

37. Országos Tudományos Diákköri Konferencia
Had- és Rendészettudományi Szekció
Budapest, 2025. április 22–24.
Nemzeti Közsolgálati Egyetem
Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar

Pályamunka címe

Közlekedési árnyak a magyar jog útvesztőjében

Jelige: árnyak mindig is voltak, vannak és lesznek

Pályamunka lezárásának időpontja: 2023.09.22.

2024.

Tartalomjegyzék

1. Bevezetés	4
2. Roller jelentése.....	7
2.1. Roller felépítése.....	7
2.2. Elektromos roller veszélyei	7
3. Elektromos roller megjelenése	8
3.1. Elektromos roller története	8
3.2. Elektromos roller, mint egy mozgalom szimbóluma.....	9
3.3. Elektromos roller fejlődése.....	10
3.4. Elektromos roller megjelenése Magyarországon	10
4. Elektromos roller jogi helyzete	11
4.1. Üléssel rendelkező Elektromos roller	12
4.2. Üléssel nem rendelkező elektromos roller	13
5. Elektromos rollerrel kapcsolatos álláspontok	14
5.1. Elektromos roller rendőrség álláspontja szerint	15
5.2. Elektromos roller ügyészség állás pontja szerint.....	18
5.3. Elektromos roller KÚRIA szerint.....	21
5.5. Álláspontok összegzése.....	26
6. Nemzetközi kitekintés	26
6.1. Amerikai Egyesült Államok	27
6.2. Románia	28
6.3. Németország.....	28
6.4. Szlovákia.....	29
6.5. Ausztria	30
6.6. Szlovénia.....	30
6.7. Szerbia	30
6.8. Franciaország.....	31
8. Elektromos rollerrel szabályozásával kapcsolatban felmerülő kérdések	32
9. Javaslat a probléma megoldásaira.....	32
10. Elektromos roller megosztók.....	37
11. Elektromos rollerek környezetvédelmi szempontból.....	38
12. Elektromos rollerrel történt baleset	39
13. Kutatás statisztikai eredmények	40
14. Kutatás statisztikai eredménye Szakértői interjúk	48

14.1. Az elektromos rollerek használata – szakértői interjúk alapján	48
14.2. Az elektromos roller jogi helyzete a szakemberek feladat-ellátási területén.....	48
14.3. Szakemberek tapasztalatai	51
15. Összegzés	56
16. Ábra jegyzék	59
17. Felhasznált irodalom jegyzék.....	60
18. Felhasznált internetes forrás	62
19. Felhasznált jogszabályi háttér	65

1. Bevezetés

„Egy 19 éves karmacsi férfi 2022. július 4-én 21 óra 30 perc körül személyautóval közlekedett Keszthelyen, a Georgikon utcában a Kastély utca irányából. A Deák Ferenc utca kereszteződéséhez érve balra kanyarodás során nem biztosított elsőbbséget, a vele szemből érkező és jobbra kis ívben, szintén a Deák Ferenc útra kanyarodó 11 éves tikosi lány által vezetett kivilágítatlan elektromos roller részére és a gépkocsi jobb elejével elütötte. A baleset következtében a rolleres megsérült”¹

„A nyugdíjas férfi idén májusban, a délutáni órákban fogyasztott el nagyobb mennyiségű szeszes italt, majd súlyos fokú ittas állapotban gépi üzemmódban - a gázkart húzva - közlekedett Nyíregyháza utcáin elektromos rollerével. Az idős férfi a Kert utcán ráhajtott egy útpadkára, és ittassága miatt felborult. Mivel zúzódásos sérüléseket szenvedett, a járókelők értesítették a mentőket és pechére a rendőrséget is. A férfi elkerülhette volna a büntető eljárást, ha a rollert nem gépi üzemmódban, hanem lábbal hajtva használja. Az ügyészség így vádat emel ellene ittas állapotban elkövetett járművezetés vétsége miatt és vádiratában pénzbüntetésre, járművezetéstől eltiltásra és a bünyügyi költség megfizetésére tesz indítványt - közölte a Szabolcs-Szatmár-Bereg Megyei Főügyészség.”²

„A rendőrségre 2023. március 25-én 1 óra 40 perckor érkezett a bejelentés, hogy Nyúlon, a Tavasz utcában egy elektromos rollerre ráesve találtak egy személyt. A rendelkezésre álló adatok alapján egy 41 éves férfi az elektromos járművel eddig tisztázatlan körülmények között elesett. A balesetben a férfi olyan súlyosan megsérült, hogy a kikerkező mentők az életéért hiába küzdöttek, belehalt az elszenvedett sérüléseibe. A Győri Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztálya vizsgálja a baleset bekövetkezésének okát és a körülményeket.”³

Jelenleg a Győr-Moson-Sopron Vármegyei Rendőrfőkapitányság, Győri Rendőrkapitányság Közlekedésrendészeti Osztály állományában dolgozom, balesethelyszínelő beosztásban. Munkám multifunkcionális, melynek során az egyik legfontosabb feladatom, mondhatnám „fő profilom” a közlekedési balesetek helyszínelése, valamint azok gyors és szakszerű feldolgozása.

¹<https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/helyi-hirek/zala-megyei-osszesito-1281> (letöltés dátuma: 2023.08.11.)

²<https://www.szol.hu/helyi-kek-hirek/2022/09/ittasan-felborult-elektromos-rollerevel-a-kert-utcan-eltilthatja-a-birosag-a-jarmuvezetestol> (letöltés dátuma: 2023.08.11.)

³<https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/utinfo/baleseti-hirek/egy-szemely-eletet-vesztette-nyul-belteruleten> (letöltés dátuma: 2023.08.11.)

A másik legfontosabb küldetésem a balesetmentes időszak minél hosszabb időn keresztül történő fenntartása, azaz a közlekedési balesetek megelőzése. További feladataim közé tartozik a közlekedés biztonságának javítása, valamint a helyes közlekedési kultúra kialakítása. Napjainkban a közlekedés reneszánszát éli, melynek célja nem változott „A közlekedés célja emberek és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra”⁴

Az urbanizáció következtében a közlekedési eszközök jelentős átalakuláson mennek keresztül, melynek következtében új fajta közlekedési eszközök jelennek meg. Ez többek között a klíma védelemnek, a turisztikának is köszönhető.⁵ Ezeket együttes összefoglaló néven mikromobilitási eszközöknek nevezzük, melybe bele tartoznak az elektromos rollerek, egykerekű elektromos kerékpárok, howboardok, elektromos gördeszkák stb. Ezek az eszközök kis méretűek, melyek alacsony sebességgel is képesek közlekedni, mely egy fajta egyéni közlekedésnek számít városon belül.⁶

A fent felsorolt okok miatt az emberek körében a mikromobilitási eszközök az elmúlt időben egyre nagyobb népszerűségnek örvendenek, mert általuk a tömegközlekedés kiváltható lett, ezáltal az ember kényelem érzete, valamint az időtől függetlenség megmaradt. Megjelenésük, egyre széles körben történő elterjedésük, valamint használatuk miatt bizonyos fajta problémák forrásává váltak.

Ezek a problémák közlekedési konfliktusokat eredményeznek közlekedés többi részt vevői között, a gyalogosokkal, kerékpárosokkal, és a gépjármű vezetőkkel egyaránt. A konfliktusok egyre több balesetet is idéznek elő, melyeknek kimenetétől függetlenül a sajtó munkatársai ezen eseteket felkapják, egyúttal felhívják a figyelmet a jelenlegi szabályozatlanságra is. Ugyanis valójában nem az a baj, hogy ezen eszközök megjelentek, illetve, hogy némelyikük nagyobb népszerűségnek örvend más járművekhez képest, hanem az, hogy megjelenésükkel egyidőben nem érkezett meg, nem került megalkotásra a jogalkotó részéről a szabályozásuk. Azonban ne gondoljuk azt, hogy ez csak nálunk jelent nehézséget. A probléma fennáll a környező országokban és az európai unió más tagállamaiban is, azaz például a tőlünk jóval fejlettebb és jóval komolyabb közlekedési kultúrával rendelkező Németországban, Franciaországban. Ezen országokról, illetve az ott okozott problémákról, valamint a rájuk adott jogalkotói válaszokra dolgozatomban külön ki térek, ahol ezt részletesen kifejtem. De most kanyarodjunk vissza hozzánk. A szabályozatlanság nem csak a jogalkalmazó

⁴Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság, mint a globális világ része. Belügyi szemle 2011/10.5. o

⁵Ambrus István, Orosz Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában: a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái, Magyar jog 67: 1 pp. 1-12., 12p. (2020)

⁶Felföldi, Péter (2021) Gyengébb közlekedők és átalakuló mobilitás Budapesten BELÜGYI SZEMLE, 69 (7). pp. 1239-1259

például a rendőrség számára okoz fejtörést, hanem azon személyek részére is, akik ezen eszközök tulajdonosai, és nem számít, hogy azt saját tulajdonként vagy bérleményként használják. Hiszen tudjuk, hogy a közúti közlekedés egy össznépi társas játék, melyben mindannyian részt veszünk. Ezen eszközökkel történő közlekedés során rögtön felmerülnek a kérdések, azaz, hogy hol, hogyan, közlekedjenek használói, szükséges-e vezetői engedély, közlekedhetnek ittas vagy bódult állapotban következmények nélkül, szükséges-e biztosítás, de talán a legfontosabb kérdés az az, hogy szükséges-e ezen eszközök használatánál valamilyen passzív biztonsági eszköz.

Dolgozatom témája kiválasztásának fő oka a mikromobilitási eszközök, ezen belül az elektromos roller jelenlegi szabályozatlansága volt. Részemről feltárássra kerül, hogy hogyan történt az elektromos roller hatályos normákba történő bepréselése a jogalkalmazók részéről, valamint ismertetem az általuk alkotott véleményeket, álláspontokat. Betekintést nyerünk majd a külföldi országok szabályozásába, hogy hogyan próbálkoztak ezen eszközök biztonságosabbá tételével. Bemutatásra kerül ezen eszközök általam alkotott definíciója, továbbá az, hogy én magam hol helyezném el a jogalkotó helyében az elektromos rollert a járművek között, illetve hogyan alakítanám ki a szabályozását.

További célom ezen eszközök olyan aspektusokból történő vizsgálata, mely a gyakorlat számára elgondolkodtatóak lehetnek, és persze nem utolsó sorban hasznosnak bizonyulhatnak.

2. Roller jelentése

A magyar nyelv értelmező szótára szerint a roller jelentése a „Két kis kerékre szerelt deszkalapból és az első kereket irányító kormányrúdból álló játékszer, melyre a gyermek rááll, és egyik lábával a földön előre taszítja magát.”⁷

2.1. Roller felépítése

A roller egy olyan szerkezet, mely két keréken haladó eszköz, melyet az első kerék középpontjára szerelt kormányrúd balra-jobbra forgatásával, mozgatásával irányítható. A roller lábtartóval, fékberendezéssel vagy fékberendezésekkel rendelkező eszköz. Az eszköz három vagy négy kerékkel is megtalálható mely gyermekek számára készült. Az eszköz az alábbiak szerint használható.

A szerkezet vezetője az eszközön álló helyzetben helyezkedik el. A két kereket összekötő lábtartón az egyik lábával áll, mind két kezével a kormányt fogja és a másik lábával az úton tolja magát. Az emberi hajtást, mely az előre haladást segíti, azt egy elektromos motor is kiválthatja. A rollernek ezek alapján két típusa van: az egyik olyan, melyet csak emberi erő hajt, a másik pedig, hogy ezt egy motor hajtja, ahol az emberi hajtás szintén lehetséges.

2.2. Elektromos roller veszélyei

Az elektromos roller szerkezetét tekintve egy könnyű felépítésű eszköz, mely nem rendelkezik olyan karosszériával, ami egy esetlegesen bekövetkezett baleset esetén valamilyen erőt elnyelne, ezáltal védtelen közlekedők között említhetjük.⁸ Az eszközzel történő irányváloztatás során történő irányjelzés kivitelezésénél a kormányrúd egy kézzel történő fogása labilissá teheti annak vezetőjét, illetve a kerekek átmérője is okozhatnak bajt. Az úttesten, kerékpárutakon, gyalogutakon, valamint a járdák mellett kitelepített fák gyökerei által okozott kitüremkedések, azaz úthibák, illetőleg az akna fedlapok szintkülönbségei gátat képeznek, ezáltal veszélyforrást jelentenek.⁹ További probléma a passzív biztonsági eszközök hiánya, ugyanis a bukósisak, valamint a térd, könyök, gerincvédő viselése komoly testi sérülésektől védhet. Ezeknek a meglétét egy esetlegesen bekövetkezett baleset során is vizsgálni, rögzíteni kell.¹⁰

⁷ <https://mek.oszk.hu/adatbazis/magyar-nyelv-ertelmezo-szotara/kereses.php?kereses=roller>
(letöltés dátuma: 2023.08.30.)

⁸ Felföldi Péter, Málík Zoltán Védtelen közlekedők láthatósága Közbiztonsági Szemle 2 : 2 pp. 23-39.. 17 p. (2021)

⁹ Skorka Tamás: E-roller: járda vagy úttest? Új magyar Közigazgatás 13: 1pp. 19-24., 6 p. (2018)

¹⁰ 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól 44. pont bc) alpont

Releváns továbbá, hogy a vezető rendelkezik-e valamilyen közlekedési ismerettel, mennyire jártas az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) szabályozásaival.

Problémát jelent még az eszközök közlekedésben való részvétele kapcsán azok túlzott csendessége, sebessége, valamint hirtelen történő gyorsulása. Említést kell tennünk az ittas vagy bódult állapotban történő vezetésről, mely szerek hatására a járművezetők reakció ideje jelentős mértékben megnő, ez pedig komoly baleseti veszélyforrás.

3. Elektromos roller megjelenése

Sokan azt gondolhatnánk, hogy az elektromos rollerek a XXI. század alkotta találmány, mely az alternatív közlekedés egyik úttörőjeként jelentkezik napjainkban. Óriási népszerűségét az elektromos roller megosztóknak, könnyed kezelhetőségének, valamint jutányos árának is köszönheti. Mindezek ellenére nem a XXI század nagy találmánya, ahogy tartja a közmondás „Nihil novi sub sole”, azaz „nincs új a nap alatt”. Az elektromos rollert ugyanis a XIX. században találták fel, szabadalmaztatták és használták.

3.1. Elektromos roller története

A motoros roller feltalálása Mr. Ogden Bolton nevéhez fűződik, aki 1895-ben megalkotta és szabadalmaztatta az eszközt. Olyan járművet tervezett, melynek hátsó kerekét egy elektromos motor hajtja meg. Az egyenáramot egy olyan akkumulátorról kapta, mely teljesítménye 10 voltos volt, ami ezáltal 100 amper feszültséget adott le. A járművek gyártását az Ajax Motor cég kezdte meg. Ezek a rollerek egy robosztus, testes járműnek számítottak akkoriban.¹¹

A jármű korabeli elterjedéséhez az első világháború elhúzódása nagyban hozzájárult, mivel a hétköznapi életben az üzemanyagokkal spórolni kellett annak érdekében, hogy a fronton résztvevő és harcoló járművek részére az üzemanyag ellátás folyamatos biztosítva legyen. Ezen körülmények miatt az Egyesült Államokban, valamint Nagy-Britanniában, azaz az antant oldalon megjelent egy új jármű típus, az úgynevezett „autoped”, vagyis a motoros rollerek.

A rollereket New York város Long Island City negyedében lévő Autoped Company cég gyártotta az 1915 és 1921 évek között. Ezek a járművek az üzemanyag takarékoság szimbólumai lettek, melyet akkoriban csak jegyre lehetett vásárolni. Az autopedeket New York város postaszolgálatának munkatársai, azaz a kézbesítői használták. Benzinmotorral működtek,

¹¹<https://www.rollerflotta.hu/post/elektromos-roller-tortenelem-100-ev-utan-sikerult-ujra-feltalalni>
(letöltés dátuma: 2023.08.30.)

de jóval kevesebb üzemanyagot fogyasztottak a drága üzemanyagból, mint egy autó vagy éppen egy motorkerékpár.

A járművet az első keréken keresztül egy négyütemű léghűtéses motor hajtja, mely teljesítménye százötvenöt köbcentiméteres, és akár 32km/h sebesség elérésére is képesek voltak. Az autopedek feltalálását a gyermekek által használt rollerek ösztönözték, melyek két kerékkel rendelkeztek, átmérőjük pedig huszonöt centiméteres volt. A két kereket egy lapos felület kötötte össze, melyen állni lehetett, és azokat egy kerékpárhoz hasonló kormányval lehet irányítani. A kormányoszlop előretolásával lehetett bekapcsolni a kuplungot, míg hátra húzása kikapcsolta azt, és egyben fékezte a járművet. A jármű gyorsítása gáz kar segítségével volt lehetséges, mely a kormányon volt elhelyezve.

A járművek azonban nem csak a postaszolgálatnál volt nagyon népszerűek. New York bűnbandái körében is nagy népszerűségnek örvendett, mivel a cselekmények elkövetése után gyors egyszerű módját jelentette a rendőrségi intézkedés alóli kibúvásnak. A menekülésnél nagy előnyt jelentett, hogy a szűk, zsúfolt New Yorki utcákon könnyen el lehetett tűnni. Amíg az autopedek Amerikában a postaszolgálat és a bűnbandák körében volt elterjedt, addig Nagy Britanniában a polgári lakosság körében volt közkedvelt.

A jármű egyfajta divatot teremtve divatcikké vált, mely politikai üzenetet is hordozott magában. A járművet több cég, mint a német Krupp, a motorkerékpárokat gyártó brit ABC Motorcycles és a szintén brit Gloster Aircraft Company repülőgépgyár is elkezdtek gyártani. Az újabb típusok már jóval erősebbek és kényelmesebbek voltak, melyek a városkép részét képezték. Az első világháború végeztével a járművek egyszerűen kimentek a divatból. Az Autoped Company már 1921-ben abbahagyta gyártását, utolsóként a Krupp gyártotta őket 1919-től 1922-ig. Az autopedek az első és második világháború között nagyobb kiterjedésű katonai bázisokon volt látható, mint egyszemélyes jármű.¹²

3.2. Elektromos roller, mint egy mozgalom szimbóluma

Nagy Britanniába érkező első autopedet Sir Henry Normann újságíró szerezte meg. A járművet feleségének Florence Priscillának szánta ajándékba. Florence Priscilla egy prominens szüfrazsett volt. Édesanyja, Laura McLaren a nők jogaiért harcolt, mely úton lánya is követte. 1916-ban hatalmas feltűnést kellett Florence Priscilla, mikor az autopedjével munkába indult. (Ezt a „jelenséget” egyébként egy korabeli fotós megörökítette, mely fotó a világhálón is

¹²<https://mult-kor.hu/a-vilag-elso-motoros-rollere-az-elso-vilagaboru-alatt-jtt-divatba-20181112>
(letöltés dátuma: 2023.08.14.)

megtalálható napjainkban.) Ennek köszönhetően az autoped szüfrazsetmozgalomban résztvevők körében közkedveletté vált és a mozgalom körében hamar elterjedt igénybevétele.¹³

3.3. Elektromos roller fejlődése

A jármű megjelenésétől számított ötven évvel később számos átalakítás történt, mely azonban még nem eredményezett szembe tűnő sikert. A meghajtásával kapcsolatban az Union Carbide cég alkáli cellákat használt. Karl Kordesch pedig olyan hibrid rollert tervezett, amely negyven kilométer távolságot volt képes megtenni. 1974-ben Aurantich Corp névvel fémjelzett cég olyan roller gyártásába kezdett, amelynek végsebessége elérte a nyolcvan kilométer/órát. A rengeteg változtatás eredményre nem vezetett, nagy áttörést ezen átalakítások sem eredményeztek. A járművel biztonságossá tételével, akkumulátorával, meghajtásával kapcsolatban a fejlesztések az elmúlt tíz évben sem álltak le. Jelentős előrelépést a kis méretű elektromotorok első kerékbe építése jelentett, ami a meghajtás terén volt előnyös. Az akkumulátorokkal kapcsolatban az energiasűrűsége, a tölthetősége valamint kapacitása villámgyors fejlődésnek indult. Ennek köszönhetően a hatótávolsága egy töltéssel 30-50 km lett¹⁴ Az elektromos roller árának csökkenése, valamint a roller megosztók megjelenése elérhetővé tette napjainkban ezt a mikromobilitási eszközt.¹⁵

3.4. Elektromos roller megjelenése Magyarországon

Arra vonatkozó adattal, hiteles információval kapcsolatban, hogy az első elektromos roller pontosan mikor, milyen formában, milyen kivitelben jelent meg Magyarországon, nem rendelkezem. Azonban az biztos, hogy az elektromos rollerek Budapesten 2019-ben közösségi rollerszolgáltatón keresztül jelentek meg nagyobb mennyiségben.¹⁶

Az első eszközök megjelenésénél fontos lenne azt tisztázni, hogy azok milyen kialakítással, szerkezettel kerültek forgalomba, melyeket egyfajta fantázia néven - „roller” - dobtak piacra. A szerkezet szempontjából vizsgálni lehetne, hogy az első forgalomba került példányok rendelkeztek-e üléssel vagy nem. Ugyanis, ha rendelkeztek, akkor az azt mutatná, hogy egy olyan járművet engedtek piacra, mely teljesítményétől függően a KRESZ által jól

¹³<https://mult-kor.hu/a-vilag-elso-motoros-rollere-az-elso-vilaghaboru-alatt-jtt-divatba-20181112https://mult-kor.hu/a-vilag-elso-motoros-rollere-az-elso-vilaghaboru-alatt-jtt-divatba-20181112>
(letöltés dátuma: 2023.08.14.)

¹⁴ Remsei Sándor: Az elektromos roller – lehetőség vagy csapás Lépések: A FENNTARTHATÓSÁG FELÉ 25 : 3 pp. 12-13.. 2 p (2019)

¹⁵<https://www.rollerflotta.hu/post/elektromos-roller-tortenelem-100-ev-utan-sikerult-ujra-feltalalni>
(letöltés dátuma: 2023.08.30.)

¹⁶Felföldi Péter, Harangozó Valentin: Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzetképe, különös tekintettel az e-rollerekre, Közbiztonsági Szemle, A Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozatának Tudományos Folyóirata, II. évfolyam 1. szám 2021. június

behatárolt valamely járműkategóriák közé sorolható, például segédmotorkerékpár vagy motorkerékpár, melyet egy olyan fantázia névvel illettek, amely a KRESZ számára nem meghatározható. A kettő közt óriási különbség van. Én úgy vélem, hogy ha ez valóban így történt, azzal ezen eszközök vásárlóit megtévesztették. Az viszont bizonyos, hogy 2019-ben megjelenő kibérelhető elektromos eszközök ülés nélkül kerültek forgalomba.

Később ezek a rollerek több vármegyében is használatosak lettek, mely a roller megosztók egyre szélesebb körben történő elterjedését eredményezte. A bevásárló központokban, valamint internetes oldalakon olyan eszközök is megvásárolhatóak lettek, melyek üléssel vagy anélkül kerültek kereskedelmi forgalomba, illetve egyre több személy rendelkezik saját tulajdonú elektromos rollerrel, mely tulajdonosok száma az elkövetkező időben vélhetően nőni fog.

4. Elektromos roller jogi helyzete

„Nem tudjuk, ki mérte az első csapást, mi vagy ők. De azt tudjuk, hogy mi perzseltük fel az eget.” - részlet az 1999-ben készült Mátix című film szövegéből, mely jól jellemzi az elektromos rollerrel kapcsolatos teóriákat. Azt, hogy pontosan mikor és milyen formában, szerkezettel jelent meg arra vonatkozóan – mint ahogy erre már a fentiekben is utaltam - adattal nem rendelkezem, ezért ezzel összefüggésben nem is tudjuk, pontosan behatárolni azt az időintervallumot, hogy pontosan mikor is kezdődtek az elektromos rollerrel kapcsolatos problémák.

A közelmúltban történt azonban egy olyan esemény, melynek hatására elkezdődött az elektromos rollerrel kapcsolatos jogi tortúra, - dolgozatom címére utalva - a jogi útvesztőből való kiút keresés. Ez a folyamat a jogalkotás „szentélyében”, a magyar Országgyűlésben egy parlamenti felszólalással vette kezdetét.

„A DK-s Vadai Ágnes intézett írásbeli kérdést a belügyminiszterhez: Miért segédmotoros kerékpár az elektromos roller? Avagy a rendőrség szándékosan akar baleseteket okozni az elektromos rollerekkel az utakon? címmel. Pintér Sándor válaszában azt közölte, hogy „az elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján, külön eltérő rendelkezés hiányában csak segédmotoros kerékpárnak lehet megfeleltetni.” Hozzátette, hogy a rendőrség a jogszabályok alapján köteles eljárni.”¹⁷ Ez a „párbeszéd” 2019-ben zajlott, így ezen időhöz lehet tenni az elektromos rollerek elterjedését.¹⁸

¹⁷<https://www.parlament.hu/irom41/07930/07930-0001.pdf> (letöltés dátuma: 2023.08.15.)

¹⁸ Felföldi Péter, Harangozó Valentin: Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzetképe, különös tekintettel az e-rollerekre, Közbiztonsági Szemle, A Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozatának Tudományos Folyóirata, II. évfolyam 1. szám 2021. június

Fentiek következtében kezdődött el a „jogászkodás”. Ez volt az a pillanat, amikor az elektromos roller az „árnyak” közül elő lépett, és elhelyezésére tettek próbálkozást a magyar jogban.

A belügyminiszter írásbeli válasza után a rendőrség is egyfajta állásfoglalást adott ki a végrehajtó állomány részére az elektromos rollerekkel történő intézkedések kapcsán, illetve ezt követően az ügyészség sem maradt szótlan. Ettől kezdve egymásnak feszültek a különböző nézetek, kezdetét vette az „értelmezési háború”, amely napjainkban is zajlik.

4.1. Üléssel rendelkező Elektromos roller

Ahogy már utaltam rá, most ismét kiemelem, hogy nagyon relevánsnak találom az elektromos roller szerkezetét, véleményem szerint ez egy sarkalatos kérdés.

Tekintettel arra, hogy az Európai Unió rendelkezései részét képezi hazánk jogrendszerének, ezért fontos megemlíteni az Európai Parlament és a Tanács a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU rendeletét (továbbiakban: Rendelet). Ezen rendelet az alábbiakat tartalmazza:

A 2. cikk (2) bekezdés j) pontja értelmében a rendelet hatálya nem terjed ki azon járművekre, amelyek nem rendelkeznek legalább egy ülőhellyel. E pont értelmében megállapítható tehát, hogy az a jármű minősül segédmotor kerékpárnak, amely legalább egy ülő hellyel rendelkezik. Vagyis a segédmotorkerékpárnak mindenképpen ülőhellyel kell rendelkeznie.

A Rendelet egyébként az ülőhely fogalmát is meghatározza, mely szerint ülőhely:

- a) a vezető vagy egy utas számára helyet biztosító nyereg, amelyet lovaglólülésben ülve használnak; vagy
- b) bármely olyan ülés, amely helyet képes biztosítani a vezető esetében legalább egy 50 %-os felnőtt férfi méretű próbabábnak. ¹⁹

A Rendelet értelmében az olyan elektromos roller tekinthető segédmotor kerékpárnak, mely ülő hellyel rendelkezik.

Ha azokat az eszközöket vesszük górcső alá, melyek elektromos roller néven futnak az üzletekben, és a fent említett rendelet alapján meghatározott szerkezeti elemmel rendelkeznek, akkor a teljesítményük alapján vagy segédmotor kerékpárnak vagy motorkerékpárnak tekinthető, mely érdemel némi magyarázatot, mely a marketing menedzserek leleményességében keresendő. Ők találtak ugyanis egy olyan „kis kaput”, mely a KRESZ

¹⁹[Az európai parlament és a tanács 168/2013/Eu rendelete](#) (letöltés dátuma: 2023.08.15.)

számára ismeretlen, és jelenleg nincs szabályozva, ennek következtében, valamint az üzletpolitikát előtérbe helyezve piacra dobtak egy eszközt, melyet olyan fantázia névvel láttak el, ami még nem került szabályozásra a magyar jogrendszerben.

Véleményem szerint ez a kis „csel” egy erős félre tájékoztatást jelent a fogyasztók számára, és ezzel párhuzamosan felróhatóságot eredményez az eladók irányába. Ezt a tényt az is alátámasztja, hogy ezen eszközöket, melyek üléssel rendelkeznek, már többnyire elektromos robogóként árusítják,²⁰ de még megtalálható elektromos roller²¹ névvel is. Ezért lenne fontos azt tisztázni, hogy az első eszközök, melyek megjelentek az üzletek polcain, milyen szerkezettel, műszaki jellemzőkkel kerültek forgalomba.

4.2. Üléssel nem rendelkező elektromos roller

Álláspontom szerint a fenti eszköz járművek közé történő besorolása nem okoz gondot, az könnyen behatárolható. A probléma az olyan eszközökkel kezdődik, melyek üléssel nem rendelkeznek.

Ahhoz azonban, hogy a jelenlegi helyzetet jobban megértsük, ismernünk kell a KRESZ „A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak” részét. Itt találunk meghatározásokat, melyet a jogszabály taxatív módon felsorol, majd leírja a jelentésüket.

Előre bocsátom, hogy olyan fogalmat, hogy roller, elektromos-roller, nem találunk. A KRESZ-ben 2014. óta nem történt fogalmakat érintő változás.

„A fogalmak módosítása óta további olyan eszközök jelentek meg az utakon, amelyek minősítése elengedhetetlenül szükséges. Ezen eszközök leginkább a kerékpárokhoz és a segédmotoros kerékpárokhoz hasonlító paraméterekkel rendelkeznek. Tömeges az emberi erővel vagy elektromos motorral hajtott rollerek, gördeszkák, görkorcsolyák közlekedési részvétele, különösen a nagyvárosi forgalomban. Találkozhatunk – akár emberi erővel, akár elektromos motorral hajtott- egykerekű kerékpárokkal is. Ezek az eszközök a jelenlegi fogalomrendszerben nem pontosan kategorizálhatók, így a jogalkotási lépés elengedhetetlen”.²²

Továbbá nem találkozunk olyan fogalmakkal sem, mint például segway, hoverboard, elektromos egykerekű és mostanában egyre nagyobb népszerűségnek örvendő elektromos

²⁰https://www.minisegwayek.hu/elektromos-robogo-kugoo-kirin-m4-pro-nyereggel/?gad=1&gclid=Cj0KCQjw9fqkBhDSARIsAHlcQYSARQzDNhsDNe8z-SfksITCIHxVqsqxO-o9E6yiFFY4FUHuwkueGVkaAr6gEALw_wcB (letöltés dátuma: 2023.08.15.)

²¹https://techsend.hu/techsend_electric_scooter_cyber_monster_elektromos_roller_-_fekete?utm_source=google_shopping&utm_medium=cpp&utm_campaign=direct_link&gclid=Cj0KCQjw9fqkBhDSARIsAHlcQYRayk0on3xN0R9UpkQNGMJrURO9Y427BNtr9pWYdbwiIFgDZaipXzcaApM3EALw_wcB (letöltés dátuma: 2023.08.15.)

²² Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, negyedik, hatályosított, bővített kiadás, Budapest, Magyarország: HVG-ORAC (2021), 578 p. (53. oldal), ISBN: 978-963-258-518-5

gördeszka. Ezen eszközök - melyekbe az elektromos rollert is értem - grammatikai értelmezése alapján nem tekinthetők járműveknek, így ebből következik, hogy ezen eszközök vezetőire KRESZ 21.§-ában, azaz a gyalogosokra vonatkozó szabályok vonatkoznak. Ez alapján pedig az elektromos roller teljesítményétől el kell vonatkozni, és ezek az eszközök játékszernek tekinthetők.

Ez a teória igen megosztja a jogalkalmazók világát, mivel sokan azt az álláspontot képviselik, hogy flexibilisebb érvelés lehet indokolt, mely alapján az elektromos roller a jármű, mint fogalom meghatározásába besorolható. Ezen gondolkodás nem mond ellent az európai uniós szabályozásnak sem, ugyanis a Rendeletben „csak” egy minimum szabályról van szó, melytől a tagállami szabályozás - amennyiben a rendeletben előírtakat maradéktalanul teljesíti – eltérhet, mégpedig olyan formában, hogy a fokozott felelősség hatáskörét további esetkörökre is kiterjeszti.²³

Az elektromos rollerhez visszakanyarodva ismét kiemelendő, hogy a KRESZ számára ismeretlen fogalomról van szó, továbbá az nem rendelkezik üléssel, így az ezen eszközzel közlekedő személyekre a gyalogosra vonatkozó szabályok irányadók. Mindezekre figyelemmel van, aki úgy tekint az elektromos rollerrel közlekedő személyre, mintha gyalogos lenne és van, aki mint segédmotor kerékpárok közé sorolja.

5. Elektromos rollerrel kapcsolatos álláspontok

A jogalkalmazók körében tehát vitatott az elektromos roller jogi megítélése. Nagyon ingoványos talaj, melyről mindenki más irányba lép. A rendőrség a hatályos jogi normák soraiból a segédmotor kerékpárt és a kerékpárt olvassa ki. Az ügyészség álláspontja, értelmezése szerint nem lehet segédmotorkerékpár, ugyanis az valójában jármű.

A járásbíróságok ítéletei egymástól teljesen ellentétesek: van, ahol gyalogosként és van, ahol segédmotorkerékpárként tekintenek rá. Van olyan törvényszéki ítélet, mely szerint az azzal közlekedő gyalogosnak számít. A Kúria értelmezése szerint viszont gépi meghajtású járműnek minősül.

Hogy miért ennyire eltérőek az álláspontok az vélhetően a jogértelmezésben keresendő. Jogértelmezés során öt szintet különböztetünk meg egymástól. Ezek a szintek a nyelvtani, logikai, rendszertani, történeti valamint teleologikus szint, melyek egymásra épülnek. Ha egy szint nem hoz eredményt, akkor lépünk a következő szintre.²⁴A szintek bővebb ismertetése hosszadalmas lenne, fontosabbnak találom a fenti nézőpontok részletesebb megismerését.

²³ Ambrus István, Orosz Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában: a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái, Magyar jog 67: 1 pp. 1-12., 12p. (2020)

²⁴ MajorR. (2018). A formális jogértelmezés veszélyei a közlekedés körében. *Belügyi Szemle*, 66(12), 82-88.

Ismételten felhívom a figyelmet és hangsúlyozom, hogy az eltérő állásfoglalások ugyanazon jogszabályokból származnak.

5.1. Elektromos roller rendőrség álláspontja szerint

A rendőrség hivatalos oldalán, internetes felületén az elektromos rollerrel kapcsolatban nem találtam olyan közleményt, mely a hivatalos álláspontot képviselné a rendőrség részéről.²⁵

Ezen a ponton visszakanyarodom dolgozatom elejéhez, ahol leírtam, hogy a belügyminiszter kéri a rendőrséget, hogy ezen eszközök használóira úgy tekintsenek, mint segédmotorkerékpár vezetőire. Tekintettel arra, hogy a Belügyminiszter irányítja a Belügyminisztériumot, melyhez a Rendőrség is tartozik, így a Rendőrség ezen álláspontot képviseli.

Az e-rollerrel, főleg az azzal történt közúti közlekedési balesettel kapcsolatban több esetben – már az említett parlamenti felszólalást megelőzően - kérték az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztályának, valamint az ORFK Igazgatásrendészeti Főosztályának segítségét a vármegyék 2017-ben, illetve 2018-ban. Itt fontos kihangsúlyozni, hogy egyedi esetekről van szó, az adott jármű konkrét teljesítményével.

Az ORFK Közlekedésrendészeti Főosztálya, valamint az ORFK Igazgatásrendészeti Főosztálya egyeztetett álláspontja a következő volt: „A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 1. számú függeléke tartalmazza egyes fogalmak meghatározását.

Az állásfoglalás szempontjából releváns fogalmak az alábbiak:

Jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. A mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló, emberi erővel tölt vagy hajtott kerekes szék és a gépi meghajtású kerekos szék – ha sík úton önerejéből 10 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes, továbbá a gyermekkocsi és a talicska – azonban nem minősül járműnek. Az ilyen eszközökkel közlekedő személyek gyalogosoknak minősülnek.

Gépjármű: olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt. A mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár és a villamos azonban nem minősül gépjárműnek.

Kerékpár: olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. A kerékpáron a kerékpárt nem hajtó személy is szállítható erre alkalmas ülésen. A kerékpáron utánfutó vontatására alkalmas berendezés helyezhető el.

²⁵<https://www.police.hu/> (letöltés dátuma: 2023.08.22.)

Segédmotoros kerékpár: a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad és mopedautó.

A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet (a továbbiakban: Rendelet) „a két- és háromkerekű gépjárművek típus-jóváhagyási eljárása vonatkozó 1. cikk (2) bekezdése a segédmotoros kerékpárokat két alcsoportba sorolja, azaz kétkerekű járművekre (L1e kategória), vagy háromkerekű járművekre (L2e kategória), melyek legfeljebb 45 km/ó tervezési sebességgel és az alábbi jellemzőkkel:

Kétkerekű típus (L1e) esetében, amelynél a motor:

- hengerűrtartalma legfeljebb 50 cm³, belsőégésű motor esetében, vagy
- legnagyobb folyamatos névleges teljesítménye legfeljebb 4 kW, elektromos motor esetében.

Háromkerekű típus (L2e) esetében, amelynél a motor:

- hengerűrtartalma legfeljebb 50 cm³, ha szikragyújtású, vagy
- legnagyobb hasznos teljesítménye legfeljebb 4 kW egyéb belsőégésű motor esetében, vagy
- legnagyobb folyamatos névleges teljesítménye legfeljebb 4 kW, elektromos motor esetében.

A rendelet 3. § (3) bekezdése alapján „gépjármű, mezőgazdasági vontató, lassú jármű, ezek pótkocsijai, valamint segédmotoros kerékpár belföldi üzemben tartás céljára csak típusbizonyítvány vagy forgalomba helyezési engedély alapján értékesíthető.

A rendelet „B” Függeléke 1. Cikkének (1) bekezdése szerint a két- és háromkerekű járművek típus-jóváhagyási eljárása nem vonatkozik az alábbi járművekre (így típusjóváhagyásra nem kötelezett):

- a) olyan járművekre, amelyeknél a legnagyobb tervezési sebesség kisebb, mint 6 km/ó,
- b) gyalogos vezetésű járművekre,
- c) mozgáskorlátozottak által használt járművekre,
- d) közúti- vagy terepversenyen használt járművekre,
- e) a 2000. július 1. (a 11/2000 (V. 24.) KHVM rendelettel módosított 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet B. Függelékének alkalmazási dátuma) előtt már használatban álló járművekre,
- f) mezőgazdasági és hasonló célokra használt traktorokra és gépekre,
- g) elsődlegesen szabadidős terep-tevékenységre kialakított járművekre, amelyek szimmetrikusan elrendezett kerekekkel rendelkeznek, egy kerék elől és két kerék hátul kialakítással,
- h) pedálos rásegítéssel rendelkező kerékpárra, amely külső, folyamatos 0,25 kW névleges

teljesítményű elektromos motorral rendelkezik, amelynek teljesítmény-leadása fokozatosan csökken és megszűnik, amint a jármű eléri a 25 km/ó sebességet, vagy előbb, ha a kerékpáros abbahagyja a pedál hajtását;

A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendeletben meghatározott műszaki előírások a járművek közúti közlekedésének feltételeit fogalmazza meg, így az ORFK álláspontja szerint helytelen az a gyakorlat, amely szerint a járművek kategóriába sorolása az alapján történik, hogy teljesíti-e az e normában előírt műszaki jellemzőket, ugyanis, ha egy személygépkocsi nem rendelkezik például hangjelző berendezéssel, vagy fényszóróval, attól függetlenül nyilvánvalóan személygépkocsi marad a műszaki hiányosságok ellenére is. A fentieket összegezve a következő megállapítások tehetők:

- A helyváltoztatásra használt eszköz jármű mivoltát és azt, hogy az mely járműkategóriának minősül, kizárólag a KRESZ fogalom-meghatározásai alapján kell és lehet megítélni. A jármű kategorizálása során a fogalom-meghatározásokban lévő jellemzőkön, műszaki követelményeken túlmenően továbbiak nem vehetők figyelembe.

- Az egyes járművekre vonatkozó típus-jóváhagyási, illetve forgalomba helyezési kötelezettség teljesítésének elmaradása nem bír jogi jelentőséggel az eszköznek a KRESZ szabályai alkalmazása szempontjából. Tekintettel a KRESZ-nek a jármű fogalmában tett, az „emberi erővel tolt vagy hajtott” esetkörök megkülönböztetéséből levonható következtetésre, a kerékpár fogalmában használt „emberi erő hajt” kifejezés úgy értelmezhető helyesen, hogy kerékpárnak kizárólag az olyan eszköz tekinthető, amelyhez tartozó mechanizmus (hajtószerkezet) működtetésével (hajtásával) készletti mozgásra az azt vezető ember. Figyelemmel arra, hogy a kerékpár fogalmában az ember általi, illetve a legfeljebb 300 W teljesítményű motor általi hajtás nem vagylagosan szerepel, ezért csak az olyan eszköz minősülhet kerékpárnak, amelynek rendeltetésszerű használatához az emberi erő kifejtése elengedhetetlen. Amennyiben a motor teljesítménye ennél nagyobb, vagy emberi erővel történő hajtás nélkül, kizárólag motor hajtja a járművet, úgy az nem minősülhet kerékpárnak, hanem meg kell vizsgálni a más járműkategóriába (pl. segédmotoros kerékpár, motorkerékpár) történő besorolását.

A kétkerekű segédmotoros kerékpár tekintetében – a KRESZ-nek a Rendeletre való hivatkozása alapján – a Rendeletben a kétkerekű típus (L1e) fogalommeghatározásában szereplő feltételeknek kell kizárólag teljesülniük, azaz a jármű legyen kétkerekű, és a motor:

- hengerűrtartalma legfeljebb 50 cm³, belsőégésű motor esetében, vagy

- legnagyobb folyamatos névleges teljesítménye legfeljebb 4 kW, elektromos motor esetében.”²⁶

Az állásfoglalás alapján megállapítható, hogy az e-rollerek segédmotoros kerékpárnak minősülhetnek.

Az elektromos rollerrel kérdésével foglalkozva egy internetes napilap, a Kisalföld megkereste az Országos Rendőr-főkapitányságot is, mely az alábbi közleményt adta ki: „A közlekedési eszköz jármű mivoltát és azt, hogy az milyen jármű-kategóriának minősül, kizárólag a KRESZ fogalommeghatározásai alapján kell és lehet megítélni. A hatályos KRESZ azonban nem ismer a kereskedelmi forgalomban különböző fantázianévvel megvásárolható, elektromos roller járműkategóriát, így ezen mikromobilitási eszközt bizonyos műszaki jellemzői alapján kell a KRESZ-ben nevesített jármű-kategóriák valamelyikébe besorolni. Ezért jellemzően segédmotoros kerékpárnak, de egyesek kerékpárnak vagy akár motorkerékpárnak is minősülhetnek. A rollerekkel az azonos járműkategóriára vonatkozó szabályok szerint kell közlekedni. A bekövetkezett közúti baleset esetén is a jármű KRESZ szerinti kategóriájának ismeretében dönthető el, hogy a jármű vezetőjére mely szabályok vonatkoznak”.²⁷

A fenti válaszból kitűnik, az ORFK által képviselt álláspont, mely azonban nem jogszabály. Munkám során észleltem, hogy az elektromos roller jogi megítélése nemcsak kapitányságok, hanem egy osztályon belül, akár két baleset helyszínélő között is eltér, így fontosnak tartottam, hogy e tényre több balesethelyszínélővel készített interjúk formájában rávilágítsak, melyeket dolgozatom végén ismertetek. Láthatjuk majd, hogy mindenki saját nézete, értelmezése szerint törekszik a jogszabály által nem pótolta hiányosságok kiküszöbölésére.

5.2. Elektromos roller ügyészség állás pontja szerint

A Legfőbb Ügyészség Nyomozás Felügyeleti és Védőőrkészítési Főosztály megbízott főosztályvezető ügyésze állásfoglalásában egyetért azzal, hogy az elektromos roller járműnek minősül, mely megállapítását az alábbiakkal támasztja alá:

²⁶ ORFK Rendészeti Főigazgatóság Közlekedésrendészeti Főosztályának 29000/21125-1/2018.ált. számú és az ORFK Rendészeti Főigazgatóság Igazgatásrendészeti Főosztályának 29000/21901-2/2017.ált. számú állásfoglalás egyeztetett álláspontja

²⁷https://www.kisalfold.hu/helyi-eletstilus/2023/08/gyorben-es-sopronban-is-nepszeru-az-e-roller-a-szabalyozas-meg-varat-magara-kepek?utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_campaign=kisalfold&fbclid=IwAR2xMhgl6hqlul3z3WxJ51wjmYk-o1w76vRVIIIRoG2K-WYKSd0KuR0XtjKA (letöltés dátuma: 2023.08.30.)

„A KRESZ 1. számú függelék II, a.) pontja értelmében jármű: közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is. Az elektromos roller nem illeszkedik az értelmező rendelkezés szerint a fogalom alól kivont, gyalogos jogállást keletkeztető közlekedési eszközök körébe.

Az elektromos rollerek járműként való értékelése a 168/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (továbbiakban, R.) szabályozásból is következik. A R. 2. cikk (2) bekezdésének, pontja értelmében a R. hatálya nem terjed ki azokra a járművekre, amelyeknek nincs legalább egy ülőhelye. A jármű kifejezés (vehicle) használata alapján a közvetlen hatályú uniós jogi norma szerint is járműnek minősülnek a fenti közlekedési eszközök attól függetlenül, hogy a R. tárgyi hatálya alá akkor sem tartoznak, ha egyebekben megfelelnek a R. mellékletben rögzített műszaki követelményeknek. (Hasonló megállapítás tehető, az ún. önegyensúlyozó járművek pl. segway tekintetében, melyek a R. 2. cikk (2) bekezdésének i.) pontja alapján minősülnek a R. hatálya alá nem tartozó járműnek.

Az elektromos roller a 2010. január 14. napján NF.8549/2009/7-I. számon, az elektromos kerékpár gépi meghajtása értelmezésének tárgyában kiadott iránymutatás szerint gépi járműnek minősül. Az elektromos rollerrel, ittas állapotban a beépített gépi meghajtás (elektromotor) működtetésével közlekedő járművezető – az iránymutatásban írtaknak megfelelően – ittas állapotban elkövetett járművezetést valósít meg. Az elektromos roller ittas állapotban közlekedők, esetében is irányadónak tartom a Kúria Bfv. II. 1223/2014/5. számú határozatában kifejtetteket, velük szemben a Btk. 55 §. -ának (2) bekezdése alapján járművezetéstől eltiltás alkalmazásának van helye.

Az elektromos roller valamely járműkategóriának megfeleltetése közlekedési igazgatási kérdés, büntető jogi vonatkozása csupán abban jelenik meg, hogy az elektromos rollerrel közlekedőktől milyen közlekedési szabályok betartása kérhető számon.

Egyetértek azzal, hogy az elektromos rollerek nem tekinthetők segédmotoros kerékpárnak. Ebben a körben az alábbiakra utalok:

A segédmotoros kerékpár a KRESZ 1. számú függelékének II r) pontjában írt fogalma a közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 5/1990 (IV.12) KÖHÉM rendeletre (továbbiakban: KÖHÉM) utal. A KÖHÉM r.B. Függelék I. részének 1. cikke szerinti fogalom nem tűnik összeegyeztethetőnek azzal, hogy az elektromos roller emberi erővel is hajtható.

A KÖHÉM r. B. Függelék I rész 1. cikkének (4) bekezdése szerint a két – vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok típusjóváhagyásra vonatkozó követelményekhez ezen Függelék rendelkezései és a 168/2013 EU európai parlamenti és tanácsi rendelet határozza meg. A (7) bekezdés szerint a közlekedési hatóság kizárólag olyan

járművet, rendszert, alkotó elemet, vagy önálló műszaki egységet hagy jóvá amely a 168/2013EU európai parlamenti és tanácsi rendelet követelményeinek megfelel. A KÖHÉM r. B. függelékében a B/4 mellékletben rögzített EK megfelelőségi tanúsítvány kötelező eleme az ülések számának és elhelyezkedésének feltüntetése (42.1. pont).

A kétkerekű segédmotoros kerékpárok vonatkozásában a fenti követelményeket a R.I. melléklete tartalmazza. Amint arra már utaltunk a R. 2. cikk (2) bekezdésének j pontja értelmében a R hatálya nem terjed ki azokra a járművekre, amelyeken nincs legalább egy ülőhely. A R hatálya alá tartozó L kategóriájú járművek, rendszerek, alkatrészek és önálló műszaki egységek a tagállamokban csak akkor hozhatók forgalomba és értékesíthetők, ha megfelelnek az R. rendelkezéseinek. A R. 7. cikkének (2) bekezdése alapján a jóváhagyó hatóságok csak olyan járműveket, rendszereket, alkotóelemeket vagy önálló műszaki egységeket hagynak jóvá, amelyek megfelelnek a rendelet követelményeinek.

R. III fejezete tartalmazza a jóváhagyás során figyelembe veendő alapvető követelményeket. AR. 18 cikkének (1) bekezdése előírja, hogy az L kategóriájú járműveknek és az azokba szánt rendszereknek, alkotóelemeknek és önálló műszaki egységeknek meg kell felelniük a II-VIII mellékletben felsorolt, az adott jármű(ű) kategóriára érvényes követelményeknek. A járművek EU típusjóváhagyásra vonatkozó követelményeket felsoroló II. melléklete B. 12. pontja valamennyi járművonatkozásában megköveteli ülőhelyek (ülések, nyergek) meglétét.

Fentiekkel egyező következtetésre adnak alapot a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KÖHÉM rendelet jóváhagyási kötelezettsége, követelményekre vonatkozó szabályai is. A hivatkozott KÖHÉM r. V. fejezetének I/B táblázata tartalmazza a R szerint jóváhagyandó motorkerékpárok és segédmotorkerékpárokra vonatkozó követelményeket. A funkcionális biztonsági követelmények, körében a 3/2014 EU bizottsági rendelet alkalmazását írja elő a típusjóváhagyási eljárásokban.

Utóbbi rendelet 17. cikke, illetve XIII mellékletének 1.1 pontja alapján ugyanakkor jóváhagyási követelmény, hogy a járműnek legalább egy ülése vagy nyerge legyen.

Fenti rendelkezésekből nem csupán az következik, hogy - speciális tagállami norma hiányában – a járművek használói alappal bízhatnak abban, hogy az általuk használt járművek a R, illetve KÖHÉM rendeletben feltüntetett járműosztályozás szerinti feltételeknek megfelelnek, hanem az is, hogy a R tárgyi hatálya alá, a 4. cikkben rögzített járműkategóriákba nem tartozó járműveknek nem kell e követelményeknek megfelelniük, azokat a tagállami

hatóságok nem tekintik segédmotoros kerékpárnak. Ezzel ellentétes felfogás jogbiztonsági aggályokat vet fel.

Az elektromos roller jogi fogalmának kialakítása, járműkategóriába sorolása jogalkotási feladat. A jogalkalmazás számára csupán arra nyílik lehetőség, hogy a hatályos jog szerint meg nem határozott járművet a KRESZ 1. számú Függelék II. részében felsorolt járműfogalmak szerint kategorizálja. A közúti járművekkel kapcsolatos fogalmak közül a kerékpár r/1. alpontban írt fogalma látszik megfelelni az elektromos roller jellemzőinek – a jármű meghajtását segítő elektromotor teljesítményének függvényében.

Végül felhívom a figyelmet arra, hogy a városi közlekedésben általánossá vált az a jelenség, hogy a rövid tartamú bérlés keretében használt elektromos rollereket használók úgy hagyják hátra, hogy az a közúti közlekedés számára akadályt képez, létesít, ezért abban az esetben, ha ennek következtében más vagy mások életét testi épséget fenyegető veszély keletkezik, közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény megállapításának helye.”²⁸

5.3. Elektromos roller KÚRIA szerint

Az eljárás alapját képező tényállás szerint a terhelt közúton ittas állapotban vezette a saját tulajdonát képező elektromos rollerét. A terhelttel szemben rendőr által helyszínen alkalmazott alkoholtester 0,43 mg/l értéket jelzett, ezért a terhelt az illetékes rendőrkapitányságra előállításra került. Ezt követően a büntetőeljárás során kirendelt szakértő megállapította, hogy a terhelt szervezetében a cselekmény idején 0,69 g/l (ezrelék) véralkohol koncentráció volt.

Az eljárás során a vádlott ugyan elismerte a terhére rótt cselekmény elkövetését, azonban vitatta, hogy az általa használt közlekedési eszközzel elkövethető bűncselekmény, ugyanis a jelenlegi szabályozás értelmében az elektromos roller nem tekinthető gépi meghajtású járműnek, sem a fogalma, sem az, hogy milyen gépjármű kategóriába sorolható, nincs pontosan meghatározva, ahogyan az azzal való közlekedésre vonatkozó szabályok sem.

A járásbíró ítéletében fentiekkel azonos álláspontra helyezkedett, kiegészítve azzal, hogy a KRESZ rendelkezésein kívül az 168/2013/EU rendelet sem tartalmaz olyan szabályt, amely alapján az elektromos roller gépi meghajtású jármű, illetve annak fogalma, használata sem megállapítható, illetve a rendelet nem vonatkozik az elektromos rollerre.

²⁸ Legfőbb Ügyészség Nyomozás Felügyeleti és Vádlelkészítési Főosztály megbízott főosztályvezető ügyészének NF.3992/2020/2-I. számú állásfoglalása

A járásbíróóság döntése értelmében az ittas állapotban elkövetett járművezetés törvényi tényállás eleme, mint a „gép meghajtású járművel” történő elkövetés hiányzik, így ezen bűncselekmény nem valósult meg.

Az ügyészség azonban szembe helyezkedett ezen döntéssel. Az ügyészség álláspontja szerint ugyanis az elektromos roller gépi meghajtású jármű: „A töretlen bírói gyakorlat szerint gépi meghajtású járművön olyan közlekedési eszközt kell érteni, amelyet beépített erőgép hajt, melynek fogalma alá tartoznak mind a cseppfolyós, vagy légnemű anyagot felhasználó belsőégésű robbanómotorok, más belső vagy külső égésű motorok, mind a villamos energiával táplált elektromos motorok. (...)

Az ügyészi álláspont szerint a bűncselekmény elkövetéséhez használt elektromos rollert beépített elektromos motor hajtja, így jogszabályi kategorizálástól függetlenül gépi meghajtású járműnek tekintendő, tekintet nélkül arra, hogy a használata vezetői engedélyhez, bukósisak, vagy kötelező felelősségbiztosításhoz nem kötött és nem vonatkoznak rá a biztosítási szabályok.”.²⁹

Az ügyészség szerint az 168/2013/EU rendelet értelmében is járműnek minősülnek a legalább egy ülőhellyel nem rendelkező közlekedési eszközök is, abban az esetben, ha egyebekben megfelelnek a rendelet mellékletében rögzített műszaki követelményeknek.

Fentiekre figyelemmel az ügyészség úgy látta, hogy a vádlott részéről megvalósult az ittas járművezetés vétsége, azaz elkövette fenti bűncselekményt. Az ügyészség az elsőfokú ítélet ellen tehát fellebbezett és másodfokú bírósági eljárásra került sor.

A törvényszék szerint az elsőfokú bíróság helyes jogi álláspontra helyezkedett, amikor a vádlottat bűncselekmény hiányában felmentette, a járásbíróóság indokolásával egyetértett. A másodfokú bíróság kifejtette, hogy:

„Az nem kétséges, hogy az elektromos roller, illetve annak a közlekedésben való használata - mint még nem szabályozott életviszony - hasonlóságot mutat több a jogszabályokban már nevesített járművel, azonban a szabályozatlansága okán egyik akár a KRESZ 1./ számú függelékének II. fejezetében felsorolt, akár az Európai Parlament és a Tanács 2013. január 15-i 168/2013/EU rendeletében felsorolt járműfogalomnak nem feleltethető meg - mert akkor nem hasonlóság, hanem kategória azonosság lenne - így az nem tekinthető járműnek, arra a gyalogosokra vonatkozó szabályok érvényesek”.³⁰

A büntetőjog nem ismeri az analógia intézményét, mely értelmében a törvényhozó két hasonló életviszony közül az egyiket szabályozza, a másikat nem, és erre a másikkra a

²⁹ Miskolci Törvényszék – 7.Bf. 382/2021/5-II-f-hat.

³⁰ Miskolci Törvényszék – 7.Bf. 382/2021/5-II-f-hat.

szabályozott életviszonyra vonatkozó szabályozást alkalmazná, mivel ez ellentétes lenne a nullum crimen sine lege elvével, azaz, hogy törvény nélkül nincs bűncselekmény sem, így jelen esetben hatályos szabályozás hiányában valóban nem valósult meg bűncselekmény. Így a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság döntését helyben hagyta, tehát az ügyészi fellebbezés ezen eljárásban nem vezetett eredményre.

Fentieket az ügyészség nem hagyta annyiban, a jogerős járásbíróági ítélet ellen felülvizsgálati indítványt terjesztett elő a Kúriához a terhelt terhére, mivel a bíróság a büntető anyagi jog szabályainak megsértésével mentette fel a vádlottat, ugyanis az elsőfokú bíróság bár a közúton, ittas állapotban történő elkövetést megállapíthatónak találta, viszont arra a jogi álláspontra helyezkedett, hogy az elektromos roller nem jármű, ezért a terhelt ittas állapotban nem járművet vezetett.

A Kúria indoklásában többek között a KRESZ I. számú Függelék II. a) pontjára hivatkozott, mely értelmében a jármű a közúti szállító vagy vontatóeszköz, az ott meghatározott kiterjesztésekkel és kivételekkel. A roller vagy elektromos roller pedig közúti szállítóeszköz, és mint ilyen, a fent hivatkozott jogszabályhely nem emeli ki a jármű fogalma alól.

A Kúria a továbbiakban kifejtette: „A járműveket működtetésük alapján két csoportba lehet sorolni: gépi meghajtású és gépi meghajtás nélküli járművekre. A gépi meghajtású járművek tovább oszthatók (a nagyobb járműkört magába foglaló) gépjárművekre és a gépjárműnek nem minősülő motoros járművekre. Az állandóan követett bírói gyakorlat szerint gépi meghajtásúnak kell tekinteni azokat a közúti járműveket, amelyeket beépített erőgép hajt. Ez a járműkategória nem azonos a KRESZ 1. számú függelék II. pontjában írt „gépjármű” kategóriával, annál sokkal szélesebb értelmű, így ide tartozik a mezőgazdasági vontató, a lassú jármű, a segédmotoros kerékpár, és a villamos is. A Btk. értelmében azonban ezek is gépi meghajtású járművek, amelyeknek közúton szeszestől befolyásolt állapotban történő vezetése megalapozhatja a járművezetés ittas állapotban bűncselekményének megállapítását, tehát ez jóval tágabb járműkategóriát ölel fel (Bfv.II.623/2011/5., Bfv.II.547/2012/5., Bfv.II.1106/2012/5.). Az elektromos roller tehát jármű, gépi meghajtása pedig nem vitás. (...)”³¹

Érdekesnek találom a Kúria okfejtését az 168/2013/EU számú uniós jogi norma rendelkezésével kapcsolatban, mely szerint ez a rendelet nem tartalmaz rendelkezést az elektromos rollerekre, hanem piacfelügyeletre, típusjóváhagyásra vonatkozik, ugyanis egyes meghatározott járműfajták jóváhagyását és piacfelügyeletét szabályozza uniós szinten. Ebből

³¹ Kúria 2.Bfv.442/2022/5

pedig nem vonható le az a következtetés, hogy az azon kívül eső eszközök nem lennének járművek.

Fentiekre figyelemmel a Kúria elvi éllel mondta ki: „(...) az elektromos roller gépi meghajtású járműnek minősül, amellyel a közúton, ittas állapotban közlekedő terhelt járművezetés ittas állapotban vétségét valósítja meg. Az eljáró bíróságok az anyagi jog szabályainak megsértésével állapították meg, hogy az elektromos roller jogrendszerben elfoglalt helye nem tisztázott, ezért nem tekinthető járműnek, és ez vezetett a terhelt felmentéséhez. Az elektromos roller valamely járműkategóriába való besorolásának a hiánya közlekedési igazgatási kérdés, ami nem vezethet a büntető (anyagi) jogi felelősségben való döntés eliminálására”.³²

A Kúria döntése nyomán felvetődik a kérdés, hogy ha például egy közúti baleset során az elektromos roller vezetője nincs ittas vagy bódult állapotban, hanem „csak” egy sima baleset okozója, mely során nekiütközik egy másik járműnek, aminek következtében a vétlen járművezetőjének nyolc napon belül gyógyuló könnyű sérülést okoz, akkor a gépjárműveken belül a KRESZ alapján fogalmilag mely alkategóriába sorolható, és mely szabályt szegi meg?

Álláspontom szerint, mivel az elektromos roller meghatározását a Kúria közlekedési igazgatási kérdések köré sorolta, ezzel a fennálló problémát nem tisztázta. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az elektromos rollerrel közlekedő nyolc napon túl gyógyuló súlyos sérülést okozna, és ezzel megvalósulna a Büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 235. §-ában foglalt Közúti baleset okozása bűncselekmény, vagy 234.§-ában foglalt Közúti veszélyeztetés bűncselekmény, melyek tényállásában megfogalmazott „közúti közlekedés szabályainak megszegésével” fordulat jelentését, mint elkövetési magatartást, melyet a KRESZ tölt ki tartalommal háttérjogszabályként. Ugyanis a Kúria álláspontja alapján tehát ezek a bűncselekmények nem követhetők el e-roller vezetője által, mivel ez közlekedési igazgatási kérdés, melyet azonban nem szabályoz semmilyen jogszabály.

A Kúria döntése értelmében tehát a Járművezetés ittas állapotban, valamint a Járművezetés bódult állapotban bűncselekmények kivételével más közlekedési bűncselekmény nem valósítható meg e-roller vezetője által, ugyanis a gépi meghajtású járműveken belül az e-roller nem került további besorolása, így például a fent említett Közúti baleset okozása bűncselekmény sem valósul meg, mert az elektromos roller szabályozatlanságára (fogalmának, részletes besorolásának hiánya) figyelemmel nincs olyan közúti közlekedési szabályszegés, melyet az e-roller vezetője megszeghetne az azzal való közlekedése során.

³² Kúria 2.Bfv.442/2022/5

A fentiekre tekintettel az elektromos roller vezetője szabálysértést sem követhet el, példa erre a KRESZ 26.§-ában foglalt rendelkezések, ugyanis itt a gépi meghajtású járműveken belül további besorolás szerint (személygépjármű, vontató, tehergépkocsi, mezőgazdasági vontató, stb...) kerültek meghatározásra a különböző helyeken (autópálya, főút, lakott terület, lakott területen kívül, stb...) közlekedő járművek megengedett legnagyobb sebességei, mely járművek között nem helyezhető el az elektromos roller, így annak vezetője sebességtúllépést sem követhet el.

5.4. Elektromos roller kormány tervezet

Az ominózus parlamenti felszólalásra a belügyminiszter által 2019-ben adott válasz óta több mint négy év telt el elektromos rollereket érintő szabályozás nélkül. Az eszközök elterjedése manapság egyre több helyen okoz problémát a közlekedés többi résztvevőjével szemben. A jogalkotó némasága, tétlensége sajnos szembe tűnő.

Az elektromos rollerekkel és hozzá kapcsolódó kérdés körrel kapcsolatban először az Innovációs és Technológiai Minisztérium foglalkozott. A minisztérium az elektromos rollerekkel kapcsolatos probléma megoldásaként egy jogszabály kidolgozásán dolgozott. Ám ez csak tervezet maradt, ugyanis a minisztérium internetes oldalán ezzel kapcsolatban hivatalos dokumentum nem található.

A kormány átszervezésének következtében 2022-ben fenti minisztérium megszűnt. Az elektromos roller kérdésével így most már az Építési és Közlekedési Minisztérium foglalkozik., azonban e minisztérium oldalán sem érhető el még az érintett kérdésben jogszabály tervezet.³³ Több internetes cikket is találunk a KRESZ módosítással kapcsolatban, melyet 2023 tavaszára ígértek, majd ez a dátum 2023 szeptemberére módosult.

Ahogy a dolgozatom elején ismertettem, az e-rollerek elterjedése az első világháborúra tehető. Akkoriban az üzemanyag spórolás miatt benzin jegyeket adtak, ezek a járművek pedig kevés üzemanyagot fogyasztottak.

Jelenleg nincs ugyan világháború, azonban szomszédunkban háború dúl, melynek egyik következménye a megnövekedett üzemanyagár. Ez a körülmény az embereket arra sarkalja, hogy a gépjárműve helyett más, alternatív közlekedési eszközt használjon úgy, mint az e-roller. Emiatt is tartom fontosnak a jogalkotó mihamarabbi közbelépését, ugyanis ezen járművek használatával egyre több közlekedési konfliktus alakul ki, aminek eredménye akár egy közlekedési baleset. Az ilyen esetben bekövetkezett balesetek megítélése pedig az eljáró

³³https://kormany.hu/dokumentumtar?categories=2&ministry=28&limit_rows_on_page=8&limit_page=0
(letöltés dátuma: 2023.08.30.)

hatóságok részére fejtörést okoznak, szabályozás hiányában azokat másképp ítélik meg, eltérő hatósági döntéseket hoznak, mely következtében az emberek bizalma megrendülhet a jogalkalmazás alaposságában.

5.5. Álláspontok összegzése

Azt láthatjuk, hogy mennyire eltérőek az elektromos rollerrel kapcsolatos álláspontok. Hangsúlyozni kívánom, álláspontok. Míg belügyminiszter segédmotor kerékpárként tekint az eszközre, és a rendőrség a teljesítménye alapján segédmotorkerékpárként vagy kerékpárként kezeli, addig a legfőbb ügyészség semmi esetre se tekinti az e-rollert segédmotorkerékpárnak, véleményük szerint ugyanis ez az eszköz jármű.

A járásbírók gyakorlata teljesen ellentétes egymással. Van, ahol gyalogosként és van, ahol segédmotorkerékpár vezetőjeként kezelik. A törvényszékekre is a járásbírók írtak az igazak. A Kúria gépi meghajtású járműként tekint az eszközre.

A jelenlegi helyzetet egy példán keresztül lehet könnyen szemléltetni. Vegyünk egy átlátszó üvegpoharat, melybe színtelen folyadékot töltünk, majd ezt követően megpróbálunk választ találni arra, hogy mi lehet a folyadék: víz, gin, pálinka? Közelebbi megvizsgálás helyett pedig mindenki el kezdene találgatni, ahelyett, hogy közösen megkóstolnák a pohár tartalmát és ez alapján egy álláspontra jutnának.

6. Nemzetközi kitekintés

Az elektromos roller nem csak hazánkban népszerű, hanem külföldön is. Népszerűségét ugyan úgy, mint nálunk, viszonylag könnyed elérhetősége, gazdaságossága és az elektromos roller megosztók elterjedése jelenti. Ezen eszközökkel a kényelem, gyors, rugalmas közlekedés a városon belül biztosított. Népszerűsége miatt rengetegen használják ennek köszönhetően máshol is felüti a fejét a velük kapcsolatos probléma.

Nem csak Budapest, illetve a vármegyék székhelyein, hanem Franciaországban, Németországban is problémát jelentenek többek között az elektromos roller megosztók tulajdonát képező bérlők által hátra hagyott e-rollerek.³⁴

További probléma a csendességük, gyorsaságuk és még folytathatnám a sort az elsőbbségi szabályok, valamint a kanyarodási szabályok megsértésével. Az eszközök számának növekedésével a közlekedésben egyre gyakoribb tényezők. Ennek köszönhetően növekvő tendenciát mutatnak azon konfliktus helyzetek, melyek olykor balesetet eredményeznek.

³⁴ Felföldi P. (2020). Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In Marton Zs., Németh K., Pelesz P. & Péter E. (Szerk.), IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet (pp. 120-129). Pannon Egyetem.

Ahhoz, hogy megpróbáljuk megalkotni a helyes szabályokat az e-rollerrel kapcsolatban, célszerű lenne a környező országok szabályozásait tanulmányozni, melyek során a megfelelő konzekvenciákat leszűrve megalkotásra kerülne ezen eszközök helyes szabályozása. Ezeknek köszönhetően mások hibáiból tanulva könnyen létre hozható lenne a helyes képlet, melynek legfontosabb eleme a közúti közlekedés során a biztonság, ami védelmet jelent a közlekedők számára.³⁵

6.1. Amerikai Egyesült Államok

Látogassunk el először a tengerentúlra, a lehetőségek hazájába, azaz az Amerikai Egyesült Államokba. Az elektromos rollereket érintő szabályozási kérdések itt merültek fel először és itt is kezdődött meg a kérdésekre adott válasz megfogalmazása jogszabályi szinten.

Továbbá itt jelent meg először az első dokkoló nélküli szolgáltatás mely a „Bird” nevéhez fűződik amit 2017-ben a kaliforniai Santa Monicában hoztak létre.³⁶ 2017 megjelenését követően 2019-ben a szolgáltatást 136 millióan vették igénybe³⁷. Ezen adatból látható, hogy mennyire fontos ezen mikro mobilitási eszköz szabályozása.

Fontos megemlíteni, hogy a tagállamok egymástól eltérő jogkörrel rendelkeznek. A föderális állam miatt nem árt tisztában lennünk az adott tagállam szabályával kapcsolatban. Az e-rollerek a járdán haladhatnak, de 10 állam tiltja a járdán való közlekedést, például Delaware, viszont egyáltalán nem használhatják a kiépített közúthálózatot. A sebességgel kapcsolatban kompromisszum született, mely szerint tíz kilométer/óra és húsz kilométer/óra között, valamint húsz kilométer/óra és harminc kilométer/óra között közlekedhetnek e-rollerekkel.

Regisztrációs kötelezettség csak a Virginia állam területén közlekedő e-rollereseket érinti. Vezetői engedélyt kilenc tagállam tesz kötelezővé, ezek között szerepel például Kalifornia. Érdekesnek találom, hogy az életkor vonatkozásában óriásiak az eltérések a tagállamok szabályozásai terén. Van egy általános szabály, mely szerint legalább a 16. életév betöltése után közlekedhet az adott személy e-rollerrel, de ettől eltérő a szabályozást fogalmazták meg Minnesota területén, ugyanis ott 12 életév a minimális korhatár, de például Virginiában ez 14. életév, Utahban pedig 15. életév betöltése esetén jogszerű az e-roller használata.³⁸

³⁵ Mészáros Gábor: A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai In: Gaál, Gyula: Hautzinger Zoltán (szerk.) A határrendészettől a rendészettudományig Pécs, Magyarország: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport (2016) 332 p. pp. 239-246..8 p.

³⁶ <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198223001355> (letöltés dátuma: 2023.09.20.)

³⁷ <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/01441647.2021.2015639> (letöltés dátuma: 2023.09.20.)

³⁸ https://arsboni.hu/elektromos-rollerek-a-nagyvilagban/?fbclid=IwAR3AkClhwOPWgz-TrUAa1_nD6B4qsngPhXhXGb7shmnndSjWRvejtBAQAac (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

6.2. Románia

Romániában is ismeretlen fogalom volt az elektromos roller, ezért az ottani jogalkotó 2020-ban megalkotott ezzel a kérdéskörrel foglalkozó jogszabályt mely, a meglévő joghézagot áthidalta. Ezen szabály kimondja, hogy elektromos rollernek az tekinthető, amely óránként minimum hat kilométer/órával, maximum huszonöt kilométer/órasebesség elérésére képes. Az elektromos roller olyan két vagy háromkerekű járművek, melyet egy elektromos motor meghajt. Csak 14. életévét betöltött személy vezetheti.

A jármű közlekedése során utas nem szállítható és a kerékpárforgalom használatára nyitva álló utakat használhatják, a járdát viszont nem. Részükre a kerékpár sávon való haladás biztosított. Az elektromos rollereket, mint a kerékpárt lámpával kell ellátni, illetve a féklámpa kötelező, továbbá olyan közúton is közlekedhet, ahol az útestre megengedett legnagyobb sebesség az ötven kilométer/órát nem haladja meg. Aki a 16. életévét nem töltötte be, annak védő sisak használata közlekedés során kötelező³⁹

A szabályozás ellenére Romániában az e-rollerrel történt balesetek száma rohamosan növekvő tendenciát mutat. A baleset főbb okai az elsőbbség meg nem adása, kanyarodási szabályok megsértése, irányváltoztatás, nem az útviszonyoknak megfelelő sebességgel közlekedés, valamint a forgalommal szemben történő haladás. Ebben az ottani biztosító társaságok lehetőséget láttak melynek során olyan konstrukcióval jelentek meg a piacon, mely az e-rollerezőket, illetve az általuk okozott károk megtérítését fedezi, ami egy fajta kötelező biztosításként üzemel.⁴⁰

6.3. Németország

Talán a legszigorúbb szabályozás Németországban van életben. Itt az elektromos rollert 14. életév betöltésétől lehet használni.⁴¹ A vezetőnek a védősisak nem kötelező felszerelés, de ajánlatos a használata. Az e-rollerrel közlekedők az útestet akkor használhatják, ha nincs kerékpárút, kerékpár sáv, vagy kerekpáros közlekedésre fenntartott út. A kerékpárt irányító fényjelző készülékek jelzése az e-roller használóira is vonatkoznak. Gyalogos övezetben járdán, valamint az egyirányú utcákban szemben a forgalommal közlekedni tilos kivéve, ha jelzőtábla ezt engedi. Parkolni az út szélén, gyalogúton szabad, illetve gyalogosövezetben de itt

³⁹https://arsboni.hu/elektromos-rollerek-a-nagyvilagban/?fbclid=IwAR3AkClhwOPWGGZ-TrUAa1_nD6B4qsngPhXhG7shmnndSjWRvejtBAQAac (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

⁴⁰<https://mandiner.hu/kulfold/2023/08/romania-meg-nem-keszult-fel-az-elektromos-rollerekre-egyre-tobb-a-baleset> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

⁴¹ Skorka Tamás: E-roller: járda vagy útest? Új magyar Közigazgatás 13: 1pp. 19-24., 6 p. (2018)

akkor, ha ezt külön tábla engedi. Tilos a mozgás korlátozott személyek akadályozása, mely a gyalogosokra is vonatkozik.

Az e-rolleren a vezetőn kívül más személy nem tartózkodhat. Két rolleres egymás mellett a biciklis zónák kivételével nem közlekedhet. Ittas vezetés a hatályos szabályok értelmében 0,5 és 1,09 ezrelék között szabálysértés mely egy hónapos eltiltás és kettő büntető pont szabható ki. Viszont az ittas vezetésnek nem csak szabálysértési, hanem bűncselekmény alakzata is van, ami 1,1 ezreléktől következik be.

Fontos, hogy az alkoholfogyasztás életkorhoz is kötve van, ugyanis 21. életévét be nem töltött személy egyáltalán nem szabad alkoholt fogyasztani. Vezetésre képtelen állapot 0,3 ezreléktől valósul meg.

E-roller használata során szigorúan tilos a mobiltelefon használata ezért 1 db büntető pont is jár a büntetés mellé mely 100 euró. Aki mást is veszélyeztet így az kettő büntetőpontra és egy hónapos eltiltásra számíthat.

Az e-roller tulajdonosa, mint a gépjármű tulajdonosa köteles felelősségbiztosítás kötésére, amit a roller matricáján fel kell tüntetni. Az e-roller forgalmi engedéllyel is rendelkezik. A büntetések tizenöt eurótól százötven euróig terjednek attól függően, hogy a fenti felsorolásból ki mit szeg meg. De a legfontosabb és a legsúlyosabb büntetés egy esetleges baleset esetén van: ilyenkor az e-rollerező teljes magán vagyonával felel. ⁴²

6.4. Szlovákia

Az alkohol fogyasztást a településen belül és bicikli úton történt közlekedéshez kötötték. Ezen a területeken a véralkoholszint nem lehet több 0,5 ezreléknél, mely szabálysértésnek minősül. A fenti területek kivételével zéró toleranciát alkalmaznak. Az elektromos rollert két kézzel kell fogni kivéve az irányjelzést. E-rollerrel történő közlekedés során tilos a mobiltelefon, valamint más eszközök használata. A vezetőn kívül más személy a járművön nem tartózkodhat.

Járdán való közlekedés során a gyalogosok sebességével kell közlekedni, gyorsabban nem szabad, és mindezt jobbra tartva kell végre hajtani. A gyalogosok akadályozása, veszélyeztetése tilos.

Az e-rolleresek egymás után egymást követve haladhatnak. Tilos az egymás melletti közlekedés. 15. életévét betöltött személy a 15. életév betöltése után használhatja a közutat. Aki

⁴² <https://nemetorszagi-magyarok.de/tags/e-scooter> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

a 15. életévét még nem töltötte be az a járdán, kerékpárúton, erdei úton, mező és lakó övezetben rollerezhet.⁴³

6.5. Ausztria

A 10. életévét betöltött személy kerékpáros vezetői engedéllyel vezethet elektromos rollert, de a 12. életév betöltése után a kerékpáros vezetői engedély nélkül is vezethet. Az elektromos roller kötelező tartozékai az első lámpa, mely fehér fényt bocsájthat ki, valamint a hátsó lámpa mely piros fényt. Továbbá fényvisszaverő elemek is a kötelező tartozék részét képezik, valamint első és hátsó fékek megléte.

A járdán a közlekedés tilos kivéve gyalogos zónákban itt a séta tempó ajánlott. Parkolni a járdán szabad, ha gyalogosok számára 2,5 méter hely marad szabadon. Csak kerékpárúton az engedélyezett sebesség legfeljebb huszonöt kilométer/óra, a teljesítménye legfeljebb 600 Watt. Az e-rollert ittas állapotban lehet vezetni, legfeljebb 0,8 ezrelék véralkohol szintig.⁴⁴

6.6. Szlovénia

A 14. életévét betöltött személy vezethet elektromos rollert. A rolleren elől és hátul lámpával kell rendelkezni, valamint 18 életév betöltéséig bukósisak használata kötelező. Járdán nem közlekedhetnek viszont gyalogos zónákban igen, de ott is legfeljebb hat kilométer/órával. Olyan úton, ahol a megengedett legnagyobb sebesség legfeljebb ötven kilométer/óra, valamint kerékpárúton ott maximum huszonöt kilométer/órával lehet haladni. Ittas állapotban is lehet vezetni az e-rollert, de legfeljebb 0,5 ezrelékig.⁴⁵

6.7. Szerbia

Itt még nem változtattak a közlekedésbiztonságot szabályozó törvényeken. A javaslat már elkészült, mely értelmében elektromos rollernek az tekinthető, aminek legalább két kereke van, mely mechanikai irányítással rendelkezik mely ülésel egyáltalán nincs felszerelve. Motor teljesítménye maximum 0,6 KW, mely legfeljebb huszonöt kilométer/óra sebességgel haladnak, aminek tömege legfeljebb harmincöt kilogramm.

Az e-rollerrel kapcsolatos papírokat a vezetőnek magánál kell tartani, melyet egy ellenőrzésnél igazolni kell. Azok az elektromos rollerek, mely a fenti fogalomnak nem felelnek

⁴³ <https://www.youtube.com/watch?v=sbydS19VhmM> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

⁴⁴ https://www.voltride.hu/hu/blog/29_az-eu-s-oroszagok-elektromos-rollerekre-vonatkozoz-szabalyainak-attekintese.html (2023.08.27.)

⁴⁵ https://www.voltride.hu/hu/blog/29_az-eu-s-oroszagok-elektromos-rollerekre-vonatkozoz-szabalyainak-attekintese.html (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

meg, a közlekedésben nem vehetnek részt. Az e-rollert 14. életévét betöltött személy vezetheti. Elektromos rollerrel kerékpárúton, amennyiben nincs, akkor a járdán közlekedhetnek.⁴⁶

Az e-rollerrel közlekedő személyek közlekedésük során kötelesek bukósisakot és fényvisszaverő mellény viselésére, valamint vezetés során nem viselhetnek fejhallgatót.

A kerékpárút mellett a gyalogos-kerékpárutat vagy kerékpársávot is használhatják. Az úttest használata során annak jobb szélétől számított legfeljebb egy méteres sávban vehető igénybe. Kerékpárúton maximum harmincöt kilométer/óra sebességgel. Egymás mellett nem közlekedhetnek.

Az elektromos rollerek matricával kell ellátni mely alapján a teljesítménye, sebesség és a jármű tömege megállapítható. Kijelölt gyalogos átkelőhelyen a roller vezetője a járműről leszállva közlekedhet az útburkolati jelen kivéve olyan kereszteződésnél, ahol kerékpárút és gyalog és kerékpárút van. Más jármű vontatás, tolása, illetve, állat vezetése tilos. Elengedett kézzel tilos a közlekedés. Elektromos roller vezetése előtt alatt tilos az alkohol vagy pszichoaktív szerek fogyasztása. Személy nem szállítható a járművön.⁴⁷

6.8. Franciaország

A 14. életévét betöltött személy vezetheti az e-rollert. Az e-roller műszaki feltételei előre fehér fényt adó, valamint hátra piros fényt adó lámpa, illetve fényvisszaverő elemek. Ezeken felül első és hátsó fékek, valamint hangjelzés céljából egy kürt. Járdán nem közlekedhetnek viszont itt megállhatnak. Ittas állapotban lehet vele közlekedni, de legfeljebb 0,5 ezrelékig.⁴⁸

Amíg az eszközök szabályozásával kapcsolatban kutattam, egy érdekességre akadtam. Párizsban akkora problémát jelent az e-rollerek, hogy 2019-es megjelenését követően 2023-ban egy népszavazást tartottak, mely az e-rollerek megosztók betiltására irányult. A betiltás egyik oka a megnövekedett közlekedési balesetek száma, valamint azok egyre súlyosabb kimenete. További probléma forrása az utcákon hátrahagyott e-rollerek.

A megnövekedett balesetekkel kapcsolatban 2020-ban a francia közúti közlekedésbiztonság jelentése értelmében az elektromos rolleres balesetekben megsérültek

⁴⁶<https://www.magjarszo.rs/hu/5149/kozelet/280154/Ezer-eur%C3%B3s-b%C3%BCntet%C3%A9st-kaphatnak-az-elektromos-rollerez%C5%91k-k%C3%B6zleked%C3%A9s.htm> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

⁴⁷<https://szmsz.press/2023/09/01/ezek-a-szabalyok-vonatkoznak-az-elektromos-rollerekre/?fbclid=IwAR0SfmbpL1IfZRbB5KDaI-qE3nk1TpmRsMSFrnpnMja6oWV6ACw8dOqDg4> (letöltés dátuma: 2023.09.02.)

⁴⁸https://www.voltride.hu/hu/blog/29_az-eu-s-orszagok-elektromos-rollerekre-vonatkozó-szabályainak-áttekintése.html (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

40%-kal többen voltak, mint az ezt megelőző 2019-es évben. Továbbá, hogy a balesetben megsérültek számottevő többsége fejsérülést szenvedett.⁴⁹

A népszavazás eredménye az lett, hogy az eszközöket az utcákról kitiltják. Ennek eredményeként az e-roller kitelepítő cégek kivonulnak Párizsból.⁵⁰

8. Elektromos rollerrel szabályozásával kapcsolatban felmerülő kérdések

Azon kérdések, melyekre véleményem szerint szükséges lenne a jogalkotónak választ adnia, többek között, a következők: mi az elektromos roller fogalma, minek számít az elektromos roller, szükséges-e vezetéséhez valamilyen vezetői engedély, hány éves kortól és milyen vezetési jogosultság lenne szükséges az eszköz vezetése során, milyen műszaki feltételeknek kellene a közúti közlekedése során megfelelni-e, hol, hogyan, miként lehet ezen eszközzel közlekedni, milyen személyi és tárgyi feltételek lennének szükségesek, milyen szabályok vonatkoznának rá a közúti közlekedés során, illetve szükséges-e valamilyen biztonsági felszerelés a közúti közlekedése során.

9. Javaslat a probléma megoldásaira

Amint látható a közvélemény, valamint a hatóságok között megoszlik a vélemény az elektromos rollerrel kapcsolatban, mely mindaddig nem fog változni, amíg a jogalkotó műhelyéből egy olyan jogszabály nem kerül ki, mely az elektromos rollert a helyére teszi.

Álláspontom szerint a legfontosabb lenne az e-roller elhelyezése az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet 1-es számú függelék II. közúti járművekkel kapcsolatos fogalmai között, azaz a fogalmának meghatározása.

Az e-roller fogalmát hazánkban Kunhalmi Zoltán közlekedési szakértő, a KRESZ módosítás egyik kidolgozója öntötte szavakba, aki szerint: „A motoros roller az, ami legalább kétkerekű, egy tengelyén kormányozott, a rajta utazó egy személyt állva szállítani képes, legfeljebb 4 kW teljesítményű motorral meghajtott jármű (...)”⁵¹

Ezzel megalkotásra került a motoros roller fogalma, melyet még két részre bontott. (...) ezen belül kis teljesítményű motoros roller az a motoros roller, amit legfeljebb 350 W teljesítményű motor hajt és sík úton önerejéből 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem

⁴⁹ <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457522003700> (letöltés dátuma: 2023.09.20.)

⁵⁰ <https://www.hazipatika.com/eletmod/utazas/cikkek/eltunnek-az-elektromos-rollerek-a-francia-fovarosbol> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

⁵¹ <https://arsboni.hu/legalis-a-rollered/?fbclid=IwAR34lh9GL1azVtLAMcEyfOyacpbjO2wY6wxyWcju37MVNY29LhupvWtX6Yc> (letöltés dátuma: 2023.08.19.)

képes. Nagy teljesítményű motoros roller pedig minden olyan motoros roller, ami nem kis teljesítményű motoros roller.”⁵²

Véleményem szerint az elektromos rollerre az alábbi fogalom meghatározása illene: Az elektromos roller olyan ülessel nem rendelkező gépi meghajtású jármű, melynek legalább kettő vagy több kereke van melyet a vezetője valamely tengelyén kialakított kormány segítségével kormányoz. A beépített erőgéppel nem rendelkező rollerekkel közlekedő személyek gyalogosnak minősülnek.

Úgy gondolom, a teljesség igényére tekintettel fontos lenne megalkotni az önegyensúlyozós járművek fogalmát is, mely meghatározásom szerint olyan gépi meghajtású jármű, mely önerejéből tíz kilométer/óra sebességnél gyorsabban haladni képes, legalább egy vagy több kereke van, melyet a vezetője egyensúlyozva, kormány segítségével irányít, valamint állít meg.

Az e-rollert a fogalma alapján a jármű felosztása tekintetében járművek között, azon belül a gépjárműveknek nem minősülő motoros járművek között kellene egy teljesen önálló pontként elhelyezni mint a segédmotor kerékpárt és lassú járművet. Én ide sorolnám még az önegyensúlyozós járműveket is.

Ezek alapján ahol a jogalkotó a KRESZ-ben járműveket említ, mint például a rendőr jelzései, a járműforgalom irányítására szolgáló fényjelző készülékek, elindulás stb. ezen paragrafusok rendelkezései lennének az irányadók.

Véleményem szerint az elektromos roller további boncolgatása, mely a teljesítményére és ebből eredő sebességre irányulna, irreleváns. A sebességre a KRESZ rendelkezéseit tartanám irányadónak azzal a módosítással, hogy a KRESZ 26. § d.) pontot e-roller kifejezéssel egészíteném ki. Ugyanezen elven kiindulva további módosítást igényelne KRESZ 13, § (1) bek. e.), i.), i/1.), pontjai ezáltal a KRESZ 26. §-ában foglaltak irányadók lennének. Itt arra gondolok, hogy a kerékpárúton közlekedő e-rolleres nem mehetne gyorsabban 30 km/h-nál vagy gyalogos és kerékpárúton 20km/h-nál.

A sebesség vonatkozásában megjegyzem, hogy a személygépkocsik között sincs különbség egy Trabant vagy egy Ferrari között. Mind a kettő személygépkocsinak minősül, független a teljesítménytől. Az, hogy kinek a pénztárcája mit enged meg, az egyéni döntés, valamint az is, hogy a közlekedési szabályokat betartja e- vagy sem. Itt mindig az egyéni múlik minden.

⁵²<https://arsboni.hu/legalis-a-rollered/?fbclid=IwAR34lh9GL1azVtLAMcEyfOyacpbjO2wY6wxyWcju37MVNY29LhupvWtX6Yc>
(letöltés dátuma: 2023.08.19.)

A KRESZ-ben véleményem szerint még a következő módosításokat kellene létre hozni: meg kellene alkotni az e-rollerrel behajtani tilos közúti jelzőtáblát, melyet a KRESZ 14.§-ában kellene el helyezni. További kiegészítésre szorulna e-roller kifejezéssel a KRESZ 18. § (9) bekezdése, (10) bekezdése, 34. § (9) bekezdése, 36.§ (9) bek „be” pontja, 39/A § (1) bekezdése a.) pontja, 40. § (3) bekezdése, 40. § (9) bekezdése és a 48. § (9) bekezdés.

Úgy gondolom, hogy az e-roller vonatkozásában egy teljesen új paragrafust kellene létre hozni KRESZ 54/A.§-ában, melynek címe Elektromos roller lenne, ezt a gondolatomat később kívánom részletesen kifejteni.

Az általam meghatározott fogalom alapján az egykerekű segway, a négykerekű gördeszka, howboard, valamint az elektromos roller behatárolható lenne. Úgy gondolom, ez a fogalom megoldaná ezen eszközök szabályozatlanságának jelenlegi problémáját. Nyilván külön jogszabályban le kellene fektetni azon műszaki paramétereket, melyek a biztonság alapját képeznék, ezek megléte nélkül a közúti forgalomban nem vehetnének egyáltalán részt. Ezen műszaki előírásokat fontos lenne külön paragrafusokban rögzíteni.

Ami mindenképpen szükséges elem lenne az a fék, első, hátsó lámpák megléte. Fontos lenne továbbá a kerekek méretének meghatározása. További fontos műszaki feltétel a fék megléte, melyeket egymástól külön kellene működtetni. Releváns része lenne a kormány mérete, valamint azokon lévő stabil fogást biztosító műanyag részek, illetve az első és hátsó kerék központjainak távolsága, illetve az eszköz minimum és maximum tömegének kijelölése.

Véleményem szerint semmiképp nem hagyható el az irányjelző berendezés beépítése, illetve a hangjelző berendezés csengő vagy kürt formájában. Nem szükséges, de biztonság részét képezi a kerekeken a prizmák megléte. Az általam felsorolt műszaki feltételeknek álláspontom szerint mindképpen meg kellene felelnie egy közlekedésben résztvevő e-rollernek.

A következő tisztázandó kérdés, hogy ezen eszközök használta milyen életkor betöltése esetén nyílna meg. Ezen a ponton a külföldi példákhoz nyúlnék vissza. Ahogy láthattuk, megoszlik az országok álláspontja ezzel kapcsolatban, de a legtöbb helyen 12. életév, valamint 14. életév a domináns. Én úgy vélem, hogy ezen eszközök vezetői a 14. életév betöltése lenne a legideálisabb, mely feltételezi a kellő érettséget, valamint a jogi felelősség szempontjából hazánkban legtöbbször ezen életév bír jelentőséggel: „E törvény alkalmazásában fiatalok az, aki a szabálysértés elkövetésekor a tizennegyedik életévét betöltötte, de a tizennyolcadikat még nem”.⁵³

⁵³<https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200002.tv> (letöltés dátuma: 2023.08.19.)

Úgy vélem, hogy a jármű használatát nem csak életkorhoz, hanem vezetői engedélyhez is kellene kötni, úgy, mint például Ausztriában. A legfontosabb ok a közlekedési szabályok kellő ismerete, melynek eredménye a jogkövető magatartás. Ennek további hozadéka a közlekedés biztonságosabbá tétele lenne. Az urbanizáció nem csak az új közlekedési eszközök megjelenésében, hanem új kategóriák létre hozásában is jelentkezik. „Továbbá a járművezető-képzés megújulása során figyelni kell arra, hogy a jövőben új jármű-kategória bevezetésére kerül sor.”⁵⁴

Megjegyezni kívánom, hogy itt nem az AM nemzetközi kategória szintű képzésre gondolok. Úgy vélem, hogy az elektromos rollerrel kapcsolatban a legjobb megoldás egy új nemzeti kategória létre hozása lenne, például „R” néven. E kategória megszerzésének előfeltétele KRESZ ismereti képzés, illetve sikeres vizsga lehetne.

Elképzelésem szerint sikeres vizsgát követően egy plastik kártya formájában megkapná a vizsgázó azt az okiratot, mely feljogosítaná az elektromos roller vezetésére. Ez több okból lehet fontos. Mivel rendelkezik vezetői engedéllyel, a közúti közlekedési előéleti pontrendszerrel szóló 2000. évi CXXVIII. törvényben foglaltak teljes mértékben vonatkoznának rá. Az okmány elvételével kapcsolatos szabályok szintén kötelezőek lennének az e-roller vezetőjére, így például ittas vezetésnél ettől a kategóriától el lehetne tiltani.

Megfontolandó, hogy a 2023-ban bevezetett honvédelem tantárgy mellett a nemzeti tantervbe a KRESZ is szerepelne a jövőben. Ezáltal lehetőséget biztosítanak ezen kategória megszerzésére és ezzel javítanak a helyes közlekedési kultúrát. Ezen tantervben, nem csak a gyalogosokra, kerékpárosokra, segédmotor kerékpárookra vonatkozó részt kellene oktatni, hanem teljes egészében a KRESZ-t. Ezen ismeretek megszerzése a későbbiek folyamán egy nemzetközi kategória megszerzését is nagyban elősegítené.

Azon járművezetők részére, akik bármely nemzetközi kategóriával rendelkeznek, azoknak ezen új nemzeti kategória bejegyzését automatikusan engedélyezném, hiszen aki képes egy nyerges vontatóval és hozzá kapcsolt félpótkocsiból álló járműszerelvény vezetésére, melyből sikeres vizsgát tett, annak e kategória megszerzése sem jelenthetne akadályt.

Az elektromos rollert véleményem szerint tehát – ahogy arra feljebb is utaltam - a KRESZ-ben egy új paragrafus alatt kellene szabályozni a kerékpáros és segédmotorkerékpáros rendelkezés után. E paragrafus – részletesen kifejtve - az alábbi rendelkezést tartalmazhatná a kerékpárra vonatkozó bekezdések alapján:

⁵⁴ Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság, stressz, sebesség; Tanulóvezető: Az autósiskolák szakmai-módszertani kiadványa, 2008:2 pp. 6-8, 3 p. (2008)

- (1) E-rollerrel a kerékpárúton, a kerékpársávon a leállósávon vagy a kerékpározásra alkalmas útpadkán, illetőleg ezek hiányában úttest jobb széléhez húzódva egy sorban kell közlekedni.
- (2) E-rollerrel a kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni nem szabad. Az e-rollerrel közlekedő személynek a rollerrel le kell szállnia és azt tolv - a gyalogosok közlekedésére vonatkozó szabályok szerint - kell az úttesten áthaladnia.
- (3) E-rollerrel éjszaka és korlátozott látási viszonyok között abban az esetben szabad közlekedni, ha a e-rolleren előre fehér-, hátrafelé piros színű, folyamatos vagy villogó fényt adó lámpát és fényvisszaverőt helyeztek el.
- (4) E-rollerrel éjszaka és korlátozott látási viszonyok között abban az esetben szabad közlekedni lakott területen kívül ha az e-rollert vezető személy fényvisszaverő mellényt (ruházatot) visel.
- (5) Tilos személyt szállítani; e-rollerhez oldalkocsit, valamint egyéb vontatmányt kapcsolni; e-rollert más járművel, illetőleg állattal vontatni; e-rolleren oldalra kinyúló, előre vagy hátra kinyúló, a vezetőt a vezetésben akadályozó vagy a személy- és vagyonbiztonságot egyébként veszélyeztető tárgyat szállítani; e-rollerrel állatot vezetni.
- (6) Az olyan helyen, ahol a kijelölt gyalogos átkelőhelyen kerékpáros át vezetés nincs ott az e-rollerrel le kell szállni és a gyalogos szabályok szerint kell e kijelölt gyalogos átkelőhelyen átkelni.
- (7) A gyalog- és kerékpárúton az e-rolleres a gyalogos forgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.
- (8) Ha az út mellett, annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki, a kétkerekű kerékpároknak a kerékpárúton vagy a gyalog- és kerékpárúton kell közlekedni. Ha a lakott területen a nem főútvonalként megjelölt út mellett annak vonalvezetését követve kerékpárutat vagy gyalog- és kerékpárutat jelöltek ki és az úton kerékpár nyomot (158/k. ábra) is kijelöltek - ha a közúti jelzésekből más nem következik - a kétkerekű kerékpárok az úttesten is közlekedhetnek.
- (9) Az e-rollerrel történő közlekedés során csak úgy lehet a közúti közlekedésben rész venni, hogy a vezető védő sisakot használ.

Véleményem szerint a legjobb megoldás az e-rolleresek közlekedésének elkülönítése lenne, mely során a kerékpárosokhoz hasonlóan egy olyan útfelületet kapnának, ahol szinte csak ők közlekedhetnek, de ezt a jelenlegi helyzetben kivitelezhetetlennek tartom. Ezen szabályok megjelenésével az e-rollerrel történő közlekedés a jelenlegi helyzetet orvosolná. Bár a szabályok nem lennének szigorúak, de az olyan eszközök vezetőivel szemben, akik jogsértő magatartást követnek el, jogszerűen fel lehetne lépni.

Véleményem szerint fontos lenne továbbá egy nyilvántartó rendszer kidolgozása, csakúgy, mint a gépjárművek esetében a beazonosítás végett, mely a hatósági jelzés alapján történik. Ezen eszközöket egy külön hatósági jelzéssel kellene ellátni. A németek - ahogy láthattuk - matricát helyeztek fel az e-rollerre, melyet nagyon jó megoldásnak találok, de ezenkívül javasolnám a matricához tartozó forgalmi engedély bevezetését is. A matrica alapján az eszközöket már be lehetne azonosítani, fel lehetne tüntetni a járműre vonatkozó adatokat, úgymint a roller teljesítménye, súlya, szerepelnének a jármű tulajdonosának személyes adatai (neve, lakcíme).

A matrica megléte megoldaná a biztosítási kérdést is, mert a kötelező gépjármű felelősség biztosításba be is lehetne vonni. A biztosítás megléte egy fajta biztonságot nyújtana mind az elektromos rollerrel történő közlekedők számára, valamint a közlekedésben részt vevő további személyek irányában egyaránt. Egy közúti közlekedési baleset során a biztosítás megléte további külön eljárás megindítását nélkülözné. Az okozott kár így pedig már megtéríthető lenne.

10. Elektromos roller megosztók

Az elektromos roller elterjedéséhez a rollermegosztók nagyban hozzájárultak. Magyarországon most már nem csak Budapesten, hanem egyre több nagyvárosban is elérhetőek ezen eszközök. Az elektromos roller megosztó piacot három nagy márka képviseli hazánkban, úgymint a Bird, Tier, Lime. A három cég közül a legnagyobb rollermegosztó szervezet a Lime ami 2019-ben kezdte működést a fővárosban.⁵⁵

Ezek a megosztók hasonló elven működnek. A felhasználó olyan személy lehet, aki bankkártyával valamint okos telefonnal illetve saját internettel rendelkezik, melyek megléte elengedhetetlen az eszköz működéséhez. Az okos telefonon keresztül egy alkalmazást kell letöltenünk, majd ott regisztrálnunk kell. A regisztráció során bankkártyánkat kell rögzítenünk. A bérlet perc alapon veheti igénybe a szolgáltatást. A díjazásban van eltérés a cégek között. További eltérés még az eszköz park száma, illetve az eszközök állapota. A szolgáltatás gps alapján van kitalálva és az eszközt olyan helyen hagyhatjuk őrizetlenül hátra, ahol a leadásra jogosít. Ugyanis, ha olyan helyen tesszük le az eszközt, ahol nem lehetne, a szolgáltatás nem áll le. Fontos, hogy ha az eszköz lemerül, az lábbal nem hajtható, mint egy saját tulajdonú roller, ugyanis ilyen helyzetben a bérlemény kerekei automatikusan lefékeznek.

⁵⁵<https://epiteszforum.hu/ujfajta-kozterulet-hasznalati-kihivasok-budapest-tobbszintu-onkormanyzati-rendszereben-fokuszban-a-segwayek-es-az-elektromos-rollerek> (letöltés dátuma: 2023.09.20.)

11. Elektromos rollerek környezetvédelmi szempontból

„Minden változik, a lényeg nem”, kezdem következő gondolatom az Animal Cannibals népszerű slágerének szövegével. A minden változás ez esetben úgy értendő, hogy a közlekedés egy változáson megy keresztül, amely során egyre több, újabb és újabb eszközök jelennek meg. A lényeg pedig megmaradt, azaz „A közlekedés célja emberek és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra”⁵⁶

A közlekedés terén megjelent eszközök közé sorolható polymobil, a nitro scooter, az e-scooter, a hoverboard, a segway. Városaink látképei lettek ezen eszközök, melyek a mikromobilitás szimbólumai, amik a tömegközlekedés zsúfoltságának terheit próbálják csökkenteni. Ezen eszközökkel közlekedve egyre többen hagyják hátra a gépjárműveiket és ezáltal egyfajta környezettudatos életmódra hívják fel a figyelmet.⁵⁷ De valóban környezetkímélő ezen eszközök megjelenése, vagy csak tévhit.

Franciaországban a Montréal Polytechnique Szén-dioxid-semlegesség Kutatóközpont tanulmányt készített az elektromos roller környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatban. A tanulmány rávilágít arra, hogy a második generációs elektromos roller használata hatszor több szén-dioxid kibocsátást jelent kilométereként, mint például ugyanez a távolság megtétele metróval. Hozzá tették, hogy ez csak harmada a fosszilis energiával közlekedő gépjárművek káros anyag kibocsátásának. Az elektromos roller környezetre gyakorolt negatív hatásai a gyártása során keletkező üvegházhatású gázokból ered. A környezetre gyakorolt negatív hatásai a szerkezeti elemei az akkumulátor, valamint a váza jelenti, mely alumíniumból készül. További kutatásokat végzett a Párizsi Földtani Fizikai Intézet munkatársai, akik azt vizsgálták, hogy a folyókba dobott elektromos rollerek milyen hatással vannak a környezetre. Azzal kapcsolatban pontos információval nem rendelkezek, hogy ezen eszközök, akkumulátorai, hogyan korrodálódnak a víz alatt. Hozzá tették, az eszközök alkatrészei nikkelt, ólmot és higanyt is tartalmaznak kis mennyiségben melyek élettani hatása nem a legjobbak. Problémát jelentenek a nanorészecskék melyek fémeket tartalmaznak, amelyek a vízbe jutva az élőszervezetbe bekerülhetnek.⁵⁸ Jól látható, hogy az elektromos rollerrel kapcsolatban megoszlanak a vélemények környezetre gyakorolt hatásával kapcsolatban is. Van aki szerint ez egy alternatív közlekedési eszköz mely ökológiai lábnyoma jóval kisebb, mint az autóké, de van olyan

⁵⁶ Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság, mint a globális világ része. Belügyi szemle 2011/10.5.o

⁵⁷ Skorka Tamás: E-roller: járda vagy úttest? Új magyar Közigazgatás 13: 1pp. 19-24., 6 p. (2018)

⁵⁸ <https://raketa.hu/lehet-hogy-megsem-olyan-kornyezetbarat-az-elektromos-roller-mint-hittuk>
(letöltés dátuma: 2023.08.30.)

társaság ami azt állította, hogy az elektromos roller nem biztos, hogy a legjobb alternatív megoldás.⁵⁹

12. Elektromos rollerrel történt baleset

Arra vonatkozóan, hogy az elektromos rollerek megjelenése óta hazánkban mennyi baleset történt e-rollerrel, valamint a balesetek kimenetelével, súlyosságával kapcsolatban releváns információval a Központi Statisztikai Hivatal adatállománya nem rendelkezik.

Magyarországon a rendőrkapitányságokon az e-rollerrel történt baleseteket vagy segédmotorkerékpáros, vagy kerékpáros, vagy gyalogos balesetként rögzítik statisztikailag, de van ahol egyáltalán nem vezetnek erről nyilvántartást. Ezzel kapcsolatban Dr. Mészáros Gábor: A sebességtúllépés szerepe a halálos közlekedési balesetek elemzésével foglalkozó cikkében szintén nem találunk adatot.⁶⁰

Itt azért érdemes említést tenni továbbá, hogy egy elektromos rollerrel történt baleset mely mondjuk az útesten történik.

⁵⁹ Szemere Dorottya Iványi Tamás: Elektromos rollerek fogyasztói megítélésének vizsgálata a három rétegű üzletimodell-vászon segítségével VEZETÉSTUDOÁNY 54 : 9 pp. 74-87.. 14 p (2023)

⁶⁰Mészáros Gábor: A sebességtúllépés szerepe a halálos közlekedési balesetekben, Tanulóvezető: Az autósiskolák, szakmai-módszertani kiadványa, 2019: 5 pp. 1-1. 1 p. (2019)

13. Kutatás statisztikai eredmények

Módszertan

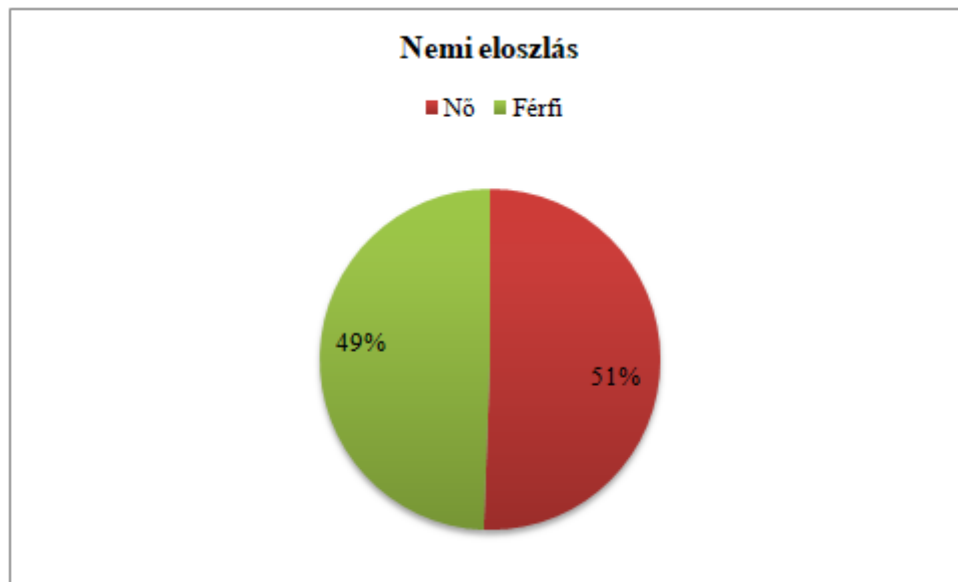
Kutatásom során az elektromos rollerek kérdéskörét vizsgáltam, kvantitatív és kvalitatív módszerek alkalmazásával. Kutatásom első részében kérdőíves adatfelmerést végeztem, majd a második részében pedig félig strukturált szakértői interjúkat készítettem. Az interjúk magyar nyelven készültek. Az interjúalanyok nevét az anonimitás érdekében megváltoztattam. Az interjúk kérdéseinek kialakítása, majd az interjúk elemzése során három kutatási dimenziót állítottam fel, amelyet, mint egyfajta mentális rácsot alkalmaztam.

Az elektromos rollerek használata

Kutatásom első részében online kérdőíves vizsgálatot végeztem az elektromos rollerek használatát illetően. A kérdőíves vizsgálat során a Google Forms felmérés-adminisztrációs szoftverét használtam. A kérdőíves vizsgálat 2023.08.22. és 2023.08.30. közötti időintervallumban történt. A kérdőívet a Facebook közösségi hálózat oldalán tettem elérhetővé. Az említett időszak során 470 fő töltötte ki az online kérdőívet.

1. ábra

A nemek szerinti eloszlás

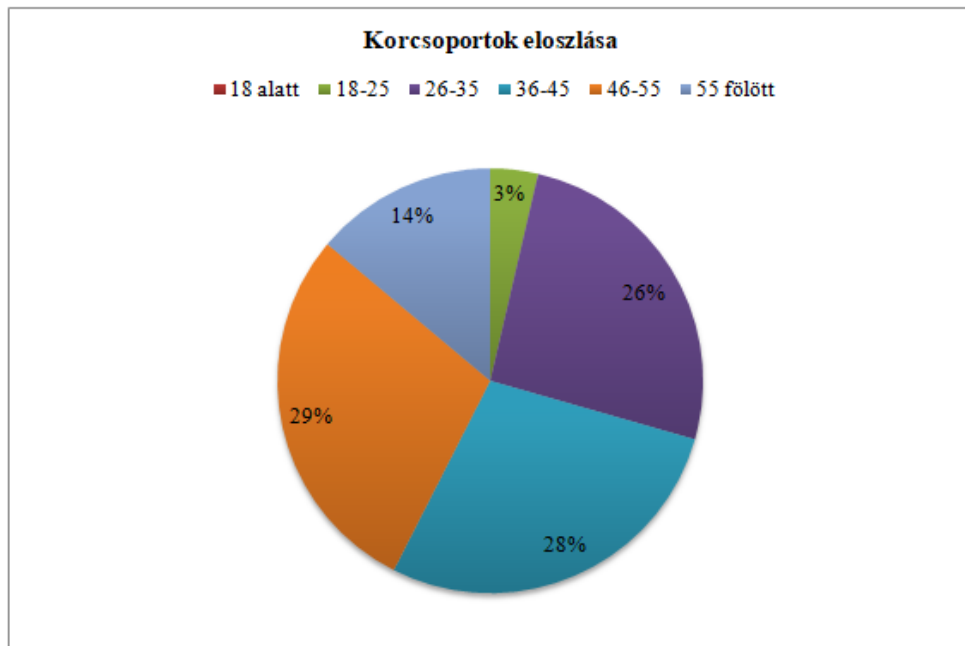


Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

Az 1. számú ábrán látható, hogy az online kérdőívet kitöltő személyek 51%-a nő és 49%-a férfi volt.

2. ábra

A korcsoportok szerinti eloszlás

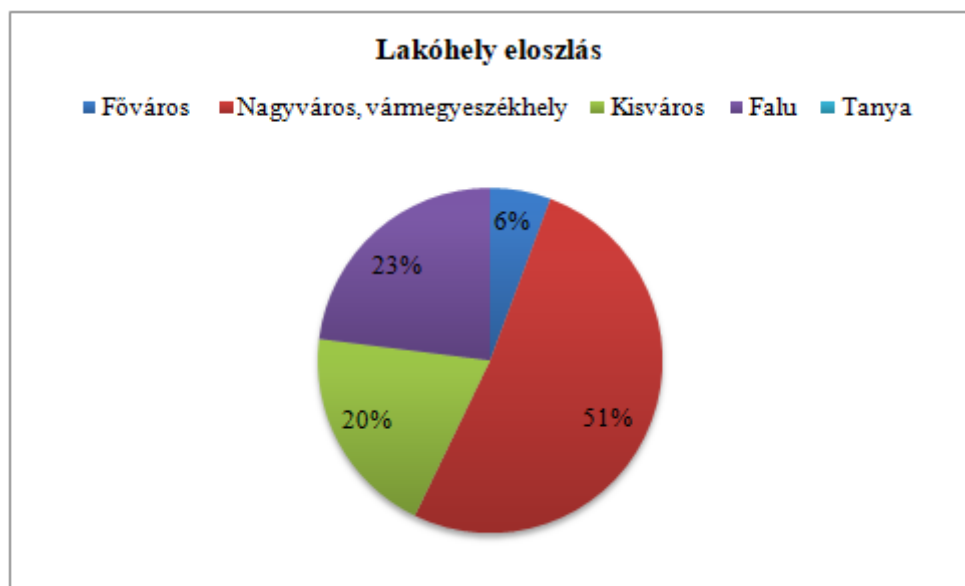


Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

A 2. számú ábra alapján jól látható, hogy a válaszadók különböző összetételű korcsoportokba tartoznak. Az online felmérés során a megkérdezettek 14%-a az 55 év fölötti, 29%-a a 46-55 év közötti, 28%-a a 36-45 év közötti, 26%-a a 26-35 év közötti, valamint a 3%-uk a 18-25 év közötti korcsoportba sorolta magát.

3. ábra

A lakóhely szerinti eloszlás

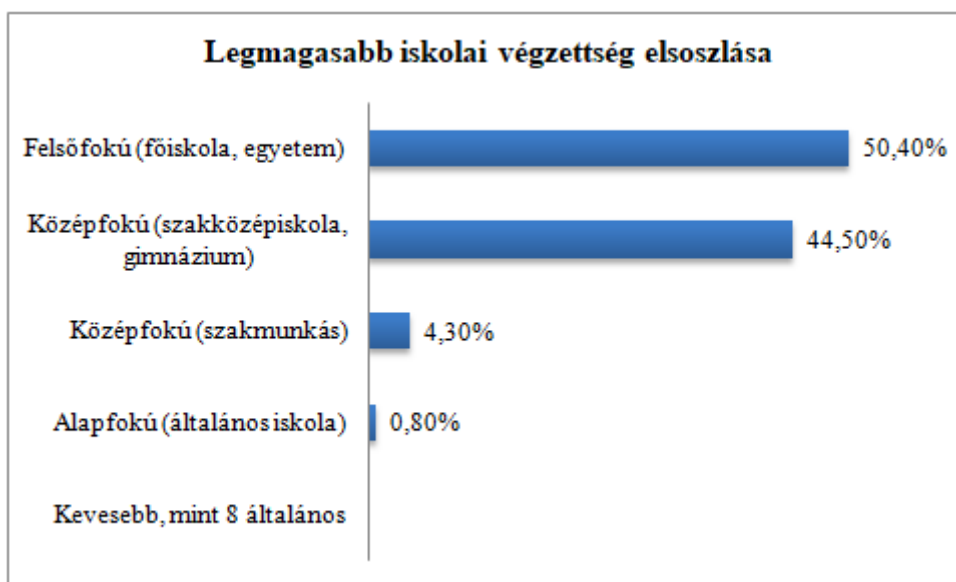


Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

A 3. ábra a megkérdezettek lakóhely szerinti megoszlását mutatja. Jól látható, hogy a kérdőívet kitöltők 6%-a fővárosban, 51%-a nagyvárosban, vármegyeszékhelyen, 20%-a kisvárosban, valamint 23%-a falun él. Ez azért is érdekes mert a kitöltők többsége részére az elektromos roller megosztó szolgáltatás elérhető.

4. ábra

A legmagasabb iskolai végzettség szerinti eloszlás

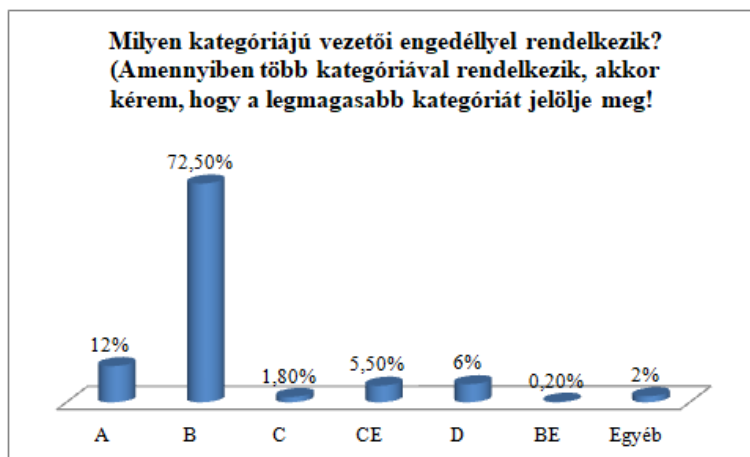


Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

A 4. ábra alapján megállapítható az, hogy az online felmérésben résztvevők 50,4%-a felsőfokú, 44,5%-a középfokú (szakközépiskolai, gimnáziumi), 4,3%-a középfokú (szakmunkás), valamint 0,8%-a alapfokú végzettséggel rendelkezik.

5. ábra

A vezetői engedéllyel rendelkező személyek legmagasabb kategóriájú vezetői engedélyének eloszlás



Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

A válaszadók 93%-a rendelkezik vezetői engedéllyel, amely 437 főt jelent. A vezetői engedéllyel rendelkező személyek 12%-nak „A” kategóriájú, 72,5%-nak „B” kategóriájú, 1,8%-nak „C” kategóriájú, 5,5%-nak „C+E” kategóriájú, 6%-nak „D” kategóriájú; 0,2%-nak „B+E” kategóriájú, továbbá 2%-nak Egyéb kategóriájú vezetői engedélye van.

6. ábra

A KRESZ alkalmazásának gyakorisága a válaszadók közlekedése során



Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

A megkérdezettek 92,3%-a ismeri az 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet közúti közlekedés szabályairól szóló előírásokat, vagyis KRESZ-t. A válaszadók 82,6%-a naponta, 8,7%-a hetente többször, 3%-a havonta többször, 4,3%-a ritkán és 1,5%-a soha nem alkalmazza a KRESZ-ben foglalt ismereteit a közlekedése során. Ez az információ számomra meglepő mivel az ezt megelőző kérdésre 92,3 % ismeri a KRESZ-t de napi szinten csak a 82,6 % használja. Az eltérés vélhetően azért van mert vélhetően a kitöltők a járművel való közlekedésre gondoltak megfelelkezve a gyalogos és utasokra vonatkozó rendelkezésekről.

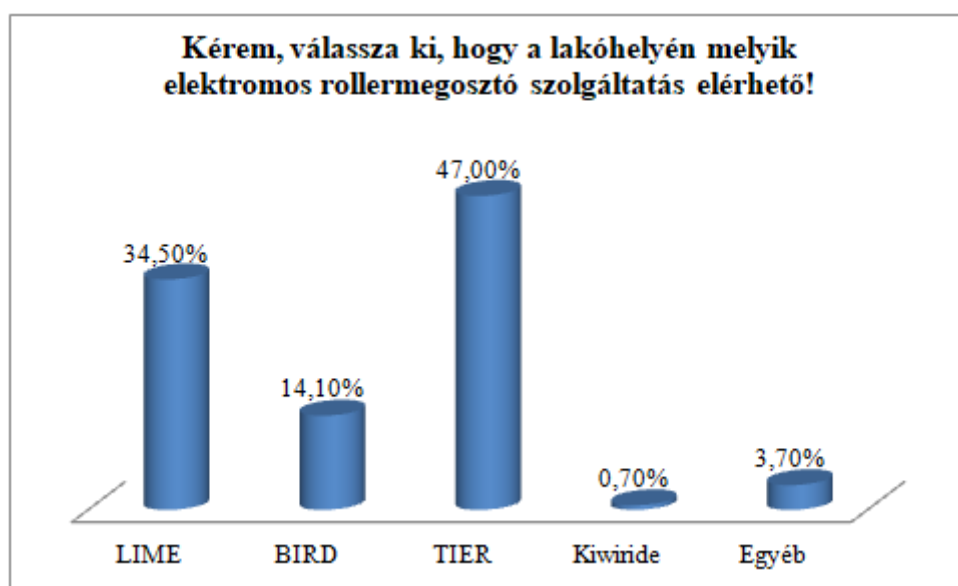
A kérdőíves felmérésben résztvevő személyek 24,7%-a már használt elektromos rollert, amely 116 főt jelent. Az elektromos roller használatának gyakoriságát illetően a válaszadók 11,7%-a rendszertelenül, 4,3%-a ritkábban, mint havonta 3%-a havonta egyszer, 1,9%-a havonta többször, 0,6%-a hetente egyszer, 1,5%-a hetente többször valamint, 1,7%-a naponta használ elektromos rollert. Ezen számok is egyértelműen bizonyítják, hogy az emberek körében mennyire népszerű az elektromos roller. Ezen mikromobilitási eszköz elterjedéséhez, valamint népszerűségéhez a roller megosztók nagyban hozzá járultak. Ezek a számok az elkövetkező időben vélhetően növekvő tendenciát fognak mutatni. De nem csak a bérlemények, hanem a

saját tulajdonban lévő elektromos rollerek is egyre nagyobb számban lesznek jelen az utakon. Ezen adatok alapján sokan arra a következtetésre juthatnak, hogy ezáltal a balesetek száma is növekvő tendenciát fog majd mutatni. Ez a feltevés nem feltétlen fedi a valóságot mert a járműpark növekedése nem feltétlen eredményezi a baleseti számok emelkedését.⁶¹

Az online kérdőívet kitöltők 6,8%-a rendelkezik saját tulajdonú elektromos rollerrel. A válaszadók 58,5%-nak van lakóhelyén elektromos rollermegosztó szolgáltatás, 8,1%-ának nincs tudomása arról, hogy a lakóhelyén van-e elektromos rollermegosztó szolgáltatás.

7. ábra

A válaszadók lakóhelyén elérhető elektromos rollermegosztó szolgáltatások



Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

A 7. ábra alapján jól látható, hogy az online felmérés során megkérdezett személyek lakóhelyének 34,7%-ban a LIME, 14,1%-ban a BIRD, 47%-ban a TIER, 0,7%-ban a Kiwride, valamint 3,7%-ban egyéb típusú elektromos rollermegosztó szolgáltatás érhető el.

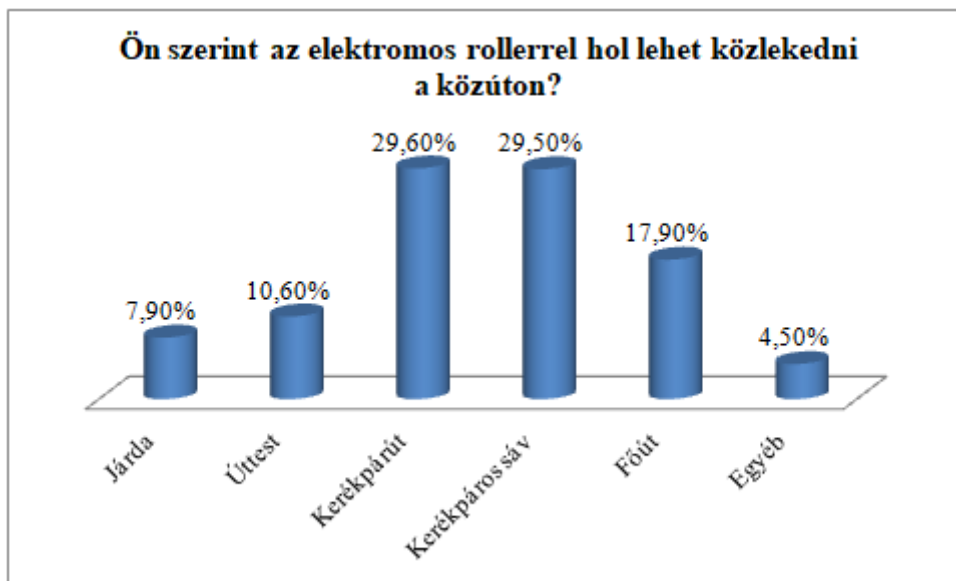
A válaszadók 35,3%-a szerint a KRESZ szabályozza az elektromos rollerrel való közúti közlekedés szabályait. A megkérdezettek 43,6%-a szerint a KRESZ nem szabályozza az elektromos rollerrel történő közlekedést a közúton, továbbá 21,1%-nak nincs erről információja. Kutatásom során számomra ez egy sarkalatos kérdés volt mellyel arra voltam kíváncsi, hogy az emberek mennyire vannak tisztában a jelenlegi szabályozatlansággal. A válaszadók nagyobb százaléka úgy véli, hogy a KRESZ szabályozza mely nem igaz. A KRESZ-ben az elektromos roller nem szerepel a II függelékében így pontos jogi megítélése vita tárgyát

⁶¹ MajorR. (2021). A közlekedési balesetek alakulása a benzinár függvényében. *Belügyi Szemle*, 69(2. ksz.), 105-119.

képezi. Sokan úgy vélik, hogy attól, mert nem szerepel a függelékben a jogszabályokat az élethez kell alkalmazni egy fajta flexibilitást követve így a meglévő kategóriákban kell elhelyezni. Itt a rendőrség, ügyészség, valamint a Kúria eltérően rendelkezik. Sajtó értesülések alapján a törvényjavaslat évek óta folyamatban van, de ezzel kapcsolatban hivatalos álláspont nincs. Szabályozása a jövőben elengedhetetlen.

8. ábra

Elektromos rollerrel történő közúti közlekedés



Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

A 8. ábra megmutatja, hogy arra a kérdésre, hogy közúton hol lehet közlekedni elektromos rollerrel a válaszadók 7,9%-a a járdát, 10,6%-a az úttestet, 29,6%-a a kerékpárutat, 29,5%-a kerékpár sávot, valamint 17,9%-a a főutat jelölte. A kitöltők között megoszlik a vélemény azzal kapcsolatban, hogy ezen eszközök hol közlekedjenek. A szavazók többsége úgy véli, hogy a kerékpárosok által használt út felületeken lenne a legjobb helye mellyel személy szerint egyet értek. A legtokéletesebb megoldás vélhetően az lenne, hogy az elektromos rollerrel közlekedők részére egy teljesen új út felületet kellene létesíteni. De ezt jelen pillanatban elképzelhetetlennek tartom.

A kutatásban résztvevő személyek 59,1%-a, vagyis 278 fő gondolja úgy, hogy szükséges lenne bármilyen típusú védőfelszerelés az elektromos roller használatakor a közúti közlekedés során. Ezen személyek 58%-a szerint a bukósisak, 19%-a szerint a könyökvédő, 18%-a szerint a térdvédő, 2,5%-a szerint a védőruházat (overál, csizma, kesztyű) lenne a legmegfelelőbb védőfelszerelés a közúti közlekedés során elektromos rollerezés közben.

Az elektromos rollert már használó személyek 6%-nak, már volt közlekedési balesete az elektromos roller használata során. Ezeknek a személyeknek az 57,1%-a dologi (anyagi káros), 28,6%-a könnyű sérüléses (8 napon belül gyógyuló), valamint 14,3%-a súlyos sérüléses (8 napon túl gyógyuló) balesete volt az elektromos roller használata során.

Az online kérdőívet kitöltő személyek 78,1%-a szerint nem fogyaszthat, 12,1%-a szerint pedig fogyaszthat alkoholt az elektromos roller használója a közúti közlekedést megelőzően. A megkérdezett személyek 9,8%-nak nincs tudomása erről az információról. Az elektromos rollert már használó személyek 5,9%-a már közlekedett ittas állapotban a közúton.

Örömmel tölt el, hogy a közvélemény többsége úgy gondolja, hogy a védő felszerelés ezen eszközök közlekedése során szükséges. Ezt én is így gondolom. A jövőben, ha csak a nemzetközi szabályozásokat nézzük, több ország a védősisakot, mint kötelező felszerelést elő írja melyet a jogalkotónak minden képen figyelembe kellene venni illetve ezt a kötelezettséget jogszabályi szinten feltétlenül. Az ittasággal kapcsolatban személy szerint én is egyet értek, hogy nem lenne szabad úgy részt venni a közúti közlekedésben. Ezen álláspontot a KÚRIA döntése is megerősít mely kifejtésre került.

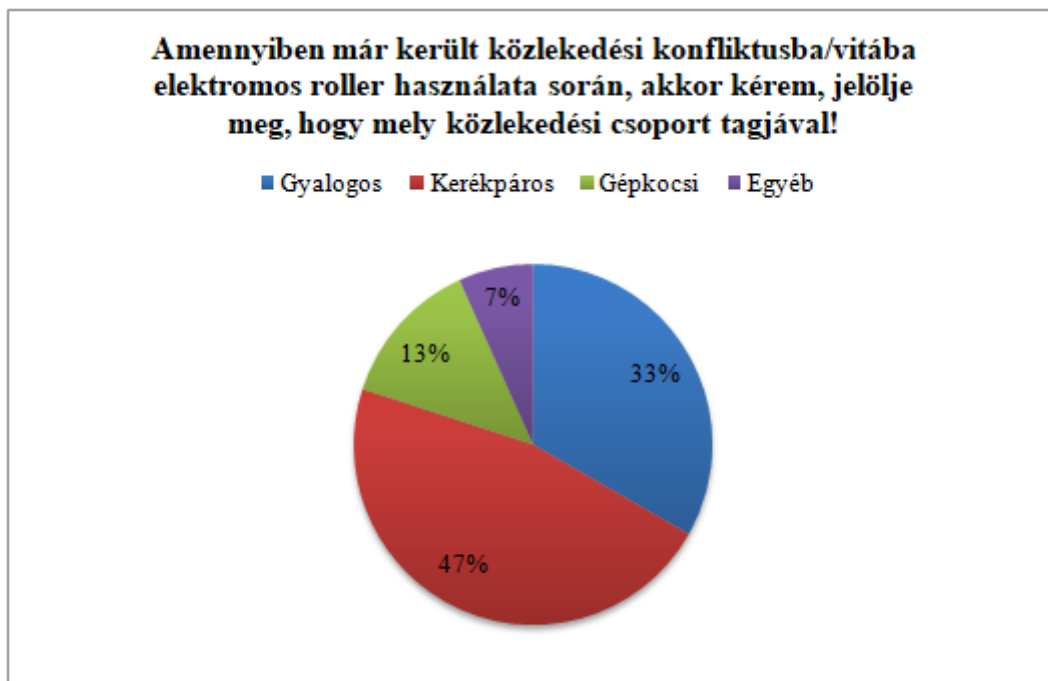
A kutatásban résztvevő személyek 88,1%-a rendelkezik biztosítással, vagyis 414 fő. Ezen személyek 81,9%-nak van kötelező biztosítása. A biztosítással rendelkező személyek több, mint fele rendelkezik személybiztosítással. Továbbá a biztosított személyek 75,2%-ának van lakás biztosítása is. Ezen felül a megkérdezett biztosítással rendelkezők, továbbá 2,9%-a rendelkezik egyéb biztosítással.

A válaszadók 88,3%-a gondolja azt, hogy szükséges, hogy az elektromos rollert használók rendelkezzenek biztosítással egy esetleges közúti közlekedési baleset során. A válaszadók 13,4%-a szerint rendelkezik olyan baleseti biztosítással, amely az elektromos rollerrel történő közlekedés során az esetlegesen bekövetkező közúti közlekedési baleset következtében megtéríti a keletkezett kárt. A kérdőívet kitöltők 22,6%-nak nincs információja arról, hogy a biztosítása tudja-e fedezni az elektromos rollerrel történő közlekedés során az esetlegesen bekövetkező közúti közlekedési balesetből adódó károkat. Ezen kérdésre adott válaszok jól mutatják ezen pont szükségességét melyet a jogalkotás során minden féle képen szem előtt kellene tartani. Egy kár esemény során ezen pont megléte igen fontos tény. Ugyanis, ha egy baleset során dologi kár keletkezik akkor az okozott kár megtérítését a biztosító rendezi. Viszont amennyiben ezzel nem rendelkezünk vagy nem kötelező ennek a megléte akkor a kártérítés polgári peres úton érvényesíthető. Tekintve a bíróságok leterheltségét ez egy igen hosszadalmas folyamat természetesen, ha tudjuk ki okozta a kárunk, viszont ha nem akkor a keletkezett kárunk kénytelenek leszünk mi magunk meg téríteni. A keletkezett kár megtérítése,

hogy az egy az egyben teljes összeg vagy rész összeg az annak függvényé, hogy rendelkezünk-e cascoval. Ha van ilyen opciónk akkor az önrész befizetésével tudjuk a kárt helyre állítani. Ha nincs akkor egy az egyben mi magunk kell, hogy a kárt megtérítsük. Ezeknek tükrében a jogalkotónak ezt kötelezővé kellene tenni.

9. ábra

Közlekedési konfliktus az elektromos rollert használók és a közlekedési csoportok között



Forrás: Saját készítésű diagram, az online felmérés alapján

Az elektromos rollert használó személyek 13%-a már került közlekedési konfliktusba, amikor az elektromos rollert használta. Ezen személyek 33%-a gyalogossal, 47%-a kerékpárossal, 13%-agépkocsival, valamint 7%-a egyéb közlekedési csoport tagjával került közlekedési vitában. Ez az adat egyáltalán nem meglepő, hiszen egyre népszerűbbek az emberek körében. Az, hogy a legtöbb konfliktus a kerékpárosokkal van az sem meglepő mely arra vezethető vissza, hogy a kerékpárosok által használt út felületeket használják a legtöbbet. Ennek következtében keletkezik ez a konfliktus. Ezután legnagyobb számban a gyalogosokkal kapcsolatos konfliktus helyzetek alakulnak ki mely a járdán való közlekedésre vezethető vissza ezt követően a gépkocsikkal kapcsolatos konfliktus helyzetek mely az úttesten történő megjelenésre vezethető vissza.

14. Kutatás statisztikai eredménye Szakértői interjúk

14.1. Az elektromos rollerek használata – szakértői interjúk alapján

Kutatásom második részében kilenc félig strukturált interjút készítettem Magyarország különböző területein dolgozó rendőrökkel. Az interjúk magyar nyelven készültek. Az interjúalanyok nevét a dolgozatban megváltoztattam az anonimitás érdekében. Az interjúalanyok 77%-át a férfiak, 23%-a nők alkották. Az alanyok már több éves szakmai tapasztalattal rendelkeznek az adott szakmai területen. Az interjú kérdéseinek kialakítása, majd az interjúk elemzése során három kutatási dimenziót állítottam fel, melyet, mint egyfajta mentális rácsot alkalmaztam. Ezek a dimenziók voltak: az elektromos roller jogi helyzete a szakemberek feladat-ellátási területén, a szakemberek tapasztalatai, a szakértők véleménye az elektromos roller jogi szabályozására vonatkozóan.

14.2. Az elektromos roller jogi helyzete a szakemberek feladat-ellátási területén

Kutatásom első dimenziójában szerettem volna választ kapni arra, hogy az ország különböző illetékességi területén dolgozó szakemberek meglátása szerint az adott illetékességi területükön az elektromos roller és az azzal közlekedő személy minek minősül.

„Nálunk jármű és azon belül segédmotoros kerékpár.”⁶²

„Ez egy nagyon érdekes kérdés, mivel megoszlanak a vélemények. A megyei vezetés szerint smkp, az osztályvezetőm szerint a teljesítményt kell nézni és ez alapján 300 W felett smkp, de ezt nem merik felvállalni.”⁶³

„Figyelemmel arra, hogy a KRESZ nem tartalmazza ennek a közlekedési eszköznek a megnevezését, bármilyen járműkategóriába történő besorolását, így az ezzel közlekedő személy gyalogosnak minősül.”⁶⁴

„Jármű. smkp vezetőjének minősül. Így a járművezetővel szemben alkoholszonda, járművezetői engedély megléte, biztosítás meglétének vizsgálata szükséges.”⁶⁵

„Az eddigi kevés esetem többségében gyalogosnak minősült.”⁶⁶

„Attól függ, hogy ki helyszíneli, ki hogyan akar a megyei felső vezetés elvárásainak megfelelni. Nagyon erőltetik minden esetben a járművezető megállapítását. Ha én

⁶² Részlet a 1. szakértői interjúból

⁶³ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁶⁴ Részlet a 3. szakértői interjúból

⁶⁵ Részlet a 4. szakértői interjúból

⁶⁶ Részlet az 5. szakértői interjúból

helyszínelek, akkor addig míg bűncselekmény nem valósul meg, addig gyalogosként kezelem a hatályos jogi normáknak megfelelően, mivel ez nincs szabályozva. Úgy gondolom, hogy a szabálysértés és a bűncselekmény súlyossági foka vagy a jogsértésnek a szintjei például a sérülés foka választja el egyiket a másiktól. Illetve a befolyásolt állapot. Ittas vagy bódult állapot. Amiatt veszem bűncselekmény-nek ha valamelyik tényező felmerül, mert a büntetőeljárásban tágabban értelmezhető a közlekedési eszköz”⁶⁷

„Megítélése szubjektív.”⁶⁸

„Változó, hol gyalogosnak, hol járműnek. Én gyalogosként kezelem őket.”⁶⁹

„Nálunk segédmotor kerékpárként kell kezelni 25 km/h alatt.”⁷⁰

A szakemberek válaszaiból az derült ki, hogy eltérőek a nézőpontok az elektromos rollerrel és az azt vezető személlyel kapcsolatban. Az eltérő álláspontok nem meglepőek. Dolgozatomban itt visszaköszön a hatóságok álláspontjai közötti eltérés problematikája.

A személyes véleményem az, hogy az elektromos roller a KRESZ számára ismeretlen fogalom, így, ahogy azt már a korábbiakban kifejtettem, ugyan megvalósul az ittas, valamint a bódult állapotban történő járművezetés bűncselekménye, de más közlekedési bűncselekmény nem, mivel az elektromos roller járműkategórián belüli további behatárolása elakad. Ezen eszközzel történő baleset során a 60/2010 Orfk utastás⁷¹ nem zárja ki a súlyos testi sértéssel kapcsolatban a szemle tartását. Könnyű testi sértés esetén a szükséges indítványok beszerzése után szintén lehetséges a szemletartás.

Másrészt szerettem volna azzal kapcsolatban is információt kapni a szakemberektől, hogy a munkahelyükön milyen eljárási rend vonatkozik az elektromos rollerrel közlekedő személlyel szemben.

„Nálunk az elektromos rollerrel közlekedőkkel szemben ugyanaz az eljárási rend, mint smkp-val közlekedőkkel szemben.”⁷²

⁶⁷ Részlet a 6. szakértői interjúból

⁶⁸ Részlet a 7. szakértői interjúból

⁶⁹ Részlet a 8. szakértői interjúból

⁷⁰ Részlet a 9. szakértői interjúból

⁷¹ 60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól 3. pont c) alpont

⁷² Részlet a 1. szakértői interjúból

„Ha nagy sajtó vízhangú lehet az ügy, akkor azt várják, hogy szemlézzenek benne. De szerintem ezt az adott helyszínelő dönti el.”⁷³

„Az elektromos rollerrel közlekedő smkp vezetőjének minősül. Járművezetővel szemben alkoholszonda, járművezetői engedély megléte, biztosítás meglétének vizsgálata történik.”⁷⁴

„Hát meglátásom szerint majdnem mindenki máshogy kezeli, nincs megszokott vagy bevett iránymutatás. Volt, akitől azt hallottam gyalogos lett valamint olyan is aki járművezetőnek tekintette.”⁷⁵

„Az elektromos rollerrel történt eseményeket minden egyes eseménykor külön nem általánosan, hanem egyedileg van megvizsgálva majd közvetlen parancsnokkal történt egyeztetés után kerülnek rögzítésre és behatárolásra. Ilyenkor a vezető a döntése során figyelemmel van az aktuális statisztikai adatokkal, az igazgatásrendészeti osztály elvárásaival, illetve a megyei vezetés által elvártakkal.”⁷⁶

„Helyszín megtekintése után a parancsnok hívása történik. Ezt követően majd eldönti, hogy milyen eljárási rendet alkalmazzak.”⁷⁷

„Ez eljárási rend az e-rolleressel szemben változó, de többnyire gépi meghajtású jármű vezetőjeként kezelik.”⁷⁸

„Ha ittas, akkor ittas járművezetés, jogosítványt nem kell elvenni. amúgy úgy kell kezelni, mint az smkp-t.”⁷⁹

Az interjú alanyok elmondása alapján jól látható, hogy nincs egy egységes eljárási rend az elektromos rollerrel közlekedőkkel szemben. Itt azért említést kell tenni azzal kapcsolatban, hogy az ORFK adott ki ezen eszközökkel közlekedő személyekkel szemben történő eljárási rendet, melyet nem mindenki követ. Ennek a legfőbb oka az eltérő álláspontok, mely már a törvényességi felügyeletet végző ügyészségnél kitűnik. További ellentét a járásbíróságok

⁷³ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁷⁴ Részlet a 4. szakértői interjúból

⁷⁵ Részlet az 5. szakértői interjúból

⁷⁶ Részlet a 6. szakértői interjúból

⁷⁷ Részlet a 7. szakértői interjúból

⁷⁸ Részlet a 8. szakértői interjúból

⁷⁹ Részlet a 9. szakértői interjúból

közötti ítéletek. Ha valaki ezeket nyomon követi olybá tűnik, hogy nem tudja a bal kéz mit akar a jobb.

Arra vonatkozóan is kerestem a választ, hogy az adott szakemberek a járműveken belül, mely kategóriába sorolja az elektromos rollert. A megkérdezett szakemberek 44,5%-a segédmotoros kerékpárként, 44,5%-a nem tartja járműnek 11%-a beépített erőgép által hajtott járműveként tekint az elektromos rollert. Továbbá a megkérdezett szakemberek 66,7%-a nem tesz különbséget az üléssel rendelkező és az üléssel nem rendelkező elektromos rollerek között, azonban 33,3%-uk szerint az üléssel rendelkező elektromos rollerek az Európai Unió normák alapján már tekinthető segédmotoros kerékpárnak. Ezen felül az interjúalanyok 77,8%-a nem tesz különbséget az elektromos rollerek között teljesítmény és sebesség alapján.

14.3. Szakemberek tapasztalatai

Az interjúalanyok az ország különböző feladat-ellátási területein dolgoznak. Ezen illetékességi területekhez tartozik: Győr-Moson-Sopron Vármegyei Rendőr-főkapitányság, Győr Rendőrkapitányság, Miskolc Rendőrkapitányság, Zala Vármegyei Rendőr-főkapitányság és Sopron Rendőrkapitányság. Az interjúalanyaim több éves szakmai múlttal és szakmai hozzáértéssel rendelkeznek. Az interjúalanyok többsége baleseti helyszínelőként dolgozik, azonban van olyan, aki előadóként tevékenykedik. A megkérdezettek különböző rendfokozatokkal rendelkeznek. A megkérdezett szakemberek több mint fele helyszínelő már olyan balesetet, amely során az elektromos rollerrel közlekedő személy volt a balesetben érintett.

„Eddig öt esetben intézkedtem elektromos rollerrel. Ebből egy olyan eset volt, amikor a rollerrel közlekedő személy a kerékpárúton, a kerékpárosokkal szembe közlekedett, majd amikor vele szemben közlekedtek kerékpárok kitért előlük. De egyszer egy kanyarban nem látta a kerékpárost és összeütköztek. Mind a kerékpáros mind a rolleres megsérült...”⁸⁰

„Kerékpáros személy ütközött egy rolleres személlyel, ahol személyi sérülés történt.”⁸¹

„Több ilyen esetem is volt. Az első esetem egy kerékpárúton lejtőn lefelé érkezett egy kerékpáros vele szembe emelkedőn haladt egy e-rolleres. Egyszerre értek egy T alakú kereszteződéshez, mindketten egyszerre haladtak rá az útestre és az úttest közepén az e-roller balra kanyarodva befordult a kerékpáros elé és összeütköztek. Mind a ketten

⁸⁰ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁸¹ Részlet az 5. szakértői interjúból

*megsérültek... A következőnél egy e-rolleres hölgy az úttestről a kerékpáros nyomot követve felhajtott a kerékpárútra, ahol vele szemből szabálytalanul érkező kerékpárossal ütközött... A harmadik estem során e-rollerrel egy férfi behaladt a sétáló utcába és egy öt éves kislányt fellökött. Ebben az esetben jelentés készült, mivel nem volt nagy a sebessége a rollernak.*⁸²

*„Igen volt ilyen tapasztalatom. Az elektromos rollerrel közlekedő személy egy elsőbbségadás kötelező jelzőtáblával alárendelt útról egy személygépkocsi - jobb elejének ütközött.*⁸³

*„Egy esetben, az úttesten esett el a rollerrel a személy és súlyos sérülést szenvedett.*⁸⁴

Ezen balesetek jól tükrözik, hogy az elektromos rollerrel közlekedő személyek a kerékpárosok által használt útfelületeket veszik igénybe. De ezt a tényt az empirikus kutatásom során tapasztaltak is megerősítik. Ebből természetesen az adódik, hogy a kerékpárutat igénybe vevő kerékpáros személyekkel lesz konfliktusa az elektromos rollereseknek, illetve kerékpárút és útkereszteződésnél pedig a gépkocsikkal.

Szerettem volna azt is megvizsgálni, hogy a szakemberek az említett esetekben milyen minősítésben intézkedtek az elektromos rollerrel kapcsolatban a baleset során, valamint, hogy az adott intézkedéseket mely norma alapján hajtották végre.

*„Ezen esetben, amit említettem ott gyalogosként kezeltem. A hatályos KRESZ alapján jártam el.*⁸⁵

*„Eljárást indítottam, melynek baleseti része az igazgatásrendészetre ment, viszont a rolleresnek volt eltiltása. Az ügy még mindig vizsgálat alatt...”*⁸⁶

*„Az első esetben, amit említettem ott ugye mind a ketten megsérültek, ezért szabálysértési eljárást indítottam, nem tudom mi lett a vége... A második esetben is szabálysértési eljárás lett. A harmadik esetben pedig már említettem, hogy jelentés készült, mivel nem volt nagy a sebessége a rollernak...”*⁸⁷

⁸² Részlet a 6. szakértői interjúból

⁸³ Részlet a 7. szakértői interjúból

⁸⁴ Részlet a 8. szakértői interjúból

⁸⁵ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁸⁶ Részlet az 5. szakértői interjúból

⁸⁷ Részlet a 6. szakértői interjúból

„Szabálysértési eljárást kezdeményeztem ellene, mivel gyalogosként az úttesten közlekedett a járda helyett.”⁸⁸

Gyalogos zavaró magatartása miatt helyszínbírságot kapott.”⁸⁹

Ezen eseteknél ismét megmutatkoznak az eltérő álláspontok. Itt ismét jól látható és érezhető a szabályozás hiánya. A megkérdezettek közül volt, aki az esetet egy rendőri jelentéssel lezárta mely során az iratanyag irattárba került, volt, akinél az elektromos rollerest gyalogos személyként minősítette és e szerint folytatta le az eljárást volt, akinél segédmotor kerékpárosként minősítette az esetet és e szerint folytatta le az eljárást. Ezen esetek nem csak az eljáró rendőröknek, ügyészeknek, ha nem a bírónak is nagy fejtörést okoztak melyet a jelenlegi szabályozatlanág okoz. Ezért is lenne fontos minél hamarabb a jogszabály megalkotása ugyanis ez a jogalkalmazóknak valamint a döntést hozóknak nagy segítséget jelentene.

A szakemberek többsége szerint a lakóhelyükön az elektromos rollerek elterjedése egyre gyakrabban okoz valamilyen típusú közlekedési konfliktust a közlekedés többi résztvevőjével szemben, legyen szó akár a gyalogosokról, a kerékpárosokról, motorosokról, valamint a gépkocsivezetőkről. A közlekedési vita kialakulása nem véletlen, hiszen a közúti közlekedésben egyre magasabb számban vesznek részt az emberek saját tulajdonú vagy elektromos rollermegosztó szolgáltató által bérelt eszközökkel.

Továbbá a szakemberek mindegyike említést tett arról, hogy az elektromos rollerrel közlekedő személyek, amikor a balesetben voltak érintettek, akkor semmilyen típusú védőfelszerelést nem alkalmaztak. Úgy gondolom, nagyon fontos lenne legalább a védő sisak alkalmazása. Egy esetleges balesetnél a sérülés fokának csökkentésénél jelentős szerepe lenne ezen biztonsági eszköznek.

Mindemellett kíváncsi voltam arra is, hogy az adott balesetekben érintett elektromos rollerrel közlekedő személyek rendelkeztek-e biztosítással.

„Azt, hogy személy vagy lakásbiztosítással rendelkezett-e azt nem tudom. A járművön nem volt.”⁹⁰

„Nem rendelkezett, így szabálysértési feljelentést tettem.”⁹¹

⁸⁸ Részlet a 8. szakértői interjúból

⁸⁹ Részlet a 7. szakértői interjúból

⁹⁰ Részlet a 2. szakértői interjúból

⁹¹ Részlet az 5. szakértői interjúból

„Áh egyik sem. Egyik esetben sem.”⁹²

Tapasztalt baleset helyszínelőként minden balesetnél ez a kérdés a legfontosabb a balesetben érintett személyek részéről. Az, hogy kivel szemben az intézkedő rendőr milyen eljárást kezdeményez az a vétlen felet részben vagy egyáltalán nem érdekli. A vétlen fél részére a legfontosabb a keletkezett kárának a megtérítése. Ezért is lenne fontos, hogy az elektromos rollerek biztosítással rendelkezzenek a jövőben mely az okozott kárt meg térítené.

Kutatásom harmadik dimenziójában a szakértők véleményére, előremutató javaslataira voltam kíváncsi. Elsősorban az érdekelt, hogy mit gondolnak a szakemberek arról, hogy mely eljárási rend, illetve jogi megítélés lenne helyes az elektromos rollerrel közlekedő személlyel szemben.

„Én úgy gondolom, minden elektromos rollerrel közlekedő személyt járművezetőnek kellene tekinteni, függetlenül az elektromos roller teljesítményétől, kialakításától.”⁹³

„Én úgy gondolom, hogy ezen eszközök elszaporodása végett illetve, hogy eddig nem történt szabályozás mindenféleképpen járműként kezelném. Az eszköz behatárolása, fogalma a Kresz-ben lenne a legfontosabb. Az smkp-vel azonos szinten szabályoznám.”⁹⁴

„Elsősorban járművezetőnek tekinteném az elektromos rollerrel közlekedő személyt, mivel ezeknek a rollereknek a lényege, hogy beépített erőgép hajtja, attól függetlenül, hogy bizonyos típusai emberi erő által is hajtható. Annak már nehezebb lenne a megítélése, hogy egy esetleges baleset bekövetkezése esetén, a baleset pillanatában a rollert melyik erő hajtotta. Véleményem szerint ezt is lehetne ellenőrizni akkor, ha az ilyen rollerekbe beszerelésre kerülne egy olyan szerkezet, amely által szabályozhatná a vezetője, hogy az adott útszakaszon „gépi üzemmódban” vagy „manuális üzemmódban” közlekedik, és a választott üzemmódot ez a szerkezet ellenőrizhetően rögzítené, tárolná az adatokat bizonyos ideig. Amennyiben pedig a baleset pillanatában „manuális módban” közlekedett a vezető, akkor – ahogy a kerékpárt hajtó és toló között is ez a különbségtétel alapja – gyalogosnak minősülne. Ez a szempont az elektromos rollert vezető által ittasan okozott baleset nézőpontjából is releváns lenne. A másik

⁹² Részlet a 6. szakértői interjúból

⁹³ Részlet a 1. szakértői interjúból

⁹⁴ Részlet a 2. szakértői interjúból

megoldás az lehetne, hogy ne lehessen ezeket a rollereket egyáltalán emberi erővel hajtani, ha lemerül az akkumulátor.”⁹⁵

„Járművezetőkkel szembeni eljárás, mivel véleményem szerint a sokszor hangtalan eszközökkel a gyalogosok között a járdán közlekedve balesetet előidéző szituációk alakulnak ki és a több ilyen jellegű jármű közlekedésben való részvétele fokozott balesetveszéllyel jár. A járművezetői engedéllyel nem rendelkező eszközhasználók a hiányos Kresz ismeretek nélküli közlekedésben való részvétele balesetveszéllyel jár. Szükséges lenne országosan egységes állásfoglalás az e-rollerekkel kategóriába történő sorsolás miatt.”⁹⁶

„Én mindenképpen úgy gondolom, hogy járművezető. Nem tartom feltétlen jónak, hogy az elektromos rollerral pl.: a gyalogjárdán a többi gyalogos között közlekedik. Hirtelen, és nagyobb sebességgel, mint egy gyalogos, így könnyebben veszélyhelyzetet tud előteremteni.”⁹⁷

„Minden egyes eseményt külön kezelnek, nincs általános szabály, vagy eljárási rend. Ez nem helyes. Véleményem szerint járművezetőként kellene kezelni, tekintettel arra, hogy gyalogosként sokkal gyorsabban tudnak közlekedni, az úttestet veszik igénybe és kerékpárosként viselkednek. A helyes az lenne, ha minél gyorsabban kerékpáros jogállást kapnának, aszerint kezelnék őket, de ahhoz szabályokat kellene hozni, be kellene kategorizálni az eszközöket.”⁹⁸

„Nincs kialakult eljárási rend. Míg semmilyen kategóriába nincs lefektetve járműként ezért gyalogos. Mielőbb kategorizálni teljesítmény függvényében járműként.”⁹⁹

„Gyalogos, mivel a KRESZ 1. számú függelékében az e-rollert nem nevesíti járműnek. Önálló gépi meghajtás járműkategóriát kellene létrehozni szerintem a KRESZ-ben.”¹⁰⁰

⁹⁵ Részlet a 3. szakértői interjúból

⁹⁶ Részlet a 4. szakértői interjúból

⁹⁷ Részlet az 5. szakértői interjúból

⁹⁸ Részlet a 6. szakértői interjúból

⁹⁹ Részlet a 7. szakértői interjúból

¹⁰⁰ Részlet a 8. szakértői interjúból

„Szerintem nincs egyértelműen szabályozva. Ha ittas, akkor járjanak el vele szembe, mivel gépi meghajtású. a többivel csak ha megfelelően szabályozva van akkor kellene foglalkozni. Egyszerűen szabályoznám, azt kéne alkalmazni, mint az smkp-nál.”¹⁰¹

A szakértői interjúalanyok egyöntetűen egymástól független arra az álláspontra jutottak, hogy a jelenlegi szabályozatlanság hosszútávon tarthatatlan. A jelenlegi helyzet ellen a jogalkotónak minél hamarabb meg kell alkotni azon jogszabályt mely az elektromos rollert szabályozza. A szakértői interjú alanyok egyértelműen megfogalmazták, hogy a KRESZ-ben nevesíteni kellene a fogalmát valamint a járművek közötti elhelyezését. Ezt követően ugyan ebben a jogszabályban rögzíteni kellene a velük kapcsolatos szabályokat. Ha ez megtörténne, akkor a különböző nézetek megszűnnének és kialakulna a helyes szabályozás.

15. Összegzés

A jelenlegi helyzet rávilágít arra, hogy az elektromos roller kérdés körének, illetve a hozzá hasonló eszközök megjelenésének szabályozása mennyire sürgető. Minden egyes nappal, amíg a jelenlegi helyzet bizonytalanságot okoz, egyre nagyobb az esély arra, hogy az adott eszköz használója baleset áldozatává váljon, ez pedig nem csak az egyénre, hanem a társadalomra is hátrányosan hat. Itt első sorban az idővesztésre gondolok, melyet egy közlekedési baleset következtében létre jött „dugó” azaz forgalmi torlódás eredményez mely jelentős nemzetgazdasági érdekeket sért.¹⁰²

Egy személyi sérüléssel közlekedési baleset során megsérült személynek a kórházi ellátása során egy röntgent felvétel huszonhétezer forintba kerül, melyet a Társadalombiztosító fizet. Komolyabb sérülés esetén más vizsgálatok költsége jóval többbe kerül, ezért a határ a csillagos ég lehet.

A legkomolyabb veszteség természetesen egy halálos kimenetelű baleset, mely nem csak az elhunyt hozzá tartozói számára óriási veszteség, hanem a nemzet számára is. Ennek a számszerűsített értéke 2017-ben 273 millió forint volt, melyben a forgalmi torlódás miatt keletkező károk is benne voltak.¹⁰³

Ettől még az elektromos rollerek népszerűsége töretlen és az elkövetkező időben véleményem szerint az is marad. Munkám során egyre többet észlelem, hogy ezen eszközök használói milyen veszélyesen közlekednek, illetve előfordul, hogy egy rolleren többen is

¹⁰¹ Részlet a 9. szakértői interjúból

¹⁰² MajorR. (2021). Közúti közlekedési balesetek miatt kialakult torlódások okozta idővesztesség csökkentésének lehetőségei, avagy miként gyorsítható a helyszíni eljárás. *Belügyi Szemle*, 69(6), 1009-1026.

¹⁰³ MajorR. (2021). Közúti közlekedési balesetek miatt kialakult torlódások okozta idővesztesség csökkentésének lehetőségei, avagy miként gyorsítható a helyszíni eljárás. *Belügyi Szemle*, 69(6), 1009-1026.

utaznak. Az e-rollerekkel kapcsolatos eltérő álláspontok mellett meg kell jegyezni, hogy a jogászok hajlamosak az adott szabályokat saját véleményükre formálni.

Az intézkedő rendőr pedig a baleset helyszínén nagyon nehéz helyzetben van. Ha az ORFK állás pontját követve szankcionálja az eszköz használóját, és az adott ügyben a bíróság eltérő ítéletet hoz, az véleményem szerint az intézkedő rendőr hitelességét, szakmai hozzáértését is megkérdőjelezi.

Számomra a legszimpatikusabb szabályozás egyébként a német. Láthatjuk, hogy a környező országokban, például Romániában mely jogsértések jelentkeztek ezen eszközökkel közlekedőknél. Ezen jogsértések most is fennállnak, de nincsenek dokumentálva, mivel maga az eszköz ismeretlen fogalom.

Megfelelő szabályozás esetén ezen szabálysértések kiugró tendenciát fognak mutatni, de egy kialakított szankciórendszerrel ezek száma csökkenthető lesz, valamint a jogsértésekkel szemben jogszerűen lehet fellépni.

Az elektromos roller megosztók társaságok részére hátrányt jelentene, illetve anyagi terheket róna a jogalkotó, ha védő sisak, valamint a biztosítás, illetve a matrica feltüntetését jogszabály kötelezően előírná, viszont egyfajta biztonságot jelentene mind az eszközök használói, mind a többi közlekedő részére.

A saját aplikációjukon keresztül a modern technika lehetőséget biztosítana arra, hogy a vezetői engedélyt képfelvétel készítésével rögzíteni lehetne, melynek hiánya esetén ezen szolgáltatás igénybevétele kizárt lenne.

Arra vonatkozóan, hogy használatot megelőzően az e-roller vezetője nincs ittas vagy bódult állapotban, egy nyilatkozat beszerzése – büntetőjogi felelőssége tudatában - szükséges lenne, melyben a használatba vevő arról nyilatkozna, hogy az eszköz használata előtt nem ivott, jármű vezetésre képes állapotban van, illetve nem fogyasztott kábító bódító hatású szert.

A védő sisak tekintetében az elektromos roller megosztó szolgáltatók a csomag küldő szolgáltatók által használt csomag pontokat alkalmazhatnák, melyekben a sisakot fel lehetne venni a szolgáltatás megkezdése előtt és ennek a befejezését követően ugyan itt le lehetne adni. Azzal kapcsolatban, hogy a védő sisakot ne tulajdonítsák el, ezen tárgyak értéke a szolgáltatás megkezdése előtt egy kaukció részeként letétbe kerülne a bankszámláról, mely az eszköz megléte esetén a bérleti számlájára visszakerülne. Továbbá valamennyi elektromos rollert fel lehetne szerelni egyfajta menetrögzítő készülékkel, mely során egy esetleges ittas vezetésnél ez a készülék rögzíti, hogy az eszközzel gépi üzemmódban közlekedtek vagy éppen emberi erővel. Ezen adatok egy balesetnél nagyban segítenék az eljárás menetét. Ezek kivitelezése valóban

nagyobb terheket jelentene a cégek számára, melyek csak hosszú távon térülnének meg, viszont a biztonság lényegesen fontosabb kérdés, mint a cégek anyagi helyzete.

A szakértői interjúk során érezhető volt a kollégák részéről, hogy a jelenlegi helyzet tarthatatlan. Én is úgy vélem, hogy a jogalkotónak minél hamarabb be kell avatkozni, mert egyre több probléma lesz ezen eszközök vezetőivel, melyet a kutatásom is igazol. Véleményem szerint az elektromos rollert minél hamarabb el kell helyezni a KRESZ rendelkezései között, és egy teljesen külön álló részt kellene, hogy kapjon. A nemzetközi példákból tanulva és saját véleményem szerint a legjobb lenne, ha ezen eszközök vezetését 14 életév betöltéséhez és vezetői engedélyhez kötnénk. Továbbá szükségesnek érzem a biztosítást és az eszközök regisztrációját egy matrica rendszeren keresztül. Létfontosságú az elektromos roller műszaki paramétereinek rögzítése is jogszabályi szinten.

A jogalkotónak tehát minél előbb cselekednie kell ezen a téren, hogy elkezdjük helyreállítani azokat a rossz beidegződéseket, melyet az elmúlt évek szabályozatlansága okozott, és megtenni a szükséges jogi lépéseket annak érdekében, hogy ezek a közlekedési árnyak előléphessenek a fényre. Ennek bekövetkeztéig pedig híres magyar költőnk, Petőfi Sándor ismert versének címével zárnam dolgozatomat az elektromos roller vonatkozásában: Minek nevezzelek?

16. Ábra jegyzék

1. ábra: A nemek szerinti eloszlás.....	40
2. ábra: A korcsoportok szerinti eloszlás.....	41
3. ábra: A lakóhely szerinti eloszlás.....	41
4. ábra: A legmagasabb iskolai végzettség szerinti eloszlás.....	42
5. ábra: A vezetői engedéllyel rendelkező személyek legmagasabb kategóriájú vezetői engedélyének eloszlása.....	42
6. ábra: A KRESZ alkalmazásának gyakorisága a válaszadók közlekedése során	43
7. ábra: A válaszadók lakóhelyén elérhető elektromos rollermegosztó szolgáltatók	44
8. ábra: Elektromos rollerrel történő közúti közlekedés.....	45
9. ábra: Közlekedési konfliktus az elektromos rollert használók és a közlekedési csoportok között.....	47

17. Felhasznált irodalom jegyzék

Ambrus István, Orosz Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában: a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái, Magyar jog 67: 1 pp. 1-12., 12p. (2020)

Felföldi Péter, Harangozó Valentin: Az alternatív közlekedési eszközök budapesti helyzetképe, különös tekintettel az e-rollerekre, Közbiztonsági Szemle, A Magyar Rendészettudományi Társaság Közbiztonsági Tagozatának Tudományos Folyóirata, II. évfolyam 1. szám 2021. június

Felföldi, Péter (2021) Gyengébb közlekedők és átalakuló mobilitás Budapesten BELÜGYI SZEMLE, 69 (7). pp. 1239-1259

Felföldi P. (2020). Mikromobilitás és balesetek a budapesti közutakon. In Marton Zs., Németh K., Pelesz P. & Péter E. (Szerk.), IV. Turizmus és Biztonság Nemzetközi Tudományos Konferencia Tanulmánykötet (pp. 120-129). Pannon Egyetem.

Felföldi Péter, Málík Zoltán Védtelen közlekedők láthatósága Közbiztonsági Szemle 2 : 2 pp. 23-39.. 17 p. (2021)

Fülöp Ágnes, Fülöp Natasa, Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban, negyedik, hatályosított, bővített kiadás, Budapest, Magyarország: HVG-ORAC (2021), 578 p. (53. oldal), ISBN: 978-963-258-518-5

Irk Ferenc: Közlekedésbiztonság, stressz, sebesség; Tanulmányvezető: Az autósiskolák szakmai-módszertani kiadványa, 2008:2 pp. 6-8, 3 p. (2008)

Kúria 2.Bfv.442/2022/5

Legfőbb Ügyészség Nyomozás Felügyeleti és Vadelőkészítési Főosztály megbízott főosztályvezető ügyészenek NF.3992/2020/2-I. számú állásfoglalása

MajorR. (2018). A formális jogértelmezés veszélyei a közlekedés körében. *Belügyi Szemle* , 66(12), 82-88.

MajorR. (2021). A közlekedési balesetek alakulása a benzinár függvényében. *Belügyi Szemle* , 69(2. ksz.), 105-119.

MajorR. (2021). Közúti közlekedési balesetek miatt kialakult torlódások okozta idővesztés csökkentésének lehetőségei, avagy miként gyorsítható a helyszíni eljárás. *Belügyi Szemle* , 69(6), 1009-1026.

Mészáros Gábor: A közlekedési balesetmegelőzés rendszerének információs folyamatai In: Gaál, Gyula: Hautzinger Zoltán (szerk.) A határrendészettől a rendészettudományig Pécs, Magyarország: Magyar Hadtudományi Társaság Határőr Szakosztály Pécsi Szakcsoport (2016) 332 p. pp. 239-246..8 p.

Mészáros Gábor: A sebességtúllépés szerepe a halálos közlekedési balesetekben, Tanulóvezető: Az autósiskolák, szakmai-módszertani kiadványa, 2019: 5 pp. 1-1. 1 p. (2019)

Miskolci Törvényszék – 7.Bf. 382/2021/5-II-f-hat.

Remsei Sándor: Az elektromos roller – lehetőség vagy csapás Lépések: A FENNTATHATÓSÁG FELÉ 25 : 3 pp. 12-13.. 2 p (2019)

Skorka Tamás: E-roller: járda vagy úttest?, Új magyar Közigazgatás 13: 1pp. 19-24., 6 p. (2018)

Szemere Dorottya Iványi Tamás: Elektromos rollerek fogyasztói megítélésének vizsgálata a három rétegű üzletimodell-vászon segítségével VEZETÉSTUDÓÁNY 54 : 9 pp. 74-87.. 14 p (2023)

18. Felhasznált internetes forrás

<https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/legfrissebb-hireink/helyi-hirek/zala-megyei-osszesito-1281> (letöltés dátuma: 2023.08.11.)

<https://www.szon.hu/helyi-kek-hirek/2022/09/ittasan-felborult-elektromos-rollerevel-a-kert-utcan-eltilthatja-a-birosag-a-jarmuvezetestol> letöltés dátuma: 2023.08.11.)

<https://www.police.hu/hu/hirek-es-informaciok/utinfo/baleseti-hirek/egy-szemely-eletet-vesztette-nyul-belteruleten> (letöltés dátuma: 2023.08.11.)

<https://mek.oszk.hu/adatbazis/magyar-nyelv-ertelmezo-szotara/kereses.php?kereses=roller> (letöltés dátuma: 2023.08.30.)

<https://www.rollerflotta.hu/post/elektromos-roller-tortenelem-100-ev-utan-sikerult-ujra-feltalalni> (letöltés dátuma: 2023.08.30.)

<https://mult-kor.hu/a-vilag-elso-motoros-rollere-az-elso-vilaghaboru-alatt-jtt-divatba-20181112> (letöltés dátuma: 2023.08.14.)

<https://www.rollerflotta.hu/post/elektromos-roller-tortenelem-100-ev-utan-sikerult-ujra-feltalalni> (letöltés dátuma: 2023.08.30.)

<https://www.parlament.hu/irom41/07930/07930-0001.pdf> (letöltés dátuma: 2023.08.15.)

https://www.minisegwayek.hu/elektromos-robogo-kugoo-kirin-m4-pro-nyereggel/?gad=1&gclid=Cj0KCQJw9fqNBhDSARIsAHlcQYSARQzDNhsDNe8z-SfkslTCIHxVqsqxO-o9E6yiFfY4FUHuwkueGVkaAr6gEALw_wcB (letöltés dátuma: 2023.08.15.)

https://techsend.hu/techsend_electric_scooter_cyber_monster_elektromos_roller_-_fekete?utm_source=google_shopping&utm_medium=cpp&utm_campaign=direct_link&gclid=Cj0KCQJw9fqNBhDSARIsAHlcQYRayk0on3xN0R9UpkQNGMJrURO9Y427BNtr9pWYdbwiIFgDZaipXzcaApM3EALw_wcB (letöltés dátuma: 2023.08.15.)

<https://www.police.hu/> (letöltés dátuma: 2023.08.22.)

https://www.kisalfold.hu/helyi-eletstilus/2023/08/gyorben-es-sopronban-is-nepszeru-az-e-roller-a-szabalyozas-meg-varat-magara-kepek?utm_source=facebook&utm_medium=social&utm_campaign=kisalfold&fbclid=IwAR2xMhgl6hqlul3z3WxJ51wjmYk-o1w76vRVlIRoG2K-WYKSd0KuR0XtjKA
(letöltés dátuma: 2023.08.30.)

https://kormany.hu/dokumentumtar?categories=2&ministry=28&limit_rows_on_page=8&limit_page=0 (letöltés dátuma: 2023.08.30.)

https://arsboni.hu/elektromos-rollerek-a-nagyvilagban/?fbclid=IwAR3AkClhwOPWGZ-TrUAa1_nD6B4qsngPhXhXGb7shmnndSjWRvejtBAQAac (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

https://arsboni.hu/elektromos-rollerek-a-nagyvilagban/?fbclid=IwAR3AkClhwOPWGZ-TrUAa1_nD6B4qsngPhXhXGb7shmnndSjWRvejtBAQAac (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

<https://mandiner.hu/kulfold/2023/08/romania-meg-nem-keszult-fel-az-elektromos-rollerekre-egyre-tobb-a-baleset> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

<https://nemetorszagi-magyarok.de/tags/e-scooter> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

<https://www.youtube.com/watch?v=sbydS19VhmM> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

https://www.voltride.hu/hu/blog/29_az-eu-s-orszagok-elektromos-rollerekre-vonatkozozabalyainak-attekintese.html (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

https://www.voltride.hu/hu/blog/29_az-eu-s-orszagok-elektromos-rollerekre-vonatkozozabalyainak-attekintese.html (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

<https://www.magjarszo.rs/hu/5149/kozelet/280154/Ezer-eur%C3%B3s-b%C3%BCntet%C3%A9st-kaphatnak-az-elektromos-rollerez%C5%91k-k%C3%B6zleked%C3%A9s.htm>
(letöltés dátuma: 2023.08.27.)

<https://szmsz.press/2023/09/01/ezek-a-szabalyok-vonatkoznak-az-elektromos-rollerekre/?fbclid=IwAR0SfmbphL1IfZRbB5KDaI-qE3nk1TpmRsMSFrnpnMja6oWV6ACw8dOqDg4>

(letöltés dátuma: 2023.09.02.)

https://www.voltride.hu/hu/blog/29_az-eu-s-orszagok-elektromos-rollerekre-vonatkozozabalyainak-attekintese.html (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

<https://www.hazipatika.com/eletmod/utazas/cikkek/eltunnek-az-elektromos-rollerek-a-francia-fovarosbol> (letöltés dátuma: 2023.08.27.)

<https://arsboni.hu/legalis-a-rollered/?fbclid=IwAR34lh9GL1azVtLAMcEyfOyacpbjO2wY6wxyWcju37MVNY29LhupvWtX6Yc> (letöltés dátuma: 2023.08.19.)

<https://arsboni.hu/legalis-a-rollered/?fbclid=IwAR34lh9GL1azVtLAMcEyfOyacpbjO2wY6wxyWcju37MVNY29LhupvWtX6Yc> (letöltés dátuma: 2023.08.19.)

<https://epiteszforum.hu/ujfajta-kozterulet-hasznalati-kihivasok-budapest-tobb szintuonkormanyzati-rendszereben-fokuszban-a-segwayek-es-az-elektromos-rollerek> (letöltés dátuma: 2023.09.20.)

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198223001355> (letöltés dátuma: 2023.09.20.)

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457522003700> (letöltés dátuma: 2023.09.20.)

19. Felhasznált jogszabályi háttér

60/2010. (OT 34.) ORFK utasítás a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól

Az Európai Parlament és a Tanács 2002/24/EK irányelve

A közúti járművek forgalomba helyezésének és a forgalomba tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990 (IV.12.) KÖHÉM rendelet

A közúti közlekedésről szóló 1/1975 (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ)
2012.évi C. tv. a Büntető törvénykönyvről

2012. évi II. törvény a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről