A MAGYAR JOGÁSZ EGYLET FOLYÓIRATA

Magyar Jog

Főszerkesztő
TÓTH MIHÁLY

Szerkesztő
SÁRINÉ SIMKÓ ÁGNES

TANULMÁNYOK

AMBRUS ISTVÁN – OROSZ NOÉMI

Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában – a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái*

Bevezetés

A közlekedés, illetve különösen annak (nagy)városi formái napjainkban jelentős átalakuláson mennek keresztül. Ma is igaznak tekinthető persze az a tétel, hogy „[a] közlekedés célja emberek és tárgyak biztonságos és gyors továbbítása egyik helyről a másikra".[1] Az *urbanizáció* következtében ugyanakkor – de emellett *fenntarthatósági, környezet-,* illetve *klímavédelmi*, továbbá *turisztikai* és *rekreációs* okoknak is köszönhetően – az említett körben elérhető közlekedési eszközök köre az utóbbi csaknem két évtizedben lényegesen bővült. Ez a körülmény pedig sok szempontból új helyzetet teremt. A kulcsszó a *mikromobilitás*[2] amely a relatíve alacsony sebességű közlekedési eszközök igénybevételével történő, városon belüli egyéni közlekedésként írható körül.

A 21. század technológiai fejlesztései – reagálva a társadalmi igényekre is – új közlekedési eszközöket hoztak létre, amelyek a nagyvárosi környezet adta közlekedési nehézségeket (úgy mint: dugók, szűk, egyirányú vagy sétálóutcák stb.) igyekeznek enyhíteni. Emellett a klasszikus járműveket (személygépkocsikat, motorkerékpárokat stb.) is helyettesíthetik, továbbá mellőzhetővé teszik a – többnyire túlzsúfolt – tömegközlekedési eszközök használatát. Működtetésük továbbá általában már elektromos alapú, így a környezetre lényegesen kisebb terhelést jelentenek, mint a robbanómotorok.

Ilyen eszköz lehet tipikusan az elektromos roller (és gördeszka), a segway[3], az elektromos kerékpár, vagy az ún. hoverboard is.[4] A lehetőségek tárháza egyébként szinte végtelen, így könnyen elképzelhető, hogy akár jelen sorok írása közben is új szerkezetek jelennek meg világszerte. Különösen az elektromos roller és a segway azonban a 2010-es évek végére számos nagyvárosban – így legújabban Budapesten is – kifejezetten elterjedtnek te-

* A kutatást az NKFIH 128394. számú posztdoktori kiválósági programja támogatta.

1 *Irk Ferenc: A közlekedésbiztonság mint a globális világ része.* Belügyi Szemle 2011/10. 5. o.

2 A külföldön szélesebb körben elterjedt angol megfelelői: micromobility, microtransit.

3 Pontosabban Segway™, hiszen bejegyzett márkáról van szó. Hazánkba azonban más márkájú, hasonló, egyéni közlekedést támogató elektromos eszközök tudomásunk szerint nemigen jutottak még el, így maga a „segway" kifejezés is egyre inkább köznyelvi színezetet kap. Erre figyelemmel a továbbiakban mi is ilyen formában hivatkozunk rá.

4 Amikor a 21. század közlekedési eszközeiről beszélünk, természetesen nem lehet figyelmen kívül hagyni az önvezető autók megjelenését sem, azonban jelen tanulmányban e kérdéskörrel – annak bonyolultsága és messzire mutató kérdései miatt – nem foglalkozunk. A témakörhöz lásd *Ambrus István: Az önvezető járművek várható hatása a közlekedési bűncselekményekre.* Ügyészek lapja 2018/6. 5–14. o., *Ambrus István: Az önvezető járművek és a büntetőjogi felelősségre vonás akadályai.* In: Mezei Kitti (szerk.): A bűnügyi tudományok és az informatika. PTE-ÁJK – MTA TK, Budapest–Pécs, 2019. 9–26. o.

kinthető, amely fejlemény a már említett előnyökön felül a telefonos applikációval is igénybe vehető, közösségi kölcsönzési lehetőségeknek is betudható.[5]

Ugyanakkor, minél szélesebb körben válik bevetté egy innováció, a hatékony és gyors felhasználás biztosítása mellett annál inkább elengedhetetlen feltétel – és emellett állami kötelezettség is – a *közlekedés biztonságának* elősegítése. A többnyire belvárosi, szűk utcákban használt, illetve azt követően sajnos nem ritkán akadályként a kapualjban, járdán és úgy általában is mások útjában (el) hagyott ilyen eszközök azonban *kiemelkedő balesetveszélyt* jelentenek. Emellett, az általában elterjedt szisztéma szerint, percalapon lehet őket a szolgáltatótól kibérelni, ebből következően minél gyorsabban jut el valaki a céljáig, annál kevesebbet kell fizetnie. E körülményből pedig lényegében automatikusan következik, hogy ezen eszközök általában a csúcssebességükhöz közeli km/órával haladnak, ami ugyancsak növeli a baleseti szituáció kialakulásának esélyét. A biztonságos közlekedés elősegítése érdekében ezért az említett eszközök által teremtett új helyzetre a jogalkotásnak és jogalkalmazásnak is haladéktalanul reagálnia indokolt.[6]

Ezen reakció két síkon is megvalósulhat. Egyrészt a közlekedés biztonságáért felelős hatóságok intézkedhetnek e kívánalom gyakorlati (fizikai formában történő) biztosítása érdekében, így dönthetnek a közutak korszerűsítéséről, átalakításáról, az újonnan megjelenő közlekedési eszközök használatának lehetővé tételéről stb. Másrészt egyértelműen indokolttá válhat az is, hogy a döntéshozó megfelelő választ adjon az újonnan felmerülő problémákra azáltal, hogy a kapcsolódó jogszabályi hátteret pontosítja, kiegészíti, illetve ha szükséges, érdemben is eltérő szabályokat dolgoz ki. E modifikációs igény mindenekelőtt a szorosabb értelemben vett *közlekedési jogot* érinti. A járműforgalom körében bekövetkező nem várt események (balesetek), illetve más kriminális cselekmények megelőzése és kezelése érdekében ugyanakkor a szabálysértési jog, illetve a *büntetőjog* területén is felmerülhet a kapcsolódó szabályozás újragondolásának igénye.[7] Helyesen írta ugyanis annak idején a közlekedési büntetőjog legnagyobb hatású hazai kutatója, Viski László, hogy „[n]em azt kell tehát keresünk, hogy mely szabályszegéseket milyen ismérvek segítségével tudunk beilleszteni a hagyományos büntetőjog keretei közé". Nézete szerint „[a] helyes és hatékony elbírálás komplex módszereit kell ehelyett kiindulásul kutatni és a szankcionálás rendszerét nem a büntetőjog által kínáltak Prokrusztes-ágyába kell igazítani, hanem az élet igényeihez alakítva lehet azt eredményt ígérően kimunkálni".[8]

Erre is figyelemmel, a jogbiztonság és a legalitás alapelveinek[9] érvényesülése érdekében elengedhetetlen az érthető és mindenki számára elérhető szabályozási környezet megteremtése, amelynek tudatában az új közlekedési eszközök használói is megismerhetik a jogszerű használat feltételeit, szabályait, valamint az esetleges jogszerűtlen felhasználás következményeit is. Nem közömbösek emellett természetesen a témakör kapcsán felmerülő *magánjogi* (így kárfelelősségi, felelősségbiztosítási stb.) kérdések sem, melyekkel ugyanakkor terjedelmi okokból jelen tanulmány keretében részletesen nem foglalkozunk.

E munkában mindenekelőtt az elektromos roller és a segway kapcsán a jogászi professzió előtt felvetődő kérdéseket járjuk tehát körbe, elsősorban büntetőjogászi szemüvegen keresztül. Az említett eszközök definiálását, jellemzőik leírását, továbbá jelenlegi lehetséges jogi státuszuk detektálását, valamint az e körben felmerülő eltérő értelmezések értékelését követően bemutatunk néhány példát a hazai – egyelőre lokális – szabályozás lehetőségeire, majd nemzetközi kitekintés következik. A tanulmány zárásaként javaslatokat fogalmazunk meg a jelen jogalkalmazása és a jövő jogalkotása számára.

1. Az elektromos roller a közlekedési jogban

1.1. JÁRMŰ-E AZ ELEKTROMOS ROLLER?

A Magyar Nyelv Értelmező Szótára szerint a roller „két kis kerékre szerelt deszkalapból és az első kereket irányító kormányrúdból álló játékszer […]".[10] Ez a meghatározás mára azonban némiképp már meghaladottnak mondható, hiszen napjainkban a rollerek rendeltetése, megjelenési formája – különösen a tanulmányunk egyik fő tárgykörét képező az elektromos változatok elterjedése okán – nagyban megváltozott. Álláspontunk szerint az elektromos roller (vagy röviden: e-roller) ma már – funkcióját tekintve – korántsem játékszer (csupán), sokkal inkább a valódi közlekedési eszköz szerepét tölti be.[11]

[5] https://www.origo.hu/gazdasag/20190430-szerdatol-budapest-utcain-is-elerheto-lesz-a-lime-elektromos-roller.html (2019. november 12.)

[6] Hogy e reakcióra haladéktalanul szükség van, jól jelzi azon sajnálatos helyzet, hogy Barcelonában egy idős embert e-rollerező 2018 nyarán halálra gázolt; míg 2019 nyarán már egy e-rollerező is halálos balesetet szenvedett, amikor egy teherautó Párizsban elütötte. Lásd https://hu.euronews.com/2019/06/18/e-rollerek-szabalyozas-europai-orszagokban (2019. november 17.) és https://hu.euronews.com/2019/06/11/elektromos-rollerrel-a-halalba (2019. november 17.)

[7] A közlekedési jog tágabb fogalmába e két jogterület közlekedési tényállásai is beletartoznak.

[8] *Viski László: Közlekedési büntetőjog.* KJK, Budapest, 1974. 267. o.

[9] Ezen alapelvekhez lásd *Gellér Balázs – Ambrus István: A magyar büntetőjog általános tanai I.* 2. kiadás. ELTE Eötvös Kiadó, Budapest, 2019. 65–116. o.

[10] Bárczi Géza – Ország László (főszerk.): A magyar nyelv értelmező szótára. Forrás: https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-ertelmezo-szotara-1BE8B/r-46B74/roller-482F3/?list=eyJmaWx0ZXJzIjogeyJNVSI6IFsiTkZPX0xFWF9MZXhpa29ub2tfMUJFOEIiXX0sICJxdWVyeSI6ICJyb2xsZXIifQ (2019. november 11.)

[11] Erről bárki meggyőződhet, aki Budapest valamely belvárosi kerületében megfigyeli az elektromos rollerrel közlekedőket.

Általános – köznapi értelemben vett – definícióként lehet rögzíteni, hogy az elektromos roller *egy kormányból, egy fedélzetből és két kerékből álló szerkezet (közlekedési eszköz), melyet elektromos motor hajthat, de emellett emberi erővel is hajtható.* Mivel az elektromos rollerek típusai, műszaki jellemzői rendkívül széles spektrumon mozognak – tehát az egyes modellek egymástól eltérő mérettel, súllyal, teljesítménnyel rendelkeznek – a fentinél specifikusabb (szűkebb térfogatú) definíciót nem lehetséges meghatározni.

Ami a kapcsolódó hazai (átfogó) közlekedési jogi szabályozást illeti, az – legalábbis a 2019-re elterjedt elektromos rollert tekintve – hiányos. A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) 1. számú függelékének II. a) pontjába foglalt, *általános járműfogalom* meghatározásán túl, számos sui generis járműkategóriát definiál. A közlekedési eszközök (járművek) köre ugyanakkor természetesen nem határozható meg taxatív módon, ehelyett egy az élet igényeinek megfelelően bővíthető listáról van szó.

A KRESZ 1. számú függelék II/a) pontja szerint ugyanis *járműnek* minősül „a közúti szállító- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is". Az említett törvényhely negatív alapon is igyekszik a jármű-fogalom értelmezéséhez fogódzókat nyújtani a jogalkalmazónak azáltal, hogy az általános meghatározáson túl rögzíti azokat az eszközöket is, amelyeket *nem lehet* járműnek tekinteni. Ilyen a kerekesszék[12], a gyermekkocsi és a talicska. Explicit kizáró szabály tehát az e-roller (és hasonló társai) kapcsán a KRESZ-ben nem jelenik meg. A kapcsolódó szakirodalom szerint ugyanakkor lényegében egy különleges helyzetet teremt néhány egyedi, mással nem igazán összehasonlítható közlekedési eszköz, játékszer, mint például a roller, gördeszka, vagy szán. Ezen eszközök a KRESZ speciális járműkategóriái körében nem jelennek meg, így a szorosabb nyelvtani értelmezés alapján nem tekinthetők járműveknek. Ebből fakadóan pedig a használójuk csupán *gyalogosként* (KRESZ 21. §) vehetne részt a közlekedésben.[13]

Abban az esetben azonban, ha e tételt elfogadnánk, az elektromos roller – műszaki adottságaitól függetlenül – nem lenne járműnek tekinthető, hiszen az tulajdonképpen a roller egyik altípusa, a roller pedig a KRESZ eme értelmezése szerint, mint láttuk, játékszer és nem jármű. Ez a megközelítés azonban álláspontunk szerint problematikus, ezért a strict grammatikai értelmezés alkalmazása helyett flexibilisebb argumentáció kialakítása lehet indokolt. Az igaz ugyan, hogy az elektromos roller a KRESZben sui generis járműkategóriaként egyelőre nem került megjelölésre. Ennek oka azonban nyilvánvalóan abban keresendő, hogy ezen eszközök közelmúltbeli elterjedésére figyelemmel, arra a jogalkotás még nem tudott jogszabály-módosítással reagálni. Az elektromos roller a KRESZ általános járműfogalmába ugyanakkor – rendeltetése és egyes külső, mechanikai jellemzői okán – véleményünk szerint beilleszthető, ugyanis de facto *közúti szállítóeszköznek* tekinthető. Ebből adódóan pedig a *de lege lata* folytatott jogalkalmazás során is *járműként történő értékelése indokolt.* Az ezzel ellentétes álláspont arra a – nyilvánvalóan képtelen, tehát az *argumentum ad absurdum* értelmezési módszerének is ellentmondó – eredményre vezethet, hogy az e-rollert akár súlyos alkoholos befolyásoltság hatása alatt is szabad lenne használni, hiszen ilyen állapotban sétálni a gyalogosnak nem tilos. A fentiek okán tehát az elektromos roller járműnek minősíthető, ezzel összhangban a vele közlekedő személy járművezetőként – és nem gyalogosként – kezelendő, így értelemszerűen kiterjedhetnek rá a KRESZ járművezetőre irányadó szabályai.

Ezen értelmezés véleményünk szerint nem mond ellent a kapcsolódó európai uniós szabályozásnak sem. *A két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló, 2013. január 15. napján elfogadott, 168/2013/EU rendelet* 2. cikk j) pontja ugyan kiveszi ezen uniós instrumentum hatálya alól azon járműveket, amelyeknek nincs legalább egy ülőhelye, amely alapján például az e-roller nem tartozik e rendelet jármű-fogalma alá. Nyilvánvaló ugyanakkor, hogy itt csupán olyan minimumszabályról van szó, amelytől a tagállami szabályozás, amennyiben a rendeletben írtakat maradéktalanul teljesíti, eltérhet, éspedig olyan formában, hogy a fokozott felelősség hatókörét további esetkörökre is kiterjeszti.

1.2. MILYEN JÁRMŰ AZ E-ROLLER?

De lege ferenda természetesen az (elektromos) roller önálló járműkategóriájának kialakítása lenne szerencsés a KRESZ-ben. Ennek megtörténtéig ugyanakkor, a joghézag átmenetileg orvosolható lenne oly módon, hogy az elektromos rollert az 1. számú függelék valamely más, tulajdonságaiban a hozzá legközelebb eső járműkategóriája alá szubszumáljuk, és ennek folytán az ilyen járművekre vonatkozó közlekedési szabályokat tekintjük az e-rollerezőkre kötelező érvényűnek. Ebben a körben három értelmezendő kategóriaként a kerékpár, a segédmotoros kerékpár és a lassú jármű jöhet szóba. A *lassú jármű* azonban túlzottan általános definícióval[14] rendelkezik,

Közöttük ugyanis csaknem minden korosztály képviselteti magát, sőt – az ilyen rollerek méreti adottságaira és közterületen történő használatukra figyelemmel – éppen gyermekek szokták kevésbé használni.

[12] Amennyiben 10 km/óra sebességnél gyorsabban önerejéből nem képes haladni.

[13] *Fülöp Ágnes – Fülöp Natasa – Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban.* 3. kiad. HVG-ORAC Kiadó, Budapest, 2014. 54. o. A szerzők, sebességhez vagy teljesítményhez kötötten, a jövőre nézve tartják megfontolandónak az elektromos (vagy benzinüzemű) roller járműkénti besorolását.

[14] A lassú jármű a KRESZ 1. számú függelék II/m. pontja alapján olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt és sík úton önerejéből 25 km/óra sebességnél gyorsabban haladni nem képes.

továbbá a gyakorlatban általában mezőgazdasági munkagépek tartoznak e fogalom alá. Ennek folytán az e-roller sokkal inkább a kerékpárral vagy a segédmotoros kerékpárral lehet rokonítható, ezért a továbbiakban csupán az e két esetkörre vonatkozó szabályozás alkalmazhatóságát tekintjük át.

A KRESZ 1. számú függelék II/r/1. pontja értelmében a *kerékpár* „olyan, legalább kétkerekű jármű, amelyet emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300kW teljesítményű motor segíti". A II/r. pont alapján továbbá a *segédmotoros kerékpár* „a külön jogszabályban L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű jármű, továbbá az L6e járműkategóriába sorolt quad és mopedautó".[15]

A fenti meghatározások alapján, az elektromos roller a kerékpár műszaki adottságaitól, rendeltetésétől, használatától lényegesen nem tér el, ezért – amennyiben 300kW-ot meg nem haladó teljesítményű elektromos motorral van felszerelve – *irányadóak lehetnek az elektromos rollerrel közlekedő személyekre a kerékpárosokra vonatkozó szabályok.* Amennyiben pedig az elektromos rollert a kerékpár fogalma alá soroljuk be, abban az esetben a kerékpárokra irányadó teljesítményalapú distinkciót értelemszerűen alkalmazni kell az elektromos rollerekre is. Ennek megfelelően a *300kW-ot meghaladó motorteljesítményű elektromos roller* kerékpár helyett már *segédmotoros kerékpárnak minősülhet,* tekintettel a KRESZ idézett rendelkezésén túl a közúti járművek műszaki vizsgálatáról szóló 5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet 2. § (13) bekezdésére, illetve az e rendelet B. függelék I. cikk (2) és (3) bekezdéseiben írtakra is.[16] A kerékpár és a segédmotoros kerékpár közötti különbségtétel pedig a forgalomban való részvétel szempontjából – mint arról még lesz szó – korántsem közömbös, hiszen utóbbi használata például, szemben a kerékpárral, a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 2. Melléklete alapján vezetői engedélyhez (jogosítványhoz) kötött.

Itt szükséges kitérni a Zala Megyei Rendőr-főkapitányság egy elektromos rollerbalesetet követően, 2019. szeptember 19. napján kiadott, az interneten is elérhető tájékoztatására, amely szerint: „[a] kerékpár fogalmában használt „emberi erő hajt" kifejezés úgy értelmezhető helyesen, hogy kerékpárnak kizárólag olyan eszköz tekinthető, amelyhez tartozó mechanizmus (hajtószerkezet) működtetésével (hajtásával) készteti mozgásra az azt vezető ember. Figyelemmel arra, hogy a kerékpár fogalmában az ember általi, illetve a legfeljebb 300kW teljesítményű motor általi hajtás nem vagylagosan szerepel, ezért csak olyan eszköz minősülhet kerékpárnak, amelynek rendeltetésszerű használatához az emberi erőkifejtés elengedhetetlen".[17] Ezt a felfogást látszik megerősíteni legújabban a belügyminiszter BM/17105-4/2019. számú, 2019. november 21. napján kelt, országgyűlési képviselői kérdésre adott válasza, amely szerint „[a]z elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján, külön eltérő rendelkezés hiányában csak segédmotoros kerékpárnak lehet megfeleltetni. A Rendőrség a jogszabályok alapján köteles eljárni".[18]

Ez az értelmezés azonban túlzottan megszorító és nem vet számot azzal a lehetőséggel, hogy egyazon eszköz – használójának választása szerint – technikailag egyaránt képes lehet teljességgel emberi és ugyanígy kizárólagosan elektromos működésre is. A „motor segíti" kifejezés alatt tehát nemcsak a közlekedési eszközök azon – egyébként sem túl elterjedt – körét lehet érteni, amelyeket szimultán szükséges lábbal is hajtani a motoros működtetés mellett. Ehelyett „motor segíti" a használót akkor is, ha döntése alapján éppen teljesen átvált az elektromos működtetésre az eszköz mechanikus tekerése helyett. Ezen az álláspon-ton van egyébként a Kúria is egy eseti döntéséből levezethetően, amelyben kifejtette, hogy „[a]mennyiben az ítéleti tényállásból nem állapítható meg egyértelműen, hogy a terhelt által vezetett elektromos meghajtású kerékpár a motorteljesítményére való tekintettel kerékpárnak vagy segédmotoros kerékpárnak minősül, járművezetéstől eltiltás nem alkalmazható".[19] Az elektromos kerékpár tehát akkor is minősülhet a KRESZ szempontjából kerékpárnak, ha használója azt elektromos üzemmódban használja, feltéve, hogy teljesítménye nem haladja meg a jelzett értéket. Az elektromos kerékpár ezen értelmezését pedig megfelelően alkalmazni lehet az e-rollerekre is, mert azok elektromos üzemmódban, de a motor használata nélkül is rendeltetésszerűen működtethetők, lévén valójában a hagyományos rollereknek a manuális hasz-

[15] E fogalmak hatályosak a 289/2009. (XII. 18.) Korm. rendelet 28. § (2) bekezdése alapján 2010. január 1-jétől. Látható, hogy a KRESZ 2010 óta irányadó kerékpár- és segédmotoros kerékpárfogalma már modernebb szempontokra is figyelemmel van, mint az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott Közúti Közlekedési Egyezmény kihirdetéséről szóló 1980. évi 3. törvényerejű rendelet vonatkozó rendelkezései. Ezen nemzetközi egyezmény 1. cikk l) pontja például a kerékpárt még nem hozta semmilyen motorral összefüggésbe, csupán azt rögzítette, hogy a kerékpár olyan, legalább két kerekű jármű, amelyet kizárólag a rajta helyetfoglaló személy izomereje hajt, pedálok vagy kézi forgattyúk segítségével.

[16] E rendelkezések határozzák meg a segédmotoros kerékpár részletes jellemzőit, mint amilyen például a legfeljebb 45 km/óra tervezési sebesség, a legfeljebb 50 cm^3 belsőégésű vagy legfeljebb 4 kW teljesítményű elektromos motor stb.

[17] Zala Megyei Rendőr-főkapitányság Rendészeti Igazgatóság Közlekedésrendészeti Osztályának 20000/66712019.ált. számú, 2019. szeptember 19-én kelt tájékoztatása. Lásd: https://www.zaol.hu/eletstilus/helyi-eletstilus/nem-fogyaszthat-alkoholt-a-vezeto-ha-motort-hasznal-a-haladashoz-3263440/ (2019. november 17.)

[18] Pintér Sándor belügyminiszter válasza Vadai Ágnes (DK) K/7930. számú kérdésére. Forrás: https://www.parlament.hu/irom41/07930/07930-0001.pdf (2019. november 22.)

[19] BH 2013.144.

nálatot segítő, elektromos motorral felszerelt változatát képezik.

A fentieket összegezve, álláspontunk szerint nincs akadálya az elektromos roller kerékpárként történő értékelésének, 300kW feletti teljesítmény esetén pedig már segédmotoros kerékpárról lehet jelenleg szó (KRESZ 54. §). Ugyanakkor a hazánkban jelenleg leginkább elterjedt márkájú e-roller motorteljesítménye a cég honlapjának tájékoztatása szerint 300kW-nál kevesebb, pontosan 250kW[20], ezért *az e-roller a gyakorlatban de lege lata többnyire kerékpárnak tekinthető.*[21] Ezen értelmezés tehát a jelenlegi jogszabályi környezetből levezethető, a hétköznapi felfogás szerint mégis némileg erőltetettnek lehet tekinteni, hiszen a kerékpár és a segédmotoros kerékpár fogalmainak ontológiai jelentésétől meglehetősen elszakad. Erre figyelemmel mielőbb szükséges lenne a KRESZben az elektromos rollert önálló kategóriaként megjeleníteni.

1.3. A E-ROLLER HASZNÁLATA SORÁN FELMERÜLŐ JOGSÉRTÉSEK

Természetesen számos KRESZ-szabály megtartása számon kérhető lehet az e-rollerezőkön. Az arra a kérdésre adható válasz, hogy pontosan melyek azok az előírások, amelyeknek meg kell felelniük, az előző pontokban körüljárt besorolásuktól függ. Láttuk, hogy – helyes értelmezés szerint – az e-rollerrel rendeltetésszerűen (legyen szó akár manuális, akár elektromos hajtásról) közlekedők gyalogosoknak nem tekinthetőek, ezért a *gyalogosokra* vonatkozó, elsősorban a KRESZ 21. §-ában írt rendelkezések akkor lehetnek irányadóak, ha a használó nem rollerezik az eszközzel, hanem azt például maga mellett tartva, a kormányt fogva tolja vagy kézben viszi.

Ezen kivételtől eltekintve, az említett teljesítményi limittől függően kerékpárként, illetve segédmotoros kerékpártként minősülhet az e-roller használata, ezért rendes működtetése esetén – a valamennyi járműre irányadó szabályokon felül – a KRESZ 54. §-a is betartandó. Így ha *kerékpárnak* tekinthető eszközről van szó, a kerékpárúton vagy – egyebek mellett – a kerékpározásra alkalmas útpadkán kell közlekedni. Emellett kivételesen a járdán történő közlekedésnek is helye lehet lakott területen belül, elsősorban akkor, ha az úttest a kerékpár közlekedésre alkalmatlan [KRESZ 54. § (2) bekezdés].

Lényegesen eltérő szabályok vonatkozhatnak a 300kW teljesítmény feletti, közlekedési jogi szempontból tehát *segédmotoros kerékpárnak* minősülő e-rollerekre. Mint arra már utaltunk, utóbbi használatához – 'M' típusú – vezetési engedélyre van szükség, annak használatakor pedig becsatolt bukósisakot kell viselni [KRESZ 48. § (9) bekezdés]. Végül az e-rollerhasználat szempontjából lényeges rendelkezés, hogy lakott területen a kerékpársávon segédmotoros kerékpárral közlekedni tilos [KRESZ 54. § (8) bekezdés a) pont]. Ezen szabályok megszegése – a körülményektől függően – a közúti árufuvarozáshoz, személyszállításhoz és a közúti közlekedéshez kapcsolódó egyes rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, valamint a bírságolással összefüggő hatósági feladatokról szóló 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet alapján közlekedési bírsággal lehet sújtandó, vagy a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs. tv.) XXVII. Fejezetében szabályozott valamely kiemelt szabálysértési tényállást (például a Szabs. tv. 220. §-a szerinti engedély nélküli vezetést) valósíthat meg. Ennek hiányában pedig a Szabs. tv. 224. § (1) bekezdésében szabályozott, a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése szabálysértés lehet megállapítható.

Egy ugyancsak jellemző szabályszegés, az e-roller használatát megelőző (esetleg kísérő) *alkoholfogyasztás* jogi értékelését is indokolt körüljárni. Ebben a körben értelmezést igényel mindenekelőtt a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) 236. § (1) bekezdése alapján a *járművezetés ittas állapotban* bűncselekménye érdemel figyelmet, amelyet – egyebek mellett – az követ el, aki ittas állapotban közúton (illetve közforgalom elől el nem zárt magánúton) gépi meghajtású járművet vezet. A Btk. egyik kommentárja szerint „gépi meghajtású közúti járműnek minősül a gépjármű, a motorkerékpár, a gépjárműnek nem minősülő motoros járművek, így a mezőgazdasági vontató, lassú jármű, segédmotoros kerékpár, illetve az elektromos kerékpár, ha azt nem emberi erővel hajtott üzemmódban működtetik".[22] A bírói gyakorlat is töretlen abban a tekintetben, hogy az elektromos motorral felszerelt (robbanómotoros) kerékpárokat, amennyiben azokat ilyen üzemmódban használják, gépi meghajtású járműnek minősíti.[23] Erre figyelemmel, amennyiben azt használója elektromos üzemmódban működteti, az e-rollert is *gépi meghajtású járműnek* kell tekinteni, tehát ittasan történő vezetése esetén megvalósulhat a Btk. 236. §-a szerinti bűncselekmény, éspedig akár annak (1) bekezdés szerinti alapesete is. Az ittasság büntetőjogi értelemben akkor állapítható meg, ha az el-

[20] https://www.li.me/smart-mobility-fleet (2019. november 17.)

[21] Ezzel szemben, egy 2019 szeptemberében közzétett cikk szerint ugyanezen cég valójában 350kW-os eszközöket ad bérbe (lásd https://index.hu/belfold/budapest/2019/09/18/lime_roller_kozossegi_kozlekedes_kresz_kerekpar, 2019. november 17.). Amennyiben így állna a helyzet, már segédmotoros kerékpárról lehetne beszélni. E kérdés pedig nyilvánvalóan nem közömbös, hiszen – mint arra fogunk még utalni – a segédmotoros kerékpár használatához jogosítványra, vezetése során bukósisakra is szükség van stb. Miután azonban az említett cég hivatalos tájékoztatása 250kW-ról szól, egy esetleges szabálysértési vagy büntetőeljárásban bizonyosan alappal lehetne hivatkozni a társadalomra veszélyességben való tévedésre.

[22] Karsai Krisztina (szerk.): Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez. Wolters Kluwer, Budapest 2019. (uj.jogtar.hu)

[23] BH 2006.138.

követő szervezetében 0,50 gramm/liter véralkohol-, illetve 0,25 milligramm/liter levegőalkohol-koncentrációnál nagyobb érték előidézésére alkalmas szeszes ital fogyasztásából származó alkohol van [Btk. 240. § (3) bekezdés]. Ezen érték alatt – de a szonda pozitív eredménye esetén – a már hivatkozott 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 11/D. Mellékletében írt fix bírságösszegek alkalmazása lehet irányadó.

Fontos ismét utalni arra, hogy az elektromos roller gépi meghajtás nélkül, emberi erővel is működtethető. Amennyiben ugyanis ilyen formában használják, abban az esetben – aktuálisan – nem tekinthető gépi meghajtású járműnek. Ezen esetben a KRESZ 4. § (4) bekezdésében írt kivételszabály érvényesülhet, amely folytán nem áll fenn a járművezetést megelőző, egyébként általános alkoholfogyasztási tilalom [KRESZ 4. § (1) bekezdés c) pont], ha a kerékpáros egyébként a jármű biztonságos vezetésére egyébként képes állapotban van [KRESZ 4. § (1) bekezdés b) pont].[24] Ez alapján tehát az e-roller nem elektromos működtetése esetén fogyasztható szeszes ital, feltéve, hogy a használó nem kerül az alkoholtól befolyásolt állapotba. Utóbbi a korábbi bírói gyakorlat szerint azon személynél jön létre, akinek a szervezetében jelenlévő alkoholkoncentráció foka, valamint a klinikai tünetek együttes értékelése alapján megállapítható, hogy a szeszes ital fogyasztása következtében már nem képes a biztonságos vezetésre.[25] A kerékpárt azonban a 156/2009. (VII. 29.) Korm. rendelet 11/D. melléklet 3. pontja lényegében kizárja a bírsággal érintett cselekmények köréből, az tehát a 300kW alatti e-roller kapcsán sem lehet ilyenkor alkalmazható. A KRESZ 4. § (1) bekezdés b) pontját azonban, biztonságos vezetésre képtelen állapotban történő járművezetés miatt, a rollerező ilyenkor is megszegi. Ekkor kerülhet tehát megállapításra a Szabs. tv. 224. § (1) bekezdése szerinti, fentebb már hivatkozott, szubszidiárius jellegű, a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértésének szabálysértése. E tényállás lényegében bármely olyan KRESZ-szabály megszegését szabálysértésként szankcionálja, amely minősül valamely, a Szabs. tv. 217–222. §-aiban szabályozott, ún. kiemelt szabálysértésként, továbbá a Szabs. tv. 2. § (4) bekezdésére figyelemmel nem valósít meg bűncselekményt vagy közigazgatási eljárásban kiszabható bírság alá eső szabályszegést.

Előfordulhat ugyanakkor, hogy a manuális működtetés ellenére is bűncselekmény válik megállapíthatóvá. Ha ugyanis az e-roller használója cselekménye során legalább súlyos testi sértést okoz, a Btk. 236. § (3) bekezdésében írt kiterjesztő rendelkezésre figyelemmel ugyanúgy minősített ittas állapotban elkövetett járművezetés bűntettéért felel, mintha az e-rollert elektromos üzemmódban használná a baleset idején.[26]

Az előbbiekben említettek a Btk. 237. §-ában szabályozott *járművezetés bódult állapotban* deliktuma kapcsán azzal a módosítással lehetnek irányadóak, hogy kábítószer, gyógyszer stb. fogyasztása esetén akkor állapítható meg a bűncselekmény (1) bekezdés szerinti alapesete is, ha az elkövető a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt vezet.

A Btk. 55. § (2) bekezdésében szabályozott *járművezetéstől eltiltás* büntetést – különös méltánylást érdemlő esetek kivételével – elvileg alkalmazni kell az elektromos rollerrel elkövetett ittas járművezetés esetében is. Mivel az e-roller az (akár elektromos vagy robbanómotoros) kerékpárhoz hasonlóan – 300kW-os teljesítmény alatt – nem engedélyhez kötött jármű, ezért a járművezetéstől eltiltás kizárólag a Btk. 55. § (2) bekezdésén – mint önálló eltiltási feltétel okán – alapulhatna, és nem az 55. § (1) bekezdés a) pontján.[27] Ilyenkor tehát csakis valamely engedélyhez kötött járműkategória, vagy egységesen közúti járművezetés vonatkozásában kerülhetne sor e büntetés alkalmazására, magára az e-rollerre nézve nem. A robbanómotoros kerékpár kapcsán e körben végül kiemelhető az a friss kúriai döntés, amely szerint „[a] robbanómotorral ellátott kerékpár, mint járműfajta nem szerepel az engedélyköteles járművek között, ezért annak vezetéséhez vezetői engedély sem szükséges. Ennélfogva a járművezetéstől eltiltás egyéb törvényi feltételeinek fennállása esetén sem kerülhet sor az ilyen járművek vezetésétől való eltiltásra".[28]

2. A segway a közlekedési jogban

2.1. A SEGWAY MINT JÁRMŰ

A segway olyan önegyensúlyozó, kétkerekű, elektromos meghajtású eszköz, amely az emberek helyváltoztatásának elősegítésére szolgál.[29] Az elektromos rollerhez hasonlóan, a segway ugyancsak az utóbbi néhány évben terjedt el Magyarországon, igaz, az elektromos rollerhez képest viszonylag szűkebb körben: leginkább turisták használják a közlekedés ezen formáját, elsősorban Budapest belvárosában. Az a körülmény ugyanakkor, hogy jelenleg még nem vált szélesebb körben elterjedtté a segway használata, nem teszi kevésbé indokolttá a szabályozás megalkotását. Egyrészt azért, mert ezen közlekedési eszközöket a leginkább frekventált, sokak által látogatott, központi területeken használják, így hazánk reputációja szempontjából is árulkodó lehet mikénti használatuk. Másrészt a segway nagyobb volumenű elterjedése egyáltalán nem tekinthető kizártnak, sőt sokkal inkább prognosztizálható.

[24] Ezen, lényegében a kerékpárosok alkoholfogyasztását szűk körben legalizáló szabály a 172/2014. (VII. 18.) Korm. rendelet 1. §-a alapján, 2014. július 19-től hatályos.

[25] BH 1998.163.

[26] Az a körülmény természetesen komoly bizonyítási nehézséget jelenthet majd a jogalkalmazók számára, hogy az e-roller a baleset idején elektromos vagy manuális módba volt-e kapcsolva.

[27] Kúria Bfv.1223/2014/5., a korábbi gyakorlatból lásd BH 1996. 569. és BH 2006.138.

[28] Kúria Bfv.460/2018/5.

[29] http://hu-en.segway.com/the-story-of-segway (2019. november 1.)

Ami a közlekedési jogi szabályozást illeti, a segway – ugyanúgy, mint az elektromos roller nem található meg a KRESZ járműkategóriái között, így használói kapcsán szintén felmerülhet az a – nézetünk szerint szintén problematikus – felfogás, hogy használói gyalogosnak minősülnek. Helyes felfogás szerint ugyanakkor, az elektromos rollerhez hasonlóan, a segway járműkénti minősítése szintén indokolt.

Az e-roller és a segway közötti legkarakteresebb különbség a működésében, használatában ragadható meg. Míg az elektromos roller emberi erővel is hajtható, addig a segway nem. Utóbbi pusztán elektromos meghajtással képes közlekedni, azt manuálisan – lábbal hajtva – használni nem lehetséges. Álláspontunk szerint ebben – és csakis ebben – a körben lehet irányadó a rendőrség és a Belügyminisztérium korábban már hivatkozott állásfoglalása, hiszen a segway-hez nincs szükség emberi erőkifejtésre, hajtásra, sőt: lehetőség sincs az eszköz manuális használatára. Ebből fakadóan, rendeltetésszerű használat esetén, amikor kizárólag elektromos motor hajtja a járművet, úgy az semmiképpen sem minősülhet kerékpárnak, hanem alapvetően a *segédmotoros kerékpár kategóriába* [avagy, a körülményektől függően akár a motorkerékpár KRESZ 1. számú függeléke II/j) pontja szerinti fogalma alá] *sorolható*.[30]

Ugyanakkor a segway más, *de lege lata* létező járműkategória alá szubszumálása több okból sem lenne hosszabb távon célravezető, hiszen működése, mechanikája, műszaki jellemzői folytán igen speciális, ezért nem igazán lehet más járművekkel egy tekintet alá venni. Ennek folytán a segway-t a jövőben ugyancsak kifejezetten indokolt lenne *sui generis* járműkategóriaként szabályozni. Ugyanakkor, a joghézag kitöltésére itt is szükség van, amelyre a legalkalmasabb módszer alapvetően a segédmotoros kerékpárra irányadó szabályok átmeneti alkalmazása lehet.

2.2. A SEGWAY HASZNÁLATA SORÁN FELMERÜLŐ JOGSÉRTÉSEK

Figyelemmel arra, hogy a KRESZ- és más szabályszegések kérdéskörét az e-roller kapcsán már részletesen körüljártuk, ehelyütt csupán azon problémákra utalunk, amelyek specifikusan csak a segway-re vonatkoztathatóak.

Mindaz ugyanis, amit a 300kW feletti teljesítményű e-rollerek kapcsán rögzítettünk, az a segway-ek használata kapcsán is érvényes. Tehát, a KRESZ irányadó rendelkezéseire figyelemmel a segway használatához vezetői engedély és kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás szükséges, valamint a használat során kötelező a bukósisak viselése.[31] Emellett a rendeltetésszerűen használt segway egyértelműen gépi meghajtású járműnek is tekinthető, ezért ittas vagy bódult állapotban történő vezetése megvalósíthatja a Btk. 236–237. §-aiban meghatározott bűncselekményeket.

Végül kiemelhető, hogy amennyiben a segway-t a fenti megfontolás alapján segédmotoros kerékpárként értékeljük, úgy engedélyhez kötött járműről lehet szó. Erre a körülményre tekintettel a járművezetéstől eltiltás büntetést az 55. § (1) és (2) bekezdése alapján is lehet alkalmazni, valamint kategóriától eltiltásra is lehetőség van.[32]

3. Lokális szabályozások

Hazánkban, mint láttuk, országos – törvényi vagy más, a teljes országra kiterjedő hatáskörű jogszabályi – szinten még nem kerültek megoldásra az új közlekedési eszközök használata kapcsán felmerült problémák. Az egységes szabályozás hiánya ellenére egyes fővárosi kerületek, városok, illetve bizonyos speciális körben a kormányzat ugyanakkor észlelte az új szabályozás igényét, így előbbiek önkormányzati rendeletek útján igyekeztek körvonalazni a jogszerű használat kereteit. Legújabban pedig kormányrendelet is foglalkozott ezen eszközökkel. E pontban áttekintjük és értékeljük a kapcsolódó parciális rendelkezéseket, majd érveket fogalmazunk meg az átfogó szabályozás mellett.

3.1. BUDAPEST I. KERÜLET (BUDAVÁR)

Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testületének 13/2018. (VI. 28.) önkormányzati rendelete 2018. július 15. napi hatállyal módosította a közösségi együttélés alapvető szabályairól valamint ezek megsértésének és elmulasztásának jogkövetkezményeiről szóló 15/2013. (V. 31.) önkormányzati rendeletét (a továbbiakban I. kerületi rendelet).

Az I. kerületi rendelet 23/A. § (1) bekezdése alapján tilos a Budapest I. kerület Budavári Önkormányzat tulajdonában álló közterületen lévő gyalogutakon és gyalogos övezetekben elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési-, sport-, szabadidős vagy turisztikai közlekedési eszközzel (pl. segway, elektromos roller, hoverboard, elektromos gördeszka stb.) közlekedni. A közlekedési eszközöket azokról leszállva és azokat gyalogosan tolva vagy kézben tartva lehet használni. Az I. kerület a közigazgatási területén üzlethelyiséggel rendelkező kölcsönző vagy bérbeadó köteles a közlekedési eszközök használóit a tilalommal érintett területekről tájékoztatni, illetve a tájékoztatást az üzlethelyiségben a bérlők által jól látható helyen kifüggeszteni. Emellett közterületen tilos kölcsönzést, bérbeadást folytatni.

[30] Emellett az e-rollerhez hasonlóan, a segway kapcsán is felvethető lenne annak a lassú jármű kategóriája alá történő besorolása, a gyakorlati hasonlóság miatt azonban a segway is sokkal inkább a kétkerekű járművekkel rokonítható.

[31] A bukósisakot, szerencsére, legfrissebb, a Budapest V. kerületi Vörösmarty téren szerzett tapasztalataink alapján, a segwayezők lényegében kivétel nélkül használják.

[32] Vö. Kúria Bfv.460/2018/5.

3.2. BUDAPEST V. KERÜLET (BELVÁROS-LIPÓTVÁROS)

Belváros-Lipótváros Budapest V. kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének a közösségi együttélés alapvető szabályairól és ezek elmulasztásának jogkövetkezményeiről szóló 3/2019. (II. 01.) önkormányzati rendelet (a továbbiakban: V. kerületi rendelet), 2019. február 1-jétől ugyancsak viszonylag szigorúan kezeli a kérdést.

Az V. kerületi rendelet 4. § (1) bekezdés a) pontja értelmében az V. kerület közigazgatási területén belül, a közterületeken lévő gyalogutakon és gyalogos övezetekben (zónákban) – táblával jelzett területen – tilos elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési-, sport-, szabadidős vagy turisztikai eszközzel közlekedni, azokat kizárólag gyalogosan tolva, vagy kézben tartva lehet használni. Az V. kerületi rendelet is kötelezettséget ró a közigazgatási területén üzlethelyiséggel, vagy rendszeres találkozási ponttal rendelkező kölcsönzőkre vagy bérbeadókra. Kötelezettségük a rendelet hatálya alá tartozó eszköz használóit tájékoztatni a tilalommal érintett területekről, továbbá az üzlethelyiséggel rendelkező kölcsönző vagy a bérbeadó a tájékoztatást az üzlethelyiségben a vevők, bérlők által jól látható helyen köteles kifüggeszteni.

3.3. BALATONFÜRED

Balatonfüred város Önkormányzat Képviselő-testületének az elektromos közlekedési járművek használatáról szóló 18/2018. (VII. 9.) önkormányzati rendelete (a továbbiakban: balatonfüredi rendelet) a 2. §-ban deklarálja saját tárgyi hatályát, azaz a rendelet értelmében elektromos közlekedési járműnek kell tekinteni az önegyensúlyozó járműveket, az elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési, sport, vagy szabadidős eszközöket (pl. hoverboard, elektromos gördeszka, elektromos roller) ide nem értve a KRESZ 1. számú függelék II. r/1. pontja szerinti kerékpárt.

A példálózó felsorolást figyelembe véve a balatonfüredi rendelet tekintettel van arra, hogy az elektromos közlekedési eszközök bővülhetnek, így egy általános definíció megalkotásával a jövőben megjelenő eszközök is a rendelet hatálya alá tartozhatnak, annak külön módosítása hiányában is.

A balatonfüredi rendelet tulajdonképpen a hatálya alá tartozó közlekedési eszközök használatának területét határolja be. A 3. § értelmében aki – a meghatározott területeken – gyalog- és kerékpárúton, kerékpársávon, járdán, parkban, közparkban, egyéb parkosított területen vagy a gépjármű forgalom elől időszakosan vagy állandó jelleggel elzárt közterületen a 2. § szerinti járművel közlekedik, és nem gyalogosan tolva vagy kézben tartva halad, százötvenezer forintig terjedő közigazgatási bírsággal sújtható.

A balatonfüredi rendelet 5/A. §-a kitér továbbá arra is, hogy bizonyos – frekventált, sokak által használt – területeken, sétányokon, parkokban kizárólag szervezett túra keretében, túravezető kíséretével használhatók a fent említett közlekedési eszközök.

3.4. TIHANY

Tihany község Önkormányzat Képviselő-testületének 17/2019. (VI. 21.) önkormányzati rendeletével módosította a közösségi együttélés alapvető szabályairól és ezek elmulasztásának jogkövetkezményeiről szóló 13/2013. (VII. 4.) önkormányzati rendeletének (a továbbiakban: tihanyi rendelet) 10. §-ában foglaltakat.

A tihanyi rendelet szintén az önegyensúlyozó járművek (pl. segway), illetve elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési, sport vagy szabadidős eszközök (pl. hoverboard, elektromos roller, elektromos gördeszka) használatának területét korlátozza. A tihanyi rendelet 1. számú mellékletében megjelölt gyalog- és kerékpárúton, járdán, parkban, közparkban, téren, egyéb parkosított területen vagy a gépjármű forgalom elől időszakosan vagy állandó jelleggel elzárt közterületen a fenti közlekedési eszközök használata kizárólag gyalogosan tolva, vagy kézben tartva lehetséges.

Érinti a tihanyi rendelet a hatálya alá tartozó közlekedési eszközök bérbeadásával, kölcsönzésével foglalkozók kötelezettségeit is, ugyanis százötvenezer forintig terjedő közigazgatási bírsággal sújthatók, amennyiben a fenti korlátozásokról nem helyeznek ki tájékoztató táblát, illetve nem nyújtanak megfelelő tájékoztatást a használók részére.

3.5. AZ ORSZÁGHÁZ ÉS KÖRNYÉKE

Hazánk törvényhozási fórumának helyrajzilag is kitüntetett szerepet biztosít a kiemelt nemzeti emlékhely használatának rendjéről szóló 119/2014. (IV. 8.) Korm. rendelet. E jogszabály 1. § 1. pontja alapján ugyanis ilyen emlékhelyként kezelendő a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény 2. melléklet I. pontja alapján az *Országház és környéke*.[33] A rendelet 1. §-a emellett – annak érdekében, hogy például a Kossuth téren használható járművek körét behatárolhassa – számos közlekedési eszközt is definiál. A 447/2016. (XII. 16.) Korm. rendelettel, 2017. január 1. napjától beiktatott 1/a. pontja határozza meg a *kerékpár* fogalmát. Az eszerint olyan keréken gördülő jármű, amelyet a) emberi erő hajt, és ezt legfeljebb 300kW teljesítményű motor segíti, b) motor hajt, és legnagyobb sebessége nem haladja meg a 20 km/óra sebességet. Ezen kerékpár-fogalom részben egybevág a KRESZ fentebb már elemzett meghatározásával, részben ugyanakkor tágabb körű is annál, hiszen a kizárólag

[33] Egészen pontosan a következő területek: Budapest V. kerület, Kossuth Lajos tér 1–3. szám alatti, 24894 helyrajzi számon nyilvántartott Országház, Kossuth Lajos tér (24893 helyrajzi szám), Kossuth Lajos tér 11. szám alatti, 24891 helyrajzi számon nyilvántartott ingatlan, Kossuth Lajos tér 12. szám alatti, 24898 helyrajzi számon nyilvántartott ingatlan, id. Antall József rakpart (24897/4 helyrajzi szám), Vértanúk tere (24834/1 helyrajzi szám), Alkotmány utca 7. szám alatti (24892/1 helyrajzi szám).

motorral hajtott eszközt is kerékpárnak tekinti, feltéve, hogy az legfeljebb 20 km/óra sebességre képes.

Legújabban ugyanakkor – egészen pontosan a 270/2019. (XI. 19.) Korm. rendelet nyomán, 2019. december 5. napjától kezdődő hatállyal – az Országház környékén használható közlekedési eszközök körét körvonalazó új szabályozás nyomán, az ún. *egyszerű közlekedési eszköz* kategóriájába kell e területen sorolni az olyan – járműnek nem minősülő – személyszállító eszközt, amely emberi erővel, illetve elektromos vagy más gépi meghajtással hozható mozgásba [119/2014. (IV. 8.) Korm. rendelet 1. § 4. pont].

Az említett Korm. rendelet újraszabályozott 13/A. §-ára figyelemmel az említett területre főszabály szerint járművel nem lehet behajtani. Ez alól – a villamoson, illetve a sürgősségi esetben behajtásra feljogosított járműveken túl – kivételt képez a kerékpár is. A (3) bekezdés ugyanis akként rendelkezik, hogy a védett várakozási övezetbe kerékpár hozzájárulás nélkül behajthat, és a kiemelt nemzeti emlékhely vagyonkezelője által kijelölt és jól látható módon jelzett területen közlekedhet. A kapcsolódó híradások az idézett módosításokat úgy interpretálták, hogy ezzel – egyebek mellett – az e-rollerek is kitiltásra kerültek a parlament környékéről.[34]

A problémát ebben a körben az jelenti, hogy a rendeletbeli definíciók egyrészt részben eltérnek a KRESZ kapcsolódó – országos hatáskörrel rendelkező – szabályaitól, másrészt egymástól sem könnyen határolhatóak el. Az e-roller ugyanis, mint láttuk, a KRESZ jármű-fogalmába, továbbá meghatározott paraméterek mellett a kerékpár KRESZ-beli fogalmába is aggálytalanul beilleszthető, amit a parlament környéki szabályozás még megengedőbb szabályozása (ti. hogy 20 km/óra sebességig akár a kizárólag motorral hajtott kétkerekű eszközöket is kerékpárnak tekinti) egészen egyértelművé tesz. Kérdés tehát, hogy mit kellene az újonnan beiktatásra kerülő „egyszerű közlekedési eszköz" alatt érteni, amely a módosítás szerint járműnek ugyan nem minősül, azonban manuálisan, elektromosan vagy más gépi meghajtással mozgásba hozható személyszállító eszköz. Valószínűsíthető természetesen, hogy a kormány az e-roller és a segway használóit gyalogosnak tekintő – mint láttuk, abszurd következményekre vezető, ezért vitatható – felfogás mellett teszi le a garast, tehát velük szemben kíván fellépni az új szabályozással. Ezt azonban jogszabály-szerkesztési szempontból biztosan nem megnyugtató módon teszi, hiszen ha például a keréken gördülő, ember által vagy akár – meghatározott sebességi limitig – motorral hajtott jármű kerékpárnak minősül és így behajthat a Kossuth térre, lényegében megmagyarázhatatlan, hogy az „egyszerű közlekedési eszköz" fogalma miként írhatná ezt felül például az e-roller kapcsán.

[34] https://hvg.hu/itthon/20191120_kossuth_ter_roller_kitiltas_egyszeru_kozlekedesi_eszkoz (2019. november 22.)

3.6. A TERÜLETI (ÖNKORMÁNYZATI) JOGALKOTÁS HIÁNYOSSÁGAI – IGÉNY AZ EGYSÉGES SZABÁLYOZÁSRA

Követendő és helyes példa, hogy egyes városok, önkormányzatok valamelyest reagáltak a kialakult helyzetre, azonban álláspontunk szerint ez – ebben a formában – nem nyújt általánosságban is megfelelő megoldást és iránymutatást a kérdéses közlekedési eszközök jogszerű használathoz.

Tulajdonképpen az önkormányzati rendeletek rendelkezései mindössze bizonyos területekről szorították ki a hatályuk alá vont közlekedési eszközöket, nem szólnak azonban a jogszerű használat feltételeiről, így a szükséges felszerelésről, megengedett maximális sebességről stb.

Így a fentebb ismertetett két budapesti kerület pusztán kitiltotta a közigazgatási területéről a rendeletek hatálya alá tartozó, ún. „elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési-, sport-, szabadidős vagy turisztikai eszközöket", amely alapján ezeket csupán gyalogosan tolva, vagy kézben tartva lehet használni. Ezért az említett budapesti kerületek esetében *de iure* nem lenne szükség arra, hogy egyébként a jogszerű használat további feltételeit vázolják, hiszen jogszerű használata csak gyalogosan tolva, vagy kézben tartva lehetséges, ezt pedig tartalmazzák a rendeletek. Más kérdés, hogy a valóság viszonyait ismerve mindezen jogalkotás legfeljebb *lex imperfectát* eredményezhet, hiszen aki akár csak egy órát eltölt az említett kerületekben, maga is meggyőződhet arról, hogy e rendeleteknek érvényt a gyakorlatban lényegében soha nem szereznek.

Nem mondható el ugyanez Balatonfüred és Tihany kapcsán (illetve ott sem, ahol egyáltalán nincs szabályozás), hiszen ezen településeken csak bizonyos területekről kerültek kitiltásra az „önegyensúlyozó járművek és az elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési, sport, vagy szabadidős eszközök". Itt tehát az említett tilalmi körön felül, a jogszerű használat körülményeit is bizonyos szintig körvonalazni lenne szükséges.

Ami pedig az Országház és környéke kapcsán legújabban megjelent szabályokat illeti, azok kapcsán rögzítettük, hogy a vitatható helyességű és redundanciától sem mentes legáldefiníciók bizonyosan nem fognak megfelelő eligazítást nyújtani az e-rollerek és segway-ek kapcsán egyre sürgetőbb szabályozást igénylő kérdésekben.

Véleményünk az, hogy a jogszerű használat feltételeinek megalkotása állami szintű jogalkotásra kellene tartozzon, ebben a tekintetben ugyanis a jogbiztonság és előreláthatóság kívánalmaira is figyelemmel aggályos lehet a lokális szabályozás. Ehelyett tehát mindenképpen egységes követelményrendszer felállítása lenne indokolt.

További problémaként merül fel, hogy az önkormányzati rendeletek az abban foglaltak megsértésének esetére pusztán közigazgatási bírság kiszabását helyezik (helyezhetik) kilátásba, észlelnünk kell azonban azt a körülményt, hogy minden esetben közlekedési eszközökről van szó, és a használóik részt vesznek a közlekedésben. Tisztázásra szorul tehát, hogy e közlekedési eszközök ponto-

san milyen eszköznek minősülnek, járművek-e, használóik milyen minőségben vesznek részt a közlekedésben. Ennek szabályozására a területi (önkormányzati) jogalkotás nem alkalmas, e szabályok megalkotására mindenképpen állami szintű beavatkozás szükséges a közlekedési jog területén.

Sajnálatos módon egyre gyakoribbak az elektromos rollerrel, vagy segway-el okozott balesetek, ebből fakadóan büntetőjogi, szabálysértési megközelítésben is igen fontos kérdéseket vet fel ezen közlekedési eszközök jogi megítélése. Ennek oka, hogy az egyes közlekedési bűncselekmények, szabálysértések tekintetében jelentős, lényegében ügydöntő relevanciával bír, hogy az adott eszköz járműnek minősül, avagy nem, illetve használója járművezető – így a KRESZ hatálya alá tartozik-e – vagy gyalogos.

Az okozott balesetek körében továbbá magánjogi értelemben is problémát jelent, hogy a szabályozatlanság miatt ezekre a közlekedési eszközökre nincsen biztosítás. Aggályos lehet végül az is, hogy jelenleg még nincsen egységes terminológia – egyebekben már az egyes önkormányzati rendeletek között sem – az új közlekedési eszközök megnevezésére, rendszerezésére. Megfontolandó tehát egy új *genus proximum* (főfogalom) összefoglaló névként történő bevezetése, amely ezeket a modern közlekedési eszközöket egyaránt magában foglalhatná. Ezt követheti az esetleges alcsoportok kimunkálása és a részletszabályok megalkotása.

4. Nemzetközi kitekintés

A különleges városi közlekedési eszközök világszerte elterjedtek, hiszen lényegében mindenhol nehézségek merültek fel jogi megítélésük körében. Jelen tanulmányban példaként az Amerikai Egyesült Államok, az Egyesült Királyság, Ausztria és néhány további európai ország irányadó szabályozását ismertetjük röviden.

4.1. AZ USA *NEM SZOKVÁNYOS* VÁROSI KÖZLEKEDÉSI ESZKÖZEI

Az USA az elektromos és emberi erővel hajtott rollereket, elektromos gördeszkákat, hoverboardokat stb. gyűjtőnéven ún. nem szokványos közlekedési, alacsony teljesítményű járműként (*unconventional low-power vehicle)*, illetve személyi közlekedési/szállító eszközként *(personal transportation device)* jelöli meg.[35]

Az USA szabályozása – számos más kérdéshez hasonlóan – tagállamonként eltérő, változatos szabályozást mutat. Abban a tekintetben ugyanakkor nagyjából egységes a jogszabályi környezet, hogy a nem szokványos közlekedési eszközökre *járműként* tekint. Kifejezetten ritka, hogy az egyes nem szokványos járműkategóriák külön-külön kerüljenek szabályozásra, ezek általában az általános járműfogalom (vehicle) alá sorolhatók be és megfelelően alkalmazni kell rájuk a járművekre irányadó szabályokat.

A segway (ún. electric personal assistive mobility device „EPAMD") ebből a szempontból kivételt képez, ugyanis 36 államban önálló szabályozás alá esik. Ezenkívül négy állam (Virginia, Delaware, California és New Jersey) az elektromos gördeszkákról, hat állam (Virginia, California, Oregon, New Jersey, Utah és Washington) az elektromos rollerekről rendelkezik elkülönítetten. Huszonhét államban csak az elektromos nem szokványos közlekedési eszközök esnek a járműfogalom alá, tizenkét államban mind az elektromos, mind az emberi erővel hajtott nem szokványos közlekedési eszközök járműnek minősülnek. Mindössze három állam (California, Massachusesetts és Washington) szabályai szerint kell gyalogosnak tekinteni az emberi erővel hajtott ilyen eszközöket.

Természetesen az USA-ban is a legtöbb kérdést az veti fel, hogy – ha ezen eszközök egyáltalán használhatóak az adott tagállamban – ezen járműveket hol, hogyan, milyen sebességgel lehet használni, a legtöbb tagállami közlekedési törvény ezekkel a kérdésekkel foglalkozik.[36]

Az Egyesült Államokban egyedül New York államban tilos az elektromos rollerek használata.

Egyebekben az elektromos rollert tekintve általánosságban el lehet mondani, hogy gyakori a sebességkorlátozás (15–25 mérföld/óra), korhatárhoz (16–18. életév) kötöttség, néhány államban (pl. Michigan, Rhode Island, Wisconsin stb.) szükséges hozzá vezetői engedély, vagy bizonyos korhatár alatt bukósisak viselete. Wyoming állam és Alaszka jelenleg még nem szabályozza az elektromos rollerek használatát, Montanaban és Idahoban pedig a járművekre irányadó általános közlekedési szabályokat kell betartaniuk az elektromos rollerrel közlekedőknek.

4.2. AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG AZ E-ROLLERRŐL ÉS A SEGWAY-RŐL

Az angol büntetőjog már a régi időkben is nagyobb figyelmet fordított a közlekedési balesetek mikénti jogi értékelésére. Így – az első feljegyzett, 1834. július 29-én, az angliai Paisleyben történt első, három halálos áldozatot követelő közúti baleset[37] nyomán – már az 1835. évi Highway Act bűncselekménnyé minősítette az „esztelen hajtást" *(furious driving)*.[38] Ami pedig a témánk szempont-

[35] *Kevin Fang – Asha Weinstein Agrawal – Ashley Hooper: Electric Kick Scooters on Sidewalks in Virginia but Not in California?* A Review of How States Regulate Personal Transportation Devices. San Jose State University Mineta Transportation Institute, 2018. https://transweb.sjsu.edu/sites/default/files/1713-WP-Regulating-Scooters-Fang.pdf (2019. november 24.)

[36] https://www.blog.unagiscooters.com/2019/10/15/the-comprehensive-guide-to-electric-scooter-laws/#international (2019. november 2.)

[37] Ehhez lásd *Irk Ferenc – Fehér Lenke – Klobusiczky György: A közlekedési jogról és alkalmazásáról mindenkinek. KRESZ és büntetőjog.* KJK, Budapest, 1981. 13. o.

[38] A régi hazai jogirodalomban ehhez lásd *Barát Sándor: A gépjárműbaleseti felelősség magán- és büntetőjoga.* Összehasonlí-

jából releváns szabályozást illeti, az elektromos roller és a segway az Egyesült Királyságban közterületen, közúton nem használható legálisan.

Az Egyesült Királyság a nem szokványos közlekedési eszközök gyűjtőkategóriáját „powered transporter"-ként definiálja.[39] Ebbe a kategóriába olyan közlekedési eszközök tartoznak, amely nem emberi erővel hajtható, például az elektromos roller, a segway, a hoverboard stb., de kiemeli ebből a kategóriából az elektromos motorral felszerelt kerékpárokat *(electrically-assisted pedal cycles)* amelyre külön szabályozás vonatkozik és nem tilos a használata.

A „powered transporter"-ekre az Egyesült Királyság nem dolgozott ki külön törvényi meghatározást, ezért ezekre is a 1988. évi közlekedési törvényben (Road Traffic Act 1988) meghatározott gépjármű-fogalom *(motor vehicle)* vonatkozik. Az Egyesült Királyságban tulajdonképpen csak magánterületen lehet ezeket a járműveket használni.[40] Tilos a járdán, vagy gyalogosok által használt területen[41], kerékpárúton[42], túraösvényen, mellékutakon.[43]

A közúton történő használat elméletben nem kizárt, azonban gyakorlatilag lehetetlen, hiszen az Egyesült Királyságban a közutak használata számos szigorú feltételhez kötött, amelyet ezek a járművek nem teljesítenek. Ilyen feltétel például a gépjárműadó befizetése, a jármű forgalomba hozatala és regisztrációja, vezetői engedély megléte, illetve a megfelelő biztonsági (elsősegély) felszerelés. Amennyiben egy elektromos roller, vagy segway mégis képes lenne ezen követelményeknek eleget tenni, úgy használhatóak lennének közúton. Az Egyesült Királyságban nem tilos a fenti kategóriába eső járműveket forgalmazni, kölcsönözni, azonban a forgalmazó, vagy kölcsönző felelőssége a vevőket, kölcsönzőket tájékoztatni az irányadó szabályokról, tilalmakról.

4.3. AUSZTRIA AZ E-ROLLERRŐL

Ausztria 2019 májusában módosította a közlekedés rendjéről szóló törvényt (Änderung der Straßenverkehrsordnung 1960).[44] Az új szabályozás értelmében az elektromos roller nem tekinthető járműnek, az ennek ellenére általánosságban tilalmazza az elektromos rollerek járdán történő használatát. Kivételt képez, ha valamely hatóság engedélyezi a járdán való használatukat, de ez is csak azon elektromos rollerek esetében lehetséges, amelyek teljesítménye nem haladja meg a 600kW-ot, illetve maximum sebessége 25 km/óra. Minden egyéb esetben az elektromos rollerek a kerékpárutakat használhatják, és rájuk a kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályok irányadók. Az elektromos roller használatát bizonyos tekintetben korhatárhoz kötötte, ami azt jelenti, hogy 12. életévüket be nem töltött gyermekek csak 16. életévet betöltött személy felügyeletével használhatják az e-rollereket. Végül az elektromos rollerek felszereltségét is érintette a törvénymódosítás: minden e-rolleren hatékony fékrendszer, illetve a törvényeknek megfelelő kivilágítottság biztosítása érdekében elöl fehér, oldalt sárga, hátul pedig piros fényű lámpák felszerelése szükséges.

4.4. TOVÁBBI EURÓPAI PÉLDÁK[45]

Németország 2019 júliusában szabályozta részletesebben az elektromos rollerek használatát. Korhatárhoz – a tizennegyedik életév betöltéséhez – kötötte a használatot, ezen túlmenően egy 20 km/órás sebességkorlátozást is bevezetett. Az elektromos kerékpárok és a mopedekhez hasonlóan az elektromos rollerek körében is kötelezővé tette a felelősségbiztosítást, valamint minden e-rollert fékkel, világítással és csengővel kell felszerelni.

Belgium, Svédország és *Norvégia* szintén sebességkorlátozást vezetett be, míg előbbiek 20 km/órában, utóbbi 25 km/órában maximálta a rollerek sebességét.

Hollandiában az elektromos rollerek a mopedekkel azonos elbírálás alá esnek. 16 éves kortól használhatók, kötelező felelősségbiztosítást kötni rájuk, illetve engedélykötelesek, azaz használatukhoz a nemzeti közlekedési hatóság engedélye szükséges.

Spanyolországban a közeljövőben fog hatályba lépni az ún. személyi közlekedési eszközökkel kapcsolatos szabályozás. A szabályozás értelmében ezek az eszközök járműnek minősülnek egész Spanyolország területén. Nem lehet a járdán használni őket, illetve szintén a szabályozásba ütközik az alkoholos befolyásoltság, vagy egyéb bódító hatású szer hatása alatti használat. Sebességkorlátozás is bevezetésre került, amelyet 25 km/órában állapítottak meg. A személyi közlekedési eszközöket, így az e-rollereket sem kell állami nyilvántartásba venni, vagy egyéb módon regisztrálni, illetve nem kötelező bukósisak, vagy fényvisszaverő mellény használata sem.[46]

Összegzés: úton a KRESZ módosítása felé?

A közlekedési jog egy kiemelten aktuális témakörét körüljáró tanulmányunk összefoglalásaként utalunk arra, hogy véleményünk szerint a legnagyobb problémát az olyan újonnan megjelent és rohamosan terjedő közlekedési eszközök – mint amilyen különösen az elektromos roller és a segway – kapcsán az jelenti, hogy a korábbiakban kialakított jogszabályi környezet keretei között alapvető bizonytalanságban lehet nemcsak az átlag felhaszná-

tó elméleti és tételes jog törvénytervezettel. Magyar Jogász Egylet, Budapest, 1932. 80. o.

[39] https://www.gov.uk/government/publications/powered-transporters (2019. november 2.)

[40] Road Traffic Act 1988. Section 34.

[41] Highway Act 1835. Section 72.

[42] Road Traffic Act 1988. Section 21. (1)

[43] Road Traffic Act 1988. Section 34.

[44] https://www.loc.gov/law/foreign-news/article/austria-ban-on-riding-e-scooters-on-sidewalks-enacted (2019. november 2.)

[45] https://epilot.eu/en/blog/latest-updates-in-the-e-scooter-regulations (2019. november 2.)

[46] https://www.thelocal.es/20191007/new-laws-spain-plans-crackdown-on-electric-scooters (2019. november 2.)

ló, hanem a jogalkalmazás is. Ugyanakkor kétségtelen, hogy várhatóan hamarosan indokolt lesz olyan ügyekben állást foglalni és dönteni, amelyben ilyen eszközök közreműködésével következett be akár súlyosabb sérelemmel is járó baleset. A problémát szerencsére a jogalkotás síkján is észlelték. Így az aktív Magyarországért felelős kormánybiztos egy közelmúltbeli, az e-rollerekről tett nyilatkozatában úgy foglalt állást, hogy „hosszú egyeztetések lesznek a KRESZ módosításáról, és ez a javaslat is elő fog kerülni".[47] Ezen hírnek azonban sajnos ellentmondani látszik az a mindössze pár nappal később megjelent újabb hír, amely szerint „nincs ilyen elképzelés a kormány asztalán".[48]

Mindazonáltal, ha – miként az remélhető – a jogalkotás e vonatkozásban a közeljövőben lépéseket tenne az új szabályozás felé, részünkről a következő, tételszerűen rögzített szempontokat látnánk megfontolandónak.

a) Alapvető jogbiztonsági problémát jelent, hogy a jelenlegi közlekedési jogi szabályozás keretei között az új, elsősorban városi közlekedési eszközök kapcsán akár olyan értelmezésnek is helye lehet, amely szerint azok még járműnek sem tekinthetőek, így használóik a gyalogosokkal esnek egy tekintet alá. De ugyanígy eljuthat az interpretáció a másik végletig, tehát odáig, hogy az ilyen eszközöket lényegében automatikusan segédmotoros kerékpárnak tekintse. Noha álláspontunk szerint (mindkét, némileg végletesnek tűnő megoldással szemben) most is el lehet helyezni ezen eszközöket a jelenlegi közlekedési jog koordináta-rendszerében, az önálló szabályozás hiánya nyilvánvalóan bizonytalan helyzetet teremt. Ezen tehát csakis jogszabály-módosítással lehetne segíteni, amelynek legszerencsésebb formája *legalább a legtipikusabb ilyen új eszközök (e-roller, segway) sui generis járműkategória formájában történő szabályozása* lenne.

b) Természetesen ebben a körben sem vitatható el az önkormányzatok egyes helyi sajátosságokra figyelemmel lévő rendeletalkotási joga, ugyanakkor a kérdéskör megnyugtató rendezése *országos hatáskörrel rendelkező jogszabályban* történő rögzítés iránt kiált. Erre figyelemmel az említett új szabályoknak a KRESZ-ben (avagy még szerencsésebb esetben, egy a KRESZ-t felváltó új, legalább kormányrendeleti szinten szabályozott jogszabályban[49]) lenne a helye. Még ambiciózusabb, de perspektivikusan nem lenne elérhetetlen cél egy egységes európai *uniós szabályozás* megalkotása sem.

c) A definiáláson túl természetesen szükség van a kapcsolódó *részletszabályok* kidolgozására is. Így jogszabályba szükséges foglalni a szóban forgó eszközök használatának feltételeit, így különösen a felhasználók életkorát, a járművek megengedett végsebességét, azt, hogy szabályszerűen hol közlekedhetnek, milyen felszereltséggel kell őket ellátni, hol és hogyan parkolhatnak stb.

d) A jogszabályalkotás során a valós hazai helyzet feltérképezésén túl érdemes lenne figyelembe venni a már rendelkezésre álló *külhoni mintákat* is, hogy a leginkább megnyugtató formában kerülhessen sor az új szabályozás formába öntésére.

e) Nem elképzelhetetlen persze, hogy ezen szempont akár néhány év múlva idejétmúlttá válik, hiszen az önvezető (autonóm) technológia alapvetően más magatartást vár majd el a közlekedés résztvevőitől. Addig is, amíg erre sor kerül, természetesen szükséges lenne szélesebb körben terjeszteni azt a *közlekedési kultúrát*, amely a baleseti helyzeteket attól függetlenül minimalizálhatná, hogy valamely régi, bevett, avagy akár egy merőben új közlekedési eszköz felhasználására kerül-e sor.

[47] https://infostart.hu/belfold/2019/10/09/szaguldanak-az-e-rollerek-jon-a-kresz-modositas (2019. november 2.)

[48] https://www.napi.hu/magyar_gazdasag/kozlekedes-kresz-modositas-elektromos-roller.693102.html (2019. november 22.)

[49] Ezt javasolta *de lege ferenda Kereszty Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve*. KJK-KERSZÖV, Budapest, 2005. 29. o.