

ISSUE OF CLASSIFICATION IN THE PROCESSES OF OFFICIAL REGISTRATION AND PUTTING INTO SERVICE OF MOPEDS, MOTORCYCLES AND QUADRICYCLES

Robert Karpiński, Marcin Balke

*Motor Transport Institute, Diagnostics and Servicing Process Department
80 Jagiellońska St., 03-301 Warsaw, Poland
tel.: +48 22 8141238, fax: +48 22 8110906
e-mail: robert.karpinski@its.waw.pl, e-mail: marcin.balke@its.waw.pl*

Abstract

In the registration process as well as classification and putting into service of mopeds, motorcycles and quadricycles, very important is a proper use of precise technical nomenclature and definitions, as it cause the essential legal consequences. This nomenclature and definitions would be used during the whole vehicle's lifetime (e.g. taxation, insurance, driving licensing, trial verdicts etc.). Such parameters as: engine capacity and power, maximum design speed (constructional), number of wheels, masses of vehicle, are just an example of the terms which always play an extremely significant role in proper classifying the vehicles not only at the point of registration, but also driving licensing. There are numerous disputes on how to describe some of the crucial vehicle design features and general purpose. Those disputes are more and more frequently an essential aspect of administrative hearings and trials. Especially for L-category vehicles, many difficult regulations have been recently introduced. This situation may cause well grounded confusion. During the periodical technical inspection, it is not uncommon that vehicle owner urges the technical staff to classify his motorcycle as a moped. This is the real problem and it appears not only in our country. As the European authorities have already taken notice of the issues in question, European Union law has been introduced, in order to prevent such irregularities. There is no doubt that it essentially and really affects the safety in the road traffic.

Keywords: *vehicles, mopeds, motorcycles, quadricycles, technical vehicle requirements and inspections*

PROBLEMY KLASYFIKACYJNE W PROCESIE REJESTRACJI I DOPUSZCZANIA DO RUCHU MOTOROWERÓW, MOTOCYKLI I CZTEROKOŁOWCÓW

Streszczenie

W procesie rejestracji, klasyfikacji i dopuszczania do ruchu motorowerów, motocykli i czterokołowców ważne jest odpowiednie stosowanie użytego w przepisach nazewnictwa przedmiotowych pojazdów i innych cech technicznych mających istotne znaczenie prawne. Precyzja stosowania pojęć podczas postępowań prawnych i administracyjnych jest istotnym zagadnieniem klasyfikacji pojazdów. Odpowiednia terminologia oraz definicje wykorzystywane są w trakcie całego okresu użytkowania pojazdów (m.in.: dla celów podatkowych, ubezpieczeniowych, w zakresie praw jazdy oraz zasad ruchu drogowego, itd.). Parametry takie jak: pojemność silnika, moc silnika, prędkość maksymalna (konstrukcyjna), liczba kół, masy własne i dopuszczalne mają w świetle przepisów kluczowe znaczenie dla prawidłowego sklasyfikowania pojazdów nie tylko z punktu widzenia rejestracji, ale również praw jazdy. Spory dotyczące wskazania istotnych cech pojazdów które opisywałyby jednoznacznie konstrukcyjne przeznaczenie pojazdu należą w ostatnich latach do jednych z częściej spotykanych aspektów postępowań prawnych przed sądami i urzędami administracyjnymi. Szczególnie w przypadku pojazdów kategorii L w ostatnich latach powstały różnego rodzaju rozwiązania prawne, które, niekiedy zapomniane, mogą wywołać „zamieszanie” podczas badań lub rejestracji przedmiotowych pojazdów. Podczas badań technicznych w stacjach kontroli pojazdów bardzo często dochodzi do próby wymuszenia przez właścicieli pojazdów sklasyfikowania motocykli jako motorowerów. Jest to problem nie tylko naszego kraju, dlatego wprowadzono przepisy unijne mające zapobiegać tego rodzaju nieprawidłowościom. Nie ulega wątpliwości, że ma to istotny i realny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Słowa kluczowe: *pojazdy, motorowery, motocykle, pojazdy czterokołowe, wymagania i kontrola techniczna pojazdu*

Prototyp dzisiejszego Quada pojawił się w połowie lat 60. XX wieku w Japonii. Nie był to jednak jeszcze „prawdziwy” czterokołowiec. Mieszkańcy górzystych terenów Japonii mieli problemy z poruszaniem się w terenach wiejskich, gdy nastawała pora deszczowa, samochody i motocykle nie dawały sobie rady na błotnistych drogach. Konstruktorzy pracujący dla Hondy wpadli na pomysł, aby zastąpić tylne koło motocykla dwoma większymi z posiadającymi terenową rzeźbę bieżnika oponami. I tak narodził się pierwszy pojazd z rodziny ATV (All Terrain Vehicles - trzykołowiec) zwany też Quadem.



Fot. 1. Honda ATC 90 z 1970 r.
Fig. 1. Honda ATC 90



Fot. 2. Honda TRX 200 z 1984 r.
Fig. 2. Honda TRX 200

Pierwowzór otrzymał nieduży czterosuwowy, jednocylindrowy silnik o pojemności 70 cm³. Zespół pod kierunkiem inżyniera Takeuchi zmodernizował wkrótce pojazd dzięki niskociśnieniowym oponom, czterobiegowej skrzyni biegów i nowemu silnikowi o pojemności 90 cm³. W połowie lat osiemdziesiątych „dziecko” pana Takeuchi przeszło kolejny etap ewolucji - otrzymało jeszcze czwarte kółko. Pierwsza czterokołowa Honda TRX 200 zadebiutowała w 1984 roku.

Pomysł przyjął się w Stanach Zjednoczonych, ale nie na długo, trzykołowiec był za bardzo wywrotny, wielu kierowców straciło przez niego zdrowie, a nawet życie, więc ograniczono ich produkcję. Dopiero gdy również przednie jedno koło zastąpiono dwoma – produkcja znowu ruszyła i to na dużą skalę, głównie w Japonii, USA i Kanadzie. Firma Polaris z Minneapolis, producent różnego typu pojazdów użytkowych i rekreacyjnych (m.in. skuterów śnieżnych i wodnych), wyprodukowała pierwszy amerykański pojazd z rodziny ATV. Polaris szczyci się dziś wprowadzeniem licznych innowacji zapewniających niezawodność i wygodę klientów. Jako pierwszy zastosował w tego typu pojazdach automatyczną skrzynię biegów, niezależne zawieszenie podnoszące komfort jazdy, dołączany napęd na wszystkie koła, hamulce tarczowe dla wszystkich kół sterowane jedną dźwignią i zintegrowane pełne podnóżki.

Quady mogą mieć różne przeznaczenia i w zależności od tego – nieco różnią się konstrukcyjnie. Pojazdy mające zastosowanie użytkowe mają mocniejszą budowę i napęd na cztery koła, sportowe, zwłaszcza przeznaczone do rajdów, mają napęd tylko na tylną oś i zbudowane są z bardziej wytrzymałych materiałów. Pojemność silników też jest zróżnicowana: wersja dla dzieci i młodzieży posiada pojemność 50-90 cm³, klasyczne dla dorosłych do 200 cm³, a modele do jazdy wyczynowej od 200 do 700 cm³. Przeciętne sportowe wersje osiągają prędkość do 180 km/h. Średnia masa czterokołowca to ok. 100-200 kg. Cena takiego pojazdu waha się od kilku do pięćdziesięciu tysięcy złotych i zależy od pojemności silnika i przeznaczenia. Jazda na asfaltowej drodze Quadem jest niepewna i powolna. Jednak w terenie niewielki rozstaw osi pozwala na dynamiczne pokonywanie nierówności. Cztery szerokie opony z głębokimi terenowymi bieżnikami zapewniają wystarczające poczucie bezpieczeństwa. Na świecie produkuje się około stu typów Quadów, dostosowanych zarówno do potrzeb dorosłych, jak i dzieci

(np. Suzuki LT-50 czy LT-80). Za króla wśród czterokołowców uważany jest amerykański Polaris 500 Sportsman. Zarówno Polaris, Suzuki jak i Honda posiadają dla wielu typów europejskie świadectwo homologacji typu. Oznacza to, że mogą być rejestrowane i dopuszczane do ruchu jak każdy inny pojazd.

Wśród innych liczących się na rynku firm produkujących ATV znajduje się także takie marki, jak Yamaha, Suzuki, Kawasaki, kanadyjski Bombardier, angielski John Deer czy hiszpański Gas Gas. Pierwsze ATV w Polsce pojawiły się w imporcie indywidualnym ze Stanów Zjednoczonych w 1994 roku. Od początku powodowały problemy klasyfikacyjne w procesie rejestracji i dopuszczania do ruchu. Pomimo upływu czasu nadal w pewnych wypadkach dochodzi do problemów z rejestracją. Jest to związane z brakiem jednoznacznych zapisów w ustawie - Prawo o ruchu drogowym jak i zjawiskiem produkowania czterokołowców niedających się sklasyfikować w ramach europejskich przepisów homologacyjnych. W niektórych krajach świata wprowadza się całkowity zakaz rejestracji takich kompletacji, w innych poprzez zmiany konstrukcyjne, w szczególności ograniczenie maksymalnej prędkości, dopuszcza się je do ruchu jako ciągniki rolnicze. W niniejszym artykule opisano stan prawny, jaki istnieje w tym zakresie w Polsce. Nie da się prawidłowo sklasyfikować ATV w stacji kontroli pojazdów, jeżeli jednocześnie nie omówi się opisów prawnych dla motorowerów i motocykli. Takie podejście jest konieczne, bo często Quady mylone są z motorowerami lub motocyklami, zdarza się również klasyfikowali jako samochody osobowe czy ciężarowe.



Fot. 3. Polaris Predator 90
Fig. 3. Polaris Predator 90



Fot. 4. GAS GAS Wild HP 450
Fig. 4. GAS GAS Wild HP 450

Dla motocykli i motorowerów w ostatnich latach również powstały różnego rodzaju rozwiązania prawne, które, niekiedy zapomniane, mogą wywołać „zamieszanie” podczas badań lub rejestracji przedmiotowych pojazdów. W pierwszej kolejności należy zebrać i przeprowadzić analizę istniejących opisów definicyjnych pojęć motorower, motocykl, czterokołowiec i innych związanych. W tabelach i wykazach poniżej zebrano opisy występujące w różnych aktach prawnych mające w szczególności związek z czynnością klasyfikacji wymienionych pojazdów dla potrzeb rejestracji.

Tab. 1. Rodzaje i podrodzaje pojazdów (wyciąg) [6]
Tab. 1. Categories and subcategories of vehicles (extract) [6]

Lp.	Rodzaj pojazdu		Podrodzaj pojazdu		Kategoria homologacyjna
	kod	nazwa	kod	nazwa	
1	01	motorower		bez podziału	L1e, L2e
2	02	motocykl	01	osobowy	
3			02	ciężarowy	L3e, L4e, L5e
4			99	inny*	

67	16	samochodowy inny	01	czterokołowiec	L7e
68			02	czterokołowiec lekki	L6e
69			99	inny*	

Inny*/inna* - pojazd, który na podstawie wyciągu ze świadectwa homologacji lub zaświadczenia z badania technicznego zakwalifikowano do danego podrodzaju lub przeznaczenia nieokreślonego w zasadniczym podziale.

Tab. 2. Definicje pojęcia motorower

Tab. 2. Definitions of moped

Przybliżony czasookres [lata]	Okres obowiązywania, podstawa prawna, definicje wg ustawy (U), konwencji (K)	Dokładny okres obowiązywania, podstawa prawna, definicje wg homologacji, norm
1	2	3
1990-1997	U-Od 1984-01-01 do 1997-12-31 [7]: rower - pojazd jednośladowy lub wielośladowy (wózek rowerowy) poruszany siłą mięśni osób jadących tym pojazdem; określenie to obejmuje również motorower, to jest rower poruszany za pomocą silnika spalinowego o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm ³ i którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 50 km/h, K-Od 1985-08-23 [1]: określenie "motorower" oznacza każdy dwukołowy lub trzykołowy pojazd zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nie przekraczającej 50 cm ³ (3,05 cala ³), którego największa szybkość konstrukcyjna nie przekracza 50 km (30 mil) na godzinę.	Od 1990-01-01-PN-89/S-02006 (norma obecnie wycofana): L1-jednośladowe pojazdy, których prędkość maksymalna nie przekracza 50 km/h a pojemność skokowa silnika nie przekracza 50 cm ³ ; L2-trójkołowe pojazdy, których prędkość maksymalna nie przekracza 50 km/h a pojemność skokowa silnika nie przekracza 50 cm ³
1998-1999	U-Od 1998-01-01 [8]: motorower - pojazd jednośladowy lub dwuśladowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej nieprzekraczającej 50 cm ³ , którego konstrukcja ogranicza prędkość jazdy do 45 km/h; Na podstawie art. 4 pkt. 10 ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym [9] pojazdy zarejestrowane przed dniem 1 stycznia 1998 r. jako motorowery uważa się za spełniające kryteria określone w art. 2 pkt 46 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. [8], K-definicja według Konwencji jak wyżej	Jak wyżej

Tab. 2 c.d. Definicje pojęcia motorower

Tab. 2. Definitions of moped

1	2	3
2000-2003	Jak wyżej	Od 1999-11-18 do 2003-12-31 [3]: dla potrzeb homologacji typu zgodnie z klasyfikacją międzynarodową rozróżnia się następujące kategorie pojazdów: 1. Kategoria L: pojazdy silnikowe mające mniej niż 4 koła, w tym: 1)kategoria L1: motorowery jednośladowe - pojazdy silnikowe dwukołowe mające pojemność skokową silnika spalinowego nie przekraczającą 50 cm ³ i maksymalną prędkość konstrukcyjną nie przekraczającą 45 km/h, bez względu na źródło napędu; 2)kategoria L2: motorowery trójkołowe - pojazdy silnikowe trójkołowe mające pojemność skokową silnika spalinowego nie przekraczającą 50 cm ³ i maksymalną prędkość konstrukcyjną nie przekraczającą 45 km/h, bez względu na źródło napędu; 3)do kategorii L zalicza się także następujące pojazdy czterokołowe: - "motorowery czterokołowe", których masa własna jest mniejsza od 350 kg, bez uwzględniania masy baterii w przypadku pojazdów elektrycznych, których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45 km/h i pojemność skokowa silnika spalinowego nie przekracza 50 cm ³ (lub maksymalna moc netto tego silnika nie przekracza 4 kW) i które zalicza się do kategorii L2 (motorowery trójkołowe);
2004-10/2006	Jak wyżej	Od 2004-01-15 do 2005-09-24 [4], od 2005-09-25 [5]: rozróżnia się następujące kategorie pojazdów: motorowery, to jest pojazdy dwukołowe (kategoria L1e) lub pojazdy trójkołowe

	(kategoria L2e) o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej nie większej niż 45 km/h i mające: w przypadku pojazdu dwukołowego, silnik, którego: pojemność skokowa nie przekracza 50 cm ³ , w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym, lub maksymalna moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW, w przypadku silnika elektrycznego, w przypadku pojazdu trójkołowego, silnik, którego: pojemność skokowa nie przekracza 50 cm ³ , w przypadku silnika z zapłonem iskrowym, lub maksymalna użyteczna moc wyjściowa nie przekracza 4 kW, w przypadku innych silników ze spalaniem wewnętrznym, lub maksymalna moc znamionowa jest nie większa niż 4 kW, w przypadku silnika elektrycznego;
--	---

Tab. 3. Definicje pojęcia motocykl

Tab. 3. Definitions of motorcycle

Przybliżony czasookres	Okres obowiązywania, podstawa prawna, definicje wg ustawy (U), konwencji (K)	Dokładny okres obowiązywania, podstawa prawna, definicje wg homologacji, norm
1	2	3
1990-1997	U-od 1984-01-01 do 1997-12-31 [7]: motocykl - pojazd samochodowy jednośladowy lub z bocznym wózkiem - wielośladowym; określenie to obejmuje również trzykołowy pojazd samochodowy, którego masa własna nie przekracza 400 kg. K-od 1985-08-23 [1]: określenie "motocykl" oznacza każdy dwukołowy pojazd, z bocznym wózkiem lub bez niego, zaopatrzony w silnik napędowy. Umawiające się Strony mogą w swoim ustawodawstwie krajowym zrównać z motocyklami trzykołowe pojazdy, których ciężar własny nie przekracza 400 kg (900 funtów). Określenie "motocykl" nie obejmuje motorowerów, jednakże Umawiające się Strony mogą, pod warunkiem złożenia oświadczenia zgodnie z art. 54 ust. 2 niniejszej konwencji, zrównać motorowery z motocyklami w celu stosowania niniejszej konwencji; (zmiana [2]): pojazdy trzykołowe, których ciężar własny nie przekracza 400 kg (900 funtów), powinny być zrównane z motocyklami na podstawie ust. 3 załącznika do Porozumienia Europejskiego uzupełniającego konwencję o ruchu drogowym, sporządzoną w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r. (Dz.U.88.5.44) z dniem 23 sierpnia 1985 r.	Od 1990-01-01-PN-89/S-02006 (norma obecnie wycofana): L3-jednośladowe pojazdy nie należące do kategorii L1,2. L3.1-jednośladowe pojazdy, których pojemność skokowa silnika przekracza 50 cm ³ ale wynosi nie więcej niż 80 cm ³ , L3.2-jednośladowe pojazdy, których pojemność skokowa silnika przekracza 80 cm ³ ale wynosi nie więcej niż 150 cm ³ , L3.3-jednośladowe pojazdy, których pojemność skokowa silnika przekracza 150 cm ³ ale wynosi nie więcej niż 250 cm ³ , L3.4-jednośladowe pojazdy, których pojemność skokowa silnika przekracza 250 cm ³ ale wynosi nie więcej niż 500 cm ³ , L3.5-jednośladowe pojazdy, których pojemność skokowa silnika przekracza 500 cm ³ , L4-trójkołowe pojazdy o niesymetrycznym układzie kół względem podłużnej osi pojazdu nie należące do kategorii L2, L5- trójkołowe pojazdy o symetrycznym układzie kół względem podłużnej osi pojazdu nie należące do kategorii L2, o dopuszczalnej masie całkowitej maksymalnej nie przekraczającej 1 t.
1998-1999	U-Od 1998-01-01 [8]: motocykl - pojazd samochodowy jednośladowy lub z bocznym wózkiem – wielośladowy, K-definicja według Konwencji jak wyżej	Jak wyżej

Tab. 3 c.d. Definicje pojęcia motocykl

Tab. 3. Definitions of motorcycle

1	2	3
2000-2003	Jak wyżej	Od 1999-11-18 do 2003-12-31 [3]: dla potrzeb homologacji typu zgodnie z klasyfikacją międzynarodową rozróżnia się następujące kategorie pojazdów: <i>kategoria L3</i> : motocykle jednośladowe - pojazdy silnikowe dwukołowe mające pojemność skokową silnika spalinowego przekraczającą 50 cm ³ i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 45 km/h, bez względu na źródło napędu;

		<p><i>kategoria L4:</i> motocykle z bocznym wózkiem - pojazdy silnikowe trzykołowe o asymetrycznym układzie kół, mające pojemność skokową silnika spalinowego przekraczającą 50 cm³ i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 45 km/h bez względu na źródło napędu;</p> <p><i>kategoria L5:</i> motocykle trójkołowe - pojazdy silnikowe trójkołowe o symetrycznym układzie kół, mające pojemność skokową silnika spalinowego przekraczającą 50 cm³ i maksymalną prędkość konstrukcyjną przekraczającą 45 km/h, bez względu na źródło napędu</p> <p>do kategorii L zalicza się także następujące pojazdy czterokołowe:</p> <p>b) - "motocykle czterokołowe", których masa własna jest mniejsza od 400 kg (550 kg w przypadku pojazdów do przewozu ładunków), bez uwzględniania masy baterii w przypadku pojazdów elektrycznych, których maksymalna moc netto silnika nie przekracza 15 kW i które zalicza się do kategorii L5; (motocykle trójkołowe).</p>
2004-10/2006	Jak wyżej	<p>Od 2004-01-15 do 2005-09-24 [4], od 2005-09-25 [5]: rozróżnia się następujące kategorie pojazdów: motocykle, to jest pojazdy dwukołowe bez bocznego wózka (kategoria L3e) lub z bocznym wózkiem (kategoria L4e), wyposażone w silnik o pojemności skokowej większej niż 50 cm³, w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 45 km/h,</p> <p>3) motocykle trójkołowe, to jest pojazdy posiadające trzy koła umieszczone symetrycznie (kategoria L5e), wyposażone w silnik o pojemności skokowej większej niż 50 cm³, w przypadku silnika ze spalaniem wewnętrznym lub o maksymalnej prędkości konstrukcyjnej większej niż 45 km/h.</p>

Tab. 4. Definicje pojęcia czterokołowiec

Tab. 4. Definitions of quadricycle

Od 2004-01-15 do 2005-09-24 [4], od 2005-09-25 [5]: rozporządzenia wymienione wcześniej w Dziennikach Ustaw stosuje się również do pewnej grupy czterokołowych pojazdów samochodowych, które w zależności od cech określa się jako:

- 1) lekkie pojazdy czterokołowe, których masa bez obciążenia nie przekracza 350 kg (kategoria L6e), nie wliczając w to masy akumulatorów w przypadku pojazdów elektrycznych, i których maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45 km/h oraz których:
 - a) pojemność skokowa nie przekracza 50 cm³, w przypadku silnika z zapłonem iskrowym, lub
 - b) maksymalna moc nie przekracza 4 kW, w przypadku innych silników ze spalaniem wewnętrznym, lub
 - c) maksymalna moc jest nie większa niż 4 kW, w przypadku silnika elektrycznego.

Pojazdy te powinny spełniać wymagania techniczne stosowane do motorowerów trójkołowych kategorii L2e, chyba że przepisy dotyczące homologacji stanowią inaczej;

- 2) pojazdy czterokołowe, inne niż lekkie, o których mowa w pkt 1 lit. a, których masa bez obciążenia nie przekracza 400 kg (kategoria L7e) (550 kg dla pojazdów przeznaczonych do przewożenia towarów), nie wliczając w to masy akumulatorów w przypadku pojazdów elektrycznych, i których maksymalna moc użyteczna silnika nie przekracza 15 kW.

Pojazdy te powinny spełniać wymagania techniczne stosowane do motocykli trójkołowych kategorii L5e, chyba, że przepisy dotyczące homologacji stanowią inaczej.

Samochodowy inny- pojazd samochodowy inny niż wymienione wyżej pojazdy o kodzie L6e i L7e spełniający określone kryteria techniczne kategorii homologacyjnej L (definicja własna ITS).

Co wynika z powyższych tabel i zestawień? Po pierwsze nadal legalne są dopuszczenia do ruchu motorowerów, które mogą osiągnąć maksymalną prędkość 50 km/h pod warunkiem, że zostały zarejestrowane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 1998 r. Na marginesie zgodnie z art. 58 ust. 9 [7] motorowery dopuszczano do ruchu na drogach, na podstawie decyzji właściwego organu po zaopatrzeniu ich w tabliczkę rowerową wydaną wraz z właściwym dokumentem. Przepis wprowadzający obowiązek rejestracji i ewidencji motorowerów pojawił się 1 października 1991 r. [10]. Do dziś, jak uczy praktyka przepis, ten może wywołać „zamieszanie” w wydziałach komunikacji i stacjach kontroli pojazdów kiedy „zapomniany” motorower pojawi się nagle w ponownej procedurze dopuszczenia do ruchu. W latach 2000-2003 dopuszczano do ruchu zgodnie z przepisami motorowery, motocykle o czterech kołach jak również jako ciągniki

rolnicze po uprzednich zmianach konstrukcyjnych (patrz opisane powyżej przepisy i Katalog ITS). W wyniku połączenia obecnych definicji ustawy - Prawo o ruchu drogowym i aktualnych przepisów o homologacji pojazdów można przyjąć, że obecnie czterokołowych motorowerów i motocykli już nie ma w procedurze klasyfikacji rodzaju pojazdu. Nadal istnieje problem klasyfikacyjny z pojazdami czterokołowymi o mocy silnika powyżej 15 kW. W minionych latach dopuszczono do ruchu zgodnie z obowiązującymi kiedyś przepisami pewną grupę trzykołowych motocykli o masie własnej nie przekraczającej 400 kg. Nie powinno się określać maksymalnej masy całkowitej motorowerów i motocykli, choć przepis, mimo że tzw. unijny wydaje się nieco dziwny. Podczas badania technicznego w stacji kontroli pojazdów bardzo często dochodzi do próby wymuszenia przez właścicieli pojazdów sklasyfikowania de facto motocykli jako motorowerów, jest to problem nie tylko naszego kraju, dlatego wprowadzono przepisy unijne mające zapobiegać tego rodzaju nieprawidłowościom, czego namacalnym dowodem jest oznakowanie literowe A, B, C, D (nie mylić z prawami jazdy) występujące na przedmiotowych pojazdach i w dokumentacji. W dziedzinie nadzorowania zmian konstrukcyjnych (tzw. tuningu) mamy w naszym kraju jeszcze wiele do zrobienia, ale to temat na osobny artykuł. Pamiętać należy, że takie parametry i graniczne wielkości, jak pojemność silnika 50 cm³, 125 cm³, moc silnika 4 kW, 11 kW, 15 kW, 25 kW, prędkość maksymalna (konstrukcyjna) 45 km/h, liczba kół 2 lub 3 lub 4, masy własne i dopuszczalne opisane powyżej mają w świetle przepisów kluczowe znaczenie dla prawidłowego sklasyfikowania omawianych pojazdów nie tylko z punktu widzenia rejestracji, ale również praw jazdy. Nie ulega wątpliwości, że ma to istotny i realny wpływ na bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Jakich zmian w przepisach należy spodziewać się w najbliższym czasie? W projekcie nowelizacji ustawy - Prawo o ruchu drogowym pojawią się nowe definicje motoroweru, motocykla, czterokołowca. Poniżej przedstawiono obecnie projektowane definicje, ale wydaje się, że wymagają one jeszcze udoskonalenia i uzupełnienia o przepisy przejściowe uwzględniające zapisy historyczne.

Projektowane obecnie definicje do ustawy o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz zmianie innych ustaw:

W art. 2: po pkt 44 dodaje się pkt 44a w brzmieniu:

44a) czterokołowiec-pojazd samochodowy przeznaczony do przewozu osób lub ładunków, z wyłączeniem samochodu osobowego, ciężarowego i motocykla, którego masa własna nie przekracza 550 kg. Określenie obejmuje także czterokołowiec lekki, którego masa własna nie przekracza 350 kg, a maksymalna prędkość konstrukcyjna nie przekracza 45 km/h.

pkt 45 i 46 otrzymują brzmienie:

45) motocykl-pojazd samochodowy dwukołowy lub z bocznym wózkiem-wielośladowy. Określenie obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³.

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

Pojawią się również zmiany w krajowych i międzynarodowych przepisach o homologacji dwu, trzy i niektórych czterokołowych pojazdów, ale za wcześniej o nich dzisiaj mówić.

Literatura

- [1] *Konwencja o ruchu drogowym sporządzona w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.* Dz.U. nr 5 z 24 lutego 1988 r., poz. 40 z późniejszymi zmianami, 1988.
- [2] *Porozumienie europejskie uzupełniające Konwencję o ruchu drogowym sporządzoną w Wiedniu dnia 8 listopada 1968 r.* Genewa dnia 1 maja 1971 r. Dz.U. nr 5 z 24 lutego 1988 r., poz. 44, 1988.
- [3] *Rozporządzenie w sprawie homologacji pojazdów*, Dz.U. nr 91 z 10 listopada 1999 r., poz. 1039, 1999.

- [4] *Rozporządzenie w sprawie homologacji pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów samochodowych mających cztery koła oraz motorowerów*, Dz.U. nr 5 z 15 stycznia 2004 r., poz. 29, 2004.
- [5] *Rozporządzenie w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych mających dwa lub trzy koła, niektórych pojazdów mających cztery koła oraz motorowerów*, Dz. U. nr 162 z 25 sierpnia 2005 r., poz. 1360 z późniejszymi zmianami, 2005.
- [6] *Rozporządzenie w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach*, Dz. U. nr 192 z 14 listopada 2003 r., poz. 1878 z późniejszymi zmianami 2003.
- [7] *Ustawa - Prawo o ruchu drogowym*, Dz.U. nr 6 z 11 lutego 1983 r., poz. 35, 1983.
- [8] *Ustawa - Prawo o ruchu drogowym*, Dz.U. nr 98 z 19 sierpnia 1997 r., poz. 602 z późniejszymi zmianami, 1997.
- [9] *Ustawa o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, Dz.U. nr 129 z 12 listopada 2001 r., poz. 1444 z późniejszymi zmianami 2001.
- [10] *Ustawa o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym*, Dz.U. nr 73 z 19 sierpnia 1991 r., poz. 321, 1991.

Załącznik 1
Attachment 1

Przykładowe dane techniczne dla wybranych modeli: czterokołowca, motocykla i motoroweru
Example of technical data for some of models: quadricycle, motorcycle and moped

**APRILIA QUASAR
GRIP 180**



MV AGUSTA F4 1000



YAMAHA AEROX 50



Kod ITS		01400051000001	20370000000001	01380017000001
Marka		APRILIA	MV AGUSTA	YAMAHA
Typ homolog.		AT 72	F5	5BR(YQ50)
Wariant		0	11	---
Wersja		0	BA	---
Model		QUASAR GRIP	F4 1000	AEROX
Rodzaj		SAMOCODOWY INNY	MOTOCYKL	MOTOROWER
Podrodzaj		CZTEROKOŁOWIEC	OSOBOWY	---
Przeznaczenie		---	---	---
Kategoria		L7e - POJAZD CZTERO- KOŁOWY INNY	L3e - MOTOCYKL DWUKOŁOWY BEZ BOCZNEGO WÓZKA	L1 - MOTOROWER JEDNOŚLAD.
Masa własna	[kg]	180	223	97
Dop. masa całkowita	[kg]	360	418	277
Pojemność silnika	[cm ³]	169	998	49,2
Moc silnika	[kW]	6,5	122	3,9
Rodzaj paliwa		P (benzyna)	P (benzyna)	P (benzyna)
Największy dopuszczalny nacisk osi	[kg]	215,31	300	197
	[kN]	2,11	2,94	1,93
Liczba osi		2	2	2
Liczba miejsc siedzących		2	2	2