

Le recueil des textes légaux et réglementaires de l'Agence suédoise des transports



Règlements modifiant les règlements et les recommandations générales de l'Agence suédoise des transports (TSFS 2012:97) relatifs au contrôle technique des véhicules;

TSFS 20[Année]:[N°]

Publié
le [Sélectionner une date]

CIRCULATION ROUTIÈRE

adopté le [Sélectionner une date].

En vertu du chapitre 8, article 16, de l'ordonnance sur les véhicules (2009:211), l'Agence suédoise des transports décrète que le chapitre 1, article 2, et l'annexe 1 des règlements et des recommandations générales de l'Agence (TSFS 2017:54) relatifs au contrôle technique des véhicules doivent être libellés comme suit.

Article 2¹ Aux fins de la présente réglementation, les définitions suivantes s'appliquent:

<i>atelier accrédité</i>	atelier pour véhicule qui dispose au sein de sa propre organisation d'un organisme de contrôle agréé pour contrôler les réparations de l'atelier en vertu du règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (dans sa version originale) et en vertu de la loi (2011:791) sur l'accréditation et l'évaluation de la conformité;
<i>méthode de contrôle alternative</i>	une autre méthode de contrôle, définie par l'organisme de contrôle lui-même dans son propre système de gestion, qui donne un résultat équivalent;
<i>déficience de</i>	le véhicule s'est dégradé de manière inacceptable en

¹ Cet amendement signifie également que la définition du «système eCall embarqué fondé sur le numéro 112» est supprimée de la liste.

<i>niveau trois (3)</i>	ce qui concerne les exigences prescrites concernant sa nature et son équipement et le défaut est d'une importance telle que le véhicule ne peut pas être utilisé sans danger évident pour la sécurité routière;
<i>déficience de niveau deux (2)</i>	le véhicule s'est dégradé à un degré inacceptable en ce qui concerne les exigences prescrites concernant sa nature et son équipement et le défaut n'est pas simple en termes d'environnement ou de sécurité routière;
<i>déficience de niveau deux (2) marquée d'une croix (x)</i>	le véhicule satisfait aux exigences prescrites, mais cette déficience est simple en termes d'environnement et de sécurité routière et ne nécessite pas de contrôle de suivi, mais oblige le propriétaire du véhicule à remédier rapidement à cette déficience;
<i>déficience de niveau E</i>	utilisé pour enregistrer les données relatives à certains composants, systèmes et unités techniques distinctes qui ne constituent pas une déficience;
<i>déficience de niveau K</i>	utilisé pour un contrôle technique interrompu lorsqu'une ou plusieurs étapes du contrôle n'ont pas pu être effectuées;
<i>déficience de niveau R</i>	le véhicule a été modifié par rapport au dernier modèle approuvé et doit être soumis à une nouvelle contrôle d'immatriculation afin de s'assurer qu'il satisfait aux exigences prescrites en matière d'état et d'équipement;
<i>déficience de niveau S</i>	le véhicule présente des déficiences combinées, lorsque deux ou plusieurs déficiences interagissent de telle sorte que les déficiences sont considérées collectivement comme plus graves que les déficiences individuelles séparément. L'évaluation globale est donc effectuée à un niveau plus élevé dans le programme de contrôle et avec la base suivante plus élevée pour le niveau de déficience;
<i>code de niveau de déficience</i>	un code indiquant l'importance de la déficience sur le plan de l'environnement ou de la sécurité routière ou le résultat du contrôle;
<i>contrôle</i>	toutes les formes de contrôle (contrôle technique complet, contrôle routier, contrôle de suivi, contrôle

	d'immatriculation, contrôle d'aptitude et contrôle des cyclomoteurs);
<i>poste de contrôle</i>	toute installation, fixe ou mobile, où des contrôles sont effectuées; une installation mobile est constituée d'un véhicule immatriculé au registre suédois de la circulation routière;
<i>code du programme du contrôle</i>	code indiquant le type de contrôle auquel il est fait référence;
<i>déficience, dont l'étendue est indiquée par le degré «quelque peu»</i>	le système/composant n'est pas en bon état de fonctionnement ou n'est pas endommagé, et la déficience est clairement perceptible;
<i>déficience dont l'étendue est désignée par le degré «significatif»</i>	la déficience est clairement identifiable et d'une ampleur significative,
<i>déficience, dont l'ampleur est indiquée par le degré «très»</i>	la déficience est totalement évidente et d'une gravité frappante;
<i>commande des freins</i>	examen des systèmes de freinage conformément au programme de contrôle;
<i>efficacité</i>	est exprimée en pourcentage et correspond à la force de freinage divisée par la gravité multipliée par 100;
<i>contrôle de suivi</i>	le contrôle où sont vérifiées les déficiences corrigées lors du contrôle technique ou du contrôle routier effectué précédemment;
<i>essai routier simple</i>	examen du véhicule par conduite sur une courte distance afin de vérifier l'aptitude générale à la conduite;
<i>déficiences simples</i>	déficience de niveau deux marqué d'une croix (2x), détecté lors d'un contrôle technique complet ou d'un contrôle de suivi;
<i>pièce jointe</i>	fixation d'un détail ou d'un composant de manière à ce qu'il remplisse sa fonction sans risque de détachement;
<i>indicateur de</i>	un signal lumineux ou sonore qui informe le

<i>défaut (OBD)</i>	conducteur du véhicule qu'un composant lié aux émissions et connecté au système OBD, ou le système OBD lui-même, ne fonctionne pas;
<i>contrôle routier</i>	nom collectif désignant les différents contrôles techniques aléatoires effectués sur les véhicules en circulation par des agents de police ou des contrôleurs techniques le long des routes;
<i>numéro d'identification du véhicule</i>	numéro de châssis, numéro de cadre ou marquage spécial équivalent;
<i>informations spécifiques au véhicule</i>	les données techniques, les données de référence ou les valeurs limites nécessaires à l'contrôle d'un véhicule particulier;
<i>année du véhicule</i>	les informations figurant dans le Registre suédois de la Circulation Routière qui indiquent l'année de modèle d'un véhicule ou, en l'absence d'une telle année de production, ou — en l'absence de deux spécifications — l'année au cours de laquelle le véhicule a été utilisé pour la première fois;
<i>contrôle technique complet</i>	le formulaire d'contrôle régulier, conformément au programme de contrôle figurant aux annexes 1 à 3 ;
<i>essai complet</i>	examen des caractéristiques du véhicule au moyen d'une conduite normale, comprenant des essais de freinage, de manœuvrabilité et de conduite;
<i>fonction</i>	fonctionnement prévu en relation avec un système, un composant ou un détail;
<i>essai fonctionnel</i>	vérifier si un système, un composant ou un détail fonctionne comme prévu lors d'une utilisation ou d'une manœuvre normale;
<i>capacité fonctionnelle</i>	l'évaluation de la capacité d'un système, d'un composant ou d'un détail à fonctionner lorsque des essais fonctionnels ne sont pas possibles;
<i>injonction en vue d'un contrôle technique</i>	l'obligation d'effectuer un contrôle technique complet;
<i>injonction de rectifier les déficiences</i>	l'obligation d'effectuer une contrôle ou des mesures de suivi, une réparation et une contrôle dans un atelier accrédité;
<i>contrôle simplifiée</i>	mesure du niveau sonore des gaz d'échappement

<i>du niveau sonore</i>	conformément à l'annexe 5;
<i>pression garantie</i>	la pression minimale garantie par le constructeur dans le cylindre de frein lors d'un freinage maximal (Pgar) et utilisée pour le calcul de la force et de l'efficacité maximales de freinage; pour les remorques de l'année-modèle 2005 et les remorques équipées d'un système de freinage électronique (EBS), la pression de 0,80 MPa doit être utilisée, pour les autres remorques, la pression est fixée à 0,65 MPa;
<i>jeu</i>	mouvement dans un joint ou un roulement au-delà du mouvement normal dans le dessin ou modèle;
<i>contrôle du jeu</i>	vérifier la taille de l'espace dans un joint ou un palier, si possible pendant le déchargement;
<i>rotations de roue pendant le contrôle du freinage</i>	les tours de roue qui, à des fins de calcul, sont autorisés à s'écarter de $\pm 25 \%$ d'un tour de roue complet;
<i>contrôle non effectué</i>	un système ou un composant qui n'a pas été inspecté en raison d'une déficience reconnue dans le véhicule ou parce que la conception ou la construction du véhicule rend impossible le contrôle;
<i>contrôle technique</i>	terme générique désignant les contrôles des véhicules qui comprennent le contrôle technique complet et le contrôle de suivi,
<i>saisie</i>	indique que, pour un système, un composant ou un détail, cela signifie un fonctionnement ou une manœuvre altéré(e) ou dangereux(se) ;
<i>panneau d'interdiction</i>	le panneau apposé sur un véhicule lorsqu'une interdiction de conduire est imposée (annexe 4);
<i>contrôle du niveau du bruit</i>	l'évaluation subjective du niveau du bruit d'échappement ou du bruit provenant d'un dommage suspecté par écoute;
<i>force de freinage moyenne pendant un tour de roue</i>	valeur moyenne calculée de la force de freinage développée pendant un tour de roue moyen avec une pression constante sur la pédale ou une pression de service constante dans le cas d'une commande de frein;
<i>mesure</i>	la détermination de la valeur de la quantité à l'aide d'un équipement de mesure;
<i>contrôle visuelle</i>	Contrôle basé principalement sur des impressions

	visuelles, mais qui peut également inclure des impressions via d'autres organes sensoriels, ainsi que des actions manuelles simples et des mesures simples;
<i>contrôle technique périodique</i>	un contrôle technique complet périodique conformément à l'ordonnance sur les véhicules (2009:211) ;
<i>position</i>	un code composé de 1 à 4 chiffres identifiant le système, le sous-système, le composant et les composants individuels ainsi que les détails conformément au programme de vérification figurant à l'annexe 1-3;
<i>force de freinage de référence</i>	la force de freinage d'un essieu de roue générée à la périphérie des pneumatiques pendant l'essai dans un testeur de frein à rouleaux et liée à une pression de cylindre de frein spécifiée dans le document délivré lors de l'homologation de type conformément à la norme ECE R 13;
<i>test de décélération</i>	mesure, ou mesure et calcul, de la capacité de décélération du véhicule en actionnant le frein pendant un essai de conduite sur une route plane et pavée présentant une bonne adhérence;
<i>contrôle des dommages causés par la rouille</i>	contrôle des dommages causés par la rouille, en commençant par des contrôles visuels mais en passant à l'examen avec des outils de contrôle si des dommages causés par la rouille sont détectés sur les surfaces et les détails;
<i>résistance au roulement</i>	la force moyenne nécessaire pour faire tourner la roue d'un tour avec le testeur de frein sans actionner le frein;
<i>dommage</i>	déformation, altération de la fonction, corrosion ou autre affaiblissement d'un élément ou d'un détail;
<i>essais de sécurité routière</i>	un contrôle technique du véhicule conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE dans sa formulation initiale;
<i>tracteur b</i>	tracteur dont la vitesse maximale dépasse 40 kilomètres par heure;
<i>gravité</i>	le poids total ou la charge garantie par essieu

	multiplié par l'accélération gravitationnelle g (9,81 m/s²);
<i>contrôle de densité</i>	examen de la densité d'un système destiné à contenir du gaz ou du liquide.

Pour l'Agence suédoise des transports

JONAS BJELFVENSTAM

Anders Gunneriusson
(Routes et voies ferrées)

Annexe 1². Programmes d’contrôle – véhicule, remorque

7.3.6 (P) Transport scolaire, signal de virage (9.10.2)

Contrôle Le signal de virage pour le transport scolaire est vérifié s'il a été noté par la police lors d'une contrôle routière.

Méthode Contrôle fonctionnelle, contrôle visuelle

Évaluation

Base d’évaluation (7. 3 signaux)	Voiture	Remorque
Signal:		
- Obscurcis	2x	2x
- modification du dessin ou modèle (couleur, ruban, etc.)	2	2
- fixation présentant un défaut important	2x	2x
Indicateurs de direction:		
- couleur erronée	2x	2x
- un côté, avant ou arrière, hors service	2x	2x
- les deux côtés, avant ou arrière, hors service	2	2
- un côté, avant et arrière, hors service	2	2
- lumière visiblement faible	2	2
- fréquence de clignotement < 40 ou > 140 clignotements/min	2	
- dispositif de commande hors service	2x	
- fonctionnement incorrect en cas d’utilisation simultanée avec les feux de position/feux de frein	2	2
indicateur de direction latéral (1986):		
- inopérant	2x	
- couleur autre que jaune orangé	2x	
Feux de freinage:		
- couleur erronée	2x	2x
- un côté en désordre (également asymétrique)	2x	2x
- les deux côtés hors service	2	2
- lumière visiblement faible	2	2
- ne s’allume pas à faible décélération	2	
- fonctionnement incorrect en cas d’utilisation simultanée avec le feu de	2	2

² L'amendement supprime le paragraphe 7.13.

Base d'évaluation (7. 3 signaux)	Voiture	Remorque
position/clignotant - supplémentaire, inopérant (également asymétrique)	2x	2x
Dispositif de signalisation: - inopérant/non existant	2x	
- volume sonore insuffisant	2x	
Dispositif d'alarme: - inopérant ou insatisfaisant		
volume sonore	2	
- monté sur une voiture qui n'est pas un véhicule d'urgence	2	
Contrôles: - fonction incertaine	2	
Triangle de danger: - manquant	2x	
- considérablement endommagé	2x	
Bus scolaire, signal de virage: - une lampe hors service	2x	
- lumière très faible/hors service	2	

8 INSTALLATION DE MESURE
