



ALAPVETŐ JOGOK BIZTOSA
AZ ENSZ NEMZETI EMBERI JOGI INTÉZMÉNYE

Az alapvető jogok biztosának

JELENTÉSE

az AJB-779/2023. számú ügyben
a fogyatékossgal élő személyek mopedautó vezetői engedélyének
oktatási- és vizsgakövetelményeivel
összefüggésben

Előadó: *dr. Vecsera Judit*

Érintett szerv: *Építési és Közlekedési Minisztérium*

2023.

**Az alapvető jogok biztosának
Jelentése
az AJB-779/2023. számú ügyben**

Előadó: dr. Vecsera Judit

Az eljárás megindítása

Egy magánszemély a mopedautó vezetési jogosultság megszerzésének követelményeivel összefüggésben fordult a Hivatalomhoz.

Az alapvető jogok biztosáról szóló 2011. évi CXI. törvény (a továbbiakban: Ajbt.) értelmében az alapvető jogok biztosa megkülönböztetett figyelmet fordít a leginkább veszélyeztetett társadalmi csoportok jogainak a védelmére. Az Ajbt. 1. § (3) bekezdése szerint az alapvető jogok biztosa – a civil társadalom, különösen a fogyatékossgal élő személyek és az őket képviselő szervezetek bevonásával – biztosítja a 2007. évi XCII. törvénnyel kihirdetett, a Fogyatékossgal élő személyek jogairól szóló ENSZ egyezmény (a továbbiakban: Fogyatékossgügyi Egyezmény) 33. cikk 2. pontja szerinti független mechanizmus feladatainak teljesítését.

Az egyedi beadványok alapján folytatott vizsgálataimban ezért kiemelt jelentőségűnek tekintem az Alaptörvény XV. cikkében deklarált egyenlő bánásmód követelménye és az esélyegyenlőség, valamint a társadalmi felzárkózás előmozdítását, az ezeket érintő visszasságok feltárását és kiküszöbölését. Minderre figyelemmel a beadvány nyomán az Ajbt. 18. § (1) bekezdése alapján vizsgálatot indítottam.

Az ügyben tájékoztatást kértem az Építési és Közlekedési Minisztériumtól (a továbbiakban: ÉKM), valamint a fogyatékossgal élők helyzetét érintő szabályozásért való felelőssége keretében a Belügyminisztériumtól (a továbbiakban: BM).

Az érintett alkotmányos államcélok

- az esélyegyenlőség és a társadalmi felzárkóztatás: „Magyarország az esélyegyenlőség és a társadalmi felzárkózás megvalósulását külön intézkedésekkel segíti.” [Alaptörvény XV. cikk (4) bekezdés];
- a hátrányos helyzetű csoportok védelme: „Magyarország külön intézkedésekkel védi a családokat, a gyermekeket, a nőket, az időseket és a fogyatékkal élőket.” [Alaptörvény XV. cikk (5) bekezdés].

Az alkalmazott jogszabályok

- Fogyatékossgügyi Egyezmény (CRPD);
- a közúti közlekedési igazgatási feladatokról, a közúti közlekedési okmányok kiadásáról és visszavonásáról szóló 326/2011. (XII. 28.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 326/2011. Kr.);
- a közlekedési igazgatási feladatokkal összefüggő hatósági feladatokat ellátó szervek kijelöléséről szóló 382/2016. (XII. 2.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 382/2016. Kr.);
- a Közlekedési Alkalmassági és Vizsgaközpont kijelöléséről és feladatainak meghatározásáról szóló 284/2018. (XII. 21.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 284/2018. Kr.);
- a Kormány tagjainak feladat- és hatásköréről szóló 182/2022. (V. 24.) Korm. rendelet (a továbbiakban: Statútum rendelet);
- a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzésének és vizsgáztatásának részletes szabályairól szóló 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet (a továbbiakban: GKMr.);

- a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet (a továbbiakban: NMr.).

A megállapított tényállás

A beadványozó a mopedautó vezetési jogosultság megszerzésének követelményeit kifogásolva fordult a Hivatalomhoz. A beadványozó gyermeke születési rendellenesség okán mozgáskorlátozott, kerekesszéket használ. A beadvány szerint a gyermek kiváló sportoló, többszörös magyar bajnok és számára könnyebbséget jelentene, ha *egy mopedautó segítségével önállóan járhatna az edzésekre, illetve élhetné az életét.*

A beadványozó a gyermek 14. életéve betöltését követően szeretne volna őt „AM” kategóriájú jogosítvány megszerzése érdekében tanfolyamra beíratni, azonban az általuk felkeresett mindegyik szervezet elutasította a jelentkezési kérelmet. Az elutasítás oka az volt, hogy *bár „AM” kategóriájú jogosítvánnyal vezethető mopedautó, azonban a vizsgát csak kétkerekű motorkerékpárral lehetséges letenni, amelyre a gyermek fizikai állapota (mozgáskorlátozottsága) miatt nem képes. A mopedautót ezzel szemben tudná használni, annak vezetéséhez azonban ebben az életkorban még nem szerezhethet „B1” kategóriás vezetői engedélyt.*

A beadványozó álláspontja szerint a mopedautókat a fogyatékossgal élő személyek számára tervezték, az ő életük megkönnyítését teszik lehetővé, azonban a használatukból a fiát és a hozzá hasonló helyzetben lévő fogyatékossgal élő személyeket a hatályos jogi szabályozás kirekeszti.

A probléma megoldása érdekében a beadványozó egyénileg a KAV Közlekedési Alkalmassági Vizsgaközpont Nonprofit Korlátolt Felelősségű Társasághoz (a továbbiakban: KAV) fordult azzal a kérdéssel, hogy méltányossági alapon van-e lehetőség arra, hogy a gyermek mopedautóval vegyen részt az oktatáson és azzal vizsgázzon; a mopedautót a beadványozó biztosítaná a szükséges műszaki és anyagi feltételekkel együtt.

A KAV részletesen tájékoztatta a beadványozót a GKMr. vonatkozó előírásairól, ebben a körben arról is, hogy az „AM” kategória vonatkozásában kizárólag kétkerekű jármű vonható be az oktatásba. Ezzel összhangban a közlekedésért felelős miniszter által az „AM” kategóriás járművezető-képző tanfolyamok számára meghatározott „Tantervi és vizsgakövetelmények” tárgyi követelményként kétkerekű járművet írnak elő, rögzítette a KAV. Mindezek alapján a KAV leszögezte, hogy *a GKMr., valamint a „Tantervi és vizsgakövetelmények” alapján az „AM” kategóriájú vizsga mopedautóval nem tehető le, az előírások alól méltányossági alapon felmentés nem adható.* A KAV arról is tájékoztatta a beadványozót, hogy a gyermeknek „B1” kategóriás tanfolyamra lesz lehetősége jelentkezni, amennyiben a jogszabályban előírt életkort (15 év 6 hónap) betölti.

A beadvány nyomán megkeresett **ÉKM** a válaszában mindenekelőtt az *irányadó jogszabályi előírásokra* hivatkozott. Utalt arra, hogy *az „AM” kategóriával vezethető járművek körét a 326/2011. Kr. 4. §-a határozza meg, amelynek értelmében a vezetői engedély különböző kategóriákba és kombinált kategóriákba sorolt járművek vezetésére jogosít, amelyeket a hivatkozott rendelet 1. és a 2. melléklete tartalmaz. A 326/2011. Kr. 2. melléklete határozza meg – a vezetői engedélyekről szóló, 2006. december 20-i 2006/126/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvnek megfelelően –, hogy az „AM” kategóriával mely járműkategóriák vezethetők. Ezek a következők: segédmotoros kerékpárok (robogók), azaz kétkerekű segédmotoros kerékpárok (L1e kategória) vagy háromkerekű segédmotoros kerékpárok (L2e kategória), amelyek legnagyobb tervezési sebessége 45 km/h (kivéve azokat, amelyek legnagyobb tervezési sebessége 25 km/h-nál kisebb vagy azzal megegyezik), és a 2. mellékletben meghatározott jellemzőkkel rendelkeznek, valamint könnyű négykerekű motorkerékpárok (mopedautó), amelyek terheletlen tömege nem több 425 kg-nál (L6e*

kategória), a 45 km/h-t meg nem haladó legnagyobb tervezési sebességű elektromos járművek esetében az akkumulátorok tömegét nem számítva, és amelyek hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm³-nél a külső gyújtású motorok esetében; legnagyobb hasznos teljesítménye nem több 6 kW-nál egyéb belsőégésű motorok esetében, vagy folyamatosan leadott legnagyobb névleges teljesítménye nem több 6 kW-nál elektromos motorok esetében.

A fentiekén túlmenően az ÉKM hivatkozott a GKMr. 10-11. §-aira is, amelyek a vezetői engedély megszerzéséhez szükséges elméleti és jártassági vizsga követelményeket az adott kategóriákhoz igazodóan, és annak megfelelően határozzák meg. A *GKMr. 5. melléklete* pedig rögzíti az oktatásba bevont járművekre vonatkozó előírásokat, amelyek az „AM” kategória esetén a következők: „»AM« kategóriába tartozó *kétkerekű* jármű, amelynek tervezési sebessége nem több mint 45 km/h (kivéve azokat a kétkerekű járműveket, amelyek tervezési sebessége 25 km/h-t nem haladja meg), a motor hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm³-nél vagy a motor legnagyobb hasznos motorteljesítménye nem több 4 kW-nál.”

A hivatkozott jogszabályi előírásokkal összhangban, figyelemmel a közlekedésbiztonságra, valamint a vizsgát követően vezethető járművek körére is, az „AM” kategória tárgyi feltételei is ennek megfelelően kerültek meghatározásra, így vizsga is csak a fenti feltételeknek megfelelő, kétkerekű járművel tehető, szögezte le az ÉKM. Hozzátette, hogy a jelenlegi jogszabályi előírások, illetve Tantervi és Vizsgakövetelmények méltányosságot e körben nem tesznek lehetővé.

Az ÉKM a további válaszában arról tájékoztattott, hogy ***a megkeresésében foglaltak alapján megvizsgálják annak lehetőségét, hogy biztosítható-e három vagy négykerekű mopedaúttal történő oktatás és vizsga esetén korlátozott „AM” kategóriájú vezetői engedély megszerzése a mozgásában korlátozott személyek részére, amely esetben kétkerekű járművet nem vezethetnének.*** E körben ugyanakkor az ÉKM a következőket jelezte. A jelenleg hatályos szabályozás értelmében egészségügyi korlátozások vagy feltételek kizárólag egészségi alkalmassági vizsgálat eredményeként az orvos által kiállított „alkalmassági vélemény” alapján vehetők figyelembe, illetve jegyezhetők be a vezetői engedélybe. A közúti járművezetők alkalmassági vizsgálatával és minősítésével kapcsolatos részletszabályokat az NMr. határozza meg, amelynek 12. § (1) bekezdésének *b)* pontja szerint az előzetes és az időszakos egészségi alkalmassági vizsgálatot – a (7) bekezdésre is figyelemmel – az e célra szervezett szakértői bizottság végzi, akkor, ha „a közúti járművezetőjelölt vagy a közúti járművezető csak meghatározott típusú vagy a számára szükséges módon átalakított, illetőleg segédberendezéssel ellátott közúti járművel lehet alkalmas közúti járművezetésre”. Az ÉKM ugyanakkor rámutatott, hogy az NMr. hatálya az „AM” kategóriára nem terjed ki. Tehát ***a jelenlegi jogszabályi környezetben az „AM” kategóriájú vezetői engedély megszerzéséhez nem szükséges orvosi alkalmassági vélemény. A mozgásában korlátozott személyek esetében a szükséges átalakítások, korlátozások szakszerű előírása érdekében indokolt lehet az orvosi szakértői bizottság szakvéleményének beszerzése, hangsúlyozta az ÉKM.***

Az ÉKM jelezte, hogy mivel a megkeresésében felvetett kérdés nemcsak közlekedési szakmai, hanem egészségügyi alkalmassági kérdéseket is felvet, ***a kérdés teljes körű vizsgálata érdekében megkeresi a vezetői engedély, valamint a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának szabályozása tekintetében illetékes BM-et.***

Az ÉKM-hez intézett megkeresésemet tájékoztatásul megküldtem – a fenti feladatkörén túlmenően a fogyatékossgal élő személyek helyzetére, esélyegyenlőségük biztosítására vonatkozó jogszabályok előkészítéséért is felelős – **BM** felé is álláspontjának megismerése érdekében. A BM a válaszában arról tájékoztattott, hogy a megkeresésében felvetett kérdések az ÉKM feladatkörébe tartoznak.

A vizsgálat megállapításai

I. A hatáskör tekintetében

A feladat- és hatáskörömet, valamint ennek ellátásához szükséges vizsgálati jogosultságaimat az Ajbt. határozza meg: a 18. § (1) bekezdése alapján az alapvető jogok biztosához bárki fordulhat, ha megítélése szerint *hatóság* tevékenysége vagy mulasztása a beadványt tevő személy alapvető jogát sérti vagy annak közvetlen veszélyével jár (a továbbiakban együtt: visszásság), feltéve, hogy a rendelkezésre álló közigazgatási jogorvoslati lehetőségeket – ide nem értve a közigazgatási pert – már kimerítette, vagy jogorvoslati lehetőség nincs számára biztosítva. Az alapvető jogok biztosja eljárása során azt vizsgálja, hogy *akár a hatósági jogalkalmazás, akár az annak alapjául szolgáló jogszabály* alapjoggal összefüggő visszásságot eredményez-e. Az ombudsmani gyakorlat eddig is világossá tette, hogy *az alapvető jogok biztosja számára egy adott jogi szabályozás alapjogi aspektusú vizsgálatára, valamint a jogszabály hiányosságával, tartalmi hibáival összefüggő intézkedések megfogalmazására a törvény lehetőséget teremt.* Annyiban tudom tehát valamely kérdéskör, ekként *a mopedautó vezetési jogosultság megszerzésének követelményeire* vonatkozó jogszabályi előírásokat vizsgálat tárgyává tenni, hogy azt tekintem át, *kifejezetten az Alaptörvényben meghatározott alapvető jogok* sérelme vagy annak közvetlen veszélye feltárható-e. *Az Ajbt. alapján nem vizsgálhatom, hogy egy adott jogszabályi megoldás mennyire célravezető, vagy optimális megoldást jelent-e a valamely probléma rendezésére: ezek a kérdések a jogalkotó mérlegelési körébe tartoznak.*

Az Ajbt. 28. § (1) bekezdése alapján az alapvető jogok biztosja az általa lefolytatott vizsgálatról *jelentést készít*, amely tartalmazza a feltárt tényeket és az ezeken alapuló megállapításokat és következtetéseket.

II. Az érintett alkotmányos államcélok tekintetében

Az alapvető jogok biztosja egy adott társadalmi probléma mögött álló összefüggésrendszer feltárása során *autonóm, objektív módon, kizárólag alapjogi érvek* felsorakoztatásával és összevetésével tesz eleget az Alaptörvényben kapott mandátumának. Álláspontom szerint az ombudsman akkor jár el helyesen, ha következetesen, zsinórmértékként támaszkodik az Alkotmánybíróság alapvető jogállami garanciákkal és az alapjogok tartalmával kapcsolatos elvi megállapításaira, valamint az egyes alapjogi tesztekre.

Az Alkotmánybíróság 6/2022. IV.26.) AB határozatban is megerősített következetes gyakorlata szerint *az Alaptörvény XV. cikk (4) és (5) bekezdései állami intézményvédelmi, szabályozási, intézkedési kötelezettségeket rögzítenek, melynek elsődleges címzettjei állami szervek.* Az Alaptörvény e rendelkezései *államcélokat* fogalmaznak meg. A XV. cikk (4) bekezdése általánosságban az esélyegyenlőség és a társadalmi felzárkóztatás védelméről szól, melynek értelmében az egyenlőség tartalmi megvalósulását szolgáló, az esélyegyenlőtlenség felszámolása érdekében tett pozitív megkülönböztetés megengedett. A XV. cikk (5) bekezdése külön is kiemel néhány konkrétan nevesített, különleges gondoskodásra szoruló és külön védelmet igénylő társadalmi csoportot (családok, gyermekek, nők, idősek és fogyatékkal élők). A XV. cikk (4) bekezdése szerinti „segítés”, és a XV. cikk (5) bekezdése szerinti „védelem” azt jelenti, hogy az állam nemcsak az egyébként az Alaptörvény I. cikk (1) bekezdéséből fakadó alapjog-védelmi köteletségének kell, hogy eleget tegyen, hanem *az esélyegyenlőség érdekében további intézkedések megtételére is köteles.*

Az alkotmánybírósági esetjog szerint az állam szabadságot élvez abban, hogy milyen módon, milyen jogi, normatív és anyagi eszközökkel teljesíti az esélyegyenlőség előmozdítására vonatkozó alkotmányos kötelezettségét, mint államcél: e körben mérlegelni lehet az eszközök megválasztásában az állam teherbíró képességét.

III. Az ügy érdeme tekintetében

A konkrét ügyre vonatkozó vizsgálatom eredményeinek ismertetését megelőzően fontos hangsúlyoznom, az *alapvető jogok biztosának kiemelt feladata, hogy a maga semleges és kiegyensúlyozó, közvetítő szerepével, illetve a kizárólag az alapjogvédelemre fókuszáló tevékenységével*, az ENSZ nemzeti emberi jogi intézményeként valós tartalmat adjon a CRPD-ben foglaltaknak. A *CRPD 20. cikk b) pontja* értelmében a részes államok a fogyatékossgal élő személyek függetlenségének a lehető legnagyobb mértékű biztosítása mellett hatékony intézkedéseket hoznak a *személyes mobilitás* biztosítására, beleértve a fogyatékossgal élő személyeknek a minőségi mobilitási támogatásokhoz, eszközökhöz, segítő technológiákhoz, valamint a személyes segítségnyújtás különböző formáihoz és a közvetítőkhöz való hozzáféréseinek megkönnyítése, beleértve azok elérhető áron történő rendelkezésre bocsátását.

Az Országgyűlés a fogyatékos személyek élethelyzetének javítása, illetve esélyegyenlőségének megteremtése érdekében a 2015-2025. időszakra szóló hosszútávú koncepcióként – figyelemmel többek között a CRPD előírásaira is – megalkotta az *Országos Fogyatékossgügyi Programot*¹, és felkérte a Kormányt, hogy jogalkotó és végrehajtó tevékenységében érvényesítse a Programban elfogadott elveket, feladatokat és célkitűzéseket. Az Országos Fogyatékossgügyi Programban elfogadott alapelvek közül kiemelendő – a CRPD 2. cikkével összhangban megfogalmazott – *ésszerű alkalmazkodás alapelve*: „a fogyatékos személyeket érintő döntések előkészítése, jogszabályok, szakpolitikák, programok tervezése, megalkotása és végrehajtása során minden esetben az ésszerű alkalmazkodás elvének megfelelően kell eljárni, amely minden olyan – az egyén szükségleteihez igazodó – elengedhetetlen és megfelelő módosítást és változtatást jelent, amely *nem jelent aránytalan és indokolatlan terhet, és adott esetben szükséges, hogy biztosítsa a fogyatékos személyek alapvető emberi jogainak és szabadságainak a mindenkit megillető, egyenlő mértékű élvezetét és gyakorlását.*” Ezzel összefüggésben hangsúlyozandó, hogy a CRPD 5. cikkének 3. pontja az ésszerű alkalmazkodás biztosítása érdekében azt rögzíti, hogy az egyenlőség előmozdítása és a hátrányos megkülönböztetés eltörlése érdekében a részes államok minden megfelelő lépést megtesznek.

A konkrét beadvány alapján indított vizsgálatom alapproblémáját az jelenti, hogy egy mozgáskorlátozottságából következően kétkerekű járművet vezetni nem képes személy a jogi szabályozás alapján el van zárva az „AM” kategóriájú vezetői engedély megszerzésének lehetőségétől, holott ez a kategória magában foglal olyan járművet is, nevezetesen a mopedautót, amelynek vezetésére ez a személy elméletileg alkalmas lehet. A vizsgálatomban a beadványozó által előadottakra figyelemmel kifejezetten a már 14. életév betöltése esetén megszerezhető² „AM” kategóriára jogosító vezetői engedély megszerzésének feltételeit tekintettem át a fogyatékossgal élő személyek élethelyzetére gyakorolt hatásuk szempontjából.

Amint arra a ÉKM is hivatkozott a válaszában, a 326/2011. Kr. alapján „AM” kategóriájú vezetői engedéllyel két-, három, valamint négykerekű járművek is vezethetők. Amennyiben valaki ilyen kategóriájú vezetői engedéllyel rendelkezik, úgy – többek között – mopedautó vezetésére is jogosult. Nyilvánvaló, hogy az ebben a kategóriában vezethető járművek eltérő vezetői képességeket igényelnek attól függően, hogy két-, vagy négykerekű járműről van szó.

¹ 15/2015. (IV. 7.) OGY határozat - az Országos Fogyatékossgügyi Programról (2015–2025.)

² Az „AM” kategóriába tartozó jármű vezetésre jogosító okmány kiadására a 14. életév betöltését követően kerülhet sor [326/2011. Kr. 7. melléklet I. pont 2. alpont].

Bármelyik kategóriájú vezetői engedély megszerzésének feltétele, hogy az érintett meghatározott képzésben vegyen részt, valamint a megszerzett ismereteiről elméleti és gyakorlati vizsgát tegyen. A részletszabályokat a GKMr. rögzíti, ebben a körben azt is, hogy mind a gyakorlati oktatás, mind a gyakorlati vizsga milyen műszaki feltételekkel rendelkező járművel teljesíthető. Az oktatásba bevont járművek követelményei az egyes vezetői engedély kategóriától függően eltérőek, a jelentésben már idézett részletes követelményeket – amint arra az ÉKM is utalt a válaszában – a GKMr. 5. melléklete sorolja fel. *A GKMr. a kizárólag kétkerekű járműre vonatkozó feltételt kötelező jelleggel írja elő, a méltányossági alapon történő mentesítés lehetőségéről a GKMr. nem rendelkezik.*

Az „AM” kategóriás tanfolyam tantervét és vizsgakövetelményeit közlekedési hatóságként a közlekedésért felelős miniszter határozza meg³, amely felelősség az építési és közlekedési miniszter feladatkörébe⁴ tartozik. A vizsgáztatást a Kormány kijelölése⁵ alapján a KAV végzi. A társaság honlapjáról letölthetőek az egyes járművezetői kategóriákra érvényes aktuális tantervi és vizsgakövetelmények, ebben a körben az „AM” kategóriás járművezető-képzők számára összeállított követelmények is.

A honlapon a jelentés készítése időpontjában hatályosként a 2023. augusztus 23-án aláírt, 2023. augusztus 24-én hatályba lépett 6. változat (a továbbiakban: Tantervi és vizsgakövetelmények) van feltüntetve.⁶ A Tantervi és vizsgakövetelmények mind az oktatás, mind a vizsga esetében a következő járművet rögzíti tárgyi feltételként: „»AM« kategóriába tartozó kétkerekű jármű, amelynek legnagyobb tervezési sebessége a 25 km/órát meghaladja, de nem több mint 45 km/óra, a motor hengerűrtartalma nem nagyobb 50 cm³-nél vagy a motor legnagyobb hasznos motorteljesítménye nem több 4 kW-nál”. Látható, hogy *a Tantervi és vizsgakövetelmények a GKMr. 5. melléklet 1. pontban rögzített követelményrendszert ismétlik meg.*

A fenti levezetés alapján a beadványozó által felvetett probléma nem hatósági jogalkalmazásra vezethető vissza, az „AM” kategóriájú vezetői engedély mopedautóval történő vizsgázás útján való megszerzésének nyilvánvalóan jogszabályi akadályja van, a jogszabály a gyakorlati vizsga eszköze (kizárólag kétkerekű jármű) tekintetében – az egyedi körülmények figyelembevételét biztosító – méltányosságot nem teszi lehetővé.

Mindezek alapján a jogszabályi rendelkezések alkotmányossági vizsgálata vált szükségessé. A kérdés akként fogalmazható meg, hogy az „AM” kategóriába tartozó járművek közül a kizárólag a mopedautó vezetésére képes személyekre nézve az „AM” kategória esetében egy adott járműtípusra korlátozott vizsgakövetelmény nem teljesíthető. Számukra így a mopedautó „AM” kategóriás jogosítvánnyal való vezetésének lehetősége objektíve akadályozott annak ellenére, hogy a jogalkotó kifejezetten biztosította a mopedautóval való közlekedést a gépkocsik esetében előírt „B” kategóriájú vezetői engedély hiányában, „AM” kategóriás vezetői engedéllyel is.

³ 382/2016. Kr. „4. § (2) Közúti gépjármű-közlekedési hatóságként a miniszter jár el: [...] 27. a közúti járművezetők és a közúti közlekedési szakemberek képzései, továbbképzései, utánpótlási és vizsgáztatásai tekintetében - vonatkozó jogszabályokban meghatározott képzési, továbbképzési, utánpótlási, vizsgáztatási, képesítési követelményrendszer figyelembevételével – [...] b) az elméleti és gyakorlati vizsgakövetelmények, az alkalmazandó vizsgafeladatok, a vizsgáztatásra alkalmas vizsgahelyszínek és vizsgaútvonalak, [...] h) a képzés, továbbképzés, vizsgáztatás tárgyi feltételeinek alkalmazására vonatkozó technológiai és műszaki követelmények, [...] meghatározása során.” A 382/2016. Kr. 4. § (2) bekezdésében említett „miniszter” az 1. § (1) bekezdésében bevezetett rövid megjelölés, amely a közlekedésért felelős minisztert jelöli.

⁴ Statútum rendelet 95. § 8. pontja a közlekedésért való felelősséget az építési és közlekedési miniszter feladatkörébe utalja.

⁵ 284/2018. Kr. 1. § (1) – (2) bekezdései

⁶ https://vizsgakozpont.hu/uploads/2023/dokumentumok/tantervi_es_vizsgakov_am_kategoria_2023_alairt.pdf
(Utolsó letöltés: 2023. december 5.)

Az „AM” kategóriájú vezetői engedély megszerzhetőségével összefüggésben látható, hogy a jogalkotó a vizsgakövetelmény teljesítéséhez az adott kategórián belül a legkevésbé stabil, vagyis kétkerekű jármű vezetésének megfelelő szintű elsajátítását írta elő. A *többről a kevesebbre következtetés logikai elve* alapján ugyanis azt feltételezte, hogy az a vizsgázó, aki az ilyen járművekre való vezetési képességét a vizsga keretében bizonyítani tudja, ezzel a képességgel a mopedautók esetében is nyilvánvalóan rendelkezik.

Önmagában az, hogy az „AM” kategóriájú vezetői engedély megszerzéséhez nem az e kategóriához sorolt bármelyik járművön, hanem kizárólag egy adott járműtípuson, jelen esetben motorkerékpáron kell tanulni és vizsgázni, álláspontom szerint önmagában alapjogi szempontból nem tekinthető sem észszerűtlennek, sem önkényesnek, így alkotmányosan kifogásolhatónak sem. Az észszerű alkalmazkodás alapelveire figyelemmel ugyanakkor fontosnak tartom rögzíteni a következőket.

Vizsgálatom során megállapítottam, hogy azon fogyatékossgal élő személyek, akik objektív okból nem képesek az „AM” kategóriájú vezetői engedély megszerzéséhez szükséges, „AM” kategóriába tartozó, egy adott típusú jármű vezetésére, és a beadványozó gyermekéhez hasonlóan „B” kategóriás vezetői engedélyt életkoruknál fogva nem szerezhetnek, ki vannak zárva abból, hogy közlekedésüket, életüket mopedautó használatával könnyíthessék meg, akkor is, ha annak vezetésére egyébként alkalmasak.

Fontos figyelemmel lenni arra is, hogy a mopedautók célja elviekben éppen az, hogy az általános körben használatos autók vezetésében fogyatékossguk miatt korlátozott személyeknek a mozgásuk és közlekedésük tekintetében a társadalom más csoportjaihoz képest megjelenő hátrányos helyzetét, sérülékenységét kompenzálja. Amennyiben ez a cél a jogosultsági feltételek teljesíthetőségének objektív akadályá okán nem vagy nem teljeskörűen valósul meg, akkor – Magyarország a CRPD-ben is vállalt kötelezettségeivel összhangban – indokolt a releváns hazai szabályozás felülvizsgálata azon szempontok szem előtt tartásával, amelyek a fogyatékossgal élő személyek érdekeinek érvényesítése körében nélkülözhetetlenek.

Az ÉKM által felvetett megoldás, vagyis a szűkített típusú, azonban a mopedautó vezetésére feljogosító „AM” kategóriájú vezetői engedély bevezetése, illetve az ahhoz kapcsolódó oktatási- és vizsgakövetelmények – az érintett személyi kör számára megoldást jelentő – szabályozása álláspontom szerint elősegíti az érintett személyek önálló életvitelét, megkönnyíti a minőségi mobilitási eszközökhöz való hozzáférésüket, ezért az ilyen típusú jogosultság bevezetése összhangban áll a CRPD 20. cikkével, valamint a CRPD 2. cikkében és 5. cikk 3. pontjában, továbbá az Országos Fogyatékossgügyi Programban megfogalmazott észszerű alkalmazkodás alapelveivel.

Intézkedéseim

Tekintettel a minisztériumi válasz pozitív tartalmára, a várható jogalkotásra, a jogi szabályozás módosítására vonatkozó javaslatot nem teszek. Rögzítem ugyanakkor, hogy a kérdéskört érintő szabályozási fejleményeket figyelemmel kísérem.

Budapest, 2023. az elektronikus dátumbélyegző szerint

Dr. Kozma Ákos