

**CENTRUM SZKOLENIA POLICJI
W LEGIONOWIE**

Zakład Ruchu Drogowego



MATERIAŁY DYDAKTYCZNE NR 224

Krystian Dewerenda, Marcin Zaręba

KONTROLA

MOTOCYKLA, MOTOROWERU I CZTEROKOŁOWCA W WARUNKACH DROGOWYCH

LEGIONOWO 2025

CENTRUM SZKOLENIA POLICJI W LEGIONOWIE

Zakład Ruchu Drogowego

MATERIAŁY DYDAKTYCZNE NR 224

Krystian Dewerenda, Marcin Zaręba

KONTROLA

MOTOCYKLA, MOTOROWERU I CZTEROKOŁOWCA

W WARUNKACH DROGOWYCH

LEGIONOWO 2025

Recenzenci: Andrzej Słupecki, Robert Doliński

Zdjęcia: Krystian Dewerenda

ISBN 978-83-66957-63-3 (print)

ISBN 978-83-66957-64-0 (online)

Wersja elektroniczna publikacji dostępna na stronie:

<http://csp.edu.pl/csp/e-biblioteka/1184,Materialy-Dydaktyczne.html>

Opracowanie redakcyjne: Monika Irzycka

Korekta: Ewa Kowalska

Skład: Dorota Majewska-Pilch

Wydział Wydawnictw i Poligrafii

Centrum Szkolenia Policji w Legionowie

Nakład 88 egz.

Spis treści

Wstęp	5
1. Etyka zawodowa	7
2. Zasady i warunki zatrzymania pojazdu do kontroli	8
3. Weryfikacja dokumentów w trakcie kontroli	10
4. Uprawnienia do kierowania pojazdami	13
5. Kask ochronny i pasy bezpieczeństwa	18
6. Warunki techniczne oraz kontrola stanu technicznego	20
7. Znaczenie układów i elementów konstrukcyjnych pojazdów dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym	22
8. Warunki dodatkowe	35
9. Rozmieszczenie elementów motocykla	49
10. Niesprawności techniczne pojazdów	52
Zakończenie	96
Bibliografia	97

Bezpieczeństwo na drogach jest jednym z najważniejszych filarów, na których opiera się funkcjonowanie każdej społeczności. W dobie rosnącej liczby pojazdów jednośladowych, poruszających się po polskich drogach, troska o sprawność techniczną tych maszyn staje się kluczowym elementem dbałości o zdrowie i życie wszystkich uczestników ruchu. Każdy pojazd, niezależnie od wielkości czy mocy silnika, odgrywa swoją rolę w złożonym systemie drogowym. Dlatego tak istotne jest, aby każdy jego element funkcjonował bez zarzutu.

Pojazdy, o których mowa w publikacji, ze względu na swoją konstrukcję i specyfikę użytkowania, są szczególnie narażone na skutki awarii technicznych. Zaniedbania w tym obszarze mogą prowadzić do tragicznych w skutkach wypadków, nie tylko dla samych kierowców jednośladów, ale także dla innych użytkowników dróg. Regularne kontrole stanu technicznego przeprowadzane przez Policję odgrywają tutaj kluczową rolę. Pozwalają one nie tylko na wczesne wykrycie potencjalnych usterek, ale także na zapobieganie sytuacjom, które mogłyby zakończyć się tragedią.

W niniejszym opracowaniu przyjrzymy się szczegółowo obowiązującym przepisom dotyczącym kontroli motocykli, motorowerów i czterokołowców. Omówimy zakres działań podejmowanych w ramach kontroli drogowych prowadzonych w warunkach drogowych, a także wskażemy, jakie konsekwencje grożą za niedopełnienie obowiązków w tym zakresie. Naszym celem jest nie tylko przedstawienie aspektów prawnych, ale również zwrócenie uwagi na praktyczne znaczenie dbania o sprawność techniczną pojazdów dla bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Autorzy

1.

Etyka zawodowa

Podczas prowadzenia kontroli drogowych etyka zawodowa ma szczególne znaczenie, ponieważ jako funkcjonariusze mamy bezpośredni kontakt z obywatelami. Tego typu czynności, mimo że są codziennością w naszej służbie, mogą być dla kierowców i pasażerów sytuacją stresującą, często budzącą niepewność lub obawy. Dlatego tak ważne jest, aby pamiętać o zasadach etycznego postępowania w trakcie wykonywania czynności służbowych.

2.

Zasady i warunki zatrzymania pojazdu do kontroli

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. poz. 2141) określa sposób i zasady, jakimi należy się kierować podczas przeprowadzania kontroli drogowej. Pamiętaj, że...

Policjant umundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów lub ręką, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym. Policjant nieumundurowany jest uprawniony do zatrzymania kierującego pojazdem wyłącznie na obszarze zabudowanym. Policjant nieumundurowany w warunkach dostatecznej widoczności podaje sygnały tarczą do zatrzymywania pojazdów, a w warunkach niedostatecznej widoczności – latarką ze światłem czerwonym albo tarczą do zatrzymywania pojazdów ze światłem odblaskowym lub światłem czerwonym. Policjant poruszający się pojazdem Policji może podawać kierującemu pojazdem polecenia do określonego zachowania się za pomocą urządzeń nagłaśniających, sygnalizacyjnych lub świetlnych. Jeżeli jest to konieczne dla prowadzenia czynności kontrolnych, pojazd Policji może zostać unieruchomiony w miejscu, gdzie jest to zabronione, lecz nie zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego. Polecenie do zatrzymania pojazdu podaje się z dostatecznej odległości, w sposób zapewniający jego dostrzeżenie przez kierującego pojazdem oraz bezpieczne zatrzymanie w miejscu wskazanym przez policjanta. Miejsce zatrzymania pojazdu może być wyznaczone przez ustawienie znaku „stój – kontrola drogowa”. Dla zwrócenia uwagi na podawane sygnały lub polecenia policjant może używać sygnałów dźwiękowych.

Policjant zatrzymuje pojazd do kontroli w miejscu, w którym nie zagraża to bezpieczeństwu ruchu. W celu dojazdu do miejsca kontroli niezagrażającemu bezpieczeństwu policjant może wydać kontrolowanemu uczestnikowi ruchu polecenie jazdy za pojazdem Policji. Przepisu o zatrzymaniu pojazdu w miejscu bezpiecznym nie stosuje się w razie konieczności zatrzymania pojazdu w wyniku prowadzonych działań pościgowych lub gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, iż pojazd może zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego ze względu na swój stan techniczny lub zachowanie się kierującego. Pojazd Policji powinien być, w miarę możliwości, ustawiony za zatrzymanym pojazdem, jeżeli polecenie do zatrzymania zostało podane z poruszającego się

pojazdu Policji. W przypadku zatrzymania pojazdu na jezdni lub poboczu, w miejscu, gdzie jest to zabronione, kierujący pojazdem Policji przed przystąpieniem do kontroli włącza niebieskie światło błyskowe.

Po zatrzymaniu pojazdu policjant podaje kierującemu stopień, imię i nazwisko oraz przyczynę zatrzymania, a ponadto: policjant umundurowany okazuje legitymację służbową na żądanie kontrolowanego uczestnika ruchu; policjant nieumundurowany okazuje legitymację służbową bez wezwania. Legitymację służbową okazuje się w sposób umożliwiający kontrolowanemu uczestnikowi ruchu odczytanie i zanotowanie danych pozwalających na identyfikację policjanta, w szczególności dotyczących jego stopnia, imienia i nazwiska oraz nazwy organu, który wydał ten dokument. Przyступując do czynności kontrolnych, policjant może wydać polecenie unieruchomienia silnika pojazdu, a także opuszczenia pojazdu. Przepisu o okazaniu legitymacji nie stosuje się w razie zatrzymania pojazdu w wyniku prowadzonych działań pościgowych, jeżeli istnieje uzasadnione podejrzenie, że pochodzi on z przestępstwa, lub jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że znajdują się w nim osoby, które popełniły przestępstwo.

Kontrolujący może kierować kontrolowanym pojazdem w zakresie posiadanego uprawnienia do kierowania pojazdami, jeżeli jest to niezbędne dla dokonania sprawdzenia stanu technicznego pojazdu, w szczególności skuteczności działania hamulców albo sprawdzenia masy lub nacisku osi pojazdu, lub dla sprowadzenia pojazdu w miejsce, w którym nie utrudnia on ruchu ani nie zagraża jego bezpieczeństwu, jeżeli pojazd został zatrzymany do kontroli w wyniku prowadzonych działań pościgowych, w razie zatrzymania pojazdu, co do którego istnieje uzasadnione podejrzenie, że pochodzi z przestępstwa, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że znajdują się w nim osoby, które popełniły przestępstwo albo w związku z podejrzeniem, że kierujący znajduje się w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Kontrolujący dokonuje odczytu wskazań drogomierza pojazdu zatrzymanego do kontroli.



Fot. 1. Tarcza do zatrzymywania pojazdów.

3.

Weryfikacja dokumentów w trakcie kontroli

Nowelizacja przepisów wprowadzona pod koniec 2020 r. zniósła obowiązek posiadania podczas kierowania pojazdem dokumentów stwierdzających posiadane uprawnienia, dopuszczenie pojazdu do ruchu oraz posiadanie potwierdzenia zawarcia obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych. Ułatwienie to dotyczy sytuacji, kiedy osoba posiada uprawnienia do kierowania pojazdami wydane w Polsce, a pojazd jest zarejestrowany na terytorium RP. W takim przypadku wszelkie niezbędne informacje znajdziemy w systemach teleinformatycznych. Należy pamiętać, że mimo braku obowiązku posiadania dokumentów w trakcie kontroli trzeba posiadać właściwe uprawnienia, dokument pojazdu musi być ważny (w razie jego zatrzymania należy pamiętać o odebraniu dokumentu po ustaniu przesłanek do jego zatrzymania), a polisa OC wykupiona. Należy pamiętać, że tymczasowe elektroniczne prawo jazdy jest ważne tylko przez wskazany w tym dokumencie okres i daje kierującemu możliwość poruszania się w ramach określonej kategorii do czasu odebrania prawa jazdy, a w przypadku niedopełnienia tego obowiązku osoba traktowana jest jako nieposiadająca uprawnień do kierowania pojazdami.

Osoby, które posiadają inne niż wydane w RP dokumenty stwierdzające posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami, dopuszczające pojazd do ruchu lub potwierdzające zawarcie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu mechanicznego, zobowiązane są posiadać je przy sobie i okazywać na żądanie organu uprawnionego do kontroli ruchu drogowego.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami¹:

Art. 4. 1. Dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania motorem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składającym się z pojazdu silnikowego i przyczepy lub naczepy jest:

- 1) wydane w kraju:
 - a) prawo jazdy,

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 1226.

- b) pozwolenie wojskowe,
 - c) międzynarodowe prawo jazdy;
- 2) wydane za granicą:
- a) międzynarodowe prawo jazdy, określone w Konwencji o ruchu drogowym, podpisanej w Genewie dnia 19 września 1949 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 321, 322 i 324),
 - b) krajowe lub międzynarodowe prawo jazdy, określone w Konwencji o ruchu drogowym, sporządzonej w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz. U. z 1988 r. poz. 40, 41 i 44),
 - c) krajowe prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym,
 - d) krajowe prawo jazdy określone w umowie międzynarodowej, której stroną jest Rzeczpospolita Polska;
- 3) zagraniczny dokument wojskowy, określony w umowach międzynarodowych, których stroną jest Rzeczpospolita Polska.
- 1a. Dokumentem stwierdzającym posiadanie uprawnienia do kierowania motorem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów składającym się z pojazdu silnikowego i przyczepy lub naczepy jest również tymczasowe elektroniczne prawo jazdy.
2. Kierowca może posiadać tylko jedno ważne prawo jazdy. Przepis ten nie dotyczy międzynarodowego prawa jazdy, krajowego prawa jazdy osoby, o której mowa w art. 10 ust. 3, oraz tymczasowego elektronicznego prawa jazdy.
3. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej nie jest uznawane za ważne prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, jeżeli na terytorium któregośkolwiek z tych państw to prawo jazdy zostało zatrzymane lub czasowo albo na stałe cofnięto posiadane uprawnienie do kierowania pojazdem.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym²:

Art. 38. 1. Kierujący pojazdem jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu wymagane dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego:

- 1) dokument stwierdzający uprawnienie do kierowania pojazdem inny niż wydane w kraju prawo jazdy albo pozwolenie na kierowanie tramwajem, jeżeli kierujący nie posiada wydanego w kraju prawa jazdy albo pozwolenia na kierowanie tramwajem; (...)
- 3a) zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym z wynikiem pozytywnym w zakresie wyposażenia pojazdu w blokadę alkoholową w przypadku, o którym mowa w art. 13 ust. 5 pkt 7 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;
- 4) zezwolenie, o którym mowa w art. 106 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami;
- 4a) dokument potwierdzający kalibrację blokady alkoholowej, wystawiony przez producenta urządzenia lub jego upoważnionego przedstawiciela;
- 4b) pokwitowanie zatrzymania:
 - a) prawa jazdy (...),
 - b) dowodu rejestracyjnego albo pozwolenia czasowego,
 - c) profesjonalnego dowodu rejestracyjnego
- w okresie, w którym upoważnia ono do kierowania pojazdem albo jego używania;
- 5) inne dokumenty, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnej ustawy.
2. Kierujący pojazdem zarejestrowanym za granicą uczestniczącym w ruchu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1 i 3a–5, oraz dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu i dokument potwierdzający zawarcie umowy obowiązkowego ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadacza pojazdu lub dowód opłacenia składki za to ubezpieczenie. (...)
- 2c. Kierujący pojazdem, o którym mowa w art. 73 ust. 3, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokumenty, o których mowa w ust. 1 pkt 1, 4 i 5, oraz dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu.
3. W przypadku wykonywania pojazdem jazdy testowej z wykorzystaniem profesjonalnego dowodu rejestracyjnego i profesjonalnych tablic (tablicy) rejestracyjnych, podmiot uprawniony, o którym mowa w art. 80s ust. 2, albo jego pracownik, z uwzględnieniem art. 80w ust. 3, jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu.

² Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.

4.

Uprawnienia do kierowania pojazdami

W trakcie przeprowadzania kontroli drogowej pojazdów bardzo istotne jest określenie, czy dana osoba posiada odpowiednie uprawnienia do kierowania swoim pojazdem. W przypadku jednośladów przez ostatnie lata wprowadzono wiele istotnych zmian dla motocyklistów. Należy wspomnieć o fakcie, że niektóre uprawnienia obowiązują wyłącznie na terytorium RP, możliwość kierowania motocyklami w ramach kategorii B prawa jazdy jest tylko krajowym rozszerzeniem uprawnień do kierowania, mimo że uprawnia do kierowania pojazdami określonymi w kategorii A1 prawa jazdy. Wiele krajów europejskich posiada również możliwość poruszania się podobnymi pojazdami, ale są to przepisy lokalne właściwe dla danego kraju. Warto o tym pamiętać w przypadku chęci wyjazdu za granicę. Poruszanie się bez odpowiednich uprawnień może narazić kierujących na konsekwencje prawne.



Fot. 2. Dokument – prawo jazdy.

Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami określa następujące kategorie prawa jazdy uprawniające do kierowania motocyklami, motorowerami oraz czterokołowcami:

Art. 6. 1. Prawo jazdy stwierdza posiadanie uprawnienia do kierowania:

1) kategorii AM:

- a) motorowerem,
- b) czterokołowcem lekkim;

2) kategorii A1:

- a) motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg,
- b) motocyklem trójkołowym o mocy nieprzekraczającej 15 kW,
- c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;

3) kategorii A2:

- a) motocyklem o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,2 kW/kg, przy czym nie może on powstać w wyniku wprowadzenia zmian w pojeździe o mocy przekraczającej dwukrotność mocy tego motocykla,
- b) motocyklem trójkołowym o mocy nieprzekraczającej 15 kW,
- c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;

4) kategorii A:

- a) motocyklem,
- b) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM;

5) kategorii B1:

- a) czterokołowcem,
- b) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM; (...)

11) kategorii T:

- a) ciągnikiem rolniczym lub pojazdem wolnobieżnym,
- b) zespołem pojazdów złożonym z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdem wolnobieżnym z przyczepą (przyczepami),
- c) pojazdami określonymi dla prawa jazdy kategorii AM; (...)

3. Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej prawo jazdy: (...)

4) kategorii B uprawnienia do kierowania:

- a) motocyklem o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm³, mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg, lub motocyklem trójkołowym, pod warunkiem że osoba posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej 3 lat.

Minimalny wiek do kierowania pojazdami:

Art. 8. 1. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi:

- 1) 14 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii AM;
- 2) 16 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A1, B1 i T;
- 3) 18 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A2, B, B+E, C1 i C1+E;
- 4) 20 lat – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii A, jeżeli osoba co najmniej od 2 lat posiada prawo jazdy kategorii A2;
- 5) 21 lat – dla motocykli trójkołowych o mocy przekraczającej 15 kW, jeżeli osoba posiada prawo jazdy kategorii A; (...)
- 7) 24 lata – dla pojazdów określonych w prawie jazdy kategorii:

- a) A – jeżeli osoba nie posiadała co najmniej przez 2 lata prawa jazdy kategorii A2.

2. Wymagany minimalny wiek do kierowania dla żołnierzy kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wynosi:

- 1) 18 lat – dla pojazdów określonych w pozwoleniu wojskowym kategorii A, C i C+E; (...)

3. Wymagany minimalny wiek do kierowania wynosi:

- 1) 18 lat – dla funkcjonariuszy kierujących pojazdami Policji oraz Straży Granicznej, określonymi w prawie jazdy kategorii A.

Podczas kontroli drogowej należy dokładnie zweryfikować uprawnienia do kierowania motocyklami. W większości przypadków odnośnie do uprawnień kierujący skupiają się tylko na wartości takiej jak pojemność silnika, w przypadku kategorii prawa jazdy A1 lub możliwości poruszania się motocyklem w ramach kategorii B, lub na mocy maksymalnej, w przypadku kategorii A2, ale należy pamiętać o pozostałych parametrach, które muszą być spełnione, żeby móc poruszać się danym pojazdem. W przypadku pojazdów nowszych, wprowadzonych do produkcji w trakcie obowiązywania na terenie Unii Europejskiej przepisów dających możliwość poruszania się motocyklami o mniejszej pojemności, pojazdy te są skonstruowane, aby spełniać wymagania regulacji. Niemniej jednak można spotkać się z sytuacjami, kiedy to pojazdy nie spełniają wszystkich wymogów. Moc silników dwusuwowych może sięgać niekiedy ponad 25 kW, a przy niskiej masie własnej również stosunek mocy do masy własnej będzie wyższy

niż dopuszczalny. Z podobnymi sytuacjami można się spotkać przy kategorii prawa jazdy A2, gdzie bardzo lekkie maszyny będą miały wyższy niż dopuszczalny stosunek mocy do masy własnej pojazdu, mimo nieprzekroczenia mocy maksymalnej dla tej kategorii. W trakcie kontroli drogowej motocykli, do kierowania którymi dopuszcza kategoria A2, w przypadku ograniczenia mocy do 35 kW, powinniśmy bazować na informacjach znajdujących się w dokumentach. Jeżeli dany pojazd został dopuszczony do ruchu jako spełniający określone parametry techniczne, jest to dla nas wystarczająca informacja. Wykonując codzienne czynności służbowe, nie dysponujemy odpowiednim sprzętem pomiarowym, aby zbadać parametr mocy silnika i opieramy się na dokumencie dopuszczającym pojazd do ruchu.

Należy pamiętać, że osoby, które ukończyły 18 lat przed wejściem w życie ustawy o kierujących pojazdami, tj. przed dniem 19 stycznia 2013 r., a więc urodzone przed 19 stycznia 1995 r., mają możliwość kierowania motorowerami bez posiadania prawa jazdy. Wynika to z przepisów, które obowiązywały przed wejściem w życie tej ustawy.

Dopuszczenie do kierowania motocyklami trójkołowymi to kolejne uprawnienie dla kierowców, szczególnie dla osób posiadających kategorię prawa jazdy B, gdy osoba posiadająca tę kategorię od co najmniej trzech lat może poruszać się takim motocyklem bez względu na jego moc czy inne parametry. I w tym momencie należałoby zastanowić się, czy każdy motocykl posiadający trzy koła jest motocyklem trójkołowym. Pomijając motocykle z wózkiem bocznym, nie każdy motocykl mający trzy koła, z czego dwa w jednej osi, będzie pojazdem trójkołowym. Mają na to wpływ przepisy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców. W trakcie kontroli tego typu pojazdów należy skupić się na kategorii pojazdu, informację taką znajdziemy w dokumencie pojazdu lub w informacjach zawartych w Centralnej Ewidencji Pojazdów. Na uwagę zasługuje fakt, że w ramach jednego modelu możemy spotkać się z różną kategorią pojazdu. Pomimo tego, że dany pojazd może wyglądać podobnie, to spełnia inne kryteria homologacyjne (np. układ hamulcowy, rozstaw kół) i może należeć do innej kategorii pojazdów.

Sytuacja ma się podobnie w odniesieniu do czterokołowców, gdzie część pojazdów może być zarejestrowana jako pojazd samochodowy lub ciągnik rolniczy. W przypadku weryfikacji dokumentów dopuszczających pojazd do ruchu trzeba określić, jaki pojazd kontrolujemy, a informacje takie znajdziemy zarówno w rubryce „rodzaj pojazdu”, jak i w kategorii pojazdu (rubryka J w dowodzie rejestracyjnym). Prawidłowe określenie, jaki rodzaj pojazdu kontrolujemy, jest kluczowe ze względu na posiadanie odpowiednich uprawnień do kierowania pojazdami, jak również pod kątem obowiązkowego wyposażenia pojazdu i innych obowiązujących przepisów (np. indywidualne ograniczenie prędkości, obowiązek korzystania z kasku ochronnego).

Definicje pojazdów zostały precyzyjnie określone w art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, stanowiąc podstawę do ich klasyfikacji.

Motocykl – pojazd samochodowy dwukołowy kategorii L3e albo dwukołowy z bocznym wózkiem kategorii L4e, albo trójkołowy kategorii L5e o symetrycznym rozmieszczeniu kół, spełniający kryteria klasyfikacji dla pojazdów odpowiednio dla kategorii L3e albo L4e, albo L5e, o których mowa w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.).

Motorower – pojazd dwu- lub trójkołowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm³ lub w silnik elektryczny o mocy nie większej niż 4 kW, którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h.

Czterokołowiec – pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza:

- a) w przypadku przewozu rzeczy 550 kg,
- b) w przypadku przewozu osób 400 kg.

Czterokołowiec lekki – czterokołowiec, którego masa własna nie przekracza 350 kg i konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h.

Ciągnik rolniczy – pojazd silnikowy, którego konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości nie mniejszej niż 6 km/h, skonstruowany do używania łącznie ze sprzętem do prac rolnych, leśnych lub ogrodniczych; ciągnik taki może być również przystosowany do ciągnięcia przyczep oraz do prac ziemnych.

Ileokroć w przepisach pojawia się określenie kategorii pojazdu oznaczonej literą L, należy przez to rozumieć, że mamy do czynienia z pojazdami dwukołowymi lub trójkołowymi oraz z niektórymi czterokołowcami, w tym:

kategoria L1e – motorowery dwukołowe;

kategoria L2e – motorowery trójkołowe;

kategoria L3e – motocykle dwukołowe bez bocznego wózka;

kategoria L4e – motocykle dwukołowe z bocznym wózkiem;

kategoria L5e – motocykle trójkołowe;

kategoria L6e – czterokołowce lekkie;

kategoria L7e – czterokołowce.

Natomiast kategoria T: ciągniki rolnicze, w tym:

kategoria T3: ciągniki kołowe o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nieprzekraczającej 40 km/h i masie własnej, w stanie gotowości do jazdy, nieprzekraczającej 600 kg.

5.

Kask ochronny i pasy bezpieczeństwa

Podczas jazdy motocyklem kask ochronny jest jednym z najważniejszych elementów zabezpieczających życie i zdrowie kierowcy, a także pasażera. Chroni głowę – najbardziej narażoną część ciała podczas zdarzenia drogowego. Choć w motocyklach rzadko spotykamy pasy bezpieczeństwa, to nie należy zapominać, że korzystanie z nich w prawidłowy sposób również zapewnia ich użytkownikom bezpieczeństwo.

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym:

Art. 40. 1. Kierujący motocyklem, czterokołowcem lub motorowerem oraz osoba przewożona takimi pojazdami są obowiązani używać w czasie jazdy kasków ochronnych odpowiadających właściwym warunkom technicznym.

2. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do motocykli fabrycznie wyposażonych w pasy bezpieczeństwa.
3. Przepisu ust. 1 nie stosuje się do czterokołowców fabrycznie wyposażonych w nadwozie zamknięte i pasy bezpieczeństwa.

Przepisy ustawy – Prawo o ruchu drogowym nakładają na kierujących motocyklami i motorowerami obowiązek korzystania w czasie jazdy z kasków ochronnych. Należy zwrócić uwagę, że kaski takie muszą odpowiadać odpowiednim warunkom technicznym. Spełnienie takich norm jest naniesione na kasku. Możemy taką informację znaleźć najczęściej przy zapięciu kasku w postaci wszytej metki ze znakiem homologacyjnym lub naklejki znajdującej się na zewnątrz kasku w jego tylnej dolnej części. W trakcie kontroli powinniśmy zwrócić na to szczególną uwagę, ponieważ stosowanie nieodpowiedniego wyposażenia może prowadzić do poważnych konsekwencji w razie udziału



Fot. 3. Kask.



Fot. 4–5. Homologacja.

w zdarzeniu drogowym. Ustawodawca nie nakłada na kierujących obowiązku korzystania z innego wyposażenia ochronnego.

W ust. 2 art. 40 ustawy – Prawo o ruchu drogowym znajduje się wyłączenie dla obowiązku korzystania z kasku ochronnego w przypadku poruszania się motocyklem fabrycznie wyposażonym w pasy bezpieczeństwa, natomiast rozwiązanie to nie jest powszechne wśród maszyn znajdujących się w produkcji.

W ust. 3 powyższego artykułu znajdziemy wyłączenie z obowiązku korzystania z kasku ochronnego w przypadku wyposażenia czterokołowca (kategoria pojazdu L6e i L7e) w nadwozie zamknięte i pasy bezpieczeństwa. Jeżeli pojazd jest zarejestrowany jako ciągnik rolniczy (kategoria pojazdu T3, a dokładnie, najczęściej występująca kategoria T3b), korzystanie z kasku nie jest wymagane pomimo braku zamkniętej kabiny i zamontowanych pasów bezpieczeństwa.

6.

Warunki techniczne oraz kontrola stanu technicznego

Zgodnie z art. 66 ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym:

Pojazd uczestniczący w ruchu ma być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby korzystanie z niego:

- 1) nie zagrażało bezpieczeństwu osób nim jadących lub innych uczestników ruchu, nie naruszało porządku ruchu na drodze i nie narażało kogokolwiek na szkodę;
- 2) nie zakłócało spokoju publicznego przez powodowanie hałasu przekraczającego poziom określony w przepisach szczegółowych;
- 3) nie powodowało wydzielania szkodliwych substancji w stopniu przekraczającym wielkości określone w przepisach szczegółowych;
- 4) nie powodowało niszczenia drogi;
- 5) zapewniało dostateczne pole widzenia kierowcy oraz łatwe, wygodne i pewne posługiwanie się urządzeniami do kierowania, hamowania, sygnalizacji i oświetlenia drogi przy równoczesnym jej obserwowaniu.

Drogowa kontrola techniczna obejmuje identyfikację pojazdu oraz sprawdzenie stanu technicznego co najmniej jednej pozycji z następujących obszarów:

- 1) układ hamulcowy;
- 2) układ kierowniczy;
- 3) widoczność;
- 4) światła i wyposażenie elektryczne;
- 5) osie, koła, opony i zawieszenie;
- 6) podwozie i elementy przymocowane do podwozia;
- 7) inne wyposażenie, w tym tachograf i ogranicznik prędkości;
- 8) uciążliwość, w tym emisję spalin oraz wycieki paliwa lub oleju;
- 9) warunki dodatkowe.



Fot. 6. Kontrola stanu drogomierza i samodiagnostyki układów motocykla.

7.

Znaczenie układów i elementów konstrukcyjnych pojazdów dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym

Identyfikacja pojazdu

Identyfikacja, czyli możliwość jednoznacznego rozpoznania konkretnego pojazdu na podstawie unikalnych cech, ma duże znaczenie zarówno z punktu widzenia właścicieli pojazdów, jak i organów ścigania. Poniżej przedstawiono kluczowe informacje dotyczące tabliczki znamionowej³.

§ 1. Tabliczka znamionowa powinna być umieszczona przez producenta albo przez jego upoważnionego przedstawiciela. W przypadku braku tabliczki znamionowej mają zastosowanie odrębne przepisy o tabliczce zastępczej.

§ 2. 1. Tabliczka znamionowa powinna być trwale przymocowana w widocznym i łatwo dostępnym miejscu na części, która nie daje się łatwo usunąć lub wymienić. Powinna ona podawać w sposób czytelny i nieścieralny informacje w następującej kolejności:

- 1) nazwa producenta;
- 2) numer świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub numer świadectwa homologacji typu pojazdu;
- 3) numer identyfikacyjny pojazdu VIN, a w razie jego braku – rozpoznawczy numer podwozia/nadwozia pojazdu;
- 4) maksymalna masa całkowita pojazdu, a w przypadku motocykli i motorowerów zamiast maksymalnej masy całkowitej homologowany poziom hałasu zewnętrznego na postoju w dB (A) przy prędkości obrotowej wyrażonej w obr./min;
- 5) maksymalna masa całkowita zespołu pojazdów w przypadku pojazdu samochodowego przeznaczonego do ciągnięcia przyczepy;
- 6) maksymalne obciążenia osi podane w kolejności od przodu do tyłu; (...)

³ K. Dewerenda, *Kontrola stanu technicznego motocykla w warunkach drogowych*, „Kwartalnik Policyjny” 2024, nr 3–4, s. 44.

7. Znaczenie układów i elementów konstrukcyjnych pojazdów dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym

- 10) producent może podać dodatkowe dane, zamieszczając je poniżej lub obok, poza wyraźnie zaznaczonym prostokątem zawierającym jedynie dane przewidziane w pkt 1-8;
 - 11) w odniesieniu do ciągników rolniczych rejestrowanych po raz pierwszy po dniu 20 października 2007 r. mają zastosowanie pkt 1, 2 i 3, z zastrzeżeniem, że numer powinien być umieszczony na podwoziu lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym na przedniej prawej stronie pojazdu, oraz pkt 4 z zastrzeżeniem pkt 11;
 - 12) wysokość znaków dla numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN) nie powinna być mniejsza niż 4 mm, dla pozostałych informacji nie powinna być mniejsza niż 2 mm;
 - 13) w odniesieniu do ciągników rolniczych rejestrowanych po raz pierwszy po dniu 20 października 2007 r. na tabliczce znamionowej powinny znajdować się także następujące dane:
 - a) typ ciągnika,
 - b) najmniejsza i największa wartość maksymalnej masy całkowitej ciągnika,
 - c) maksymalny nacisk każdej osi ciągnika w zależności od możliwych typów opon, w jakie można dany ciągnik wyposażyć,
 - d) maksymalne masy ciągniętej przyczepy (przyczep).
2. W przypadku motocykli i motorowerów obowiązuje podanie danych wymienionych w ust. 1 pkt 1-4, przy czym dane określone w ust. 1 pkt 2 i 4 mogą być umieszczone poza tabliczką znamionową⁴.



Fot. 7-8. Kontrola elementów identyfikacji pojazdu.

⁴ Załącznik nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502).

Tablica rejestracyjna

§ 1. Przednie tablice rejestracyjne; dotyczy pojazdów kategorii L6e i L7e objętych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trójkołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60 z 02.03.2013, str. 52, z późn. zm.).

1.1. Miejsce przewidziane do umieszczenia przedniej tablicy rejestracyjnej powinno stanowić prostokątną powierzchnię o następujących minimalnych wymiarach:

1) dla pojazdów kategorii L6e:

- a) szerokość 100 mm i wysokość 175 mm albo
- b) szerokość 145 mm i wysokość 125 mm;

2) dla pojazdów kategorii L7e – szerokość 280 mm i wysokość 200 mm.

1.2. Miejsce to powinno być takie, aby po zamocowaniu tablice spełniały następujące wymagania:

- 1) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu;
- 2) tablica może być odchylona od pionu nie mniej niż o 15° i nie więcej niż o 30° ;
- 3) wysokość położenia tablicy nad ziemią, dla jej krawędzi:
 - a) dolnej nie może być mniejsza niż 0,20 m,
 - b) górnej nie może przekraczać 1,50 m;
- 4) w zakresie wymagań dotyczących widoczności geometrycznej tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:
 - a) dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu,
 - b) płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i tworzącej kąt 15° do góry od poziomu,
 - c) płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy;
- 5) lewa krawędź tablicy nie może być położona na lewo od pionowej płaszczyzny równoległej do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i nie może wystawać poza zewnętrzny obrys pojazdu.

§ 2. Tylne tablice rejestracyjne.

2.1. Miejsce przewidziane do umieszczenia tylnej tablicy rejestracyjnej powinno stanowić prostokątną powierzchnię o następujących minimalnych wymiarach:

- 2) dla pojazdów kategorii L3e, L4e, L5e, L7e – szerokość 280 mm i wysokość 200 mm;

3) dla pojazdów kategorii L1e, L2e, L6e:

- a) szerokość 100 mm i wysokość 175 mm albo
- b) szerokość 145 mm i wysokość 125 mm;

4) dla pojazdów kategorii T:

- a) szerokość 520 mm i wysokość 120 mm albo
- b) szerokość 255 mm i wysokość 165 mm.

2.2. Miejsce to powinno być takie, aby po zamocowaniu tablice spełniały następujące wymagania:

2) pojazdy kategorii L:

- a) tablica powinna być umieszczona pomiędzy dwiema równoległymi wzdłużnymi płaszczyznami pionowymi przechodzącymi przez zewnętrzne krawędzie pojazdu (bez uwzględniania lusterek wstecznych), z zastrzeżeniem, że miejsce przewidziane do umieszczenia tylnej tablicy rejestracyjnej pojazdu nie wystaje poza zewnętrzny obrys pojazdu,
- b) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
- c) tablica może być odchylona od pionu nie mniej niż o 15° i nie więcej niż o 30° ,
- d) wysokość położenia tablicy nad ziemią, dla jej krawędzi:
 - dolnej nie może być mniejsza niż 0,20 m,
 - górnej nie może przekraczać 1,50 m,
- e) w zakresie wymagań dotyczących widoczności geometrycznej tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:
 - dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu, równoległą do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i przechodzącą przez środek tablicy,
 - płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i odchylonej o kąt 15° do góry od poziomu,
 - płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy;

3) pojazdy kategorii T:

- a) położenie tablicy względem osi podłużnej pojazdu:

- środek tablicy nie może być położony na prawo od wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
- lewa krawędź tablicy nie powinna przekroczyć bocznego obrysu pojazdu,
- b) tablica powinna być prostopadła do wzdłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu,
- c) tablica powinna być pionowa z dokładnością do 5° , jeżeli jednak jest to konieczne ze względu na kształt pojazdu, może ona być odchylona od pionu:
 - nie więcej niż o 30° , gdy powierzchnia ze znakami rejestracyjnymi jest skierowana ku górze i pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest nie wyżej niż 1,20 m nad ziemią,
 - nie więcej niż o 15° , gdy powierzchnia ze znakami rejestracyjnymi jest skierowana ku dołowi i pod warunkiem, że górna krawędź tablicy jest powyżej 1,20 m nad ziemią,
- d) wysokość położenia tablicy nad ziemią, dla jej krawędzi:
 - dolnej nie może być mniejsza niż 0,30 m,
 - górnej nie może być większa niż 4 m,
- e) w zakresie wymagań dotyczących widoczności geometrycznej tablica powinna być widoczna z przestrzeni zawartej wewnątrz następujących czterech płaszczyzn:
 - dwóch płaszczyzn pionowych stycznych do bocznych krawędzi tablicy i tworzących kąty 30° na zewnątrz ze środkową wzdłużną płaszczyzną pojazdu,
 - płaszczyzny stycznej do górnej krawędzi tablicy i odchylonej o kąt 15° do góry od poziomu,
 - płaszczyzny poziomej przechodzącej przez dolną krawędź tablicy; jeżeli jednak wysokość położenia górnej krawędzi tablicy nad ziemią jest większa niż 1,20 m, to ta płaszczyzna powinna być styczna do dolnej krawędzi tablicy i odchylona o kąt 15° do dołu od poziomu,
- f) wysokości położenia podawane w lit. c i d należy określać na pojeździe w stanie nieobciążonym⁵.

Właściciel pojazdu umieszcza na pojeździe tablice rejestracyjne z przodu i z tyłu w miejscach konstrukcyjnie do tego przeznaczonych, z wyjątkiem przyczep, ciągników rolniczych, motocykli i motorowerów, na których tablicę umieszcza się tylko z tyłu.

⁵ Załącznik nr 5 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Układ hamulcowy

Hamulce w omawianych pojazdach są jednym z kluczowych elementów bezpieczeństwa, odpowiedzialnym za skuteczne zatrzymywanie pojazdu i kontrolowanie jego prędkości. Współczesne pojazdy są wyposażone w różne systemy hamulcowe, różniące się od siebie w zależności od typu motocykla i jego przeznaczenia⁶. Sprawność układu hamulcowego podlega okresowej kontroli technicznej, ale dbałość o niego spoczywa na użytkowniku pojazdu. W przypadku czterokołowców, ze względu na wysokie ryzyko przewrócenia, skuteczność i równomierność działania hamulców jest absolutnie kluczowa. Z najczęstszych usterek układu hamulcowego możemy wymienić:

- 1) zużyte klocki hamulcowe – usterka powstaje najczęściej w wyniku naturalnego zużycia okładzin ciernych; do ujawnienia usterki często wystarczy wzrokowa ocena grubości okładzin; o zużyciu elementu może świadczyć spadek skuteczności hamowania, pischczenie oraz metaliczny dźwięk przy hamowaniu; w konsekwencji zużycia klocków hamulcowych może dojść do uszkodzenia tarcz hamulcowych;
- 2) zużyte lub porysowane tarcze hamulcowe – do uszkodzenia dochodzi w wyniku naturalnego procesu zużycia lub w wyniku wcześniej wspomnianego nadmiernego zużycia klocków hamulcowych; przegrzanie tarcz i zabrudzenia także wpływają na przyspieszony proces zużywania; wzrokowa ocena elementu przez użytkownika pojazdu daje gwarancję ujawnienia uszkodzenia; objawem świadczącym o zużyciu mogą być drgania, wibracje przy hamowaniu, nierówne hamowanie i hałas oraz spadek skuteczności hamowania;
- 3) zapowietrzenie układu hamulcowego – do usterki dochodzi często w przypadku nieszczelności układu hamulcowego; wymiana płynu hamulcowego bez usunięcia powietrza z układu lub jego nieprawidłowe odpowietrzenie może spowodować tzw. miękką dźwignię, co powoduje pogorszenie jakości hamowania, a także konieczność kilkukrotnego naciskania dźwigni hamulca w celu zadziałania;
- 4) wycieki płynu hamulcowego – do uszkodzenia dochodzi w wyniku zużycia uszczelek, pęknięć przewodów, a także korozji elementów metalowych; objawami świadczącymi o powyższych niesprawnościach mogą być mokre zaciski hamulcowe, przewody, a także spadek poziomu płynu w zbiorniczku, co w konsekwencji prowadzi do utraty ciśnienia w układzie hamulcowym;
- 5) uszkodzone przewody hamulcowe – uszkodzenie powstaje w wyniku starzenia się gumowych elementów, przetarć powstałych w wyniku mechanicznych uszkodzeń lub korozji w przypadku metalowych przewodów; objawami świadczącymi o powstałym uszkodzeniu mogą być wycieki, „spuchnięte” przewody hamulcowe i spadek ciśnienia w układzie hamulcowym;

⁶ K. Dewerenda, *Kontrola stanu technicznego motocykla w warunkach drogowych*, „Kwartalnik Policyjny” 2024, nr 3–4, s. 42.

- 6) zablokowane lub nierówno pracujące zaciski hamulcowe – uszkodzenie powstaje w wyniku zanieczyszczeń dostających się do elementu; korozja, a także brak odpowiedniego smarowania prowadnic mogą spowodować przegrzewanie się tarcz hamulcowych, nadmierne zużycie klocków po jednej stronie; na tego rodzaju uszkodzenia należy zwracać szczególną uwagę w przypadku czterokołowców użytkowanych w trudnych warunkach, takich jak błoto, woda, piasek;
- 7) płyn hamulcowy – dbałość o wymianę płynu hamulcowego daje gwarancję jego skuteczności i zapobiega uszkodzeniom spowodowanym wilgocią;
- 8) niesprawny system ABS – jeżeli pojazd wyposażony jest w system, ABS w zestawie wskaźników pojazdu powinien znajdować się komunikat (kontrolka) informujący o awarii systemu ABS; przyczyną jego niesprawności mogą być uszkodzenia sterownika oraz korozja złączy; w pojazdach jednośladowych uszkodzenie systemu ABS może prowadzić do zablokowania kół;
- 9) przegrzewanie układu hamulcowego – do uszkodzenia często prowadzi zła technika jazdy, a mianowicie jazda z wciśniętą nożną dźwignią hamulca; zauważalne może być zadymienie wydobywające się z okolicy układu hamulcowego oraz nieprzyjemny zapach; kolejnym powodem prowadzącym do przegrzania układu hamulcowego może być długotrwałe hamowanie wynikające z dynamicznego stylu jazdy.



Fot. 9–12. Kontrola układu hamulcowego motocykla.

Układ kierowniczy i podwozie

Rama motocykla jest jego szkieletowym elementem, zapewniającym stabilność i integralność konstrukcji. Pęknięcie ramy może prowadzić do jej osłabienia, przez co może dojść do utraty kontroli nad motocyklem podczas jazdy. W skrajnych przypadkach pęknięta rama może całkowicie się złamać, co może prowadzić do poważnych wypadków, zagrażających życiu kierowcy i pasażerów. Należy pamiętać, że nawet niewielkie pęknięcie ramy może wpływać na geometrię motocykla, co może powodować trudności w prowadzeniu pojazdu. Może to objawiać się problemami z utrzymaniem kierunku jazdy, nietypowym zachowaniem motocykla na zakrętach, a także większą podatnością na wibracje i drgania.

Amortyzatory przednie są odpowiedzialne za tłumienie wstrząsów i drgań, które powstają podczas jazdy po nierównej nawierzchni. Wyciek oleju z amortyzatorów prowadzi do zmniejszenia ich skuteczności, co oznacza, że motocykl będzie mniej stabilny, a jazda stanie się mniej komfortowa. Amortyzatory przednie pomagają w utrzymaniu opon w stałym kontakcie z nawierzchnią drogi. Jeśli amortyzatory przestaną działać prawidłowo z powodu wycieku, opony mogą stracić przyczepność, szczególnie na zakrętach lub podczas hamowania. To znacznie zwiększa ryzyko poślizgu, co może prowadzić do utraty kontroli nad motocyklem. Przednie amortyzatory odgrywają kluczową rolę w stabilizacji motocykla podczas hamowania, szczególnie nagłego. Wycieki z amortyzatorów mogą spowodować, że przód motocykla będzie się zanurzał („nurkował”) bardziej niż zwykle podczas hamowania, co może prowadzić do destabilizacji pojazdu. Może to również wpłynąć na efektywność hamowania, wydłużając jego drogę. Wycieki oleju z amortyzatorów mogą spowodować, że olej dostanie się na tarcze hamulcowe, klocki hamulcowe lub inne elementy układu hamulcowego. Olej na tarczach hamulcowych znacznie obniża skuteczność hamowania, co jest ekstremalnie niebezpieczne. Ponadto zanieczyszczenie innych elementów może prowadzić do ich uszkodzenia lub szybszego zużycia⁷.

Oświetlenie i widoczność

Pojazdy, którym poświęcony jest niniejszy materiał, są mniejsze od chociażby samochodów osobowych, co sprawia, że trudniej je zauważyć na drodze, zwłaszcza w ruchu miejskim lub podczas złych warunków pogodowych. Sprawne oświetlenie pojazdu ogrywa kluczową rolę w bezpiecznym poruszaniu się po drogach. Z punktu widzenia kierującego wpływa m.in. na widoczność – jest to szczególnie istotne w nocy, kiedy oświetlenie drogi i widoczność są ograniczone, natomiast z punktu widzenia innych uczestników ruchu drogowego brak nieprawidłowości w oświetleniu daje możliwość zrozumienia zamiarów motocyklisty, np. podczas wykonywania manewru zmiany pasa ruchu czy hamowania⁸.

⁷ K. Dewerenda, *Kontrola stanu technicznego motocykla w warunkach drogowych*, „Kwartalnik Policyjny” 2024, nr 3–4, s. 44.

⁸ Tamże, s. 42.

W przypadku poruszania się po drodze pojazdem z nadwoziem zamkniętym warto zwrócić uwagę na utrzymanie szyb w czystości. Ponadto nieuszkodzone szyby i sprawny układ wycieraczek i spryskiwaczy daje gwarancję odpowiedniej widoczności, co wpływa na bezpieczeństwo użytkownika, a także pozostałych uczestników ruchu drogowego.

Użytkownicy bardzo często modyfikują oświetlenie swoich pojazdów, żeby poprawić wygląd, zwiększyć widoczność lub po prostu wyróżnić się z tłumu. Niestety, wiele z tych modyfikacji jest niezgodnych z przepisami i naraża użytkowników na konsekwencje prawne. Jednym z przykładów modyfikacji są kolorowe światła, montowane na przodzie motocykla, podwoziu lub nawet w reflektorach. W polskich przepisach dokładnie określono dopuszczalne kolory świateł: z przodu mogą świecić jedynie na kolor biały lub żółty selektywny, z tyłu – na czerwono, a kierunkowskazy muszą emitować światło żółte. Każdy inny kolor, może zostać potraktowany jako stwarzanie zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Inną praktyką jest montowanie świateł stroboskopowych, migających lub mrugających w nieregularny sposób. Podobnie wygląda sytuacja z tzw. LED barami czy bardzo mocnymi światłami dalekosiężnymi, które oślepiają innych uczestników ruchu, pomimo że montowane są z zamiarem poprawy widoczności kierującego. Niektórzy motocykliści decydują się także na demontaż fabrycznych elementów oświetlenia, takich jak tylne odbłaski czy podświe-



Fot. 13. Kontrola stanu oświetlenia motocykla z przodu – sprawdzenie działania światła mijania i kierunkowskazów.



Fot. 14. Kontrola stanu oświetlenia motocykla z przodu – sprawdzenie działania światła drogowego.



Fot. 15. Kontrola stanu oświetlenia motocykla z tyłu – sprawdzenie działania światła pozycyjnego i kierunkowskazów – w przypadku kontroli tego pojazdu ujawniony został brak światła odbłaskowego tylnego.



Fot. 16. Kontrola stanu oświetlenia motocykla z tyłu – sprawdzenie działania światła hamowania poprzez naciśnięcie dźwigni hamulca przedniego.



Fot. 17. Kontrola stanu oświetlenia motocykla z tyłu – sprawdzenie działania światła hamowania poprzez naciśnięcie dźwigni hamulca nożnego

tlenie tablicy rejestracyjnej. Choć może to poprawiać wygląd motocykla, niestety jest to niezgodne z przepisami. Zarówno tylny czerwony odbłask, jak i odpowiednio działające oświetlenie tablicy rejestracyjnej są obowiązkowe. Wiele kontrowersji budzi też stosowanie reflektorów LED jako zamienników tradycyjnych żarówek halogenowych. Wiele użytkowników instaluje żarówki LED w lampach, które pierwotnie nie były do nich przystosowane. Takie rozwiązanie często prowadzi do złego rozsyłu światła i może powodować oślepianie innych kierowców. Na koniec warto wspomnieć, że wszystkie elementy oświetlenia montowane w pojeździe muszą posiadać homologację – czyli odpowiednie oznaczenia, najczęściej w formie liter „E” lub „ECE” na obudowie. Brak takiego oznaczenia oznacza, że dana lampa nie jest dopuszczona do użytku na drogach publicznych. Źródło światła zamontowane w reflektorze musi odpowiadać homologacji reflektora.

Koła i opony

Opony są jedynym punktem kontaktu motocykla i motoroweru z nawierzchnią drogi. Zapewniają przyczepność, co jest kluczowe podczas manewru hamowania, przyspieszania i pokonywania zakrętów. Podczas kontroli konieczne należy sprawdzić, czy ogumienie posiada homologację do użytku po drogach publicznych. Zużyte lub uszkodzone opony mogą prowadzić do utraty kontroli nad motocyklem, zwiększając ryzyko wypadku. Producent opon umieszcza znaczniki TWI „Tread Wear Indicator” (wskaźnik zużycia bieżnika). W trakcie przeprowadzania kontroli należy skontrolować stan zużycia bieżnika, a także zwrócić uwagę na wszelkiego rodzaju pęknięcia, przetarcia, uwypuklenia opony.

Należy również pamiętać o prawidłowym ciśnieniu opon zalecanym przez producenta. Odpowiednie ciśnienie w oponach zapewnia optymalną powierzchnię kontaktu opony z nawierzchnią. Zbyt niskie lub zbyt wysokie ciśnienie może zmniejszyć przyczepność, co zwiększa ryzyko poślizgu i utraty kontroli nad motocyklem. Niewłaściwe ciśnienie powoduje nierównomierne zużycie bieżnika. Opony zbyt mocno napompowane zużywają się bardziej w środkowej części, natomiast te zbyt słabo napompowane na brzegach. W obu przypadkach opony tracą swoje właściwości i mogą wymagać wcześniejszej wymiany⁹.

Felgi w złym stanie, np. pęknięte, krzywe lub skorodowane mogą prowadzić do niestabilności pojazdu, drgań podczas jazdy, a nawet do całkowitej utraty kontroli, co stwarza poważne zagrożenie dla kierowcy i innych uczestników ruchu drogowego. Należy również wspomnieć o wpływie felg na stan opon. Uszkodzona felga może prowadzić do nierównomiernego zużycia ogumienia, a nawet powodować nieszczelność opony, co w efekcie skraca jej żywotność i zwiększa ryzyko przebicia. Odpowiednio utrzymane felgi mają również wpływ na komfort jazdy i prowadzenie pojazdu. W przypadku motocykli i motorowerów, gdzie równowaga odgrywa kluczową rolę, każda nierówność czy uszkodzenie może powodować trudności w prowadzeniu.



Fot. 18–19. Kontrola stanu technicznego ogumienia.

Uciążliwość oraz wycieki płynów eksploatacyjnych

Głośne pojazdy jednośladowe są uciążliwe dla osób znajdujących się w pobliżu, zwłaszcza w miastach i na osiedlach mieszkalnych. Hałas może zakłócać spokój, a także negatywnie oddziaływać na zwierzęta. Ponadto zbyt głośny dźwięk wydobywający się z układu wydechowego może rozpraszać innych kierowców i zwiększać ryzyko wypadków. W przypadku wystąpienia uzasadnionego przypuszczenia co do emisji nadmiernego poziomu hałasu kontrolowanego pojazdu w miarę możliwości należy skorzystać z urządzeń do pomiaru głośności będących na wyposażeniu Poli-

⁹ Tamże, s. 43.

cji. Należy również zwrócić uwagę na oznakowanie dopuszczające element do użytkowania na drogach publicznych¹⁰.

Poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu z odległości 0,5 m nie przekraczał w odniesieniu do pojazdu, który był poddany badaniom homologacyjnym – wartości ustalonej w trakcie badań homologacyjnych o 5 dB (A).

Poziom hałasu zewnętrznego został następująco określony dla motocykla z silnikiem o pojemności skokowej:

- nieprzekraczającej 125 cm³ – 94 dB,
- większej niż 125 cm³ – 96 dB.

Poziom hałasu zewnętrznego, mierzony podczas postoju motoroweru z odległości 0,5 m, nie może przekraczać 90 dB (A).

Poziom hałasu zewnętrznego dla pojazdu samochodowego (czterokołowca) o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem samochodu osobowego:

- silnik o zapłonie iskrowym – 93 dB,
- silnik o zapłonie samoczynnym – 102 dB.

Poziom hałasu zewnętrznego mierzony podczas postoju pojazdu silnikowego (ciągnika rolniczego) z odległości 0,5 m nie przekraczał 104 dB (A).



Fot. 20. Sonometr.



Fot. 21. Kontrola hałasu emitowanego przez pojazd oraz sygnału dźwiękowego.

¹⁰ Tamże, s. 43–44.

Wycieki płynów eksploatacyjnych w motocyklu to problem, który może mieć poważne konsekwencje zarówno dla samego pojazdu, jak i dla bezpieczeństwa jazdy oraz środowiska. Wycieki płynów mogą zanieczyszczać glebę oraz wodę, wpływając negatywnie na nasze środowisko. Wyciekające płyny mogą tworzyć niebezpieczne, śliskie plamy na drodze, co stanowi zagrożenie nie tylko dla motocyklisty, ale także dla innych użytkowników drogi. Podczas kontroli drogowej należy sprawdzić pojazd pod kątem wycieków pochodzących z układów: hamulcowego, chłodzącego, smarowania silnika, zawieszenia pojazdu, zasilania¹¹.



Fot. 22–23. Kontrola wycieków płynów eksploatacyjnych.

¹¹ Tamże, s. 44.

8.

Warunki dodatkowe

Motocykliści przewożący bagaże, torby czy inne ładunki zobowiązani są do ich prawidłowego montażu. Zgodnie z art. 61 ustawy – Prawo o ruchu drogowym przewożony ładunek nie może ograniczać widoczności kierowcy ani zasłaniać świateł czy tablicy rejestracyjnej. Powinien być również tak zamocowany, aby nie naruszał stateczności pojazdu, nie zagrażał bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nie powodował nadmiernego hałasu czy zanieczyszczenia środowiska. W praktyce oznacza to konieczność odpowiedniego zabezpieczenia kufrów, sakw lub plecaków motocyklowych w celu zapobieżenia przesuwania się lub odpadnięcia ładunku podczas jazdy.

Ujawnione usterki w trakcie kontroli zakwalifikować należy jako:

- **drobne usterki** – usterki bez znaczącego wpływu na bezpieczeństwo pojazdu lub wymagania ochrony środowiska, które nie powodują ograniczenia w dalszym użytkowaniu pojazdu;
- **poważne usterki** – usterki mogące zagrażać bezpieczeństwu ruchu drogowego lub naruszać wymagania ochrony środowiska albo inne istotne nieprawidłowości, które dają podstawę do ograniczenia dalszego użytkowania pojazdu oraz określenia warunków tego użytkowania;
- **niebezpieczne usterki** – usterki powodujące bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu drogowego lub naruszające wymagania ochrony środowiska, w stopniu uniemożliwiającym używanie pojazdu w ruchu drogowym, które powodują niedopuszczenie do dalszego użytkowania pojazdu.

Jeśli w trakcie kontroli technicznej wykryte zostaną różne usterki, klasyfikacja końcowa zależy od najpoważniejszej z nich.

W przypadku stwierdzenia podczas drogowej kontroli technicznej kilku usterek w tych samych obszarach kontroli, wynik kontroli może być zaklasyfikowany na podstawie poważniejszej kategorii usterek, jeżeli ich skumulowany wpływ skutkuje wzrostem zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu drogowego stwarzanego przez pojazd.

W przepisach określone zostały maksymalne wymiary dopuszczalne dla pojazdów omawianych w opracowaniu. Przedstawiają się one następująco:

- długość motocykla, motoroweru, pojazdu czterokołowego oraz zespołu złożonego z motocykla, motoroweru lub pojazdu czterokołowego z przyczepą – 4,00 m;
- wysokość motocykla, motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,50 m;
- szerokość motocykla i motoroweru oraz niektórych pojazdów czterokołowych nie może przekraczać 2,00 m, a jednośladowego motoroweru 1,00 m.

Powyższe przepisy stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1998 r.

Rozporządzenie określa także dopuszczalną masę całkowitą pojazdu oraz dopuszczalną ładowność, natomiast w trakcie kontroli w warunkach drogowych jej sprawdzenie może okazać się niemożliwe, dlatego w przypadku wystąpienia podejrzenia przekroczenia wartości dopuszczalnej masy całkowitej lub dopuszczalnej ładowności można wykorzystać mobilną wagę lub skorzystać z uprawnień określonych w art. 132 ust. 1 pkt 4 lub art. 132 ust. 1a pkt 7 ustawy – Prawo o ruchu drogowym. Pamiętaj także, że motocykle, motorowery i pojazdy czterokołowe mogą ciągnąć przyczepę o masie określonej przez producenta, ale nieprzekraczającej 50% masy pojazdu nieobciążonego, a wózek boczny motocykla powinien być umieszczony po jego prawej stronie.

W zależności od przypisanej kategorii pojazdu, przepisy precyzują obowiązkowe elementy jego wyposażenia, które przedstawiają się następująco:

Motorower

§ 53. 2. Motorower powinien być wyposażony w następujące światła:

- 1) jedno światło mijania barwy białej, umieszczone z przodu w pionowej płaszczyźnie symetrii pojazdu, nie niżej niż 500 mm oraz nie wyżej niż 1200 mm od powierzchni jezdni, oświetlające drogę na odległość co najmniej 30 m przed pojazdem przy dobrej przejrzystości powietrza oraz spełniające wymagania określone w § 13 ust. 1 pkt 4;
- 2) jedno tylne światło pozycyjne barwy czerwonej, umieszczone z tyłu w pionowej płaszczyźnie symetrii pojazdu, nie niżej niż 250 mm oraz nie wyżej niż 1200 mm od powierzchni jezdni; jeżeli



Fot. 24. Motorower.

szerokość pojazdu przekracza 80 cm, powinny być dwa światła umieszczone symetrycznie względem pionowej płaszczyzny symetrii pojazdu;

- 3) tylne światło (światła) odblaskowe, o kształcie innym niż trójkąt, odpowiadające wymaganiom określonym w pkt 2;
 - 4) boczne światło odblaskowe, o kształcie innym niż trójkąt, barwy żółtej samochodowej, w liczbie jedno lub dwa z każdej strony pojazdu, umieszczone nie niżej niż 300 mm oraz nie wyżej niż 900 mm od powierzchni jezdni;
 - 5) jedno światło hamowania „stop” barwy czerwonej, umieszczone z tyłu pojazdu nie niżej niż 250 mm i nie wyżej niż 1500 mm od powierzchni jezdni; dotyczy pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 2009 r.
3. Motorower ponadto może być wyposażony w:
- 1) jedno światło drogowe barwy białej, umieszczone z przodu, w pionowej płaszczyźnie symetrii pojazdu;
 - 2) jedno światło pozycyjne przednie, barwy białej, umieszczone w pionowej płaszczyźnie symetrii pojazdu, umieszczone z przodu nie niżej niż 350 mm i nie wyżej niż 1200 mm od powierzchni jezdni;
 - 3) dwa przednie i dwa tylne światła kierunkowskazu, barwy żółtej samochodowej; odległość między światłami nie może być mniejsza niż 240 mm dla światel przednich i 180 mm dla światel tylnych, przy czym powinna być zachowana minimalna odległość 100 mm od światła mijania; w przypadku motoroweru, w którym konstrukcja uniemożliwia uzyskanie tych odległości, dopuszcza się dla światel przednich odległość między światłami nie mniejszą niż 150 mm, a odległość między tylnymi światłami nie mniejszą niż 100 mm.
4. Motorower powinien być ponadto wyposażony w:
- 1) numer rozpoznawczy lub numer identyfikacyjny pojazdu (VIN), umieszczony w sposób trwały na ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym oraz tabliczkę znamionową;
 - 2) dwa niezależne, skutecznie działające hamulce; wskaźnik skuteczności hamowania, o którym mowa w § 16 ust. 1, nie może być mniejszy niż 38%;
 - 3) dzwonek lub inny sygnał ostrzegawczy o nieprzerazliwym dźwięku;
 - 4) tłumik wydechu;
 - 5) lusterko wsteczne umieszczone po lewej stronie pojazdu;
 - 6) podpórkę (podpórki), zgodnie z przepisem § 11 ust. 1 pkt 20;
 - 7) uchwyt (uchwyty) dla pasażera, zgodnie z przepisem § 11 ust. 1 pkt 21;
 - 7a) podnóżki lub inny sposób oparcia dla nóg dla kierującego i pasażera; (...)

- 9) prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy, wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph; przepis stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2016 r.;
- 10) licznik przebiegu pojazdu (drogomierz); przepis stosuje się do pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy z dniem 1 stycznia 2016 r.¹²

W myśl art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym motocykl i czterokołowiec są pojazdami samochodowymi, a więc muszą spełniać warunki techniczne dla pojazdów samochodowych. Poniżej zamieszczono wymogi wyposażenia dla motocykla i czterokołowca zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów i ich niezbędnego wyposażenia.

Motocykl

§ 11. 1. Pojazd samochodowy (motocykl) wyposaża się:

- 1) w numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) albo w numer nadwozia, podwozia lub ramy, umieszczony w sposób trwały na nadwoziu, ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym, oraz tabliczkę znamionową określoną w załączniku nr 4 do rozporządzenia; numeru identyfikacyjnego VIN nie wymaga się dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r. oraz dla motocykla zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2003 r., ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego, przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami oraz pojazdu z nadanym i wybitym numerem nadwozia/podwozia zgodnie z odrębnymi przepisami; (...)
- 3) w samoczynne wycieraczki przedniej szyby w liczbie zapewniającej odpowiednie pole widzenia kierowcy oraz w urządzenie do zmywania tej szyby; przepisu nie stosuje się do:
 - a) pojazdu wyposażonego w przednią szybę o takich wymiarach i kształcie, że kierowca bez zmiany normalnej pozycji może obserwować drogę nie poprzez tę szybę,
 - b) w zakresie wyposażenia w urządzenie do zmywania przedniej szyby – samochodu osobowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 lipca 1971 r., a pozostałych pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 lipca 1972 r.;



Fot. 25. Motocykl.

¹² Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502).

- 4) w prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy, wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph oraz w licznik przebiegu pojazdu (drogomierz);
- 5) w lusterka albo równoważne inne urządzenia do widzenia pośredniego typu kamera-monitor zapewniające kierującemu niezbędną dla bezpieczeństwa ruchu widoczność do tyłu:
 - a) co najmniej jedno lusterko zewnętrzne po lewej stronie pojazdu – w odniesieniu do samochodu osobowego i motocykla, z zastrzeżeniem lit. b,
 - b) co najmniej dwa lusterka zewnętrzne, jedno po lewej i jedno po prawej stronie pojazdu – w odniesieniu do pozostałych pojazdów oraz do samochodu osobowego ciągnącego przyczepę i samochodu osobowego, w którym lusterko wewnętrzne nie zapewnia dostatecznej widoczności do tyłu, (...)
- 5b) w co najmniej jedno lusterko zewnętrzne po lewej stronie pojazdu – w odniesieniu do motocykla, z zastrzeżeniem pkt 5c;
- 5c) w co najmniej dwa lusterka zewnętrzne, jedno po lewej i jedno po prawej stronie pojazdu – w odniesieniu do motocykla, dla którego prędkość maksymalna przekracza 100 km/h;
- 6) w sygnał dźwiękowy o ciągłym i nieprzerwałym tonie, o poziomie dźwięku mierzonym podczas postoju pojazdu z odległości 3 m, nie mniejszym niż:
 - a) 87 dB (A) - w odniesieniu do motocykla, (...)
- 10) w błotniki lub inne elementy nadwozia lub podwozia, o szerokości nie mniejszej niż szerokość opony, (...) przy czym błotniki samochodu osobowego i motocykla, przy masie własnej pojazdu, powinny odpowiadać następującym warunkom:
 - a) kąt opasania koła przez błotnik powinien być taki, aby obejmował co najmniej z przodu 30° i z tyłu 50° od pionowej płaszczyzny przechodzącej przez oś koła,
 - b) odległość między zewnętrzną krawędzią błotnika a osią koła w wymaganym kącie opasania nie może być większa niż dwukrotna wartość statycznego promienia opony,
 - c) najniższy punkt tylnej krawędzi błotnika lub innego elementu pełniącego jego funkcję znajdujący się w płaszczyźnie symetrii opony nie może znajdować się wyżej niż 150 mm ponad poziomą płaszczyznę przechodzącą przez oś koła,
 - d) błotników nie wymaga się w pojeździe nietypowej konstrukcji; (...)
- 12) w urządzenie zabezpieczające przed użyciem przez osoby nieuprawnione;
- 13) w trójkąt do ustawiania na drodze, przeznaczony do ostrzegania o obecności unieruchomionego pojazdu; przepisu nie stosuje się do motocykla jednośladowego; (...)

- 15) w tłumik wydechu – w odniesieniu do pojazdu wykorzystującego do napędu silnik spalinowy; wylot rury wydechowej nie może być skierowany w stronę otworów wlotowych urządzeń wentylacji; (...)
- 20) w podpórkę (podpórki), zapewniającą stabilne ustawienie pojazdu na podłożu, zgodną z przepisami o homologacji pojazdów;
- 21) w uchwyt (uchwyty) dla pasażera zgodny z przepisami o homologacji pojazdów;
- 22) w podnóżki lub inny sposób oparcia dla nóg dla kierującego i pasażera; przepis stosuje się do motocykla.



Fot. 26–28. Kontrola wyposażenia motocykla – uchwyt dla pasażera, podnóżki.

Światła:

§ 12. [Obowiązkowe światła zewnętrzne w pojeździe]

- 1. Pojazd, z zastrzeżeniem ust. 2, wyposaża się w następujące światła zewnętrzne:
 - 1) drogowe;
 - 2) mijania;
 - 3) kierunkowskazów – nie stosuje się do motocykla jednośladowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1986 r.;

- 4) hamowania „stop”;
 - 5) oświetlające tylną tablicę rejestracyjną;
 - 6) pozycyjne przednie;
 - 7) pozycyjne tylne;
 - 8) odblaskowe tylne inne niż trójkątne. (...)
3. Ponadto dopuszcza się wyposażenie w następujące światła:
- 2) przeciwmgłowe przednie;
 - 6) odblaskowe przednie;
 - 7) jazdy dziennej;
 - 11) awaryjne;
 - 12) przeciwmgłowe tylne.
4. Na wózku bocznym motocykla powinny być umieszczone światła:
- 1) pozycyjne przednie;
 - 2) pozycyjne tylne;
 - 3) odblaskowe tylne;
 - 4) kierunkowskazów; przepis stosuje się do pojazdu wyprodukowanego po dniu 30 czerwca 1993 r., odpowiadające warunkom określonym dla tych świateł; światła pozycyjne powinny się włączać i wyłączać równocześnie ze światłami pozycyjnymi motocykla.
5. Na wózku bocznym motocykla zabrania się umieszczania światła drogowego, światła mijania i światła przeciwmgłowego. (...)
7. W przypadku braku szczegółowych wymagań, charakterystyki świateł wymienionych w § 2 załącznika nr 6 do rozporządzenia, takie jak: światłość, barwa, powierzchnia widoczna, nie powinny się zmieniać podczas świecenia się lampy.

Hamulce

Motocykl powinien być wyposażony w dwa niezależne hamulce, z których jeden działa co najmniej na przednie koło (koła), a drugi – co najmniej na tylne koło (koła), natomiast motocykl z bocznym wózkiem powinien być wyposażony w hamulce wymienione powyżej, z tym że jeśli skuteczność hamowania spełnia wymagania określone w lp. 2 tabeli załącznika nr 7 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, o której mowa w § 16 ust. 2, hamulec działający na koło wózka nie jest wymagany¹³.

¹³ K. Dewerenda, *Kontrola stanu technicznego motocykla w warunkach drogowych*, „Kwartalnik Policyjny” 2024, nr 3–4, s. 43.

Czterokołowiec

§ 11. 1. Pojazd samochodowy (czterokołowiec) wyposaża się:

- 1) w numer identyfikacyjny pojazdu (VIN) albo w numer nadwozia, podwozia lub ramy, umieszczony w sposób trwały na nadwoziu, ramie lub innym podobnym podstawowym elemencie konstrukcyjnym, oraz tabliczkę znamionową określoną w załączniku nr 4 do rozporządzenia; numeru identyfikacyjnego VIN nie wymaga się dla pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1995 r. oraz dla motocykla zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2003 r., ciągnika rolniczego, pojazdu wolnobieżnego, przyczepy przeznaczonej do łączenia z tymi pojazdami oraz pojazdu z nadanym i wybitym numerem nadwozia/podwozia zgodnie z odrębnymi przepisami;
- 3) w samoczynne wycieraczki przedniej szyby w liczbie zapewniającej odpowiednie pole widzenia kierowcy oraz w urządzenie do zmywania tej szyby; przepisu nie stosuje się do: (...)
 - a) pojazdu wyposażonego w przednią szybę o takich wymiarach i kształcie, że kierowca bez zmiany normalnej pozycji może obserwować drogę nie poprzez tę szybę,
 - b) w zakresie wyposażenia w urządzenie do zmywania przedniej szyby – samochodu osobowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 lipca 1971 r., a pozostałych pojazdów zarejestrowanych przed dniem 1 lipca 1972 r.;
- 4) w prędkościomierz umieszczony w polu widzenia kierowcy, wyskalowany w km/h albo jednocześnie w km/h i mph oraz w licznik przebiegu pojazdu (drogomierz);
- 5) w lusterka zapewniające kierującemu niezbędną dla bezpieczeństwa ruchu widoczność do tyłu: (...)
 - b) co najmniej dwa lusterka zewnętrzne, jedno po lewej i jedno po prawej stronie pojazdu – w odniesieniu do pozostałych pojazdów oraz do samochodu osobowego ciągnącego przyczepę i samochodu osobowego, w którym lusterko wewnętrzne nie zapewnia dostatecznej widoczności do tyłu,(...)
- 5d) w lusterka zewnętrzne zapewniające pełną widoczność do tyłu z miejsca kierowcy, na czas przejazdu – w odniesieniu do pojazdu silnikowego ciągnącego przyczepę o szerokości większej niż szerokość pojazdu ciągnącego;



Fot. 26. Czterokołowiec.

- 6) w sygnał dźwiękowy o ciągłym i nieprzerwałym tonie, o poziomie dźwięku mierzonego podczas postoju pojazdu z odległości 3 m, nie mniejszym niż:
- b) 96 dB (A) – w odniesieniu do pozostałych pojazdów;
- 7) w punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa:
- a) na przednich siedzeniach; warunek stosuje się do pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 2,5 t, zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1971 r., do pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1995 r. i do pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 20 października 2007 r.,
 - b) na siedzeniach innych niż przednie, skierowanych do przodu; warunek stosuje się do samochodu osobowego zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1984 r. i do pojazdu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 20 października 2007 r.
- przepisów lit. a i b nie stosuje się do pojazdu z nadwoziem otwartym oraz autobusu przeznaczonego do przewozu pasażerów stojących;
- 8) w pasy bezpieczeństwa na siedzeniach wyposażonych w punkty kotwiczenia; przepis stosuje się do:
- a) przednich siedzeń w samochodach osobowych, zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu:
 - 30 czerwca 1971 r. – z silnikiem o pojemności skokowej powyżej 1400 cm³,
 - 31 grudnia 1971 r. – z silnikiem o pojemności skokowej od 1000 cm³ do 1400 cm³,
 - 30 czerwca 1972 r. – pozostałych,
 - b) siedzeń innych niż przednie – w samochodach osobowych zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 30 czerwca 1993 r.,
 - c) siedzeń w pojazdach innych niż wymienione w lit. a i b, wyposażonych w punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa – zarejestrowanych po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1993 r.;
- przepisów lit. a–c nie stosuje się do pojazdu z nadwoziem otwartym; (...)
- 10) w błotniki lub inne elementy nadwozia lub podwozia, o szerokości nie mniejszej niż szerokość opony, a w przypadku kół bliźniaczych – nie mniejszej niż odległość między zewnętrznymi krawędziami opon; przy czym błotniki samochodu osobowego i motocykla, przy masie własnej pojazdu, powinny odpowiadać następującym warunkom:

- a) kąt opasania koła przez błotnik powinien być taki, aby obejmował co najmniej z przodu 30° i z tyłu 50° od pionowej płaszczyzny przechodzącej przez oś koła,
 - b) odległość między zewnętrzną krawędzią błotnika a osią koła w wymaganym kącie opasania nie może być większa niż dwukrotna wartość statycznego promienia opony,
 - c) najniższy punkt tylnej krawędzi błotnika lub innego elementu pełniącego jego funkcję znajdujący się w płaszczyźnie symetrii opony nie może znajdować się wyżej niż 150 mm ponad poziomą płaszczyznę przechodzącą przez oś koła,
 - d) błotników nie wymaga się w pojeździe nietypowej konstrukcji; (...)
- 12) w urządzenie zabezpieczające przed użyciem przez osoby nieuprawnione;
- 13) w trójkąt do ustawiania na drodze, przeznaczony do ostrzegania o obecności nieuruchomionego pojazdu; przepisu nie stosuje się do motocykla jednośladowego;
- 14) w gaśnicę umieszczoną w miejscu łatwo dostępnym w razie potrzeby jej użycia; przepisu nie stosuje się do motocykla;
- 15) w tłumik wydechu – w odniesieniu do pojazdu wykorzystującego do napędu silnik spalinowy; wylot rury wydechowej nie może być skierowany w stronę otworów wlotowych urządzeń wentylacji; (...)
- 18) w miejsce przewidziane do umieszczenia tablic rejestracyjnych, spełniające wymagania określone w załączniku nr 5 do rozporządzenia; przepis stosuje się do pojazdu samochodowego mającego cztery i więcej kół, wyprodukowanego po dniu 31 grudnia 1999 r. oraz ciągnika rolniczego wyprodukowanego po dniu 30 czerwca 2011 r.;
- 19) w zaczep do holowania z przodu pojazdu, a w odniesieniu do samochodu osobowego także z tyłu; zaczep do holowania powinien wytrzymywać siłę zarówno ciągnącą, jak i ściskającą równą co najmniej połowie ciężaru wynikającego z dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, na którym jest zamocowany; przepis stosuje się do pojazdu wyprodukowanego po dniu 31 grudnia 1999 r.; (...)
- 21) w uchwyt (uchwyty) dla pasażera zgodny z przepisami o homologacji pojazdów; (...)
3. Pojazd samochodowy nie może być wyposażony w silnik dwusuwowy.
4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się do motocykla, pojazdu czterokołowego oraz samochodu osobowego zarejestrowanego po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1989 r. i pozostałych pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 30 kwietnia 1993 r.
5. Pojazd powinien być wyposażony w ogumienie pneumatyczne, o nośności dostosowanej do nacisku koła, oraz dostosowane do maksymalnej prędkości pojazdu;

ciśnienie w ogumieniu powinno być zgodne z zaleceniami wytwórni dla danej opony i obciążenia pojazdu.

- 5a. Dla opon oznakowanych jako śniegowe, zgodnie z dyrektywą 92/23/EWG, dopuszcza się niespełnianie dostosowania do maksymalnej prędkości pojazdu, pod warunkiem, że są one dostosowane co najmniej do prędkości równej 160 km/h, a w pojeździe umieszczono nalepkę ostrzegawczą o maksymalnej prędkości tych opon tak, aby była ona widoczna oraz czytelna dla kierowcy. (...)
7. Pojazd nie może być wyposażony, z zastrzeżeniem ust. 5:
- 1) w opony różnej konstrukcji, w tym o różnej rzeźbie bieżnika, na kołach jednej osi, z zastrzeżeniem pkt 3;
 - 2) w przypadku pojazdu samochodowego o dwóch osiach z kołami pojedynczymi:
 - a) w opony diagonalne lub diagonalne z opasaniem na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony radialne,
 - b) w opony diagonalne na kołach tylnej osi, jeżeli na kołach przedniej osi znajdują się opony diagonalne z opasaniem;
 - 3) w opony różnej konstrukcji na osiach składowych;
 - 4) w opony, których wskaźniki pokazują graniczne zużycie bieżnika, a w odniesieniu do opon niezaopatrzonych w takie wskaźniki – o głębokości rzeźby bieżnika mniejszej niż 1,6 mm, z zastrzeżeniem § 23 ust. 4 pkt 3;
 - 5) w opony o widocznych pęknięciach odsłaniających lub naruszających ich osnowę;
 - 6) w opony z umieszczonymi trwale, wystającymi na zewnątrz elementami przeciwślizgowymi¹⁴.

W przypadku czterokołowca zarejestrowanego jako ciągnik rolniczy maksymalna prędkość konstrukcyjna pojazdu nie może przekraczać o więcej niż 3 km/h wartości 40 km/h zmierzonej zgodnie z przepisami o homologacji pojazdów.

Ponadto warto zaznaczyć, że czterokołowce powinny być zaopatrzone w tablice rejestracyjne. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (Dz. U. poz. 2355) określa, że do oznaczania czterokołowców (pojazdów rodzaju samochodowy – inny) można wykorzystać tablice rejestracyjne w rozmiarach samochodowym jednorzędowym i dwurzędowym oraz tablice w rozmiarze motocyklowym. Sytuacja wygląda podobnie dla czterokołowców zarejestrowanych jako ciągnik rolniczy (kategoria pojazdu T3). Tablice samochodowe wykorzystywane są do oznaczania pojaz-

¹⁴ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

dów czterokołowych mających nadwozie z odpowiadającymi tym tablicom miejscami konstrukcyjnie przeznaczonymi do ich umieszczenia. W przypadku ciągnika rolniczego wykorzystanie tablic samochodowych jest dopuszczalne, jeżeli pojazd posiada miejsca konstrukcyjnie przeznaczone do ich umieszczenia. Z uwagi na określone warunkami technicznymi wymagania co do miejsca przewidzianego do umieszczania tablic rejestracyjnych i braku możliwości wykorzystania tablic samochodowych jednorzędowych zmniejszonych najczęściej spotykaną sytuacją jest zaopatrzenie czterokołowca w tablicę rejestracyjną w rozmiarze motocyklowym.

Hamulce

§ 14. 1. Pojazd samochodowy, z wyjątkiem motocykla i trzykołowego pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 1 t, wyposaża się w następujące rodzaje układów hamulcowych, zwanych dalej „hamulcami”:

- 1) hamulec roboczy działający na wszystkie koła – przeznaczony do zmniejszania prędkości pojazdu i zatrzymywania go w sposób niezawodny, szybki i skuteczny, niezależnie od jego prędkości i obciążenia oraz od kąta wzniesienia lub spadku jezdnii, z możliwością:
 - a) regulowania intensywności hamowania,
 - b) dokonywania hamowania z miejsca kierowcy bez użycia rąk; w odniesieniu do pojazdu inwalidzkiego dopuszcza się użycie jednej ręki;
- 2) hamulec awaryjny działający na koła co najmniej jednej osi pojazdu, przeznaczony do zatrzymania pojazdu w razie awarii hamulca roboczego, z możliwością:
 - a) regulowania intensywności hamowania,
 - b) dokonywania hamowania z miejsca kierowcy z możliwością trzymania kierownicy przynajmniej jedną ręką;
- 3) hamulec postojowy, przeznaczony do unieruchamiania pojazdu na wzniesieniu i spadku, z możliwością:
 - a) działania podczas nieobecności kierowcy, przy czym robocze części hamulca powinny pozostawać w położeniu zahamowania za pomocą wyłącznie mechanicznego urządzenia,
 - b) dokonywania hamowania z miejsca kierowcy; wyposażenie w hamulec postojowy nie jest wymagane, jeżeli hamulec awaryjny, o którym mowa w pkt 2, spełnia wymagane warunki określone dla hamulca postojowego.
2. Trzykołowy pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 1 t powinien być wyposażony w:
 - 1) dwa niezależne hamulce łącznie działające na wszystkie koła;

- 2) hamulec postojowy działający na koło (koła) co najmniej jednej osi; hamulec ten może mieć wspólne części z jednym z hamulców wymienionych w pkt 1 i powinien być niezależny od hamulca działającego na koło (koła) drugiej osi¹⁵.

W przypadku czterokołowców nazywanych potocznie quadami możemy spotkać się z sytuacją, kiedy hamulec roboczy nie działa na wszystkie koła pojazdu, a jedynie na koła jednej osi, podobnie jak ma to miejsce w motocyklu. Taka sytuacja może wystąpić w przypadku pojazdów zarejestrowanych po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2016 r., czyli przed wejściem w życie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców. Poprzednia Dyrektywa 2002/24/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 marca 2002 r. w sprawie homologacji typu dwu- lub trzykołowych pojazdów mechanicznych określała, że pojazdy czterokołowe kategorii L6e i L7e powinny spełniać wymagania techniczne dla motocykli trzykołowych (kategoria L5e).

Pojazdy zarejestrowane jako ciągniki rolnicze wyposaża się w następujące rodzaje hamulców:

- 1) hamulec roboczy działający na koła co najmniej jednej osi – przeznaczony do zmniejszania prędkości pojazdu, zatrzymywania go w sposób niezawodny, szybki i skuteczny, niezależnie od jego prędkości, obciążenia oraz kąta wzniesienia lub spadku jezdni, z możliwością:
 - a) regulowania intensywności hamowania,
 - b) dokonywania hamowania z miejsca kierowcy, z możliwością trzymania urządzenia kierowniczego przynajmniej jedną ręką; jeżeli hamulec roboczy składa się z lewego i prawego hamulca, powinien być tak urządzony, aby mógł być uruchamiany jednym ruchem; lewy i prawy hamulec powinien mieć samoczynny system regulacji, przy zachowaniu możliwości swobodnej regulacji równomierności działania;
- 2) hamulec postojowy, o którym mowa w § 14 ust. 1 pkt 3;
- 3) hamulec postojowy, przeznaczony do unieruchamiania pojazdu na wzniesieniu i spadku, z możliwością:
 - a) działania podczas nieobecności kierowcy, przy czym robocze części hamulca powinny pozostawać w położeniu zahamowania za pomocą wyłącznie mechanicznego urządzenia,
 - b) dokonywania hamowania z miejsca kierowcy;

wyposażenie w hamulec postojowy nie jest wymagane, jeżeli hamulec awaryjny, o którym mowa w pkt 2, spełnia wymagane warunki określone dla hamulca postojowego¹⁶.

¹⁵ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

¹⁶ Tamże, § 14 ust. 1.

Światła

Czterokołowce powinny być wyposażone w światła:

- drogowe – jeżeli konstrukcja umożliwia rozwijanie prędkości przekraczającej 40 km/h,
- mijania,
- kierunkowskazy,
- hamowania „STOP”,
- oświetlające tylną tablicę rejestracyjną,
- pozycyjne przednie i tylne,
- odblaskowe tylne w kształcie innym niż trójkąt,
- awaryjne,
- przeciwmgłowe tylne,
- cofania.

Ponadto dopuszcza się stosowanie świateł:

- drogowych dla pojazdów, które konstrukcyjnie rozwijają prędkość mniejszą niż 40 km/h,
- przeciwmgłowe przednie,
- postojowe,
- odblaskowe boczne,
- odblaskowe przednie,
- jazdy dziennej,
- oznakowanie odblaskowe konturowe,
- narożne.

Światła w pojeździe powinny być zamontowane w ilości i zgodnie zasadami zawartymi w załączniku nr 6 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

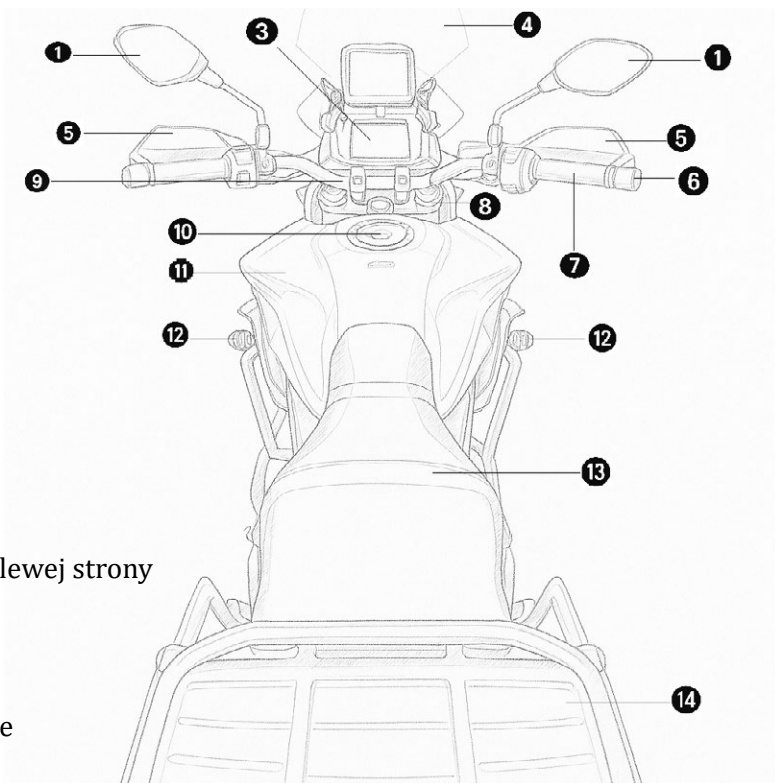
W przypadku kontroli czterokołowca zarejestrowanego jako ciągnik rolniczy (kategoria pojazdu T3b) powinien on odpowiadać warunkom technicznym dla takiego typu pojazdu. W kwestii oświetlenia nie będzie wymagane oświetlenie przeciwmgłowe tylne i cofania, chyba że pojazd jest w nie wyposażony, wtedy powinny one odpowiadać warunkom technicznym dla tych świateł i być sprawne. Pojazdy takie mogą być również wyposażone w oświetlenie robocze. Ponadto ciągnik rolniczy powinien być oznaczony trójkątną tablicą wyróżniającą.

9.

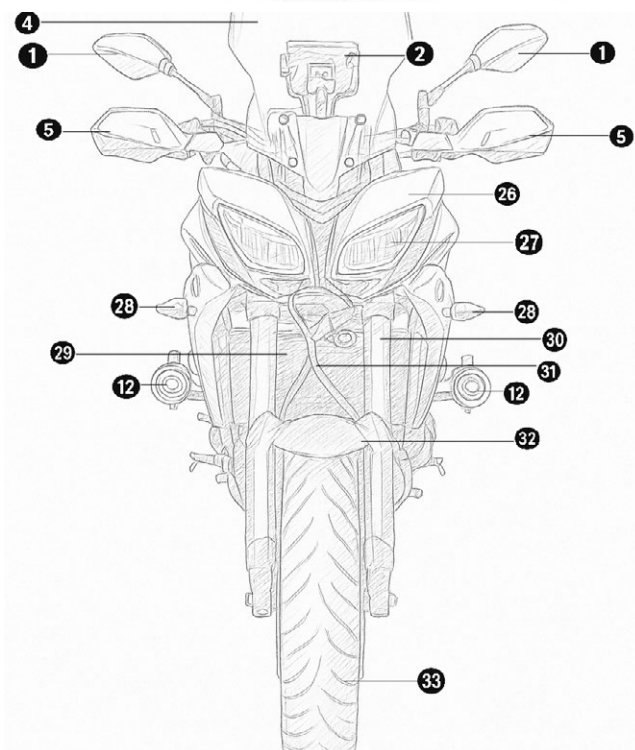
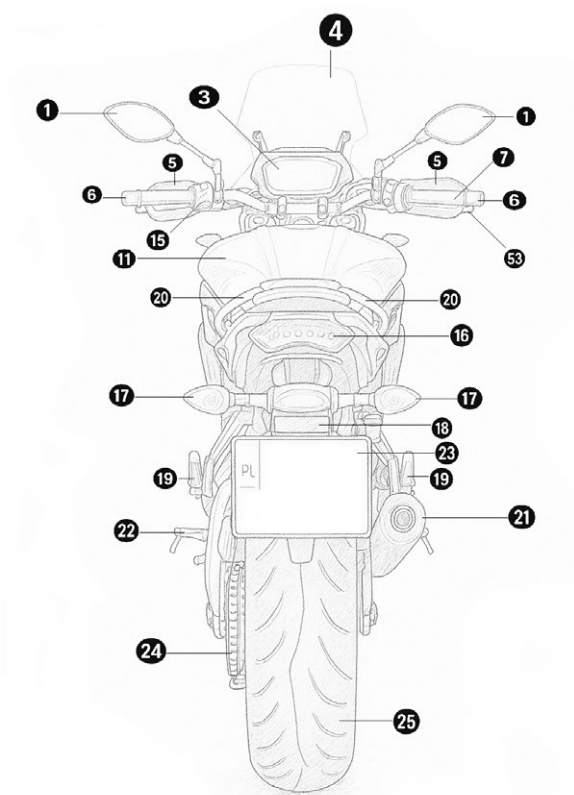
Rozmieszczenie elementów motocykla

Na poniższym schemacie przedstawiono elementy konstrukcyjne motocykla, opisane i oznaczone numerami w celu ich identyfikacji.

1. Lusterka
2. Uchwyt nawigacji
3. Zestaw wskaźników
4. Szyba
5. Osłony manetek
6. Odważnik kierownicy
7. Manetka gazu
8. Zawieszenie przednie
9. Kierownica
10. Korek wlewu paliwa
11. Zbiornik paliwa
12. Dodatkowe oświetlenie
13. Siedzenie
14. Stelaż kufra centralnego
15. Zestaw przełączników z lewej strony
16. Lampa tylna
17. Kierunkowskazy tylne
18. Światło odblaskowe tylne
19. Podnóżki dla pasażera



20. Uchwyty dla pasażera
21. Tłumik wydechu
22. Podnóżek dla kierowcy
23. Tablica rejestracyjna
24. Łańcuch napędowy
25. Opona tylna
26. Owiewka przednia
27. Lampa przednia
28. Kierunkowskazy przednie
29. Chłodnica
30. Amortyzatory przednie
31. Przewody hamulcowe
32. Błotnik przedni
33. Opona przednia
34. Błotnik tylny
35. Błotnik tylny dolny
36. Zbiornik płynu hamulcowego hamulca nożnego
37. Felga przednia
38. Tarcza hamulcowa
39. Zacisk hamulcowy
40. Wahacz
41. Amortyzator tylny
42. Podstawka boczna
43. Kolektor wydechowy
44. Dźwignia hamulca nożnego
45. Silnik
46. Owiewka boczna
47. Osłona łańcucha
48. Zębatka napędowa



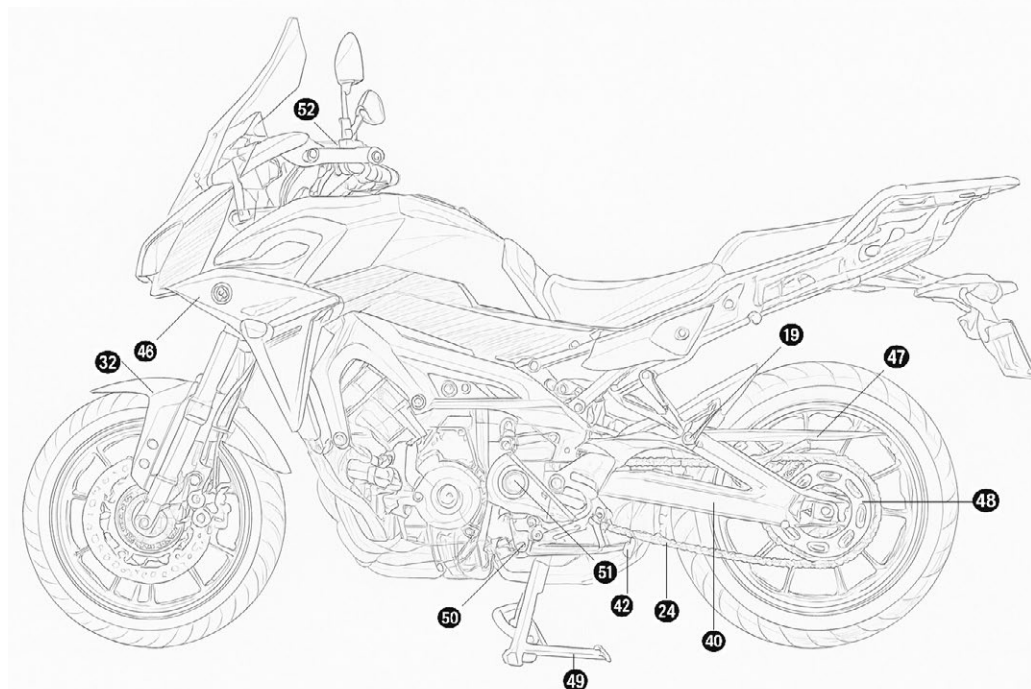
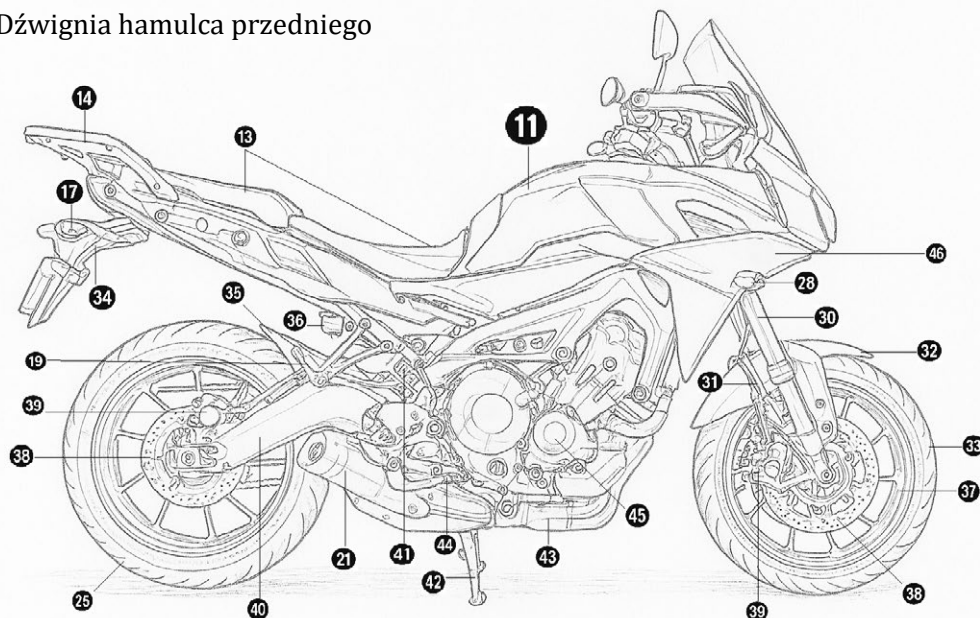
49. Podstawka centralna

50. Dźwignia zmiany biegów

51. Obudowa zębatki zdawczej

52. Dźwignia sprzęgła

53. Dźwignia hamulca przedniego



10.

Niesprawności techniczne pojazdów

Poniżej przedstawiono najczęściej występujące usterki w omawianych pojazdach na podstawie załącznika nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego¹⁷.

Sposób identyfikowania pojazdu, zakres i metody kontroli jego stanu technicznego

Pozycja	Metoda	Kryteria uznania stanu pojazdu za niezadowalający	Kategoria usterki		
			drobna	poważna	niebezpieczna
0. IDENTYFIKACJA POJAZDU					
0.1. Tablice rejestracyjne (jeżeli są wymagane)	kontrola organoleptyczna*)	a) brak tablicy/tablic lub jej/ich mocowanie grozi odpadnięciem		X	
		b) brak elementów numeru rejestracyjnego lub tablica nieczytelna		X	
		c) numer rejestracyjny niezgodny z dokumentami lub danymi pojazdu		X	
		d) brak nalepki kontrolnej – o ile jest wymagana		X	
		e) niezgodność numeru rejestracyjnego na nalepce kontrolnej z numerem rejestracyjnym na tablicach rejestracyjnych		X	
		f) nalepka kontrolna nieczytelna	X		

¹⁷ Dz. U. poz. 2141, z późn. zm.

10. niesprawności techniczne pojazdów

0.2. Numer VIN / numer nadwozia/ podwozia/ramy	kontrola organoleptyczna*)	a) brak numeru VIN lub numeru nadwozia (podwozia/ramy) lub nie można go odszukać		X	
		b) numer niekompletny, nieczytelny, wyraźnie sfałszowany lub nie zgadza się z dokumentami pojazdu		X	
		c) nieczytelne dokumenty pojazdu lub dane nie odpowiadają stanowi faktycznemu	X		
1. UKŁAD HAMULCOWY					
1.1. Stan techniczny i działanie					
		a) zbyt ciasne pasowanie sworznia		X	
1.1.1. Sworzeń pedału/dźwigni ręcznej hamulca roboczego	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego uwaga: pojazdy ze wspomaganie układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	b) nadmierne zużycie lub zbyt duży luz sworznia		X	
1.1.2. Stan pedału hamulcowego/ dźwigni ręcznej hamulca i skok element uruchamiającego hamulce	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego uwaga: pojazdy ze wspomaganie układu hamulcowego należy sprawdzać przy wyłączonym silniku	a) nadmierny lub zbyt mały skok jałowy nie można uruchomić hamulca lub jest on zablokowany		X	X
		b) pedał hamulca nie zwalnia się (luzuje) prawidłowo jeżeli wpływa na działanie	X	X	
		c) brak nakładki przeciwpoślizgowej na pedale hamulca, nakładka luźna lub wytarta		X	

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

1.1.6. Urządzenie uruchamiające hamulec postojowy, dźwignia sterująca, zapadka hamulca postojowego, elektro-niczny hamulec postojowy	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) mechanizm zapadkowy nie blokuje		X	
		b) zużycie sworzni dźwigni lub mechanizmu zapadkowego nadmierne zużycie	X	X	
		c) nadmierny skok dźwigni wskazujący na niewłaściwą regulację		X	
		d) brak urządzenia uruchamiającego, urządzenie uszkodzone lub nie działa		X	
		e) nieprawidłowe działanie, wskaźnik ostrzegawczy pokazuje awarię		X	
1.1.10. Urządzenia wspomagające układ hamulcowy, pompa hamulcowa (układy hydrauliczne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) urządzenie wspomagające jest uszkodzone lub działa nieskutecznie urządzenie wspomagające nie działa		X	X
		b) pompa hamulcowa uszkodzona, ale hamulec wciąż działa pompa hamulcowa uszkodzona lub nieszczelna		X	X
		c) nie pewne mocowanie pompy hamulcowej, ale hamulec wciąż działa nie pewne mocowanie pompy hamulcowej		X	X
		d) poziom płynu hamulcowego poniżej znaku minimum poziom płynu hamulcowego znacznie poniżej znaku minimum brak płynu hamulcowego w zbiorniku pompy hamulcowej	X	X	X
		e) brak zamknięcia (pokrywki) zbiornika płynu hamulcowego	X		
		f) wskaźnik ostrzegawczy płynu hamulcowego świeci się lub jest uszkodzony	X		
		g) nieprawidłowe działanie wskaźnika ostrzegawczego poziomu płynu hamulcowego.	X		

10. niesprawności techniczne pojazdów

1.1.11. Sztywne przewody hamulcowe	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem			X
		b) nieszczelność przewodów lub połączeń w pneumatycznym układzie hamulcowym nieszczelność przewodów lub połączeń w hydraulicznym układzie hamulcowym		X	X
		c) przewody uszkodzone lub nadmiernie skorodowane wpływ na działanie hamulców ze względu na blokowanie lub bezpośrednie ryzyko wycieku		X	X
		d) przewody przemieszczone ryzyko uszkodzenia	X	X	
1.1.12. Elastyczne przewody hamulcowe	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) stan przewodów grozi awarią lub pęknięciem			X
		b) przewody są poskręcane lub zbyt krótkie przewody są uszkodzone lub przecierają się	X	X	
		c) przewody lub połączenia w pneumatycznym układzie hamulcowym są nieszczelne przewody lub połączenia w hydraulicznym układzie hamulcowym są nieszczelne		X	X
		d) przewody pęcznią pod ciśnieniem osłabione zbrojenie		X	X
		e) przewody porowate		X	
1.1.13. Okładziny i klocki hamulcowe	kontrola organoleptyczna*)	a) nadmierne zużycie klocków lub okładzin (widoczny znak granicznego zużycia) nadmierne zużycie klocków lub okładzin (niewidoczny znak granicznego zużycia)		X	X

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

		b) zanieczyszczenia okładzin lub klocków (np. olejem lub smarem) jeżeli wpływają na działanie hamulca		X	X
		c) brak lub nieprawidłowe zamontowanie okładziny lub klocka			X
1.1.14. Bębny hamulcowe, tarcze hamulcowe	kontrola organoleptyczna*)	a) zużycie bębna lub tarczy nadmierne zużycie bębna lub tarczy, rysy lub pęknięcia na powierzchni; niepewne mocowanie		X	X
		b) zanieczyszczenia bębna lub tarczy (np. olejem lub smarem) poważnie wpływające na działanie hamulca		X	X
		c) brak bębna lub tarczy			X
		d) niepewne mocowanie tylnej tarczy hamulca		X	
1.1.15. Linki hamulcowe, drążki, mechanizm dźwigni, połączenia	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego	a) linka uszkodzona lub splątana wpływ na działanie hamulca		X	X
		b) nadmierne zużycie lub korozja elementu wpływ na działanie hamulca		X	X
		c) niepewne mocowanie linki, drążka lub połączenia		X	
		d) uszkodzenie prowadnicy linki		X	
		e) ograniczenie swobodnego ruchu elementów układu hamulcowego		X	
		f) nieprawidłowy ruch dźwigni/połączeń wskazujący na złe ustawienie lub nadmierne zużycie		X	

10. niesprawności techniczne pojazdów

1.1.16. Urządzenia uruchamiające hamulce (w tym hamulce sprężynowe lub cylindry hydrauliczne)	kontrola organoleptyczna*) elementów podczas pracy układu hamulcowego, w miarę możliwości	a) pęknięcie lub uszkodzenie urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca		X	X
		b) nieszczelność urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca		X	X
		c) niepewne lub nieprawidłowe mocowanie urządzenia uruchamiającego wpływ na działanie hamulca		X	X
		d) nadmierna korozja urządzenia uruchamiającego grozi pęknięciem		X	X
		e) zbyt mały lub zbyt duży skok tłoka lub mechanizmu przeponowego wpływ na działanie hamulca (brak skoku jałowego)		X	X
		f) uszkodzenie osłony chroniącej przed brudem brak osłony lub nadmierne jej uszkodzenie	X	X	
1.2. Skuteczność i sprawność hamulca roboczego					
1.2.1. Sprawność (P)	w trakcie badania na urządzeniu do kontroli działania stopniowo zwiększać siłę hamowania do osiągnięcia wartości maksymalnej	a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole brak siły hamowania co najmniej na jednym kole		X	X
		b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi lub nadmierne odchylenie toru jazdy w trakcie próby drogowej siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych		X	X

		c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie)		X	
		d) nadmierne opóźnienie w działaniu hamulców na dowolnym kole		X	
		e) nadmierne wahania siły hamowania w czasie każdego pełnego obrotu koła		X	
1.2.2. Skuteczność (P)	badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców przy zadanej masie pojazdu lub, jeżeli jest to niemożliwe z przyczyn technicznych, badanie należy wykonać na drodze z użyciem opóźnieniomierza (procentową skuteczność hamulców oblicza się dzieląc całkowitą siłę hamowania osiągniętą podczas stosowania hamulców przez wagę pojazdu lub w przypadku naczepy – sumę nacisku osi, mnożąc ten wynik przez 100).	skuteczność mniejsza niż wartości minimalne określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia skuteczność mniejsza niż 50% wartości minimalnych określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	X
1.3. Sprawność i skuteczność pomocniczego (awaryjnego) układu hamulcowego (jeżeli występuje jako oddzielny układ)					
1.3.1. Sprawność (P)	jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.1.	a) zbyt mała siła hamowania co najmniej na jednym kole brak siły hamowania na co najmniej jednym kole		X	X

10. niesprawności techniczne pojazdów

		b) siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 70% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi; w przypadku badania na drodze pojazd nadmiernie zjeżdża z linii prostej siła hamowania na danym kole wynosi mniej niż 50% największej zmierzonej siły hamowania na drugim kole tej samej osi w przypadku osi kierowanych		X	X
		c) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (zakleszczanie)		X	
1.3.2. Skuteczność (P)	jeżeli hamulec pomocniczy i hamulec roboczy stanowią oddzielne układy, należy zastosować metodę określoną w pkt 1.2.2.	skuteczność mniejsza niż wartości minimalne zawarte w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia osiągnięte mniej niż 50% wartości siły hamowania określonych w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	X
1.4. Sprawność i skuteczność postojowego układu hamulcowego					
1.4.1. Sprawność (P)	uruchomić hamulec podczas badania na urządzeniu do kontroli działania hamulców	hamulec nie działa co najmniej na jednym kole lub w przypadku badań na drodze pojazd zjeżdża nadmiernie z linii prostej podczas badania osiągnięto mniej niż 50% wartości sił hamowania, o których mowa w pkt 1.4.2, w odniesieniu do masy pojazdu		X	X

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

1.4.2. Skuteczność (P)	badanie wykonać na urządzeniu do kontroli działania hamulców. Jeżeli jest to niemożliwe, wówczas przeprowadzić badanie drogowe z użyciem opóźnieniomierza z funkcją zapisu lub ze wskazaniem	osiągnięty wskaźnik skuteczności wynosi mniej niż określony w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia podczas badania osiągnięto mniej niż 50% powyższych wartości sił hamowania w odniesieniu do masy pojazdu		X	X
1.5. Sprawność układu hamowania długotrwałego	kontrola organoleptyczna*) oraz, w miarę możliwości, sprawdzenie, czy układ działa	a) brak równomiernego przyrostu siły hamowania (nie dotyczy hamulca silnikowego)		X	
		b) układ nie działa		X	
1.6. Układ przeciwblokujący (ABS)	kontrola organoleptyczna*) oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa		X	
		b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu		X	
		c) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół		X	
		d) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej		X	
		e) brak lub uszkodzenie innych elementów (np. czujnika, sterownika, modulatora)		X	
		f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
1.7. Elektroniczny układ hamulcowy (EBS)	kontrola organoleptyczna*) oraz sprawdzenie kontrolki samodiagnostyki lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) kontrolka systemu samodiagnostyki nie działa		X	
		b) kontrolka systemu samodiagnostyki wskazuje uszkodzenie układu		X	
		c) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
		d) nieodpowiednie złącze między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub brak złącza			X

10. niesprawności techniczne pojazdów

1.8. Płyn hamulcowy	kontrola organoleptyczna*)	płyn hamulcowy zanieczyszczony lub z osadami bezpośrednie ryzyko awarii		X	X
2. UKŁAD KIEROWNICZY					
2.1. Stan techniczny					
2.1.1. Stan przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna*) działania przekładni kierowniczej przy skręcaniu kierownicy	a) skrzywiony wał kierowniczy lub zużycie wielowypustu wpływ na działanie		X	X
		b) nadmierne zużycie wielowypustu wału kierowniczego wpływ na działanie		X	X
		c) zbyt duży luz na wielowypuszczeniu wału kierowniczego wpływ na działanie		X	X
		d) wyciek tworzenie się kropeł		X	X
2.1.2. Mocowanie obudowy przekładni kierowniczej	kontrola organoleptyczna*) mocowania obudowy przekładni do podwozia przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) nieprawidłowe mocowanie obudowy przekładni kierowniczej mocowania niebezpiecznie obluźnione lub widoczny względny ruch w stosunku do podwozia lub nadwozia		X	X
		b) deformacja otworów do mocowania w podwoziu znaczący wpływ na skuteczność mocowań		X	X
		c) brak śrub mocujących lub śruby ułamane znaczący wpływ na skuteczność mocowań		X	X
		d) pęknięcie obudowy przekładni kierowniczej wpływ na stabilność lub mocowanie obudowy		X	X

2.1.3. Stan połączeń układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna*) elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo	a) ruch elementów względem siebie wymagający naprawy nadmierny ruch elementów lub prawdopodobieństwo rozłączenia		X	X
		b) nadmierne zużycie przegubów bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		c) pęknięcia lub odkształcenie dowolnego elementu wpływ na działanie		X	X
		d) brak elementów ograniczających skręt		X	
		e) nieprawidłowe ustawienie elementów (np. drążka poprzecznego lub drążka wzdłużnego)		X	
		f) niebezpieczna przeróbka**) wpływ na działanie		X	X
		g) uszkodzenie lub zużycie osłony gumowej brak lub znaczące zużycie osłony gumowej	X	X	
2.1.4. Działanie połączeń układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna*) elementów układu kierowniczego pod względem zużycia, pęknięć i pewności mocowania przy skręcaniu kierownicy w prawo i w lewo z kołami pojazdu na podłożu i przy włączonym silniku (wspomaganie układu kierowniczego)	a) ruchome części układu kierowniczego kolidują ze stałymi elementami podwozia		X	
		b) brak ograniczników skrętu lub ograniczniki nie działają		X	

10. Niesprawności techniczne pojazdów

2.1.5. Wspomaganie układu kierowniczego	sprawdzić ewentualne wycieki z układu kierowniczego i poziom płynu w zbiorniku hydraulicznego układu wspomagania (jeżeli poziom jest widoczny) postawić pojazd na kołach, włączyć silnik i sprawdzić, czy wspomaganie układu kierowniczego działa	a) wyciek płynu		X	
		b) zbyt niski poziom płynu (poniżej znaku minimum) niedostateczna pojemność zbiornika		X	X
		c) mechanizm wspomagania nie działa wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		d) pęknięcie lub niepewne mocowanie mechanizmu wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		e) nieprawidłowe ustawienie lub zanieczyszczenie elementów wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		f) niebezpieczna przeróbka**) wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
		g) uszkodzenie lub nadmierna korozja linek/przewodów wpływ na poprawność działania układu kierowniczego		X	X
2.2. Kierownica i kolumna kierownicy					
2.2.1. Stan kierownicy	ustawić pojazd na podłożu, naprzemiennie pchać i ciągnąć kierownicę wzdłuż osi kolumny, ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny kontrola organoleptyczna*) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	a) ruch kierownicy względem kolumny kierownicy, wskazujący na luz bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		b) brak urządzenia ustalającego na piaście koła kierownicy bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		c) pęknięcie lub luz na piaście koła kierownicy, obręczy lub na ramionach kierownicy bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		d) niebezpieczna przeróbka**)		X	

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

2.2.2. Kolumna kierownicy oraz amortyzatory kierownicy	naprzemiennie ciągnąć i pchać koło kierownicy w kierunku poosiowym, pchać koło kierownicy w różnych kierunkach pod kątem prostym do kolumny Kontrola organoleptyczna*) luzu i stanu przegubów elastycznych lub uniwersalnych	a) nadmierny ruch piasty koła kierownicy w górę lub w dół		X	
		b) nadmierny luz promieniowy kolumny kierownicy		X	
		c) zużyty przegub elastyczny		X	
		d) uszkodzone mocowanie bardzo poważne ryzyko rozłączenia		X	X
		e) niebezpieczna przeróbka**)			X
2.3. Luz sumaryczny na kole kierownicy	włączyć silnik w pojeździe ze wspomaganie układu kierowniczego i ustawić koła do jazdy na wprost; delikatnie skręcać kierownicę w lewo i w prawo do poruszenia kół jezdnych. Kontrola organoleptyczna*) luzu	zbyt duży ruch jałowy kierownicy (np. dany punkt na obręczy koła przesuwają się o więcej niż jedną piątą średnicy koła kierownicy) wpływ na bezpieczne kierowanie		X	X
2.4. Ustawienie kół	kontrola organoleptyczna*)	wyraźnie nieprawidłowe ustawienie wpływ na jazdę na wprost, pogorszenie stabilności kierunku jazdy	X	X	
2.6. Elektroniczne wspomaganie układu kierowniczego	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie zgodności między skrętem koła kierownicy a skrętem kół przy włączaniu i wyłączaniu silnika lub przy użyciu elektronicznego interfejsu pojazdu	a) wskaźnik awarii układu EPS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	
		b) wspomaganie nie działa		X	
		c) wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	

3. WIDOCZNOŚĆ					
3.1. Pole widzenia	kontrola organoleptyczna*) z siedzenia kierowcy	przeszkody w polu widzenia kierowcy znacząco ograniczające widoczność do przodu lub na boki (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej) ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne	X	X	
3.2. Stan szyb	kontrola organoleptyczna*)	a) pęknięcia lub przebarwienia szyby szklanej lub z tworzywa (o ile jest dozwolona), poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne	X	X	
		b) szyba szklana lub z tworzywa (włącznie z folią odblaskową lub barwioną) niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (poza obszarem oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej) ograniczone widzenie w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej lub niewidoczne lusterka zewnętrzne	X	X	
		c) niedopuszczalny stan techniczny szyby szklanej lub z tworzywa znaczące ograniczenie widoczności w obszarze oczyszczanym przez wycieraczki szyby przedniej		X	X

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

3.3. Lusterka wsteczne lub inne urządzenia o funkcji urządzenia widzenia pośredniego	kontrola organoleptyczna*)	a) brak lusterka lub urządzenia lub mocowanie niezgodne z wymaganiami określonymi rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (co najmniej dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem) mniej niż dwa urządzenia zapewniające możliwość obserwacji strefy za pojazdem	X		
		b) lusterko lub urządzenie pośredniego widzenia nieznacznie uszkodzone lub obluzowane lusterko lub urządzenie nie działa, jest bardzo uszkodzone, obluzowane lub niepewnie zamocowane	X	X	
		c) brak zapewnienia wymaganej widoczności		X	
3.4. Wycieraczki przedniej szyby	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) wycieraczki nie działają lub ich brak		X	
		b) uszkodzenie pióra wycieraczki brak pióra wycieraczki lub jego wyraźne uszkodzenie	X	X	
3.5. Spryskiwacze przedniej szyby	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	spryskiwacze nie działają prawidłowo (brak płynu do spryskiwaczy, ale pompa działa lub złe ustawienie strumienia spryskującego) spryskiwacze nie działają	X	X	
3.6. Instalacja odmgławiająca	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	układ nie działa lub jest wyraźnie uszkodzony	X		

4. ŚWIATŁA, ŚWIATŁA ODBLASKOWE I WYPOSAŻENIE ELEKTRYCZNE					
4.1. Światła drogowe i mijania					
4.1.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak światła, źródła światła, lub jego uszkodzenie (złożone światło/źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze światła/źródła światła; w przypadku LED poważnie pogorszona widoczność	X		
		b) niewielkie uszkodzenie układu projektorowego (odbłyśnik i soczewka) poważne uszkodzenie układu projektorowego lub jego brak (odbłyśnik i soczewka)	X		
		c) niepewne mocowanie światła		X	
4.1.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) rażąco złe ustawienie świateł drogowych i mijania		X	
		b) nieprawidłowe mocowanie źródła światła		X	
4.1.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – dotyczy liczby świateł włączanych jednocześnie przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej światłości świateł świecących do przodu	X		
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika		X	

4.1.4. Zgodność z wymaganiami o warunkach technicznych	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		b) elementy na kloszu lub źródle światła, które w oczywisty sposób zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę		X	
		c) brak zgodności źródła światła z zainstalowanym urządzeniem oświetleniowym		X	
4.1.5. Urządzenia do regulacji ustawienia świateł (jeżeli są obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	a) urządzenie nie działa		X	
		b) obsługa urządzenia sterowanego ręcznie niemożliwa z siedzenia kierowcy		X	
4.1.6. Urządzenie do oczyszczania świateł drogowych/mijania (jeżeli jest obowiązkowe)	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania, jeżeli istnieje taka możliwość	urządzenie nie działa w przypadku świateł wyładowczych	X	X	
4.2. Przednie i tylne światła pozycyjne, światła obrysowe boczne i tylne oraz światła do jazdy dziennej					
4.2.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła		X	
		b) uszkodzenie klosza		X	
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	

10. niesprawności techniczne pojazdów

4.2.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia tylne światła pozycyjne i światła obrysowe boczne można wyłączyć, gdy włączone są światła przednie		X	
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika		X	
4.2.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia, określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła	X		
		b) elementy na kloszu lub źródle światła, które zmniejszają światłość światła lub zmieniają jego barwę czerwone światło z przodu lub białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona światłość światła	X		

4.3. Światła hamowania „stop”					
4.3.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3 żadne źródło światła nie działa	X	X	X
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło) poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X	X	
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.3.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w § 13 oraz w załączniku nr 6 do rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia opóźnione działanie przełącznika przełącznik nie działa w ogóle	X	X	X
		b) nieprawidłowe działanie przełącznika		X	
4.3.3. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła miejsca montażu, jasności lub oznaczenia białe światło z tyłu; znacząco zmniejszona jasność światła	X	X	

4.4. Światła kierunkowskazu i światła awaryjne					
4.4.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3	X	X	
		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło) poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X	X	
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.4.2. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia przełącznik nie działa w ogóle	X	X	
4.4.3. Zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		X	
4.4.4. Częstotliwość błysków kierunkowskazów	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	częstotliwość błysków mniejsza niż 45 cykli na minutę lub większa niż 150 cykli na minutę	X		
4.5. Przednie i tylne światła przeciwmgłowe					
4.5.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzone źródło światła (złożone źródła światła; w przypadku LED nie działa najwyżej 1/3) pojedyncze źródła światła; w przypadku LED działa mniej niż 2/3	X	X	

		b) niewielkie uszkodzenie klosza (brak wpływu na emitowane światło) poważne uszkodzenie klosza (wpływ na emitowane światło)	X	X	
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia lub oślepią kierujących pojazdami nadjeżdżającymi z przeciwka	X	X	
4.5.2. Ustawienie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	niewłaściwe ustawienie granicy światła i cienia przedniego światła przeciwmgłowego w płaszczyźnie poziomej (granica zbyt nisko) granica światła i cienia powyżej granicy dla świateł mijania	X	X	
4.5.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia przełącznik nie działa	X	X	
4.5.4. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		X	
		b) układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		

4.6. Światła cofania					
4.6.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) uszkodzenie źródła światła	X		
		b) uszkodzenie klosza	X		
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.6.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak zgodności z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – pod względem typu światła, barwy wysyłanego światła, miejsca montażu, światłości lub oznaczenia		X	
		b) układ działa niezgodnie z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
4.6.3. Przełączniki	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	przełącznik działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia światło cofania można włączyć, kiedy włączony jest inny bieg niż wsteczny	X	X	
4.7. Światło oświetlające tylną tablicę rejestracyjną					
4.7.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) źródło światła emituje światło białe bezpośrednio do tyłu	X		
		b) uszkodzenie źródła światła (złożone źródło światła) uszkodzenie źródła światła (pojedyncze źródło światła)	X	X	
		c) niepewne mocowanie światła bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	

4.7.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	układ działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		
4.8. Światła odblaskowe, oznakowanie odblaskowe i tylne tablice odblaskowe					
4.8.1. Stan	kontrola organoleptyczna*)	a) nieprawidłowe funkcjonowanie lub uszkodzenie urządzeń odblaskowych wpływ na funkcję odblaskową	X	X	
		b) niepewne mocowanie odblasków ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.8.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*)	urządzenie, jego położenie lub barwa odbijanego światła niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia brak urządzenia lub odbijanie czerwonego światła do przodu i białego do tyłu	X	X	
4.9. Wymagane wskaźniki kontrolne urządzeń oświetlenia					
4.9.1. Stan i działanie	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	wskaźniki nie działają nie działają wskaźniki włączenia świateł drogowych lub tylnego światła przeciwmgłowego	X	X	
4.9.2. Zgodność z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	brak zgodności z wymaganiami określonymi rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia	X		

10. niesprawności techniczne pojazdów

4.10. Połączenia elektryczne między pojazdem ciągnącym a przyczepą lub naczepą	kontrola organoleptyczna*) w miarę możliwości należy sprawdzić ciągłość elektryczną instalacji	a) niepewne mocowanie elementów nieruchomych luźna wtyczka w gnieździe elektrycznym	X		X
		b) uszkodzenie lub zużycie izolacji możliwość spowodowania zwarcia	X		X
		c) nieprawidłowe działanie połączeń elektrycznych przyczepy lub pojazdu ciągnącego światła hamowania „stop” przyczepy nie działają		X	X
4.11. Złącza i przewody elektryczne	kontrola organoleptyczna*) pojazdu, obejmująca w niektórych przypadkach także komorę silnikową	a) niepewne mocowanie lub niewłaściwe zabezpieczenie przewodów obluzowane mocowania, kontakt z ostrymi krawędziami, prawdopodobieństwo rozłączenia połączeń ryzyko dotykania przez przewody gorących części, elementów obracających się lub podłoża; rozłączone złącza (części dotyczące układu hamulcowego i kierowniczego)	X		X
		b) niewielkie zużycie instalacji znaczny stopień zużycia instalacji skrajne zużycie instalacji w zakresie dotyczącym układu hamulcowego i kierowniczego	X		X
		c) uszkodzona lub zużyta izolacja ryzyko zwarcia bezpośrednie zagrożenie pożarem lub iskrzeniem	X		X

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

4.12. Dodatkowe światła i światła odblaskowe	Kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) światło lub światło odblaskowe zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia wysyłanie/odbijanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu	X	X	
		b) światło działa niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia liczba świateł przednich działających jednocześnie przekracza dozwoloną światłość światła; emitowanie czerwonego światła do przodu lub białego do tyłu	X	X	
		c) niepewne mocowanie światła lub światła odblaskowego bardzo poważne ryzyko odpadnięcia	X	X	
4.13. Akumulator (-y)	kontrola organoleptyczna*)	a) niepewne mocowanie niewłaściwe mocowanie, możliwość spowodowania zwarcia	X	X	
		b) wyciek wyciek substancji niebezpiecznych	X	X	
		c) uszkodzony wyłącznik akumulatora (jeżeli jest wymagany)		X	

10. niesprawności techniczne pojazdów

		d) uszkodzone bezpieczniki (jeżeli są wymagane)		X	
		e) niewłaściwa wentylacja (jeżeli jest wymagana)		X	
5. OSIE, KOŁA, OPONY I ZAWIESZENIE					
5.1. Osie					
5.1.1. Osie (+P)	kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	a) pęknięcie lub odkształcenie osi			X
		b) niepewne mocowanie do pojazdu pogorszona stabilność toru jazdy, negatywny wpływ na działanie: nadmierny ruch względem mocowań		X	X
		c) niebezpieczna przeróbka**) wpływ na stabilność toru jazdy, nieprawidłowe działanie, zbyt mała odległość od innych części pojazdu lub od podłoża		X	X
5.1.2. Zwrotnice (+P)	kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu do każdego koła przyłożyć siłę w kierunku pionowym lub poziomym i obserwować ruch między belką osi a zwrotnicą	a) pęknięcie zwrotnicy			X
		b) nadmierne zużycie sworznia zwrotnicy lub łożysk sworznia prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
		c) zbyt duży ruch zwrotnicy względem belki osi prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
		d) luz sworznia zwrotnicy w osi prawdopodobieństwo obluźowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

5.1.3. Łożyska kół (+P)	kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnymi pojazdu rozkołysać koło lub przyłożyć siłę boczną do każdego koła i obserwować ruch koła do góry w stosunku do zwrotnicy.	a) zbyt duży luz na łożysku koła pogorszenie stabilności toru jazdy; niebezpieczeństwo zniszczenia		X	X
		b) łożysko koła zbyt ciasne lub zakleszczone niebezpieczeństwo przegrzania; niebezpieczeństwo zniszczenia		X	X
5.2. Koła i opony					
5.2.1. Piasta koła	kontrola organoleptyczna*)	a) brakujące lub obluzowane śruby lub nakrętki mocujące koła brak elementów mocujących koła lub obluzowanie ich w takim stopniu, że ma bardzo poważny wpływ na bezpieczeństwo ruchu drogowego		X	X
		b) zużycie lub uszkodzenie piasty zużycie lub uszkodzenie mające wpływ na bezpieczne mocowanie kół		X	X
5.2.2. Koła	kontrola organoleptyczna*) obu stron każdego koła pojazdu na kanale diagnostycznym lub podnośniku	a) pęknięcie lub wada spawalnicza			X
		b) niewłaściwe zamocowa- nie pierścieni ustalających prawdopodobieństwo wypadnięcia		X	X
		c) znaczące odkształcenie lub zużycie koła wpływ na bezpieczne mocowanie do piasty; wpływ na bezpieczne mocowanie opony		X	X

10. Nieprawności techniczne pojazdów

		d) rozmiar, kompletaacja, kompatybilność lub typ koła niezgodny ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/typu pojazdu lub wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia – w sposób mający wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X	
5.2.3. Opony	kontrola organoleptyczna*) całej opony przez przemieszczanie pojazdu do przodu i do tyłu	a) rozmiar opony, indeks nośności, znak homologacji lub indeks prędkości niezgodne z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli ma to wpływ na bezpieczeństwo jazdy niewystarczający indeks nośności lub prędkości w odniesieniu do faktycznego zastosowania; opona dotyka nieruchomych części pojazdu, co ma wpływ na bezpieczeństwo jazdy		X	X
		b) różne rozmiary opon na tej samej osi lub kołach bliźniaczych		X	
		c) opony o różnej budowie (radialna/diagonalna) na tej samej osi		X	
		d) znaczące uszkodzenie lub przecięcie opony widoczny lub uszkodzony kord opony		X	X

		e) widoczny wskaźnik granicznego zużycia bieżnika opony głębokość rzeźby bieżnika opony niezgodna z przepisami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	X
		f) opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu (elastyczne fartuchy przeciwbłotne) opona obciera o inne elementy nadwozia pojazdu, bez wpływu na bezpieczną jazdę	X	X	
		g) opony bieżnikowane niezgodne z wymaganiami określonymi w przepisach rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia bieżnikowanie wpływa na warstwę ochronną kordu		X	X
5.3. Zawieszenie					
5.3.1. Resory i stabilizatory (+P)	kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyimi pojazdu	a) niepewne mocowanie resorów do podwozia lub osi widoczne względne przemieszczanie się; mocowania bardzo poważnie obluźwane		X	X
		b) uszkodzenie lub pęknięcie części resoru bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych		X	X
		c) brak resoru bardzo poważny wpływ na działanie głównego pióra resora lub piór dodatkowych		X	X

10. niesprawności techniczne pojazdów

		d) niebezpieczna przeróbka**) niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ resorujący nie działa		X	X
5.3.2. Amortyzatory	kontrola organoleptyczna*)	a) niepewne mocowanie amortyzatorów do podwozia lub osi; obłuzowany amortyzator	X	X	
		b) amortyzator uszkodzony i wykazuje duże wycieki lub niewłaściwe działanie		X	
		c) brak amortyzatora		X	
5.3.3. Drążki skrętne, drążki reakcyjne, wahacze (+P)	kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	a) niepewne mocowanie części do podwozia lub osi prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
		b) uszkodzenie, pęknięcie lub nadmierna korozja elementu wpływ na stabilność elementu lub jego pęknięcie		X	X
		c) niebezpieczna przeróbka**) niewystarczający odstęp od innych części pojazdu; układ nie działa		X	X
5.3.4. Sworznie wahaczy (+P)	kontrola organoleptyczna*) przy użyciu, w miarę możliwości, urządzenia do wymuszania szarpnięć kołami jezdnyymi pojazdu	a) nadmierne zużycie sworznia lub łożysk sworznia, lub sworzni wahaczy prawdopodobieństwo obłuzowania; pogorszenie stabilności toru jazdy		X	X
		b) poważne zużycie osłony gumowej brak lub pęknięcie osłony gumowej	X	X	

5.3.5. Zawieszenie pneumatyczne	kontrola organoleptyczna*)	a) układ nie działa			X
		b) uszkodzenie, przeróbka lub zużycie dowolnego elementu w stopniu mogącym mieć niekorzystny wpływ na działanie układu poważny wpływ na działanie układu		X	X
		c) słyszalny wypływ powietrza z układu		X	
		d) niebezpieczna przeróbka**)		X	
6. PODWOZIE I ELEMENTY PRZYMOCOWANE DO PODWOZIA					
6.1. Podwozie lub rama i elementy do nich przymocowane					
6.1.1. Stan	kontrola organoleptyczna*)	a) niewielkie pęknięcie lub odkształcenie podłuznic lub poprzeczek poważne pęknięcie lub odkształcenie podłuznic lub poprzeczek		X	X
		b) niepewne mocowanie płyt wzmacniających lub połączeń obluzowana większość mocowań; niewystarczająca wytrzymałość części		X	X
		c) nadmierna korozja mająca wpływ na sztywność konstrukcji niewystarczająca wytrzymałość części		X	X
6.1.2. Rury wydechowe i tłumiki	kontrola organoleptyczna*) pojazdu na kanale diagnostycznym lub na dźwigniku	a) nieszczelność lub niepewne mocowanie układu wydechowego		X	
		b) spaliny przedostają się do wnętrza kabiny lub do przedziału dla pasażerów zagrożenie dla zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X

10. niesprawności techniczne pojazdów

6.1.3. Zbiornik paliwa i przewody paliwowe (w tym zbiorniki i przewody paliwowe do celów grzewczych)	kontrola organoleptyczna ^{*)} ; w przypadku układów zasilania gazem LPG/CNG należy zastosować elektroniczny detektor gazu	a) niepewne mocowanie zbiornika paliwa lub przewodów paliwowych, stwarzające szczególne zagrożenie pożarowe			X
		b) wyciek paliwa, brak korka wlewu paliwa lub korek nieuszczelny ryzyko pożaru; nadmierny wyciek materiałów niebezpiecznych		X	X
		c) przetarcie przewodów uszkodzenie przewodów	X	X	
		d) nieprawidłowe działanie zaworu odcinającego paliwa (jeżeli jest wymagany)		X	
		e) zagrożenie pożarowe z powodu: – wycieku paliwa – niewłaściwego oddzielenia zbiornika paliwa lub układu wydechowego – stanu komory silnikowej			X
		f) układ zasilania gazem LPG/CNG/LNG niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, napęd wodorowy niezgodny z wymaganiami; część systemu działa nieprawidłowo			X
6.1.4. Zderzaki, zabezpieczenia boczne i tylne urządzenia zabezpieczające przed wjechaniem pod pojazd	kontrola organoleptyczna ^{*)}	a) obłuzowane lub uszkodzone elementy grożące uszkodzeniem ciała w przypadku zahaczenia lub uderzenia części grożą odpadnięciem; znaczne pogorszenie spełnianej funkcji		X	X

		b) urządzenie niezgodne z wymaganiami rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
6.1.5. Zamocowanie koła zapasowego (jeżeli pojazd jest w nie wyposażony)	kontrola organoleptyczna*)	a) uchwyt koła w złym stanie	X		
		b) pęknięcie lub niepewne mocowanie uchwytu		X	
		c) koło zapasowe nie trzyma się w uchwycie wysokie ryzyko odpadnięcia		X	X
6.1.6. Urządzenia sprzęgające i przeznaczone do ciągnięcia (+P)	kontrola organoleptyczna*) pod kątem zużycia i prawidłowego działania, ze szczególnym uwzględnieniem zamontowanych urządzeń zabezpieczających i działania wskaźników pomiarowych	a) uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli nie jest używany) uszkodzenie, nieprawidłowe działanie lub pęknięcie elementu, (jeżeli jest używany)		X	X
		b) nadmierne zużycie elementu zużycie elementu poniżej granicznego		X	X
		c) uszkodzone mocowanie obluzowane mocowanie z wysokim ryzykiem odpadnięcia		X	X
		d) brak lub nieprawidłowe działanie urządzenia zabezpieczającego		X	
		e) co najmniej jeden wskaźnik prawidłowego zapięcia sprzęgu nie działa		X	
		f) elementy sprzęgu zasłaniają tablicę rejestracyjną lub światła pojazdu, w przypadku gdy sprzęg nie jest wykorzystywany nieczytelna tablica rejestracyjna, w przypadku, gdy sprzęg nie jest wykorzystywany	X	X	

10. Niesprawności techniczne pojazdów

		g) niebezpieczna przeróbka**) (części drugorzędne) niebezpieczna przeróbka**) (części główne)		X	X
		h) urządzenie sprzęgające o nieodpowiedniej wytrzymałości, nieodpowiednie lub niezgodne z wymaganiami.			X
6.1.7. Przeniesienie napędu	kontrola organoleptyczna*)	a) obluźwane lub brakujące śruby zabezpieczające obluźwane lub brakujące śruby zabezpieczające w takim stopniu, że poważnie zagrożone jest bezpieczeństwo ruchu drogowego		X	X
		b) nadmierne zużycie łożysk wału napędowego bardzo poważne ryzyko obluźwania lub pęknięcia		X	X
		c) nadmierne zużycie przegubów napędowych (uniwersalnych) lub łańcuchów/pasów napędowych bardzo poważne ryzyko obluźwania lub pęknięcia		X	X
		d) zły stan przegubów elastycznych bardzo poważne ryzyko obluźwania lub pęknięcia		X	X
		e) uszkodzony lub wygięty wałek lub płoś		X	
		f) pęknięcie lub niepewne mocowanie obudowy łożyska bardzo poważne ryzyko obluźwania lub pęknięcia obudowy		X	X
		g) znaczące zużycie osłony gumowej brak lub pęknięcie osłony gumowej	X	X	

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

		h) niedozwolona prawem przeróbka układu napędowego		X	
6.1.8. Mocowanie silnika	kontrola organoleptyczna*) bez konieczności stosowania kanału diagnostycznego lub dźwignika	mocowanie zużyte, wyraźnie i poważnie uszkodzone mocowanie obluzowane lub pęknięte		X	X
6.1.9. Praca silnika	kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) przeróbka jednostki sterującej wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko		X	
		b) przeróbka silnika wpływająca na bezpieczeństwo lub środowisko			X
6.2. Kabina i nadwozie					
6.2.1. Stan	kontrola organoleptyczna*)	a) obluzowana lub uszkodzona część nadwozia grożąca uszkodzeniem ciała obluzowana lub uszkodzona część grożąca odpadnięciem		X	X
		b) niepewne mocowanie słupka nadwozia pogorszona stabilność		X	X
		c) do wnętrza przedostają się spaliny z układu wydechowego lub z silnika zagrożenie zdrowia osób znajdujących się w pojeździe		X	X
		d) niebezpieczna przeróbka**) zbyt mały odstęp od obracających lub poruszających się części lub nawierzchni drogi		X	X
6.2.2. Mocowania	kontrola organoleptyczna*)	a) niepewne mocowania nadwozia lub kabiny wpływ na stabilność		X	X
		b) wyraźne przesunięcie nadwozia/kabiny względem podwozia		X	

10. niesprawności techniczne pojazdów

		c) niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia oraz w przypadku gdy są symetryczne niepewne lub brakujące punkty mocowania nadwozia/kabiny do podwozia lub poprzeczek ramy podwozia w takim stopniu, że poważnie zagraża to bezpieczeństwu ruchu drogowego		X	X
		d) nadmierna korozja punktów mocowania nadwozia samonośnego pogorszona stabilność		X	X
6.2.3. Drzwi i zamki	kontrola organoleptyczna*)	a) drzwi źle się otwierają lub zamykają		X	
		b) stan drzwi przesuwnych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie stan drzwi obrotowych grozi samoczynnym otwarciem lub nie pozwala na ich domknięcie		X	X
		c) zniszczone drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi brakujące lub obłuzowane drzwi, zawiasy, zamki lub słupki drzwi	X	X	
6.2.4. Podłoga	kontrola organoleptyczna*)	niepewne mocowanie lub zły stan techniczny podłogi niewystarczająca stabilność		X	X
6.2.5. Siedzenie kierowcy	kontrola organoleptyczna*)	a) uszkodzona konstrukcja siedzenia mocowanie siedzenia obłuzowane		X	X
		b) nieprawidłowe działanie regulacji ustawienia siedzenia siedzenie się przemieszcza lub nie można unieruchomić oparcia		X	X

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

6.2.6. Pozostałe siedzenia	kontrola organoleptyczna*)	a) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części drugorzędne) siedzenia uszkodzone lub niepewne mocowanie siedzeń (części główne)	X	X	
		b) siedzenia zamontowane niezgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia przekroczona maksymalna dozwolona liczba siedzeń; mocowanie siedzeń w miejscach niezgodnych ze świadectwem homologacji typu WE pojazdu/ typu pojazdu	X	X	
6.2.7. Wskaźniki i przyrządy kierowcy	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	nieprawidłowe działanie co najmniej jednego wskaźnika lub przyrządu niezbędnego do bezpiecznego użytkowania pojazdu wpływ na bezpieczne działanie		X	X
6.2.8. Stopnie kabiny	kontrola organoleptyczna*)	a) niepewne mocowanie stopnia lub poręczy niewystarczająca stabilność	X	X	
		b) stopień lub poręcz w stanie zagrażającym bezpieczeństwu użytkowników		X	
6.2.9. Inne wyposażenie wewnętrzne i zewnętrzne	kontrola organoleptyczna*)	a) uszkodzone mocowanie dodatkowych akcesoriów lub wyposażenia		X	
		b) dodatkowe akcesoria lub wyposażenie niezgodne z przepisami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, jeżeli jest wymagane zamontowane części mogą spowodować uszkodzenie ciała; wpływ na bezpieczeństwo użytkowania	X	X	

10. niesprawności techniczne pojazdów

		c) wycieki z układów hydraulicznych nadmierne wycieki materiałów niebezpiecznych	X	X	
6.2.10. Błotniki, fartuchy przeciwbłotne	kontrola organoleptyczna*)	a) brak, obluźnianie lub znaczące skorodowanie części prawdopodobieństwo spowodowania obrażeń, zagrożenie odpadnięciem	X	X	
		b) fartuchy przeciwbłotne zbyt blisko opony/koła błotnik zbyt blisko opony/koła	X	X	
		c) niezgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia niewystarczająca osłona całej szerokości opony	X	X	
7. INNE WYPOSAŻENIE					
7.1. Pasy bezpieczeństwa, zapięcia pasów i inne urządzenia bezpieczeństwa					
7.1.1. Pewność mocowania pasów i zapięć	kontrola organoleptyczna*)	a) znacznie uszkodzony punkt kotwiczenia pasów bezpieczeństwa; wpływ na stabilność		X	X
		b) obluźwane punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa		X	
7.1.2. Stan ogólny pasów i zapięć	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) brak obowiązkowego pasa bezpieczeństwa lub pas niezamontowany		X	
		b) uszkodzenie pasów bezpieczeństwa przecięcie lub oznaki rozciągnięcia pasa	X	X	
		c) pas bezpieczeństwa niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	

Kontrola motocykla, motoroweru i czterokołowca w warunkach drogowych

		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zapięcia pasa bezpieczeństwa		X	
		e) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie zwijacza pasa bezpieczeństwa		X	
7.1.3. Ograniczniki naprężenia pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) brak ogranicznika lub ogranicznik niezgodny z typem pojazdu		X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
7.1.4. Napinacze wstępne pasów bezpieczeństwa	kontrola organoleptyczna*)	a) brak napinacza lub napinacz niezgodny z typem pojazdu		X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
7.1.5. Poduszki powietrzne	kontrola organoleptyczna*)	a) brak poduszek lub poduszki niezgodne z typem pojazdu		X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
		c) poduszka w sposób oczywisty nie działa		X	
7.1.6. System poduszki powietrznej SRS	kontrola organoleptyczna*) wskaźnika awarii układu lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wskaźnik autodiagnostyki układu SRS wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	
		b) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu		X	
7.2. Gaśnica (jeżeli jest wymagana)	kontrola organoleptyczna*)	a) brak gaśnicy		X	
		b) gaśnica niezgodna z wymaganiami jeżeli jest wymagana (np. taksówki, autobusy, autokary, itp)	X	X	
7.3. Zamki i urządzenia przeciwwłamaniowe	Kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania	a) urządzenie uniemożliwiające uruchomienie pojazdu nie działa	X		
		b) urządzenie jest uszkodzone samoczynne zamykanie lub blokowanie drzwi		X	X

10. niesprawności techniczne pojazdów

7.4. Trójkąt ostrzegawczy (jeżeli jest wymagany)	kontrola organoleptyczna*)	a) brak lub trójkąt niekompletny	X		
		b) brak znaku homologacji	X		
7.5. Apteczka pierwszej pomocy (jeżeli jest wymagana)	kontrola organoleptyczna*)	brak apteczki	X		
7.7. Sygnał dźwiękowy	kontrola organoleptyczna*) sprawdzenie działania	a) nie działa prawidłowo nie działa w ogóle	X	X	
		b) niepewne działanie przy ciśnięciu sygnału	X		
		c) sygnał niezgodny z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia emitowany dźwięk można pomylić z ostrzegawczymi sygnałami dźwiękowymi przewidzianymi dla pojazdów uprzywilejowanych	X	X	
7.8. Prędkościomierz	kontrola organoleptyczna*) i sprawdzenie działania w czasie jazdy lub za pomocą przyrządów elektronicznych	a) zamontowany nieprawidłowo brak, jeżeli jest wymagany	X	X	
		b) nie działa prawidłowo nie działa w ogóle	X	X	
		c) brak wystarczającego podświetlenia całkowity brak podświetlenia	X	X	
7.11. Drogomierz (jeżeli pojazd jest wyposażony)	kontrola organoleptyczna*) lub przy użyciu elektronicznego interfejsu	a) wyraźne oznaki manipulacji (oszustwo) w celu zmniejszenia zapisu przebiegu pojazdu lub przedstawienia niewłaściwego zapisu przebiegu pojazdu		X	
		b) w sposób oczywisty nie działa		X	
7.12. Elektroniczny system stabilizacji (ESC) (jeżeli jest zamontowany/ wymagany)	kontrola organoleptyczna*)	a) brak lub uszkodzenie czujników prędkości obrotowej kół		X	
		b) uszkodzenie przewodów instalacji elektrycznej		X	
		c) brak lub uszkodzenie innych elementów		X	

		d) uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie przełącznika		X	
		e) wskaźnik samodiagnostyki układu ESC wskazuje dowolny rodzaj awarii w układzie		X	
		f) system wskazuje awarię za pośrednictwem elektronicznego interfejsu pojazdu		X	
8. UCIAŻLIWOŚĆ					
8.1. Hałas					
8.1.1. Układ tłumienia hałasu (+P)	ocena subiektywna (jeżeli w ocenie kontrolującego hałas jest na granicy dopuszczalności, można wykonać statyczny pomiar hałasu za pomocą miernika poziomu hałasu)	a) poziom hałasu przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		b) obluźowanie, uszkodzenie, niewłaściwe mocowanie, brak lub wyraźna przeróbka dowolnej części układu tłumienia hałasu w stopniu mającym niekorzystny wpływ na poziom hałasu bardzo poważne ryzyko odpadnięcia		X	X
8.2. Emisja spalin					
8.2.1. Emisja spalin z silników z zapłonem iskrowym					
8.2.1.1. Urządzenia do redukcji emisji	kontrola organoleptyczna*)	a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie		X	
		b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin		X	
		c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją		X	

10. niesprawności techniczne pojazdów

8.2.1.2. Emisja zanieczyszczeń gazowych (P)	pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić przez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania	a) emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza poziom dopuszczalny określony przez producenta		X	
		b) jeżeli te informacje nie są dostępne – emisja zanieczyszczeń gazowych przekracza wartości określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia albo poziom dopuszczalny		X	
		c) odczyt z pokładowego systemu diagnostycznego (OBD) wskazuje poważną awarię		X	
		d) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności		X	
8.2.2. Emisja spalin z silników z zapłonem samoczynnym					
8.2.2.1. Urządzenia do redukcji emisji spalin	kontrola organoleptyczna*)	a) brak fabrycznie montowanego urządzenia do redukcji emisji spalin lub wyraźnie nieprawidłowe działanie urządzenia		X	
		b) nieszczelności mogące mieć wpływ na pomiary emisji spalin		X	
		c) wskaźnik awarii układu niezgodny z prawidłową sekwencją		X	

		d) niewystarczająca ilość odczynnika, jeśli pojazd jest wyposażony		X	
8.2.2.2. Zadymienie spalin (P) Niniejszego wymagania nie stosuje się do pojazdów po raz pierwszy zarejestrowanych lub dopuszczonych do ruchu przed 1 stycznia 1980 r.	pomiaru emisji zanieczyszczeń dokonuje się zgodnie ze szczegółowym sposobem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym w przypadku pojazdów wyposażonych w odpowiednie pokładowe układy diagnostyczne (OBD) prawidłowe działanie układu wydechowego można sprawdzić poprzez odpowiedni odczyt z urządzenia OBD, przy jednoczesnym sprawdzeniu prawidłowego działania układu OBD, przy silniku pracującym na biegu jałowym i zgodnie z zaleceniami producenta dotyczącymi kondycjonowania	a) poziom zadymienia spalin przekracza wartość umieszczoną na tabliczce znamionowej pojazdu		X	
		b) w przypadku braku określenia poziomu zadymienia spalin na tabliczce znamionowej przekracza odpowiednią wartość określoną w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia		X	
		c) pomiar zdalny wskazuje na poważne niezgodności		X	
8.4. Inne pozycje związane z ochroną środowiska					
8.4.1. Wycieki płynów	kontrola organoleptyczna ^{*)}	każdy nadmierny wyciek płynu innego niż woda, który może zagrażać środowisku lub stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa innych użytkowników drogi stałe powstawanie kropli, które stanowi bardzo poważne ryzyko dla środowiska lub bezpieczeństwa		X	X

Objaśnienia:

(P) – oznacza, że sprawdzenie (badanie) danej pozycji wymaga użycia przyrządów.

(+P) – oznacza, że bez użycia przyrządów dana pozycja może być sprawdzona tylko w ograniczonym zakresie.

*) „kontrola organoleptyczna” oznacza, że kontrolujący w miarę możliwości nie tylko ogląda dany element, ale również, w stosownych przypadkach, sprawdza go dotykowo, ocenia wydawany przez niego dźwięk lub używa jakichkolwiek innych odpowiednich sposobów kontroli bez użycia przyrządów.

**) „niebezpieczna przeróbka” oznacza przeróbkę mającą niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo pojazdu na drodze lub mającą nieproporcjonalnie niekorzystny wpływ na środowisko.

Źródło: załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. (Dz. U. poz. 2141).

Zakończenie

Prowadzenie regularnych kontroli stanu technicznego pojazdów omawianych w treści publikacji jest nie tylko obowiązkiem, ale także jednym z kluczowych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa na drogach, o czym należy pamiętać w codziennej służbie.

Bibliografia

- Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1251, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2025 r. poz. 1226).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2024 r. poz. 141).
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 5 listopada 2019 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego. (Dz. U. z 2019 r. poz. 2141, z późn. zm.).
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz. Urz. UE L 60, 2.3.2013).
- Zarządzenie nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP z 2017 r. poz. 64, z późn. zm.).
- Dewerenda K., *Kontrola stanu technicznego motocykla w warunkach drogowych*, „Kwartalnik Policyjny” 2024, nr 3–4.

ISBN 978-83-66957-64-0