

Green Go!

Avagy szabad-e zöld utat adni az elektromos rollernek.

A szabályozatlanság biztonsági kockázatai

RÁCZ LOTTI ANIKÓ

jogász (PPKE JÁK)

1. Közlekedési tér

Manapság több szakág és tudomány hangsúlyozza szükséges, egyben elérhető célként, hogy a különféle közlekedési módozatok között a klímasemleges, környezeti ártalmakat a minimálisra szorító fejlesztési irányokat lenne szükséges követni, melyek hosszú távon működtethetők, legkevésbé szennyezők és igazodnak azokhoz a megfogalmazott társadalmi elvárásokhoz, melyek arra törekszenek, hogy a városokból száműzzék a szennyező üzemanyagot, közelítve egy tán tökéletesen autómentes városhoz.

Nemcsak a közösségi térben, de a gyakorlati színtérben is egyre inkább elterjedtek a Green Go, Lime, Limo alkalmazások, melyek méltán egy tisztább, élhetőbb városi kultúrát céloznak, saját energiaforrás és benzinpénz kifizetése nélkül megteremtve a lehetőséget egy új, tudatosabb közlekedési módhoz.

A népszerű, és mobilapplikációval egyszerűen, perc alapon működtethető elektromos járművek bár, ha szektorálisan is, élhető lehetőséget nyújtanak az egyre rohanó életvitelben. A hatékony és gyors közlekedési módra, a könnyen kezelhető, legtöbbször összecsukható és tömegközlekedéssel is szállítható eszközökre nemcsak a fiatalok nyitottak. A gyalogúttal, illetve a jelentős anyagi forrásokat felemésztő gépkocsi közlekedéssel vetekszik az új alternatíva, mely az idősbödők figyelmét is felkeltette.

A fejlődés irányvonalában az e-carsharing eszközök megjelenése ugyanakkor számos kérdést, az előnyön kívül hátrányokat, jelentős biztonsági kérdéseket is felvet, a haladó szellemű közlekedési rendszer a KRESZ alaprögös szabályaihoz nehezen igazítható.

Szakdolgozatom célja, hogy bemutassam az elektromos eszközökkel való főbb közlekedési módokat, annak előnyeit és biztonsági kockázatait.

2. Az e-carsharing alternatív közlekedési rendszerek

A közösségi autózást biztosító GreenGo, Mol Limo és Share Now cégek egyszerű, telefonnal működtethető szolgáltatást nyújtanak azok részére, akik vezetői engedéllyel rendelkeznek.

A fővárosunkban hozzávetőlegesen 2018-ra vált elérhetővé az e-carsharing városi autózás, miközben világszerte a korábbi években csaknem 150 cég, 100 négyzetkilométernyi területen, 3000 tonna megtakarított széndioxid kibocsátással volt promótált. Az exponenciálisan növekvő rendszerek a fővárosban immár 100 négyzetkilométernyi területen biztosítják a közösségi közlekedést, mely a statisztikai adatok szerint 2017 – 2022 év között leginkább a 18-22 éves korosztályban volt népszerű.¹

Az e-carsharing² szolgáltatás lényege szerint, a közlekedő a város különböző pontjain parkoló gépkocsikat, internetes foglalást követően fizetségért bérbe tudja venni. Az internetes foglaláshoz regisztrációra van szükség, a mobilkészülékre is letelepítő app megmutatja, hogy hol található a legközelebbi autó, feltárja a lokalizált környék további autóit, megmutatja a választott autó töltöttségi szintjét, hatótávolságát, az azzal közlekedhető szolgáltatási-közigazgatási terület határait, és felkínálja a módot annak befoglalására. A befoglalást követően a szűk időkeretre fenntartott foglalás biztosítani hivatott, hogy az appon keresztül a kijelölt gépkocsi másnak – a foglalási idő alatt – épp nem elérhető. A foglalás biztonságáért az applikáción belüli PIN kód vagy biometrikus azonosítás felel. A Green Go Europe Zrt. saját szlogen mondata így hangzik „a GreenGo Budapesten az egyetlen, teljesen elektromos flottával üzemelő carsharing szolgáltató, amely ott és akkor nyújt megoldást, amikor és ahol arra épp szükség van.”³

¹ Hatéves a GreenGo közösségi autószerelő - autopro.hu

² E-carsharing – Hogyan működik a közösségi autózás? | D.A.S. Jogvédelmi Biztosító Zrt. (das.hu)

³ Miért válaszd a GreenGot? - GreenGo - e-carsharing [idézet]

Az e-carsharing rendszerek egyik korlátozó, behatároló tényezője azonban, hogy gépkocsit az vezethet, aki ahhoz vezetési jogosultsággal rendelkezik.

A közúti közlekedés szabályairól szóló, többször módosított 1/1975. (11.5.) KPM-BM együttes rendelet [továbbiakban: KRESZ] 4. § (1) bekezdése értelmében, a hatályos szabályozás szerint járművet az vezethet, aki a jármű vezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes vezetői engedéllyel vagy az engedély-nyilvántartásba bejegyzett érvényes vezetési jogosultsággal rendelkezik, a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van, továbbá a vezetési képességre hátrányosan ható szerbefolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.⁴

Előbb sorolt objektív tényezők leszűkítik az igénybe vehető alanyok körét, a vezetői engedély megszerzése ugyanis életkori-, jártassági sajátosságokhoz, és egészségügyi feltételekhez is kötött, habár – életkor és jártasság szerint is – külön kategóriára szorítható.

Az e-carsharing eszközök használatára jogosító vezetői engedéllyel ugyanakkor nem minden fiatal, fiatal felnőtt rendelkezik, még akkor sem, ha életkor szerint – vagy jogilag – azt már megszerezhetné, ennek többféle indoka lehet, közülük sorolható a környezettudatosság is.

A jórészt vezetői engedély nélkül használható alternatív közlekedési eszközök jó megoldást kínálnak a környezettudatosak, vagy gépkocsi használatra más okból nem jogosult személyek számára, vagy azoknak, akiket akár más okból céloz e kezdeményezés.

3. Közlekedési kritériumok

Visszaulva a KRESZ 4. § (1) bekezdésben írt objektív feltételekre, a jármű vezetésére jogszabályban meghatározott, érvényes vezetői engedéllyel vagy az engedély-nyilvántartásba bejegyzett érvényes vezetési jogosultsággal kell tehát rendelkezni.

⁴ KRESZ: Jogtár® (jogtar.hu)

Vezetői engedélyt az kaphat, aki megfelel az egészségi, a pályaalkalmassági, a képzési és vizsgáztatási előírásoknak, a megszerzett vezetési jogosultsági kategória tekintetében az életkori- és jártassági feltételeknek, a szokásos tartózkodási helye Magyarország területén van, és közlekedésbiztonsági szempontból nem minősül járművezetésre alkalmatlannak.⁵

Nyilvánvaló, hogy az alternatív közlekedési eszközök jórészt a fiatalokat emeli, mert sokkal könnyedebben alkalmazkodnak a folytonosan változó körülményekhez, a mobiltelefon kezeléséhez, és általában ők a hirtelen megvalósítandó ötletek, és úticélok „szerzői”, jogszabály szerint mégsem tudnak azonnal volán mögé ülni. Az elektromos kerékpár azonban az idősbödő közlekedőket is segítheti, mindazonáltal nem hagyható figyelmen kívül az a KRESZ-béli iránymutatás, miszerint *„a járművezető felelőssége, ha nem a jogszabályi előírásoknak megfelelő járművel vesz részt a közúti forgalomban.”*⁶

Közlekedési rendszerünk a szabályok betartatására első szintként szabálysértéseket fogalmaz meg, és szankcionál, s a súlyosabb magatartásokat minősíti bűncselekménnyé, majd fűz hozzá súlyosabb jogkövetkezményt. A szabálysértési eljárásokról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény [a továbbiakban: Szabs. tv.] 176. §-a szerint, aki vasúti járművet, légi járművet, gépi meghajtású vízi járművet, úszó munkagépet, illetve a közúti forgalomban gépi meghajtású járművet úgy vezet, hogy annak vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik, szabálysértést követ el, szintúgy szabálysértés ha valaki vasúti jármű, légi jármű, gépi meghajtású vízi jármű, úszó munkagép, illetve a közúti forgalomban gépi meghajtású jármű vezetését olyan személy részére átengedi, aki annak vezetésére hatósági engedéllyel nem rendelkezik. Ez az engedély nélküli vezetés szabálysértése.

Összességében tehát jogszabályba ütköző, és szabálysértést valósít meg ha valaki vezetői engedély nélküli vesz részt a közlekedésben. A statisztikákra is kitekintve, 2022. I.-VII. hónapok között 1863 szabálysértési esetszámból 173, 2022. VII. hónapban 260 szabálysértési esetszámból 13, míg 2023. I.-VII. hónapok között 1369 szabálysértési

⁵ Vezetői engedély megszerzése és megújítása (magyarorszag.hu)

⁶ [Elektromos kerékpár, vagy mégsem? | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](#)

esetszámból 184, végül 2023. VII. hónapban 230 szabálysértési esetszámból 32 esetben intézkedtek a rendőrök és tettek feljelentést engedély nélküli vezetés szabálysértése miatt.⁷

Az első jogosítvány megszerzése életkorhoz kötött, azonban vannak olyan speciális kategóriák, mint a nagy motor- vagy buszvezetés, amely jogosítvány megszerzése a minimális életkor elérésén túl további évekkal növekszik, míg egyes típusai a vezetői engedélynek, példának okáért egy alapkategóriás jogosítvány megszerzése után jöhet szóba.

A Belügyminisztérium honlapján közzétett adatok szerint, a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet [továbbiakban: Korm. r.] 5. § (3) bekezdése értelmében vezetői engedély a járművezető meghatározott életkor elérése esetén, és csak belföldön történő járművezetésre jogosít. A Korm. r. szerint a „B” kategória esetében 18. életév,⁸ a 2013. január 18-át követően kiadott vezetői engedély esetében az „AM” kategóriánál 16. életév,⁹ a „C” kategóriánál – a járművezető által végezhető tevékenységre vonatkozó korlátozás megtartásával – 21. életév,¹⁰ a „D” kategóriánál – a járművezető által végezhető tevékenységre vonatkozó korlátozás megtartásával – 24. életév¹¹² a vezetői jogosultság életkori határa.

Míg tehát a gépkocsik, így a személyautók, illetve városi terepjárók vezetésére alkalmas „B” kategóriás vezetői engedély megszerzése 17. életév betöltéséhez van kötve, a tanfolyamot akár már a 16,5. életév betöltése után megkezdhetjük, a vezetői engedély „B” kategória esetén 18. életév eléréseig csak belföldön történő járművezetésre jogosít. A speciális kategóriának számító „AM” kategória esetén, a hivatalosan a maximum 50 cm³ hengerűrtartalmú segédmotoros kerékpárokkal 14. életévet betöltve közlekedhetünk, és hasonlóképpen, a jogosítvány megszerzésére akár már annak betöltése előtt, 13 és fél évesen is jelentkezhetünk.

⁷ Keszenleti Rendorseg SK 2023_07.pdf (police.hu)

⁸ Személyautó jogosítvány kategóriák: B1, B, BE

⁹ Motoros jogosítvány kategóriák: AM, A1, A2, A korlátozott, A

¹⁰ Teherautó jogosítvány kategóriák: C1, C, C1E, CE

¹¹ Autóbusz jogosítvány kategóriák: D1, D, D1E, DE, TR

¹² A jogosítvány kategóriák és jogosítvány számkódok jelentése. (ecdh.hu)

Nem véletlen ugyanakkor, hogy a járművezetésnek a KRESZ meghúzza az éles határait. A KRESZ a sarkos rendelkezései között mondja ki, hogy aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles a közúti forgalomra, valamint a közútnak és környezetének a védelmére vonatkozó jogszabályi rendelkezéseket megtartani; a közúti jelzések rendelkezéseinek, továbbá a forgalom irányítására, ellenőrzésére jogosultak utasításainak eleget tenni; úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon.¹³

Indokolt hangsúlyt fektetni az életkori sajátosságon túl a jártassági feltételekre, a szükséges tanfolyamok elvégzésére, a háttérszabályok ismeretére a hatványozódó baleseti kockázat elkerülése érdekében.

4. Az elektromos közlekedési eszköz, mint alternatíva

Az alternatív közlekedési eszközök között vannak olyan elektromos és benzines eszközök is, melyek használatához nincs szükség – jelenlegi szabályozás szerint – jogszabályi ismeretre, így vezetői engedélyre, emellett egyes kivételek esetében a védőfelszerelés, a bukósisak sem kötelező.

Ennek első oka, hogy a KRESZ fogalmai bekegőrizálnak eszközöket, és ezzel meg is határozzák, hogy milyen módon, és járművel lehet a közúti közlekedésben részt venni.

A KRESZ fogalomtára szerint jármű a közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. Fontos kiemelni, hogy nemleges fogalom meghatározás is tettenérhető a jogszabályban, miszerint a mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tolt vagy hajtott kerekesszék és a gépi meghajtású kerekesszék – ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekkocsi és a talicska – azonban nem minősül járműnek, ezek az eszközökkel közlekedő személyek gyalogosoknak minősülnek.¹⁴

¹³ KRESZ [Jogtár® \(jogtar.hu\) 3. §](#)

¹⁴ KRESZ [Jogtár® \(jogtar.hu\) 3. §](#)

Gépjármű az olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt, de a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek,¹⁵ itt is iránydó a nemleges fogalom meghatározás.

Az elektromos roller besorolása a jelenlegi jogértelmezés szerint a KRESZ kerékpár kategóriájába esik leginkább.

A kerékpár az r/1.) pont alapján olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti.¹⁶

A fővárosban a Budapesti Közlekedési Központ *aktív- és mikromobilitási stratégiát* tűzte ki fő célul s ennek érdekében koncepciókat és településrendezési eszközök számbavételével igyekszik elsőként a budapesti kerékpárforgalmi főhálózatot megvalósítani azért, hogy mind 8 éves kortól a 80 évesekig bezárólag bárki számára, bárholonnan-bárhova közvetlenül, és főként biztonságosan lehessen Budapesten kerékpárral közlekedni. Nőtt a kerékpárforgalmi főhálózatra ez igény annak okán is, hogy az elektromos kerékpárok Budapesten, a viszonylag nagy távolság ellenére is helyzetbe hozzák a gépkocsit, vagy motort nem használó közlekedőket.

5. Az elektromos közlekedési eszközök csoportosítása

A szabályozók, és egyedi jellemzők alapján az egyes elektromos közlekedési eszközök csoportosíthatók.

Az elektromos kerékpárral, közismertebb nevén E-bike-kal vezetői engedély nélkül vehet a közlekedő részt a forgalomban, ahhoz kötelező felelősségbiztosítási szerződés sem szükséges, védőfelszerelés, így bukósisak nem kötelező. Akár bruttó 30-35 kilogrammban megállnak az egyszerűen kezelhető eszközök, szerkezetük könnyűnek mondható, hatótávolságuk 35 km, maximális sebességük 25 km/h, motorteljesítményük 250 Watt,

¹⁵ KRESZ [Jogtár® \(jogtar.hu\)](http://jogtar.hu) 3. §

¹⁶ KRESZ [Jogtár® \(jogtar.hu\)](http://jogtar.hu) 3. §

illetve az alatt maradnak. Az eszközök teherbírására sem lehet kifogás, legfeljebb 100-110 kilogrammig terhelhetők, és igény szerint össze is csukhatók.

Az elektromos robogók, azaz az E-robogók már nagyobb teljesítménnyel dolgoznak. Vannak olyan eszközök, melyek vezetői engedély nélkül közlekedhetők, továbbra is kötelező felelősségbiztosítási szerződés megkötése, vagy védőfelszerelés nélkül. Bruttó súlyuk növekszik az E-bikehoz képest, nettó 40-45 kilogrammosak általában, de szerkezetük így is még a könnyebbek közé sorolható. Az E-robogók hatótávolsága 30 km, maximális sebessége 25 km/h, motorteljesítménye 350 watt körüli.

A E-robokók közül némelyek teljesítménye ugyanakkor 2000 – 2500 Watt feletti is lehet, melyek közlekedése már megköveteli a vezetői engedélyt és felelősségbiztosítási szerződés kötését. Ezen robogók súlya is nagyobb, kb. 90 – 100 kilogramm, terhelhetőségük 145 kilogramm, hatótávolságuk 60 kilométerig is elérhet, sebességük 45 km/h-ra növekszik. Komolyabb dobfékkel, egyes modellek tárcsafékkal is felszereltek.

Az E-Trike biciklik 800-1300 Watt között teljesítenek, ezek speciális olyan három kerekű járművek, melyek vezető engedély nélkül vezethetők, azonban felelősségbiztosítási szerződést kell rá kötni, és védőfelszerelést is kell hozzájuk használni. A hatótávolságuk a sima elektromos kerékpárhoz képest nagyobb, úgy 40-60 kilométer, és a terhelhetőségük is növekvő, az E-robogóhoz hasonlóan akár 145 kilogrammot is elcipelnek, van köztük egy vagy több üléses fajta is. Dob- és tárcsafék is segíti a megállást.

Léteznek kifejezetten E-gyerekmotorok is, azonban ezek közúton nem használhatók.

Az E-mopedautók is elérhetők a vásárlóközönség számára. A jórészt 3000 Wattos modellek vezetési vezetői engedélyhez és felelősségbiztosítási szerződéshez kötöttek. Hatótávolságuk a sima elektromos kerékpárhoz képest nagyobb, úgy 40-50 kilométer, és a terhelhetőségük jóval nagyobb az eddig felsoroltakéhoz képest, megnevezésük szerint is autókról van szó, melyek üléssel és komoly fékrendszerrel rendelkeznek.

A sor végére hagyva az E-rollereket, azok közül a hagyományosabbak, a köztudatban elterjedtebbek vezetői engedély nélkül vezethetők, sem kötelező felelősségbiztosítási

szerződés, sem védőfelszerelés, így bukósisak sem a használatukkor. Pár kilósak, szerkezetük kifejezetten könnyű, hatótávolságuk 30-50 km, maximális sebességük 25 km/h, motorteljesítményük 250 Watt rendszerint. A komolyabb akkumulátorral rendelkezők több ezres Wattos modelleket is meghajtanak, kerék átmérőjük alapján differenciáltan akár földúton is használhatók.

Az elektromos eszközök elterjedését nemcsak az mutatja, hogy turisztikai célokat követve a fővárosban már az E-kerékpár és E-rollerek elérhetők, immáron bejegyzett világnapja van ezeknek a járműveknek. Az Elektromos Járművek Nemzetközi Világnapját minden évben szeptember 9-én jegyzik.

6. Az elektromos közlekedési eszközök jogi megítélése

A gépi meghajtású alternatív eszközök közül az elektromos rollerekkel, elektromos kerékpárokkal és elektromos robogókkal való szabálytalan, bódult vagy ittas közlekedés büntetőjogi kategória.

Az ittas vezetésre tekintve, a Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény [továbbiakban: régi Btk.] az ittas járművezetés bűncselekményét 0,51 és 0,8 mg/liter ezrelék közötti véralkoholszint esetén realizálta és a jogalkalmazóra bízta annak eldöntését, hogy a vádlott szeszes italtól befolyásolt állapotban vezette-e gépi meghajtású járművét, ugyanis mód volt a klinikai tünetek, az ittasság szemmel látható tüneteinek a figyelembe vételére, ekként a magatartás szabálysértéssé vagy bűncselekménnyé nyilvánítására. A jelenleg hatályos - 2012. évi C. törvény – [továbbiakban: Btk.] esetén már nem bizonyítandó az alkoholfogyasztás vezetési képességre hátrányos hatása, a bűncselekményi értékhatár a vádlott szervezetéből kimutatható vér/légalkohol szinthez igazodik, amennyiben az a 0,5 g/l ezrelék véralkohol, vagy légalkohol esetén a 0,25 mg/l ezrelék levegőalkohol koncentráció előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van a vezető szervezetében, az a deliktumot megvalósítja.

A legfelsőbb ítélkezési fórum, a Kúria EBH 2018. B17. számú határozatában képviselt álláspont szerint az ittas állapotban történő járművezetés megvalósul akkor is, ha az elkövetőnek épp a vezetéskor a szervezetében annyi alkohol van, amely alkalmas a

törvényben írt bűncselekményi alkoholszint előidézésére, ergo nem kell feltétlenül elérnie a 0,50 g/l-t meghaladó véralkohol-koncentrációt, elegendő az is, ha az elfogyasztott alkoholmennyiség alkalmas arra, hogy annak felszívódását követően előidézzé ezt az értéket.

A környező országok nélkülözik az ittas járművezetés hazánkban érvényesülő szigorát, mely az Európai Unió egy legszigorúbb gyakorlata közé tartozik. Magyarországon kívül csak Csehországban, Szlovákiában és Romániában van zéró tolerancia, az uniós tagállamok többségében 0,5 g/l, vagyis kb. 0,6 ezrelékes véralkohol szint nem szankcionált.¹⁷

Aki hazánkban ittas állapotban vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet vezet, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.¹⁸

Alapesetben a közúti járművek közül a Büntető Törvénykönyv a gépi meghajtású járművek ittas állapotban vezetését bünteti, gépi meghajtású jármű pedig az, melyet beépített erőgép hajt.

Az elektromos eszközök közül a gépi meghajtásúak azok, melyek a bűncselekmény tárgyai lehetnek. Azonban az ittas és bódult járművezetés vétségét az is elköveti, aki ittas állapotban vagy szeszes ital fogyasztásából származó alkohol kivételével vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt nem gépi meghajtású úszólétesítmény vagy közúton, illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton nem gépi meghajtású jármű vezetésével minősített esetben felsorolt következményt idézi elő. Ez az úgynevezett bűncselekményi minősített eset.

A gépi meghajtású jármű fogalom meghatározásánál maradva, a Kúria gyakorlata szerint a Btk. 236. § (1) bekezdésében írt gépi meghajtású jármű fogalom a KRESZ 1. számú függelékének II. fejezetében írtaktól bővebb kör, a gépi meghajtású jellegen ugyanis nem

¹⁷ [Itthon: Zéró tolerancia: évi ezer baleset áll szemben a magyar boripar panaszaival | hvg.hu](https://hvg.hu/itthon/20120920_zero_tolerancia)

¹⁸ 2012. évi C. törvény Btk. 236. § (1) bekezdés

változtat az, hogy a közlekedési igazgatási szabályok például a 300 W alatti motorteljesítményű elektromos meghajtású kerékpárokra a kerékpárokra vonatkozó szabályozást érvényesítik. A gépi meghajtásúnak és a kerékpárnak minősülés ugyanis nem zárják ki egymást.”¹⁹ [Magyar Büntetőjog Kommentár a Gyakorlat számára- HVG ORAC III. kiadás].²⁰

A Debreceni Ítéltábla Bhar.175/2020/11. számú a Debreceni Törvényszék 2020. január 9. napján kihirdetett 18/A.Bf.349/2019/7. számú ítélete maga is képviselte a Kúriai állásfoglalást, amikor a vádlott büntetőjogi felelősségét ittas állapotban elkövetett járművezetés bűncselekményében mondta ki egy elektromos üzemmódban használt, gépi meghajtású elektromos rollerrel Debrecen belterületén ittas állapotban történő közúti közlekedésért.

Az elektromos eszközök ittas vagy bódult vezetésének, bűncselekményként értékelésének kezdeti bizonytalanságára több védelmi hivatkozás is fókuszált.

Az okfejtések arra összpontosultak, hogy az elektromos rollerrel elkövetett ittas járművezetés vétsége körében - az elsőfokú ítéletek meghozatalakor - nem állt fenn kialakult és következetes bírói gyakorlat, jogalkotási szinten is ellentétes álláspontok domináltak, melyek között olyan uralkodó vélemény is formálódott, mely szerint az elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján csupán segédmotoros-kerékpárnak lehet megfeleltetni.

A Debreceni Ítéltábla ügyében a védelem a BH 2013.144.-es számú jogeset alkalmazhatóságát hívta fel. A védelem által hivatkozott jogesetben ugyanis a Kúria a felülvizsgálati indítvánnyal támadott határozatot azért helyezte hatályon kívül, mert az ítéleti tényállásból nem volt megállapítható egyértelműen, hogy a terhelt által vezetett elektromos meghajtású kerékpár a motor teljesítményére való tekintettel kerékpárnak vagy segédmotoros-kerékpárnak minősült-e, ezért a járművezetéstől eltiltás vonatkozásában

¹⁹ [Magyar Büntetőjog Kommentár a Gyakorlat számára- HVG ORAC III. kiadás].

²⁰ Forrás: Debreceni Ítéltábla Bhar.175/2020/11.

nem tudott megalapozott döntést hozni, de ez nem azt jelentette, hogy az elektromos eszközzel közlekedés önmagában nem lenne járművezetéstől eltiltással szankcionálható.

A vizsgálendő kérdés az elektromos eszközöknél az, hogy gépi meghajtású, illetve engedélyhez kötött-e annak a járműnek a vezetése, amellyel ittas állapotban vett részt a közlekedő a közúti közlekedésben.

A Kúria a 2020. november 17-i ülésén Bfv.II.751/2020/7. számú határozatában vizsgált tényállása alapján a terhelt egy Polymobil 240 W teljesítményű elektromos kerékpárt vezetve, szeszes ital fogyasztásából származó alkohollal a szervezetében úgy közlekedett a közúti forgalomban, hogy elektromos kerékpárral súrlódásszerűen neki ütközött egy leparkolt Toyota Corolla típusú személygépkocsi bal oldalának, személyi sérülés nem történt, a balesetben érintett személygépkocsiban azonban anyagi kár.

Fenti jogesetben a legfelsőbb bírói fórum a jármű KRESZ-ben írt definíciójához képest, a KRESZ gépjármű forgalom alól kivont járműveket is a gépi meghajtású járművek közé sorolja. Leírja, hogy kerékpárként olyan, legalább kétkerekű jármű használható, amelyet vagy emberi erővel hajtanak, és azt legfeljebb 300W teljesítményű motor segíti. Azon elektromos vagy robbanómotoros kerékpárok, amelyek motorjának teljesítménye tehát nagyobb, mint 300W, illetőleg az is, melyet emberi erő nélkül, kizárólag csak motor hajtja, az a jármű már segédmotoros kerékpárnak minősül. Így annak vezetéséhez már vezetői engedély, bukósisak és felelősségbiztosítás szükséges. Így a hagyományos kerékpárok mellett elektromos kerékpárnak – és nem segédmotoros kerékpárnak – minősül az olyan elektromos kerékpárfajta, melynél csak akkor működik az elektromos rásegítés, amikor pedálozik a vezető, de a kerékpár nem rendelkezhet gázkarral, a rásegítés maximum. 25 km/h sebességgel működhet, és példálózás befejeztével meg kell szűnnie.²¹

Mindezek alapján az elektromos kerékpár gépi meghajtású eszköz, s immáron tárgya lehet és lehetett a közúton ittas állapotban járművezetés bűncselekménynek, akkor is, ha annak vezetése a KRESZ és egyéb szabályozók alapján nem kötött vezetői engedélyhez.

²¹ [Elektromos kerékpár, vagy mégsem? | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](https://www.police.hu/hu/aktualisak/2021/03/elektromos-kerekpar-vagy-megsem-1)

Ha már gépi meghajtású egyes elektromos közlekedési eszköz, visszautalva a Btk. 236. §-ára, újabb kérdésként merült fel a járművezetéstől eltiltás problematikája.

A Btk. szerint a járművezetéstől eltiltás meghatározott fajtájú (légi, vasúti, vízi vagy közúti) és kategóriájú járműre is vonatkozhat, ennek főként azért van gyakorlati jelentősége, mert az ilyen eltiltás nem zárja el az eltiltással érintett járművezetőt a más fajtájú vagy kategóriájú járművek vezetésétől.

A Kúria a 2015. március 5. napján közzétett Bfv.II.1223/2014-i döntésében azt álláspontot képviselte, hogy az ittas járművezetést elkövető akkor is eltiltható a járművezetéstől, ha olyan gépi meghajtású járművet vezetett ittasan, amelynek vezetése nem kötött engedélyhez. A megadott tényállás szerint *„a terhelt 300 W teljesítményt meg nem haladó elektromos kerékpárt vezetett gépi meghajtással. Mivel az elektromos kerékpár is gépi meghajtású jármű, vezetésével elkövette az ittas járművezetés vétségét.”* [idézet]

A Kúria Bfv.II.751/2020/7. számú határozatában arra mutatott rá, hogy *„a nem engedélyhez kötött jármű vezetése ittas állapotban megteremti a kapcsolatot a járművezetéstől eltiltás kötelező esete között [idézet],”* a járművezetéstől eltiltás alkalmazásának nem előfeltétele ugyanis az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegése, elégséges a járművezetés ittas állapotban bűncselekmény megvalósítása *„így a motoros rásegítéssel ellátott kerékpár mint engedélyhez nem kötött gépi meghajtású jármű ittas vezetése esetén közúti járművezetéstől eltiltásnak van helye [idézet].”*

A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény [a továbbiakban: Btk.] 55. § (2) bekezdésében foglaltakra a Kúria felhívta a figyelmet. Fenti szakasz kimondja, hogy – az (1) bekezdésében szabályozott eseteken túl és azoktól függetlenül – a járművezetéstől el kell tiltani azt, aki járművezetés ittas állapotban vagy járművezetés bódult állapotban bűncselekményt követ el; különös méltánylást érdemlő eset az, amikor a járművezetéstől eltiltás kötelező alkalmazása mellőzhető.

Megdőlt tehát az a korábbi értelmezés, amelyet a régi Btk. indokolása is tartalmazott, miszerint nem tilthat el a bíróság olyan jármű vezetésétől, amelynek vezetését jogszabály nem köti engedélyhez, példának okáért a kerékpár tekintetében, melyet anno több közzétett bírósági döntés is megerősített (BH1996.569. 16, BH 2006.138.17). A jogalkotó az anyagi

jogi törvény 55. §-át - az (1) bekezdésén túl - kiegészítette egy további (2) bekezdéssel, ténylegesen a bűncselekmény és a szankció között közvetlen kapcsolatot alkalmazva.

Érdemes kitérni a Btk. 55. § (2) bekezdés kiegészítő rendelkezésére, miszerint szóba kerülhet az értékelésnél a „különös méltánylást érdemlő eset.” Ennek megállapíthatósága esetén akár az elektromos meghajtású közlekedési eszközök körében is érvényesülhet a méltányosság, de önmagában az is méltányosság gyakorlásához vezethet a járművezetéstől eltiltás kiszabása mérlegelésénél, hogy az – akár ittasan vagy bódultan – vezetett jármű például elektromos kerékpár volt. A Btk. 55. § (2) bekezdésének a speciális rendelkezése az ittas és bódult vezetés körére magába foglalja azt a kiskaput, hogy ha valaki vezetői engedély nélkül vezethető elektromos eszközzel, de KRESZ előírások megsértésével közlekedik, és okoz – nem ittas állapotban – balesetet, az ugyan megvalósítja a Btk. 235. §-ában írt gondatlan vétséget, de nem lesz a járművezetéstől eltiltható, mert nem engedélyhez kötött jármű az elkövetés eszköze.

7. Az elektromos roller és problematikája

Az elektromos rollerek 2019. május 1. nappal történő beléptetése a közlekedési térbe, a sok előnye mellett – szabályozatlanság miatti - fejtörést is okozott a szakembereknek. Túl sok volt a bizonytalanság, és hangsúlyos a biztonsági kockázat.

Az elektromos roller hova sorolása, bekategorizálása érdekében több kezdeti kísérlet történt.

A Fővárosi Közgyűlés az elektromos rollert a mikromobilitási eszközök körébe sorolta.

A mikromobilitási eszközök azok a közlekedési eszközök és használatuk, amelyek a hagyományos városi közlekedési rendszereket kiegészítik. Jellemzőjük, hogy csendesek, kis helyet foglalnak, kicsi a súlyuk, maximális sebességük – amely jellemzően 25 km/óra – pedig illeszkedik a városi közlekedéshez.²² Emberi erővel hajtott, illetve ennek segítésére

²² [Közgyűlés előtt a szabályozás terve – Budapest tiltás helyett szabályozással segíti a megosztott kerékpárok és rollerek használatát \(bkk.hu\)](https://www.bkk.hu/hu/kozgyulas-elott-a-szabalyozas-terve-budapest-tiltas-helyett-szabalyozassal-segit-a-megosztott-kerékpárok-es-rollerek-használatát)

vagy önálló hajtás céljából legfeljebb 350 W névleges teljesítményű és 25 km/h vagy azt meghaladó sebességű valamely személy szállítására szolgáló egyéb eszköz”.

Az Autóklub akként aposztrofálta az elektromos rollert, hogy az fellépőből, kormányból, a fékből, és két kerékből álló eszköz, melyek közül némelyik – gépi meghajtású – és akár üléssel is ellátott. Összecsukható, ezért könnyen szállítható, maximális sebességük általában 20 km/óra.²³

Az elektromos roller kapcsán a Lime szolgáltatóval aláírt szerződés egyfajta letisztulást hozott a 2021 évben, ily módon rendszámmal nyilvántartott eszközhasználat kezdődhetett. Egy új edukációs program alapján a budapesti V. kerületi lakosok ingyenes oktatóprogramban is részt vehettek.²⁴

A biztonsági előírások csak a Lime szolgáltatótól bérelt eszközök esetén voltak megköveteltek, melyek a KRESZ-ben nem kimondottan, csak áttételesen kerülnek megfogalmazásra. Lime biztonsági előírás volt, hogy viselj sisakot, utazás előtt ellenőrizd a fékeket, tarts be minden közlekedési szabályt. Légy 18 éven felüli, rendelkezz érvényes vezetői engedéllyel vagy azonosító okmánnyal, a Lime rolleren csak egyedül utazz (utasok nem szállíthatók), ne légy ittas, éjszaka óvatosan, lassabban hajts, és ne SMS-ezz, ne telefonálj utazás közben, mindig figyelj az autókra, a kerékpárookra és a gyalogosokra, az utazás során minden kockázatot te viselsz, a sajátos helyi előírások is kötelezőek lehetnek rád nézve.²⁵

A telepített Lime applikációban írtak elfogadása, vagy megkövetelése, így a használó rendelkezzen például vezetői engedéllyel, ugyanakkor nem volt számonkérhető. Törvényi kötelezvény nélkül csak annak ismétlése marad, hogy minden felelősség a közlekedőé.

²³ Forrás: Minden, amit az alternatív közlekedési eszközökről tudni érdemes - Magyar Autóklub (autoklub.hu)

²⁴ Forrás: Újabb lépés rollerügyben a Belvárosban, most a lakosok is sorra kerülnek - Infostart.hu

²⁵ Forrás: Milyen szabályok és előírások vonatkoznak a járművezetésre? (li.me)

Az e-roller megjelenése biztonsági szempontból nehezen, célszerűségi mutatók alapján mégis igen könnyen illeszkedik a városi forgataghoz. Az e-roller hazánkban és külföldön is átírta a gondolkodást a városi közlekedést illetően.

Az e-rollerek méretben, anyagvastagságban, geometriában, összecukható mechanizmusában, felfüggesztése típusában, vagy épp teljesítményben, akkumulátor kapacitásban tetten érhető különbségei dacára kiváló választás például egy elektromos autó mellé, vagy a töltőpont és az úticél közötti közlekedéshez, vagy olyanok részére, akik tömegközlekedést használnak, s annak előtte vagy utána nagyobb gyalogutat tesznek, de még a mozgásszervi panaszokkal rendelkezőket is jól segítheti.

Többféle elektromos roller létezik, a komolyabb modellek olyan lengéscsillapítókkal és kerekekkel vannak felszerelve, amelyek nem csak betonúton, de földúton is alkalmassá teszik a használatot, vannak közte nagyobb, kisebb motorerősek, akkumulátor teljesítményűek.

Ha az akkumulátort nézzük az elektromos rollerek maximális teljesítménye 250W-nál kezdődik, a felsőbb kategóriákban már 6800W-os darabokkal is találkozhatunk, a városi közlekedésre a könnyebb, emelkedős városi területeken épp a 1000W-os teljesítményűek nyújtanak kényelmes közlekedést.

A kerék átmérője is eltérhet, a kényelmet és biztonságot a nagyobb kerék szolgálja. A kerék lehet levegős (azaz pneumatikus) gumibroncs, melynek számos előnye ismert – jobb tapadás, kényelmesebb utazás – míg létezik tömör gumis elektromos rollerek is, melyek előnye, hogy nem igényel különösebb karbantartást, és defekt elszenvedése sem lehetséges. Úgy, mint az egyes gépkocsiknál drágább és egyszerűbb modellek is elterjedtek. Összecukása többféle módú, és végtelenül egyszerű. Legtöbbön gyorsan kioldható, plusz biztonsági zárógyűrűvel felszerelt, egyik fajta szerkezet teljesen eltér a másiktól, némelyik roller kormányja hajlik le, másik roller a nyak részében található forgáspont alapján csukható össze, biztonságos, mert a közlekedő testsúlya stabilizálja a zárást. További variációkban kombinált, vagy csak csapos zárszerkezet van felszerelve. Népszerű a zsanéros, bilincses megoldás is a drágább rollereknél, ahol a hang- és kioldhatóság tekintetében a legmegfelelőbb megoldást nyújtja. A rollerek nagy részénél a

lengéscsillapítás is megoldott, a merev szerkezetűek csak jó minőségű úton közlekedhetők, hosszú távon boka- és térdfájdalmakat okozhatnak. Még a legolcsóbb kategóriában is találhatók lengéscsillapítóval felszerelt eszközök, mely megéri az anyagi ráfordítást, hosszú távon ezek nyújtanak kényelmes közlekedési élményt. A lengéscsillapítóba épített rugóknak vagy lérugóknak szerepe az, hogy nagyobb terhelés esetén sem süllyednek be, némelyik modellen a keménység is állítható. A C-típusú felfüggesztésű terhelésre kevésbé nyomódik össze, fékezésnél nem bukik előre, kanyarokban nagy a stabilitása.

A fordított motorkerékpár-villával érkező modellek már kiválóak terepre, és nagy sebességű közlekedéshez is. Akár 150 kilogrammos teherbírást is tudnak.

De mi az az elektromos roller a valóságban?

Végző soron az országgyűlés is foglalkozott a kérdéssel. Az egyes házszabályi rendelkezésekről szóló 10/2014. (II. 24.) OGY határozat 2. melléklet 43. pontjában foglalt felhatalmazás alapján, dr. Vadai Ágnes országgyűlési képviselő azon kérdésére, hogy „miért segédmotor kerékpár az elektromos roller? Avagy a rendőrség szándékosan akar baleseteket okozni elektromos rollerekkel az utakon” című K/7930. számú írásbeli választ igénylő kérdésre adott hivatalos válasza a belügyminisztérium államtitkárságán keresztül a belügyminiszternek az volt, hogy *„Az elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján külön eltérő rendelkezés hiányában csak segédmotoros kerékpárnak lehet megfeleltetni. A rendőrség a jogszabályok alapján köteles eljárni.”*²⁶[idézet]

Az elektromos rollerek nem csak kiskereskedelembe, webshopokban, sportboltokban, kerékpárboltokban, kempingfelszereléseket forgalmazó boltokban, de kölcsönzőkben, hotelekben ugyanúgy megtalálhatók, már a nagykereskedelemben²⁷ is megjelentek, a kereskedések bárkinek lehetőséget biztosítanak akár viszonteladóként a termékek népszerűsítésére. Nem véletlen. Évről évre hatványozottan duplázódik az ilyen roller tulajdonosainak a száma.

A 2020 évben végzett statisztikai számítások alapján – a Lime összesítette az elektromos rollermegosztás budapesti indulása óta regisztrált adatokat – a céginformációk szerint 1,3 millió kilométert is megtettek a felhasználók, mely elsőként a fővárosban volt népszerű, nyilvánvaló lokális adottságok, turisztikai jellemzők miatt is. A felhasználók nemcsak a területileg kötődnek a fővároshoz, a fővárosi lakosok, mint igénybe vevők meghaladták 82

²⁶ [07930-0001.pdf \(parlament.hu\)](#) [idézet]

²⁷ [ZT-96A E-Moped ZTECH négykerékű autó 3000W 60V 45Ah – Ztechbike](#)

százalékot. Globális felmérés alapján a rollerezők több mint 50 százaléka kisebb távok megtételére, a tömegközlekedés kiegészítéseként, azok közül 37 százalék az iskola és amunkahely megközelítésére, mások személyes ügyeik intézésére vették igénybe a járgányt, jelentős hányada a használóknak turista, akik taxik és gépkocsi bérlet helyett – olykor környezettudatosságból is – választják ezt a megoldást.²⁸

Az egyes hírportálok karácsonyra, gyereknapra, nyaralásra, hétköznapiakra is ajánlják. Fizikai adottságai vetekednek az elektromos kerékpárral, illetve segédmotorkerékpárral, vezetésükhöz mégsem szükséges vezetői engedély.

8. Szabályozási tér

Kifejezetten az elektromos rollerrel megvalósított közlekedési szabályszegések elbírálása nem volt homogén.

Alkotmányjogi panaszokkal támadták a 2009 óta kelt marasztaló bírósági határozatokat, melyekben az Alaptörvény XXVIII. cikkének (4) bekezdésében biztosított alapjoga és így a tisztességes eljáráshoz való alapjoga sérelmét látták kitűnni. Az Alaptörvény a nevesített passzusban azt deklarálja, hogy a nullum crimen sine lege, valamint nulla poena sine lege alapelveknek az eljárásban érvényesülniük kell és ennek okán senkit sem lehet olyan bűncselekmény miatt bűnösnek nyilvánítani és nem lehet emiatt büntetéssel sújtani, amelyről az elkövetés idején a törvény nem rendelkezett.

Az általam hivatkozott 2023. május 11. napján érkezett alkotmányjogi panasz²⁹ arra összpontosít, hogy az Alaptörvény XXVIII. cikkének (4) bekezdésébe foglalt kötelezettség alkalmazásának negligálása befolyásolja a bírói döntést, mert *„egy nem-létező jogszabály által történő büntetőjogi jogalkalmazás olyan hatalmi túlsúlyt ad a bíróság kezébe, amely egyéni döntések alapján akár a büntetőjogi felelősség önkényes módon történő megállapításához is vezethet. Másfelől pedig az ily módon meghozott bírói döntések megalapoznak olyan jogalkalmazói hatáskör túllépéseket, amely a hatalmi ágak szétválasztásának elvét sértik, továbbá a bíróságokra szabott feladatok egyéni ügyekben*

²⁸ [Az elmúlt fél év legérdekesebb budapesti e-roller statisztikái | Autoszektor](#)

²⁹ [IV_551_2_2023_Indkieg_anonim.pdf \(mkab.hu\)](#)

történő ellátásának alkotmányosságát pedig megkérdőjelezzük.”[idézet] Utal a panasz egyben arra is, hogy a jogalkalmazói és jogalkotói hatalom összeolvadása, akár csak egyetlen döntés erejéig más alapelvek megsértéséhez, így példának okáért a tisztességes eljárás követelményének vezethetnek.

A nevesített alkotmányjogi panasz arra hivatkozással került megfogalmazásra, miként a bűncselekmény elkövetési eszközről az elkövetés időpontjában a törvény nem rendelkezett, így az ittas járművezetés bűncselekmény miatti terhelti felelősségre vonás is olyan elkövetési eszköz használata miatt történt, melyről a jog az elkövetés idején nem rendelkezett, arra szabályozás nem vonatkozott. A Btk. 236. §-ába foglalt bűncselekmény passzív alanyának körét támadták a panasszal, ténybeliként a gépi meghajtású járművel közlekedést, ámbár az elkövetés pillanatában az indítványozó szerint, mert egy elektromos rollerrel történt az elkövetés, ilyen alanyról a jogalkotó nem is bírt tudomással. Minekután az elkövető *„nem volt tisztában azzal, hogy cselekménye valamely bűncselekmény elkövetési magatartása lehet, a büntetőjogi felelősségre vonása alapjog és alapelv sérelmével történt. A panaszos a legnagyobb körültekintés és tájékozódás mellett sem tudhatott a cselekmény büntetendő mivoltáról nem a panaszosnak felróható hanem a jogalkotó hatalomnak.”*³⁰[idézet]

Az alkotmányjogi panaszt előterjesztő védő álláspontja szerint a megtámadott bírói döntés – azon tényállás alapján eljárva, miszerint a terhelt 2021. július 14. napján 00 óra 40 perc körüli időpontban Debrecen belterületén ittas állapotban elektromos rollerrel közlekedett, majd hetven méter megtétele után igazoltatták, ahol alkoholt fogyasztását elismerte, azt a légalkoholmérő készülék is megerősítette, azonban a bűncselekmény elkövetését a helyszínen az elektromos rollerrel tagadta - az Alaptörvény XXVIII. cikkének (4) bekezdésébe foglalt kötelezettség alkalmazásának figyelmen kívül hagyásával született, és mert a bűncselekmény esszenciális eleme a bűncselekmény elkövetése idejében nem volt szabályozott, törvény se rendezte, és mert joghézag megoldására a büntetőjogban az analógia alkalmazása tilos, felvetik a bírói döntések a törvényi tényállás jogalkalmazói kiterjesztői értelmezését, mely ténylegesen alaptörvényi alapjog sértéséhez vezet.

³⁰ [IV_551_2_2023_Indkieg_anonim.pdf \(mkab.hu\)](#)

A törvényi szabályok hiánya miatt az egyes bíróságok ugyanazon cselekményeket bűnösség szempontjából különféle módokon értékelték, melyet többen igazságtalannak, aránytalannak és sokszor méltánytalannak tekintettek.

Az alkotmányjogi panaszt az indítványozó az Alkotmánybíróságról szóló 2011. évi CLI. törvény [a továbbiakban: Abtv.] 27. § (1) bekezdése alapján kezdeményezte és azt kérte, hogy „az Alkotmánybíróság az Abtv. 43. § (1) bekezdésébe foglaltak szerint állapítsa meg a 2021. október 5. napján 5.Bpk.1500/2021 számú büntető-végzés és a 2022. március 17. napján kihirdetett 5.B.555/2021/11. számú ítélet és a 2022. november 22. napján meghozott 1. Bf.144/2022/9. számú végzés alaptörvény-ellenességét, és az Abtv. 43. § (1) bekezdésének megfelelően azokat semmisítse meg, figyelemmel arra, hogy a fentebb hivatkozott bírói döntések sértik a Panaszosnak az Alaptörvény XXVIII. cikkének (4) bekezdésében foglalt tisztességes eljáráshoz fűződő jogát és ezáltal a Panaszost megfosztják a tisztességes és jogállami büntetőeljárás; valamint a kiszámítható büntetőjogi jogalkalmazás lehetőségétől, mivel az elkövetés idején nem büntetendő cselekmény miatt történt a panaszos felelősségre vonása.”³¹

Paralel a bírói joggyakorlat egységesítőjeként a szerteágazó jogalkalmazást a Kúria törte át, kvázi jogalkotóként igazította helyre a 2022. október 5. napján kelt Bfv.II.442/2022/5. számú végzésével a kumulálódó helyzetet.

A hivatkozott felülvizsgálati végzésében a Kúria célzottan az elektromos rollerrel foglalkozott. Az irányadó tényállás szerint Budapesten, a Rozmaring utcán a közúton ittas állapotban vezetett a terhelt, egy, saját tulajdonában álló gépi meghajtású, MY1016 250 W 24V típusú elektromos rollert. A fenti tényállásról rendelkező jogerős ítélettel a bíróság a terheltet az ittas állapotban elkövetett járművezetés vétsége miatt emelt vád alól bűncselekmény hiányában felmentette. A járásbíróság ítélete indokolásának lényege szerint a terhelt által vezetett elektromos roller nem tekinthető járműnek, ezért a bűncselekmény megállapításához szükséges egyik feltétel hiányzik. A bíróság a KRESZ 1. számú függelék II. fejezete, a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990.

³¹ ³¹ [IV_551_2_2023_Indkieg_anonim.pdf \(mkab.hu\)](#)

(IV. 12.) KÖHÉM rendelet, továbbá a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet, valamint a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló az Európai Parlament és a Tanács 2013. január 15-i 168/2013/EU rendelet jogforrásokra hivatkozott határozatában.³²

A Kúria a jármű fogalmának vizsgálatakor a Btk. XXII. fejezetében szabályozott közlekedési bűncselekmények tényállásainak kereteit kitöltő KRESZ által meghatározott definíciójából indult ki.

A Kúria végzésében a KRESZ 1. számú függelék II. a) pontjára és a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 47. § 2. pontjára is hivatkozott, mely a jármű fogalmát detektálja [közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is] és hangsúlyozta mint mindannyiszor, a jármű fogalma a KRESZ függelégi szabályok szerint kiindulási alap, de a jármű fogalom ettől szélesebben értelmezhető, utalva itt a járműveknek a szárazföldi, vízi és légi személyszállító és/vagy teherhordó eszközeire, és hangsúlyozta, hogy a KRESZ meghatározza azon „járművek” körét is, amelyek meghajtásuk, sebességük alapján nem minősülnek járműnek, azaz kizáró rendelkezést ad a kerekesszékre, gyermekkocsira, talicskára.

A Kúria abból indult ki, hogy az elektromos roller kivételként - bár személy szállítására szolgáló közlekedési eszköz - nem szerepel, így jármű, azaz a jármű jogi fogalma alól – kifejezetten rendelkezéssel – nem kivont.

A jogszabályi háttér [a 1988. évi I. törvény 47. § 2. pont, KRESZ 1. számú függelékének II. b)-sz) pontok] felhívva utalt a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet – annak 1. § (1) bekezdése szerinti hatályára, mely – egyes kivétellel – Magyarország területén közúton vagy közforgalom elől el nem zárt magánúton közlekedő gépjárműre, mezőgazdasági vontatóra, lassú járműre, ezek pótkocsijaira, valamint segédmotoros kerékpárra, továbbá ezek tulajdonságaira, alkatrészeire, tartozékaira és önálló műszaki egységeire terjed ki.

³² Bfv.II.442/2022/5., Kúria

Utalt hasonlóképp a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet [a továbbiakban: Rendelet_2] hatályára, mely – egyes kivétellel – Magyarország területén közúton vagy közforgalom elől el nem zárt magánúton közlekedő járművekre terjed ki.

A Kúria fentieket akként értelmezi, hogy „a Rendelet_2 2. § (1) bekezdése alapján a rendelet alkalmazásában jármű: a gépjármű, a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, ezek pótkocsija, a segédmotoros kerékpár, a kerékpár, az állati erővel vont jármű és a kézikocsi, melyre a KRESZ és a Rendelet_1 alkalmazandó. A járművek egyes kategóriáit megismerve, a KRESZ és a Rendelet_1 saját területi szabályozásra is kitékintve, az megállapíthatóan közös metszéspont nem más, hogy a jármű közúti szállító vagy vontatóeszköz.”³³[idézet]

A Kúria végzésében kifejtette, hogy a roller, így az elektromos roller vitathatatlanul közúti szállítóeszköz. A járműveket működtetésük alapján két csoportba - gépi meghajtású és gépi meghajtás nélküli járművekre - sorolta, majd a gépi meghajtású járműveket - nagyobb járműkört magába foglaló gépjárművekre és a gépjárműnek nem minősülő motoros járművekre – osztotta. A tágabb járműkategória okán³⁴ az elektromos rollert járműnek, gépi meghajtása okán aposztrofálta.”³⁵

A Kúria – az elektromos roller fogalma meghatározásakor – egyértelműen állást foglalt abban, hogy a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU rendelet 2. cikk (2) bekezdése azt mondja ki, hogy a rendelet hatálya nem terjed ki az önegyensúlyozó járművekre, illetve azon járművekre, amelyeken nincs legalább egy ülőhely. Írása szerint „a rendelet típusjóváhagyásra, illetve piacfelügyeleti szabályokra vonatkozik, de az elektromos rollerre hatállyal nem rendelkezik, így nem is rögzíti, és következtet arra, hogy az elektromos roller nem jármű. A rendelet címéből kitűnően egyes járműfajták jóváhagyását és piacfelügyeletét szabályozza uniós szinten, de nem tartalmaz kizáró, korlátozó

³³ Bfv.II.442/2022/5., Kúria

³⁴ Bfv.II.623/2011/5., Bfv.II.547/2012/5., Bfv.II.1106/2012/5.

³⁵ Bfv.II.442/2022/5., Kúria, [319. I. A tényállás és a rendelkező rész összhangjának hiánya nem az eljárási szabályokat \(az indokolási kötelezettséget\), hanem a büntető anyagi jogot sérti.](#) | Kúria (kuria-birosag.hu)

rendelkezést, ekként nem is jelenti azt, hogy más – a jármű fogalmának amúgy megfeleltethető eszközök – nem lennének járműnek tekinthetők.”

A Kúria szerint az elektromos roller gépi meghajtású jármű, mely járműnek minősül és alkalmas eszköz, tárgy lehet a büntetőjog által védeni kívánt területen, így alapesetben a közúton elkövetett vétségeknek. Megállapította, hogy az eljáró bíróságok az anyagi jog szabályainak megsértésével állapították meg, hogy az elektromos roller jogrendszerben elfoglalt helye nem tisztázott, ezért nem tekinthető járműnek.

A Kúria rendező állásfoglalása kiadására azért is volt szükséges, mert egyes járásbíróságok, illetve bíróságok egymással szembe helyezkedő érveléssel értékelték akár a járművezetés ittas vagy bódult állapotban elkövetett vétségnek vagy közlekedési baleset okozása vétségnek az e-rolleres vádemeléseket.

9. Az elektromos rollerrel közlekedés helye a szankciórendszerben

A Kúria jogalkalmazást egységesítő gyakorlata mellé az Alkotmánybíróság is beállt. Az Alkotmánybíróság a 3457/2023. (XI. 7.) számú határozatában a Debreceni Törvényszék 1.Bf.144/2022/9. számú végzése alaptörvény-ellenességének megállapítására és megsemmisítésére irányuló alkotmányjogi panaszt visszautasította, reflektálva az általam bemutatott alkotmányjogi panasz érveire.

A Debreceni Törvényszék 1.Bf.144/2022/9. számú végzéssel, valamint az ennek alapjául szolgáló Debreceni Járásbíróság 5.B.555/2021/11. számú ítélettel érintett Debreceni Járásbíróság 5.Bpk.1500/2021/4. számú büntetővégzése tényállását támadó ügy paralel a utóbb kifejtett Kúriai határozattal, az Alkotmánybíróság az elektromos roller elkövetett bűncselekmény miatti felelősségre vonás lehetőségét vizsgálta, arra a felvetésre reflektált, hogy ha a bűncselekmény alapja gépi meghajtású járművel történő elkövetés, az elkövetés eszköze lehet e az elektromos roller, mely elkövetési eszközéről a jog az elkövetés idején nem még rendelkezett.

A bíróságok a KRESZ-t ekkor már a korábban hivatkozott Bfv. II.442/2022/5. számú kúriai végzésben leírt iránymutatás alapján értelmezték így az Alkotmánybíróság megállapítása

szerint az alkotmányjogi panasz valójában a bírósági döntések felülbírálatára irányult, ekként „*az eljáró bíróságok tényállás-megállapításának, bizonyítékértékelésének, valamint jogértelmezésének és jogalkalmazásának helytállóságát vitatta és a támadott ítéletben foglalt döntést magát, annak hátrányos voltát tekinti alapjogi sérelemnek a döntés Alkotmánybíróság általi megváltoztatása érdekében, melynek alkotmányossági vizsgálata nem lehetséges.*”[idézet]

A Kúria ekkor már jogalkalmazói szempontból gépi meghajtású járműnek nevesítette az e-rollert, mellyel büntetőjogi szankciókat is kapcsolt hozzá.

A Kúriai gyakorlat alapján az elektromos roller nem csupán elkövetési eszköze lehet tehát az ittas, illetve bódult állapotban elkövetett járművezetésnek, a közúti baleset gondatlan okozása vétségnek, de a szankció rendszer alapján amellet, hogy engedélyhez nem kötött, de gépi meghajtású jármű, ahhoz járművezetéstől eltiltás is kapcsolódhat. Épp az ittas vagy bódult járművezetés az, mely megteremti a lehetőséget – a csak különös méltánylást érdemlő esetben alkalmazható – járművezetéstől eltiltás büntetésnek.

A Kúria Bfv.II.520/2023/11. számú 2023. október 26. napján kelt végzésében leszögezte, hogy a Btk. 55. § (2) bekezdése elektromos roller esetén is alkalmazható és alkalmazandó. Itt ismét ráirányítanám a figyelmet a fenti tényállásra, mely az e-rollerre is irányadóan belterületen, elektromos – gépi meghajtású – üzemmódban, pedálok hajtása nélkül vezetett Lofty típusú elektromos kerékpárral közlekedést bűncselekménynek ítélte. E Kúriai határozat fontossága azonban az eltiltás módjában keresendő.

A nevesített tényállásban írva van a légalkoholmérő berendezéssel elvégzett vizsgálat eredménye, minek alapján enyhe fokú ittasság került megállapításra, s ennek alapján a KRESZ 4. § (1) bekezdés c) pont II. fordulatában írt rendelkezést sértve eltiltásra. Az adott bíróság azonban a terhelttel szemben „az elektromos kerékpárok vezetésétől eltiltást” rendelkezett.

A Kúria Bfv.II.520/2023/11., Kúria Bfv.II.502/2022/9., és Bfv.II.1106/2012/5. számú határozataiban leszögezte, hogy a gépi meghajtás módja, annak energiaforrása vagy teljesítménye közömbös, mert az az irányadó, hogy az elektromos eszközt gépi üzemmódban használják vagy sem, így a tényállás szerkesztésénél a bíróságoknak

kifejezetten vizsgálniuk kell az elektromos üzemmódot.

A Kúria gyakorlata egységes abban is, hogy az e-kerékpár, vagy e-roller – motorteljesítménytől függetlenül – gépi meghajtású jármű, ha azt gépi üzemmódban használják (Kúria Bfv.II.914/2013/5., Bfv.II.1459/2012/5., Bfv.II.1106/2012/5.).

Az eltiltás vizsgálatának azonban a Büntető Törvény szerintinek kell lenni.

A régi Btk. és a jelenlegi szerint is érvényes a járművezetéstől eltiltás a) és b) pontjában foglalt indoka, mely az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésére és a bűncselekmények elkövetéséhez jármű használatára koncentrál. Ez az engedélyhez kötött járművek vezetésétől eltiltásra vonatkoztatható. A régi Btk. bírói gyakorlata az ittas járművezetés vétségét megállapította azzal szemben, aki ittas állapotban elektromos kerékpárt vezetett gépi üzemmódban, csupán a járművezetéstől eltiltást nem alkalmazta. Ezt tükrözte a Kúria több határozatában is megnevezte [Legfelsőbb Bíróság Bfv.II.623/2011/5.].

Azonban a szabályozás és a jogrendszer is változott.

A Btk-ban a 55. § (2) bekezdés kialakítása már a nem engedélyhez kötött jármű vezetése esetén alkalmazható eltiltásra ad alapot. A járművezetéstől eltiltás ugyanis olyan *jogkorlátozó* büntetés, amely egyszerre szolgálja a társadalom védelmét és a bűnismétlés veszélyének a megelőzését.³⁶ A járművezetéstől eltiltásnak nem csupán az az esete áll fenn, ha a bűncselekmény annak a következménye, hogy az elkövető megszegi a járművezetés szabályait, hanem ha ittas vagy bódult állapotban vezet járművet.

Visszatérve a Kúria Bfv.II.520/2023/11. számú határozatára, amely alkalommal a terhelt elektromos kerékpár ittas vezetése miatt került büntetőjogi felelősségvonásra, a Kúria ráirányította a figyelmet a Btk. 55-56. §-ában szabályozott büntetési nem alkalmazásának igényére és Btk. 55. § (3) bekezdése szerint korlátozható meghatározott fajtájú (légi, vasúti, vízi vagy közúti) kategóriára. A Btk.-ban meghatározott járműfajta egybeesik a

³⁶Büntetőjogi Kommentár

közlekedési ágazatok hagyományos fogalmával (2/2023. BK véleménynyel módosított 38. BK vélemény III. pontja).³⁷ Anyagi jogszabály sértő az a gyakorlat, az a büntetés, mely a járművezetéstől eltiltást olyan járműkategóriára korlátozza, amely a Korm. r. 2. számú mellékletében nem szerepel [Kúria Bfv.II.716/2022/8., (BH 2021.63.)]. Ekként törvénysértő az „elektromos kerékpárok vezetésétől eltiltás” büntetés kiszabása, csakúgy, mint a Bfv.II.751/2020/7. számú Kúriai határozatban írt „motoros rásegítésű kerékpártól eltiltás” alkalmazása.

Az e-kerékpár vagy e-roller, mint közlekedési megjelenése bár új helyzet, „elektromos eszköz vezetésétől” eltiltás nem létezik. A Btk. 55. § (2) bekezdés alkalmazása azonban kellő visszatartó erő lehet, egyben alkalmas jogalkalmazói eszköz arra, hogy a jövőben a terheltet visszatartsa hasonló cselekmény elkövetésétől. Az eltiltás alkalmazása esetén utánképzésen kell részt venni.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény [a továbbiakban: Kktv.] 2001. január 1. napjától hatályosan úgy szabályoz a 18. § (4) és (5) bekezdésben, hogy utánképzésen kell részt vennie annak a járművezetőnek, akit a bíróság vagy a szabálysértési hatóság közlekedési szabálysértés miatt legalább 6 hónapra, illetve akit a bíróság közlekedési bűncselekmény elkövetése miatt a járművezetéstől eltiltott, továbbá akinek vezetői engedélyét a közúti közlekedési előéleti pontrendszer alapján az eljáró hatóság visszavonta. A vezetői engedély csak abban az esetben adható vissza, ha az érintett személy igazolja, hogy az utánképzésen részt vett.

Az utánképzés célja a jártasság, a közlekedési ismeretek újratanulása, felfrissítése, mely az elektromos eszközökkel elkövetett bűncselekmények esetén is irányadó eltérő rendelkezés hiányában.

A Kúria jogértelmezése mellett az sem vonható kétségbe, hogy a járművezetéstől eltiltás Btk. 55. § (2) bekezdés szerinti esetén is mértékadó a Btk. 239/B. § (1) bekezdésében írt bűncselekményi szankció, miszerint aki a járművezetéstől eltiltás hatálya alatt annak érvényesülési körébe tartozó járművet vezet, vétség miatt egy évig terjedő

³⁷ Forrás: Bfv.II.520/2023/11., Kúria

szabadságvesztéssel büntetendő. Aki a bűncselekményt büntetőeljárásban kiszabott járművezetéstől eltiltás hatálya alatt követi el, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

A járművezetéstől eltiltás bármely közlekedési ágazat – közúti, vasúti, légi, vízi – járműveivel való közlekedés tilalmát jelentheti. A járművezetéstől eltiltás érvényesülési körébe a járművezetéstől eltiltást kimondó határozatában meghatározott járműkategória, illetve járműfajta tartozik.

A bűnüldözés és szankcionálhatóság jogalapjának megteremtése mellett, a KRESZ szerinti alapkövetelmény érvényesül továbbra is, amikor arról tanakodunk, hogy mindenki saját felelősségvállalása alapján vesz részt a közlekedésben, hisz minden felelősség a közlekedőé.

10. Bizalmi elv

Az elektromos közlekedési eszközök használatának legnagyobb biztonsági kockázata, hogy gyorsak, hangtalanok, s ebből kifolyólag észlelési nehézséget hordozhatnak.

A közlekedés során nemcsak a jármű vezetője védtelen, de gyalogossal való ütközés esetén súlyos sérüléseket okozhat.

A jármű kialakítása, az alacsony kormánymű, a kerék mérete, a jármű egyedi jellemzőiből eredő úttartási nehézség, a könnyű sérülékenység, borulékonyosság, az irányváltás és egyensúlyprobléma nagy kockázatot jelent akkor és annak ellenére is, hogy legfeljebb 25 km/h-val közlekedhető.

A KRESZ motorkerékpáron és segédmotoros kerékpáron, kerékpáron utazó személyeknek írja elő a bukósisak viselési kötelezettséget, mely egyelőre nem kérhető számon az elektromos rollerrel közlekedőktől.

Kerékpár kapcsán betartandó a kerékpárúton, a kerékpársávon vagy erre utaló jelzés esetében az autóbusz forgalmi sávon, leállósávon, kerékpározásra alkalmas útpadkán

közlekedés, azonban az elektromos roller használatának közlekedési területe nem leszabályozott, így az sincs kimondva, hogy azzal a járdán vagy az úttesten is közlekedhetünk, ezért nagyon fontos, a környezet megfigyelése, valamint a bizalmi elv érvényesülése.

Ahogy az általános közúti közlekedésben, e-eszközökkel való közúti közlekedés alapja is a „bizalmi elv”, azaz, *ha betartom a közlekedési szabályokat, akkor joggal várhatom el a többi közlekedőtől is ugyanezt a magatartást.* A bizalmi elv alkalmazása nélkül biztonságos közlekedés nemigen képzelhető el.

Az elektromos roller használatának szabályozási nehézségei nemcsak Magyarországon tettenérhetők, Európa szerte sem sikerült teljesen mértékben igazítani az adott nemzeti közlekedési szabályokat a technológiai fejlődéshez, és bár az elektromos kerékpár a kedvelt turisztikai célországokban már elfogadott és elérhető, azon túl a szabályozás nem teljes. Egy lapon említik a mikroelektromos járművekkel példaként Franciaországban és Svédországban.

Általános tapasztalat, hogy amennyivel növekszik a közúti közlekedési eszközök száma, annál nagyobb a potenciál a bekövetkező közúti balesetek tekintetében is. A közúti balesetek bekövetkezésének lehetősége pedig magában hordja a személyi sérülés súlyos, akár halálos kimenetű eredményét. Az elektromos közlekedési eszközök tekintetében, úgy, mint a nagyobb motorral hajtott motorkerékpároknál, a leginkább kiszolgáltatott a közlekedő.

A KRESZ kimondja, hogy úgy kell közlekedni, hogy az a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon. A bizalmi elv magában foglal egyfajta fegyelmet a közúti közlekedés szabályok betartására, egyben megköveteli a más által előidézett veszélyhelyzet elhárítását is.

Tekintsünk ki a statisztikára.³⁸

³⁸ Legfrissebb baleseti statisztikák - Magyar Autóklub (autoklub.hu)

Ha megvizsgáljuk a közúti személyi sérülés balesetek számát, azt láthatjuk, hogy egy kedvező tendencia érvényesül 2010 év óta, folyamatosan csökkenő számokban megmutatkozva egészen 2023 évig. Mind Nyugat-Dunántúlon, Közép-Dunántúlon, Dél-Dunántúlon, Közép-Magyarországon, és a dél-, észak alföldi régióban is kevesebb volt 2023-ban - a 2010-es adatokhoz képest - a közúti személyi sérüléssel járó balesetek száma. Ha ezt az adatot a halálos közúti balesetek körében vizsgáljuk, azt láthatjuk, hogy míg a Nyugat-Dunántúli szekcióban nőtt, minden más – fent leírt – régióban csökkent a halálos közúti balesetek száma 2023-ban, a 2010-es évben mértekhez képest.

Érdekesebb számot mutat a személyi sérüléssel járó balesetek okozóinak vizsgálata. A személyi sérüléssel járó balesetek okozói 2023 év I. félévében az egyes régiók tekintetében az alábbiak szerint alakult. Kerékpárral Nyugat-Dunántúlon 71, Közép-Dunántúlon 72, Dél-Dunántúlon 56, Közép-Magyarországon 190, Dél-Alföldön 88, Észak-Alföldön 127, Észak-Magyarországon 39 olyan esetet regisztráltak tehát, ahol balesetet kerékpárral, vagy kerékpárossal okoztak. Ehhez képest ugyanezekben a régiókban a segédmotor-kerékpárral okozott balesetek statisztikai számai kisebbek, Nyugat-Dunántúlon 30, Közép-Dunántúlon 16, Dél-Dunántúlon 9, Közép-Magyarországon 62, Dél-Alföldön 40, Észak-Alföldön 41, Észak-Magyarországon 19 esetet számláltak.

A központi statisztikai hivatal számadatai alapján ittas vagy bódult járművezetés keretében 2009-es évben 11113 esetet, míg 2022 évben 12407 esetet regisztráltak. A közúti balesetek száma 2009-ben 3353 volt, míg 2022 évre ez a szám 3044 esetszámmá változott.³⁹

A biztonságos közúti közlekedés érdeke mindenkitől elvárt.

A gépjárművekkel közlekedőknek egyfajta megnyugtató garancia lehet a bizalmi elven alapuló, gyakorlati- és elméleti feladatokkal tűzdelt teszt sor után megszerezhető jogosítvány másik gépjárművezetőnél való feltételezése.

Az e-roller megjelenése bár kvalitásai alapján preferált eszköz, alapjaiban gyengítheti a biztonságos közlekedés garanciáját, mert ténylegesen vezetési készséghez, képességhez

³⁹ [11.1.1.3. Regisztrált bűncselekmények \(ksh.hu\)](https://ksh.hu/hu/11.1.1.3.Regisztralt_buncselekmenyek)

nem kötött. Számos esetben elektromos rollerrel a fiatalok járdán kerékpársávon, úttesten, bukósisak nélkül közlekednek.

Lévén az elektromos roller vezetése nincs feltételhez, vagy vezetői engedélyhez kötve, egyetlen biztosíték a Btk. 55. § (2) bekezdésben szabályozott szankció ténye, illetve a Btk. közlekedési bűncselekmények elkövetési eszközeként történő megnevezése lehet.

A szankcionálhatósága ellenére mégis kedvelt eszköz, melyet a statisztikai számok erősítenek, könnyen hordozhatósága miatt utóbbi időben a vagyon elleni bűncselekmények és így fekete kereskedelem tárgya is lett.

A Police.hu több ilyen ügrről is beszámol. Ekként 2022 évben a Terézvárosban lezárt elektromos rollert kapott fel és vitt el egy férfi 2022. június 29-én. A lakattal lezárt eszköz feltöréséhez az elkövető szerszámot akart kérni egy járókelőtől, aki viszont inkább a rendőrséget értesítette.⁴⁰

A Budapesti Rendőr-főkapitányság II. Kerületi Rendőrkapitánysága lopás vétsége miatt indított nyomozást ismeretlen tettes, vélhetően férfi elkövetővel szemben, aki 2022. október 26-án délután Budapest II. kerületében, az Árpád fejedelem útján egy uszoda főbejáratánál lopott el egy elektromos rollert.⁴¹

Kerékpártárolóból rollert lopó tolvajt fogtak el a rendőrök Sándorfalván, aki a gyanú szerint 2023. május 5-én lezárt tárolóból tulajdonított el egy rollert, melyet gyanúsítottai vallomástétele visszaadtak a tulajdonosának.⁴²

Egy 2023. októberi cikk szerint Debrecenben elfogták azt a 42 éves férfit, aki egy hónap leforgása alatt a megalapozott gyanú szerint összesen 13 rollert és kerékpárt lopott el. 2023. október 5-én este igazoltattak egy 42 éves rollerral közlekedő személyt, aki helyi lakosként a hatóság kérdéseire zavart válaszokat adott, a nála lévő roller eredetével elszámolni nem

⁴⁰ [Hat körözése volt a rollertolvajnak | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](#)

⁴¹ [Elektromos rollert lopott egy uszoda bejáratánál | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](#)

⁴² [Rollert lopott, elfogták | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](#)

tudott, még a helyszínen átkutatták a ruházatát, hátizsákját, és abban kesztyűket, erővágót, símaszket találtak.⁴³

11. Jogesetek és vizsgálati módszerek

A feldolgozott Kúriai jogesetek a büntetőjogi felelősség megállapíthatósága, és a járművezetéstől eltiltás kimondható alakzatának megjelölése mellett nem hagytak kétséget az elektromos eszközök megítélhetősége felől.

Az elektromos eszközök előnyeiből levezethető hátrányok – gyorsaság, hangtalanság, ezért nehezen észlelhetőség – miatt annak baleseti kockázatáról is szólni szükséges.

Az e-rollerrel közlekedés – a közlekedő védtelensége miatt - hatványozhatja a személyi sérülésekkel járó balesetek körét. A bírósági esetszáma egyelőre csekély, de sajnálatosan növekvő tendenciájú.

A joggyakorlat legfőképp szakértői vélemények bekérésével igyekszik rekonstruálni az eddig megtörtént balesetek körét, a baleseti mechanizmust, így próbálva utóbb tisztázni a tényállást.

A baleseti kockázat mérlegelése során az az irányadó, hogy egy-egy közlekedési eszköz/jármű milyen sajátossággal rendelkezik, milyen tömegű, és kialakítású, az is fontos, hogy egy-egy esetben milyen voltak az út-, látási- és időjárási viszonyok, milyen intenzitású fékezéssel, milyen sebesség mellett lehetett volna megállítani a járműveket úgy, hogy a kialakult helyzet a közlekedés más résztvevőire ne jelentsen veszélyt. Mi az ütközési pont, és melyik az onnan eredő azon távolság, amikor az érintett eszközök, járművek egymás látókörébe kerültek, egymás számára észlelhetővé váltak. Jelentős a baleset szempontjából, hogy az azzal érintetteknél fennállt-e cselekvési- vagy észlelési késedelem, vezetéstechnikai hiba, mi az, ami által a baleset elkerülhetővé vált volna.

A feltett kérdésekből kiindulva nemcsak az elektromos rollerrel való haladási sebesség, hanem annak vezetéséhez kapcsolódó vezetéstechnikai módszer, a szükséges

⁴³ [Tetten ért tolvaj | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](https://www.police.hu/tetten-ert-tolvaj)

oldaltávolság, az észlelési nehézség, a közlekedési tér – hol közlekedhet - keretei nélkül számtalanra ugrik az azzal való közlekedés biztonsági kockázata.

Kimondható, hogy maguk a használók sem tudják pontosan, hogy milyen szabályok érvényesek rájuk, mihez kell tartani magukat a közlekedésük során.⁴⁴

A szakértők rendszerint a baleseti út-idő előzményeit értékelve az ütközés helye és pillanatából indulnak ki, és a járművek lehetséges fékhatását és dinamikai képességét a korábbi kísérleti mérések eredményéből, a szakértői tapasztalatok felhasználásából származtatják, és számítási módszerekkel munkálják ki a baleset elkerülhetőségét és az esetleges vezetők személyében rejlő észlelési késedelemeket.

Az elektromos rollereknél problémát nem csak a súly, a gyorsaság és észlelési nehézség jelent, hanem hogy ütközési és fékezési nyom kevésbé, vagy nem is áll rendelkezésre. Abban az esetben, ha baleseti nyommal nem kísért mozgás történik, a nem cáfolható műszaki realitásokra kell a szakértőnek támaszkodnia, melyből elektromos rollerre nézve nem áll sok – elfogadható, nem cáfolható - tapasztalat rendelkezésre.

Egy baleseti környezetben alig ismert viselkedési mechanizmus megnehezíti a szakértői vizsgálatot is. Szakértői vizsgálati módszer közül gyakran a PC-Crash eljárás és az EES módszer nyújt ismeretet.

A PC-Crash eljárás Dr. Hermann Steffan által alapított Dr. Steffan Datentechnik GmbH keretében híresült el, a szakembernek a PC-Crash, a balesetek rekonstrukciójához szükséges szoftver fejlesztése volt a fő munkaterülete, mely módszert 1998 óta alkalmazzák.⁴⁵

Az EES módszer ezzel szemben ütközési kísérleteket elemez, a járművek deformációjából indul ki, mely összefügg a rongálódásból eredő energiával, s melyre hatással van a jármű felépítése, vázszerkezete, és anyaga, valamint a motor elhelyezkedése. A rongálódás nagyságából és eredményéből felbecsülhető a feltételezett ütközési sebesség, melyből a módszerrel az energia-megmaradás törvényéből kiindulva megvizsgálható az ütközés előtti- és utáni mozgási- és forgási energiák egyensúlya.⁴⁶

⁴⁴ Újabb halálos baleset: világszerte egyre kezelhetetlenebb az elektromos rollerek helyzete (vg.hu)

⁴⁵ dsd.at

⁴⁶ ertekezés.pdf (bme.hu)

A baleseti intézet adatai szerint az elektromos rollert használók közül 25%-a ittasan, több 50%-a pedig éjszaka sérül meg, ugyanezen adatok szerint a kerékpározók után (1115) az e-rollerezés közben főként ittas állapotban elszenvedett baleset folytatja a sort (elektromos rollerezések 27%-a). Szintén baleseti intézeti adat, hogy a sokszor bulieszközként éjjel használt elektromos rollerrel balesetezők körében gyakori az arc-, a kulcscsont-, a boka-, a kéztörés, de volt már gerinctörött is.⁴⁷

Magyarországon monitorozott esetek közül több súlyos személyi sérüléssel járt.

Súlyos sérüléssel járó közúti közlekedési balesetről számolt be a Police.hu, 2020. június 17-én a reggeli órákban Miskolc belvárosában, egy 32 éves nő közlekedett szabálytalanul elektromos hajtású rollerjével, majd nekiütközött egy személygépjárműnek. A baleset során a rollerrel közlekedő nő súlyos lábsérülést szenvedett, fény derült arra a helyszínelés során, hogy az általa vezetett rollerhez, amelyhez már vezetői engedély szükséges, - amellyel nem rendelkezett - illetve bukósisakot sem használt.⁴⁸

2022. június 2-i híradás szerint könnyű sérülést szenvedett a figyelmetlen tizenéves, aki Szolnok belterületén egy elektromos rollerrel közlekedve a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen szándékozott átkelni a Kolozsvári út felől, azonban áthaladása során nem biztosított elsőbbséget a védett úton haladó személygépjárműnek, ezért összeütköztek.⁴⁹

2023. március 25-én a sajtó arról számolt be, hogy 01 óra 40 perckor érkezett bejelentés szerint tisztázatlan körülmények között egy 41 éves férfit ráesve találtak elektromos rollerre Nyúlon, akinek az életét a kiérkező mentők már nem tudták megmenteni. Az esés következtében a férfi olyan súlyosan sérüléseket szenvedett el, hogy belehalt a sérüléseibe, a baleset körülményeit a Győri Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya vizsgálta.⁵⁰

⁴⁷ Az e-rollerezések több mint negyede részegen balesetezik | 24.hu

⁴⁸ [Az elmúlt 24 órában történt | A Rendőrség hivatalos honlapja \(police.hu\)](https://www.police.hu/hirek/2020/06/17/ittas-32-es-nu-kozlekedett-szabalytalanul-elektromos-hajtasu-rollerjével-majd-nekiutkozott-egy-személygépjárműnek)

⁴⁹ Nem adott elsőbbséget az elektromos rolleres Szolnokon, elütötték – Szol24

⁵⁰ Tragédia Nyúlon: meghalt szombat hajnalban egy férfi, miután elesett egy elektromos rollerrel (rtl.hu)

Egy másik hírportál azt közölte, hogy 2023. április 21-én szenvedett súlyos balesetet Sopronban a Virág völgyi úton egy 13 éves fiatal bérelt e-rollerrel, aki barátaival közlekedve, a körforgalomhoz érve a lejtős részen elesett. A nyílt törést szenvedő rollerest végül kórházba szállították, társai a helyszín elhagyták.⁵¹

A probléma nemcsak Magyarországon adott. A Világ Gazdaság számolt be arról, hogy „*Világszerte tavaly nyárig több mint 1400 halálos balesetnek voltak részesei az elektromos rollerek*”.

Az Egyesült Királyságban összesen 12-en veszítették életüket, de a súlyos sérülések száma is 228-ról 429-re ugrott egyetlen év alatt. Az Egyesült Államokban 2017 - 2021 között a közlekedésfelügyelet adatai szerint 10 és 29 év közötti férfiak között történt. Franciaországban tavalyi hír volt, hogy a francia orvostudományi intézet veszélyes kategóriába sorolta az e-rollerezést, és Párizsban népszavazással tiltották be a bérelhető elektromos rollereket⁵².

11. Büntetőjogi konzekvencia

Az ügyészségi vádemelésekhez igazodva, indítványra és hivatalból is a bíróság az egyszerű megítélésű ügyekben büntetővégzéssel, tárgyalás mellőzéses eljárásában határoz⁵³.

A tárgyalás mellőzéses eljárás egy egyszerűsített eljárási forma, mely meghatározott, jogszabályban írt feltételek fennállása esetén - így ha azt az ügyek egyszerű megítélése és természete azt indokolja - a büntetőeljárás peren kívül, csak az iratok alapján is befejezhető. Ezen eljárási forma gyakorlása a büntetőügyek ésszerűtlen elhúzódása ellen hat, az a manapság főként a fővárosban jellemző emelkedő ügyteher kezelésére nemcsak népszerű, de egyfajta alternatíva is, melyben mentesítve a bírák terheit, bírósági titkár is saját jogaon eljárhat.

⁵¹ Súlyos elektromos roller baleset Sopronban | Hírek | infoSopron

⁵² [Újabb halálos baleset: világszerte egyre kezelhetetlenebb az elektromos rollerek helyzete \(vg.hu\)](https://vg.hu/2022/07/28/ujabb_halalos_baleset_vilagszerte_egyre_kezelhetetlenebb_az_elektromos_rollerek_helyzete)

⁵³ 2017. évi XC. törvény C. fejezet.

Az elektromos rollerrel kapcsolatos büntetőügyben az ügyészség jellemzően peren kívüli eljárásra – tárgyalás mellőzése eljárásra – emel vádat, mert annak jellegéből adódóan, ekként a bizonyítékok sora alapján, rendszerint tettenérésről rendőri jelentés, kamerafelvétel, avagy arról elemzés készül, a helyszínen az ittaság ellenőrzésére alkoholteszterek kerülnek alkalmazásra [pl. Dräger Alcotest 9510 HU típusú hitelesített légalkoholmérő készülék gyakorta], az elkövetés helyszíni beismerése jellemző, tettenérés okán is, a beismerésnek további bizonyítékokkal való együttállása pedig az ügy egyszerű megítéléséhez vezet.

A vádhatóság utóbbi években elektromos rollerrel kapcsolatos vádiratai az ittas járművezetés vétsége bűncselekményekről szóltak, jóllehet az elektromos rollerrel való szabályszegés detektálása épp a szabályozatlanság jellegéből mutatkozóan nehézkes.

Az idei év tavaszán az Építési és Közlekedési Minisztérium közlekedésért felelős államtitkára jelezte a nyilvánosság felé, hogy a minisztérium megkezdte a közlekedési szabályrendszer átfogó megújítását, újragondolását, mely ténylegesen a KRESZ korszerűsítése, új fogalmainak meghatározása lesz, melynek során okkal várhatóan - a jogszabály által eddig nem ismert - újszerű, jövőszzerű közlekedési eszközök fogalmainak is a bevezetése, azokkal való közlekedési szabályok és feltételek kimunkálása. Az ígéret szerint az új szabályrendszer felállítása – ahogy azt a minisztérium közölte – szakmai szervezetek mellett közigazgatási, tudományos és civil szervezetektől származó javaslatokat is bevon, a várható elképzelések szerint 2025. március 31-ig el is készül. Amit várhatunk, az a humánus, kitekintő megújulás, ahogy az államtitkár fogalmazott *„Olyan új közlekedési szabályrendszer készül, amelyben megjelennek a fenntarthatósági és az esélyegyenlőségi szempontok, nem utolsósorban pedig képes reagálni a közlekedés változó műszaki és humán összetevőire.”* [idézet]⁵⁴

A szabályozás tervbe vétele a Magyar Közlönyben már megjelent, mely előíranyozza, és határt ad a KRESZ ígért módosításnak.

⁵⁴ [KRESZ-módosítás: a tervezet már tényleg készül, de csak jövőre látunk belőle valamit - Hóvége \(hovege.hu\)](https://hovege.hu)

A kiterjedt, normavilágos szabályozás szükséges és indokolt.

Szükséges azért, mert nemcsak az elektromos közlekedési eszközökkel való közlekedés megjelenése új, hanem annak közterületen tárolása, kihelyezése, kvázi szolgáltatása is bajos, a hatályos rendelkezések kiigazítása nélkül. Példának okért benyújtott indítvány alapján a Kúriának foglalkoznia kellett az elektromos közlekedési eszközök közterületen ki/elhelyezése, használata kérdéskörrel, mely állásfoglalás végül átítelve más jogszabályra, a Köf.5015/2021/3. számú határozatban kapott napvilágot. Ez az eljárás bírósági kezdeményezésre, az önkormányzati rendelet más jogszabályba ütközésének vizsgálatára irányuló eljárás lefolytatását indult, az eljárás felfüggesztése mellett.

A tényállás szerint egy meghatározott azonosító számmal rendelkező elektromos roller 2020. augusztus 21-én a Budapest, V. kerület Vigadó tér 1. szám alatti közterületre kihelyezése miatt rendbírság került kiszabásra, mint szankció.

A támadott jogszabály a nevesített budapesti V. kerületi Önkormányzatnak a közösségi együttélés alapvető szabályairól és ezek elmulasztásának jogkövetkezményeiről szóló 3/2019. (II. 01.) önkormányzati rendelete volt [a továbbiakban: Ör.], annak 3. § (1) bekezdése ca) pontja, miszerint *[Aki]” közterületen zaklató, másokat zavaró módon árusít, osztogat vagy szolgáltatást nyújt”, „ca) közterületen az [Ör.] 4.§ (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott eszközöket bérbe vagy kölcsönbe adja”, közigazgatási bírsággal sújtható.*

Az Ör. a 4. § (1) bekezdésében nevesíti az inkriminált közlekedési helyet és eszközöket - *azaz V. kerületi Önkormányzat közigazgatási területén, a közterületeken lévő gyalogutakon és gyalogos övezetekben (zónákban), táblával jelzett területen, az elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési-, sport-, szabadidős vagy turisztikai eszközt (pl. segway, elektromos kerékpár, elektromos roller, hoverboard, elektromos gördeszka, stb.), illetve meghajtási módtól függetlenül személyszállítási szolgáltatás végzését három- vagy több kerekű eszközzel való közlekedést.*

A turisztikai szempontból is méltán népszerű budapesti V. Kerületben nem mindegy, hogy miként lehet közlekedni és leállítani az elektromos eszközt, például a rollert. A Kúria végül határozatával megvizsgálta az önkormányzati rendelet jogszabályba ütközését, s részletes

indokolást kifejtve megállapította annak törvénysértését, melynek oka summázva az, hogy az Ör. szabályozás és a kereskedelemről szóló 2005. évi CLXIV. törvény [Kertv.] szabályozása között szoros összefüggés – a Kertv. a közterületen tiltott bérbeadási tevékenységet egyben közterületi értékesítésnek is minősíti, részben paralel szabály a Szabs.tv. 200/A. § (1) bekezdésével is, miszerint aki közterületen a közterület tulajdonosának hozzájárulása nélkül árusít, szabálysértést követ el.

A párhuzamos szabályozás elkerülendő, ezzel a szimpla esettel kívántam rámutatni arra, hogy mennyire indokolt a szabályozás átgondolása, a szabályok összhangba hozatala, melyet bár a pergyakorlatban a Kúria egységesít, számos szerteágazás jogalkotási, jogalkalmazási területen indokolt.

Megjegyzendő, hogy a hivatalos statisztikák szerint addig egyetlen elektromos rolleres baleset sem történik, amíg a KRESZ nem rendelkezik annak fogalom meghatározásáról.⁵⁵

A Jövő Mobilitása Szövetség (JMSZ) adatai szerint legalább nyolcvanezer roller közlekedik a magyar utakon, ebből mindösszesen huszonötezer eszköz bérelhető a többi magántulajdonban áll. Fontosabb kérdés, hogy az elektromos rollerek használói hová sorolják be magukat a közösségi közlekedésben. Az elektromos rollerek jelenlegi gyakorlati javaslat miszerint a kerékpárutakat és a kerékpársávokat előnyben részesítve lenne szükséges közlekedni, a kerékpárosokra vonatkozó szabályokat betartva haladni, melyre az autósok is joggal számítanak.

Végszó

A napjainkban egyre nagyobb népszerűségnek örvendő, óriási, különféle márkákban és jellemzőkkel elérhető elektromos roller használata, megítélése abban egységes, hogy a védőfelszerelés hiányában, védtelensége, és jórészt nagy sebessége okán súlyos személyi sérülések okozója is lehet.⁵⁶

⁵⁵ [A hivatalos statisztika szerint egyetlen elektromos rolleres baleset sem történt - Liner.hu](#)

⁵⁶ Újabb halálos baleset: világszerte egyre kezelhetetlenebb az elektromos rollerek helyzete (vg.hu)

A Fogyasztói és Betegjogi Érdekvédelmi Szövetség a választásnál felhívja a figyelmet a szelektációra, hogy milyen erős motorral, illetve fékrendszerrel működő rollerre van igazán szükségünk, mekkora távolságot kívánunk megtenni, továbbá a maximális sebesség ismerete is ki kell hasson a választásra figyelemmel arra, hogy azt a család melyik tagja kívánja használni.⁵⁷

Az elektromos közlekedési eszközök elterjedését talán kijelenthető, nem csak a kényelmi minőség, hanem a minket körülvevő gazdaságpolitikai helyzet is indokolta. Egy 2024. január 12. napján közzétett Központi Statisztikai Hivatali közlés szerint 2023 decemberben a fogyasztói árak átlagosan 5,5 % haladták meg az egy évvel korábbiakat, novemberhez viszonyítva pedig átlagosan 0,3 % csökkentek az árak. 2023-ban az előző évhez képest a fogyasztói árak átlagosan 17,6%-kal nőttek, ezen belül a legnagyobb mértékben az élelmiszerek drágultak: 25,9%-kal, kifejezetten az üzemanyagok ára 18,6 %-kal, a szolgáltatásoké 13,2 %-kal emelkedett.⁵⁸

Az elektromos rollerrel közlekedők nagy sebességgel haladhatnak, ami növeli a sérülés kockázatát esetleges ütközés vagy elesés esetén. Egy tanulmány szerint az e-rollerezők átlagos sebessége 19,8 km/h volt, ami magasabb, mint a kerékpárosoké. Gyakran nem tartják be a KRESZ szabályait, például a járdán, a gyalogosok között, vagy a piros lámpán áthaladva közlekednek. Ez növeli a balesetek valószínűségét, és veszélyeztetni mások biztonságát is. Más felmérés szerint az e-rollerezők 86%-a nem visel bukósisakot, és 80%-a nem használ világítást. Az is igaz, hogy gyakran nem rendelkeznek megfelelő biztosítással, ami azt jelenti, hogy ha balesetet okoznak vagy szenvednek, akkor nem kapnak kártérítést vagy fedezetet a kezelési költségekre. Kutatások szerint az e-rollerezők 74%-a nem is tudja, hogy a felelősségbiztosítása kiterjed-e az e-roller használatára.⁵⁹

Mindezek alapján kijelenthető, érdemes bukósisakot és védőfelszerelést viselni, ha elektromos rollert használunk, mert ezek csökkenthetik a sérülések súlyosságát és a fejsérülések kockázatát. Ezenkívül fontos betartani a KRESZ szabályait, és ellenőrizni a biztosítás feltételeit, hogy elkerüljük a jogi következményeket és a pénzügyi veszteségeket.

⁵⁷ [Fogyasztói és Betegjogi Érdekvédelmi Szövetség \(febesz.eu\)](https://febesz.eu)

⁵⁸ [Fogyasztói árak \(ksh.hu\)](https://ksh.hu)

⁵⁹ [Elektromos rollerek és biciklik: itt egy újabb veszélyforrás - Infostart.hu](https://infostart.hu)

S amit mindenképpen tehetünk, hogy ha ilyen közlekedési eszközt használunk, saját és mások biztonságát tartjuk szem előtt.

Budapest, 2024. február 16.