

2026-06-15

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

AE:PL-99756-74876-WBAEG-25

Petycja o podniesienie dopuszczalnej pojemności silnika motocyklowego na prawie jazdy A1

Zwracam się z petycją o podniesienie dopuszczalnej pojemności silnika motocyklowego na prawie jazdy A1.

Od czasu do czasu powraca w Internecie temat ewentualnego podniesienia limitu pojemności motocykli, które można prowadzić mając prawo jazdy kategorii B od co najmniej trzech lat, ze 125 ccm do 150 ccm.

W krajach azjatyckich najbardziej popularne są motocykle o pojemnościach od 100 do 150 ccm, a w niektórych z nich, a także we Włoszech, 150 ccm to dolna granica pojemności, którą można wjechać na drogi szybkiego ruchu.

U nas ten problem nie występuje ponieważ według naszego prawa autostrada przeznaczona jest wyłącznie dla pojazdów samochodowych (według prawa motocykl i skuter również są pojazdami samochodowymi), które mogą rozwinąć prędkość co najmniej 40 km/h. Jak z tego widać autostrady są jak najbardziej dostępne dla jednośladów napędzanych silnikiem o pojemności 125 ccm, nie zachodzi więc potrzeba podniesienia limitu.

Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami kierowanie jednośladem jeśli posiada się prawo jazdy kategorii B od co najmniej trzech lat jest możliwe, jeśli ów jednoślad ma silnik o pojemności 125 ccm i jego moc nie przekracza 11 kW, czyli 15 KM, a stosunek mocy do masy wynosi maksymalnie 0,1 kW/kg.

Takie przepisy wprowadzono wychodząc z założenia, że pojazd spełniający powyższe kryteria będzie dysponował osiągami, które są bezpieczne dla osób nie mających motocyklowego doświadczenia.

Podniesienie pojemności skokowej z 125 do 150 ccm nie spowoduje przecież drastycznego wzrostu osiągow. Jeśli ktoś "ogrania" motocykl lub skuter klasy 125 spełniający powyższe wymogi z pewnością poradzi sobie z silnikiem powiększonym o dodatkowe 25 ccm. To po pierwsze. Po drugie podnosząc limit do 150 ccm można przecież zachować pozostałe ograniczenia czyli moc maksymalną i stosunek mocy do masy. Jaka byłaby zatem korzyść wynikająca ze zwiększenia pojemności? Silniki byłyby po prostu mniej wysilone, a co za tym idzie byłyby trwalsze. Poza tym, wzrosłaby kultura ich pracy, byłyby bardziej elastyczne, a co za tym idzie jazda byłaby bardziej przyjemna.

Ekonomia, czyli zużycie paliwa, bez problemu mogłoby pozostać na tym samym poziomie bo większy silnik do uzyskania tej samej mocy co mniejszy potrzebuje mniej obrotów, a mniej obrotów to również mniejszy hałas.

Łatwiej też byłoby konstruktorom spełnić wymogi ekologiczne.

Jak z tego widać pomysł podniesienia limitu pojemności ma wiele sensu (ekologia spowodowana trwałością silników, oraz zmniejszenia hałasu irytującego innych użytkowników dróg oraz mieszkańców, przy braku jakichkolwiek różnic w zakresie bezpieczeństwa), więc rzeczywiście warto się nad tym zastanowić i podjąć jakieś działania w tym kierunku.

Zwracam przy tym uwagę, że z powodu norm ekologicznych, braku miejsc parkingowych, oraz ocieplania się klimatu liczba motocykli kategorii a1 w ostatnich latach dynamicznie się w Polsce zwiększa i można się spodziewać kontynuacji tego trendu. Ten temat zatem stopniowo przestaje być marginalny.

Oczywiście z uwagi na harmonizację przepisów dotyczących prawa jazdy, inicjatywę tą należy podnieść w grupie roboczej na szczęblu Unii Europejskiej.