

**MOZGÁSSÉRÜLT SZEMÉLYEK JOGOSÍTVÁNY SZERZÉSI  
ÉS B KATEGÓRIÁS GÉPJÁRMŰ VEZETÉSI TAPASZTALATAI  
AZ ÉRINTETTEK ÉS AZ OKTATÓK SZEMSZÖGÉBŐL**

**Szerzők:**

Oravecz Adrienn (Ph.D.)  
Semmelweis Egyetem

Szerző e-mail címe:  
ora\_adri@msn.com

**Lektorok:**

Estefánné Varga Magdolna (Ph.D.)  
Eszterházy Károly Katolikus Egyetem

Révész-Kiszela Kinga (Ph.D.)  
Eszterházy Károly Katolikus Egyetem

és további két anonim lektor...

**Absztrakt**

Hazai és nemzetközi szinten számos tanulmány vizsgálta már a gépjármű vezetés különböző aspektusait és tényezőit egészséges személyek esetében. Jelen tanulmány újszerűsége és célja, hogy betekintést adjon egy eddig hazai és nemzetközi szinten tudományosan kevésbé kutatott területbe, amely a mozgáskorlátozott személyek jogosítvány szerzési és gépjármű vezetés tapasztalataival kapcsolatos. A szerző saját kis elemszámú interjúkat katatásában az oktatók (5 fő) és mozgássérült vezetők tapasztalatait (9 fő) felhasználva ismerteti ezt a speciális területet.

**Kulcsszavak:** gépjárművezetés, mozgáskorlátozott személyek, jogosítvány, mozgásképesség

**Diszciplína:** neveléstudomány

**Abstract**

*EXPERIENCES OF PEOPLE WITH DISABILITIES OBTAINING LICENSES CATEGORY B AND EXPERIENCES OF B CATEGORY INSTRUCTORS TEACHING PEOPLE WITH DISABILITIES*

At the national and international level, many studies have already examined the various aspects and factors of driving a car in the case of healthy people. The novelty and purpose of this study is to provide insight into an area that has been scientifically under-researched at the national and international level, which is related to the experiences of people with reduced mobility in obtaining a driver's license and driving a vehicle. The author uses the

experiences of instructors (5 people) and disabled drivers (9 people) to describe this special area in her own research with a small number of interviews.

**Keywords:** driving, driving licence, people with disabilities, mobility

**Discipline:** pedagogy

Oravecz Adrienn (2024): Mozgássérült személyek jogosítvány szerzési és B kategóriás gépjármű vezetési tapasztalatai az érintettek és az oktatók szemszögéből. *OxIPO – interdiszciplináris tudományos folyóirat*, 2024/2. 43-57.

Doi: <https://www.doi.org/10.35405/OXIPO.2024.2.43>

### Autós körkép Magyarországról

Mindennapi életünkben egyre fontosabb szerepet tölt be a személygépkocsi. A Forsense 2017-ben készített közvéleménykutatást az autóhasználati szokásokról. Ezen felmérés alapján a magyar lakosság 60%-nak van személyautóra szóló jogosítványa. Életkori eloszlás alapján a 35 és 60 éves korosztály között legmagasabb a gépkocsivezetők aránya. A felmérés azt is vizsgálta, hogy milyen céllal ülnek autóba. A legtöbben a munkába járáshoz használják. Főleg az idősebb korosztály leginkább a mindennapi tevékenységek megkönnyítése végett (például: bevásárlás és orvoslátogatás miatt) ül a volán mögé (Forsence, 2017). A Forsense 2021-es felmérése alapján, amely a motorizáció és e-mobilitást vizsgálta, kiderül, hogy 2020-ban Magyarországon forgalomba helyezett személygépkocsik száma már közel 4 millió volt. Ebben a fentebb idézett Forsense által végzett 2021-es kutatásból az is kiderül, hogy legtöbben használt autó vásárlásban gondolkoznak azok, akik még

nem rendelkeznek jogosítvánnyal. A leendő autótulajdonosok közel 40% a benzines hagyományos típust preferálja, amelyre 1 és 3 millió forint közötti összeget szán (Forsence, 2021).

### A gépjárművezetővé válás első lépése a mozgáskorlátozott személyek esetében: a gépjárművezetési alkalmassági vizsgálat

A mozgáskorlátozott személyek jogosítvány szerzési folyamatának első és legfontosabb lépése a gépjárművezetésre való alkalmasság megítélése, amelyet egy, a házi orvostól kapott beutalóval a területileg illetékes orvosszakértői bizottság állapít meg.

Az új törvényi szabályozás értelmében – amelyet 2015. március 31-i hatállyal módosított a közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet –, az új eljárás szerint két csoportban történik a gépjárművezetésre való alkalmasság megítélése. Az első csoportba 101-es kóddal

kell sorolni az „A1”, „A2”, „A” korlátozott, a „B”, „B1” és „BE” kategóriákat. A 2. alkalmassági csoportba (102-es kód) pedig a „C”, „C1”, „CE”, „C1E”, a „D”, „D1”, „DE” kombinált, a „D1E” és a „TR” trolibusz kategóriába tartozó járművet vezető vagy vezetni kívánó személy sorolható. Témánk szempontjából az első csoportba tartozó adatok fontosak. Budapest Főváros Kormányhivatala Rehabilitációs Hatósági és Orvosszakértői Főosztályvezetőjének 2023.08.09.-i e-mailben történő tájékoztatása alapján átlagban havi 75 fő kéri az alkalmassági vizsgálatot.

Julesz és Kereszty (2015) közleményében részletesen ismerteti a közúti járművezetők egészségügyi alkalmassági vizsgálatának eltéréseit Magyarországon és Ausztriában. „Ahogy a hatósági engedélyezés rendszere még az Európai Unión belül is eltérő, úgy az egészségi alkalmasság elbírálása is változatos képet mutat. Ausztriában az egészségi alkalmasság megállapítása kapcsán az orvosi alkalmassági szakhatósági állásfoglalás ellen külön nem lehet fellebbezni, de Magyarországon az egészségi alkalmassági vélemény elleni külön fellebbezés is biztosított” (Julesz és Kereszty, 2015, 49. o.). A fentebb idézett szerzőpáros szerint további probléma, hogy nincs egységes szabályzás, arra vonatkozóan, hogy az egészségügyi alkalmassági vizsgálatot végző orvosoknak milyen szakképesítésekkel kell rendelkezniük.

Lászlóffy és Budavölgyi (2004) részletesen ismertetik, milyen érzékszerveket érint a vizsgálat. Írásunkban csak azokat

tárgyaljuk részletesebben, amiket az 1 csoportban vizsgálunk. „Szemünk a külvilágból származó információ 60-80%-át jutítja az agyunkba, tehát érzékelés szempontjából a legfontosabb a jó látás. Mégis a járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításánál gyakran csak a központi alaklítás, a látásélesség vizsgálata történik meg, esetleg a színlátást ellenőrzik. Ugyanúgy fontos, hogy a vizsgálat kiterjedjen a látótér esetleges eltéréseire, kérdésként felmerüljön a kontrasztérzékenység, a fényadaptáció, a kettős látás” (Lászlóffy és Budavölgyi, 2014, 25. o.). A vizsgálat semmiben sem különbözik egy hagyományos szemészeti vizsgálatától. A (látásvizsgáló szakszóval) Snellen tábláról kell leolvasni a különböző nagyságú számokat. Végül következik, az ún. réslámpás vizsgálat. Ennek során felméri a szemfelszín egészségügyi állapotát. Megnézik a kötőhártya és szaruhártya állapotát, az ínhártya állapotát, a csarnokvíz tisztaságát, valamint a csarnok mélységét, a pupillán át a szemlencsét és az üvegtestet.

A mozgásukban korlátozott gépjárművezetők esetében a legnagyobb hangsúly a mozgásszervek funkcióinak felmérésén van. „A mozgásszervek nem csak a »kivitelezést« végzik, a bennük található receptorok fontos visszajelzést adnak a jármű mozgásáról, esetleges hibáiról. E bonyolult szervrendszer működését számos központi-, perifériás idegrendszeri, ortopédiai, de akár bőrgyógyászati betegség is befolyásolhatja. Ahogy korábban említettük, itt is legfontosabb a funkció

vizsgálata. Az ízületeknek szabadon kell mozogniuk, a mozgató perifériás idegek, izmok működése részletesen ellenőrizendő és ugyancsak fontos kritérium a fájdalommentesség” (Lászlóffy és Budavölgyi, 2014, 26. o.).

A vizsgálat során nézik a járást, az egyensúlyt, a reflexeket, a feszítő és nyújtó izmokat. A felső végtagon nézik háromfejú karizom és kéztő-, valamint ujjfeszítők állapotát. Az alsó végtagon alaposan szemrevételezik a négyfejú combizom és ujjfeszítők, valamint az elülső sípizom, illetve a csípőízület mozgástartományát.

Ha az orvosszakértői bizottság kiegészülve egy műszaki szakemberrel úgy lája, hogy a lábak nem alkalmasak a biztonságos vezetésre, akkor a kezek veszik át a lábak funkcióit és kézi gázzal/fékkal működtethető személygépkocsit írnak elő. Ennek az ellenkezőjére is van példa az interjúalanyok közül Gyórból a 29 éves fiatalember kizárólag a lábait használva vezetheti személygépkocsiját. Ezt a bizottság legalábbis Budapestben egy autó szimulátorban vizsgálja meg. A szimulátorban mérik a reakcióidőt, hogy mekkora erőt tud kifejteni a vizsgált személy a lábával vagy a kezével a kezelőszervekre. Az 1. kép egy kézzel működtethető fék/gáz kezelőszervet szemléltet. Az átalakítás után a gépjármű hagyományosan is vezethető marad. A bizottság továbbá előírhatja, az indexkapcsoló áthelyezését, valamint kormány tekerőgomb használatát. Ha szükséges sebességkorlátozást is beírhatnak a szakvéleménybe. Két kézzel nem könnyű megtartani az autó teljes sú-

1. kép. Átalakított fék és gázkar és átalakított indexkapcsoló. Forrás: [sulyokmuhely.hu](http://sulyokmuhely.hu)



lyát, főleg nagy tempóval történő haladáskor. Később, ha javul az autóvezető állapota és gyakorlottabbá válik, lehetőség van arra, hogy kérvényezze a sebességkorlátozás kivételét az orvosszakértői véleményből. Természetesen az, hogy kinek milyen feltételekkel és speciális berendezésekkel engedélyezik a vezetést az egyenként eltérő, a fentebb leírtak általában a súlyosabban mozgáskorlátozott személyekre vonatkozó általános érvényű előírások.

### **A gépjárművezetővé válás második lépése a mozgáskorlátozott személyek esetében: az autósiskola kiválasztása**

Ha a vezetni vágyó mozgássérült személy sikerrel vette az első akadályt és a bizottság alkalmasnak ítélte a gépjármű vezetésére, akkor a következő lépés, hogy találjon egy autósiskolát, amely vállalja közlekedési alapismeretek és a vezetési gyakorlat tanítását. Először részletesen ismertetjük a B kategóriás járművezetőképzés tartalmát, majd rátérünk azokra az autósiskolákra hazánkban, amelyek tudják

vállalni súlyosabb mozgáskorlátozott személyek vezetési gyakorlatát, mert rendelkeznek kézzel vezethető személygépkocsival.

A képzés célját a Nemzeti Közlekedési Hatóság (továbbiakban: NKH), a következőképpen határozza meg 2023-as dokumentumában: „A »B« kategóriás tanfolyamra jelentkezőket olyan járművezetők képezni, akik képesek önállóan, biztonságosan, kulturáltan, a szabályokat betartva, a környezetet kímélve közlekedni, és a megszerzett vezetői engedély birtokában járművezetőként szerzett tapasztalataikat felhasználva továbbfejlődni”(NKH, 2023, 4. o.). A tantárgyak elméleti és gyakorlati ismeretekből állnak. Az elméleti oktatás részét képezik a következők: közlekedési alapismeretek, a járművezetés elmélete, valamint a szerkezeti és üzemeltetési ismeretek. A fentebb felsorolt elméleti tantárgyak minimális kötelező óraszám 28.

Henézi és Holló (2017) azt vizsgálták meg „A járművezetés elmélete” című tantárgy kapcsán, hogy a balesetek alapos kielemezése milyen hatással van a tanulók viselkedésére különös tekintettel a biztonsági öv használatának hajlandóságára. Arra az eredményre jutottak, hogy a balesetet bemutató videók megtekintése, valamint egy balesetben érintett személy beszámolója szignifikánsan növelte a biztonságiöves viselési hajlandóságot a tanulók körében. Továbbá a vezetési gyakorlat során lényegesnek tartják a vészfékezések helyes metódusának elsajátítását is.

A fentebb már idézett 2023-as B kategóriás tanterv és vizsgakövetelmény a gyakorlati oktatást két részre osztja: alapoktatásra (amelynek minimális kötelező óraszám 9 óra) és főoktatásra (amelyből minimálisan 20 órát kell venni). A vezetési gyakorlat megkezdése előtt egy 55 kérdésből álló számítógépes, feleletválasztós tesztet kell jól kitölteni, amelynek időtartama 55 perc. A KRESZ vizsgán a sikeres vizsgához legalább 65 pontot kell elérni a maximális 75 pontból.

A Kormány 55/2018. (III. 23.) Korm. rendelete szerint a sikeresen letett „B” kategóriás közúti járművezetői engedély megszerzéséhez szükséges közlekedési alapismeretek vizsga díjához, illetve a hozzá kapcsolódó közlekedési alapismeretek tanfolyam díjához támogatás igényelhető. A támogatottak köréből azonban sajnos kihagyták az autóra leginkább rászoruló csoportot: a mozgáskorlátozottakat. A támogatás összege a közlekedési alapismeretek tanfolyam díjának és a sikeres közlekedési alapismeretek vizsga igazgatási szolgáltatási díjának ténylegesen megfizetett összege, de legfeljebb 25 000 forint. Még ez a 25 000 forint (amely jelenleg a hozzájárulás maximuma) is nagymértékben segítené, hogy több mozgáskorlátozott vágjon bele a jogosítvány szerzés komplikált folyamatának.

Mielőtt a tanuló megkezdéné éles helyzetben a különböző forgalmi szituációk megtapasztalását jó, ha először egy szimulátorban ülve védett környezetben barátkozik meg az újdonsült gépjárművezető

szerepével. Barta és mtsai (2010), valamint Barta és mtsai (2011) a következő érveket sorakoztatják fel a virtuális vezetési élmény mellett:

- A szimulátorral történő vezetés biztonságos, hiszen a kormány szerkezet valódi, de a közlekedési szituációk megtapasztalását, a térbeli mozgás illúzióját egy több képernyős nagy LCD monitor teremti meg.
- A fentebb idézett közlemények szerint a virtuális vezetési tréning segítségével fejleszteni lehet az egyén környezetudatosságát, készségeit.
- A tanuló gyakorolhatja a tüzelőanyag takarékos vezetést vagy eco-driving-ot, konfliktushelyzetek reflexszerű kezelését, másodlagos veszélyhelyzetek felismerését.
- A tanuló akár az alkoholos befolyásoltság állapotában történő vezetés szimulálását is megtapasztalhatja.

A nemzetközi publikációk (Patrick és mtsai 2020, Morère és mtsai 2020) a mozgásukban korlátozott vezetők oktatása során kifejezetten előnyösnek vélik a szimulátor alkalmazását.

A következőkben néhány olyan autósiskola tapasztalatának bemutatására kerül sor, amelyek rendelkeznek olyan átalakított személygépkocsival, amely kézzel is vezethető. Kündülási pontnak a Mozgáskorlátozottak Egyesületeinek Országos Szövetségének (továbbiakban: MEOSZ) weboldalát használva lehet tájékozódni.

Az első autósiskola Budapesten, a XX. kerületben található. Az autóvezető oktatók nagy tapasztalattal rendelkeznek mozgáskorlátozottak B kategóriás oktatásával kapcsolatban. Az iskola vezetőjével 2023.10.14-én beszélgettünk: „1988 óta foglalkozunk mozgássérültek vezetésének oktatásával. Akkor még csak a Trabant Hycomat létezett, mint lehetőség többnyire. Ez évente jó pár tanulóhozott az iskolának, mert ma sincs túl sok autósiskola hazánkban, ami mozgássérültek oktatását vállalná. 1998 óta általában évente tizenöt fő mozgássérült tanulóval számolhatunk. Plusz az utánpótlás résztevő személyek, ahol én csinálom a feltárást, ha mozgássérült vezetőtől elveszik a jogosítványát. Ezekből évente átlagban öt fővel számolhatunk.” A másik vezető oktatójuk „megörökölte édesapjától a mozgássérültek oktatásának nemes küldetését, majd hozzátette, hogy tapasztalata alapján egy mozgáskorlátozott sokkal jobban szeretne jogosítványt, mint mondjuk egy ép ember, mert ő ezt lehetőségnek érzi, hogy ez által teljes életet éljen. Akinek nincsen problémája, az természetesnek veszi és számára az autó csak kényelmi szempontból fontos. Egy mozgássérült vezetőnek a mobilitása és a hatékonyabb társadalmi integrációja miatt nélkülözhetetlen. Én úgy tapasztaltam, hogy motiváltabbak emiatt. Tényleg nagyon sokszor azt érezni rajtuk, hogy ők sokkal, jobban akarják megcsinálni, és bizonyítani.”

A második autósiskola Szigetszentmiklóson működik. Az iskolavezető egyrészt

az „innováció szempontjából tartja fontosnak a mozgássérültek oktatását, másrészt a képzés szempontjából is, hogy ők is szabadban tudjanak választani az autósiskolák közül. Jó lenne, ha nem is kerületenként, de legalább minden harmadik kerületben lenne egy ilyen mozgáskorlátozottak oktatását vállaló iskola.” Az oktatók megfogalmazták, hogy meglátásaik szerint egy egészséges tanulóvezető és mozgáskorlátozott tanulóvezető között a legnagyobb különbség a tanulói motiváltságban van, amit egy nagyon találó hasonlattal írt le: „A vezető engedély megszerzéséről a mai generáció azt gondolja, hogy olyan, mint egy kávégép. Bedobom az aprót, megnyomom a gombot, hogy B kategóriát szeretnék, és alul kijön a vezető engedélyt. Ez sajnos nem ilyen egyszerű.”

Az autósiskola egyik oktatója, 2010 óta oktat, egy piros színű Opel Corsá-val. Saját bevallása szerint eleinte nem a mozgássérültek oktatásában gondolkodott, hanem főleg az idősebb korosztályban, akiknek problémát okozott már a három pedál használata. „Inkább a véletlenek volt köszönhető, hogy elkezdtem mozgássérültek oktatásával foglalkozni, mert Bécsben találtuk ezt a Corsát. A gépjármű engedélyeztetése, nem volt egyszerű folyamat. Elégge nagy fejtörést okozott a hatóságoknak, hogy egy ilyen speciális szerkezettel felszerelt autót forgalomba helyezzenek. Mindenféle ilyen akadályokat gördítettek eléem, de több hónapnyi küzdelem után sikerült levizsgáztatni, mint oktató gépjármű. 2016 óta van a tulajdonomban

és azóta oktatok vele.” A mozgássérült tanulókkal kapcsolatban a következőket mondta: „Nagy különbséget a mozgássérültek, és az egészségesek között nem vettem észre. Inkább azt tapasztaltam, hogy a mozgássérült tanulóim felszabdultak a vezetés által, mert a tömegközlekedés sokkal nehezebb számukra. Az egyik fiatal férfi tanítványom, úgy fogalmazott, hogy számára a jogosítvány megszerzése megváltás volt, eddig úgy érezte magát, mint egy szárny nélküli galamb. Neki még a saját autó megszerzésében is segítettem és végül egy olyan Opel Corsát vett, mint amin közösen tanultunk.”

A harmadik autósiskola Érden, Százhalombattán található. Az iskola 1991-ben kezdte meg működését. Az iskolának 2005 óta van egy jól felszerelt rutinpályája. A forgalomban történő magabiztos közlekedést kiegészítik szimulátoron történő oktatással is. A mopedtől egészen az autóbuszig tudnak ezek segítségével plusz ismeretanyagot adni a tanulók számára. 2023 októbere óta elérhető egy kézzel is vezethető kék színű Ford B-Max típusú személygépkocsi. Az iskola oktatója 2016 óta tanít B, B+ E kategóriákat, valamint autóbuszvezető-tanulókat, de a mozgássérültek oktatásában még „újoncnak” számít, amelyről így nyilatkozott 2023.11.15-én: „Világ életemben szerettem az olyan embereknek segíteni, akikről úgy érzem, hogy a versenyen a leghátsó sorból indulnak. A mozgássérültek oktatása azért motivál, mert számukra a mobilitás kiemelten fontos kérdés, ennek ellenére úgy látom,

hogy nagyon kevés Magyarországon az olyan oktató, aki hatékonyan segíteni tud.”

**A gépjárművezetővé válás harmadik lépése a mozgáskorlátozott személyek esetében: személygépkocsi szerzési és átalakítási támogatás**

Ha mozgássérült vezető sikerrel vette a forgalmi vizsgát szüksége lesz egy a speciális igényeihez maximálisan alkalmazkodó saját személyautóra. A személygépkocsi szerzési és átalakítási támogatásra vonatkozó részletes szabályokat, a súlyos mozgáskorlátozott személyek közlekedési kedvezményeiről szóló 102/2011. (VI.29.) Kormányrendelet (továbbiakban: Korm. rendelet) határozza meg. A Korm. rendelet 7. § (1) bekezdése szerint: „A közlekedési kedvezmény iránti kérelmet minden év március 31-éig és szeptember 30-áig lehet benyújtani.”

A Korm. rendelet 8. § (1) – (2b) bekezdései szerint:

(1) A keretszámról a miniszter minden év május 15-éig tájékoztatja a hivatalokat.

(2) A hivatal

a) a tárgyév március 31-éig benyújtott kérelmek esetén a tárgyév június 15-éig,

b) a tárgyév szeptember 30-áig benyújtott kérelmek esetén a tárgyév december 15-éig

a 6. § (1) bekezdés b) pontja és a 6. § (1a) bekezdés b) pontja szerinti kérdésben az általa létrehozott bizottság véleményének kikérésével dönt a jogosultságokról. A hivatal a tárgyév március 31-éig benyújtott kérelmekről történő döntése során legfel-

jebb a keretszám 50%-ának megfelelő támogatás felhasználásáról határozhat. A támogatást nem eredményező azon kérelmekről, amelyek esetében az elutasítás indoka a keretszám kimerülése, a hivatal tárgyéven belül – a szeptember 30-áig benyújtott kérelmekkel egyidejűleg – ismételt benyújtás nélkül határoz. Az átalakítási támogatást a vezetés feltételeként külön jogszabályban meghatározott automata sebességváltóval ellátott gépjárműre, vagy más segédberendezéssel történő felszereléshez, átalakításhoz például kézifék és kézigáz, index kar átvezetése a másik oldalra, bal gázpedál. Súlyos mozgáskorlátozott személy szállítását lehetővé tévő átalakításhoz vagy a biztonságos szállítást szolgáló eszközzel való ellátáshoz nyújtott hozzájárulás. Az gépjármű átalakítására legfeljebb 90.000 Ft lehet igényelni az államtól. A gépjármű szerzési támogatást is szigorúan szabályozzák. az új jármű és 5 évnél nem régebben forgalomba helyezett jármű esetében a pénzügyi szolgáltatást nyújtó szervezettel kötött kölcsönszerződés keretében lehet felhasználni, vagy egyéb esetekben a kormányhivatal állít ki utalványt és ezt a vételárba vagy az átalakítás költségébe történő beszámításával lehetséges (Rábl, 2017).

A 2023. augusztus 25-én kérvényezett adatigénylést Pest Vármegyei Kormányhivatal Gyámügyi és Igazságügyi Főosztályától – elektronikus út – szerint, a vonatkozó adatokat a hatóság 2020 II. félévétől 2023. év I. félévéig tudta rendelkezésre bocsátani:



- 2020. év II. félévében a Pest Megyei Kormányhivatal 94 darab kérelemnek adott helyt. Ezen belül szerzési támogatás 94 darab, míg a szerzési támogatás mellett 9 darab átalakítási támogatás került kiadásra.

- 2021. év I. félévében a Pest Megyei Kormányhivatal 98 darab kérelemnek adott helyt. Ezen belül szerzési támogatás 98 darab, míg a szerzési támogatás mellett 7 darab átalakítási támogatás került kiadásra.

- 2021. év II. félévében a Pest Megyei Kormányhivatal 112 darab kérelemnek adott helyt. Ezen belül szerzési támogatás 108 darab, míg a szerzési támogatás mellett 7 darab átalakítási támogatás került kiadásra. Csak átalakítási támogatás megállapítására irányuló kérelemnek 4 esetben adott helyt a kormányhivatal.

- 2022. év I. félévében a Pest Megyei Kormányhivatal 73 darab kérelemnek adott helyt. Ezen belül szerzési támogatás 72 darab, míg a szerzési támogatás mellett 9 darab átalakítási támogatás került kiadásra. Csak átalakítási támogatás megállapítására irányuló kérelemnek 1 esetben adott helyt a kormányhivatal.

- 2022. év II. félévében a Pest Megyei Kormányhivatal 38 darab kérelemnek adott helyt. Ezen belül 36 darab szerzési támogatás mellett 2 darab csak gépjármű átalakítására vonatkozó támogatás került kiadásra.

- 2023. év I. félévében a Pest Vármegyei Kormányhivatal 32 darab kérelemnek adott helyt. Ezen belül 32 darab szerzési

támogatás mellett 2 darab csak gépjármű átalakítására vonatkozó támogatás került kiadásra. Az adatokból nem vonhatunk le messze menő következtetéseket, de az látszik, hogy 2021-ben érkezett a legtöbb kérelem a hivatalhoz, majd 2022 és 23 első félévében csökkenés volt tapasztalható a támogatásért folyamodók körében.

### **Forgalomba helyezett mozgáskorlátozott gépjárművek 2017.01.-2023.08. között**

Az Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkársága Közúti Gépjármű-közlekedési Hatósági Főosztályvezetőjétől 2023.09.27-én, elektronikus úton kapott tájékoztatás szerint, összesen 869 db segédberendezéssel ellátott mozgáskorlátozott személyek számára készített személygépkocsi került átadásra 2017 és 2023 között (1. táblázat).

A segédberendezéssel ellátott mozgáskorlátozott személyek számára átalakított személygépkocsi legkedveltebb márkája a Ford és a Honda volt. Magyarországon a Suzuki a hivatalos partnere az ún. lehetőségautóprogramnak. A program kínálta támogatási lehetőségekkel azonban a legtöbb rászoruló személy nem tud élni, mert nagyon kevés mozgáskorlátozott személy engedheti meg magának, hogy támogatással együtt 4 970 000 forintot szánjon egy új Suzuki Ignis típusú gépkocsira. Egy Suzuki Swift esetén 2023 decembere és 2024 februárja között 4 830 000 Ft kell kifizetnie az igénylőnek.

*1. táblázat: Mozgáskorlátozott személygépjárművek régiós eloszlása 2017 és 2023 között Forrás: Építési és Közlekedési Minisztérium Közlekedési Hatósági Ügyekért Felelős Helyettes Államtitkársága Közúti Gépjármű-közlekedési Hatósági Főosztály.*

Megye	Segédbe- rendezéssel szerelt gépjármű
Bács-Kiskun	20
Baranya	17
Békés	22
Borsod-Abaúj-Zemplén	6
Csongrád	13
Fejér	12
Főváros	364
Győr-Moson-Sopron	10
Hajdú-Bihar	11
Heves	50
Jász-Nagykun-Szolnok	23
Komárom-Esztergom	20
Nógrád	26
Pest	182
Somogy	27
Szabolcs-Szatmár-Bereg	9
Tolna	11
Vas	5
Veszprém	32
Zala	9
<i>Összesen</i>	<i>869</i>

### Módszer

Vizsgálatunkban összesen 9 fő mozgáskorlátozott személyt, 3 nőt és 6 férfit kérdeztünk meg. Az interjú kérdéssora lefedte a jogosítványszerzés legfontosabb állomásait az orvosszakértői vizsgálatától

egészen az önálló gépjármű átalakításáig összesen 22 kérdésből állt. A megkérdezettek többsége (7 fő) önként jelentkezett a 2023. július 24-én közzé tett felhívására. A válaszadók közül 3 fő 25-30 év közötti, 4 fő 41-45 év közötti, és 2 fő 50 és 55 év közötti. A válaszadók közül ketten községben, a többiek pedig városban élnek. Iskolai végzettség tekintetében 4 főnek van felsősokú végzettsége, 4 fő középfokú végzettséggel, érettségivel rendelkezik, és 1 főnek van általános iskolai végzettsége.

A fogyatékossgal élő vezetők közül a 4 személy volt csupán aki, született fogyatékossgal rendelkezett. A többség (5 fő) betegség vagy balesett következtében vált fogyatékossgal.

### A mozgáskorlátozott személyek tapasztalatai a gépjárművezetési alkalmassági vizsgálattal kapcsolatban

A válaszadók többségében negatívan számoltak be erről a vizsgálatról. 28 éves férfi vezető Győrből így nyilatkozott: „Élég érdekesen történt ez az egész, mert ugye nekem még nem volt az a fejemben, sőt ódzkodtam attól, hogy én ne kézzel vezessek. Láttam ezeket a videókat, ahol a kezeket teljesen kivonják a vezetésből, de, azt gondoltam, hogy biztos van valami olyan szuper szervokormány, amit azért meg tudok forgatni. Amint bementem a vizsgálatra, az orvosnak kb. az első mondata az volt, hogy ezt semmiképpen sem, hogy ezt felejtsem el, mert a kezeimet

használva nem ülhetek a volán mögé, mert balesetveszélyes. Egy pillanatra össze is omlott bennem minden, hogy akkor ezt hagyhatom is, majd buszozok, mint eddig. Aztán nem hagytam magam, és tovább folytattam az orvossal a beszélgetést, és mondtam neki, hogy láttam olyat, hogy vezetnek emberek kéz nélkül is, és kérdeztem tőle, hogy ez hogyan működik, hogyan kell elképzelni. Itthon tud-e erre egyáltalán példát. Mondta, hogyha teljesen ki lenne iktatva a vezetésből mind a két kezem, és valahogy ki lehetne váltani az összes olyan kezelőszervet, amit hagyományosan kézzel, működtetnek, akkor szerintem semmi akadálya a biztonságos vezetésnek. Azt beszéltük meg, hogyha én tudok szerezni egy olyan autót és idehozni Magyarországra, ami így működik, akkor ő meg fogja adni a papírt, és tartotta is a szavát. Nekem nem kellett szimulátorba sem beülnöm, mert ilyen nincsen Győrben, csak Pesten”

### **Mozgáskorlátozott személyek tapasztalatai az autósiskolákkal kapcsolatban**

28 éves férfi Solymárról így mesélt volt oktatójáról: „Közepesen értékelném, mert nem mindig voltak egyértelműek az utasításai számomra. Nem volt következetes, még alig gyakoroltunk egy valamit a következő órán már új vezetési feladatot vettünk. Sokszor kiabált és türelmetlen volt. A speciális igényeimre való odafigyelést szintén hármásra értékelném,

mert folyton sürgetett. Azt gondolom, hogy annival segíthette volna Solymárról Budapestre a gyakorlati vezetési órákra való könnyebb eljutásomat, hogy felvehetett volna félúton.”

Egy másik, 41 éves nő Szigetszentmiklósról szintén hasonló gondolatokat osztott meg volt oktatójáról: „Az első oktató, akinél elkezdtem, ő nagyon nem volt jó. Én úgy éreztem, hogy eleve a nőket nem nagyon csípte. Azon a véleményen volt, hogy egy nő ne vezessen, hanem maradjon otthon. Állandóan lehülyézett, hogyha valamit elrontottam. Az autóból való kiszállásban nem nagyon segített, ami mankóval nem olyan egyszerű feladat. Az utazás megkönnyítésében sem volt egyáltalán segítőkész az autósiskola és az otthonom között. Amikor mondtam, hogy fáradt vagyok, és kértem, hogy jöjjön el értem, vagy hozzon vissza az óra végén legalább, hogy ne kelljen buszoznom. Így átkértem magam egy másik oktatóhoz.”

Egy másik, 44 éves nő Csepelről az első oktatójával kapcsolatban a következőket mondta: „A kedves oktatóm állandóan a telefonját bámulta, és igazából semmivel nem támogatott meg engem, hogy mit hogy kellene csinálni, tehát teljesen az volt az érzésem, hogy azt várja el tőlem, hogy mindent magamtól tudjak. A legtöbbször vagy üvöltözött velem, vagy azt mondta, hogy béna vagyok. Igazából nem sokat magyarázott. Konkrétan semmit. Mesélte a sztorijait, de magáról a vezetésről nem sok szó esett. Ha kaptam visszajelzést, az csak azért volt, mert én kierőszkoltam. A

visszajelzés is arról szólt, hogy én időnként már megkérdeztem tőle, hogy miért mindig csak a rutinpályán vagyunk, és miért nem megyünk már ki a forgalomba, akkor mindig azt a választ kaptam, hogy azért, mert ő nem érzi azt, hogy én megállnám a helyemet a forgalomban, és hogy csak akkor mehetünk a forgalomba, ha utána már fogunk tudni vizsgázni. Ő ennyivel lezárta. Soha nem kaptam arról visszajelzést, hogy, a szlalomozásnál mire figyeljek, a tolatásnál mire figyeljek, vagy, hogyan tolassak be, a különböző parkolóba, mire kell odafigyelni, melyik pontot kell nézni, tehát semmi ilyenről nem volt szó. Ennek ellenére nagyon sokáig húztam ott, az is volt a baj.”

Egy másik 50 éves férfi Békéssámsónról arról mesélt, hogy a vezetési órákra eljutni Szegedre sem volt könnyű: „Mikor elkezdtem vezetni jární Szegedre megváltoztatták a menetrendet többször is. Kevesebb, mint 60 kilométer. Busszal szűk másfél óra volt az út ászállás nélkül, átszáállással, bő két óra. Ezzel kapcsolatban volt egy kisebb „problémám” a Volánnal, mert volt, amikor itthon maradtam, mert nem állt meg az autóbusszsofőr, illetve pár alkalommal majdnem Szegeden ragadtam, mert, visszafelé egy-két buszsofőr vonakodott elhozni. Egyszer volt olyan egy alkalom, amikor nem állt meg a sofőr, és otthagytott a buszmegállóban. Aznap kimaradt a vezetés. A történetek után hívtam a Volánt a központi telefonszámon, és akkor ott kapcsolgattak össze-vissza, hogy a vásárhelyiek lettek volna az illetékesek az ügyben, de ott nem

vette fel senki a telefont. Akkor a szege-dihez bekapcsoltak, de nem is a szege-dihez tartoztam, igazából a vásárhelyieknek kellett volna a taxit kiküldeni, és ekkor a taxiszámlát meg kiszámlázni a sofőrnek, aki ott hagyott a buszmegállóban. Annyit tudtam tenni csak, hogy felhívtam aznap az oktatót és kértem, hogy tegyék át az órát máskorra. Ha kb. húsz perccel később kezdünk és a következő járattal mentem volna, akkor meg visszafele nem tudok jönni és órákat kellett volna várnom, mire hazaérek. Az utánam következő tanuló is késéssel tudott volna kezdeni. Mivel nem mindegyik autóbussz akadálymentes, és nem mindegyik buszsofőr hozzáállása pozitív (tisztelet a kivételnek!), így a közlekedésben folyamatosan nehézséggel találkozok egy kerekesszékes, ezért is vágtam neki a jogosítvány megszerzésének. Rengeteg időt vett el az ingázás a tömegközlekedéssel az autósiskola és a lakhelyem között. Ha például 4-kor volt óráam, akkor az úgy majdnem 6-ig eltartott, itthonról 1 órákor indultam el és este 8 után értem haza a vezetési gyakorlatról”

### **Mozgássérült vezetők tapasztalatai a gépjármű átalakítással kapcsolatban**

28 éves férfi Solymárról: „Ha ezt osztályoznom kellene, kettesre értékelném, mert nagyon komplikált a folyamat. Elméletileg kapsz támogatást az államtól, de gyakorlatilag nem adnak semmit. Aztán el kell menni egy átalakítást végző szakműhelybe, ami Győrben van. Azt elfogadják országos szinten.”

45 éves férfi Pécelről: „Semmilyen állami támogatást nem vettem igénybe. Már körülbelül 6 autót átalakítottam saját költségen. Cserélgettem az elmúlt 7 évben bőséggel. Nem éltem egyikkel sem. Meghagyom ezeket a lehetőségeket olyanoknak, akik valóban rászorulnak. Mindig ugyanoda viszem a kocsikat, már van egy jól bevált szervizem. Utána még az egy nehézsége, hogy megkapod az átalakításról ezt az úgynevezett műbizonylatot, és azzal be kell menni egy vizsgaállomásra, és az autónak a forgalmijába beleíratni, hogy a személygépjárműved hivatalosan lett átalakítva és ezekkel a segédberendezésekkel vezethető.”

29 éves férfi Diósdról: „Ez már a negyedik speciálisan átalakított autóm. A mostani, az egy Skoda Oktávia és sosem volt ilyen fiatal autóm amúgy, mert ilyen huszonevésesek voltak ezelőtt átalakítva. Az első autóm 2019. február 5-én lett alakítva, akkor kezdtem el ugye újra vezetni”.

53 éves nő Kenderesről: „Hosszabb távon használom csak a kézi gázkart. Rövidtávon a rossz térddel is jól el tudom vezetni a kocsit. Igen, beadtam én, beadtam a papírokat, az átalakításra ugye 90 ezer forintot adnak, ezt utalvány formájában. 146 ezer forintba került az átalakítás, amit végül saját zsebből gazdálkodtam ki.”

45 éves nő Szigetszentmiklósról: „Nagyon bonyolult az igénylés menete és csak ötéves autót lehetett volna igényelni. Nekem nem olyanok az anyagi körülményeim, hogy élni tudtam volna ezzel a

lehetőséggel. Nekem az autó átalakítása frenetikus élmény volt, mivel nagyon nagy fájdalmaim voltak, és így nem tudtam annyira élvezni ezt a vezetést. Onnantól kezdve, hogy ez át lett alakítva, mint-hogyha szárnyalnék. Szóval örömmel viszek bárkit bárhova. Most például lent voltunk Olaszországban és hazavezettem.”

50 éves férfi Békéssámsonról: „Nincsen a környezetemben átalakított gépjárművel rendelkező személy. Számomra a jogosítvány egyelőre formáság, amíg nem sikerül a saját autó. Kinéztem egy autót, de mire meglett a jogosítvány sajnos addigra elkelt. Jelenleg csak drágább autókhoz lehet támogatást igénybe venni. Emiatt nehezebb helyzetben vagyok, és nehezebb megtalálni a megfelelő autót. Többféle módon is ki tudnám használni, mert a kerekesszékemet még tovább lehetne turbózni. Jelenleg például egy elektromos rollert lehet hozzá csatlakoztatni”

45 éves férfi Budapestről: „Átalakításnál annyi volt, hogy az unokatesóm, segített a kocsit vásárlásában. (...) Akkor anno még hatvanvalahány ezer volt, most már ugye 120-130 ezerért alakítják át, úgyhogy a gépkocsi-szerzési támogatást igen pályáztam, de soha nem tudtam használni sem a 600 ezer forintos használtautóra, sem az egymillió forintos új autóra, mert ugye ott meg az a baj, hogy Suzukit lehetett csak venni. Sajnos ez 2011 óta, ami óta létrejött ez a támogatás nem változott semmi sem, tehát nincsen az, hogy kedvezőbb feltételekkel lehessen gépkocsit venni.”

A többség inkább saját zsebből gazdálkodta ki az átalakítást, viszont az átalakítás minőségével, és az autó használhatóságával mind a 8 fő maximálisan meg volt elégedve. Egy fő az interjú felvételekor várta, hogy legyen saját személyautója.

### **Hogyan változtatta meg a jogosítvány megszerzése a mozgássérült vezetők életét?**

45 éves férfi Budapestről: „Teljesen megváltoztatja az embernek az életét. Mobillá válik, elérhetővé válik ezáltal minden. Nagyon sok olyan előnye van, hogy olyan helyeken állhatsz meg, ahol egy ép vezető nem állhat meg, természetesen a KRESZ-t betartva. Mi például akár egy múzeumnak a járdaszegélyére is felállhatunk, hogyha máshol nincsen hely. A tapasztalatom a számunkra fenntartott mozgássérült parkolóhelyekkel kapcsolatban az, hogy kevés van belőlük. Többre volna szükség. Gyakran oszlopokkal vannak, kijelölve, amitől még nehezebb, ugye egy kerékszékesnek kiszállni.”

28 éves férfi Győrből: „Szerintem nagyon sokat segített, mert azok a tevékenységek, amiket amúgy csináltam, de éreztem, hogy fáj tőle a hátam, a vállam, a kezem, fáradok, azokat kiváltotta. Most már nem probléma az, hogy mondjuk A pontból B pontba elvigyek valamit vagy hazahozzam a boltból a napi bevásárlást. 2021 augusztusában szereztem meg a jogosítványt, azóta napi szinten vezetek. Körülbelül egy teljes évet ölelt fel ez az egész

folyamat. Szabadságot ad számomra a jogosítvány.”

### **Összefoglalás**

A szerzőt a tanulmány megírására legfőképpen az készítette, hogy segítséget és értékes információkat adjon tovább a leendő mozgáskorlátozott vezetőknek, mert ő magának nem volt kihez fordulnia segítségért. Bízik abban, hogy a tanulmány által elindul valami pozitív változás, és a jövőben több autósiskola nyit majd a fogyatékossgal élő tanulóvezetők felé. Az interjúk tanulsága alapján szükséges volna a mozgáskorlátozott tanulóvezetőkkel foglalkozó oktatók érzékenyítése és fogyatékossg specifikus továbbképzése, hogy nagyobb empátiával, több türelemmel végezzék oktatói tevékenységüket. Szintén szükséges volna a jelenlegi támogatások bővítése például a közlekedési alapismeretek tanfolyam és vizsga díjához, valamit időszerű volna felülvizsgálni a gépjárműszerzési és átalakítási támogatást, amely 2011-es bevezetése óta változatlan formában és feltételekkel igényelhető.

### **Irodalom**

- Barta, T. ; Tóth, V. és Dr. Török Á. (2010). Szimulátorok a gépjárművezető képzésben a közlekedésbiztonság növeléséért *CAMION TRUCK & BUS* 4 pp. 68-69.
- Barta, T. ; Dr. Török Á. és Tóth V. (2011). Szimulátorok a járművezetőképzés fejlesztéséért *Közlekedésbiztonság* 2011/1. sz. pp. 67-73.

- Forsense 2017.04.07. Közvéleménykutatás az autóhasználati szokásokról. URL: <https://www.forsense.hu/kozvelemen-ykutatas-az-autohasznalati-szokasokrol/> Letöltés dátuma: 2023.01.18.
- Forsense 2021.11.01. Motorizáció és e-mobilitás. URL: <https://www.forsense.hu/motorizacio-es-e-mobilitas> Letöltés dátuma: 2023.01.20.
- Henézi, D. S. és Prof. Dr. Holló P. (2017). A gépjárművezető képzés néhány elemének részletes vizsgálata. Javaslatok a továbbfejlesztésre *Közlekedéstudományi Szemle* LXVII. évf. 3. sz. pp. 79-86. DOI: <https://www.doi.org/10.24228/KTSZ.2017.3.6>
- Julesz M. és Kereszty É. M. (2015). *Új magyar közlekedés VIII.* évf. 3. sz. pp. 49-54.
- Lászlóffy M. és Budavölgyi A. (2014). *Foglalkozás-egészségügy* 2014/1. sz. pp. 24-31.
- Morère, Y.; Bourhis, G. ; Cosnuau, K. ; Guilmois, G. ; Rumilly, E. és Blangy, E. (2020). ViEW: A wheelchair simulator for driving analysis *Assistive Technology*, 2020, VOL. 32. NO. 3. pp. 125–135. DOI: <https://www.doi.org/10.1080/10400435.2018.1503204>
- Nemzeti Közlekedési Hatóság 2023. 08. 22. *Tantervi és vizsgakövetelmények A „B” kategóriás járművezető-képző tanfolyamok számára.* URL: [https://vizsgakozpont.hu/uploads/2023/dokumentumok/tantervi\\_es\\_vizsgakov\\_b\\_kategoria\\_2023\\_alairt.pdf](https://vizsgakozpont.hu/uploads/2023/dokumentumok/tantervi_es_vizsgakov_b_kategoria_2023_alairt.pdf) Letöltés dátuma: 2023.02.22.
- Patrick, K. ; Azar, M.; Bosenbark, D. és Schultheis, M. T. (2020). Reliability of a virtual reality driving simulator for individuals with neurological disorders *Technology and Disability* 32 pp. 25–31. DOI:<https://www.doi.org/10.3233/TAD-190238>
- Rábl, V. (2017). *Mozgáskorlátozottak oktatásának sajátosságai a gépjárművezető képzésben.* Szakdolgozat. Gödöllő Szent István Egyetem Gazdaság- és Társadalomtudományi Kar Társadalomtudományi és Tanárképző Intézet.
- Törvényi hivatkozások:**
- Közúti járművezetők egészségi alkalmasságának megállapításáról szóló 13/1992. (VI. 26.) NM rendelet.* URL: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=99200013.nm> Letöltés dátuma: 2023.02.15.
- 55/2018. (III. 23.) *Korm. rendelet a közlekedési alapismeretek tanfolyam és vizsga díjához nyújtott támogatásról* URL: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1800055.kor> Letöltés dátuma: 2023.03.11.
- 102/2011. (VI. 29.) *Korm. rendelet a súlyos mozgáskorlátozott személyek közlekedési kedvezményeiről.* URL: <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1100102.kor> Letöltés dátuma: 2023. 03. 14.