

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

Az elektromos rollerek jogrendszeri elhelyezkedése és kártérítési jogi megítélése

Szerző:

dr. Harton András Márton

Budapest, 2025. február 7.

I. Az elektromos rollerek és jogszabályi besorolásuk

1. Az elektromos rollerek közlekedésben történő részvétele

Az elektromos rollerek, vagy más néven e-rollerek napjainkban széles körben elterjedt közlekedési eszközök. Az elektromos rollereket érintő szabályozások hazánkban még gyermekcipőben járnak, lényegében alig található jogszabály e közlekedési eszközökre vonatkozóan. A közúti közlekedés szabályiról szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) semmilyen szabályt nem tartalmaz az e-rollerek kategóriájára vagy a közlekedésben történő részvételükre, ebből adódóan az első ránézésre járműnek tekinthető közlekedési eszközök megannyi kérdést vetnek fel a jogrendszeren belüli elhelyezkedésüket tekintve.

Az elektromos rollerek jogi kategóriába történő besorolása a jelenleg hatályos jogszabályi környezetben nehézségekbe ütközik. Közlekedésigazgatási értelemben a KRESZ ugyan semmilyen szabályozást nem tartalmaz, azonban bizonyos iránymutatással szolgálhat annak érdekében, hogy az elektromos rollerek tulajdonságait figyelembe véve mely, már meglévő járművekkel áll szoros kapcsolatban és milyen közlekedési szabályok alkalmazhatók rájuk. Ezt meghaladóan mind büntetőjogi, mind pedig magánjogi értelemben érdemel további fogalommeghatározást az e-roller annak érdekében, hogy az egyes jogterületeken belül milyen szabályozások vonatkoznak rájuk, legyen szó az ittas járművezetés, mint pönalizált cselekmény esetében vagy hogyan értékelhető biztosítási jogi, illetve kártérítési jogi értelemben.

Az elektromos roller olyan mikromobilitási¹ eszköz, amely mind külföldön, mind pedig hazánkban széles körben elterjedt és kiemelt népszerűségnek örvend. Elsősorban urbanus közlekedési eszköz, amely a „last mile”, azaz az utolsó kilométerek² kérdésére nyújt fenntartható megoldást a hétköznapiakban, így szervesen integrálható a városi közlekedésben. Ezt meghaladóan városon kívül, rövid távok leküzdésére, gyéren ellátott tömegközlekedéssel lefedett területeken is kiválóan

¹ A mikromobilitási eszközök olyan, viszonylag kisebb méretű közlekedési eszközök, amelyek könnyű súllyal rendelkeznek és emberi erő, illetve motor biztosítja a hajtásukat, amellyel korlátozott sebességre képesek. Ide sorolhatók még a kerékpárok, a hagyományos rollerek és a gördeszkák, továbbá más, hasonló tulajdonsággal rendelkező közlekedési eszközök a meghajtásuktól függetlenül.

² A „last mile problem”, azaz az utolsó kilométer probléma azt jelenti, hogy egy utazás utolsó kilométereit gyalogosan kell megtenni alternatív közlekedési eszköz hiányában. Közösségi közlekedés során az elérhető megálló vagy állomás távolabb eshet az úticéltól, az elérendő cél pedig nincs megfelelően lefedve tömegközlekedéssel.

használható. Nem elhanyagolható még, hogy kedvtelés céljából, szabadidős tevékenységként is használhatók.

Az e-rollerek ugyan nagyban hasonlítanak a hagyományos rollerekhez, azonban természetesebb felépítésüknek és menetdinamikájuknak köszönhetően lényegében nem számítanak velük azonos közlekedési eszközöknek. Az első szembetűnőbb különbség a hagyományos rollerek és az elektromos rollerek között a nagyobb kerekekben fedezhető fel. A nagyobb futóművek elsősorban a biztonságos haladást szolgálják, hiszen egy esetleges úthibán, csatornafedélen vagy más, kisebb akadály esetén magasabb szintű stabilitást biztosítanak.

A mikromobilitási eszközök felépítése lényegesen eltérhetnek egymástól, így kizárólag az adott közlekedési eszköz funkciója az, amely megegyezik közöttük. Az e-roller vonatkozásában a kerekeken túl az esetenként lényegesen magasabb sebesség egy komolyabb fékrendszer meglétét indokolja. A hagyományos rollerek esetében gyakran a hátsó kerék fölött elhelyezett sárhányó funkcionálhat fékként, így taposással lassítható a roller, azonban egy motoros roller már motorfékkel, V-fékkal, illetve tárcsafékkal is fel lehet szerelve.

Az emberi erő nélkül történő meghajtás biztosítása miatt az akkumulátor legtöbb esetben a kormányrúdban vagy a fellépő alsó részében kerülhet elhelyezésre, így az e-rollerek lényegesen nehezebbek a hagyományos társaiknál. A roller robusztusabb megjelenése annak is köszönhető, hogy az elektromos motor az egyik - vagy akár mindkét - futóműben található. Az elektromos motor teljesítménye lényegesen eltérő lehet egyes modelleknél, a határ vonalat a 300 W-os teljesítmény körül érdemes meghúzni. Az elektromos rollerek között elsősorban a motor teljesítményére tekintettel két nagyobb csoportba lehet sorolni az egyes típusokat: a 300 W vagy annál alacsonyabb teljesítményű motorral szerelt rollerek a hobbi kategóriába sorolhatók, míg az erősebb motorral rendelkező modellel történő közlekedéshez már komolyabb gyakorlat és rutin szükséges.

Az elektromos rollerek - ahogy valamennyi jármű esetében is - sebessége nagyban függ a meghajtást biztosító elektromos motor teljesítményétől. A gyengébb vagy közepesen erős teljesítményű elektromos motorral szerelt modellek legmagasabb sebessége 15 és 35 km/h sebesség közé tehető, azonban egyes modellek akár a 70-90 km/h-s sebességre is képesek.

A különböző modellek az eltérő motorteljesítmény és az akkumulátorkapacitás okán változó súlyúak lehetnek, így a 10 kg-tól az 50 kg-ig is mozoghatnak, amelyek erősen befolyásolják a menetdinamikát, a manőverezést és végeredményben hatással lehetnek a biztonságos közlekedésre. A súly lényegesen befolyásolja a mikromobilitási eszköz használhatóságát a tárolására és hordozhatóságára vonatkozóan is.

Valamennyi generáció körében népszerűségnek örvend az elektromos rollerrel, mint a mikromobilitási eszközzel történő közlekedés, tekintettel a praktikus és könnyű használhatóságára, így könnyen az utcakép szerves részévé váltak. A fiatalabb generációk az elektromos rollerekre hasonló szemmel tekintenek, mint a kerékpárokra vagy a személygépkocsikra, amelyet az Otthon Centrum azon kimutatása is alátámaszt, hogy a fiatalok lakásvásárlásánál egyik szempont az elektromos rollerek biztonságos és kényelmes tárolása³.

Az elektromos rollerek népszerűsége töretlen, köszönhetően a közlekedésbe történő gyors integrálásának, így a jövőben tartósan velünk fognak maradni a hasonló mikromobilitási eszközök. Ebből az okból indokolt az elektromos rollereket érintő jogszabályok nemzeti és uniós szinten történő megalkotása.

Az elektromos rollerek népszerűségének gyors növekedésére és töretlen népszerűségére több magyarázat is szolgálhat. Az e-rollerek mind a városi környezetben, mind városon kívül használhatók. A kis mérete és alacsony súlyának köszönhetően egy elektromos rollert egy autó csomagtartójában is el lehet helyezni, valamint kialakításának köszönhetően a tömegközlekedéssel is kombinálható. A mikromobilitási eszközök valamennyi tulajdonsága azt igazolja, hogy megfelelő alternatívát tud nyújtani a városban történő közlekedésre, elkerülve ezzel a forgalmi dugókat és így biztosítható a fenntartható közlekedés.

Az elektromos rollerrel történő közlekedés a tömegközlekedéssel és az autózással is megfelelően kombinálható, így kiküszöbölhetők a más közlekedési módok hátrányai. A közösségi közlekedés igénybevétele esetén a megállók és az állomások lényegesen gyorsabban érhetők el, szemben a

³ <https://24.hu/otthon/2021/04/08/ingatlanpiac-fiatalok-elso-lakas-hitel/> (utolsó letöltés: 2025. január 11.)

gyalogos közlekedéssel. A tömegközlekedést elhagyva az utolsó kilométereket szintén e-rollerrel lehet megtenni, ezáltal gyorsítva a közlekedést. A személygépkocsival történő közlekedés során az úticéltól esetleges távolabbi parkolás vagy a személygépkocsik elől elzárt terület esetén a fennmaradó táv szintén roller igénybevételével tehető meg. Alternatív és versenyképes közlekedési eszköz, hiszen a belváros határát elérve a megnövekedett forgalom okán hamarabb el lehet jutni az úticélhoz.

Az elektromos rollerek elterjedése számtalan más előnnyel is járhat, többek között környezetkímélő és fenntartható közlekedési eszköz, amely a városon belül versenyképes alternatívája lehet az autózásnak - vagy akár a tömegközlekedésnek is. Ezzel szemben az e-rollerek gyors elterjedése a pozitív hozadékaik túl számos negatív hatással is jár. Az utakon történő megjelenésével összetettebb közlekedési helyzetek alakulhatnak ki, amelyek az elektromos rollerek sajátosságából eredeztethetően eltérnek az addig volt közlekedési eszközöktől. Az e-rollerekkel felmerülő kérdések gyökere többnyire a jogi szabályozás hiányára vezethető vissza. Mind az e-rollerrel közlekedőkre - vezetőkre⁴ -, mind pedig a közlekedés többi résztvevőjére - mint más közlekedési eszköz vezetője vagy a gyalogos - fokozott veszélyt jelenthetnek az elektromos rollerek megjelenése az elmaradt szabályozása miatt is.

Az elektromos rollerek legfőbb tulajdonsága az elektromos motorral történő meghajtás, amely hangtalan és hatékony gyorsulást képes biztosítani, azonban ez a tulajdonság jelenti lényegében a veszély forrását. Az elektromos rollerekkel érintett balesetek többsége arra vezethető vissza, hogy az elektromos rollerrel közlekedő a járdán vagy a kerékpárúton, illetve gyalogosok között vagy egy adott kereszteződésben nem a közlekedési viszonyoknak megfelelő sebességet választja meg, ezért az elektromos motor halkabb működése miatt a közlekedésben résztvevő más személyek későn vagy egyáltalán nem hallhatták meg a roller közeledését.

Az elektromos roller használója nagyobb távolságról gyalogosnak tűnhet, így egy kereszteződéshez egyszerre érkező személygépkocsi és egy elektromos roller veszélyes forgalmi helyzetet eredményezhet, hiszen a személygépkocsi vezetője nagyobb távolságról tévesen mérheti fel a kereszteződéshez közelítő e-rollerrel közlekedőt és gyalogosnak tekintheti őt. A téves felismerés

⁴ KRESZ 1. számú függelék III. a) pontja alapján vezető az a személy, aki az úton járművet vezet, vagy állatot hajt (vezet). A segédmotoros kerékpárt és a kerékpárt toló személy nem minősül vezetőnek. A gépkocsivezetés oktatása és az azt követő gyakorlati vizsga során vezetőnek az oktató minősül.

balesetveszélyes helyzetet idézhet elő, mert egy átlagos elektromos rollerhez képest egy gyalogos sebessége csupán a töredéke. Ebből adódóan az elektromos roller forgalomban történő részvétele konkrét szabályozást és jogalkotói megoldást kíván a balesetek megelőzése érdekében.

Hasonlóan veszélyes szituáció alakulhat ki abban az esetben is, amikor az elektromos rollerrel közlekedő személy a gyalogosok között halad. A gyalogosan közlekedő személyek hirtelen helyzetváltoztatásai és lényegesen lassabb haladásuk veszélyes helyzeteket teremthetnek, hiszen egy hirtelen, nagy sebességgel hangtalanul előző rolleres megijesztheti az adott gyalogost, aki egyébként ilyen menettulajdonságokkal bíró közlekedési eszköz felbukkanására az adott útszakaszon nem számítana.

Ameddig az elektromos rollerek és hasonló mikromobilitási eszközök konkrét, részleteibe menő és kétséget nem hagyó szabályozása meg nem valósul, indokolt ezen közlekedési eszközök közlekedésben való részvételének alapelveit meghatározni, amelynek eredményeként - noha nem teljes megnyugvással, de - ezen közlekedési eszközök is helyet találjanak a közlekedési szabályrendszerben. Tekintettel arra, hogy a büntetőjogi és civilisztikai bírói gyakorlat kiemelten építkezik - az elsődlegesen közigazgatási jogszabálynak tekintendő - KRESZ rendelkezéseiből, ezért a közúti közlekedésben minden résztvevőre elsősorban a KRESZ szabályai az irányadóak.

A KRESZ talán legfontosabb alapelve a „bizalmi elv”⁵, amely az elektromos rollerek közlekedésben való részvételükre tekintendő irányadónak a konkrét szabályozásukig. A „bizalmi elv” biztosítja azt, hogy a közlekedésben résztvevők ismerik és betartják a rájuk irányadó közlekedési szabályokat és alappal bízhatnak abban, hogy a többi közlekedő személy is betartja a rá vonatkozó közlekedési szabályokat. Az elektromos rollerek esetében ugyan hiányoznak ilyen részletszabályok, azonban a KRESZ alapelvei mentén és az esetleges rokon járműkategóriákból kiindulva elégséges ezen szabályok megléte is a közlekedésbiztonság garantálásához tekintettel arra, hogy jelenleg nem egyértelmű azon megállapítás, hogy az elektromos rollerek egyáltalán járműnek tekinthetők-e.

⁵ KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont alapján aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon és ne zavarjon.

Az elektromos rollerek a közúti közlekedésben vesznek részt, ezért a KRESZ rendelkezései irányadók a közlekedésük során⁶. A hagyományos rollereket ugyan a KRESZ név szerint nem említi, azonban ilyen mikromobilitási eszközök használatára vonatkozó alapvetőbb közlekedési szabályok is levezethetők jogszabályi szinten azon egyszerű megállapításból, hogy gyalogosnak tekinthetők. A jogalkotó vélhető szándékának megfelelően rögzíthető, hogy a közúti közlekedés biztonsága és zavartalansága, mint társadalmi érdek az elektromos rollerek vonatkozásában is kiemelt szempontot képvisel, így az újonnan megjelenő mikromobilitási eszközök közlekedésben történő biztonságos részvétele a jelenleg hatályos jogszabályok alkalmazásával elégségesen biztosíthatók.

Az elektromos rollerekre vonatkozó „bizalmi elven” túl más, a KRESZ rendelkezéseiben foglalt alapelvi szintű szabályok is alkalmazandók, mint a közlekedésben részt vevő személyi feltételei⁷ vagy a járművekre vonatkozó rendelkezések⁸. Az alapelvi szinten szabályozott, a részt vevő személyekre és a közlekedésben részt vevő járművekre vonatkozó szabályok alapján biztosított a keretrendszer az elektromos rollerek biztonságos - és szabályszerű - közlekedéséhez.

2. A motoros rollerek története

Az elektromos rollerek - noha nem olyan formában, mint ahogyan azokat napjainkban ismerjük - több, mint száz éves múltra tekintenek vissza. A motorral szerelt rollerek ugyan az ezredfordulót követően jelentek meg szélesebb körben, azonban a kezdetleges motoros rollerek felépítése és közlekedésben való részvételének célja lényegében a mai napig változatlan funkciót töltenek be. A kezdetleges motoros rollerek ugyan belsőégésű motorral szerelt járművek voltak, azonban az elektromos meghajtású járművek gondolata egyidős az elektromos energia alkalmazásának hajnalával. Az első elektromos roller ötlete és terve Jedlik Ányos nevéhez kötődik, aki már az 1828. évben olyan járművet tervezett, amely elektromos energiával működött⁹. A maival megegyező, elektromos energiával meghajtott motoros rollerek az 1990-es évektől jelentek meg, napjainkban pedig széles körben elterjedtek.

⁶ Skorka Tamás: E-roller: járda vagy úttest? Új Magyar Közigazgatás, 2020/1.

⁷ KRESZ 4. § (1) bekezdés b) és c) pont szerint járművet az vezethet, aki a jármű biztonságos vezetésére képes állapotban van, továbbá a vezetési képességére hátrányosan ható szer befolyása alatt nem áll, és szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.

⁸ KRESZ 5. § (1) bekezdés c) és d) pont szerint a közlekedésben olyan járművel szabad részt venni, amelynek műszaki-, biztonsági- és környezetvédelmi jellemzői megfelelnek a jogszabályban meghatározott feltételeknek, valamint az utat és annak tartozékait nem rongálja, a környezetét nem szennyezi.

⁹ <https://www.wermamba.hu/spg/930300,1409956/E-roller-tortenelem> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

A XX. század elején, az első világháború idején lényegesen mérsékelt mennyiségben állt rendelkezésre üzemanyag, ezért az Amerikai Egyesült Államokban és Nagy-Britanniában jegyrendszerre volt kapható a háborút követően. A közlekedési igény ugyan nem csökkent, viszont az addig használatos motorral szerelt járművek fenntartása megnehezült, így indokolt volt egy energiatakarékos és hatékony közlekedési eszköz megalkotása. Az elsőként New York utcáin megjelenő gyermekrollerek által ihletett „autoped” egy 155 cm³ benzines, léghűtéses, négyütemű motorral szerelt *art deco* stílusú egyszemélyes jármű volt, amelynek üzemanyagtartálya a kormányrúdba volt szerelve. A sebesség növelését, valamint a fékezést a kormányrúdra szerelt kar biztosította és a kormányrúdba szerelt motor az első kereket hajtotta meg¹⁰. Az „autoped” kerekei 25 cm átmérőjűek voltak, így a gyors és energiatakarékos motoros rollerek hirtelen nagy népszerűsége tettek szert a szűk utcákkal rendelkező városokban.

Figyelemmel arra, hogy a korai motorral szerelt rollerek felépítése nagyban hasonlított a kerékpárokéhoz és a 35 km/h-s sebessége közel állt a mai értelemben vett segédmotoros kerékpárokéhoz, így már ebben az időben is fejtörést okozott a jogalkotónak a tényleges szabályozás megalkotása. A későbbiekben a kormány előre és hátra tolásával vált szabályozhatóvá a gyorsítás és a lassítás, valamint a kormányoszlop a mai rollerekhez hasonlóan lehajtható kormányoszloppal rendelkezett¹¹. A jogi szabályozás ebben az időben sem tudta követni a technikai fejlődést, a szabályozás hiányában a megjelenésük idején sem volt egyértelmű, hogy hol és milyen feltételek fennállása esetén vehetnek részt a közlekedésben. Az „autoped” gyártása kisebb hullámvölgyet követően a nagy gazdasági világválság idején emelkedett, amikor nagy népszerűségnek örvendett a könnyű kezelésén túl az alacsony fogyasztása miatt. Első körben a postaszolgálat és a rendőrség használta a mindennapokban, majd idővel a legtöbb olyan területen megtalálta a helyét, ahol fontos volt a gyors és hatékony rövidtávú szállítás, például a hollywoodi filmstúdiók vagy egyes nagyobb területen elfekvő katonai bázisok esetén. Az Egyesült Királyságban nem csupán praktikussági szempontok miatt kedvelték a motoros rollereket, hanem politikai üzenetet is hordozott és a szüfrazsett mozgalommal szimpatizálók körében vált leginkább elterjedté a használata¹².

¹⁰ Elsőként a gyártás az 1915. és 1922. év között történt az Autoped Company of Long Island City által, későbbiekben pedig több európai gyártó is elkezdte gyártani a saját modelljét, többek között Németországban a Krupp gyár.

¹¹ <https://foldjaro.hu/new-york-es-az-autoped/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

¹² <https://mult-kor.hu/a-vilag-első-motoros-rollere-az-első-világháború-alatt-jtt-divatba-20181112> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

A gazdasági világválság és a második világháborút követően az „autopedek” eltűntek az utcákról és csak a 80-as években megjelent „Go-Ped” névre hallgató, a jelenlegi elektromos rollerekhez hasonló közlekedési eszköz jelent meg, amelyben a meghajtást biztosító benzines motor már a hátsó kereket hajtotta meg. A lítium-ion akkumulátor 1991. évi megjelenésével hatékonyan, hosszabb távon alkalmazhatóvá vált a rollerek esetében is, így a kisebb súlya, hordozhatósága, megbízhatósága és fenntarthatósága miatt az ezredfordulót követően megjelenő elektromos rollerek kezdtek teret hódítani.¹³

A második világháborút követően ugyan a motoros rollerek népszerűsége csökkent, azonban az ezredfordulóig nem tűntek el teljes mértékben. Mind a 60-as, mind pedig a 70-es években születtek nagyobb távolságot, nagyobb sebességet elérő modellek, majd a 90-es években alumíniumból készült modell is piacra került, azonban egyik gyártó sem volt képes piacképesé tenni a motoros rollereket hol a fizikai kialakításuk, hol pedig a meghajtásuk miatt¹⁴.

A 2010-es évekre az elektromos rollerek hatalmas fejlődésen mentek át. Az akkumulátorok kapacitásának növelésével, a motor kerékbe történő integrálásával és más alkatrészek fejlesztésében történt előrelépésekkel váltak a közlekedés meghatározó szereplőivé napjainkban.

3. Az elektromos rollerek jelenleg hatályos szabályozása

Az elektromos rollerek vonatkozásában a jelenleg hatályos jogszabályi környezetben lényegében nem áll rendelkezésre általános jogi szabályozás. Helyi szinten egyes önkormányzati rendeletek vagy kormányrendeletek ugyan igyekeztek szabályozni ezen közlekedési eszközöket, melyek főszabályként inkább egy adott területen történő tiltásukat jelenti és az elektromos rollerek meghatározása meríti ki a jogi szabályozást. Tételes szabályozásra kerültek a kötelező felelősségbiztosítás körében az elektromos rollerek, ahol a jogalkotó a felelősségbiztosítás meglétének előírása körében differenciálja az egyes rollereket a tulajdonságaik mentén. Ugyan a felelősségbiztosítás körében történő szabályozásuk közigazgatási és civilisztikai szempontból tekinthető kiemelt jelentőségűnek, azonban eltérő elvek mentén, de a büntetőjog területén már

¹³ <https://nrgreport.com/cikk/2021/04/08/a-motoros-roller-egyidos-a-titanickal-nok-postasok-rendorok-es-gengszterek-kedvenc-jarmuje-volt/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

¹⁴ <https://maiotthon.hu/amit-nem-tudtal-az-elektromos-rollerekről/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

korábban megjelent ezen mikromobilitási eszközök jogi besorolása. Ennek ellenére általános közlekedésigazgatási szabályozás nem áll rendelkezésre.

Lényeges szempont, hogy közigazgatási értelemben a jelenleg hatályos jogszabályi környezetben milyen közlekedési eszköznek tekinthetők az elektromos rollerek, hiszen főszabályként valamennyi jogterület közúti közlekedést érintő háttérjogszabálya a KRESZ. A tételes szabályozás nélkülsége miatt több álláspont is felmerült arra vonatkozóan, hogy ezek a járművek egyáltalán járműveknek tekinthetők-e vagy a szabályozás hiánya miatt kizárólag a gyalogosokra vonatkozó szabályok érvényesülnek az esetükben. Előfordul olyan eset is, amikor sem járműnek, sem pedig gyalogosoknak nem tekinthetők az e-rollerek. Amennyiben járműként sorolhatók be az elektromos rollerek, úgy továbbra sem tisztázott, hogy azon belül melyik járműkategóriának felelnek meg. Rokonságot leginkább a kerékpárok, valamint a segédmotoros kerékpárok között mutatnak, azonban a fogalmukból kiindulva, nyelvtani értelmezést tekintve egyik kategóriába sem sorolhatók be.

A jogalkotó általános szabályozásáig az elektromos rollereket így a lokális szinten történő szabályozás útján lehet meghatározni. A felmerülő joghézag kitöltését jelenleg a jogalkalmazás tudja biztosítani és a bírói gyakorlat képes tartalommal megtölteni az elektromos rollerek jogrendszerben történő elhelyezkedését.

3.1. Jármű vagy gyalogos?

A KRESZ szabályai határozzák meg, hogy egy adott közlekedési eszköz járműnek tekinthető vagy sem. Egyik értelmezés szerint, amely közlekedési eszköz a KRESZ taxatív felsorolásán kívül esik, akkor az adott közlekedési eszköz használójára a gyalogosokra irányadó szabályok vonatkoznak. A KRESZ alkalmazása szerint járműnek minősül minden közúti- vagy vontató eszköz, ideértve az önjáró vagy vontatott munkagépet is¹⁵, amely egy általános meghatározást fogalmaz meg. A KRESZ felsorolja azokat a közlekedési eszközöket is, amelyek kívül esnek a jármű fogalmi körén és ezért a gyalogosokra vonatkozó szabályok szerint kötelesek részt venni a közlekedésben. Ilyen közlekedési eszköz az emberi erővel tolt vagy hajtott kerekesszék, a gépi meghajtású kerekesszék - amennyiben az önerőből 10 km/h-s sebességnél nem képes gyorsabban haladni -, valamint a talicska és a

¹⁵ KRESZ 1. számú függelék II. a) pont

gyermekkeszi. A jogszabály e közlekedési eszközökre tételesen kimondja, hogy nem járműnek, hanem gyalogosnak minősülnek. Tekintettel arra, hogy a KRESZ általános definícióként határozza meg valamennyi közúti vagy vontató eszközt, így az elektromos rollerek akár járműnek is tekinthetők. Korábbi jogalkotói gyakorlat alapján egy-egy újonnan elterjedt közlekedési eszköz - mint például a quad - magával hozta a jogszabály módosítását és erre vonatkozóan az adott járműkategória megalkotását is.

A hagyományos rollerek nem tartoznak a járművek közé, ahogy a szán vagy a gördeszka sem¹⁶. Ennek a megállapításnak az alapja a KRESZ-hez 1984. évben írt és a minisztériumok által jóváhagyott útmutató¹⁷, mely szerint a KRESZ nem tesz különbséget a hagyományos hajtás és a motorral történő hajtás között. Fontos kiemelni, hogy az útmutató nem jogszabály, ezért a gépi meghajtású rollerek nem tekinthetők azonosnak a hagyományos rollerekkel.

A fentiek alapján a közlekedésre használható eszközöket járműnek vagy nem járműnek lehet tekinteni. A KRESZ rendszerében nem jármű a fentiek alapján a gyermekkeszi vagy a szán, ahogy a hagyományos meghajtással rendelkező roller sem. A KRESZ alapján a járművek két nagyobb csoportba oszthatók. A gépi meghajtású járművek olyan közlekedési eszközök, amelyek beépített erőforrással - elektromos, belsőégésű vagy más meghajtású motorral - rendelkeznek. A jogszabály a gépi meghajtású járműveket szintén további két csoportra bontja: a gépjárművek, valamint a gépjárműnek nem minősülő motoros járművek alkotják az olyan közlekedési eszközöket, amelyek valamilyen motorral rendelkeznek, így beépített erőgép hajtja őket. Gépjármű a gépkocs, valamint a motorkerékpár, míg gépjárműnek nem minősülő motoros gépi járműnek tekinthető többek között a villamos, a 10 km/h-nál gyorsabban közlekedő kerekesszék vagy a segédmotoros kerékpár. A járművek másik nagy csoportja a beépített erőforrás nélküli járművek, mint a kerékpár vagy az állati erővel vont járművek. Ezek a járművek főszabály szerint nem rendelkeznek beépített erőgéppel, amely a haladásukhoz szükséges.¹⁸

A KRESZ rendszerében ugyan általános definícióként jelenik meg a járművek fogalma, azonban a járművek kategória szerint történő felosztásának eredményeként kerülnek megfogalmazásra a

¹⁶ Fülöp Ágnes - Fülöp Natasa - Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban. Budapest, HVG-ORAC, 2014. 54. o.

¹⁷ Moldován Tamás: A KM és a BM által jóváhagyott útmutató a KRESZ rendelkezéseinek egységes értelmezéséhez és alkalmazásához. Budapest, Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó Vállalat., 1984.

¹⁸ Fülöp-Fülöp-Major (2014) i. m. 55-61. o.

közlekedésben való részvételük során alkalmazandó részletszabályok. Figyelemmel arra, hogy egyes járműkategóriák eltérő tulajdonsággal és közlekedési jellemzőkkel rendelkeznek, így eltérő szabályozás érvényesül valamennyi járműkategóriára némi átfedéssel. Ebből adódóan az elektromos rollerek tulajdonságukat tekintve egyértelműen egyik járműkategóriába sem sorolhatók be, hiszen a KRESZ járműfogalma olyan generálklauzula, amely csupán kiindulópontot biztosít és az adott jármű egy kategóriába történő besorolása elengedhetetlen a közlekedési szabályok alkalmazása miatt. A KRESZ járművekre vonatkozó tételes szabályozása a járműkategóriákat érinti, azonban az általános szabályként megfogalmazott jármű definíciója csupán kiindulópontot biztosíthat egyéb jogterületek számára, ahol a KRESZ háttérjogszabályként kerül alkalmazásra.

Erre mutatott rá az Alkotmánybíróság a közelmúltban megjelent döntésében. A büntető tényállás szerint a terhelt ittas állapotban, lakott területen gépi üzemmódban működtetett elektromos rollerrel közlekedett, ezért az elsőfokú bíróság járművezetés ittas állapotban vétsége miatt pénzbüntetést és közúti járművezetéstől eltiltást szabott ki. A terhelt ugyan elismerte az alkoholfogyasztás tényét, a bűncselekmény elkövetését viszont tagadta tekintettel arra, hogy a rollert nem elektromos üzemmódban használta, hanem lábbal hajtotta. A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta arra alapítva, hogy az intézkedő rendőrök egybehangzó és következetes vallomása, valamint a tanúk vallomása szerint a terhelt láthatóan a beépített erőgép segítségével közlekedett, a terhelt által megtett távolság pedig egyetlen erős lábhajtással kivitelezhetően lett volna.¹⁹

Az Alkotmánybíróság hivatkozik a Kúria 2022. október 05. napján kelt Bfv.II.442/2022/5. számú végzésében levezetett jogértelmezésre, mely szerint a KRESZ alapján járműnek kell tekinteni az 1. számú függelék II. a) pontjában megfogalmazott definíciónak megfelelő közlekedési eszközt, azaz jármű közúti szállító vagy vontatóeszköz az ott meghatározott kiterjesztésekkel és kivételekkel. Megállapította, hogy az elektromos roller közúti szállítóeszköz és a KRESZ pedig nem emeli ki a jármű fogalma alól, valamint gépi meghajtásúnak kell tekinteni azokat a közúti járműveket, amelyeket beépített erőgép hajt. A Kúria határozatában kizárólag a gépi meghajtású jármű büntetőjogi vonatkozásában tett említést azzal, hogy a Btk. értelmében a gépi meghajtású

¹⁹ Debreceni Járásbíróság 5.Bpk.1500/2021/4., 5.B.555/2021/11., Debreceni Törvényszék 1.Bf.144/2022/9.

járművek kategória tágabb kört ölel fel, mint a KRESZ gépjármű kategóriája, így elektromos rollerrel a járművezetés ittas állapotban vétsége elkövethető.

A Kúria kitért arra is, hogy a 168/2013/EU rendeletből levont következtetés, mely szerint az elektromos roller nem minősül járműnek - mert nincs rajta legalább egy ülőhely - nem állja meg a helyét a büntetőjogi vonatkozásban. A rendelet a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok típusjövahagyásáról, illetve a piacfelügyeletéről szól, amely az elektromos rollerekre közlekedésigazgatás szempontjából tételes rendelkezést nem tartalmaz, így ez nem jelenti azt, hogy a rendelet hatályán kívül eső önegyensúlyozó, illetve legalább egy ülőhellyel nem rendelkező, egyébként a jármű fogalmának megfelelő közlekedési eszközök ne lennének járműnek tekinthetők.

Az Alkotmánybíróság végzésében érdemi döntést nem hozott az elektromos rollerek besorolását tekintve. Az indítványozó álláspontja szerint a jogalkotó jogalkotási kötelezettségének nem tett eleget azért, hogy az elektromos rollerrel való közlekedés szabályait nem dolgozta ki megfelelően és az indítványozó büntetőjogi felelősségre vonása egy olyan bűncselekmény miatt történt, amelynek elkövetési eszközéről a jog az elkövetés idején nem rendelkezett és arra vonatkozóan semmilyen szabályozás nem vonatkozott. Az Alkotmánybíróság álláspontja szerint az indítványozó panasza nem alkotmányossági, hanem törvényességi kérdésekre vonatkozik és a bírósági döntések felülbírálatára irányult.²⁰

Ugyan az Alkotmánybíróság érdemi döntést nem hozott a panasz tekintetében és az alkotmányjogi panaszt visszautasította, azonban különvélemény formájában kiindulópontot jelentő jogértelmezés látható. Különvéleményként fogalmazódik meg, hogy az elektromos rollerek, mint mikromobilitási eszközök a mindennapok közlekedésében rendszeresen részt vesznek, így számos kérdést is felvetnek. Minden közlekedésben részt vevő számára egyértelművé kell tennie a jogalkotónak, hogy milyen szabályozási környezet mellett használhatják az eszközt és a jogszerűtlen használatnak milyen következményei lehetnek. A KRESZ általános járműfogalmat alkot meg, amely egyöntetűen meghatározza azt is, hogy mi nem minősül járműnek. A bírói jogalkotás kizárólag a jogszabályok értelmezésén alapul, így ezúton nincs lehetőség valamely hiányzó, konkrét szabály bírói jogalkotás

²⁰ Alkotmánybíróság 3457/2023. (XI. 7.) AB végzés

útján történő pótlására. A Kúria határozata²¹ szerint az elektromos rollerek nem tartoznak a Btk. közlekedési bűncselekmények vonatkozásában a háttérnorma szerinti, jármű alóli kivételek sorába, tehát járműnek tekinthetők. Az elektromos rollerek KRESZ szerint történő besorolása és ezáltal a rájuk vonatkozó jogszabályi környezet kialakításának hiánya kapcsán alappal merülhet fel az alkotmányos mulasztás megállapításának a szükségessége. Az elektromos rollert használók - és lényegében valamennyi közlekedésben részt vevő személy - biztonsága közvetlenül veszélynek van kitéve a hiányos vagy eltérő szabályozás és gyakorlat okán.

Az Alkotmánybíróság noha érdemi döntés meghozatalát mellőzte rámutatott arra a lényeges kérdésre, hogy a szabályozás hiánya milyen helyzetet eredményezhet hosszútávon. Különvéleményekben megfogalmazott bírálat érte a Kúria azon határozatát, amelynek eredményeként egy generálklauzula alapján sorolja be a jármű kategóriába az elektromos rollereket, mellőzve bármilyen egyéb szempontot és a különböző típusok vagy eltérő használók között nem differenciál. Az elektromos rollerek részben ugyan megfelelnek a KRESZ szerinti jármű fogalmának, viszont egyik járműkategóriának sem felelnek meg. Amennyiben valamely járműkategóriának bármely tulajdonsága miatt az elektromos rollerek szintén egyazon szabályozás alá esnének, úgy - ahogy az Alkotmánybíróság is rámutatott - balesetveszélyes helyzetek alakulhatnak ki, hiszen egy gyengébb teljesítményű elektromos roller közútra történő kényszerítésével vagy egy nagyobb teljesítményű elektromos roller gyalogos övezetben történő haladásának engedélyezésével valamennyi közlekedésben résztvevő személy biztonságát érintené.

A KRESZ tételesen meghatározza azokat a közlekedő személyeket, akikre a gyalogosokra vonatkozó szabályokat kell alkalmazni. Főszabály szerint gyalogosnak kell tekinteni azokat a személyeket, akik az úton gyalogosan haladnak, valamint akik kerékpárt vagy segédmotoros kerékpárt gyalogosan tolják. Gyalogosnak számít még aki az úton gyermekjátékkal, kerekesszéssel vagy talicskával közlekedik. Az Útmutató a gyermekjátékokat csupán példálózó jelleggel sorolja fel, mint a gyermekkerékpár vagy a roller. A „gördülő sporteszközökkel” közlekedőket szintén a gyalogosok közé kell sorolni, mint a felnőtteknek szánt rollerrel, gördeszkával vagy görkorcsolyával, valamint a monociklivel²² közlekedőket is²³.

²¹ BH2022. 319.

²² A kerékpárokhoz hasonlóan működő egykerekű, pedállal hajtott közlekedési eszköz.

²³ Fülöp-Fülöp-Major (2014) i. m. 65. o.

Ezzel az állásponttal ért egyet Borbély Zoltán, aki az elektromos roller vezetőjét gyalogosnak tekinti, hiszen a KRESZ tételesen felsorolja azokat a közlekedési eszközöket, amelyek járműnek minősülnek²⁴. Kiemelte még, hogy az elektromos rollerek konkrét jogi szabályozására mindenképp szükség van, mert jelenleg gyalogosként történő meghatározásuk balesetveszélyes²⁵.

Ugyan a KRESZ rendelkezései alapján gyalogosnak tekinthetők az elektromos rollerek, azonban a menetdinamikájukból adódóan lényeges eltérést mutatnak a gyalogosokkal szemben, mind a gyorsulás és a lassulás, mint pedig a manőverezés tekintetében. Míg az utazási sebesség egy átlagos elektromos roller esetében 15-25 km/h sebességgel történik, addig egy kényelmesebb gyaloglási tempó csupán 4-6 km/h sebesség körülire tehető, míg egy átlagos futási sebesség is legfeljebb 10-20 km/h között mozog. A fékezés a magasabb sebesség okán hosszabb fékutat eredményez szemben a gyalogossal, amely során fogalmilag kizárt fékútról beszélni. A gyalogos egyszerűbben tudja változtatni a helyzetét, szemben egy elektromos rollerrel, amelynek manőverezése összetettebb.

Összességében elmondható, hogy az elektromos rollerek vonatkozásában a gyalogosokra vonatkozó szabályok alkalmazása balesetveszélyes helyzetet teremthet a fizikai adottságuk okán. A gyalogos, mint gyűjtőkategória olyan közlekedési eszközökre alkalmazható, amelyek menetdinamikája közel azonos egy átlagos gyalogossal, így a kizárólag emberi erő meghajtásával haladó roller férhet csak a gyalogosok kategóriájába, a motorral szerelt roller már nem. Ebből adódóan sorolható gyalogosok közé többek között a gördeszkával vagy más, főleg kedvtelésből használt közlekedési eszközzel, illetve gyermekjátékkal közlekedő személy. Amennyiben az elektromos rollerek nem tekinthetők gyalogosnak, akkor mindenképp valamely járműként történő besorolásuk indokolt.

3.2. *Segédmotoros kerékpár vagy kerékpár?*

A KRESZ a járműkategóriákat taxatívén sorolja fel, melyek a tulajdonságukat tekintve egyik sem illik teljes mértékben az elektromos rollerekre. A jogszabály konkrét definíciót határoz meg az egyes járművekre vonatkozóan, például a trolibusz olyan gépkocsi, amely elektromos felsővezetékhez

²⁴ <https://infostart.hu/belfold/2019/07/20/sok-elektromos-rolleres-tevedesben-el> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

²⁵ <https://infostart.hu/belfold/2020/05/04/szakerto-az-elektromos-rollerek-szabalyozasa-egetobb-lenne> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

kötött²⁶ vagy a villamost olyan járműnek tekinti, amely az úttestbe épített, vasúti pályaként meg nem jelölt sínpályán való közlekedésre szolgál²⁷.

Mindenekelőtt a KRESZ lassú járművekre vonatkozó fogalma érdemel értelmezést. A lassú járművel közlekedők olyan, a közlekedésben résztvevő szereplők, amelyek a túlzottan általános definíció miatt nem alkalmasak ténylegesen az elektromos rollerek besorolására. A lassú járművek olyan járművek, amelyeket beépített erőgép hajt és sík úton önerőjükből nem képesek 25 km/h sebességnél gyorsabban haladni²⁸. A lassú járművek körébe elsősorban mezőgazdasági munkagépek sorolhatók²⁹, továbbá lassú járműnek kell tekinteni még többek között a dottó kisvonatot is.

A segédmotoros kerékpár kategóriába a KRESZ alapján négy jármű sorolható be: az L1e járműkategóriába sorolt kétkerekű, az L2e járműkategóriába sorolt háromkerekű, az L6e járműkategóriába tartozó quad, valamint a mopedautó³⁰. A kétkerekű segédmotoros kerékpár legfeljebb 45 km/h tervezési sebességű, legfeljebb 50 cm³ hengerűrtartalmú, belső égésű motorral vagy legfeljebb 4 kW folyamatos névleges teljesítményű elektromos motorral szerelt jármű. Az elektromos rollerek első értelmezés szerint teljes mértékben beleillenek ebbe a meghatározásba, azonban két okból kifolyólag mégsem jelenthető ki teljesen, hogy az elektromos rollerek valójában segédmotoros kerékpárnak tekinthetők.

Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU³¹ rendeletének hatálya nem terjed ki többek között az önegyensúlyozó járművekre, valamint azon járművekre sem, amelyek nem rendelkeznek legalább egy ülőhellyel. Fontos megjegyezni, hogy a rendelet elsősorban típusjóváahagyási, termékfelelősségi és piacfelügyeleti rendelkezéseket tartalmaz, valamint egyéb műszaki követelményeket határoz meg a járművek biztonságának, környezetvédelmi teljesítményének és egységes európai piacának biztosítása érdekében. A rendelet hatálya valamennyi közúti használatra szánt két-, három- és

²⁶ KRESZ 1. számú függelék, II. f) pont

²⁷ KRESZ 1. számú függelék, II. s) pont

²⁸ KRESZ 1. számú függelék, II. m) pont

²⁹ Ambrus István - Orosz Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában - a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái. Magyar Jog, Budapest, 2020. LXVII. 1. szám

³⁰ KRESZ 1. számú függelék, II. r) pont

³¹ Az Európai Parlament és a Tanács 168/2013/EU rendelete a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváahagyásáról és piacfelügyeletéről

négycerekű motorkerékpárra terjed ki³², az elektromos rollerek többsége jellemzően nem érik el az L1e kategóriába sorolható teljesítményt³³.

Az önegyensúlyozó járművek olyan labilis egyensúlyi állapoton alapuló járműkonceptiók, amelyekben az egyensúly megtartásához kiegészítő irányítórendszerre van szükség. Ide sorolhatók az egykerekű gépjárművek, valamint a kétkerekű, két nyomvonalú gépjárművek is³⁴. Az önegyensúlyozó járművek elsősorban segway-ek, howerboard-ok és egyéb közlekedési eszközök, amelyek egyensúlyban tartásához elengedhetetlen valamilyen kiegészítő irányítórendszer³⁵. Az elektromos rollerek részben beilleszthetők ebbe a kategóriába, azonban egy roller egyensúlyban tartásához nem szükséges az ezt szolgáló kiegészítő irányítórendszer.

A rendelet hatálya nem terjed ki azokra a járművekre sem, amelyeken nincs legalább egy ülőhely, ebből adódóan az elektromos rollerek jellegüknél fogva nem tekinthetők segédmotoros kerékpároknak. Ugyan kiegészítő alkalmazásával utólag felszerelhetők üléssel, valamint gyárilag szerelt üléssel rendelkező forgalomba került rollerek is elérhetők, azonban más okból kifolyólag ezen közlekedési eszközök nem sorolhatók be ténylegesen a segédmotoros kerékpárok közé.

Hazai szabályozás figyelembevételével a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 6/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet határozza meg a segédmotoros kerékpárokra vonatkozó kötelező műszaki előírásokat. Az elektromos rollerek része nem rendelkezik a rendeletnek megfelelő világítással, fékrendszerrel, valamint az ülés hiányából kifolyólag a személyszállítás feltételei sem teljesülnek, így az elektromos rollereket fogalmilag kizárt segédmotoros kerékpárokhoz sorolni³⁶.

A KRESZ rendelkezései alapján a kerékpár olyan, legalább két kerékkal rendelkező jármű, amelyet emberi erő hajt és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti³⁷. Amennyiben egy adott elektromos roller nem rendelkezik 300 W-ot meghaladó teljesítményű motorral, abban az esetben a

³² 168/2013/EU rendelet 2. cikk (1) bekezdés, valamint (2) bekezdés i) és j) pontok

³³ Legfeljebb 50 cm³-es motor, 4 kW teljesítmény és 45 km/h sebességkorlát.

³⁴ 168/2013/EU rendelet 3. cikk 71. pont

³⁵ Az egyensúly megtartását és az irányítást a motoron keresztül beépített olyan számítógép végzi, amely giroszkópokon és egyéb érzékelőn keresztül képes a pozícióját korrigálni.

³⁶ Skorka i. m.

³⁷ KRESZ 1. számú függelék, II. r/1.) pont

kerékpárosokra vonatkozó szabályok lehetnek rá irányadóak³⁸. Amennyiben a KRESZ kerékpárokra vonatkozó fogalommeghatározása lenne irányadó az elektromos rollerekre, abban az esetben a 300 W-ot meghaladó teljesítményű motorral szerelt elektromos rollerek már a segédmotoros kerékpárok kategóriába sorolandók be, amely a fentebb írt jogszabályban előírt műszaki követelményeknek történő megfelelés hiányában lényegében kizárt.

A gyengébb motorral szerelt elektromos rollerek a menetdinamikájukat tekintve a legszorosabb rokonságban a kerékpárokkal állnak, míg a komolyabb teljesítményű, azaz 400-500 W teljesítményt meghaladó motorral szerelt elektromos rollerek inkább a segédmotoros kerékpárokhoz állnak közelebb. A 20-25 km/h-val haladni képes elektromos roller a gyorsulás és lassulás tekintetében lényegében a kerékpárral azonos tulajdonságokkal rendelkezik, megegyezik a kerékpár közlekedésben való részvételének módjával és a közel azonos sebességen túl az elektromos rollerek menet közben történő manőverezése is hasonló elveken működik, mint a kerékpárok manőverezése. A 30 km/h-nál magasabb sebességre képes elektromos rollerek lényegében a segédmotoros kerékpárokra vonatkozó teljesítménnyel rendelkeznek és a forgalomban történő haladásuk leginkább ezekre a járművekre hasonlít.

A kerékpár, mint jármű fogalma lényegében két feltételt tartalmaz, melynek fennállásával az adott közlekedési eszközre a kerékpárosokra vonatkozó szabályok alkalmazhatók. A KRESZ fogalma szerint a járművet emberi erőnek kell hajtania. Az elektromos rollerek képesek ugyan a hagyományos rollerekkel megegyező, emberi erővel történő haladásra, azonban lényegüket tekintve önállóan, elektromos motor hajtja őket. Ebből kifolyólag a hajtáshoz szükséges emberi erő kizárólag az elindulásnál, valamint az élesebb kanyarok, manőverezések esetén lehet szükséges, azonban az emberi erő kifejtése elhanyagolható mértékű vagy egyes elektromos roller típusoknál elhagyható. Ennek ellenére a kizárólag hagyományos üzemmódban használt elektromos roller már nem járműnek tekinthető, hanem olyan sporteszköznek feleltethető meg inkább, mint például a gördeszka vagy a görkorcsolya.

További feltétel a kerékpár járműfogalma szerint az, hogy a kerékpár haladását legfeljebb egy 300 W teljesítményű motor segítheti. A motor teljesítményét szám szerint meghatározza a KRESZ,

³⁸ Ambrus - Orosz i. m.

azonban a „motor segíti” kifejezés már nem tekinthető egyértelmű szabályozásnak az elektromos rollerek vonatkozásában. A „pedelec” kerékpárok olyan járművek, amelyek hajtása során egy beépített motor segíti a kerékpárral közlekedőt a pedálok tekerésében. A motor kizárólag az emberi erővel kifejtett pedálok hajtása közben kapcsol be, mely fékezés vagy egy előre meghatározott sebesség elérése következtében kapcsol ki. Azokat a kerékpárokat, amelyeket önállóan, pedál tekerése nélkül is lehetséges mozgásba hozni már az elektromos kerékpár kategóriába sorolhatók, amelyek a jogalkalmazó részéről egységesen az L1e típusú segédmotoros kerékpárnak minősülnek. Ezek alapján megállapítható, hogy a kerékpárok főszabály szerint kizárólag emberi erővel hajtott járművek, amelyek meghajtását meghatározott teljesítménynél nem erősebb motor segítheti, így tisztán emberi erő alkalmazása nélküli haladásra nem képes járművek, szemben az elektromos rollerekkel, amelyek haladása ténylegesen emberi erő kifejtése nélkül történik. A KRESZ meghatározása alapján az elektromos rollerek a kerékpárokhoz állnak legközelebb mind a felépítésükből adódóan, mind pedig a menetdinamikájukat tekintve.

3.3. Egy új kategória?

Az elektromos rollerek vonatkozásában az eddig ismertett járműfogalmakba történő besorolásuk lényegében falakba ütközik, világos szabályozás nem vonatkozik rájuk. A kerékpár, mint jármű a fogalmát tekintve nem az elektromos rollerekre vonatkozik, így a fogalom egy-egy részének az elektromos rollerekre történő illesztése nem ad kielégítő megoldást a kategorizálására és így a rá irányadó szabályok meghatározására. A nemzetközi példákat tekintve a legtöbb ország nem egy már meglévő járműkategóriába sorolta be az elektromos rollereket, hanem új, kifejezetten az elektromos rollerek tulajdonságain alapuló kategóriát alkotott meg. A külföldi minták fogalma egyöntetűen az elektromos rollerek gépi meghajtását, valamint azt a tényt emelték ki, hogy ezek a járművek lényegesen gyengébb teljesítményű motorral vannak felszerelve, mint a segédmotoros kerékpárok, ezért a tőlük történő elválasztás is indokolt.

A KRESZ szabályozásán belül egy esetleges új járműfogalom meghatározása során lényeges hangsúlyozni, hogy a legtöbb elektromos roller legfeljebb 300-400 W teljesítményű motorral szerelt közlekedési eszköz, amelyek egy segédmotoros kerékpárhoz képest is lényegesen lassabban tudnak közlekedni, valamint a felépítésük is egyszerűbb szerkezetből áll.

A vezető védelmét - a bukósisak, a térdvédő és más hasonló védőfelszereléseken kívül - lényegében semmi nem védi. A hagyományos rollerek esetén az esetleges közeledő ütközést vagy elesést észlelve a használó könnyen elhagyhatja a közlekedési eszközét a mérsékeltebb sebességre való képesség okán is, ezzel enyhítve az esetleges baleset kimenetelének súlyosságát. Az elektromos rollerek esetén ez a balesetelhárítás már lényegesen nehezebben kivitelezhető. Egy hagyományos rollerrel közlekedve a kizárólag emberi erő kifejtése okán mind a földtől történő ellökés, mind pedig az alacsony sebesség miatt stabilabb és biztonságosabb haladással lehet közlekedni. Ezzel szemben egy elektromos roller vonatkozásában ez már nem áll fenn, hiszen a földdel csupán elinduláskor és megálláskor érintkezik a használó lába, a haladás során pedig mind a két láb a fellépőn van. Fontos szempont még, hogy az elektromos rollerek esetében a sebesség mértékét nem a lábával határozza meg a vezető, hanem egy erre szolgáló gázkar megnyomásával és elengedésével tudja azt szabályozni. Mindezek okán lényegesen nehezebb elhagyni az adott közlekedési eszközt, hiszen nem elegendő csupán elengedni a kormányt és lelépni a rollerről, hanem a gyorsabban közlekedő rollerről történő lelépés is nehezebben kivitelezhető és lényegesen balesetveszélyesebb műveletnek számít, mintha ez egy hagyományos, kizárólag emberi erővel történő meghajtással haladó rollerrel tennék meg. Fontos hangsúlyozni, hogy egy közelgő veszélyhelyzetet eltérően érzékelheti egy hagyományos rollerrel közlekedő személy és egy elektromos roller vezetője.

Egy új KRESZ megalkotásával vagy átfogó, a jelenleg hatályos KRESZ módosításával többek között az elektromos rollereket érintő változások is megjelenhetnek. Főbb irányvonal az elektromos rollerek vezetőire és a rollerek tulajdonságainak alapulvételével történő kategorizálása és szabályozása lehet. Az elektromos rollerek súly, motorteljesítmény és legnagyobb elérhető sebesség vonatkozásában kerülhetnek szétválasztásra. A kisebb teljesítményű motoros rollerek közlekedésére a kerékpárosokra irányadó szabályok vonatkozhatnak, míg a nagyobb teljesítményű motorral szerelt rollerek esetében a szabályozás a segédmotoros kerékpárok szabályozásához állhat közelebb³⁹.

Fontos kiemelni, hogy az elektromos rollerek vonatkozásában olyan járműfogalmat érdemes meghatározni, amelybe a mikromobilitási eszközök széles köre beilleszthető. A kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályok mellett nem hanyagolható el, hogy az elektromos rollerek a

³⁹ <https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2024/08/16/kresz-megujitas-gyalogos-bicikli-elektromos-roller-jogositvany/> (utolsó letöltés 2024. december 19.)

motoros meghajtás működése nélkül hagyományos rollereknek tekinthetők, azaz esetükben a gyalogosokra vonatkozó szabályok alkalmazhatók. Az elektromos rollerek fogalmának sarkalatos pontját kell képeznie a motorteljesítmény meghatározásának, hiszen elsősorban ez a tulajdonság különbözteti meg őket a hagyományos rollerektől. A motor teljesítménye nem közömbös, hiszen eltérő menetdinamikát és eltérő közlekedési jellemzőket jelölnek. A jogalkotó a kerékpár fogalmából kiindulva a 300 W teljesítményű motornál húzta meg a határvonalat, így érdemes az elektromos rollerek esetében is ekkora teljesítmény környékére pontosítani az elválasztást a kerékpárosokra és a segédmotoros kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályok alkalmazása tekintetében.

Figyelemmel arra, hogy a KRESZ átfogó módosításáig vagy egy új KRESZ megalkotásáig az elektromos rollereket érintő jogszabályok helyi szinten, lokálisan körülhatárolható területekre valósultak meg, amelyek lényegében a tiltásukról rendelkeznek. A jogalkotó központilag lényegében a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás tekintetében rendelkezett közvetett módon az elektromos rollerekről. Törvénymódosítást követően 2024. július 16. napjától a Kgyb. rendelkezései szerint gépjárműnek tekinthető minden olyan szárazföldön, de nem sínen közlekedő, kizárólag mechanikus (tehát nem emberi vagy állati) erővel működtetett, hatósági nyilvántartásba vett vagy nem vett jármű, amelynek a tervezési sebessége meghaladja a 25 km/h-s sebességet vagy a legnagyobb saját tömege meghaladja a 25 kg-ot és legnagyobb tervezési sebessége a 14 km/h-s sebességet⁴⁰. A keresszékes járművek, a „pedelec” kerékpárok és a mozgásában korlátozott személy által vezetett e-moped járművek ez alól kivételt képeznek. Ezen szabályozásból is kivehető, hogy a jogalkotó az elektromos rollereket - és egyéb mikromobilitási járműveket - differenciálja, azaz egy meghatározott tulajdonságát tekintve eltérő szabályokat alkalmaz rájuk.

Összességében megállapítható, hogy az elektromos rollerek az elhanyagolható védelemre és a kerékpárokkal azonos menetdinamikára tekintettel jelen jogszabályi környezetben a kerékpárosokra vonatkozó szabályok alkalmazása az indokolt. Az elektromos rollerek menetteljesítménye, valamint a vezető védettségi szintje közel megegyezik a kerékpárokkal és azok vezetőinek védettségi szintjével⁴¹.

⁴⁰ A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (a továbbiakban: Kgyb.) 3 § 10. a) pont

⁴¹ Fülöp-Fülöp-Major (2014) i. m. 523. o.

3.4. A kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályok

A kerékpár fogalmából levezetve akkor válik lényegében járművé, amikor azt a vezetője hajtja. A gyalogosoktól történő elhatárolás a kerékpárok esetében abban érhető tetten, hogy a járművet az azzal közlekedő személy már nem tolja, hanem valamilyen módon hajtja. A kerékpárt meghajtó mozgási energia forrása nem lényeges, a jármű mozgásba hozása történhet a hagyományos módon pedálok segítségével, valamint egyéb módokon is, mint például ha azt a vezetője rollerszerű módon hajtja⁴². Ezzel szemben a kerékpárt toló személy azzal, hogy a kerékpárt nem hajtja, már gyalogosként vesz részt a közlekedésben⁴³. Ebből kifolyólag az elektromos rollerekre tételesen alkalmazott kerékpáros szabályok szerint az elektromos roller is csupán addig a pontig tekinthető „kerékpárnak”, ameddig azt nem tolják, hanem hajtják és az elektromos motor is üzemel. Amennyiben ezen bármelyike megszűnik - azaz a rollert vagy tolja vagy a motort leállítja -, így ettől a pillanattól már gyalogosként kell rá tekinteni.

Mind a KRESZ szabályai, mint pedig a közlekedés szervezésében elsődleges szempont a közlekedés biztonságának a biztosítása, amely így megkívánja, hogy a közel azonos sebességgel közlekedők egyazon térrészben, míg az eltérő sebességgel haladók egy másik, elkülönült térrészben haladjanak. A legoptimálisabb, ha a kerékpáros közlekedés mind a gépjárművektől, mind pedig a gyalogosoktól elkülönült területen történik⁴⁴. Ebből adódóan egy főbb közlekedési útvonalon indokolt kialakítani lehetőleg fizikailag elválasztott területet a gyalogosként és a gépjárművel közlekedőkön túl a kerékpárosok számára is. A három főbb közlekedő csoport eltérő sebességgel, haladási tulajdonsággal rendelkezik. Az elnevezés nem jelent kizárólagosságot. Ahogy a gyalogosok számára fenntartott közlekedési térrészen gyalogosnak minősülő közlekedési eszközzel történő közlekedés is lehetséges - mint görkorcsolyával vagy gördeszkával -, addig a kerékpárosok számára kijelölt közlekedési térrészen a kerékpárokon túl a hasonló tulajdonságokkal rendelkező mikromobilitási közlekedési eszközzel történő haladás engedélyezése is indokolt. Fontos kiemelni, hogy az elektromos rollerek a tulajdonágaik okán balesetveszélyes helyzeteket teremthetnek, amennyiben a gépjárműforgalom számára fenntartott közlekedési térrész irányába terelődnek.

⁴² Fülöp-Fülöp-Major (2014) i. m. 524. o.

⁴³ Fülöp-Fülöp-Major (2014) i. m. 65. o.

⁴⁴ Fülöp-Fülöp-Major (2014) i. m. 525. o.

A közúti közlekedés egyik arany szabálya a jobbra tartás, azaz járművel minden esetben a menetirány szerinti jobb oldalon kell közlekedni és az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell haladni⁴⁵. A jobbra tartási kötelezettség a kerékpáros közlekedésben - és ezáltal az elektromos rollerek közlekedésében is - kiemelt helyen szerepel. A kerékpárral csak egy sorban megengedett a haladás⁴⁶, hiszen ennek elmaradásával a kerékpárúton, a kerékpársávban vagy akár az úttesten könnyen balesetveszélyes helyzet állhat elő. A jobbra tartási kötelezettséget be nem tartó kerékpáros mögött érkező, gyorsabban haladó közlekedő előzése lényegesen megnehezülhet, továbbá a kerékpárúton szemből érkező kerékpáros szintén balesetveszélyes helyzetet eredményezhet. Irányadó az elektromos rollerekre vonatkozóan az a kerékpárosokra vonatkozó szabály, hogy az egyirányú úton kizárólag akkor haladhat be a menetiránnyal szemben a kerékpáros, amennyiben a behajtást tiltó tábla alatti kiegészítő tábla erre engedélyt ad⁴⁷.

A kerékpárosok vonatkozásában a KRESZ részletes szabályozást tartalmaz. Sebességük lakott területen belül korlátozva van, legfeljebb 40 km/h-s sebességgel haladhatnak. A kerékpáros fejjvédő sisak viselése esetén, valamint ha a vezető nem szállít utast, akkor 50 km/h-s sebességgel is közlekedhet. Amennyiben a vezető nem visel bukósisakot, akkor csak 40 km/h-s sebességgel haladhat. A kerékpár kerékpárúton legfeljebb 30 km/h-s sebességgel haladhat, míg a gyalog- és kerékpárúton közlekedő kerékpár csupán 20 km/h-s sebességgel közlekedhet, valamint a gyalog- és kerékpárúton a kerékpáros a gyalogosforgalmat nem akadályozhatja és nem veszélyeztetheti.⁴⁸

A kerékpárosokra vonatkozó sebességhatárok részben eltérnek egy elektromos roller haladási sebességétől, azonban lényegesen közelebb állnak hozzá, mint a gépjárművekre irányadó sebességhatárok.

Az elektromos rollerek esetében a járdán történő közlekedés olyan sarkalatos pont, amely lényeges veszélyforrásnak tekinthető. A kerékpárral lakott területen belül járdán kizárólag akkor lehet haladni, amennyiben az út a kerékpáros közlekedésre alkalmatlan és ebben az esetben sem haladhatja meg a kerékpárral közlekedő a 10 km/h-s sebességet, valamint a gyalogosforgalmat nem

⁴⁵ KRESZ 25. § (2) bekezdés

⁴⁶ KRESZ 54. § (3) bekezdés

⁴⁷ KRESZ 17. § (3) bekezdés

⁴⁸ KRESZ 26. § (1) bekezdés d) pont és 54. § (10) bekezdés

zavarhatja⁴⁹. Általános gyakorlat, hogy az úttest nem alkalmas a kerékpáros közlekedésre csupán abból az okból, hogy a megnövekedett forgalom miatt veszélyes azon az útszakaszon közlekedni⁵⁰. Álláspontom szerint mérlegelést érdemel a megnövekedett forgalom értelmezése az adott közlekedési szituációban, a megnövekedett forgalom szempontjából értékelni kell a forgalom sebességét is. Lassabb, a kerékpárossal közel azonos sebességgel haladó gépjárművek esetében nem indokolt a járda használata, azonban magasabb sebességgel haladó gépjárművek megnövekedett forgalma már lényeges pont a kerékpárral közlekedő biztonsága szempontjából. Álláspontom szerint amennyiben a közlekedés biztonsága az adott úttest megnövekedett forgalma szempontjából nem biztosítható, akkor az úttest a kerékpáros közlekedésre alkalmas és indokolt lehet a járda kerékpáros forgalomra történő igénybevétele. Ezt meghaladóan akkor sem lehet a járdán közlekedni, amennyiben azt jelzőtábla tiltja.

Ahogy a kerékpárral közlekedőknek, úgy az elektromos rollerrel közlekedőknek sem lehet a KRESZ-ben tilalmazott magatartásokat a forgalomban végrehajtani⁵¹. A legveszélyesebb közlekedési helyzetek kétségkívül a kereszteződések jelentik az elektromos rollerekre - és lényegében bármely közlekedőre - nézve, ahol kereszteznie kell az elektromos rollerrel érkezőnek a gyalogosok útvonalát, illetve egyéb nagyobb sebességgel közlekedő jármű nyomvonalát. Ilyen esetben fokozott biztonságot eredményez, ha az elektromos rollerrel közlekedő gyalogusként - tolva vagy hagyományos módszerrel hajtva - halad át a kereszteződésen. Gyalogos előzése esetén indokolt az elektromos roller sebességét közel a gyalogos sebességére mérsékelni.

Az elektromos roller a közlekedésben történő részvétele során lényegében valamennyi, a kerékpárra vonatkozó közlekedési szabályt indokolt betartania, tételes szabályozás hiányában is. A fentiekén túl ilyenek tekinthetők többek között azok a rendelkezések is, hogy kerékpárral nem szabad elengedett kormányval közlekedni, oldalra egy méternél hosszabban kinyúló tárgyat szállítani vagy kerékpárral állatot vezetni. A kerékpárosokra vonatkozó, elsősorban a közlekedés biztonságát garantáló minimumszabályok elektromos rollerek esetében történő alkalmazása megteremtheti a balesetmentes közlekedést a tételes szabályozás hatálybalépéséig.

⁴⁹ KRESZ 54. § (2) bekezdés

⁵⁰ Fülöp-Fülöp-Major (2014) i. m. 531. o.

⁵¹ A KRESZ 54. § (4) bekezdése szerint tilos kerékpárral lakott területen kívül főútvonalról balra bekanyarodni vagy megfordulni, valamint bárhol kerékpárútról a vele párhuzamos útra balra bekanyarodni, továbbá a gyalogos szabályoknak megfelelően kell a kerékpárt tolva áthaladnia az úttesten.

3.5. A segédmotoros kerékpárok (L1e)⁵² hazai szabályozása

A 300-400 W teljesítményt meghaladó motorral szerelt elektromos rollerek közlekedése lényegesen gyorsabb haladást biztosíthat, valamint a menetdinamikája is eltérő az ennél gyengébb teljesítményű, motorral rendelkező rollerektől. A kerékpár és a segédmotoros kerékpár tulajdonságai közötti eltérés indokolja az eltérő szabályok alkalmazását. Ilyen eltérő szabály többek között az, hogy a segédmotoros kerékpár kerékpárúton kizárólag lakott területen kívül közlekedhet⁵³ vagy a segédmotoros kerékpár lakott területen belül nem közlekedhet sem kerékpárúton, sem pedig járdán.

Lényegesen szigorúbb szabályok vonatkoznak a segédmotoros kerékpárok műszaki feltételeire is. A segédmotoros kerékpárral közlekedőnek kötelező gépjármű felelősségbiztosítással kell rendelkeznie⁵⁴, kötelező bukósisakot viselnie, valamint vezetői engedéllyel is rendelkeznie kell⁵⁵.

Az elektromos roller ugyan nem illeszthető be a segédmotoros kerékpárok kategóriájába, azonban egyes álláspontok szerint ez közlekedésrendészeti szempontból megtörténhet. A belügyminiszter 2019. november 21. napján kelt BM/17105.4/2019. számú, országgyűlési képviselői kérdésre adott válasza szerint „az elektromos rollert a hatályos szabályozás alapján, külön eltérő rendelkezés hiányában csak segédmotoros kerékpárnak lehet megfeleltetni (...)”⁵⁶.

Ezzel szemben a Pesti Központi Kerületi Bíróság szabálysértési eljárás keretében megállapította, hogy az elektromos roller helye jelenleg nem ítéltető meg a jogrendszeren belül. A hatóság álláspontja szerint tévedett, amikor az elektromos rollereket segédmotoros kerékpárnak minősítette. A bíróság kiemelte továbbá azt is, hogy amíg az elektromos rollerek jogszabályi kategorizálása nem történik meg, addig az elektromos roller használójával szemben sem a

⁵² Olyan kétkerekű jármű, amely legfeljebb 45 km/h tervezési sebességgel rendelkezik, a motor hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm³ belső égésű motornál vagy a legnagyobb folyamatos névleges teljesítménye legfeljebb 4 kW elektromos motor lehet.

⁵³ KRESZ 13. § (1) bekezdés e) pont

⁵⁴ A Kgyb. 3 § 10. pont a) fogalma alapján a segédmotoros kerékpárt gépjárműnek kell tekinteni, így a Kgyb. 4. § (1) bekezdése szerint minden magyarországi telephelyű gépjármű üzemeltetője köteles (...) biztosítási szerződést kötni, és azt díjfizetéssel hatályban tartani (biztosítási kötelezettség). A Kgyb. 3 § 10. pont a) alapján a forgalomban lévő elektromos rollerek egy része esetében előírt kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás az elektromos rollerek ezen részére lényegében a segédmotoros kerékpárokra vonatkozó szabályai az irányadóak.

⁵⁵ A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet 4. § és 2. számú melléklete

⁵⁶ Amburs-Orosz i. m.

segédmotoros kerékpárra, sem a kerékpárra, sem pedig a gyalogosokra vonatkozó KRESZ szabályok nem alkalmazhatók.⁵⁷

A fenti ellentmondásból levezethető, hogy az elektromos rollerek konkrét szabályozására szükség van. Érvek és ellenérvek felsorakoztatása már egy, a KRESZ-ben meglévő járműkategória mellett nem nyújt megfelelő jogbiztonságot sem rövidtávon, sem pedig hosszútávon. A bíróság megállapította, hogy a gyalogosokra vonatkozó szabályok sem alkalmazhatók az elektromos rollerrel közlekedőkre, amely szintén azt az elképzelést erősíti, hogy a jogalkotónak egy új kategóriát indokolt alkotnia, amelybe az elektromos rollerek aggály nélkül beilleszthetők, megoldva ezzel a jelenlegi jogbizonytalanságot.

Előremutató, hogy a rendőrség statisztikai célból ugyan, de az elektromos rollereket, mint mikromobilitási eszközöket statisztikai szempontból nem a kerékpárokra, segédmotoros kerékpárokra vagy motorkerékpárokra vonatkozó adatok között kezeli. Figyelemmel arra, hogy a mikromobilitási eszközök jelenléte folyamatosan növekszik, ezért új járműkategória megalkotásával 2024. január 1. napjától a személyi sérüléssel közúti közlekedési balesetekkel kapcsolatos statisztikai adatokat ennek megfelelően közlik. A motoros roller, mint gyűjtőfogalom meghatározásával megállapítható, hogy ezen mikromobilitási eszközök olyan, legalább kétkerekű, egy tengelyén kormányzott jármű lehet, amely egy személyt - vezetőt - kizárólag állva képes szállítani, valamint motoros meghajtással rendelkezik, amelynek sebessége gázkarral vagy más vezérlőeszközzel szabályozható. A motoros roller kategórián belül a rendőrség további két alkategóriát határozott meg a statisztikai adatok szolgáltatása szempontjából. A kis teljesítményű motoros rollerek olyan, legfeljebb 35 kg tömeggel rendelkezhetnek, amelyek legfeljebb 1000 W névleges teljesítményű motorral vannak felszerelve és sík úton önerőből legfeljebb 25 km/h sebességgel képesek haladni. A nagy teljesítményű motoros roller minden olyan motoros roller, amely nem felel meg a kis teljesítményű motoros roller fogalmának.⁵⁸

⁵⁷ https://index.hu/belfold/2020/04/03/elektoromos_roller_lime_szabalysertes_kresz/ (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

⁵⁸ <https://www.vezess.hu/vezetunk/2024/06/26/a-rendorseg-harom-uj-jarmukategoriat-vezetett-be/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

4. Az elektromos rollerekre vonatkozó hatályos jogszabályok

Az elektromos rollerek egységes, közlekedésükre vonatkozó szabályozását a jogalkotó még nem alkotta meg, azonban helyi szinten az e-rollereket is érintő szabályozás egyes jogszabályokban már fellelhető⁵⁹. Ezen jogszabályok a lokális viszonyok között történő, elsősorban az elektromos rollerek vonatkozásában határoz meg olyan törvényeket és helyi önkormányzati rendeleteket, amelyek az elektromos rollerek közlekedését tiltják meg egy adott területen. A közelmúltban kötelező felelősségbiztosítás vonatkozásában lépett hatályba azon módosítás, hogy egy elektromos rollerre meghatározott feltételek fennállása esetén ír elő biztosítási kötelezettséget. A következő példákon keresztül ismerhetők meg azok az elvek és tulajdonságok, melyek figyelembevételével kategorizálhatók az elektromos rollerek.

Több jogszabályból ismerhetők meg olyan szabályozások, amelyek valamilyen szinten - vagy kizárólagosan - az elektromos rollereket érintik. Az Országház és környéke a Kossuth térrel együtt kiemelt nemzeti emlékhelynek⁶⁰ tekinthető, ezért a környéket érintő valamennyi szabályozási területre eltérő szabályokat állapíthat meg a jogalkotó. Nincs ez másképp az Országház és környéke tekintetében a közlekedésre vonatkozólag, így kormányrendelet⁶¹ útján a KRESZ-től eltérő közlekedési szabályokat állapíthat meg a jogalkotó. A kormányrendelet a KRESZ szabályaitól eltérően nem csupán azokat a kerekeken gördülő járműveket tekinti kerékpárnak, amelyeket emberi erő hajt és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti, hanem azokat is, amelyeket tisztán motor hajt és a legnagyobb sebessége nem haladja meg a 20 km/h-s sebességet⁶². A kormányrendelet szabályozza még azokat az egyszerű közlekedési eszközöket is, amelyeket ugyan nem tekint járműnek, viszont személyszállításra alkalmas és emberi erővel, illetve elektromos vagy más gépi meghajtással is mozgásba hozhatók⁶³, ezzel a jogszabály az elektromos rollereket egyszerű közlekedési eszköznek tekinti. A védett várakozási övezet egy olyan terület, amely a kiemelt nemzeti emlékhelynek a KRESZ 14. § (1) bekezdés n) pontjában⁶⁴ meghatározott módon kijelölt területe, ahová a behajtás és a várakozás feltételhez kötött. A kormányrendelet a megjelölt védett várakozási övezetbe járművel történő behajtást korlátozza, ahova kizárólag a kormányrendeletben

⁵⁹ Ambrus-Orosz i. m.

⁶⁰ A magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény 1. számú melléklete 1. pontja kiemelt nemzeti emlékhelyként rögzíti egyedülként az Országház és környékét helyrajzi számmal ellátva a rakparttól az Alkotmány utcát bezárólag.

⁶¹ A kiemelt nemzeti emlékhely használatának rendjéről szóló 119/2014. (IV. 8.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Rendelet I.)

⁶² Rendelet I. 1.§ 1a. pont

⁶³ Rendelet I. 1. § 4. pont

⁶⁴ „Mindkét irányból behajtani tilos” táblával körülhatárolt terület.

felsorolt feltételeknek megfelelő járművel lehet behajtani. Ez alól kivételt képez még a kerékpár is, amely így hozzájárulás nélkül behajthat a területre⁶⁵. Figyelemmel arra, hogy az elektromos rollereket a kormányrendelet egyszerű közlekedési eszköznek tekinti, így tételesen meghatározza, hogy a védett várakozási övezetben ezek az eszközök nem használhatók. A jogszabály ugyan kivételként sorolja fel a mozgáskorlátozottak közlekedésére szolgáló kerekesszéket, a gyermekek szállítására szolgáló eszközöket és a gyermekek közlekedését szolgáló játékeszközöket⁶⁶. A jogalkotó ezen jogszabály értelmében nem tekinti járműnek az elektromos rollereket, hiszen egyszerű közlekedési eszköz jogszabályba foglalt definíciójába kétséget kizáróan beilleszthető tekintettel arra, hogy az elektromos roller személyszállító eszköz, amelyet emberi erő, valamint önállóan elektromos vagy más gépi meghajtás is mozgásba tud hozni.

Budapesten belül több kerület is élt azzal a jogszabályi felhatalmazással, hogy önkormányzati rendelet útján szabályozza helyi szinten az elektromos rollereket a helybeli igényeknek megfelelően. Valamennyi ilyen és ehhez hasonló önkormányzati rendelet - Budapesten és vidéken - eltérő megfogalmazást ad ezen közlekedési eszközökre, viszont közös pont bennük, hogy kivétel nélkül tiltó rendelkezéseket tartalmaznak. Az elektromos rollerek közlekedésére vonatkozóan helyi szinten eltérő tiltó rendelkezések igazolják annak a hiányát, hogy a mikromobilitási járművek közlekedésére egységes, országos szabályozás nincs, így a hétköznapokban megalapozott aggály merül fel a közlekedésben való részvételüket tekintve.

A Budavári Önkormányzat a tulajdonában álló közterületeken lévő gyalogutakról és gyalogos övezetekből kitiltotta az elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési-, sport-, szabadidős vagy turisztikai közlekedési eszközt⁶⁷. A rendelet példálózó jelleggel sorolja fel azokat az elektromos közlekedési eszközöket - köztük az elektromos rollereket -, amelyekkel történő közlekedést megtiltja. Ezen közlekedési eszközöket szabadidős eszköznek definiálja és a rendelet további részében is így hivatkozik rájuk. A rendelet útmutatást ad arra vonatkozóan, hogy ilyen övezet elérését követően a szabadidős eszközről le kell szállni és azt gyalogosan tolva vagy kézben tartva lehet tovább haladni, így a jogszabály nem tekinti ezen eszközöket sem gyalogosnak, sem járműnek.

⁶⁵ Rendelet I. 13/A. § (1) és (3) bekezdések

⁶⁶ Rendelet I. 13/E. § (1) és (2) bekezdés

⁶⁷ Budapest I. Kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testületének a közösségi együttélés alapvető szabályairól, valamint ezek megsértésének és elmulasztásának következményeiről szóló 15/2013. (V. 31.) önkormányzati rendelet 23/A. § (1) és (2) bekezdések

A Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. Kerületi Önkormányzat elektromos rollereket érintő szabályozása ⁶⁸ lényegében megegyezik a Budavári Önkormányzat e-rollerek szabályozására vonatkozó rendeletével. A rendelet a közterületeken lévő gyalogutakon és gyalogos övezetekben a táblával jelzett területen tiltja meg az elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési-, sport-, szabadidős vagy turisztikai eszközzel történő közlekedést. Ezeket a közlekedési eszközöket a rendelet szintén példálózó jelleggel sorolja fel, valamint kötelezi az ilyen eszközzel közlekedőket, hogy tolva vagy kézben tartva gyalogosan haladjanak tovább.

A Budai Palotanegyed területén teljes tiltás van hatályban valamennyi járműnek nem minősülő gépi vagy emberi erővel hajtott, közúti vagy gyalogos forgalomban részt vevő közlekedésre szolgáló eszközre vonatkozóan. A rendelet nem tesz különbséget a közlekedési eszközök között, a meghajtás emberi erővel vagy gépi erővel történő folyamatát figyelmen kívül hagyja, így tilalmazott a Budai Palotanegyed területén mind a gépi, mind az emberi erővel hajtott eszközök használata. A jogalkotó a kormányrendeletben példálózó jelleggel sorolta fel ezeket a közlekedési eszközöket és ugyan az elektromos roller tételesen nem foglalta bele a jogszabályba, azonban a jogalkotó feltehető szándéka ezen mikromobilitási eszközökre történő kiterjesztés is. A jogszabály alapján e közlekedési eszközöket kizárólag kézben tartva vihetők be az adott területre, így ezen eszközökkel közlekedőket gyalogosnak tekinti.

A lokális szabályozások vonatkozásában másik terület a bérollereket érintő mikromobilitási pontok kijelölése, ahol ilyen közlekedési eszközökkel lehetséges a parkolás. A korábbi évek tapasztalatai alapján rendezetlenül, balesetveszélyesen széthagyott elektromos rollerek helyi viszonyok között történő rendezése eredményeként több fővárosi kerületben jelöltek ki ilyen mikromobilitási pontokat. Példaként említhető a Budapest Főváros II. Kerületi Önkormányzata⁶⁹ vagy a Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Önkormányzata⁷⁰, ahol ugyan az elektromos rollerek tételesen szerepelnek az önkormányzati rendeletben, azonban részletes tulajdonságuk, közlekedésükre

⁶⁸ Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. Kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének a közösségi együttélés alapvető szabályairól és ezek elmulasztásának jogkövetkezményeiről szóló 3/2019. (II. 01.) önkormányzati rendeletének 4. § (1) bekezdés

⁶⁹ A Budapest Főváros II. Kerületi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületek használatának és rendjének helyi szabályozásáról szóló Budapest Főváros II. Kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének 8/2018. (III. 23.) önkormányzati rendelete 6/A. § (1) bekezdés

⁷⁰ A Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Önkormányzata tulajdonában lévő közterületek használatáról és rendjéről szóló Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Önkormányzata Képviselő-testületének 6/2017. (II. 17.) önkormányzati rendelete 2. § 12. pont

vonatkozó feltételek vagy tilalmak nem kerültek megfogalmazásra. Ilyen önkormányzati rendeletek kizárólag az ehhez hasonló mikromobilitási pontokat jelölik ki, ahol ezeket az eszközöket a használó lerakhatja vagy felveheti. A II. kerületi szabályozás az elektromos rollereket elsősorban elektromos használatú közösségi eszköznek tekinti, így ennek tükrében szabályozza ezen eszközök kölcsönzési és tárolási állomásokat magában foglaló kerületi mikromobilitási pontokat. A VII. Kerület valamennyi elektromos rollert mikromobilitási eszköznek tekint, így nem differenciál közöttük.

A vidéki városokban elvétve találkozni elektromos rollereket érintő helyi szabályozással. Többek között Pécs Megyei Jogú Város az elektromos rollereket és az elektromos kerékpárokat mikromobilitási eszközökként definiálja, azonban részletszabályokat az önkormányzati rendelet nem tartalmaz⁷¹.

A Balaton környékén további, elektromos rollereket érintő helyi szabályozás ismerhető meg. Balatonfüred Város Önkormányzata olyan általános értelmezést alkotott példálózó jelleggel, amely a jövőben esetlegesen megjelenő közlekedési eszközökre vonatkozóan is alkalmazható⁷². Az önkormányzati rendelet hatálya önegyensúlyozó járművekre, az elektromos és más gépi meghajtású közlekedési, sport vagy szabadidős eszközökre terjed ki, azonban a jogszabály a rendelet hatálya alól kiemeli a KRESZ fogalma szerint meghatározott kerékpárt⁷³. A rendelet a használatukat egy körülhatárolt, elsősorban turisztikai övezeten belüli, mind a gyalogos, mind pedig a kerékpáros részen, valamint parkokban és a gépjármű forgalom elől időszakosan vagy állandó jelleggel elzárt közterületen tiltja. A rendelet példálózó jelleggel említi az elektromos rollereket, amelyeket ugyan nem tekint járműnek, mégis előírja, hogy ezen a területen belül kizárólag gyalogosan, tolva vagy kézben haladva lehet velük közlekedni. A rendelet a tilalmazott területen belül lehetőséget biztosít arra, hogy kizárólag a meghatározott részen szervezett, túravezető kíséretével történő túra keretében használhatók legyenek ilyen eszközök.

⁷¹ Pécs Megyei Jogi Város Önkormányzata Közgyűlésének közterületek használatáról szóló 31/2008. (X. 15.) önkormányzati rendelet 3. § 22. pont

⁷² Ambrus-Orosz i. m.

⁷³ Balatonfüred Város Önkormányzata Képviselő-testületének az elektromos közlekedési járművek használatáról szóló 18/2018. (VII. 9.) önkormányzati rendelet 2. §

A Balatonnál maradva Tihany község szinték korlátozza az elektromos rollerekkel történő közlekedést egy meghatározott, turisztikai területen. Önegyensúlyozó járművel⁷⁴, valamint elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési, sport vagy szabadidős eszközzel a rendeletben meghatározott területen belül tilos közlekedni⁷⁵. A rendelet szintén példálózó jelleggel jelöli meg önegyensúlyozó járműként a segwayt, valamint közlekedési eszközként nevesíti az elektromos rollereket. A rendelet szintén meghagyja az ilyen eszközzel közlekedőknek, hogy a tilalmazott területen kizárólag gyalogosan, tolva vagy kézben szállítva lehet tovább haladni.

A Balaton fővárosának tekintett Siófokon szintén szabályozásra kerültek az elektromos rollerek közlekedése. A helyi rendelet a fentiekhez képest megengedőbb és nem csupán a kiemelt gyalogos, turisztikai övezeten belül tartalmaz tilalmazó rendelkezéseket, hanem lényegében a teljes várost érintő közlekedésüket is szabályozza⁷⁶. A rendelet alapján Siófok város közigazgatási területén belül elektromos vagy más, gépi meghajtású közlekedési, sport vagy szabadidős eszközök kizárólag járdán, kerékpárúton, kerékpársávon, valamint időszakosan vagy állandó jelleggel elzárt közterületen használhatók. A rendelet példálózva említi az elektromos rollereket, amelyeket más mikromobilitási eszközzel együtt szintén a szabadidős eszközök fogalmába sorolja be. A rendelet a megengedőbb rendelkezésein túl a turisztikai övezeten belül tételesen felsorolja azokat a közterületeket, amelyek területén tilos a rendelet hatálya alá tartozó szabadidős eszközzel közlekedni, helyette kizárólag arról leszállva és azt gyalogosan tolva vagy kézben tartva lehet közlekedni.

A helyi szintű elektromos rollereket érintő szabályozások - legyen az tilalmazás vagy mikromobilitási pontok kijelölése - egyöntetűen valamilyen kategóriába kívánja besorolni az ilyen és ehhez hasonló közlekedési eszközöket. A helyi szabályozás a legtöbb esetben aggályos lehet országos, egységes rendelkezések nélkül. Ugyan az egyes önkormányzatok rövidtávon helytállóan szabályozhatják ezeket a közlekedési eszközöket, azonban elengedhetetlen egy országos és egységes szabályozás legfőképp abban a tekintetben, hogy ezek a közlekedési eszközök kerékpárosokra, gyalogosokra vagy segédmotoros kerékpárosokra vonatkozó szabályozás alá esnek, esetleg új kategóriát megalkotva és e körbe besorolva.

⁷⁴ Az önegyensúlyozó jármű egy olyan közlekedési eszköz, amely giroszkópok és más érzékelők segítségével automatikusan fenntartja az eszköz egyensúlyát és ennek megfelelően szabályozza a motor működését. Ilyen eszközök például a Segway-ek, egykerekes elektromos közlekedési eszközök és egyes elektromos rollerek is.

⁷⁵ Tihany Község Önkormányzat Képviselő-testületének a közösségi együttélés alapvető szabályairól és ezek elmulasztásának jogkövetkezményeiről szóló 13/2013. (VII. 4.) önkormányzati rendelet 10/A. §

⁷⁶ Siófok Város Önkormányzata Képviselő-testületének Siófok város közterületein az elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési, sport vagy szabadidős eszközök használatáról szóló 12/2022. (VI. 29.) önkormányzati rendelete

A területi jogalkotás álláspontom szerint nem alkalmas az elektromos rollereket érintő általános szabályok kidolgozására és csupán lokális megoldást kínál. A fentebb részletezett rendeletek nem mondják ki egységesen azt az elektromos rollerekről, hogy nem járművek és gyalogosnak számítanak, azonban szembetűnő a gyalogosoktól való elhatárolásuk is. Azon szabályozások, amelyek az elektromos rollereket egy meghatározott területről történő kitiltását említi azt jelenti, hogy indokolt a gyalogosoktól eltérő szabályok megalkotása ilyen mikromobilitási eszközökre vonatkozóan. Azáltal, hogy a rendelet hatálya alá vont mikromobilitási eszközzel kizárólag gyalogosan, tolvá lehetséges közlekedni azt jelenti, hogy kétséges a gyalogosokra vonatkozó szabályok alkalmazása ezekre a közlekedési eszközökre⁷⁷. A helyi jogalkotók célja a lokális szabályozással, hogy a gyalogos övezetekben biztosítsák a gyalogosok számára a halk és gyors közlekedési eszközöktől való biztonságukat.

5. Nemzetközi szabályozás

Az elektromos rollerek napjainkra külföldön is már széles körben elterjedtek, a jogi szabályozásuk merőben eltérő lehet egy-egy országban. A legtöbb állam jogszabályi szinten már válaszolt az e-rollerek, mint új mikromobilitási eszközök megjelenésére a teljes tiltástól egészen a másik végletig. Az e-rollerek teljes tiltására az Egyesült Királyság említhető a legjobb példának, ahol a magántulajdonban lévő e-rollerekkel kizárólag magánterületen lehet közlekedni, így közúton vagy közterületen tiltott a használatuk. Fontos kiemelni, hogy az Egyesült Királyságban elektromos rollert megosztó szolgáltatók révén lehet közlekedni e-rollerekkel egy meghatározott területen belül, azonban az ilyen rollereket nem tekintik járműnek. Ezzel szemben Máltán a bérrollerek teljes tiltása érvényesül és kizárólag saját elektromos rollerrel lehet közlekedni, amelynek használata akár a járdán, a kerékpárúton vagy a közúton is engedélyezett⁷⁸. Hollandiában egyedi típusjóvá hagyást követően segédmotoros kerékpárként használhatók.

A jogszabályi szinten történő szabályozás külföldi példák mentén megismerhető, hogy mely kategóriába sorolhatók be az elektromos rollerek. Az elterjedtebb szabályozás az elektromos rollereket inkább a kerékpárok közé sorolja, így a közlekedésben való részvételük alkalmával a

⁷⁷ Ambrus-Orosz i. m.

⁷⁸ Bálint Tünde: Az elektromos rollerekre vonatkozó szabályok - Nemzetközi kitekintés. Büntetőjogi Szemle. 2023. XII. évfolyam 2. szám 10. oldal

kerékpárosokra irányadó közlekedési szabályokat kell alkalmazniuk. Ilyen ország többek között Ausztria vagy bizonyos esetben Románia⁷⁹. Bécsben 25 km/h-s maximális sebességgel lehet közlekedni a kerékpárúton, illetve az úttesten, továbbá szabályozták a parkolási rendjét és a motorteljesítményt, azonban felelősségbiztosítás megkötésére nem köteles a használó. Az osztrák szabályozással megegyezik a csehországi szabályozás kisebb eltérésekkel, mint az alacsonyabb motorteljesítmény deklarálása vagy az alkohol tekintetében a zéró tolerancia⁸⁰. Romániában a legalább 6 km/h-s és legfeljebb 25 km/h-s sebességgel haladó, két- és háromkerekű jármű minősül elektromos rollernek, amelyekre főszabályként a kerékpárosokra vonatkozó közlekedési szabályok alkalmazhatók, viszont a jogszabály éles vonalat húz a sebesség tekintetében: amennyiben egy ilyen jármű 25 km/h-s sebességnél többre képes, abban az esetben segédmotoros kerékpárnak kell tekinteni és az erre irányadó szabályozás vonatkozik rájuk. Romániában minden esetben szükséges a vezetői engedély és a felelősségbiztosítás megléte, azonban az elektromos rollerek közutakon és kerékpárutakon egyaránt haladhatnak⁸¹. Dániában szintén a kerékpárosokra vonatkozó szabályozás érvényesül, azonban járdán nem lehet velük közlekedni és legfeljebb 20 km/h-s sebességgel haladhatnak, azonban az alkoholos befolyásoltságra a segédmotoros kerékpárokra vonatkozó szabályozás érvényesül. Olaszországban hasonló szabályozás vonatkozik az elektromos rollerekre és 500 W motorteljesítményt nem meghaladó teljesítményű motorral kell rendelkezniük, valamint üléssel sem rendelkezhetnek.

Gyakori megoldás, hogy a jogalkotó külön elektromos rollerekre vonatkozó kategóriát alkot a pontosabb szabályozás érdekében. Franciaországban, illetve Németországban az elektromos rollereket motoros járműnek minősítették, amelyekkel kizárólag kerékpárúton, illetve autóúton lehet közlekedni. Míg Németországban a legnagyobb megengedett sebességük 20 km/h, addig Franciaországban 25 km/h-s sebességkorlátozás vonatkozik rájuk⁸². Külön elektromos kategória van Szerbiában, ahol akár 35 km/h sebességgel is haladhatnak a rollerek kerékpárúton, illetve az úttesten.

Bizonyos országokban lehetséges a járdán, a gyalogosok között történő haladás. Szlovéniában a könnyű gépjárművekre vonatkozó rendelkezések alkalmazhatók, így a kerékpárosoknak fenntartott úton és közúton is haladhatnak, azonban lehetőség van a járdán történő közlekedésre, ahol nem

⁷⁹ <https://flowcycle.hu/elektromos-bizergak-europaban/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

⁸⁰ Bálint Tünde (2023) i. m.

⁸¹ Bálint Tünde (2023) i. m.

⁸² <https://flowcycle.hu/elektromos-bizergak-europaban/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

haladhatják meg a 6 km/h sebességet⁸³. Belgiumban ugyan általános szabály, hogy a gyalogosok számára kijelölt területen és a járdán tilos velük közlekedni, azonban a kerékpárúton és a közutakon kívül lehetséges a közlekedés az arra kijelölt gyalogos zónában is⁸⁴.

Gyakori szabályozási lehetőség, hogy az adott országban általánosan engedélyezett az elektromos rollerek használata, azonban bizonyos nagyobb városok erősen korlátozzák vagy tiltják őket. Több nagyváros a belső, frekvenciált területeiről és sétálóutcáiból teljesen kitiltotta ezeket a járműveket. Franciaországban általános szabály, hogy 25 km/h sebességgel lehet haladni, azonban a járdán csak 6 km/h sebességgel közlekedhetnek, viszont Párizsból teljesen kitiltották ezeket a közlekedési eszközöket. Spanyolországban szintén széles körben használhatók az elektromos rollerek, azonban Madridból és Barcelonából szintén kitiltották a nagyobb gyalogosforgalom miatt.⁸⁵

A nemzetközi szabályozás lényegesen eltérő megoldásokat tartalmaz a tiltástól a teljes használatig. Általánosságban elmondható, hogy az elektromos rollerek nem vonhatók egy kategória alá, a legtöbb országban kettéosztják a motorteljesítmény, illetve a legnagyobb sebesség figyelembevételével, így a gyengébb és lassabb elektromos rollerek inkább a kerékpárosokra irányadó szabályozással mutatnak rokonságot, míg az erősebb és gyorsabb rollerekre a segédmotoros kerékpárokra vonatkozó szabályok vonatkoznak. Ez igaz abban az esetben is, amikor az adott ország jogalkotója egy teljesen új kategóriát alkot az ilyen mikromobilitási eszközökre. Fontos kiemelni, hogy lényegében egységes a szabályozás az alkoholos befolyásoltság tekintetében, ebben az esetben a gépjárművek vezetőire vonatkozó szabályok az irányadóak országtól függően. Külön kiemelendő még a vezetői engedély, a kötelező felelősségbiztosítás, a rollerek egyes tartozékai vagy fizikai felépítése - mint az ülés, az irányjelző vagy az első és hátsó fény megléte - tekintetében a hasonló szabályozás.

⁸³ <https://szmsz.press/2020/09/02/a-torveny-lelassitja-majd-az-e-rollereket/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

⁸⁴ Bálint Tünde (2023) i. m.

⁸⁵ https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infojegyzet_2020_47_elektromos_jarganyok.pdf/3ae084fc-75d6-3ac8-7755-ecf980ae38c2?t=1590398149691 (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

II. Kártérítési jog

1. Az elektromos rollerek és a kártérítési jog kapcsolata

Az elektromos rollerek közúti közlekedésben történő részvétele magában hordozza azt a veszélyt, hogy ezekkel a közlekedési eszközökkel történő közlekedés során baleset érheti akár a vezetőt, akár a közlekedésben szintén részt vevő más személyt. Erre tekintettel lényeges szerephez fog jutni az elektromos rollerek kártérítési felelősségének megítélése a deliktuális kárfelelősség rendszerében és az új mikromobilitási eszközöket érintő bírói gyakorlat követni fogja.

Előljáróban a kártérítési jog és az elektromos rollerek kapcsolatában több kérdés is felmerülhet. Többek között állást kell foglalni abban a kérdésben, hogy az elektromos rollerrel történő közlekedés fokozott veszéllyel járó tevékenység vagy az esetleges károkozásban érintett elektromos roller tekintetében az általános kártérítési felelősség szabályai érvényesülnek. Ki kell térni olyan kérdésekre is, hogy az elektromos rollerek között milyen módon történik a kártérítési felelősség alakulása, valamint vétőképtelen személy elektromos rollerrel történő károkozása során hogyan formálódik a felelősségi rendszer. Lényeges változás a közelmúltban a felelősségbiztosítás megkövetelése volt az elektromos rollerrel közlekedők esetében, valamint a termékfelelősség szabályainak az értelmezése is indokolt a motorral rendelkező mikromobilitási eszközök használatával kapcsolatban.

Megkérdőjelezhetetlen, hogy az elektromos rollerek töretlen népszerűségének köszönhetően szélesebb körben válik a mindennapok részévé, ezáltal az esetlegesen bekövetkezett károkozásokhoz kapcsolódó felelősségi rendszer is előtérbe kerül. A 2019. évben mindösszesen 14.042 olyan személyi sérüléses közúti közlekedési baleset történt, amelyből mintegy 1.607 esetben a kerékpáros, valamint 604 esetben a segédmotoros kerékpár vezetője volt felelős. A gyalogosokat tekintve a 2019. évben összesen 848 fő felelősségét állapították meg ilyen közlekedési baleset bekövetkezésében. Ezek a számok a pandémia miatt a 2020. évre némileg mérséklődtek, azonban továbbra is magasnak mondhatók. A 2023. évre vonatkozóan közzétett - legutóbbi - adatok szerint a

személyi sérüléses közúti közlekedési balesetek száma 12.169 darab volt, így megállapítható, hogy a pandémiát követően ezek a számok ismét emelkedésnek indultak.⁸⁶

Ugyanakkor a közlekedésben résztvevő személyeket érintően a 2019. évben a személyi sérüléses közúti balesetek száma összesen 16.627-re tehető, amelyből 530 baleset volt halálos kimenetelű és 602 fő vesztette el az életét. Ez a szám a pandémia idején a 2020. évre szintén mérséklődött, majd a 2023. évben a személyi sérüléses közúti balesetek száma összesen 14.452 volt, melyből 438 eset végződött halálos kimenetellel és 472 fő vesztette életét.⁸⁷

Fontos adatokat mutat meg a Központi Statisztikai Hivatal a személysérüléses közúti közlekedési balesetek adatai közül az előidéző okok szerinti csoportosítása. A 2023. évben a 14.452 személysérüléses közúti közlekedési balesetből 13.520 esetben vezethető vissza a járművezetők hibájára, míg 684 esetben a gyalogosok hibájára. Ezt meghaladóan a baleset 55 alkalommal az adott jármű műszaki hibájából kifolyólag történt, míg pályahiba okán mindösszesen 160 baleset történt.⁸⁸

A fenti adatok figyelembevételével és az elektromos rollerek növekvő népszerűsége okán elengedhetetlen, hogy a jogalkalmazó a jövőben felmerülő balesetekre megfelelően válaszoljon - részben a felelősségbiztosítási kötelezettségi körének kibővítésével, részben világos szabályozás megalkotásával -, azonban az elektromos rollerek kártérítési jogon belül történő elhelyezésének lényeges jellemzőit és főbb tényezőit a bírói gyakorlat fogja kialakítani.

A Debreceni Ítéltábla Büntető Kollégiuma ítéletében megállapította, hogy az elektromos rollerek jogi háttere bizonytalan. Kiindulási pontként vette alapul, hogy az elektromos rollereket járműnek kell tekinteni a gépi meghajtásuk okán a büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) alapján. A Btk 236. § (1) bekezdésében írt jármű fogalom nem azonos a KRESZ rendelkezésében meghatározott jármű fogalmával, annál szélesebb kört ölel fel a büntetőjogi fogalom. A járművezetés ittas állapotban vétségét az a személy valósítja meg, aki az elektromos rollert ittas állapotban vezeti. A Btk. közúti járművek közül a gépi meghajtásúakat pónalizálja, az Ítéltábla pedig kiemelte, hogy a gépi meghajtásúként történő minősülés, valamint a kerékpár

⁸⁶ https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0064.html (utolsó letöltés 2025. január 29.)

⁸⁷ https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0061.html (utolsó letöltés 2025. január 29.)

⁸⁸ https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0063.html (utolsó letöltés 2025. január 29.)

fogalma nem zárják ki egymást. Ebből adódóan a bírói gyakorlat szerint levezethető, hogy az elektromos rollerek járműnek tekinthetők a büntetőjog szempontjából.⁸⁹

Ugyanerre a megállapításra jutott a Kúria eseti döntésében, hogy az elektromos roller gépi meghajtású jármű, ezért ittas vagy bódult állapotban történő vezetése közúton vagy közforgalom előtt el nem zárt magánúton bűncselekményt valósít meg. Az elsőfokú bíróság arra az álláspontra jutott, hogy az elektromos roller nem minősíthető egyértelműen járműként, a jogrendszerben elfoglalt helye nem tisztázott és a műszaki paraméterei alapján sem tekinthető gépi meghajtású járműnek. Ezzel szemben a Kúria a KRESZ általános definíciójából⁹⁰ kiindulva vezette le, hogy az elektromos roller személy szállítására szolgáló közlekedési eszköz, amely a KRESZ meghatározásának megfelel és az ugyanott írt kivételek között nem szerepel. A gépi meghajtás vonatkozásában a Kúria kifejtette még, hogy a járművek működésüket tekintve két csoportba sorolhatók: gépi meghajtású és gépi meghajtás nélküli járművekre. Az elektromos roller olyan jármű, amelyet beépített erőgép hajt, így gépi meghajtással rendelkezik. A Kúria hangsúlyozta, hogy az elektromos roller valamely járműkategóriába történő besorolásának a hiánya csupán közlekedésigazgatási kérdés, amely nem vezethet a büntető jogi felelősségben való döntés eliminálására.⁹¹

Az elektromos rollerek a magánjogon belül csupán elvétve kerültek a középpontba, érdemleges bírói gyakorlat nem alakult ki. Ahogy a Kúria kifejtette, hogy az elektromos rollerek KRESZ alapján történő járműkategóriába történő besorolása közlekedésigazgatási kérdés, addig a büntetőjog területén határozottan kijelenthető, hogy járműnek tekinthető. Ebből adódóan az elektromos rollereket a polgári jogi rendszer tekintetében kell megítélni az eszköz releváns tulajdonságai alapján. A tulajdonjog megállapítása iránti perben a felek között kialakult öröklési vitában elektromos roller is szerepelt a hagyatéki leltárban⁹², valamint más perben a terepen történő közlekedés segítése céljából egy Segway X2 típusú eszközt alakított át az egyik fél kerekesszékké, amely önegyensúlyozó közlekedési eszköz⁹³.

⁸⁹ Debreceni Ítéletábla Bhar.175/2020/11.

⁹⁰ KRESZ 1. számú függelék II. a) pont

⁹¹ BH2022. 319.

⁹² Pécsi Ítéletábla Pf.20.065/2020/19.

⁹³ Szegedi Ítéletábla Pf.20.043/2019/8.

2. A kártérítési jog

A kártérítési jog a polgári jogon belül egy olyan területet ölel fel, amely a kártérítési felelősség normái alapján rendezi a károkozó és a károsult között bekövetkezett, károkozással kialakult jogviszonyt. A kártérítési felelősség jelenti azt a felelősséget, amely alapján a károkozó köteles megtérítenie a kárt a károsultnak, míg a károsult köteles ezt a kárt enyhíteni⁹⁴. A kártérítési felelősséghez kapcsolódó felelősségi norma rendezi a kár megtérítését a károkozó és a károsult között, amennyiben a károkozó magatartása következtében jelentkezett kár a károsult oldalán. A kártérítési jog három lényeges kérdésre ad választ: mely feltételek teljesülése esetén állapítható meg a felelős személy, ez a felelős személy mit és hogyan teljesít a károsultnak - azaz mit tekint kárnak -, illetve a kártérítési módok közül hogyan és milyen formában lehetséges kompenzálni a károsult számára a jogsértést⁹⁵.

A kártérítési jogon belül a kártérítési felelősség vonatkozásában elkülönül a kontraktuális kárfelelősség, valamint a deliktuális kárfelelősség.

A kontraktuális kárfelelősség során a felek között egy, már korábban létrejött jogviszony (szerződés) megszegése alapján a szerződésben vállalt kötelezettség megszegése jelenti a kárfelelősség alkalmazását. Ez a kárfelelősség egy szigorúbb felelősségi szabályrendszernek tekinthető, amely a „pacta sunt servanda” elvéből vezethető le. A kötelmi jog alapelve rögzíti, hogy a megállapodásokat teljesíteni kell, így ennek elmaradása vagy nem a megállapodás szerint történő teljesítése eredményezi azt a szigorúbb szabályok szerint történő elrendezést, mely eredményeként a deliktuális kárfelelősséghez képest kötöttebb formában történik meg. A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 6:142. §-a szerint aki a szerződés megszegésével a másik félnek kárt okoz, köteles az okozott kárt megtéríteni. A szigorúbb felelősségi rendszerből adódóan a kimentés lehetősége is szűkebb körben áll fenn, hiszen a károkozó csak abban az esetben mentesül a felelősség alól, ha bizonyítja, hogy a szerződésszegést ellenőrzési körén kívül eső, a szerződéskötés időpontjában előre nem látható körülmény okozta és nem is volt elvárható tőle, hogy a körülményt elkerülje vagy a bekövetkezett kárt elhárítsa.

⁹⁴ Miskolczi Bodnár Péter: A jogi felelősség és a polgári jogi felelősség alapkérdései, a Ptk. kártérítési szabályainak rendszere, a deliktuális és kontraktuális felelősség szétválasztása. In: Barta Judit- Barzó Tímea - Csák Csilla (szerk.): Magyarázat a kártérítési jogról. Budapest, Wolters Kluwer Kft., 2018. 23. o.

⁹⁵ Fuglinszky Ádám: Kártérítési Jog. HVG-Orac, 2015. 37-38. o.

Amennyiben a károkozó és a károsult között nem állt fenn ilyen jogviszony a károkozásakor, akkor jogellenes károkozás címén a Ptk. 6:2. §-a szerint szintén kötelem keletkezett közöttük. A szerződésen kívüli, azaz a deliktuális felelősség célja, hogy a szerződésen kívül okozott károkért a károsultnak a károkozó a teljes kárát térítse meg, az így létrejött kötelem célja pedig a károkozás következtében kialakul helyzet orvoslása⁹⁶. A deliktuális felelősség egy olyan objektív jogalapra helyezett felelősség, amely akkor alkalmazható a felek között, ha a károkozást megelőzően nem állt fenn relatív szerkezetű jogviszony. Ilyen abszolút szerkezetű jogviszonyt rögzít a Ptk. 6:512. §, amely szerint aki másnak jogellenes kárt okozott, az köteles a károkozásból származó összes kárát megtérítenie.

Ez a generálklauzula tekinthető a felmerült kártérítési igény jogalapjának. Az olyan károkozás, amely nem illik valamilyen speciális felelősségi alakzatba, arra a Ptk. 6:519. § szerint meghatározott jogalapot kell alkalmazni. A felróhatóság elvére épülő kárfelelősség a szubjektív és objektív felelősséget ötvözi, hiszen más az elvárhatóság egy laikkal szemben, mint egy szakemberrel kapcsolatban⁹⁷. Ebből adódóan a Ptk. 1:4. § alapján - amennyiben a törvény eltérő követelményeket nem támaszt - a polgári jogviszonyokban úgy kell eljárni, ahogy az az adott helyzetben általában elvárható.

A felróhatóság egy olyan általános elvárási mérce, amely objektív módon közelíti meg az adott helyzetben elvárható magatartást. Nincs jelentősége annak, hogy a károkozó a kárt szándékosan vagy gondatlanul okozta. A szakmai szabályok betartása nem minden esetben mentesíti a károkozót a felelőssége alól, amennyiben megállapítható az a tény, hogy a károkozó nem a tőle elvárható gondossággal járt el a magatartása során.⁹⁸

A Ptk. 6:519. §-ban meghatározott generálklauzula tartalmazza a szerződésen kívül okozott kártérítés tényálláselemeit. A károsultnak kell bizonyítania a károkozó magatartást, az így bekövetkezett kárt, valamint a kár és a károkozó magatartás között fennálló okozati összefüggést. Amennyiben a károsult ezeket az elemeket sikeresen bizonyította, akkor a jogellenesség és a

⁹⁶ Boronkay Miklós: A deliktuális felelősség határai. *Iustum Aequum Salutare*, 2007. III. évfolyam 4. szám 175. o.

⁹⁷ Lábady Tamás: A deliktuális felelősség fontosabb változásairól és ennek a polgári jogi kodifikációra gyakorolt hatásairól. *Jura*, 2002. VI. 1. 73. o.

⁹⁸ Fuglinszky (2015) i. m. 292. o.

felróhatóság vélelmezett ugyan, viszont a bizonyítási eljárás során a károkozónak lehetősége van ezeket megdönteni.⁹⁹

A Ptk. 6:518. § alapján a károkozás olyan tevékenység vagy mulasztás lehet, amely minden esetben tilos, ezért jogellenesnek tekinthető. A károkozás kizárólag azokban az esetekben tekinthető jogszerűnek, amennyiben az a Ptk. 6:520. §-ban taxatív felsorolt valamilyen jogellenességet kizáró feltételnek megfelel, így az ezen kívül eső, feltételeknek ellentmondó károkozások minden esetben jogellenesek.

Az ok-okozati összefüggés lényege, hogy a károkozó magatartás, valamint a kár, mint eredmény között mindenképpen fenn kell állnia egy kapcsolatnak. A kapcsolat azt jelenti, hogy kizárólag az adott károkozó magatartásának tudható be a tényleges kár bekövetkezése. Az ilyen ok, illetve kapcsolat meghatározására különböző okkiválasztó elméleteket ismer a jogtudomány.

A ténybeli okozatosság, azaz a „conditio-sine-qua-non” elmélete szerint a bekövetkezett kár a károkozó erre irányuló magatartása nélkül ténylegesen nem következhetett volna be. Ebből adódóan a kár valamennyi előzménye oknak számít, így ez az elmélet önmagában nem alkalmas a teljes kártérítés elvének a korlátozására. A jogi okozatossággal együtt alkalmazandó a ténybeli okozatosság elmélete, így ennek segítségével már meghatározott szempontok alapján lehet különbséget tenni a felmerült okok között aszerint, hogy az adott ok a kár bekövetkezésének szempontjából relevánsnak vagy elhanyagolhatónak tekinthető. A deliktuális kárfelelősség szabályai az okozatossági lánc megszakítására a Ptk. 6:521. § szerinti előreláthatóság elvét nevesíti. Ennek alapján nem állapítható meg okozati összefüggés olyan kárral kapcsolatban, amelyet a károkozó nem láthatott előre és nem is volt tőle elvárható a kár előrelátása. Az adekvát kauzalitás tana egy olyan jogi okozatossági elmélet, amely szerint kizárólag annyiban teszi felelőssé a károkozót a kár bekövetkezése tekintetében, amennyiben a károkozás kifejtésének idején a kifejtett magatartása következményeivel is számolhatott. Ezt az okozatossági láncolatot onnantól szakítja meg, amikortól már nem látható előre a várható következmény. További okszűrő elméletek között említhető még az általános élettapasztalat is. A hipotetikus okozatosság azt jelenti, hogy a károkozó

⁹⁹ Fuglinszky (2015) i. m. 217. o.

magatartásának kell elindítania a kár bekövetkezésének a folyamatát, azonban a kár, mint eredmény már a károkozó magatartásától függetlenül, egy másik ok miatt következett be.¹⁰⁰

Az előreláthatósági korlát célja, hogy az okozatossági láncolatot megszakítva meghúzza azt a határt, ameddig a bekövetkezett kár még a károkozónak tudható be¹⁰¹. Az előreláthatóság nem azt jelenti, hogy a károkozó felelőssége mérséklődik, hanem az okozatossági láncolat megszakításának egyik szempontja. Ebből adódóan meghatározható, hogy egy átlagosan gondos személy a magatartásának következményeit milyen mértékben kell előre látnia, valamint ennek a személynek mikortól nem kell előre látnia a kár bekövetkezéséhez vezető teljes okozatossági folyamatot és elegendő felismernie a magatartásának vagy mulasztásának a következményeit¹⁰². Az előreláthatósági elv a legáltalánosabban alkalmazott felelősségkorlátozási módszer, amelyet a forgalom biztonsága miatt szükséges alkalmazni¹⁰³.

A károkozó magatartás és a kár között számos ok fedezhető fel, azonban csak a jogilag releváns okok alapozhatják meg a kártérítési felelősséget. Releváns oknak tekinthető az az ok, amely az események rendszerinti lefolytatása mellett, az általános élettapasztalat szerint alkalmas lehet az adott eredmény létrehozására. Fontos tényező, hogy az okozatossági láncolat fennállásában a károkozó, vagyis az eseménysor elindítója a károkozás pillanatában látta-e vagy láthatta-e előre a bekövetkezett eredményt.¹⁰⁴

Az alanyi jogot a kártérítési felelősség általános szabálya alapozza meg, amely szerint a károsultnak a károkozó magatartást és a kárt, valamint a kettő közötti összefüggést kell bizonyítania. Ennek fennállása esetén a bizonyítási teher már a károkozóra hárul, a károsult sikeres bizonyítását követően lehetősége van a károkozónak kimentenie magát a felelősség alól. A károkozó bizonyíthatja, hogy a magatartását nem terheli felróhatóság, valamint anyagi jogi kifogással élve állíthatja, hogy nem volt előrelátható a kár bekövetkezésével kapcsolatban. Az előreláthatósági kifogást a bíróság hivatalból nem veheti figyelembe, így arra minden esetben a károkozónak kell hivatkoznia.

¹⁰⁰ Fuglinszky (2015) i. m. 257. o.

¹⁰¹ Szegedi Ítéletábla Pf.I.20.028/2018/4.

¹⁰² PJD2018. 22.

¹⁰³ Boronkay (2007) i. m.

¹⁰⁴ BDT2016. 3577.

A reparáció jelentése, hogy a károsult olyan helyzetbe kerüljön a kár bekövetkezését követően, mintha a károkozás meg sem történt volna. A prevenció mind a károkozót, mind pedig a társadalom tagjait motiválhatja arra, hogy a jövőben tartózkodjanak a jogellenes károkozástól. A reparáció és a prevenció elve a kártérítési jog két alapvető funkciója, amelyek figyelembevételével érhető el a kárfelelősség célja.

A Ptk. 6:522. §-ában rögzített teljes kártérítés elve azt jelenti, hogy minden olyan hátrányt köteles megtéríteni a károkozó a károsult részére, amely a káresemény következtében érte. A teljes kártérítés elve a kártérítés három részét különbözteti meg. A károkozónak köteles megtérítenie a károsult tényleges kárát (*damnum emergens*), a károkozás miatt elmaradt vagyoni előnyét (*lucrum cessans*), valamint minden olyan felmerült költségét, amely az őt ért hátrány csökkentéséhez vagy kiküszöböléséhez szükséges volt. Az így összeállt kártérítés összegéből le kell vonni a káreset után még megmaradt értéket (*residuum*) valamint a károsult vagyonába a károkozás során bekerült értéket (*surrogatum*). A bíróságnak lehetősége van különös méltánylást érdemlő esetben a kártérítés összegét tovább csökkenteni.¹⁰⁵

A károsult a kártérítés összegével szabadon rendelkezhet, így annak felhasználása nincs célhoz kötve, későbbi elszámolási kötelezettség nem terheli sem a károkozó felé, sem pedig a kártérítést megfizető személy felé¹⁰⁶.

A Ptk. 6:523. §-a alapján a károk megelőzése és a károsodás veszélye esetén (prevenció) lehetősége van a veszélyeztetett személynek a bíróságtól kérnie, hogy az adott veszélyt előidéző személyt tiltsa el a veszélyeztető magatartástól, kötelezze a megelőzést szolgáló intézkedések megtételére, illetve kötelezze biztosíték adására. Ebben az esetben elegendő a veszélyhelyzet fennállását bizonyítania a veszélyeztetett, a ténylegesen bekövetkezett kár fennállásának igazolására nem köteles.

Amennyiben több személy közösen okoz kárt a károsultnak, akkor a felelősségük a károsulttal szemben - főszabály szerint - egyetemlegesen oszlik meg közöttük. Ebből adódóan a károsult a károkozók bármelyikétől követelheti a teljes kárának a megtérítését, azonban a bíróság az

¹⁰⁵ Lábady Tamás: A deliktuális felelősség fontosabb változásai az Új Ptk-ban. Jogtudományi Közlöny, Budapest, 2014. LXIX. 4. szám

¹⁰⁶ BDT2019. 4016.

egyetemes felelősséget a Ptk. 6:524. § (1)-(2) bekezdései alapján két esetben is mellőzheti. A bíróságnak erre méltányosságból van lehetősége és akkor, ha a károsult a kár bekövetkezésében maga is közrehatott. Ilyen esetben a bíróság a károkozókat a magatartásuk felróhatósága arányában kötelezheti a kár megtérítésére. Amennyiben a felróhatóság aránya nem állapítható meg, úgy abban az esetben a károkozók a közrehatásuk arányában felelnek. Ha a közrehatás aránya sem állapítható meg, úgy egyenlő arányban kötelezheti a bíróság a közös károkozókat a teljesítésre.

A károkozók egyetemleges marasztalása esetén a Ptk. 6:524. § (3) bekezdése szintén ezt a hármas lépcsőt alkalmazza a károkozók belső viszonyára is: elsődlegesen a felróhatóság arányában kötelesek helytállni az okozott kárért, ennek hiányában a közrehatásuk arányában terheli őket a kárfelelőség, végül egyenlő arányban kötelesek felelni a rájuk eső rész értékéig. Amennyiben nem állapítható meg, hogy a kárt a több károkozó közül kinek a magatartása idézte elő, akkor a Ptk. 6:524. § (4) bekezdése szerint alapján szintén ez alapján osztható meg közöttük a felelőség. Fontos kiemelni, hogy a közös károkozók, abban az esetben is egyetemlegesen kötelesek helytállni a károsulttal szemben, ha a károkozásban valamelyikük közrehatása fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatásának következtében történt¹⁰⁷.

A károkozónak nem kell megtérítenie azt a kárt, amely a károsult közrehatása miatt következett be. A károsult a Ptk. 6:525. § (1) bekezdése alapján köteles a kármegelőzésre, azaz a káresemény bekövetkezésének a megakadályozására, a kár elhárítására, azaz a kár bekövetkezésének a megelőzésére, valamint a kárenyhítésre, amelynek eredményeként a már bekövetkezett kárt és annak hatásait köteles csökkenteni. Amennyiben a károsult nem tesz eleget a kármegelőzési, kárelhárítási és kárenyhítési kötelezettségének, abban az esetben károsulti közrehatás állapítható meg. A Ptk. 6:525. § (2) bekezdése szerint a kárt a károkozó és a károsult között a felróhatóságuk arányában, ha ez nem állapítható meg, akkor a közrehatásuk arányában, végül pedig egyenlő arányban kötelesek viselni. Az önhiba kizárólag olyan felróható magatartás lehet, amely okozati összefüggésben áll a bekövetkezett kárral, így meg lehet határozni a kár azon részét, amely után a károsult felelősége megállapítható¹⁰⁸.

¹⁰⁷ BDT2010. 2363.

¹⁰⁸ BH2017. 264.

A Kúria gyakorlata szerint a hozzátartozó kárigényének elbírálása során a károsult közrehatását mindenképp értékelni kell valamilyen formában a károkozó magatartás értékelésével együtt¹⁰⁹. Ezzel szemben a Főváros Ítéltábla álláspontja szerint a hozzátartozók saját jogukon érvényesített kárigényük megítélése során a balesetet szenvedett személy esetleges felróható közrehatása lényegében nem értékelhető, ezáltal kármegosztás törvényi alkalmazására ebben az esetben nincs lehetőség¹¹⁰.

A bírói gyakorlat szerint ha a károsult adottságai miatt a károkozó magatartás a várható eredménytől eltérő, súlyosabb kárt okozott a károsult számára, akkor a bíróságnak lehetősége van csökkenteni az ebből eredő kártérítés mértékét¹¹¹.

A károkozó a Ptk. 6:527. §-a szerint főszabályként pénzben köteles megtéríteni az okozott kárt a károsult részére. A korábbi Ptk. rögzítette, hogy a bíróságnak elsősorban az eredeti állapot helyreállítására kell köteleznie a károkozót, azonban az új Ptk. szakított ezzel és a pénzbeli reparációt írja elő elsődlegesen. Kivételesen lehetséges a kár természetben történő megtérítése, amennyiben erre lehetőség van és ezt az eset körülményei indokolják. A pénzbeli kártérítés lehet egyösszegű, valamint a jövőben rendszeresen felmerülő károk megtérítésére a bíróság időszakonként visszatérően előre fizetendő, meghatározott összegű járadékot is megállapíthat. Ugyan a bíróság nincs kötve a károsult kérelméhez a kártérítés módját tekintve, azonban a bíróság nem alkalmazhatja a kártérítésnek azt a módját, amely ellen mind a károsult, mind pedig a károkozó tiltakozik.

A károkozás bekövetkezését követően előfordulhat olyan eset is, amikor a bekövetkezett kár pontos mértéke nem számolható ki, így ebben az esetben az általános kártérítés szabályait kell alkalmaznia a bíróságnak. A Ptk. 6:531. § alkalmazására mindaddig nem kerülhet sor, ameddig kétséget kizáróan nem válik egyértelművé, hogy a kár mértéke nem határozható meg összecszerűen¹¹². Az általános kártérítés összege megállapítható egy összegben, valamint járadék formájában is, amely összeg az általányskártérítés funkcióját tölti be.

¹⁰⁹ BH2012. 151.

¹¹⁰ BDT2012. 2704.

¹¹¹ Boronkay (2007) u. o.

¹¹² BH2000. 57.

A Ptk. 6:532. § alapján a kártérítés megfizetése a károkozás bekövetkezésének időpontjában, nyomban esedékes. A kártérítés megfizetése iránti igény nem lehet idő előtti, így mindenképpen be kell következnie a kárnak a kártérítési felelősség és a kártérítés összegének megállapítását megelőzően¹¹³.

A kártérítési igény elévülésére az általános elévülési szabályokat kell alkalmazni. Az elévülési idő a Ptk. 6:533. § (1) bekezdésében foglaltak szerint a károsodás bekövetkezésével egyidőben kezdődik. Amennyiben a károkozás és az ítélethozatal időpontja között az időmúlásra vagy egyéb körülményre tekintettel jelentős változás következett be az értékviszonyok tekintetében, akkor a bíróság a kár mértékét az ítélethozatal időpontjában fennálló értékviszonyok alapján határozhatja meg. A Ptk. 6:534. § alapján amennyiben a károsult a kártérítési igények érvényesítésével felróhatóan késlekedik, abban az esetben az értékviszonyok változásának kockázatát a károsultnak kell viselnie.

3. A fokozott veszéllyel járó tevékenység

A veszélyes üzemi felelősség az általános kárfelelősségi alakzat egyik különös esete, amely során a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatója objektív alapon felel az általa okozott kárért. Elsősorban a bírói gyakorlat alakította ki, hogy milyen tevékenység tekinthető veszélyes üzemnek¹¹⁴, azonban a jogalkotó egyes tevékenységek folytatásának szabályozása körében a Ptk. veszélyes üzemi felelősségre alkalmazandó szabályaira utal¹¹⁵.

A Ptk. két konkrét esetet is nevesít, amelyre a veszélyes üzemi felelősség szabályait kell alkalmazni kárfelelősség megállapítása során. A Ptk. 6:535. § (2) bekezdése alapján az emberi környezetet veszélyeztető tevékenység folytatója a másnak okozott kár esetén, valamint a Ptk. 6:562. § (2) bekezdése szerint a veszélyes állat tartója is a fokozott veszéllyel járó tevékenység szabályai szerint felel abban az esetben, ha a tevékenység vagy az állat kárt okoz.

¹¹³ EBH2018. P. 1.

¹¹⁴ A bírói gyakorlat alakította ki, hogy a gépjárművek, illetve gépi meghajtással rendelkező járművek működése veszélyes üzemi felelősség körébe tartoznak.

¹¹⁵ Ilyen külön törvényi rendelkezés található a géntechnológiáról szóló 1998. évi XXVII. törvény 27. §-ában

A veszélyes üzemi felelősség egy objektív alapokon nyugvó kártérítési felelősség, amely az általános felelősségi alakzathoz képest egy objektív felelősségi mércét állít fel¹¹⁶. Az objektív mérce alapján a károkozó kimentési lehetősége is lényegesen szigorúbb, ezzel is védve a károsult érdekét. Joggazdaságtan szempontjából a fokozott veszéllyel járó tevékenység során a bekövetkehető kár valószínűsége magasabb, mint az általános kárfelelősség esetében, mert a károsult az objektív felelősségi mérce alapján az adott káreseményben kevésbé lehet elővigyázatos¹¹⁷. A szigorúbb felelősség mind a vétkességtől, mind pedig a felróhatóságtól független, melynek indoka elsősorban az, hogy a felelősséget lehetőleg az a személy viselje, aki képes a veszéllyel járó tevékenységet az ellenőrzése alatt tartani, így annak működését a leginkább befolyásolni¹¹⁸.

A veszélyes üzemi felelősség alóli mentesülés szintén szigorúbb feltételeket szab a károkozó számára. A Ptk. 535. § (1) bekezdése alapján kizárólag abban az esetben lehetséges a károkozónak a veszélyes üzemi felelősség alól mentesülnie, amennyiben sikeresen bizonyítja, hogy a bekövetkezett kárt olyan elháríthatatlan ok idézte elő, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül esik.

Ilyen külső oknak kell tekinteni minden olyan körülményt a károkozó tevékenysége során, amely nem kapcsolódik ténylegesen a fokozott veszéllyel járó tevékenység köréhez. Efféle körülmények megállapításának szempontjait szintén a bírói gyakorlat alakította ki. A bíróság a közlekedés során a bekövetkezett károkra vonatkozóan megállapította, hogy a városi tömegközlekedés esetén a fokozott veszéllyel járó tevékenységet nem lehet a jármű üzemben tartására leszűkíteni, mert a veszélyes üzemi tevékenységnek szükségszerű részét képezi a tevékenység környezete is, így a városi tömegközlekedés szolgáltatása során veszélyes üzemi felelősség körébe tartozik az a tér is, ahova az utasok le- és felszállnak¹¹⁹. Nem tekinthető veszélyes üzemi felelősség körében értékelhető tevékenységnek a közútkezelői minőség az abból fakadó ellenőrzési, illetve beavatkozási kötelezettség, ezzel kapcsolatos veszélyes üzem akkor állapítható meg, amennyiben fenntartási és javítási munkálatok folynak az adott útszakaszon¹²⁰.

¹¹⁶ Pusztahelyi Réka: Veszélyes üzemi felelősség: az objektív kártérítési felelősség térnyerése. *Gazdaság és Jog*, 2018. XXVI. 9. szám

¹¹⁷ Szalai Ákos: Veszélyes üzemi felelősség - joggazdaságtani hatások. *Állam- és Jogtudomány*, 2015. LVI. évfolyam 4. szám

¹¹⁸ Fuglinszky (2015) i. m. 343. o.

¹¹⁹ BDT2010. 2357.

¹²⁰ PJD2024. 35.

Közlekedés során veszélyes üzem a fentiek alapján nemcsak a jármű lehet, hanem az a környezet is, ahol a jármű közlekedik, valamint tömegközlekedés esetében szintén veszélyes üzem a megálló és az állomás területe is, ahol az utasforgalom megvalósulhat. Amennyiben a járda szerepet játszik a veszélyes üzem működésében, abban az esetben szintén a veszélyes üzem részének tekinthető.

A közforgalmú közlekedési eszköz, mint a villamos is az üzemeltetése során mindvégig megtartja a veszélyes üzemi jellegét, így a veszélyes üzem nem csupán az üzemeltetéssel járó tevékenységet, hanem a forgalmi helyzeteket is magában foglalja¹²¹. Ebből adódóan külső oknak minősül minden olyan ok, amelyre vonatkozóan az üzembentartó nem képes ellenőrzést gyakorolni (pl. műszaki ok), valamint ilyen külső oknak tekintendő még a károsult vagy más, harmadik személy magatartása is.

Elháríthatatlan az olyan ok, amely objektív alapon az adott technikai fejlettség szintjén emberi erővel nem hárítható el, figyelemmel a gazdaság teherbíró képességére¹²². Ebből adódóan a károkozáshoz vezető műszaki ok külső oknak tekinthető, amelyre vonatkozóan az üzembentartó ugyan nem képes teljes ellenőrzést gyakorolni a közlekedése során, viszont nem elháríthatatlan, hiszen objektív mérce szerint erre az üzembentartó köteles volt.

A Ptk. 6:536. § (1) bekezdése fogalmazza meg az üzembentartó személy fogalmát. A törvény rögzíti, hogy azt a személyt kell üzembentartónak tekinteni, akinek az érdekében az adott veszélyes üzem működik és aki a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytatja. Az üzembentartónak lehetősége áll fenn, hogy ellenőrizze a veszélyes üzem működését, a veszélyforrással ténylegesen ő rendelkezik, valamint képes a működés során felmerülő alapvető döntések meghozatalára. A veszélyes üzem működése lényegében hasznot hajt az üzembentartó számára és az ebből származó előnyöket is élvezzi¹²³.

A rendellenesség olyan okként értékelhető, amely a fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe tartozik és a tevékenység folytatása során keletkezik. A rendellenesség a veszélyes üzem működése során nem tekinthető elháríthatatlannak és nem tekinthető külső oknak. Rendellenességnek számít a műszaki hiba vagy a vezető rosszulléte¹²⁴. A rendellenesség jelentősége elsősorban a veszélyes

¹²¹ BDT2009. 2108.

¹²² Fuglinszky (2015) 371. o.

¹²³ Fuglinszky (2015) 382. o.

¹²⁴ Fuglinszky (2015) 420. o.

üzemek találkozásánál, valamint az üzembentartók egymás közötti viszonyának rendezése körében van.

A Ptk. 6:538. §-a alapján az igényérvényesítésre az általános kártérítési szabályoktól eltérően rövidebb, hároméves elévülési idő áll rendelkezésre a károsult számára. A három év elteltével a rendes elévülési időn belül lehetőség van az általános szabályok szerint kártérítési igényt érvényesíteni¹²⁵.

4. Az elektromos roller, mint veszélyes üzem

A bíróság minden konkrét esetben egyedileg állapítja meg, hogy a vizsgált tevékenység az adott esetben fokozott veszéllyel jár-e¹²⁶. Ez azt jelenti, hogy egy általános definícióval vagy konkrét feltételek meghatározásával és az adott szituációra történő alkalmazásával nem lehetséges meghatározni azt, hogy az adott tevékenység folytatására alkalmazható a veszélyes üzemi felelősség szabályai vagy általános kárfelelősség szabályai szerint kell megítélni a tevékenységet. A bírói gyakorlat kimunkálta a veszélyes üzem jellemzőit, amelyek így támpontot nyújthatnak abban is, hogy egy, a technika fejlődésével megjelenő új közlekedési eszköz megjelenésével a jármű használata fokozott veszéllyel járó tevékenységnek tekinthető vagy az általános szabályok szerint ítélni lehet meg.

Kiemelt szempont, hogy a veszélyes üzem során fellépő, viszonylag csekélyebb mértékű rendellenesség is képes súlyos kárral fenyegető veszélyhelyzetet eredményezni. Az ilyen csekélyebb mértékű rendellenességgel előidézett veszélyhelyzet egyszerre nagyobb számú személy életét, testi épségét, egészségét vagy vagyonát fenyegetheti közvetlenül¹²⁷. A kialakult bírói gyakorlat alapján az adott tevékenység fokozott veszélyének megítélésekor minden esetben a veszélyes üzem működtetésének és működésének valamennyi jellemző vonását, azonfelül pedig a tevékenységgel elindítható lehetséges okfolyamatok következményeit is vizsgálni kell. Minden körülményt egyedileg kell mérlegelni, amelyek aránytalanul súlyos mértékben okozhatnak kárt¹²⁸.

¹²⁵ BH1996. 256.

¹²⁶ BH2002. 306.

¹²⁷ BDT2012. 2661.

¹²⁸ BDT2010. 2358.

A Kúria a hagyományos rollert nem tekintette közlekedési eszköznek abban a perben, ahol a felperes könyökmankó helyett a saját gyakorlati tapasztalata alapján egy rollert használt támaszként. Ugyan a roller kormányozható és fékberendezéssel is fel van szerelve, azonban a felperes a mindennapi közlekedését ezzel a segédeszközzel oldotta meg úgy, hogy a sérült lábának terhelése nélkül akár nagyobb távolságot is képes volt megtenni.¹²⁹

A veszélyes üzem meghatározásáról szóló generálklauzula alkalmazásának indoka ebből adódóan az, hogy a jogalkotó nem képes taxatív módon felsorolni azokat a tevékenységeket, amelyek folytatása ténylegesen fokozott veszéllyel jár. A jogalkalmazó feladata egyedileg eldönteni, hogy a technika fejlődésével megjelenő új veszélyforrások ebbe a kategóriába sorolhatók-e vagy általános felelősségi szabályok körében kell értékelni.

Erre vonatkozóan hasonló példát említ Pusztahelyi Réka, aki a bíróság korábbi jogesetéből kiindulva a tényállást analógia útján kiterjesztette az újabb veszélyes helyzetekre is. Meglátása szerint a drónok üzemeltetése nem minden esetben teremt fokozott veszélyhelyzetet, azonban a drón használat tekintetében elérhető felelősségbiztosítás lehetősége, valamint az analógia használatával a rádióhullámokkal irányított modellrepülők működése, mint fokozott veszéllyel járó tevékenység¹³⁰ alapján megállapítható, hogy a jövőben a bírói gyakorlat a drónok használatát is veszélyes üzemnek fogja tekinteni.¹³¹

A veszélyes üzemi felelősség veszélyessége nem kapcsolható pusztán az eszköz működéséhez, hanem az eszköz által kifejtett magatartás alapján kell értékelni az adott tevékenység veszélyességét. Elterjedt gyakorlat, hogy a tevékenység minősítése inkább az eszköz tulajdonságai alapján történik és a jogalkalmazó az eszköz által kifejtett tevékenység veszélyességét nem vagy elenyésző jellemzővel értékeli. Dinamikus értékelésnek tekinthető az, amikor a tevékenységen túl más jellemzőket is bevon a jogalkalmazó egy tevékenység értékelésénél, például az esetlegesen kialakulható közlekedési helyzetet¹³².

¹²⁹ Kúria Pfv.21.804/2018/7.

¹³⁰ BDT2010. 2236.

¹³¹ Pusztahelyi (2018) i. m. 3-4. o.

¹³² Pusztahelyi (2018) u. o.

Az elektromos rollerrel történő közlekedés, mint fokozott veszéllyel járó tevékenység a bírói gyakorlatra támaszkodva nem ítéhető meg jelen helyzetben, hiszen ezek az új közlekedési eszközök a közelmúltban terjedtek el szélesebb körben az utakon. Ennek ellenére analógia útján lehetséges alkalmazni a kerékpárokra és a segédmotoros kerékpárokra már létező bírói gyakorlatot annak fényében, hogy az elektromos rollerrel történő közlekedés veszélyes elemeket hordoz-e magával és egy esetleges károkozás bekövetkezése során a veszélyes üzemi tevékenység szabályai alkalmazhatók lennének rá. Álláspontom szerint az elektromos rollerek szélesebb elterjedésével a kerékpárokhoz és segédmotoros kerékpárokhoz hasonló bírói gyakorlat alakul ki.

A kerékpárok kétségtelenül nem tartoznak a fokozott veszéllyel járó tevékenység kategóriájába, így nem tekinthető a működésük veszélyes üzemnek¹³³. A kerékpárok megítélése a fokozott veszéllyel járó tevékenység tekintetében elsősorban ott érhető tetten, hogy a kerékpárok nem rendelkeznek gépi meghajtással, amelyet a KRESZ fogalom meghatározása is megerősít, hogy emberi erő hajtja és ezt legfeljebb 300 W teljesítményű motor segíti. Ezzel szemben a segédmotoros kerékpárok veszélyes üzemi felelősségének megítélése már kérdéses. A motorkerékpárt a bírói gyakorlat kétségtelenül a fokozott veszéllyel járó tevékenységek közé sorolta, így veszélyes üzemnek kell tekinteni¹³⁴.

A segédmotoros kerékpár a KRESZ rendelkezései alapján nem sorolható a gépjárművek csoportjába¹³⁵, ebből adódóan nem tekinthető az üzemeltetése veszélyes üzemnek¹³⁶. A felülvizsgálati eljárás nem érintette a kereset jogalapját, azaz a veszélyes üzemi felelősségi szabályok alkalmazhatóságát, mert a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (a továbbiakban: Pp.) 413. §-a alapján a jogerős ítélet a kérelemhez kötöttség elve miatt csak a felülvizsgálati kérelemben megjelölt jogszabályok alapján vizsgálható felül¹³⁷. A segédmotoros kerékpár esetében a gépi erő energiasokszorozó hatása érvényesül, illetve a Kgf. 3. § 10. pontja a gépjármű fogalmát a KRESZ szabályaiban meghatározottakon túl kiterjeszti a segédmotoros

¹³³ Budai Központi Kerületi Bíróság P.22.469/2010/131.

¹³⁴ Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.458/2017/6.

¹³⁵ KRESZ II. melléklet b) pont

¹³⁶ Nyíregyházi Törvényszék 4.Pf.20.741/2016/4. A jogesetben elektromos kerékpár volt, amelyeket a bíróság a kerékpárokhoz hasonlított.

¹³⁷ BH2017. 182.

kerékpárokra - és az elektromos rollerek egy részére - is, így esetükben szintén kötelező a felelősségbiztosítás¹³⁸.

Másik jogesetben a segédmotoros kerékpár használatát sem az elsőfokú, sem pedig a másodfokú bíróság nem minősítette veszélyes üzemnek. A Kúria ugyan rámutatott arra, hogy ennek a vizsgálata indokolt lett volna, azonban - mivel a felülvizsgálati kérelemnek nem ez volt a tárgya -, így ezt a megállapítást nem vizsgálhatta felül.¹³⁹

Ezzel szemben a Kúria a segédmotoros kerékpár használatát tételesen fokozott veszéllyel járó tevékenységnek minősítette, így lehetőség nyílt a segédmotoros kerékpárok veszélyes üzemi felelősségére vonatkozóan kialakítani a bírói gyakorlatot. A gyermekquad üzemeltetése a Kúria határozata alapján fokozott veszéllyel járó tevékenység, melyre vonatkozóan rögzítette, hogy a segédmotoros kerékpár is veszélyes üzemnek minősül¹⁴⁰.

Más jogeset során a Kúria a segédmotoros kerékpárt szintén veszélyes üzemnek tekintette, amikor a segédmotoros kerékpár és a személygépkocsi balesetében a veszélyes üzemek találkozására vonatkozó szabályokat alkalmazta a felmerült kármegosztásra vonatkozóan¹⁴¹. A Kúria álláspontjával egybevág a Fővárosi Ítéletábla álláspontja, mely szerint a segédmotoros kerékpár használata fokozott veszéllyel járó tevékenység körében értékelhető¹⁴².

A fentiek alapján az elektromos rollerek segédmotoros kerékpárokhoz történő hasonlítása útján megállapítható, hogy veszélyes üzemnek minősülnek, azonban az elektromos rollerek nem csupán a segédmotoros kerékpárokkal, hanem a kerékpárokkal is rokoni kapcsolatban állnak, ezért a fokozott veszéllyel járó tevékenység szabályainak alkalmazása így további kérdéseket vet fel.

Az elektromos rollerek tekintettel arra, hogy elsősorban a gépi meghajtásuk okán különböznek a hagyományos rollerektől megállapítható, hogy az emberi kontroll és a fokozott ellenőrzés lehetősége esetükben lényegesen mérsékeltebb. Használatuk során az emberi erőre legfeljebb az elindulás során van szükség, ezt követően a hajtásukat már a motor segíti. Ebből adódóan,

¹³⁸ Fuglinszky (2015) 354. o.

¹³⁹ Kúria Pfv.20.676/2019/4.

¹⁴⁰ BH2017. 406.

¹⁴¹ Kúria Pfv.20.058/2018/5.

¹⁴² Fővárosi Ítéletábla Pf.20.437/2010/4.

amennyiben járműnek tekinthetők az elektromos rollerek és mindenképpen rendelkeznek gépi meghajtással, így a velük történő közlekedés már fokozott veszéllyel járó tevékenységnek számít.

Nem elhanyagolható tény, hogy az elektromos rollerek haladása során a sebességet mindvégig a használója szabályozza, ezzel ellenőrzése alatt tartva a roller közlekedését. Mindebből adódóan a menet közben fellépő, viszonylag csekély mértékű rendellenesség is súlyos kárral fenyegető veszélyhelyzetet teremthet. A használó rosszullete vagy egy úthiba a kerékpár vagy a segédmotoros kerékpár esetében is veszélyes helyzetet eredményezhet, azonban egy kisebb átmérőjű kerék esetében egy aránylag nagyobb sebességgel haladó roller vonatkozásában is kialakulhat hasonló közlekedési helyzet.

A hagyományos roller és a kerékpár esetében az emberi erővel történő hajtás nagyban befolyásolja a menetbiztonságot, ezzel is korlátok között tartva a közlekedési eszköz haladását. Egy motorral szerelt roller esetében ez a kontroll a gázkar szabályozásában lényegében kimerül, amelynek eredményeként egy adott forgalmi szituációra eltérő módon is reagálhat a használója. A fék alkalmazása hasonlóan lassítja az elektromos rollert, mint a kerékpárt, azonban e körben különbségeket lehet felfedezni a két jármű között. A roller esetében előfordulhat, hogy a kerékbe épített motor és ezzel együtt a fékrendszer meghibásodásával szintén veszélyes helyzet alakulhat ki. A fékrendszer hibás működése előfordulhat akkor is, amikor haladás közben a fékek blokkolják az egyik kereket, így megnőhet az „átesés” kockázata. Fontos kihangsúlyozni, hogy egy elektromos roller esetében a gyorsulás szabályozása során felmerülő rendellenesség - mint a motorhiba, gázkarhiba, illetve a fékkarhiba - szintén veszélyes helyzetet teremthet.

Az elektromos rollerrel közlekedő személy csekélyebb mértékűnek gondolt vétkes magatartásával arányaiban súlyosabb kárveszéllyel fenyegető helyzetet idézhet elő. A tevékenysége során a téves sebességválasztás, a nem körültekintően történő elindulás és megállás, valamint a magasabb sebességtartományban való közlekedés során felmerülő váratlan közlekedési helyzetekre történő lassabb vagy hibás reakcióval könnyen balesethelyzetet idézhet elő. A haladás során egy kereszteződés elérése, egy előzés vagy egy élesebb kanyarban történő manőverezés közlekedési szituációjának téves felmérése és az ennek megfeleltethető cselekvés további súlyos eredmények bekövetkezéséhez vezethet.

Az elektromos rollerek használója könnyen egyszerre több személy életét, testi épségét, illetve egészséget fenyegető kárveszélyt képes előidézni a fentebb felsorolt hibák valamelyikével. Ezzel egyidőben másik személy vagyonát érő fenyegető helyzet szintén gyakran állhat elő egy baleset során. Egy gyalogos vagy egy lassabb közlekedési eszközzel - például hagyományos rollerrel vagy görkorcsolyával - közlekedő személy könnyen megriadhat a hirtelen felbukkanó, hangtalanul közlekedő elektromos rollertől. Az elektromos roller kormányának elrántásával szintén komoly balesetet okozhat a használó, amelyre a Kúria is rámutatott egy korábbi határozatában.

A jogeset szerint egy tehergépkocsi állt félre az útpadkára, ezzel egyidőben a felperes a személygépkocsijával a tehergépkocsi kikerülésébe kezdett. A felperes észlelte, hogy egy gyalogos hirtelen az úttestre lépett, így vészfékezésre kényszerült és a gyalogos gázolásának elkerülése érdekében a járművet jobbra kormányozta, majd a tehergépkocsinak ütközött. A felperes az ütközés következtében maradandó fogyatékossgal járó sérüléseket szerzett.¹⁴³

A fenti jogesetben is felmerült az a kérdés, hogy egy jármű esetében mikor kezdődik és mikor ér véget a veszélyes üzemi felelősség. A bírói gyakorlat szerint a gépjármű veszélyes üzemi jellege akkor szűnik meg, amikor a motort ténylegesen leállítják. A motor leállítása mellett ugyanakkor feltétel még, hogy a szabályszerű leállítás is megvalósuljon, azaz gépkocsi esetében a kézifék behúzása is kötelező¹⁴⁴. A motor leállítása nem elegendő, hiszen a két feltétel egyidejű megvalósulása nélkül a gépkocsi el tud indulni, azaz továbbra is képes - noha motor segítsége nélkül - üzemelni¹⁴⁵.

A bírói gyakorlat kimunkálta azt a szempontot is, hogy gépjármű esetében a veszélyes üzemi jelleg nem szűnik meg csupán amiatt, hogy a járművet bármilyen okból rövid időre megállították vagy a hajtását biztosító motort leállították, különösen akkor nem, amennyiben a jármű a továbbhaladás szándékával állt meg rövid időre¹⁴⁶. A veszélyes üzemi fogalma nem szűkíthető le a fokozott veszéllyel járó tevékenység eszközére, így ebben a körben mind a személygépkocsi, mind pedig a közút és a környező közlekedés helyzete is beletartozik.

¹⁴³ Kúria Pfv.22.008/2012/4.

¹⁴⁴ KRESZ 41. § (7) bekezdés

¹⁴⁵ BDT2001. 402.

¹⁴⁶ BDT2009. 1950.

A motorral szerelt rollerek veszélyes üzemi felelőssége nem az elindulással kezdődik, hanem a motor bekapcsolásával. Ettől a ponttól képes a roller akár helyből, emberi erő kifejtése nélkül, akár ellökéssel az önálló elindulásra, melynek eredményeként a roller haladása és megállása fölötti ellenőrzést immáron szinte kizárólag egy gázkarral és a fékrendszerrel lehet megvalósítani. Bármilyen nemű rendellenesség bekövetkezése nem csupán egy motor segítségével haladó roller esetében, hanem egy álló, de üzemelő roller esetében is képes veszélyhelyzetet teremteni.

Az elektromos rollert a hagyományos rollerektől - az egyéb felszereltségén kívül - a meghajtása különbözteti meg. Amennyiben ez a motor kikapcsolt állapotban van, úgy abban az esetben a közlekedési eszköz hagyományos rollernek tekinthető a funkciójára tekintettel, így a motor leállításával egyidejűleg megszűnik az elektromos roller veszélyes üzemi jellege is. A hagyományos, emberi meghajtással történő közlekedés a motorral szerelt roller esetében így már nem tekinthető fokozott veszéllyel járó tevékenységnek.

Az elektromos rollerek esetében is irányadó az a bírói gyakorlat, hogy rövid időre történő megállás esetén nem szűnik meg a veszélyes üzemi jelleg, legyen szó forgalmi okokból történő megállásnak vagy más okból kifolyólag történt forgalomból történő kiállásnak. A gépjárművek esetében a veszélyes üzemi jelleg az átmeneti emberi hajtás nem szünteti meg¹⁴⁷, ezért analógia útján az elektromos rollerek esetében sem szüntetheti meg. Az átmeneti hajtás kizárólag abban az esetben szünteti meg a veszélyes üzemi jelleget, amennyiben a motor ténylegesen kikapcsolt állapotban van tekintettel arra, hogy az elektromos roller - megkötésekkel - meghajtás nélkül is használható hagyományos rollerként. Fontos megjegyezni, hogy az elektromos rollerek esetében a rögzítés, mint a gépkocsik esetében a kézfék értelmezhetetlen, ezért a jogesetben hivatkozott két feltételből - motor és kézfék - kizárólag a motorra vonatkozó feltétel teljesülhet.

5. Az elektromos roller és a károsulti közrehatás

A veszélyes üzemi felelősség rendszerében a károsulti közrehatás azt jelenti, hogy az üzembentartónak nem kell megtérítenie az általa okozott kárt olyan mértékben, amennyiben az a

¹⁴⁷ BH2005. 54.

károsult felróható magatartásából származik. A Ptk. 6:537. § (1) bekezdése alapján egy adott tevékenység veszélyes jellegét minden esetben az üzemtartó terhére kell értékelni. A károsulti közrehatás fennállása esetén is azon jogpolitikai indokból kell az üzemtartó terhére értékelni a tevékenység veszélyes jellegét, mert a fokozott veszéllyel járó tevékenységet folytató személynek a veszélyes üzem működése fölött ellenőrzési képessége van, amelyre így lényegesen nagyobb befolyást tud gyakorolni a károsultnál. A törvény a károsult közrehatását nem tekinti olyan külső, elháríthatatlan oknak, amelynek eredményeként az üzemtartó mentesülne a felelősség alól abban az esetben sem, amennyiben a károsult felróható magatartására vezethető vissza a közrehatása.

A károsulti közrehatás eredményeként kármegosztásra kerülhet sor az üzemtartó és a károsult között a károsult felróhatósága mértékének alapulvételével. A felróhatóság és a közrehatás nem szinonimái egymásnak. A közrehatás jelentése, hogy a „kár bekövetkezéséhez vezető okfolyamatban (...) milyen súlyt képviselt a károsult közreható magatartása, míg a felróhatóság aránya a károkozó és a károsult magatartásának az adott helyzettől történő eltérését arányosítja”¹⁴⁸.

Amennyiben egy vétőképtelen személy elhárítható magatartásával közrehatott a károkozásban, akkor a Ptk. 6:537. § (2) bekezdése alapján teljes felelősség terheli az üzemtartót tekintettel arra, hogy a felróhatóság megállapításához a vétőképeség is szükséges. Ilyen esetben az üzemtartónak lehetősége van a vétőképtelen személy gondozójával szemben megtérítési igényt érvényesíteni a felróhatóság arányában. Amennyiben a vétőképtelen személy magatartása elháríthatatlan volt és magatartása a tevékenység folytatásához képest külső oknak tekinthető, abban az esetben a károkozó mentesül a felelősség alól.

A törvény rögzíti, hogy ha a kármegosztás során a felróhatóság aránya nem állapítható meg, akkor a károsult és a károkozó közrehatásának arányában kell megosztani a kárt. Amennyiben erre nincs lehetőség, akkor a károsult és a károkozó között egyenlő arányban kell megosztani a bekövetkezett kárt.

¹⁴⁸ Fuglinszky (2015) i. m. 394. o.

Ha az elektromos roller veszélyes üzemmódban történő haladása során balesetet okozott és a károsult ezzel egyidőben nem folytatott fokozott veszéllyel járó tevékenységet - például gyalogosként vagy kerékpárosként közlekedett -, akkor lehetőség nyílik a károsulti közrehatás szabályainak alkalmazására, amennyiben a káresemény bekövetkezésében a károsult is közrehatott.

A jogeset tartalma szerint a személygépkocsival közlekedő alperes megállt az „Állj! Elsőbbségadás kötelező!” táblánál és elsőbbséget biztosított, majd miután meggyőződött arról, hogy a tükörben nem látott fénycsóvát, behajtott a kereszteződésbe. A kereszteződésbe történő behajtás idején a kereszteződésbe kivilágítatlanul érkezett a fokozott sebességgel haladó, sötét ruhát viselő kerékpáros, akinek az alperes nem adott elsőbbséget. A kerékpáros elesett és 7 %-os egészségkárosodást szenvedett el. Figyelemmel arra, hogy a bírói gyakorlat a kerékpárt nem tekinti veszélyes üzemmódban, ezért a bíróság határozatában rögzítette, hogy nem alkalmazhatók a veszélyes üzemek találkozására vonatkozó felelősségi szabályok. A bíróság a kerékpáros terhére értékelte, hogy a kerékpáron semmilyen világítás nem volt, pedig a KRESZ 44. § (1) bekezdése alapján köteles lett volna a forgalomban résztvevő járművet az éjszakai és korlátozott látási viszonyok között kivilágítani. Az eljárás során készült szakértői vélemény megállapította, hogy amennyiben a károsult ennek eleget tett volna, akkor az alperes időben észlelhette volna a kerékpárost és biztosítani tudta volna részére az elsőbbséget, ezzel elkerülhette volna a balesetet. A bíróság kitért arra is, hogy a sötét ruházatnak önmagában nem lehet jelentőséget tulajdonítani, azonban a kivilágítás hiányában a ruházat az észlelhetőséget tovább rontotta. Mindezek alapján az elsőfokú bíróság a kerékpáros terhére 70 %-ban állapította meg a közrehatás arányát, míg a személygépkocsival közlekedő alperes közrehatását ezzel szemben 30 %-ban rögzítette.¹⁴⁹

Másik jogesetben egy nyerges vontató a hozzákapcsolt félpótkocsiból álló járműszerelvényt jobbra akart kanyarodni, mielőtt megállt a piros jelzésnél. Az útkereszteződésben egyszerre mutatott a jelzőlámpa zöld jelzést azoknak, akik jobbra akartak kanyarodni, valamint azon gyalogosok és kerékpárosok számára, akik egyenesen haladtak volna az úton. A kerékpáros folyamatos haladása során észlelte a rá vonatkozó zöld jelzést és át akart haladni a kereszteződésben. A kerékpáros a kereszteződésbe történő behaladása során összeütközött a járműszerelvényt. A bíróság megállapította, hogy ebben az esetben a járműszerelvény üzemeltetőjének a felelőssége 80 %-

¹⁴⁹ Kúria Pfv.20.418/2018/5.

ban áll fenn, míg a kerékpáros felelősségét 20 %-os arányban rögzítette. A bíróság határozatában értékelte, hogy a felperes ismerte a kereszteződést és annak forgalmát, látta a piros jelzésnél várakozó járműszerelvényt, továbbá észlelhette volna azt, hogy a járműszerelvény jobbra fog kanyarodni. A kerékpáros egy lassító fékezéssel megelőzhetette volna a balesetet.¹⁵⁰

A fenti jogesetek alapján kijelenthető, hogy a károkozó mentesüléséhez olyan elháríthatatlan, külső okra van szükség, amelynek eredményeként a károsult magatartását és az esemény végkifejletét végeredményben semmilyen módon nem tudja befolyásolni. Amennyiben a károsult megvalósítja a felróható közrehatást, azaz a magatartása nem tekinthető a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatójának szemszögéből elháríthatatlan külső oknak, akkor kármegosztásra kerül sor. A közlekedés során bekövetkezett károkozások körében a károsult azon felróható magatartása, melynek eredményeként közlekedési szabályt sértett és ezzel közrehatott a baleset bekövetkezésében alapul szolgálhat a kármegosztás szabályainak az alkalmazására¹⁵¹.

6. Az elektromos roller és a veszélyes üzemek találkozása

A veszélyes üzemek találkozására vonatkozó kárfelelősségi szabályok arra az esetre nyújtanak megoldást, amikor két vagy több veszélyes üzem egymásnak okoz kárt és ezzel meghatározza a veszélyes üzemek egymás közötti felelősségi rendszerét. Amennyiben több veszélyes üzem találkozása során egy „harmadik személy” nem veszélyes üzemnek okoz kárt, akkor a felelősségük egyetemlegesen oszlik meg a „harmadik személlyel” szemben. A veszélyes üzemek egymás közötti felelősségét az egyetemleges felelősséget követően az egymás közötti belső viszonyában szabályozza tovább. Amennyiben valamelyik veszélyes üzem sikeresen menti ki magát azzal, hogy esetében a kár bekövetkezése elháríthatatlan, tevékenységi körén kívül eső okra vezethető vissza, abban az esetben rá nézve az általános kárfelelősségi szabályok alkalmazhatók.

A Ptk. 6:537. § szerinti károsulti közrehatás szabályait kell alkalmazni abban az esetben, amikor a kívülálló harmadik személy felróható magatartásával közrehatott a kár bekövetkezésében. Ebben az esetben a kívülálló harmadik személy közrehatásának értékelése megelőzi az üzembentartók

¹⁵⁰ Kúria Pfv. 21.805/2014/3.

¹⁵¹ Fővárosi Ítéltábla Pf.20.352/2015/4.

egymás közötti kárviselési szabályainak alkalmazását, így a kártérítés összegét először csökkenteni kell a károsult felróhatóságának arányával¹⁵².

A törvény a veszélyes üzemek találkozásánál szintén hármass lépcsőt alkalmaz. Első körben a veszélyes üzemek felróhatóságát kell vizsgálni. Amennyiben a tényleges károkozó nem azonos az üzembentartóval, akkor a tényleges károkozó felróhatósága alapján köteles megtéríteni a kárt az üzembentartó, ezzel a tényleges károkozó magatartása ezzel az üzembentartónak betudódik. Amennyiben a veszélyes üzemek közül kizárólag az egyik fél magatartása volt felróható, akkor a saját kárán túl a másik kárát is köteles viselni. Ha mindkét veszélyes üzem felróható magatartása is szerepet játszott a kár bekövetkezésében, akkor a felróhatóság arányának megállapítása, mint jogkérdés a bíróság feladatát képezi.

A személygépkocsival közlekedő a kereszteződéshez érve úgy kezdte meg a balra kanyarodását, hogy csupán a visszapillantó tükörből győződött meg a mellette és mögötte lévő forgalomról és emiatt nem észlelte a járművének előzésébe kezdett segédmotoros kerékpárt. A jogesetben a bíróság a segédmotoros kerékpárt veszélyes üzemnek tekintette. A veszélyhelyzetet a személygépkocsi idézte elő azzal, hogy nem győződött meg a mögötte haladó forgalomról és nem észlelte az egyébként szabálytalanul előző segédmotoros kerékpárt. A segédmotoros kerékpár felróható magatartást tanúsított azzal, hogy az előzést szabálytalanul folytatta, amely így közrehatott a kár bekövetkezésében, ezért a felek között a bíróság kármegosztást alkalmazott. A felróhatóság arányának megállapítása során a bíróság azt vizsgálta, hogy melyik üzembentartó érdekében jelentkező magatartás milyen mértékben járult hozzá ahhoz, hogy a károkozás bekövetkezett. A bíróság megállapította, hogy mindkét fél megszegte a KRESZ szabályait az előzésre és a balra történő kanyarodásra vonatkozóan, amelyek okozati összefüggésben álltak a káresemény bekövetkezésével. A bíróság a felróhatóság egymáshoz viszonyított arányát vizsgálva 50-50 %-os felelősségi arányt állapított meg.¹⁵³

Az üzembentartók egymás közötti viszonyának értékelésének második lépcsőfoka akkor alkalmazható, amennyiben a felróhatóság alapján nem állapítható meg a kárviselés. Ha a károkozás egyik félnek sem felróható, akkor a kárt annak kell megtérítenie, akinek a fokozott veszéllyel járó

¹⁵² Fuglinszky (2015) i. m. 409. o.

¹⁵³ Kúria Pfv.20.058/2018/5.

tevékenysége körében a kár bekövetkezéséhez vezető rendellenesség felmerült. A rendellenesség fogalmát szintén nem határozta meg a jogalkotó, a törvény taxatív felsorolást erre vonatkozóan nem tartalmaz. A bírói gyakorlat szerint rendellenességnek tekinthető minden olyan ok, amely a veszélyes üzem működése során nem elháríthatatlan, illetve nem a fokozott veszéllyel járó tevékenység körén kívül eső külső ok, azaz a rendellenesség a fokozott veszéllyel járó tevékenység körébe tartozik. Ilyen rendellenességnek tekinthető többek között a járműben keletkező műszaki hiba, a defekt vagy a vezető rosszulléte.¹⁵⁴

A bírói gyakorlat során megállapítást nyert, hogy a gépjármű kereke alól felpattanó kő rendellenességnek tekinthető¹⁵⁵. Elháríthatatlan, de nem külső oknak minősül, ha a gépjárműre egy szarvas ugrik és a jármű a szemközti sávba átvágódik, így egy másik gépkocsiban kárt okoz¹⁵⁶.

Amennyiben mindkét fél körében bekövetkezett rendellenességre vezethető vissza a kár bekövetkezése vagy ilyen rendellenesség egyik félnek sem állapítható meg, akkor a Ptk. 6:539. § (3) bekezdése alapján - felróhatóság hiányában - mindegyik fél maga viseli a bekövetkezett kárát. A (4) bekezdés szerint több veszélyes üzem okoz kárt harmadik, kívülálló személynek és a felelősségük sem a felróhatóság szabályai alapján, sem pedig a rendellenesség rendelkezései alapján nem állapítható meg, akkor a kívülálló személynek okozott kárt a veszélyes üzemek egymás között egyenlő arányban kötelesek viselni.

Az elektromos rollereket érintő, veszélyes üzemek találkozása során felmerülő károkra a Ptk. 6:539. §-a az irányadó. Több veszélyes üzem közösen okoz kárt egy kívülálló személynek, akkor az elektromos roller üzembentartója is egyetemlegesen felel a többi károkozóval együtt, amennyiben az elektromos roller veszélyes üzemmódban működött. Az elektromos rollerrel közlekedő számára felróható magatartásként értékelhető, amennyiben nem az adott forgalmi helyzetnek megfelelően haladt, például nem az útviszonyoknak, illetve a közlekedési szituációnak megfelelően választotta meg a sebességét. A rendellenesség körében értékelhető még, ha a roller vezetője rosszul lesz, valamilyen rollert érintő műszaki hiba merül fel, illetve kutya vagy bármilyen más állat az útjába kerül és ezért a kár elhárítása érdekében tett magatartásával okoz kárt egy másik veszélyes üzemnek.

¹⁵⁴ Fuglinszky (2015) i. m. 420. o.

¹⁵⁵ EBH1999. 99.

¹⁵⁶ BH2010. 120.

Az elektromos rollerek esetében is irányadó az a bírói gyakorlat, hogy a súlyos vezetéstechnikai szabályok megsértése a kármegosztás alapjául szolgálhat¹⁵⁷.

7. Az elektromos roller és a vétőképtelen személy károkozásáért való felelősség

A közlekedésben elektromos rollerrel résztvevő személyek különböző korosztályból származnak, ezért a közlekedés ennek a formája szintúgy népszerű mind a fiatalabb, mind pedig az idősebb generáció körében. Vitathatatlan, hogy a fiatalabb generációk napi rutinjába hamarabb bekerült a mikromobilitási eszközzel történő közlekedésnek ezen módja, azonban előfordulhat olyan eset - a megfelelő szabályozás hiányából kifolyólag -, hogy az elektromos rollerrel közlekedő akár az életkorából fakadóan nem vonható felelősségre az általa okozott kárért.

A Ptk. 6:544. § (1) bekezdés alapján vétőképtelen az a személy, akinek a belátási képessége oly mértékben korlátozott, hogy a károkozással kapcsolatos magatartásának a következményeit nem képes felmérni, így mentesül az általa okozott károk alól. Ebben az esetben a vétőképtelen személy helyett a gondozója felel a károsult részére. A gondozó olyan személy, aki a vétőképtelen személy felügyeletét a károkozás idején ellátta. Fontos kiemelni, hogy a gondozó felelőssége ebben az esetben nem járulékos, hanem önállóan megítélhető felelősség, ebből adódóan a gondozó végeredményben nem a vétőképtelen személy által kifejtett magatartásért, hanem a saját felróható magatartásáért felel.

A gondozó felróható magatartása abban az esetben állapítható meg, amennyiben a vétőképtelen személy vonatkozásában a nevelés, illetve a felügyelet ellátásával kapcsolatban nem úgy járt el, ahogy az adott helyzetben elvárható lett volna tőle. A gondozó személye széles kört ölel fel, hiszen gondozónak kell tekinteni a szülő, illetve a gyám mellett azt a személyt is, aki a Ptk. 6:544. § (2) bekezdés alapján a jogszabályban előírtaknak megfelelően annak minősül, továbbá aki a vétőképtelen személy tényleges felügyeletét a károkozás idején ellátta.

¹⁵⁷ EBH2007. 1690.

A gondozó mentesülése érdekében tisztázni kell, hogy a károkozás megakadályozására lehetősége lett volna, valamint a bíróságnak a felelősség megállapítása során mérlegelnie kell, hogy a gyermek nevelésében, jellemének és szokásainak a kialakításában úgy járt el, ahogy az az adott helyzetben elvárható volt tőle. Amennyiben több gondozó felelőssége is megállapítható a vétőképtelen személy által okozott kár eredményeként, abban az esetben a Ptk. 6:524. § szerinti többek közös károkozására vonatkozó szabályok alkalmazhatók, mely során több gondozó felelőssége a károsult irányában egyetemlegesen oszlik meg.

A bíróság rámutatott arra, hogy a közlekedés során bekövetkezett károkozás eredményeként minden esetben szükséges tisztázni azt, hogy a vétőképtelen személy mióta tud kerékpározni, ismeri-e az alapvető közlekedési szabályokat, továbbá önállóan vagy felügyelet mellett szokott részt venni a forgalomban akár gyalogosként, akár kerékpárosként. Ebből adódóan a bíróságnak tisztáznia kell azt is, hogy a vétőképtelen személy a károkozásakor meglévő szellemi és fizikai adottságai mellett alkalmas volt-e egyedül részt venni a közlekedésben.¹⁵⁸

A vétőképesség nem köthető közvetlenül a cselekvőképességhez, a szerzőképességhez vagy az ítélőképességhez, így határozott definícióval nem fogalmazható meg. A bírói gyakorlat szerint a vétőképesség abban az esetben állapítható meg, ha a károkozás idején a károkozó belátási képessége korlátozott volt és ez a korlátozott belátási képesség olyan mértékűre volt tehető a károkozás idején, hogy a károkozással kapcsolatos magatartásának a következményeit nem tudta kellő mértékben felmérni. Fontos kiemelni, hogy a vétőképesség nem tekinthető orvosi szakkérdésnek, a bíróságnak minden ügyben egyedileg kell mérlegelnie a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján, hogy a károkozó személy vétőképes volt a károkozás idején vagy sem. A tényállás tisztázását követően a bíróságnak kell megállapítania azt, hogy a károkozó személy rendelkezett-e belátási képességgel a károkozás idején és képes volt-e felmérni a magatartásának lehetséges következményeit. Ebből adódóan a vétőképesség nem függ csupán a károkozó életkorától.¹⁵⁹

További fontos szabály, hogy amennyiben a vétőképtelen károkozónak nincs gondozója vagy a gondozó felelőségét nem lehet megállapítani, úgy abban az esetben lehetőség van a vétőképtelen

¹⁵⁸ BH1980. 129.

¹⁵⁹ Lábady (2014) i. m.

károkozót is a kár egészének vagy egy részének a megtérítésére kötelezni. A Ptk. 6:545. §-a alapján a vétőképtelen személy megtérítésre történő kötelezésének csak kivételesen, méltányossági alapon van helye, mely során a bíróság az eset valamennyi körülményét figyelembe veszi. Amennyiben a vétőképtelen károkozó a belátási képességeinek hiányát, illetve fogyatékoságát felróható módon maga idézte elő, akkor a Ptk. 6:546. § alapján megalapozza a vétőképtelen személy felelősségének a megállapítását.

Ha a bíróság a károkozó vétőképességét állapította meg, akkor a bekövetkezett kárért felelősséggel tartozik. Amennyiben a vétőképes kiskorú károkozónak van a felügyeletére köteles gondozója, akkor a kiskorú vétőképes károkozó és a gondozó egyetemlegesen felel. Ebben az esetben is szükséges annak megállapítása, hogy a gondozó a kötelességét felróható módon maga szegte meg.

Egy keresztesződésben összeütközött két kerékpáros közül az egyik vétőképtelen kiskorú volt. Az elsőfokú bíróság a vétőképtelen kiskorú személy szülőjének a felelősségét állapította meg tekintettel arra, hogy nem úgy járt el a gyermeke gondozása és nevelése során, ahogy az az adott helyzetben elvárható lett volna tőle. A helytelen oktatás miatt a gyermek nem ismerte az alapvető közlekedési szabályokat. A gyermek a szülőjének utasítását követve kerékpárjával a járdán közlekedett, melynek eredményeként összeütközött a szabályosan haladó károsult kerékpárjával. A bíróság 50 %-os mértékű közrehatást állapított meg a gyermek gondozójával kapcsolatban. A másodfokú bíróság megváltoztatta az ítéletet és az ütközésben megsérült kerékpáros felelősségét állapította meg tekintettel arra, hogy a károsult a vétőképtelen kiskorú részére nem adott elsőbbséget. A másodfokú bíróság jogerős ítéletét a Kúria hatályában fenntartotta. Végeredményben a vétőképtelen személy gondozójának felelőssége nem volt megállapítható, azonban az elsőfokú bíróság egy közlekedési balesetben érintett vétőképtelen károkozóra vonatkozó alapvető vizsgálendő körülményeket határozott meg az eseti döntésben.¹⁶⁰

8. Az elektromos rollerek felelősségbiztosítása

Az elektromos rollerek közlekedésben történő részvétele önmagában hordozza a balesetveszélyes helyzetek kialakulásának a lehetőségét. A bírói gyakorlatba idővel beépül az elektromos rollerek

¹⁶⁰ Kúria Pfv.20.565/2012/4.

megítélése akár büntetőjogi, akár magánjogi értelemben, így a bírói gyakorlat követni fogja a közlekedés fejlődését. Az elektromos rollerek vonatkozásában már a megjelenésüktől kezdve lehetőség volt felelősségbiztosítás megkötésére, azonban 2024. július 16. napjától kötelező a felelősségbiztosítás megléte törvényben meghatározott tulajdonságokkal rendelkező közlekedési eszközökre vonatkozóan. A nemzetközi példát követve a hazai biztosítási szabályozás a gépi meghajtású rollerek esetében gyorsabban követi a közlekedés során megjelenő újabb közlekedési eszközöket, mint más jogterületek. Ezt megelőzően több, külföldi példát lehetett találni arra, hogy elektromos roller közlekedésben történő részvételének egyik feltétele a felelősségbiztosítás megléte, ilyen ország például Németország vagy Ausztria.

A Ptk. 6:470. §-a szerint felelősségbiztosítási szerződés esetén a biztosított - azaz a roller „üzembentartója” - követelheti, hogy a biztosító mentesítse őt az olyan kár megfizetése alól, amelyre jogszabály alapján köteles lenne. Mindezek alapján az elektromos rollerrel történő közlekedés során harmadik személynek okozott anyagi károkat fedezheti a felelősségbiztosítás útján a biztosító.

Ugyan a segédmotoros kerékpár a KRESZ rendelkezései szerint nem tekinthető gépjárműnek, azonban a Kgyb. nem követi a KRESZ járműbesorolását, így eltérő fogalomrendszert alkalmaz. A törvény hatálya kiterjed minden magyarországi telephelyű gépjármű üzemeltetőjére, továbbá más tagállami telephelyű gépjármű - ha annak rendeltetés helye szerinti tagállama Magyarország - tulajdonosára és az általuk között kötelező gépjármű-felelősségbiztosítási szerződésre¹⁶¹. A biztosítási kötelezettség okán minden magyarországi telephelyű gépjármű üzemeltetője köteles a Kgyb. rendelkezései szerinti biztosítóval a gépjárműhasználat során az okozott károk fedezetére a törvényben meghatározott feltételek szerinti biztosítási szerződést kötni és azt díjfizetéssel hatályban tartani¹⁶².

A Kgyb. rendelkezései szerint a gépjármű fogalma lényegesen szélesebb kört ölel fel, mint a KRESZ függelékben meghatározott gépjármű fogalmának megfeleltethető közlekedési eszközök. A gépjármű a felelősségbiztosítás tekintetében minden olyan szárazföldön, de nem sínen közlekedő jármű, amelyet nem emberi vagy állati erővel működtetik függetlenül attól, hogy hatósági

¹⁶¹ Kgyb. 1. § a) pont

¹⁶² Kgyb. 4 § (1) bekezdés

nyilvántartásba lett véve vagy sem. A törvény kiemeli a gépjármű fogalma alól a mozgáskorlátozott személyek általi használatra szánt valamennyi kerekesszékes járművet, az elektromos rásegítéssel működő „pedelec” kerékpárokat, valamint a mozgáskorlátozott személy által vezetett e-moped járműveket. A gépjármű általános fogalmát pontosítja, hogy a jármű legnagyobb tervezési sebessége a 25 km/h-s sebességet meghaladja vagy a saját tömege meghaladja a 25 kg-t és a legnagyobb tervezési sebessége a 14 km/h-t, akkor gépjárműnek kell tekinteni.¹⁶³

Az elektromos rollerek vonatkozásában a Kgfb. differenciál sebesség, valamint súly szerint is. Megállapítható, hogy feltételeknek a segédmotoros kerékpárok megfelelnek, azonban a rollerek csupán egy részére ír elő felelősségbiztosítási kötelezettséget a törvény. Álláspontom szerint a rollerek nagyobb részére továbbra sem kötelező a felelősségbiztosítás megléte, amely rollerek a kerékpárokhoz hasonló tulajdonságokkal rendelkeznek a motoros meghajtást leszámítva.

A Kgfb. a biztosítási kötelezettséget a 25 km/h-s sebességnél gyorsabb vagy 25 kg-nál nehezebb elektromos rollerek vonatkozásban ír elő biztosítási kötelezettséget, amelyek a tulajdonságukat tekintve már-már a segédmotoros kerékpárokhoz esnek közelebb. Fontos megjegyezni, hogy a Kgfb. 2024. július 16. napjával hatályba lépett rendelkezésével általános fogalmat adott meg, amely a forgalomban lévő közlekedési eszközök túlnyomó többségére biztosítási kötelezettséget teremt, például a segwayek esetében is. Opcionálisan a törvényben megszabottakon túl más rollerek vonatkozásában is fennáll a lehetőség felelősségbiztosítás megkötésére.

A felelősségbiztosítás meglétéről az elektromos rollerrel közlekedőnek kell meggyőződnie, valamint ennek megfelelő az igazolásáról is magának kell gondoskodnia. Fontos megjegyezni továbbá azon tényt is, hogy az elektromos rollerrel közlekedőnek biztosítási kötelezettség fennállása hiányában is igazolnia kell azt, hogy az elektromos roller a Kgfb. 3. § 10. a) pontjában írt gépjármű fogalmának nem felel meg a fizikai tulajdonságaiból adódóan, így nem köteles a felelősségbiztosítás megkötésére.

A felelősségbiztosítás során a biztosító köteles helytállni a biztosított által a jövőben okozott károkért, míg a károsult a kárigényének könnyebb érvényesítése érdekében így közvetlenül

¹⁶³ Kgfb. 3. § 10. a) pont

fordulhat a biztosítóhoz. A felelősségbiztosítástól meg kell különböztetni a balesetbiztosítást, hiszen a felelősségbiztosítás kizárólag a másoknak okozott károkat téríti meg, míg a balesetbiztosítással a rollerrel közlekedő saját kárának megtérítéséről is gondoskodhat.

Fontos kitérni az elektromos rollereket megosztó szolgáltatások felelősségbiztosítási rendszerére is. Az ilyen megosztó szolgáltatások felelősségbiztosítása valamennyi bérelt rollerre kiterjed, így a felelősségbiztosítás úgy alakul, hogy a bérlés megkezdésével a szolgáltató és a használó között korábban létrejött keretszerződés alapján hatályba lép egy egyedi bérleti szerződés, amely az adott elektromos roller bérlésének a befejezésével megszűnik és így a kockázatviselés is befejeződik. Ezáltal az elektromos rollert megosztó szolgáltatást igénybevevő biztosítottként vehet részt a közlekedésben.

9. Az elektromos roller és a termékfelelősség

A termékfelelősség jogintézménye olyan esetben kerülhet alkalmazásra, amikor egy hibás termék kárt okoz egy személyben, illetve más dologban. Az így okozott kárért a hibás termék gyártója felel, ezzel létrehozva a károsult és a gyártó közötti közvetlen kapcsolatot, valamint a szabályozás a kártérítési felelősséget a hiba okának a keletkezési helyére telepíti.

Amennyiben egy hibás termék nem nyújt egy általában elvárható biztonságot a használata során és ezzel kár keletkezik, akkor a termékfelelősség szabályai alapján a termék gyártója objektív módon felel. Az így keletkezett kár termékkárként értékelhető, amely a jelentését tekintve valakinek a hibás termék által okozott halálát, testi sérülését vagy egészségkárosodását eredményezi, valamint a termékkár körébe sorolható még a hibás termék által más dologban okozott, ötszáz eurónál magasabb összegű kár.

A károsult és a termék gyártója a legtöbb esetben nem áll szerződéses viszonyban, ezért nem alkalmazható esetükben a szerződésszegéssel okozott kár megtérítése iránti igény szabályai. A károsult köteles bizonyítani mind a kár bekövetkezését, mind pedig a termék hibáját, valamint a kár és a hiba között fennálló okozati összefüggés fennállását is. A termékfelelősség kizárólag a hibás termék által más dologban okozott következménykárokra alkalmazható, egyedül a termékben jelen

lévő hibával kapcsolatban már nem¹⁶⁴. Ebből adódóan minden olyan kárra alkalmazható a termékfelelősség, amely nem a hibás termékben következett be¹⁶⁵. A termékfelelősségi termékhibát élesen el kell választani a hibás teljesítéstől tekintettel arra, hogy hibás teljesítés kizárólag szerződéses jogviszony keretében értelmezhető, míg a termékfelelősség alkalmazása esetében a gyártó és a károsult között nincs szerződéses jogviszony¹⁶⁶.

A törvény rendelkezése szerint terméknek minősül minden ingó dolog, így az elektromos roller által okozott termékkárookra szintén a termékfelelősség szabályait kell alkalmazni. A termékfelelősség alkalmazása szempontjából közömbös, hogy az adott termék használata során vagy azon kívül mennyire tekinthető veszélyesnek, továbbá a termékfelelősség szintén alkalmazható az egyedi gyártású termékekre is¹⁶⁷.

A bírói gyakorlat alapján a gépjármű és a gépjárműbe beépített elektromos panel nem tekinthető elkülönült dolognak, amennyiben a hibás panel már az értékesítés előtt a gépkocsi alkotórészévé vált. Ebből adódóan az elektromos panel meghibásodásával okozati összefüggésben a gépkocsin kívül bekövetkezett károk szintén termékkárként értékelhetők. Az így bekövetkezett termékkároknak, azaz következménykároknak minden esetben a hibás terméktől eltérő dologban kell keletkeznie. A jogesetben írt elektromos panel és a gépjármű a bíróság megállapítása szerint nem két önálló termék, ezért az elektromos panel által a gépkocsi többi részében történt károokra a termékfelelősség szabályai nem alkalmazhatók, legfeljebb a gépkocsin kívül történt károk vonatkozásában merülhet fel a termékfelelősség szabálya. Abban az esetben tekinthető a gépkocsitól független, önálló terméknek a beépített elektromos panel, amennyiben ezt csupán utóbb építették volna be a járműbe¹⁶⁸.

Az elektromos rollerek esetében történt termékkár akkor értelmezhető, amennyiben a közlekedési eszköz nem nyújtja azt a biztonságot, amely általában elvárható lenne egy ilyen szerkezettől. Ebben az esetben az elektromos rollert, mint terméket a rendeltetésének megfelelően kell használni a gyártó által a termékre vonatkozóan kibocsátott tájékoztatására figyelemmel. A termék hibájának a Ptk. 6:555. § (1) bekezdés c) pontja alapján már a gyártó által történt forgalomba

¹⁶⁴ BH2018. 48.

¹⁶⁵ BH2005. 354.

¹⁶⁶ Fuglinszky (2015) i. m. 619. o.

¹⁶⁷ Fuglinszky (2015) i. m. 611. o.

¹⁶⁸ BDT2013. 2927.

hozatalakor fenn kellett állnia, ellenkező esetben a termék gyártója mentesül a felelősség alól. A termék gyártója abban az esetben is mentesül az e) pont alapján, amennyiben a termék hibáját jogszabály vagy valamilyen kötelező hatósági előírás alkalmazása okozta.

Egy elektromos roller esetén szintén termékhibának tekinthető az elektromos panel hibája, valamint a rollernek minden olyan része, amely a rendeltetésszerű használat során nem nyújt általában elvárható biztonságot és a termékár erre a részre vezethető vissza. Az elektromos roller által okozott termékárért - azaz valaki személyében okozott kár, illetve más dologban ötszáz eurónál nagyobb kár - a termékfelelősség szabályai alapján a gyártó felel. Mind álló helyzetben történt termékár esetén, mind pedig a rollerrel történő közlekedés során okozott termékárért a károsult sikeres bizonyítását követően a gyártó felel. Fuglinszky Ádám gyártási hibaként említi a McKenna-jelentésben írt egyik példát, amely szerint a motorbicikli kormányművének hibás szerelése gyártási hibának tekinthető¹⁶⁹.

A termékár károsultja a Ptk. 6:552. §-a alapján bárki lehet, mind az elektromos rollerrel közlekedő személy, mind pedig más, közlekedésben részt vevő személy. Amennyiben a károsult sikeresen bizonyítja azt, hogy a baleset az elektromos roller rendeltetésszerű és ésszerű használata mellett következett be és a kár az elektromos roller termékhibájára vezethető vissza, akkor a termékárért a hibás termék, azaz a roller gyártója felel. Ilyen hiba lehet többek között a motorhiba, a fékberendezés hibája vagy a kormányműben keletkezett rendellenesség. Fontos kiemelni, hogy amennyiben a termék gyártója nem állapítható meg, akkor a termék minden forgalmazóját gyártónak kell tekinteni mindaddig, amíg a forgalmazó a gyártót vagy azt a forgalmazót, akitől a terméket beszerezte meg nem nevezi a károsult számára.

A termékfelelősség érvényesítésére a Ptk. 6:558. § három évet biztosít, amely elévülési idő a károsult tudomásszerzésétől kezdődik. További megkötés, hogy a gyártó felelősége az adott termék forgalomba hozatalától számított tíz évig áll fenn.

¹⁶⁹ Fuglinszky (2015) i. m. 631. o.

III. Végszó

Az elektromos rollerek jogi szabályozása a jelenlegi jogszabályi környezetben némileg kiforratlan. Egyes részterületek ugyan foglalkoztak az újonnan megjelenő mikromobilitási eszközökre irányadó szabályozással, azonban átfogó szabályozás jelenleg még nem látott napvilágot. Ennek egyik oka az, hogy az elektromos rollerek viszonylag új közlekedési eszközöknek tekinthetők, amelyek csupán a közelmúltban terjedtek el szélesebb körben az utakon. A jogi szabályozás a technika fejlődésével nem minden esetben tud lépést tartani, azonban a konkrét és átfogó szabályok megalkotása elengedhetetlen.

A forgalomban megjelenő új mikromobilitási eszközök, valamint az ezeket követő jogi szabályozás magával hordozza azt, hogy az elektromos rollerek jogrendszeren belül történő elhelyezésére a bírói gyakorlat is reagáljon.

Jogszabályi szinten elsősorban helyi szabályozás érhető tetten, amelyek túlnyomó többségében csupán az elektromos rollerek tiltásáról rendelkeznek vagy a parkolásukat határozzák meg. Átfogóbb szabályozás legfeljebb a felelősségbiztosítás körében érhető tetten, azonban a legfontosabb szabályozást határozottan a KRESZ rendelkezései nyújtják, hiszen mint közúti közlekedési eszközre vonatkozó közlekedési szabályok határozzák meg a megítélésüket.

A bírói gyakorlat tekintetében szintén napvilágot láttak egyedi döntések, amelyekben az elektromos rollerek kategorizálására csupán kisebb hangsúly került. Egyes döntések gyalogosnak, míg egyes döntések járműnek, akár segédmotoros kerékpárnak tekintik a motorral felszerelt rollereket, így egységes gyakorlat még nem alakult ki. Álláspontom szerint ilyen átfogó szabályozás megalkotásáig általánossá válik az eltérő megítélésük. Büntetőjog területén egyértelmű a töretlen gyakorlat, az elektromos rollerek - ittás vagy bódult járművezetés tekintetében - járművek, míg magánjogi szempontból ilyen határozott megállapítás jelenleg még nem olvasható. Fontos azt is megismételni, hogy a kártérítési jogon belül az elektromos rollereket érintő bírói gyakorlat szintén kiforratlan, az elektromos rollerek csupán érintőlegesen kaptak figyelmet, amelyek megmaradtak csupán a jármű kategória elemzésében. Egyöntetűen viszont ki lehet jelteni, hogy önmagában a KRESZ mind büntetőjogi, mind magánjogi, azon belül is a deliktuális kárfelelősség vonatkozásában nem

tekinthető irányadónak. Az eltérő szempontok, tulajdonságok menték alkalmazhatók az eltérő jogszabályok, így a KRESZ szabályai megmaradnak háttérjogszabálynak és csupán kiindulópontként szolgálnak más jogterületen. A KRESZ szerinti járműfogalom csupán közlekedésigazgatási szempont.

A megfelelő jogi szabályozás már lehetőséget fog nyújtani a veszélyes közlekedési helyzetek kialakulásának a mérséklésére, ezzel az elektromos rollerek és más hasonló mikromobilitási eszközök jogrendszeren belül történő elhelyezése várható a közeljövőben. Jelenleg megállapítható, hogy magánjogi szempontból az elektromos roller nem tekinthető gyalogosnak és nem tekinthető hétköznapi játékszernek. A gyengébb teljesítménnyel rendelkező motoros rollerek a kerékpárokhoz hasonló tulajdonságokkal rendelkeznek, míg az erősebb, robusztusabb elektromos rollerek már a segédmotoros kerékpárokkal megegyező elveken működnek.

Az elektromos rollerek a gépi meghajtásukból adódóan veszélyes üzemnek tekinthetők, a velük történő közlekedés így fokozott veszéllyel járó tevékenységként értékelhető, amennyiben az önálló hajtást biztosító motor üzemel és emberi hajtás nélkül, önállóan képes haladni. A közlekedésben egyre szélesebb körben teret hódító új közlekedési eszközök - a megfelelő szabályok hiányában - a kártérítési jogon belül történő elhelyezése ezért nélkülözhetetlen.

Irodalomjegyzék és Jogforrások

Irodalomjegyzék

- Ambrus István - Orosz Noémi: Száguldó elektromos rollerek és segway-ek nyomában - a 21. századi közlekedési eszközök egyes szabályozási problémái. Magyar Jog, Budapest, 2020. LXVII. 1. szám
- Bálint Tünde: Az elektromos rollerekre vonatkozó szabályok - Nemzetközi kitekintés. Büntetőjogi Szemle. 2023. XII. évfolyam 2. szám
- Boronkay Miklós: A deliktuális felelősség határai. Iustum Aequum Salutare, 2007. III. évfolyam 4. szám
- Fuglinszky Ádám: Kártérítési Jog. HVG-Orac, 2015. 37-38. o.
- Fülöp Ágnes - Fülöp Natasa - Major Róbert: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban. Budapest, HVG-ORAC, 2014.
- Lábady Tamás: A deliktuális felelősség fontosabb változásai az Új Ptk-ban. Jogtudományi Közlöny, Budapest, 2014. LXIX. 4. szám
- Lábady Tamás: A deliktuális felelősség fontosabb változásairól és ennek a polgári jogi kodifikációra gyakorolt hatásairól. Jura, 2002. VI. 1.
- Miskolczi Bodnár Péter: A jogi felelősség és a polgári jogi felelősség alapkérdései, a Ptk. kártérítési szabályainak rendszere, a deliktuális és kontraktuális felelősség szétválasztása. In: Barta Judit- Barzó Tímea - Csák Csilla (szerk.): Magyarázat a kártérítési jogról. Budapest, Wolters Kluwer Kft., 2018.
- Moldován Tamás: A KM és a BM által jóváhagyott útmutató a KRESZ rendelkezéseinek egységes értelmezéséhez és alkalmazásához. Budapest, Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó Vállalat., 1984.
- Pusztahelyi Réka: Veszélyes üzemi felelősség: az objektív kártérítési felelősség térnyerése. Gazdaság és Jog, 2018. XXVI. 9. szám
- Skorka Tamás: E-roller: járda vagy úttest? Új Magyar Közigazgatás, 2020/1.

- Szalai Ákos: Veszélyes üzemi felelősség - joggazdaságtani hatások. Állam- és Jogtudomány, 2015. LVI. évfolyam 4. szám
- <https://24.hu/otthon/2021/04/08/ingatlanpiac-fiatalok-első-lakas-hitel/> (utolsó letöltés: 2025. január 11.)
- <https://flowcycle.hu/elektromos-bizergak-europaban/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://foldjaro.hu/new-york-es-az-autoped/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- https://index.hu/belfold/2020/04/03/elektromos_roller_lime_szabalyertes_kresz/ (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://infostart.hu/belfold/2019/07/20/sok-elektromos-rolleres-tevedesben-el> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://infostart.hu/belfold/2020/05/04/szakerto-az-elektromos-rollerek-szabalyozasa-egetobb-lenne> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://maiotthon.hu/amit-nem-tudtal-az-elektromos-rollerekról/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://mult-kor.hu/a-vilag-első-motoros-roller-e-az-első-világháború-alatt-jtt-divatba-20181112> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://nrgreport.com/cikk/2021/04/08/a-motoros-roller-egyidos-a-titanickal-nok-postasok-rendorok-es-gengszterek-kedvenc-jarmuje-volt/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://szmsz.press/2020/09/02/a-torveny-lelassitja-majd-az-e-rollereket/> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://totalcar.hu/magazin/kozelet/2024/08/16/kresz-megujitas-gyalogos-bicikli-elektromos-roller-jogositvany/> (utolsó letöltés 2024. december 19.)
- https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0061.html (utolsó letöltés 2025. január 29.)
- https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0063.html (utolsó letöltés 2025. január 29.)
- https://www.ksh.hu/stadat_files/ege/hu/ege0064.html (utolsó letöltés 2025. január 29.)

- https://www.parlament.hu/documents/10181/4464848/Infojegyzet_2020_47_elektromos_jarganyok.pdf/3ae084fc-75d6-3ac8-7755-ecf980ae38c2?t=1590398149691 (utolsó letöltés: 2024. december 19.)
- <https://www.vezess.hu/vezetunk/2024/06/26/a-rendorseg-harom-uj-jarmukategoriat-vezetett-be/> (utolsó letöltés 2025. január 29.)
- <https://www.wermamba.hu/spg/930300,1409956/E-roller-tortenelem> (utolsó letöltés: 2024. december 19.)

Jogforrások

- A Budapest Főváros II. Kerületi Önkormányzat tulajdonában lévő közterületek használatának és rendjének helyi szabályozásáról szóló Budapest Főváros II. Kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének 8/2018. (III. 23.) önkormányzati rendelet
- A Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Önkormányzata tulajdonában lévő közterületek használatáról és rendjéről szóló Budapest Főváros VII. Kerület Erzsébetváros Önkormányzata Képviselő-testületének 6/2017. (II. 17.) önkormányzati rendelet
- A Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (Btk.)
- A géntechnológiáról szóló 1998. évi XXVII. törvény
- A kiemelt nemzeti emlékhely használatának rendjéről szóló 119/2014. (IV. 8.) Korm. rendelet
- A kötelező gépjármű-felelősségbiztosításról szóló 2009. évi LXII. törvény (Kgf.)
- A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ)
- A közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet
- A magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény
- A polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény (Pp.)
- A Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.)

- Az Európai Parlament és a Tanács a két- vagy háromkerekű járművek, valamint a négykerekű motorkerékpárok jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről szóló 168/2013/EU rendelete
- Balatonfüred Város Önkormányzata Képviselő-testületének az elektromos közlekedési járművek használatáról szóló 18/2018. (VII. 9.) önkormányzati rendelete
- Belváros-Lipótváros Budapest Főváros V. Kerületi Önkormányzat Képviselő-testületének a közösségi együttélés alapvető szabályairól és ezek elmulasztásának jogkövetkezményeiről szóló 3/2019. (II. 01.) önkormányzati rendelete
- Budapest I. Kerület Budavári Önkormányzat Képviselő-testületének a közösségi együttélés alapvető szabályairól, valamint ezek megsértésének és elmulasztásának következményeiről szóló 15/2013. (V. 31.) önkormányzati rendelete
- Pécs Megyei Jogi Város Önkormányzata Közgyűlésének közterületek használatáról szóló 31/2008. (X. 15.) önkormányzati rendelete
- Siófok Város Önkormányzata Képviselő-testületének Siófok város közterületein az elektromos vagy más gépi meghajtású közlekedési, sport vagy szabadidős eszközök használatáról szóló 12/2022. (VI. 29.) önkormányzati rendelete
- Tihany Község Önkormányzat Képviselő-testületének a közösségi együttélés alapvető szabályairól és ezek elmulasztásának jogkövetkezményeiről szóló 13/2013. (VII. 4.) önkormányzati rendelete
- Alkotmánybíróság 3457/2023. (XI. 7.) AB végzése
- BDT2001. 402.
- BDT2009. 1950.
- BDT2009. 2108.
- BDT2010. 2236.
- BDT2010. 2357.
- BDT2010. 2358.
- BDT2010. 2363.
- BDT2012. 2661.
- BDT2012. 2704.

- BDT2013. 2927.
- BDT2016. 3577.
- BDT2019. 4016.
- BH1980. 129.
- BH1996. 256.
- BH2000. 57.
- BH2002. 306.
- BH2005. 354.
- BH2005. 54.
- BH2010. 120.
- BH2012. 151.
- BH2017. 182.
- BH2017. 264.
- BH2017. 406.
- BH2018. 48.
- BH2022. 319.
- Budai Központi Kerületi Bíróság P.22.469/2010/131.
- Debreceni Ítéltábla Bhar.175/2020/11.
- Debreceni Járásbíróság 5.Bpk.1500/2021/4. és 5.B.555/2021/11., Debreceni Törvényszék 1.Bf.144/2022/9.
- EBH1999. 99.
- EBH2007. 1690.
- EBH2018. P. 1.
- Fővárosi Ítéltábla 6.Pf.20.458/2017/6.
- Fővárosi Ítéltábla Pf.20.352/2015/4.
- Fővárosi Ítéltábla Pf.20.437/2010/4.
- Kúria Pfv.21.805/2014/3.
- Kúria Pfv.20.058/2018/5.
- Kúria Pfv.20.418/2018/5.
- Kúria Pfv.20.565/2012/4.
- Kúria Pfv.20.676/2019/4.

- Kúria Pfv.21.804/2018/7.
- Kúria Pfv.22.008/2012/4.
- Nyíregyházi Törvényszék 4.Pf.20.741/2016/4.
- Pécsi Ítéltábla Pf.20.065/2020/19.
- PJD2018. 22.
- PJD2024. 35.
- Szegedi Ítéltábla Pf.20.043/2019/8.
- Szegedi Ítéltábla Pf.I.20.028/2018/4.