



Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság

16.Bhar.24/2026/7.

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság Budapesten, a 2026. évi május hó 27. napján megtartott nyilvános ülésen meghozta a következő

v é g z é s t:

A közlekedés biztonsága elleni vétség miatt Terhelt1 ellen indult büntetőügyben a Fővárosi Törvényszék mint másodfokú bíróság 2025. november 7. napján kihirdetett 23.Bf.8912/2024/15. számú ítéletét helybenhagyja.

Tájékoztatja a vádlottat, hogy kérelmére az állam az ügydöntő határozat jogerőre emelkedésétől számított egy hónapon belül – jogszabályban meghatározott mértékben – megtéríti a vádlott költségét, továbbá meghatalmazott védőjének díját és költségét.

A végzés ellen további fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

[1] A Pesti Központi Kerületi Bíróság 2024. április 24. napján kihirdetett 23.B.11.087/2022/32. számú ítéletével Terhelt1 vádlottat bűnösnek mondta ki a Btk. 232. § (1) bekezdésébe ütköző és a (4) bekezdés szerint minősülő közlekedés biztonsága elleni vétségben, és ezért 200 napi tétel pénzbüntetésre ítélte, egy napi tétel összegét 1.500 forintban állapította meg, rendelkezett az így kiszabott, összesen 300.000 forint pénzbüntetés átváltoztatásának a lehetőségéről, és kötelezte az eljárás során felmerült bűnügyi költség megfizetésére.

[2] Az ítélet ellen az ügyészség, vádlott és védő fellebbezést jelentett be, melyet elbírálv a Fővárosi Törvényszék mint másodfokú bíróság a 2025. november 7. napján kihirdetett 23.Bf.8912/2024/15. számú ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta, a vádlottat az ellen közlekedés biztonsága elleni vétsége (Btk. 232. § (1) és (4) bekezdés) miatt emelt vád alól felmentette, és a közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése (Szabs. tv. 224. § (1) bekezdés) miatt folyamatban lévő szabálysértési eljárást megszüntette, megállapította, hogy az eljárás során felmerült bűnügyi költséget az állam viseli.

[3] Az ítélet ellen az ügyészség jelentett be fellebbezést a vádlott bűnösségének megállapítása és büntetés kiszabása érdekében.

[4] A Fővárosi Főügyészség Büntetőbírószági Ügyek Osztálya Bfel.3915/2024/4. számú fellebbezés indokolásában előadta, hogy a másodfokú bíróság a tényállást teljeskörűen felderítette, de az a Be. 592. § (2) bekezdés a) és d) pontja alapján részben megalapozatlan, mivel a tényállást hiányosan állapította meg és a megállapított tényekből további tényekre helytelenül következtetett. Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság által a [23] pontban rögzítetteket indokolt a tényállásban szerepeltetni, mely szerint a vádlottat a mögötte lévő forgalom akadályozta. A gépjárműve mögött, a baleset bekövetkezésének időpontjában más jármű is állt, a baleset hatókörében a vádlotton és a HÉV szerelvény utasain kívül számos más személy tartózkodott. A másodfokú bíróság ezzel kapcsolatban úgy foglalt állást, hogy az elsőfokú bíróság a [23] pontban helytelen logikai következtetéssel állapította meg, hogy a veszélyhelyzetet az is okozhatta, hogy a HÉV járműszerelvény a vádlotti gépjárművet akár vissza is lökhette volna a utcanév útra, mellyel az ott esetlegesen közlekedő járművek vezetői vagy utasai életét vagy testi épségét veszélyeztethette. Tette ezt az elsőfokú bíróság annak ellenére, hogy nem folytatott le bizonyítást a utcanév út forgalmára.

[5] A másodfokú bíróság azt is kifejtette, hogy a vádlott a közúti közlekedésben nem minősül extraneusnak, mivel a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény alanya csak kívülálló lehet, aki nem annak a közlekedési ágazatnak a szabályai alatt áll, melynek biztonsága veszélybe kerül. Mivel a vádlott a közúti közlekedés szabályainak hatálya alatt állt, a közúti közlekedésben részt vevők sérelmére a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt nem követhette el.

[6] Az ügyészség hivatkozott arra, hogy a másodfokú bíróságnak iratellenes az a megállapítása, mely szerint más közlekedési résztvevő biztonsága, testi épsége nem volt veszélyben. A vádlotti gépjármű hatókörében más közúti közlekedésben részt vevő is volt, aki azonban a balesettel azért nem érintett, mert a vádlott gépjárművét a rá ható erő más irányba lökte. Így iratellenes az a megállapítás is, hogy a utcanév út forgalmára nem folyt bizonyítás, mert a vádlott maga nyilatkozott a baleset időpontjában fennálló közlekedési helyzetre. A HÉV úgy lökte a vádlott gépkocsit meg, hogy az a utcanév út buszsávjában keresztben került nyugalmi helyzetbe. A utcanév út köztudottan forgalmas, a tömegközlekedési eszközök rendszeresen igénybe veszik a buszsávot, a cselekmény pedig a reggeli közlekedési csúcsforgalom időtartamába esik.

[7] Az, hogy a vádlott cselekvősege nem okozott konkrét veszélyt, hanem csak távoli veszélyhelyzetet, kizárólag a szerencsének volt köszönhető, ugyanis a HÉV vezetője alkalmazhatta volna a fékezésnek egy olyan módját is, a mely az utasok életének, testi épségének a veszélyeztetésével járt volna. Azzal pedig, hogy a vádlott által irányíthatatlanná vált jármű a busz forgalmi sávba került, a közúti közlekedésben részt vevő személyek élete, testi épsége távoli veszélybe kerülését eredményezte. A vádlott megszegte a KRESZ 39. § (3) bekezdésében foglalt kötelezettségét, azonban ez nem a közúti közlekedés körében, hanem a vasúti közlekedés körében fejtette ki elsődleges hatását, és kizárólag távoli veszélyhelyzet alakult ki.

[8] A vádlott büntetőjogi felelősségének megállapítása nem tehető függővé attól, hogy az általa okozott baleset következményei nem a közúti közlekedés körében, hanem a vasúti közlekedés körében fejtette ki a hatását, és távoli veszélyhelyzetet eredményezett.

[9] Az elsőfokú bíróság azzal, hogy a vádirati tényállást az ítéleti tényállás tekintetében kiegészítette, nem sértette meg a vádelvet.

[10] Az ügyész indítványozta a tényállás kiegészítését, a vádlott bűnösségének kimondását közlekedés biztonsága elleni vétségben (Btk. 232. § (1) és (4) bekezdés), a vádlottal szemben pénzbüntetés és határozott idejű közti járművezetéstől eltiltás kiszabását.

[11] A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség BF.927/2025/4. számú átiratában az ügyészi fellebbezést – a büntetés és az indokolás körében módosítva – fenntartotta.

[12] Előadta, hogy hatályon kívül helyezést indokoló eljárási szabályszegést sem az elsőfokú, sem a másodfokú eljárásban nem észlelt, azonban a veszélyhelyzet megállapítása nem szakkérdés, így a szakértő kirendelésére indoktalanul került sor, mely az eljárás jelentős elhúzódását eredményezte mindkét szakban. Megalapozatlanság hiányában az elsőfokú ítéleti tényállás helyesbítése, kiegészítése vagy eltérő tényállás megállapítása eljárási szabályba ütközik. A tényállás módosítása a Be. 593.§ (2) bekezdésében írtakkal ellentétesen történt, így a harmadfokú eljárásban a másodfokú ítélet megváltoztatása és a másodfokú bíróság eljárási szabálysértésének és a tényállás ebből következő téves következtetésen alapuló, a felülmérlegelés tilalmába ütköző indokolatlan megváltoztatásának mellőzése indokolt.

[13] A harmadfokú eljárásban az elsőfokú bíróság ítéletének [13] bekezdése tekintetében a másodfokú bíróság tényállásváltoztatását csak annyiban lehet figyelembe venni, hogy a vádlott cselekményével összefüggésben a vasúti közlekedésben résztvevők biztonságának, életének, testi épségének veszélye vizsgálendő, abból a veszélyeztetés kérdésében az elsőfokú bíróság által megállapítottakat kell irányadónak tekinteni, hogy a veszélyeztetés megtörtént. A veszély alatt olyan helyzet értendő, amikor fennáll az élet vagy a testi épség sérelmének a reális lehetősége. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény nem kívánja meg a konkrét, tehát térben és időben konkretizálódott, így már meghatározott személyt vagy személyeket fenyegető veszélyt. Elegendő az élet vagy testi épség olyan távolabbi veszélyeztetése, amelyben a sérelem bekövetkezése valószínű, de nem következik be feltétlenül. Jelen ügyben tehát nem annak van

[14] jelentősége, hogy a mozdonyvezető fékezett és sem ő, sem az utasok nem sérültek meg, hanem annak, hogy a közeledő szerelvény ellenére a vádlott azzal, hogy a vasúti síneken megállt, akadályt képezett, fennállt a reális lehetősége annak, hogy a mozdonyvezető és az utasok testi épsége sérüljön.

[15] A Btk. 232. § (5) bekezdése pedig a veszély elhárításához fűzött kedvezményeket a veszély előidézőjének a javára látja megállapíthatónak akkor, ha a veszély elhárítása a veszély előidézőjének, jelen ügyben Terheltnek és nem más, így jelen ügyben a mozdonyvezető magatartásához fűződik, de ez akkor sem tenné lehetővé a felmentő döntés meghozatalát.

[16] Tévedett a másodfokú bíróság, amikor a veszélyeztetést a szakértői vélemény alapján kizárta, mivel a szakértőnek nem volt jogosultsága ezt kimondani. A vészfékezéssel egyenértékű gyorsfékezés nem kétséges és egy tömegközlekedési eszközről beszélünk, amin sok utas utazik (nem szükséges közvetlenül és személy szerint tudni az utasok beazonosíthatóságát). Az ütközéshez vezető okfolyamat elindítója a vádlott mulasztása volt, ezt maga sem tagadta. A „belógó” gépkocsija magában hordozta azt a veszélyt, hogy ütközik a vasúti pályán érkező járművel. Olyan közlekedési helyzetet generált, amelynek a kimenetele, eredményének súlyossága a véletlentől, a közlekedési helyzet más résztvevőinek magatartásától (vezetői tapasztalat, gyors reagálás képessége, elhárítás módjának megválasztása, egyáltalán a kitérés lehetősége) nagymértékben függ. Ezért a vasúti közlekedés biztonságát kétségtelenül veszélyeztető helyzet kialakulásában a vádlottat gondatlanság terheli.

[17] Egyebekben a Be. 619. § (1) bekezdése alapján a harmadfokú felülbírálat a másodfokú bíróság által megállapított tényállás alapján végezhető el. E tényállásból okszerűen következik Terhelt vádlott bűnössége a közlekedés biztonsága elleni vétségben (Btk. 232. § (1) bekezdés és (4) bekezdés). A vádlottal szemben a Be. 746. § (5) bekezdése szerinti súlyosítási tilalom figyelembevételével pénzbüntetés kiszabása indokolt, a javára írható enyhítő körülményeket az elsőfokú bíróság ítélete tartalmazza.

[18] A járművezetéstől eltiltás mellőzése tekintetében egyetértett az elsőfokú ítéletben írtakkal. A bűnösnek kimondott vádlottat a Be. 574. § (1) és (2) bekezdéseiben írtak alapján a bünyügyi költség viselésére kell kötelezni, a Be. 574. § (3) bekezdésére figyelemmel a szakértői bizonyítás költségének kivételével. Megjegyzendő, hogy a másodfokú bíróság a Be. 573. § (1) bekezdésében foglaltak ellenére szüntette meg a nemlétező szabálysértési eljárást. A vádirat a KRESZ szabályszegést nem a bűncselekmény megvalósulásához kötötte. Az ügyészség nem a közúti közlekedési ágazatra vonatkozó KRESZ szabályszegés miatt, hanem a vasúti közlekedés hatálya alá nem tartozó vádlott által, a vasúti átjáróban történt akadály létesítése miatt emelt vádat. Figyelemmel arra, hogy emellett a vádlott KRESZ szabályt is sezeget, így az a Btk. 234. §-ában és a Btk. 235. §-ában meghatározott eredmény hiányában nem minősül közúti veszélyeztetésnek vagy közúti baleset gondatlan okozásának, hanem az csupán súlyosító körülményként értékelendő. Mivel a vádlott felmentésére – erre irányuló vád hiányában – nem a közúti szabályok megsértése miatti közúton elkövetett bűncselekmény miatt, hanem azon kívül egy másik bűncselekmény miatt történt, ezért a Be. 573. § (1) bekezdése alkalmazásának nem volt helye.

[19] A Be. 573. § (1) bekezdése ugyanis a vád tárgyává tett bűncselekmény miatti felmentés esetén teszi lehetővé, hogy a szabálysértési eljárás megszüntetésre kerüljön, de csak akkor, ha az az adott cselekmény nem bűncselekmény, hanem szabálysértés.

[20] Mindezek alapján indítványozta, hogy a Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság a Fővárosi Törvényszék mint másodfokú bíróság ítéletét a Be. 606. § (1) bekezdése és a Be.

624. § (2) bekezdése alapján változtassa meg. A vádlottat mondja ki bűnösnek közlekedés biztonsága elleni vétségben (Btk. 232. § (1) bekezdés és (4) bekezdés), ítélje pénzbüntetésre és rendelkezzen a bűnügyi költség viseléséről, továbbá a szabálysértési eljárás megszüntetésére vonatkozó rendelkezést mellőzze. Egyebekben a másodfokú ítéletet hagyja helyben.

[21] A védő észrevételében előadta, hogy téves az az ügyészi érvelés, ami a szakértő indokolatlan meghallgatásából vezeti le a másodfokú ítélet megalapozatlanságát. A veszélyhelyzet megállapítása valóban jogalkalmazói kérdés, azonban annak megállapításához szükségesek azok a paraméterek, amelyekre a szakértőt a másodfokú bíróság nyilatkoztatta. A sérülés lehetősége ugyancsak szakkérdés. A szakértő ugyanis megerősítette a védelem azon álláspontját, hogy kizárólag az minősül releváns akadállynak, ami hirtelen sebességváltozást idéz elő, az 1 km/h sebességváltozás olyan minimális, hogy az nem jelent sem a HÉV vezetőire, sem az utasaira még távoli veszélyt sem. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények tényállási eleme a veszély, nem a közvetlen, hanem a távoli veszély. Az ügyészség és az elsőfokú bíróság ezt a távoli veszélyt szisztematikusan felcseréli a távoli veszély vagy akár a közvetlen veszély lehetőségével.

[22] A védelem sem vitatta, hogy a vádlotti jármű kb. 30 cm-t belógott a HÉV úrszelvényébe, azonban ez nem tekinthető olyan akadálylétesítésnek, amely veszélyezteti a vasúti közlekedésben részt vevők biztonságát, így a bűncselekmény eredménye nem valósult meg. A személyi sérülés alapvetően a járműveket ért sebességváltozással függ össze, a sebességváltozás pedig tömegarányos, a nagyobb tömegű jármű esetében kisebb. A személygépkocsi baleseti tömege jóval alacsonyabb, így az ütközés sem a HÉV vezetőjét sem annak utasait nem veszélyeztette, a személyi sérülés még Terhelt1 esetében sem következett be.

[23] szakértőt a tárgyaláson megerősítette, hogy a sebességváltozás a személyi sérülés távoli lehetőségének előidézésére is teljesen alkalmatlan volt.

[24] Az elsőfokú ítélet [23] bekezdésében kifejtettek is minden alapot nélkülöznek, ugyanis ismeretlen utasok és a baleset környezetében közlekedő ismeretlen személyek esetében az élet, testi épség veszélyeztetése végképp nem állhat fent, hiszen az még a baleset hatókörében lévő személyek (vonatvezető, utasok) be nem következett veszélyeztetésnél is távolabbi veszélyt fikcionál. A másodfokú bíróság azt is elvi éllal megjegyzi, hogy a vádlott a utcanév úti forgalom tekintetében nem minősül extraneusnak. Terhelt1 tehát – miután ő maga is a közúti közlekedés szabályainak hatálya alatt állt – a közúti közlekedésben részt vevők sérelmére a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt nem követheti el.

[25] Indítványozta, hogy az ítéltábla a törvényszék ítéletét hagyja helyben, és így a vádlottat az ellene közlekedés biztonsága elleni vétség miatt emelt vád alól mentse fel.

[26] A harmadfokú nyilvános ülésen az ügyész a fellebbezést fenntartotta, annak indokolását az írásbelivel egyezően adta elő. Kiemelte, hogy abban nem helytálló az elsőfokú bíróság indokolása, hogy a vádlotti veszélyeztetést nem csak a vasúti közlekedés, hanem a

közúti körében is megállapította azzal, hogy a gépkocsi a utcanév úton a buszsávba visszapördülve állt meg. Ennek mellőzésével indítványozta, hogy az ítéltábla az elsőfokú bíróság ítéletének megfelelően a másodfokú bíróság ítéletét változtassa meg, és mondja ki bűnösnek a vádlottat a Btk. 232. § (1) bekezdésébe ütköző és a (4) bekezdés szerint minősülő közlekedés biztonsága elleni vétségben, és ítélje pénzbüntetésre.

[27] A védő ugyancsak fenntartotta az írásbeli észrevételében írtakat, kiemelve, hogy a vádlotti cselekmény folytán egyedül a védenca élete, testi épsége került veszélybe, az önveszélyeztetés azonban nem bűncselekmény. Egyetértett azzal a másodfokú ítéletben kifejtett állásponttal, mely szerint a utcanév út forgalmára nem folyt bizonyítás, a közúti közlekedési szabályok tekintetében pedig a vádlott nem minősül extraneusnak. Az igazságügyi műszaki szakértő véleménye egyértelmű, a vasúti közlekedés résztvevői élete, testi épsége nem volt veszélyben, márpedig a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény tényállási eleme a veszély, ezért a védenca felmentése a Be. 566.§ (1) bekezdés a) pontjában írt okból – bűncselekmény hiányában – törvényes, így a másodfokú ítélet helybenhagyását indítványozta.

[28] Terhelt1 vádlott sem az ügy érdemében, sem az utolsó szó jogán nem kívánt felszólalni, védőjével egyetértett.

[29] A Be. 615. § (1) bekezdése alapján a másodfokú bíróság ítélete ellen fellebbezésnek van helye a harmadfokú bírósághoz a másodfokú bíróságnak az elsőfokú bírósággal ellentétes döntése esetén. Ugyanezen jogszabályhely (2) bekezdés b) pontja alapján ellentétes a döntés, ha a másodfokú bíróság az elsőfokon elítélt vádlottat felmentette vagy vele szemben a büntetőeljárást megszüntette.

[30] Az ügyészi másodfellebbezés tehát joghatályos, de nem megalapozott.

[31] A Be. 618. § (1), (2) és (3) bekezdése alapján a harmadfokú bíróság a másodfokú bíróság ítéletének a fellebbezéssel sérelmezett ellentétes döntését, azon rendelkezését, illetve részét, amelyet az elsőfokú bíróság ítéletének a sérelmezett ellentétes döntéssel összefüggő felülbírálata eredményezett, és az elsőfokú és a másodfokú bírósági eljárást arra tekintet nélkül bírálja felül, hogy ki, milyen okból fellebbezett. A harmadfokú bíróság hivatalból dönt az egyszerűsített felülvizsgálat tárgyát képező kérdésekben.

[32] Az ítéltábla megállapította, hogy sem az elsőfokú, sem a másodfokú bíróság nem vétett eljárási szabálysértést.

[33] Nem osztotta azt a törvényszéki álláspontot, mely szerint az elsőfokú bíróság azzal, hogy indítvány hiányában a Be. 518.§ (3) bekezdése alapján megismételte a tárgyalást, relatív eljárási szabálysértést követett el.

[34] Az eljárási cselekmény idején hatályos Be. 518.§ (3) bekezdése alapján a tárgyalást ismétlés nélkül lehet folytatni, ha a tanács összetételében nem történt változás, egyébként a tárgyalást meg kell ismételni. Ha a korábbi tárgyalási hatánap óta hat hónap eltelt, a tárgyalást az ügyész, a vádlott vagy a védő indítványára meg kell ismételni. A bíróság a tárgyalást a tárgyalás korábbi anyaga lényegének ismertetésével ismétli meg.

[35] Jelen esetben a 2023. szeptember 7-i tárgyalás óta hat hónapnál hosszabb idő telt el a 2024. április 16. napján megtartott tárgyalásig. Az elsőfokú bíróság nem nyilatkoztatta az ügyészt, vádlottat, védőt, hogy indítványozzák-e a tárgyalás megismétlését. Ennek elmaradása eljárási szabálysértés abban az esetben, ha nem történik ismétlés, jelen esetben azonban azzal, hogy a bíróság a tárgyalást indítvány hiányában megismételte, az eljárás résztvevőinek jogát nem korlátozta és az eljárás elhúzódását sem eredményezte, így ez nem értékelhető az eljárási szabályok megsértéseként.

[36] Ugyancsak nem értett egyet az ítéltábla a másodfokú bíróság eljárási szabályszegésére vonatkozó ügyészi érveléssel sem. A Be. 594. § (1) bekezdése alapján a másodfokú eljárásban bizonyítás felvételének a részbeni megalapozatlanság kiküszöbölése érdekében van helye, és tekintettel arra, hogy a törvényszék a tényállás részbeni megalapozatlanságát – helyesen – megállapította, azt a Be. 593.§ (1) bekezdése alapján köteles volt kiküszöbölni. Tekintettel arra, hogy a törvényszék helyesen küszöbölte ki a részbeni megalapozatlanságot, és így törvényesen állapított meg eltérő tényállást, a Be. 619. § (3a) bekezdése alkalmazásának nem volt helye.

[37] Kétségtelen, hogy a mások életének, testi épségének veszélyeztetése jogkérdés, azonban az ahhoz vezető folyamatok elemzése, a közlekedés során ható erők fizikai, matematikai vizsgálatának szükségességére tekintettel különleges szakértelmet igényel (Be. 188. §. (1) bekezdés), így a szakértő nem terjeszkedett túl a kompetenciáján a másodfokú meghallgatása alkalmával és a törvényszék sem intézett olyan kérdést a szakértőhöz, amelynek eldöntése nem a különleges szakértelem igényével függött össze.

[38] A másodfokú eljárásban a szakértő meghallgatása indokolt volt, és annak alapján a törvényszék megalapozottan állapított meg eltérő tényállást, amely a Be. 619.§ (1) bekezdése alapján a felülbírálat alapját képezte.

[39] Fontos kiemelni, hogy az igazságügyi műszaki szakértői vélemény és a menetíró alapján a HÉV szerelvény sebessége a fékezés elhatárolásakor 37-38 km/h, az ütközéskor pedig 32-33 km/h volt. A vonat teljes fékútja 59 méter volt, a fékezés időtartama pedig 10

másodperc. Az ügyészi okfejtésre reflektálva emeli ki az ítéltábla, hogy a szakértő másodfokú tárgyláson (15. sorszámú jegyzőkönyv 3-4. oldal) tett nyilatkozata szerint a gyorsfékezés és a vészfékezés között műszaki értelemben nincs különbség, tehát a vonatvezető a lehető legnagyobb lassulással járó fékezést alkalmazta. A szakértő maga is úgy nyilatkozott, hogy az utasokra a fékezés volt a legnagyobb hatással, ugyanis az ütközés gyakorlatilag érzékelhetetlen kellett, hogy legyen, azt ugyanis a sebességrögzítő rendszer sem mutatta ki. A fékezés során $0,85 - 1,1 \text{ m/s}^2$ közötti intenzitású lassulás hatott a HÉV utasaira és vezetőjére, míg egy álló utas kapaszkodva $3,5-4 \text{ m/s}^2$ lassulást el tud viselni, tehát ez a mértékű lassulás, melynek a HÉV utasai és vezetője ki voltak téve – hangsúlyozandó, hogy szakértői módszerrel alátámasztottan – nem eredményezhette, hogy valaki például alvó helyzetben leessen az ülésről, vagy kapaszkodás hiányában eessen, az lehetett zavaró, hogy a fékezés több másodpercig tartott.

[40] A cselekmény idején és jelenleg is hatályos szabályozás már a jogi norma szintjén is szűkíti a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény eredményének megállapíthatóságát, míg ugyanis az 1978. évi IV. tv. 184. § (1) bekezdése alapján a bűncselekmény eredménye a közlekedés biztonságának veszélyeztetése volt, addig jelenleg már a bűncselekmény csak akkor valósul meg, ha a más vagy mások élete vagy testi épsége kerül veszélybe. A tényállásszerűség megállapításához a hatályos Btk.-hoz fűzött indokolás szerint elegendő a távoli veszély létrejötte is – tehát olyan helyzet, amelyben a sérelem bekövetkezése valószínű, de nem szükségszerű. Ha azonban a magatartás a veszélyeztetésre eleve nem alkalmas, akkor a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény nem valósulhat meg.

[41] Jelen esetben a veszélyhelyzet fennállása szempontjából nem egy absztrakt helyzetet kellett elemezni, hanem egy ténylegesen bekövetkezett ütközést, amely a konkrét szám adatokra figyelemmel pontos számításokat tett lehetővé. Nem elméleti szinten kellett állást foglalnia a bíróságnak sem arról, hogy egy esetleges ütközés esetén fennállt-e a mások életének, testi épségének veszélyeztetése, hanem a konkrét, megtörtént eset alapján lehet kijelenteni, hogy senki sem sérült meg, és a valós sebesség adatok alapján lehetett azt is kijelenteni, hogy ilyen sebesség mellett, ilyen lassulással számolva nem is állt fent annak a veszélye, hogy a vasúti közlekedésben részt vevő személyek élete vagy testi épsége veszélybe kerüljön. Ennél nagyobb mértékű lassulás pedig az adott vasúti járművel nem volt elérhető, tehát nagyobb lassulási erő az utasokat és a vonatvezetőt nem érthette volna.

[42] Helyes az az okfejtés is, hogy a vádlott a közúti közlekedési szabályok hatálya alá esik, tehát a közúti közlekedési szabályok tekintetében nem tekinthető kívülállónak (extraneusnak), ezért a speciális alanyiségra tekintettel a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt a közúti közlekedés tekintetében nem követhette el.

[43] Okszerűen vizsgálta a másodfokú bíróság a közúti közlekedési szabályok vonatkozásában a vádlott felelősségét, és minthogy azt a vádirat is tartalmazta, helytállóan állapította meg, hogy megszegte a KRESZ 39.§ (3) bekezdés a) pontjában írt közúti közlekedési szabályt.

[44] Csak a teljesség kedvéért jegyzi meg az ítéltábla, hogy amennyiben ezzel a vádlott a közúti közlekedésben másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést vagy ennél súlyosabb sérülést okozott volna, akkor a Btk. 235. §-ában írt bűncselekmény lenne a terhére róható, ilyen azonban nem történt, míg a közúti veszélyeztetés (Btk. 234. §) sem a vádlotti tudattartalomra, sem pedig a közvetlen veszélyhelyzet nem vitatott hiányára tekintettel fel sem merült.

[45] A vádlott azonban kétségtelenül közúti közlekedési szabályt segett, amellyel azonban egyik bűncselekmény törvényi tényállását sem merítette ki. Ezt a szabályszegést a vádirati tényállás is tartalmazza, annak jogszabályhelyét is megjelöli. A Be. 6.§ (2) bekezdése alapján a bíróságnak a vádról döntenie kell, a Be. 573.§ (1) bekezdése alapján pedig, ha a bíróság a tárgyalás eredményéhez képest úgy látja, hogy a vád tárgyává tett cselekmény szabálysértés és ezért a vádlottat felmenti, a szabálysértést elbírálja.

[46] Ezen okfejtés alapján az ítéltábla nem osztotta azt az ügyészi álláspontot, mely szerint nem lett volna helye a Be. 573.§ (1) bekezdése alkalmazásának.

[47] A vádirat 2. oldalának második bekezdése a vádlott terhére rója, hogy „a vádlott a vasúti kereszteződéshez érve – mivel a tőle elvárható figyelmet és körültekintést elmulasztotta – nem állt meg a „két vagy többvágányú vasúti átjáró kezdete” jelzőtábla jelzésnél, hanem járműve elejével – anélkül, hogy meggyőződött volna az áthaladás veszélytelenségéről – ráhaladt a vasúti átjáró területére.” „A vádlott a fenti cselekményével megszegte a KRESZ 39.§ (3) bekezdés a) pontjában, valamint (4) bekezdésében foglalt közlekedési szabályokat... a vádlott a cselekményével a vasúti közlekedésben részt vevők... biztonságát, életét, testi épségét veszélyeztette.”

[48] Ebből tehát egyértelműen kitűnik, hogy a közúti közlekedési szabály megszegésének értékelésével a törvényszék nem terjeszkedett túl a vádon, éppen ellenkezőleg, így merítette azt ki.

[49] A fentiek alapján a törvényszék megalapozottan jutott arra, hogy a vádlott cselekménye nem bűncselekmény, így a Be. 566. § (1) bekezdés a) pontjában írt okból törvényesen mentette fel az ellene a Btk. 232. § (1) bekezdésébe ütköző és a (4) bekezdés szerint minősülő közlekedés biztonsága elleni vétség miatt emelt vád alól, és a Szabs. tv. 83. § (1) bekezdés h) pontja alapján törvényesen szüntette meg a Szabs. tv. 224. § (1) bekezdésébe ütköző közúti közlekedési szabályok kisebb fokú megsértése miatti szabálysértési eljárást a két éves abszolút elévülési idő elteltére figyelemmel.

[50] A másodfokú bíróság ítéletének egyéb rendelkezései ugyancsak törvényesek.

[51] A Be. 576. § (2) bekezdése alapján, ha a vádat az ügyészség képviselte, és a bíróság a vádlottat az 566. § (3) bekezdésében meghatározott eset kivételével felmenti, vagy vele szemben az eljárást az ügyészség vádejtese miatt megszünteti, az állam az ügydöntő határozat jogerőre emelkedésétől számított egy hónapon belül – jogszabályban meghatározott mértékben – megtéríti a vádlott költségét, továbbá meghatalmazott védőjének díját és költségét, az ítéltábla ennek lehetőségéről a vádlottat tájékoztatta.

[52] A fentiek alapján az ítéltábla a törvényszék ítéletét a Be. 620. § (1) bekezdése alapján nyilvános ülésen a Be. 623.§ alapján helybenhagyta.

Budapest, 2026. május 27.

dr. Ujvári Ákos s.k.	Radnainé dr. Solymosi Viktória s.k.	dr. Patassy Bence s.k.
a tanács elnöke	előadó bíró	bíró

A Fővárosi Törvényszék mint másodfokú bíróság 23.Bf.8912/2024/15. számú ítélete a Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság 16.Bhar.24/2026/7. számú végzésével történt helybenhagyás folytán 2026. május 27. napján jogerőre emelkedett.

Budapest, 2026. május 27.

Dr. Ujvári Ákos s.k.
a tanács elnöke