MAGYAR NEMZETI
AUTÓSPORT SZÖVETSÉG
NATIONAL AUTOMOBILSPORT
FEDERATION OF
HUNGARY

Ikt.szám: K- 833 / 2026.

Széchenyi István Egyetem Sportegyesülete
9026 Győr, Egyetem tér 1

HATÁROZAT

Az MNASZ Rally Szakági Bizottsága által létrehozott I. fokú Fellebbezési Bizottság K-775/2026 iktatószámú határozata ellen 2026. október 12-én benyújtott II. fokú fellebbezés ügyében az MNASZ Sporttanácsának 81/2026.10.27. számú határozatával létrehozott II. fokú Fellebbezési Bizottság az alábbi határozatot hozza:

1) **A II. fokú Fellebbezési Bizottság az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 35.6.8. pontja alapján a rendelkezésére álló iratok alapján hozza meg döntését, meghallgatást nem tart.**

2) **A nevező által 2026. október 12-én benyújtott fellebbezés határidőben érkezett, a nevező az előírt fellebbezési díjat megfizette, így a fellebbezés érdemi elbírálásának eljárási feltételei fennállnak.**

3) **A II. fokú Fellebbezési Bizottság a nevező fellebbezését részben megalapozottnak ítéli, ezért az FIA Nemzetközi Sportkódex 15.6.1. pontjában biztosított mérséklési jogkörében eljárva az I. fokú Fellebbezési Bizottság K-775/2026 iktatószámú határozatát megváltoztatja, és a 16-os rajtszámú Faltusz Dávid Dominik – Balai Róbert (UNI Győr WMS) versenyzőpáros 13 perc időbüntetését 12 percre mérsékli.**

4) **Az FIA Nemzetközi Sportkódex 15.5.5. pontja és az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 35.7. pontja alapján a II. fokú fellebbezési díj 10%-a a nevező részére visszafizetendő, a fennmaradó 90%-ot a Bizottság nem rendeli visszafizetni. A visszafizetésre az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 35.8.2. pontjának figyelembevételével kerülhet sor.**

5) **A II. fokú Fellebbezési Bizottság a módosított hivatalos végeredmény közzétételét rendeli el a verseny hivatalos hirdetőtábláján.**

INDOKOLÁS

A 4. UNI Győr Rally GY2 gyorsasági szakaszának időellenőrző állomása és rajtja közötti ellenőrzési zónában több versenyzőpárost érintő, a személyi biztonsági felszerelésekre és a versenyautók biztonsági berendezéseire kiterjedő ellenőrzés zajlott. Ennek során a technikai ellenőr a 16-os rajtszámú versenyautó beépített tűzoltó rendszerét működésképtelennek találta. A versenyzőpáros továbbhaladását biztonsági okból megakadályozták, és a rendszer működésének helyreállítására (elemcserére) utasították. Az elemcserét követő ismételt ellenőrzés során a rendszert megfelelőnek találták, így a versenyzőpáros továbbhaladhatott. A GY2 gyorsasági szakaszon az eredetileg tervezett 8:47-es rajtidő helyett 9:00-kor rajtolt el.
Az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 48.4.1. pontja alapján a késedelmes rajthoz 13 perc időbüntetés kapcsolódott, amely az ideiglenes eredményben szerepelt. A nevező (UNI Győr WMS) már az ideiglenes eredmény közzététele előtt óvást nyújtott be a Felügyelő Testülethez, amelyet a testület 2.10. számú határozatával elutasított. A nevező fellebbezési szándékot jelentett be, majd az előírt határidőben I. fokú fellebbezést nyújtott be. Az MNASZ Rally Szakági Bizottsága által létrehozott I. fokú Fellebbezési Bizottság a K-775/2026 iktatószámú határozatában az elsőfokú döntést helybenhagyta. E döntés ellen a nevező 2026. október 12-én II. fokú fellebbezést terjesztett elő, és a fellebbezési díjat megfizette.
A nevező a II. fokú fellebbezésében az alábbi kifogásokat terjesztette elő:

1) Az ellenőrzés a szabályok által kifejezetten tiltott helyen és időben történt, és ezt a tényt álláspontja szerint az elsőfokú fellebbezés nem bírálta el.

Magyar Mobilitási és Autóklub
HANKOOK
PEUGEOT
PIRELLI
MEMBER OF FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megállapítja, hogy az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások, valamint az MNASZ Rally Versenyek Szabályai eltérő terjedelemben szabályozzák a biztonsági ellenőrzések megengedett helyét és időpontját, ami a rendelkezések együttes alkalmazásánál értelmezési bizonytalanságot eredményez.

Az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 28.1. pontja a versenyzők felkészülési idejét főszabályként kizárja a technikai ellenőrzések lehetséges időpontjai közül, ugyanakkor a 28.8. pont a rallyversenyek esetében kifejezett kivételt állapít meg a biztonsági ellenőrzésekre az időellenőrző állomás és a gyorsasági szakasz rajtja közötti területen.

Ezzel szemben az MNASZ Rally Versenyek Szabályai 18.9. pontja az ilyen jellegű ellenőrzéseket a gyorsasági szakaszok rajtvonalánál és a versenyzők háromperces felkészülési idejében is tiltja.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság a rendelkezések együttes értelmezése során figyelembe vette, hogy az adott helyszínen több versenyzőpárosra kiterjedő biztonsági ellenőrzés zajlott, amely egyaránt érintette a versenyzők személyes biztonsági felszereléseit és a versenyautók biztonsági berendezéseit. Ennek keretében került sor a 16-os rajtszámú versenyautó beépített tűzoltó rendszerének ellenőrzésére is.

A Bizottság álláspontja szerint az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 28.8. pontjában meghatározott kifejezett kivétel az ilyen jellegű biztonsági ellenőrzések elvégzését az időellenőrző állomás és a gyorsasági szakasz rajtja közötti területen lehetővé teszi, azonban az MNASZ Rally Versenyek Szabályai 18.9. pontjának megfelelően azok közvetlenül a gyorsasági szakasz rajtvonalánál nem végezhetők.

A Bizottság az ellenőrzés pontos helyszínének tisztázása érdekében írásbeli nyilatkozatot kért az ellenőrzést végző technikai ellenőrtől. A beérkezett nyilatkozat alapján megállapította, hogy az ellenőrzésre nem közvetlenül a gyorsasági szakasz rajtvonalánál, hanem attól távolabb került sor.

A fentiek alapján a II. fokú Fellebbezési Bizottság a nevezőnek az ellenőrzés szabálytalan helyszínére vonatkozó kifogását nem tartja megalapozottnak.

A Bizottság a versenyzők háromperces felkészülési idejének érintettségére, valamint az ellenőrzéssel igénybe vett idő figyelembevételére vonatkozó fellebbezési érveket az indokolás 4. pontjában külön értékeli.

2) A büntetés jogalapjának tényállási eleme – a versenyzőpáros hibája – hiányzik, és ezt az elsőfokú határozat nem vizsgálja.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megállapítja, hogy az FIA Nemzetközi Sportkódex J függelék 253. cikkelyének 7.2.4. pontja alapján a versenyautó beépített tűzoltó rendszerének minden helyzetben működőképesnek kell lennie. Az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 32.2.1. pontja értelmében a nevező a verseny teljes időtartama alatt felel a versenyautó műszaki megfelelőségéért.

A 16-os rajtszámú versenyautó beépített tűzoltó rendszere az ellenőrzés időpontjában nem volt működőképes, ezért a versenyzőpáros biztonsági okokból nem folytathatta a versenyt a hiba elhárításáig. A műszaki hiányosság fennállását a nevező a másodfokú fellebbezésében sem vitatta.

Az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 48.4.1. pontja a versenyzőpáros hibájából bekövetkező késedelmes rajtot szankcionálja. A Bizottság álláspontja szerint a versenyzőpárosnak felróható körülmény jelen esetben az volt, hogy a gyorsasági szakasz rajtja előtt nem megfelelő műszaki állapotú versenyautóval jelent meg. Amennyiben a beépített tűzoltó rendszer megfelelt volna az előírásoknak, a biztonsági okból történő visszatartásra és az új rajtidő kijelölésére nem lett volna sem jogalap, sem szükség.

A Bizottság hangsúlyozza, hogy a versenyzőpárossal szemben nem a műszaki szabálytalanság miatt került sor önálló büntetés kiszabására, hanem az abból következő, a versenyzőpárosnak felróható késedelmes rajt miatt alkalmazták a szabályzatban meghatározott időbüntetést.

A fentiek alapján a II. fokú Fellebbezési Bizottság a nevező ezen fellebbezési érvét nem tartja megalapozottnak.

A Bizottság a fellebbezésben vitatott, a versenyzőpárosnak felróható hibára vonatkozó tényállási elemet a jelen eljárásban külön értékelte. Az elsőfokú határozat e körben kifogásolt indokolását nem tekinti olyan hiányosságnak, amely az időbüntetés jogalapját megdöntené vagy a határozat megsemmisítését indokolná.

3) A 13 perc mértéke levezethetetlen: összetevőinek túlnyomó része nem a versenyzőpárosnak felróható, és nem is javítási idő.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megállapítja, hogy az FIA Nemzetközi Sportkódex J függelék 253. cikkelyének 7.2.4. pontja alapján a versenyautó beépített tűzoltó rendszerének minden helyzetben működőképesnek kell lennie. A 16-os rajtszámú versenyautó az ellenőrzés időpontjában ennek a követelménynek nem felelt meg.

Az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 28.9. pontja alapján indokolt esetben, biztonsági szempontokra tekintettel, technikai ellenőri javaslatra és a versenyigazgató utasítására a versenyző továbbhaladása megakadályozható. A szabályzat az utasítás írásba foglalását nem követeli meg, így az adott versenyre előzetesen, általános jelleggel, szóban is megadható. Az írásbeli utasítás hiánya ezért önmagában nem teszi szabálytalanná a biztonsági okból történő visszatartást.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megállapítja továbbá, hogy az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 48.4.1. pontja nem a javítás időtartamát, hanem a versenyzőpáros hibájából bekövetkező késedelmes rajtot szankcionálja. A szabályozás alapján a késedelem minden megkezdett perce után egy perc időbüntetés alkalmazandó.

Az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 63.5.3. pontja a parc fermé szabályok hatálya alatt végzett biztonsági javítás miatt az eredetileg tervezett rajtidőhöz képest bekövetkező késedelemhez szintén megkezdett percenként egy perc időbüntetést kapcsol. A rendelkezés nem alapozza meg ugyanazon rajtkésés kétszeres szankcionálását; a 16-os rajtszámú versenyzőpárossal szemben a késedelmes rajt miatt egyetlen időbüntetést alkalmaztak.

A jelen esetben a késedelmes rajt kiváltó oka a versenyautó beépített tűzoltó rendszerének működésképtelensége volt. Amennyiben a versenyzőpáros az FIA Nemzetközi Sportkódex J függelék 253. cikkelyének 7.2.4. pontjában foglalt követelményeknek megfelelő versenyautóval érkezik az ellenőrzés helyszínére, a továbbhaladás megakadályozására, a hiba elhárítására és az új rajtidő kijelölésére nem lett volna szükség. Az eredetileg előirányzott 8:47-es és az új, 9:00-s rajtidő között 13 perc telt el.

A Bizottság ezért nem tartja megalapozottnak a késedelem egyes időszakainak olyan elkülönítését, amely kizárólag a tényleges javítás időtartamát tekinti a versenyzőpárosnak felróhatónak. A hiba elhárítására, az ezzel kapcsolatos helyszíni egyeztetésre, valamint a rajtsorrendbe történő ismételt besorolásra fordított idő a versenyzőpáros felelősségi körében felmerült műszaki hiányosságból következő késedelem részét képezi.

A fentiek alapján a II. fokú Fellebbezési Bizottság a nevező ezen fellebbezési érvét nem tartja megalapozottnak.

A Bizottság az ellenőrzés tényleges időtartamának figyelembevételére vonatkozó fellebbezési érvet az indokolás 4. pontjában külön értékeli.

4) Az ellenőrzéssel töltött idő kötelező jóváírása elmaradt.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megállapítja, hogy a 16-os rajtszámú versenyautó beépített tűzoltó rendszerének ellenőrzésére két alkalommal került sor. Az első ellenőrzés során a technikai ellenőr megállapította a rendszer működésképtelenségét, majd az elemcserét követően ismételten ellenőrizte annak megfelelő működését.

Az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 28.1. pontja a technikai ellenőrzések lehetséges időpontjai közül kifejezetten kizárja a versenyzők felkészülési idejét. Az MNASZ Rally Versenyek Szabályai 18.9. pontja szintén tiltja az ilyen jellegű ellenőrzések elvégzését a gyorsasági szakaszok rajtvonalánál, valamint a versenyzők háromperces felkészülési idejében.

A Bizottság álláspontja szerint e rendelkezések célja, hogy a versenyzők számára előírt felkészülési idő teljes egészében rendelkezésre álljon. Az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 28.8. pontjában meghatározott, biztonsági ellenőrzésekre vonatkozó kivétel alkalmazása sem eredményezheti a versenyzők számára biztosított felkészülési idő tényleges csökkenését.

Az MNASZ Rally Versenyek Szabályai 18.9. pontja rendelkezik az ellenőrzéssel töltött idő jóváírásáról is. Bár e rendelkezés elsősorban a következő időellenőrző állomásnál jelentkező késedelem elszámolására vonatkozik, a Bizottság álláspontja szerint az abban megfogalmazott időjóváírási elv a jelen esetben analógia útján figyelembe vehető.

A Bizottság figyelembe vette, hogy a két ellenőrzés egyenként mindössze néhány másodpercig tartott, ugyanakkor a versenyzőpáros felkészülését érintette. A háromperces felkészülési idő sértetlenségének biztosítása, valamint a jóhiszemű és méltányos eljárás követelménye alapján a Bizottság indokoltnak tartja, hogy a két ellenőrzésre fordított időt együttesen, a versenyzőpáros javára egy megkezdett percként vegye figyelembe.

A Bizottság ezért az FIA Nemzetközi Sportkódex 15.6.1. pontjában biztosított mérséklési jogkörében eljárva a kiszabott 13 perc időbüntetést 12 percre mérsékli.

A fentiek alapján a II. fokú Fellebbezési Bizottság a nevező ezen fellebbezési érvét részben megalapozottnak tartja.

5) A büntetést nem hirdették ki, és ezt az elsőfokú határozat nem bírálta el.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megállapítja, hogy az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 48.4.1. pontja a versenyzőpáros hibájából bekövetkező késedelmes rajthoz kötött mértékű időbüntetést rendel. Az időbüntetés mértéke ebben az esetben nem egyedi sportfelügyelői vagy versenyigazgatói mérlegelés eredménye; alkalmazásához külön, büntetést kiszabó sportfelügyelői határozat meghozatala nem szükséges.

Az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 33.9.2. pontja a kiszabott, egyedi döntésnek minősülő büntetések írásbeli közléséről rendelkezik. A jelen ügyben azonban a 48.4.1. pont közvetlen alkalmazásával, a késedelmes rajt időtartama alapján meghatározott időbüntetésről van szó, nem külön sportfelügyelői határozattal kiszabott szankcióról. A 48.4.1. pont a rajtbíró számára előírja az új rajtidő menetlevélre történő felvezetését; ez az eljárási cselekmény nem azonos külön büntető határozat kihirdetésével.

Az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 1.1.4. pontja szerint a versenyigazgató köteles a fontos incidensekről tájékoztatni a sportfelügyelőket, míg az érintett nevezők írásbeli értesítése a szabályzat által kifejezetten meghatározott esetekben, illetve egyébként szükség szerint történik. A 48.4.1. pont az időbüntetés alkalmazásának feltételeként külön versenyigazgatói értesítés kiadását nem írja elő.

A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a nevező az időbüntetéssel szemben már a verseny ideiglenes eredményének közzétételét megelőzően óvást nyújtott be. Az óvást a Felügyelő Testület ugyancsak az ideiglenes eredmény közzététele előtt elbírálta, az ideiglenes eredményen pedig már a fellebbezési szándék bejelentése szerepelt.

Mindezek alapján a Bizottság megállapítja, hogy a nevező az alkalmazott időbüntetésről tudomással bírt, annak jogalapját és mértékét vitatta, és jogorvoslati jogát ténylegesen gyakorolta. A külön versenyigazgatói értesítés hiánya nem eredményezte a jogorvoslati jog sérelmét, és önmagában nem alapozza meg az időbüntetés érvénytelenségét. A Bizottság ezzel a fellebbezésben kifogásolt elsőfokú indokolási hiányosságot is érdemben megvizsgálta, és azt nem találta a határozat megsemmisítését indokoló körülménynek.

A fentiek alapján a II. fokú Fellebbezési Bizottság a nevező ezen fellebbezési érvét nem tartja megalapozottnak.

6) A büntetés aránytalan: ugyanezen a versenyen, azonos szabály alapján, a rendező saját iratai szerint következetlen jogkövetkezmények születtek.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megállapítja, hogy a jelen fellebbezési eljárás tárgya kizárólag a 16-os rajtszámú versenyautóval szemben alkalmazott időbüntetés jogszerűségének vizsgálata. A Bizottság hatásköre nem terjed ki a verseny más résztvevőivel kapcsolatos esetek önálló elbírálására vagy az azokban hozott döntések felülvizsgálatára. A hivatkozott további eseteket ezért kizárólag a nevező által felvetett következetlen szankcionálás vizsgálata érdekében, a nyilvánosan rendelkezésre álló hivatalos iratok alapján vette figyelembe.

A 29-es rajtszámú versenyautó esetében feltárt hiányosság a beépített tűzoltó rendszer biztosítószegének eltávolításával néhány másodperc alatt megszüntethető volt, így az nem eredményezett a 16-os rajtszámú versenyautóéhoz hasonló rajtkésést. Az ebben az ügyben kiszabott 30.000 Ft pénzbüntetés ezért nem azonos jogcímen került alkalmazásra.

A 19-es rajtszámú versenyautó esetében a feltárt hiányosság kijavítása ugyancsak nem okozott késedelmes rajtot, ezért az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 48.4.1. pontja szerinti időbüntetés alkalmazásának feltétele nem állt fenn.

A Bizottság megállapítja továbbá, hogy a Vezető Technikai Ellenőr napi jelentésében szereplő műszaki hiányosságok az ellenőrzések időpontjában fennálló állapotot rögzítették. Az, hogy egy hiányosságot ezt követően elhárítottak, nem teszi a jelentés erre vonatkozó megállapítását tévessé.

A Bizottság hangsúlyozza, hogy a 16-os rajtszámú versenyautóval szemben nem a beépített tűzoltó rendszer működésképtelensége miatt szabtak ki önálló büntetést. Az alkalmazott időbüntetés jogalapja a műszaki hiányosság következtében bekövetkezett késedelmes rajt volt.

Az FIA Nemzetközi Sportkódex 12.4.1. pontja a pénzbüntetést és az időbüntetést külön jogkövetkezményként nevesíti, 12.4.6. pontja pedig lehetővé teszi a büntetések együttes alkalmazását. A sportfelügyelői gyakorlatban ugyanakkor a büntetések halmozására jellemzően különösen indokolt esetekben kerül sor.

A 16-os rajtszámú versenyautó esetében a Felügyelő Testület a műszaki szabálytalanság miatt külön pénzbüntetést is kiszabhatott volna, azonban ezzel a lehetőséggel nem élt. A Bizottság megállapítja, hogy a külön pénzbüntetés mellőzése a nevező számára kedvezőbb elbírálást eredményezett, és nem értékelhető a szankcionálás következetlenségeként.

A Bizottság álláspontja szerint a hivatkozott esetek között fennálló lényeges különbség az, hogy a 16-os rajtszámú versenyautó esetében a műszaki hiányosság elhárítása késedelmes rajtot eredményezett, míg a másik két esetben ilyen késedelem nem következett be. A különböző jogkövetkezmények alkalmazása ezért önmagában nem bizonyít következetlen vagy aránytalan szankcionálást.

A fentiek alapján a II. fokú Fellebbezési Bizottság a nevező ezen fellebbezési érvét nem tartja megalapozottnak.

7) Új bizonyíték: azonos jelenség, eltérő elbánás – tanúnyilatkozata.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megvizsgálta a nevező által új bizonyítékként előterjesztett, a 26-os rajtszámú versenyautó ellenőrzésére vonatkozó tanúnyilatkozat tartalmát.

A Bizottság megállapítja, hogy a beépített tűzoltó rendszerek vezérlőegységeinek visszajelzései típusonként eltérhetnek. Egyes berendezések külön, sárga fényjelzéssel figyelmeztetnek az elemfeszültség csökkenésére, amely önmagában nem feltétlenül jelenti a rendszer működésképtelenségét, hanem a működőképesség fenntartása érdekében szükségessé váló elemcserére hívja fel a figyelmet. Más berendezések nem rendelkeznek ilyen előzetes figyelmeztető funkcióval, hanem kizárólag a megfelelő működést igazoló teszt visszajelzését biztosítják.

A Bizottság álláspontja szerint a tanúnyilatkozatban ismertetett fényjelzések a konkrét berendezéstípus és annak gyártói előírásainak ismerete nélkül nem alkalmasak annak megállapítására, hogy a 26-os rajtszámú versenyautó beépített tűzoltó rendszere a 16-os rajtszámú versenyautóéval azonos műszaki állapotban volt.

A 16-os rajtszámú versenyautó esetében a technikai ellenőr megállapította a rendszer működésképtelenségét, amelynek elhárítása és a rendszer ismételt ellenőrzése szükségessé vált. A tanúnyilatkozatban foglaltak ugyanakkor nem igazolják, hogy a 26-os rajtszámú versenyautó esetében azonos műszaki hiányosság állt fenn, illetve, hogy a két eset eltérő elbírálása azonos tényállás mellett történt volna.

A Bizottság hangsúlyozza továbbá, hogy a 16-os rajtszámú versenyautóval szemben alkalmazott időbüntetés nem önmagában a tűzoltó rendszer műszaki hiányosságának, hanem az annak következtében bekövetkezett késedelmes rajtnak volt a jogkövetkezménye. A tanúnyilatkozat ilyen késedelem bekövetkezését a 26-os rajtszámú versenyautó esetében sem igazolja.

A fentiek alapján a II. fokú Fellebbezési Bizottság a nevező ezen fellebbezési érvét nem tartja megalapozottnak.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság a fellebbezési díj visszafizetéséről az FIA Nemzetközi Sportkódex 15.5.5. pontja és az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 35.7. pontja alapján döntött. A hét fellebbezési érv közül kizárólag az ellenőrzésre fordított idő figyelembevételére vonatkozó kifogást találta részben megalapozottnak, amely a 13 perces időbüntetés egyperces mérséklését eredményezte. Az érdemi kifogások túlnyomó részének elutasítására és a mérséklés mértékére tekintettel a Bizottság a díj 10%-ának visszafizetését, a fennmaradó 90% visszatartását tartja indokoltnak.

A II. fokú Fellebbezési Bizottság megállapítja továbbá, hogy a beépített tűzoltó rendszer működőképességének helyreállítására irányuló elemcserét a versenyautóban rendelkezésre álló eszközökkel, a technikai ellenőr helyszíni utasítására és közvetlen jelenlétében végezték el. Az FIA Regionális Rallyversenyek Szabályzata 63.5.1. pontja a biztonsági javítást a vezető technikai ellenőr engedélyéhez és a technikai ellenőr jelenlétéhez köti. A technikai ellenőr néhány méteres távolsága az ellenőri jelenlét követelményének megfelelt. A Bizottság a rendelkezésére álló iratok alapján a beavatkozással összefüggésben a parc fermé szabályainak megsértését nem állapította meg; a vezető technikai ellenőri engedély megadásának körülményeit az iratok külön nem dokumentálják.

A Bizottság ugyanakkor megállapítja, hogy az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 28.1. és 28.8. pontjai, valamint az MNASZ Rally Versenyek Szabályai 18.9. pontja eltérő terjedelemben szabályozzák a biztonsági ellenőrzések megengedett helyét és időpontját, ami a rendelkezések együttes alkalmazása során értelmezési bizonytalanságot eredményez. Erre tekintettel felkéri az MNASZ Rally Szakági Bizottságát és Sporttanácsát, hogy a 2027. évi szabályok kidolgozása során egyértelműsítsék az érintett rendelkezéseket. A Bizottság javasolja továbbá a párhuzamos szabályozás megszüntetését oly módon, hogy a részletes rendelkezések egyetlen szabályzatban kapjanak helyet, a másik szabályzat pedig legfeljebb figyelemfelhívó hivatkozást tartalmazzon azokra. A szabályozásnak egyértelműen rendeznie kell az időellenőrző állomás és a gyorsasági szakasz rajtja között végezhető biztonsági ellenőrzések feltételeit, a versenyzők felkészülési idejének védelmét, valamint az ellenőrzésekre fordított idő elszámolását.

A Bizottság ezzel összefüggésben szükségesnek tartja, hogy az ilyen jellegű biztonsági ellenőrzésekről a Vezető Technikai Ellenőr haladéktalanul tájékoztassa a versenyigazgatót. A versenyigazgató ennek ismeretében szükség esetén intézkedhet az időellenőrző állomás és a gyorsasági szakasz rajtja közötti várakozási idő meghosszabbításáról, biztosítva, hogy a versenyzőpárosok számára előírt háromperces rajtfelkészülési idő teljes egészében rendelkezésre álljon. A Bizottság hangsúlyozza, hogy a biztonsági ellenőrzések elvégzésének lehetősége nem járhat a versenyzők szabályzatban biztosított felkészülési idejének csökkenésével.

A Bizottság megvizsgálta az óvást elbíráló felügyelő testületi határozatban szereplő téves dátumokat is. A GY2 gyorsasági szakasz eseményei 2026. szeptember 12-én történtek, míg az óvást elbíráló határozatban egyes dátumok 2026. szeptember 11-ét jelölnek. A Bizottság ezt nyilvánvaló adminisztratív elírásnak tekinti, amely nem érinti a határozat érdemi tartalmát, és nem teszi kétségessé az elbírált esemény azonosíthatóságát. Az FIA Nemzetközi Sportkódex 11.7.5. pontja lehetővé teszi az ilyen jellegű elírások kijavítását a döntés érdemi tartalmának megváltoztatása nélkül. A dátumhiba ezért önmagában nem alapozza meg a határozat megsemmisítését.

Az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 35.8.1. pontja alapján a II. fokú Fellebbezési Bizottság jelen határozata azonnal véglegessé válik. A határozat alapján módosított versenyeredmény végleges eredményként közzétehető.
A határozattal szemben az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások 35.6.13. pontja alapján, annak kézhezvételétől számított 7 napon belül az MNASZ Elnökségéhez felülvizsgálati kérelem nyújtható be, amelynek a határozat végrehajtására nincs halasztó hatálya. A 35.6.14. pont alapján az Elnökség a felülvizsgálat során a szabálytalan határozatot megsemmisítheti, és a Sporttanácsot új másodfokú eljárás lefolytatására kötelezheti.

Budapest, 2026. november 2.

Móni István	**Groll Róbert**	**Pintér Kálmán**
a II. fokú Fellebbezési Bizottság vezetője	a II. fokú Fellebbezési Bizottság tagja	a II. fokú Fellebbezési Bizottság tagja
s.k.	s.k.	s.k.

Kiadmány hiteléül:

Magyar Nemzeti Autósport Szövetség
H-1146 Budapest, Istvánmezei út 1-3.
Adószám: 19234168-2-42

Sztankovics Györgyi
irodavezető