędzi kontrolnych;
<i>opór toczenia</i>	średnia siła wymagana do obrócenia koła o jeden obrót na rolkowym hamulcowym przyrządzie kontrolnym bez użycia hamulca;
<i>uszkodzenie</i>	odkształcenie, ograniczenie funkcji, korozja lub inne osłabienie elementu lub części;
<i>testy bezpieczeństwa ruchu drogowego</i>	badanie zdolności pojazdu do ruchu drogowego przeprowadzane zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/45/UE z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie okresowych badań technicznych

	pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz uchylającą dyrektywę 2009/40/WE w brzmieniu pierwotnym;
<i>ciągnik kategorii b</i>	ciągnik o prędkości maksymalnej przekraczającej 40 kilometrów na godzinę;
<i>ciężar</i>	całkowita masa pojazdu lub gwarantowane obciążenie osi pomnożone przez przyspieszenie ziemskie g (9,81 m/s²);
<i>kontrola szczelności</i>	badanie szczelności systemu przeznaczonego do zawierania gazu lub cieczy.

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 5 stycznia 2026 r.

W imieniu Szwedzkiej Agencji Transportu

JONAS BJELFVENSTAM

Anders Gunneriusson
(Drogi i koleje)

Załącznik 1². Programy kontroli – pojazd, przyczepa

7.3.6 (P) Transport szkolny, kierunkowskaz (9.10.2)

Kontrola Kierunkowskaz dla transportu szkolnego jest sprawdzany, jeśli został odnotowany przez policję podczas kontroli drogowej.

Metoda Kontrola funkcjonalna, kontrola wzrokowa

Ocena

Podstawa oceny (7. 3 sygnały)	Samochód	Przyczepa
Sygnał:		
- zasłonięty	2x	2x
- zmieniony projekt (kolor, taśma itp.)	2	2
- znacznie wadliwe mocowanie	2x	2x
Kierunkowskazy:		
- niewłaściwy kolor	2x	2x
- jedna strona, przednia lub tylna, niesprawna	2x	2x
- obie strony, przednia lub tylna, niesprawne	2	2
- jedna strona, przednia i tylna, nie działa	2	2
- znacznie przyciemnione światło	2	2
- częstotliwość błysków < 40 lub > 140 błysków/min	2	
- niesprawne urządzenie sterujące	2x	
- nieprawidłowe działanie przy jednoczesnym użyciu ze światłem pozycyjnym/światłem hamowania	2	2
Boczny kierunkowskaz (1986):		
- nie działa	2x	
- kolor inny niż pomarańczowo-żółty	2x	
Światła hamowania:		
- niewłaściwy kolor	2x	2x
- jedna strona niesprawna (również niesymetryczne)	2x	2x
- obie strony nie działają	2	2
- znacznie przyciemnione światło	2	2

² W poprawce usuwa się punkt 7.13.

Podstawa oceny (7. 3 sygnały)	Samochód	Przyczepa
- nie włącza się przy delikatnym hamowaniu	2	
- nieprawidłowe działanie przy jednoczesnym użyciu ze światłem pozycyjnym/kierunkowskazem	2	2
- dodatkowe, nie działają (również niesymetryczne)	2x	2x
urządzenie sygnalizacyjne:		
- nie działają/brak	2x	
- niewystarczająca głośność	2x	
Urządzenie alarmowe:		
- nie działa lub niewystarczająca głośność	2	
- zamontowane w pojeździe innym niż pojazd uprzywilejowany	2	
Sterowanie:		
- funkcja niepewna	2	
Trójkąt ostrzegawczy:		
- brak	2x	
- znacznie uszkodzony	2x	
Autobus szkolny, kierunkowskaz:		
- jedna lampa nie działa	2x	
- bardzo słabe światło/nie działa	2	

8 OPRZYRZĄDOWANIE