

JOGI FÓRUM PUBLIKÁCIÓ

A vasúti átjárókban bekövetkezett közlekedési balesetek büntetőjogi értékelése

Szerző:

dr. Vig Zita Veronika

a Szigetszentmiklósi Járásbíróság bírósági titkára

Budapest, 2023.

1. Bevezetés

Sajnálatos módon egyre gyakoribbak, és általában súlyos kimenetelűek a vasúti átjárókban bekövetkező balesetek. A MÁV Csoport adatközlése szerint 2022-ben a korábbi évekhez képest ismét megduplázódott a vasúti átjárókban bekövetkezett közlekedési balesetekben elhunytak száma. Ezen események számos okra vezethetők vissza, szakdolgozatom célja ezek vizsgálata, a vasúti átjárók szabályozásának, a biztosító berendezéseknek a bemutatása, illetve a hazai jogi szabályozás elemzése jogeseteken keresztül.

A KRESZ meghatározza a vasúti átjáró fogalmát, valamint szabályozza az azon való áthaladást is. A vasúti átjárók különösen balesetveszélyes jellegének megfelelően önmagában az azon való szabályellenes áthaladás is szabálysértés megállapítását eredményezi, melynek elbírálása a rendőrség hatáskörébe tartozik. Amennyiben az átjáró megközelítése, illetve az áthaladás során veszélyhelyzet alakul ki, illetve súlyosabb eredmény következik be, bűncselekmény megállapításának lehet helye. Az átjárók biztosítása szigorú szabályok mentén történik, mégis, az itt bekövetkezett balesetek jelentős számában az átjárók fény-, vagy félsorompóval történő biztosítása ellenére is megtörténik a tragédia, melynek során az áldozatok között nem csak a (figyelmetlen) szabályszegő, hanem annak utasai is szerepelnek. Ugyanakkor a biztosító berendezések megrongálásával, azok megváltoztatásával és áthelyezésével is előidézhető veszélyhelyzet, mely szintén bűncselekmény megállapításának alapját képezi.

A vasúti szerelvény jellegéből fakadóan hosszú, akár több száz méteres fékúttal rendelkezik, így az átjárókban megjelenő hirtelen akadály esetén a vasúti járművezető számára a baleset elhárítására már csak minimális lehetőség marad.

A hazai vasút fennállásának közel 200 éve alatt számos tragikus baleset következett be, ezek közül néhányat dolgozatomban is ismertetek, melyek ideig-óráig reflektorfénybe állították a vasúti átjárók veszélyességét, illetve az azokon történő áthaladás szabályozásának és biztosításának a szükségességét.

A fentieknek megfelelően a vasúti járművezetői munkakört betöltők alapképzésüket követően is folyamatos időszakos oktatásokon vesznek részt, illetve kiválasztási mechanizmusuk is a rájuk rótt feladat fizikai és pszichológiai terhelésének megfelelően épül fel.

Szakdolgozatomban alapvetően a KRESZ rendelkezéseit, a Büntető törvénykönyv vonatkozó tényállásait - közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény, vasúti-, légi- vagy vízi közlekedés veszélyeztetése, közúti baleset okozásának vétsége -, valamint a vasútbiztonságra vonatkozó rendeleteket és MÁV utasításokat tervezem bemutatni és vizsgálni, a jogesetek és az elérhető balesetvizsgálati anyagok elemzése mellett.

Dolgozatom célja a fentiekén túl feltárni és értékelni azokat a szabályozási és vezetéstechnikai problémákat, melyek a vizsgált közlekedési balesetek bekövetkezéséhez vezetnek, illetve bemutatni azokat a lehetséges eszközöket, amelyekkel a balesetek száma csökkenthető.

2. Alapvetések

2.1. A vasúti közlekedés kialakulása Magyarországon

Az ipari fejlődés hatására egyre nagyobb igény mutatkozott gyors, biztonságos és megbízható áru- és személyszállítási eszközök fejlesztésére. Magyarországon az első vasúti törvény, az 1836. évi XXV. tc. elfogadása után indult meg a vasúthálózat kiépítése, melynek célja a Pest-Pozsony közötti vasútvonal létrehozása volt. Így született meg 1846. július 15-én az első, Pestet Váccal összekötő vasútvonal, ezen a napon indult meg a hazai vasúti közlekedés. A Pest és Vác közötti 33,6 km-es utat a gőzparipa a korabeli beszámolók szerint 59 perc alatt tette meg.¹ Ezt követően, főleg az 1867-es Kiegyezést követően a hazai vasútfejlesztés rohamléptekkel indult meg. „A magyar vasúthálózat legnagyobb kiterjedését az I. világháború kezdetére érte el, amikor a történelmi Magyarország területén 21.200 km hosszúságú normál nyomtávú és kb. 1600 km hosszúságú keskeny nyomtávú vasútvonal épült meg.”² Az I.világháborút lezáró Trianoni-egyezményt követően, mivel az ország területe jelentősen csökkent, és elérte mai kiterjedését, a vasúti hálózat is jelentősen csökkent.

Magyarországon a közforgalmú vasúti pályahálózat fő működtetője a 150 éves múltra visszatekintő MÁV- Csoport, melyhez közel 30 vállalat tartozik. Ezek egyike Magyar Államvasutak Zrt., mely több, mint 7000 kilométernyi vasúti pálya és az ahhoz kapcsolódó infrastruktúra működtetéséről gondoskodik. A 2021-es évben összesen 1.391.010 vonat (személyszállító, tehervonat és egyéb szerelvény) összesen 41.741.513.985 vonatkilométert tett meg, a járműparkjuk különböző villany- és dízelvonatokból áll. A 7199,35 vonalkilométer szakaszon összesen 639 állomás, 762 megállóhely található.³ A 2007-es évet megelőzően a MÁV Zrt. látta el a személyszállítási feladatokat is, azonban ezt már leányvállalata, a MÁV-START Zrt. végzi. A MÁV-START Zrt. foglalkoztatja a személyszállítással összefüggő feladatokat ellátó teljes vasúti személyzetet, valamint 2014 januárja óta a vasúti vontatási és karbantartási, járműjavítási feladatokat is ellátja.⁴

¹ <https://bparchiv.hu/statikus/1846-julius-15-en-adtak-az-elso-magyarorszag-i-gozuzemu-vasutvonalat>

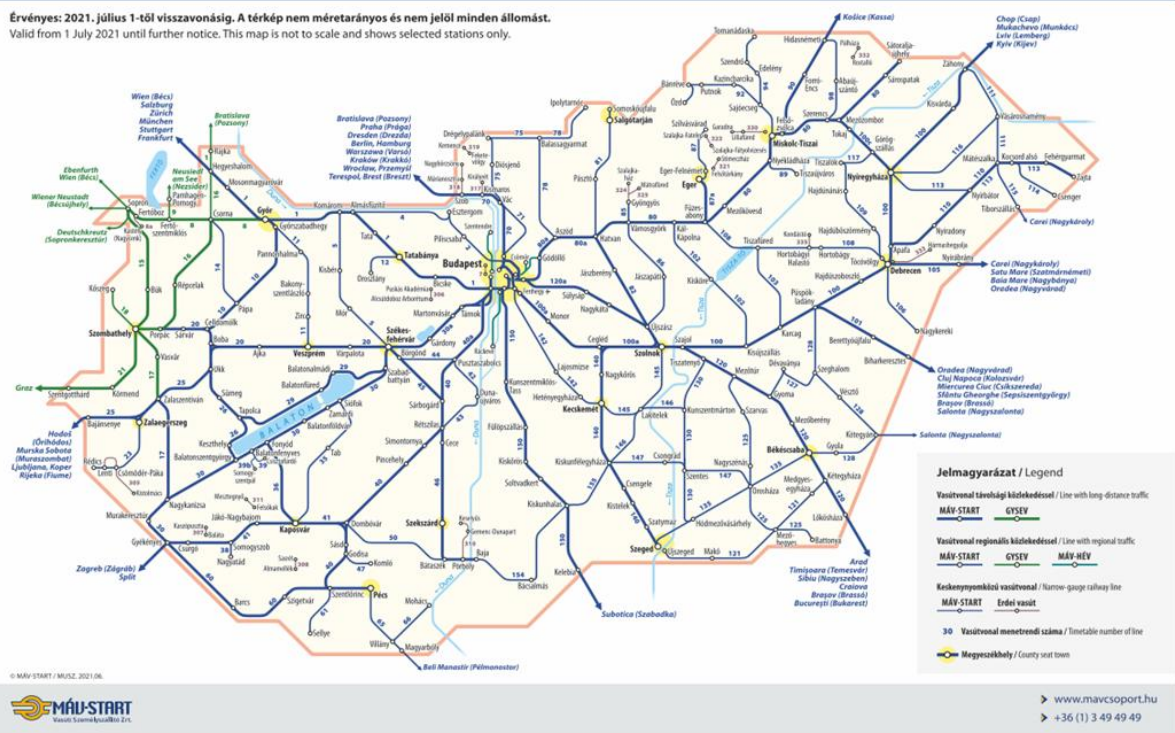
² Erdeiné Késmárki-Gally Szilvia - Erdei Attila - Grotte Judit: A biztonság szerepe a kötöttpályás közösségi közlekedésben Budapest Agglomerációjában in Belügyi Szemle, 2020/11. szám, 91.o.

³ <https://www.mavcsoport.hu/mav/bemutakozas>

⁴ <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/bemutakozas/mav-start-zrt-bemutakozas>

Magyarország vasúti személyszállítási térképe Railway passenger transport map of Hungary

Érvényes: 2021. július 1-től visszavonásig. A térkép nem méretarányos és nem jelöl minden állomást.
Valid from 1 July 2021 until further notice. This map is not to scale and shows selected stations only.



kép forrása: https://www.kti.hu/wp-content/uploads/2021/06/magyarorszag_vasuthalozata.pdf

Maga a vasút, mint fogalom, a kötöttpályás közlekedési rendszert fedi le, mely vasúti pályából és az azon közlekedő vasúti járművekből áll. A vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek rendszerint egy vasúti jármű és egy közúton közlekedő jármű találkozásából következnek be, jellemzően a vasúti átjárón való áthaladás KRESZ szabályainak megszegéséből fakadóan. A vasúti jármű, illetve járműszerelvények nagy tömeggel és hosszú fékúttal rendelkező járművek, mivel tömege többszöröse a közúton közlekedő személyjárművekének, ezért sajnos sok esetben járnak fatális eredménnyel a vasút-közút találkozásánál bekövetkező közlekedési balesetek. Időjárási körülményektől függően a vasúti jármű fékútja akár 1 km^5 hosszú is lehet, vagyis amennyiben a mozdonyvezető a vasúti átjáróban, illetve előtte pár száz méterre észleli az akadályt, vagy éppen előtte halad be egy személygépjármű, gyalogos, vagy kerékpáros, szó szerint esélye sincs elkerülni a balesetet, nem tud félremanőverezni, a balesetet máshogy elkerülni, mivel kötött pályán halad, így nagy sebességgel fog az előtte álló akadályba ütközni. „A vasúti átjárós balesetek az összes személyi sérüléssel járó balesetnek mintegy 0,2-0,3%-át teszik ki, ám 100 vasúti átjárós balesetben kilencszer többen halnak meg, mint

⁵ https://hvg.hu/cegauto/20170622_1_km_is_lehet_egy_vonat_fektavja

100 más jellegű közlekedési balesetben.”⁶ Az adatok alapján látható, hogy miért fontos a vasúti átjárók minél magasabb szintű biztosítása - ugyan jellemzően kevés közlekedési baleset következik be a közút - vasút találkozásánál, azonban amikor igen, gyakran halálos eredménnyel végződnek.

2.2. A biztosítóberendezések és az átkelők szabályozásának részletezése

A vasúti átjárók típusai közül megkülönböztetjük a vasút és a közút⁷ szintbeni kereszteződését, illetve külön szintű kereszteződését. A legtöbb közlekedési baleset az előbbi, vagyis a vasút és a közút szintbeni találkozásánál következik be, vagyis amikor a gépjárműforgalom által használt közút áthalad a vasúti pályán. Külön szintű vasúti átjárók esetén ugyanis a közút és a vasúti pálya nem találkoznak egymással, egyik a másik felett elvezetésre kerül aluljárók és felüljárók építésével. Mivel ezen átjárók kiépítése igencsak hely- és költségigényes, arra nincs mód, hogy a jelenleg használatban lévő szintbeni vasúti átjárók egyszerűen külön szintűként kerüljenek átépítésre.

A szintbeni vasúti átjárókon belül, mivel a biztonságos áthaladást forgalomtechnikailag is biztosítani szükséges, biztosított, illetve nem biztosított vasúti átjárókat különböztetünk meg. Biztosított vasúti átjáró a KRESZ alapján, melyben a közúti járművek forgalmát teljes sorompó; teljes sorompó és piros fényt adó kiegészítő berendezés; hangjelző berendezés; fénsorompó; félsorompóval kiegészített fénsorompó; jelzőőr szabályozza, biztosítatlan vasúti átjáró esetén pedig a felsorolt berendezések illetve jelzőőr az áthaladást nem szabályozza.⁸

- 1) sorompó nélküli vasúti átjáró esetén teljes sorompó vagy félsorompó nincs felszerelve, azonban az átjárót fénsorompó biztosíthatja, ennek jelenlét jelzőtábla jelzi,
- 2) sorompóval biztosított vasúti átjáró esetén teljes vagy félsorompó biztosítja a vasúti átjárót, illetve kiegészítő jelzésként általában fénsorompó is. A sorompórudak piros-fehér színnel, piros fényvisszaverővel és piros fénnel vannak ellátva. Jellemzően a fénsorompó előbb piros jelzésre vált, és utána eresztődik le a teljes vagy félsorompó annak biztosítása érdekében, hogy a vasúti átjáróban ne rekedjen bent gépjármű - ez főleg teljes sorompó mellett fontos, mivel félsorompó esetén az csak a menetirány szerinti sávot zárja le, így leeresztése után az átjáróból biztonságosan ki lehet haladni. Ez fordított irányból viszont balesetveszélyes lehet,

⁶ FÜLÖP Ágnes, FÜLÖP Natasa, MAJOR Róbert: A Kresz értelmezése a joggyakorlatban, HVG Orac - 2014., 420.o.

⁷ Út: a gyalogosok és a közúti járművek közlekedésére szolgáló közterület (közút), illetőleg magánterület (közforgalom előtt nem zárt magánút). - KRESZ 1.sz. függelék I. Az úttal kapcsolatos fogalmak a) pontja

⁸ KRESZ 1.sz. függelék I. Az úttal kapcsolatos fogalmak r) és s) pontja

ha a gépjármű vezetője a leeresztett félsorompót kikerülve hajt a vasúti sínekre - mint történt az 2018. október 25. napján a Székkutas és Orosháza között található vasúti átjáróban, ahol a személygépkocsi vezetője 3 utastól terhelten a fényesorompó piros jelzése és a leeresztett félsorompó ellenére, azt kikerülve a vasúti átjáróba behajtott, és ott a menetrendszerint közlekedő személyvonattal összeütközött. Az ütközés hatására a gépjármű kettészakadt, mind a négy utastérben tartózkodó személy a helyszínen életét veszítette.⁹

- 3) fényesorompóval biztosított vasúti átjáró esetén a közeledő vasúti jármű áthaladását a felső két villogó piros fény jelzi, szabad jelzés esetén az alsó, egy darab fehér színű fény ad jelt. Meghibásodás esetén a fényesorompó egyik jelzőlámpája sem ég, ezesetben a járművezetőket megállási és meggyőződési kötelezettség terheli.
- 4) a vasúti átjárók közeledtét három darab előjelzőtábla jelzi - először a három sávós (fehér alapon piros sávok) majd két sávós, végül egy sávós előjelző tábla, mellyel a veszélyt jelző tábla (ez az első, háromsávós tábla alatt helyezkedik el) és a vasúti átjáró közötti szakaszt három egyenlő részre osztja.

Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet a fentiekén túl azt is meghatározza, hogy mikor szükséges a vasúti átjárókat biztosítani, melyet a vasúti átjárót keresztező közúti útszakasztól, az azon megengedett legnagyobb sebességtől, illetve a vasúti átjárón áthaladó közúti járművek számától tesz függővé¹⁰.

A fentiek alapján tehát az útátjárók biztonságát az átjáró előrejelzése és megjelölése a közúti forgalom számára, valamint a vasúti jármű érkezésének jelzése biztosítja, azonban e két tényező mellett fontos a közúti és a vasúti forgalom résztvevőinek helyes magatartása.¹¹ Az első két tényező a vasúti átjáró technikai biztosítása, vagyis a KRESZ által is felsorolt jelzőberendezések, útjelző táblák

⁹ 2018-1309-5.sz. KBSZ zárójelentés - http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2018-1309-5_zj_alairt.pdf

¹⁰ Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet - VIII. fejezet 26.3. pont a)-g) pontok: A vasúti átjárót abban az esetben kell biztosítani, ha a vasúti átjáróban

a) szilárd burkolatú utat két vagy több vágányú vasúti pálya keresztez,

b) szilárd burkolatú utat 80 km/óránál nagyobb engedélyezett sebességű vasúti pálya keresztez,

c) a vasúti pálya főútvonalat keresztez,

d) menetrendszerű közforgalmú autóbusz közlekedés van,

e) * a mértékadó vasúti átjáró forgalom 150-nél nagyobb,

f) az egy óra alatt áthaladó közúti járművek - személygépkocsi egységre átszámított - száma naptári évenként legalább 50 esetben eléri vagy meghaladja a 100-at, vagy

g) a rálátás a rálátási háromszögben nem szabad és a szabad tétel költsége jelentősen meghaladná a biztosítás költségét. A vasúti átjárón átvezető olyan földút esetében, ahol a csökkentett rálátási háromszögben a rálátás szabad, a biztosítás mellőzhető.

¹¹ TARNAI Géza: Útátjárók biztosítása, 2009. -

[http://www.kjit.bme.hu/images/Tantargyak/Bsc_\(2016_elott\)_targyak/Vasuti_ir._es_komm._rends._I/ttjrk_2009.pdf?fbclid=IwAR2sJ076qXmclSAG5T2sa7JmCt7hWxgvNvtWILhR2yZtPmyYS1YRx-OPGU](http://www.kjit.bme.hu/images/Tantargyak/Bsc_(2016_elott)_targyak/Vasuti_ir._es_komm._rends._I/ttjrk_2009.pdf?fbclid=IwAR2sJ076qXmclSAG5T2sa7JmCt7hWxgvNvtWILhR2yZtPmyYS1YRx-OPGU)

elhelyezése, mely alapján alappal lehet számítani a harmadik szempont, vagyis a közúti és vasúti forgalomban résztvevők helyes magatartására. A bekövetkezett balesetek jelentős száma ezen harmadik, a vezetők oldalán jelentkező „magatartásprobléma”, vagyis közlekedési szabályszegés miatt következik be. „Az elmúlt 6 évben [megj.: 2015-2021 között] 336 baleset történt műszaki biztosítással rendelkező útátjárókban. Ezen balesetek több, mint 99%-ának az oka a közúti járművek vezetőivel kapcsolatban felmerült emberi tényezőre vezethető vissza, akik az érvényben lévő KRESZ szabályok ellenére úgy kísérelték meg az átkelést, hogy nem győződtek meg róla, hogy vasúti jármű nem közeledik az átjáró felé, illetve a jól működő, és a közút felé felváltva pirosan villogó jelzést adó fénySOROMPÓT is figyelmen kívül hagyták.”¹² A jelzések és jelzőberendezések meghibásodását is előidézheti emberi tevékenység, azok eltávolításával illetve megrongálásával, melyet a későbbiekben a Büntető törvénykönyv ide vonatkozó tényállása és a kapcsolódó jogesetek bemutatása mellett fogok ismertetni.

Előfordul azonban olyan eset is, amikor a biztosítóberendezés meghibásodása miatt következik be közlekedési baleset - a Közlekedésbiztonsági Szervezet által vizsgált¹³, 2021. november 5. napján Pápa és Mezőlak közötti vasúti átjáróban bekövetkezett baleset oka alapvetően az volt, hogy az átjárót biztosító fényjelző készülék fehéren villogó - szabad- jelzést adott a közúton közlekedők részére, annak ellenére, hogy az adott pályaszakaszon vasúti szerelvény közlekedett. Ennek oka a vizsgálati jelentés szerint az volt, hogy a szerelvény kerekei a korábbi pályaszakaszon olyan szennyeződést vettek fel, melyek elektromosan szigetelték azokat, így fénySOROMPÓ vonatérzékelő elemeit, a 13 kHz-es sínáramköröket¹⁴ nem működtették. A jelentés mindemellett rögzíti, hogy a fénySOROMPÓNAK a helyszíni szemle alapján vonatérzékelési hibája volt, azonban az a próbák során nem volt reprodukálható. A szabad jelzés mellett a vasúti átjáróba egy személygépjármű behaladt, mely a közlekedő személyvonattal ütközött. A baleset során anyagi kár keletkezett, személyi sérülés nem történt. A KBSZ jelentés alapján megállapítható, hogy a vonat kerekeire feltapadt anyag szigetelő hatással bírt, mely miatt a vonatérzékelő berendezés nem adott le foglaltsági jelzést, és nem kezdte el működtetni a fénySOROMPÓT. A vizsgálat során a sínen több helyen is anyagmaradványok kerültek feltalálásra, mivel a szerelvény fékezés során több alkalommal is megcsúszott, végül az átjáróban nagyjából 61 km/h sebességgel a személygépkocsi hátsó felének ütközött. „Az országos

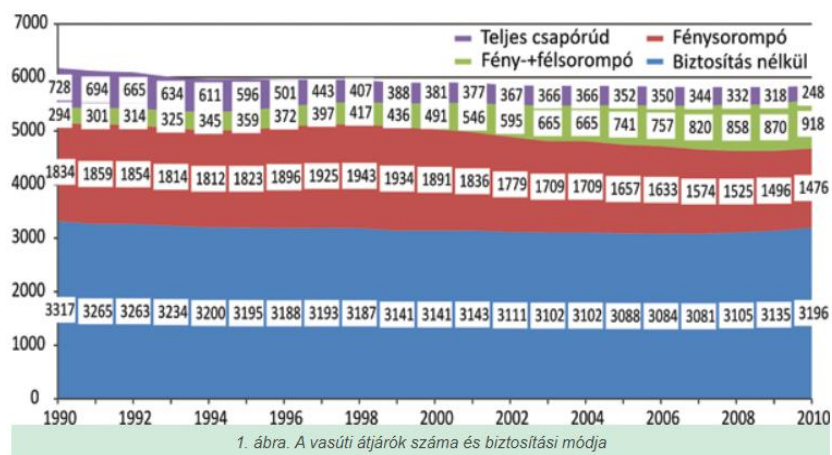
¹² 2021-0849-5.számú KBSZ jelentés, 19. oldal - http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2021-0849-5_zj_alairt.pdf

¹³ http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2021-1166-5_zj_alairt.pdf

¹⁴ A 13 kHz-es sínáramköröket be- és kikapcsolást végző vonatérzékelő elemként használják, melyekhez nem kell szigetelőheveder - https://www.bgok.hu/vonali_biztositoberendezesek.

vasúti pályahálózat nyíltvonalain a pályahálózat működtető adatszolgáltatása szerint 1494 db fénySOROMPÓ van (ide értve a félsOROMPÓVAL kiegészített fénySOROMPÓkat is), ebből – 325 db olyan sorompó van, amely a vonatszEMÉLYZETNEK visszajelentett vagy jelzőfüggéses, tehát vonatÉRZÉKELÉSI hiba esetén a mozdonyvezető tudni fog a rendellenességről, és lelassítja vagy megállítja a vonatát (ezek 70%-a a kis sebességgel járt mellékvonalakon van); – 1169 esetben nincs visszajelentés a vonatszEMÉLYZET részére és jelzőfüggés sem, így a vonatÉRZÉKELÉSI hiba rejtve marad a mozdonyvezető előtt (ezek 83%-a a fővonalakon van).”¹⁵ Ezen adatok alapján tehát megállapítható, hogy a fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjárók alig negyedében került felszerelésre olyan eszköz, amely meghibásodás esetén erről a tényről a mozdonyvezetőt értesíti. A statisztikák alapján a balesetek nagyobb számban következnek be olyan vasúti átjárókban, amelyek kizárólag fénySOROMPÓVAL vannak biztosítva, fénySOROMPÓ és fél- vagy teljes sorompó mellett lényegesen kevesebb a bekövetkezett balesetek száma¹⁶.

A mellékelt ábra¹⁷ alapján megállapítható, hogy a vasúti átjárók közel fele továbbra is biztosítatlan vasúti átjáró. A biztosított vasúti átjárók vonatkozásában a teljes csapórúddal biztosított vasúti átjárók számának csökkenése mellett a fény- és félsOROMPÓVAL is biztosított átjárók számának növekedése látható.



¹⁵ http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2021-1166-5_zj_alairt.pdf

¹⁶ <https://www.sinekilaga.hu/a-szintbeni-vasuti-atjarok-fejlesztese-6.-resz-a-jogi-szabalyozas-felulvizgalata-modositasi?index=1>

¹⁷ kép forrása: <https://www.sinekilaga.hu/a-szintbeni-vasuti-atjarok-fejlesztese-6.-resz-a-jogi-szabalyozas-felulvizgalata-modositasi?index=1>

A vizsgálati anyag minden esetben kitér az emberi tényezők vizsgálatára is, jelen esetben a vonatkezelő személyzet és a gépjárművezető magatartására. A vizsgálat szerint a vasúti személyzet magatartása a baleset bekövetkezése szempontjából érdektelen volt, azonban megállapítható a gépjárművezető KRESZ szabályszegése. Ugyanis az átjárót biztosító fénySOROMPÓ ugyan szabad jelzést adott, azonban a KRESZ már hivatkozott szabályozása alapján - 39. § (1) bekezdés - vasúti átjárót megközelíteni csak fokozott óvatossággal szabad. Ez a meglehetősen szubjektív szabályozás ugyanakkor szinte minden esetben a gépjárművezető felelősségének megállapítását eredményezheti, az egyes esetek összes körülményéből következően a közrehatás arányainak meghatározása mellett. Jelen esetben ugyanis a gépjárművezető a fénySOROMPÓVAL biztosított vasúti átjáróba egyértelmű szabad jelzés mellett haladt be, nem számolván azzal a lehetőséggel, hogy a biztosítóberendezés meghibásodása esetén ott vonat fog közlekedni. A gyakorlat és tapasztalat alapján is megállapítható, hogy a közúti közlekedésben résztvevők fehéren villogó szabad jelzés esetén minimális körültekintés és lassítás mellett haladnak be a vasúti átjárókba - bízva a biztosítóberendezések működésében, noha a KRESZ szabályozás alapján egyértelmű, hogy a fehéren villogó fényjelzés pusztán a biztosítóberendezés normál működését jelenti, az nem egyenértékű a közúti közlekedésben használt zöld - szabad jelzéssel.

A korábbi bírósági gyakorlat alapján azonban a biztosított vasúti átjárón való áthaladás vonatkozásában is élt a „bizalmi elv”, vagyis a közlekedésben résztvevők alappal számíthatnak arra, hogy a közlekedési szabályokat mások is megtartják. Ezt mondta ki a bíróság a BH1989.51. számú jogesetben is: a megállapított tényállás szerint I.rendű vádlott váltókezelőként dolgozott a MÁV egyik állomásán, míg a II.rendű vádlott a VOLÁN busz alkalmazásában állt autóbuszvezetőként. I.rendű vádlott a vádbeli napon a reggeli órákban, 5 óra 30 perc és 5 óra 45 perc között beállította a kijáratú vágányutat az állomásról 5 óra 45 perckor induló vonatnak, majd a sorompó leengedése nélkül szabad utat jelzett neki. Védekezése nyomán előadta, hogy a hajnali órákban nem akarta a közúti közlekedést túl korán leállítani, ezért nem intézkedett a sorompó leengedése iránt. Amikor a vonat kihaladt az állomásról, a sorompóhoz sietett, és megkísérelte azt gyorsan leengedni, azonban a sorompó hajtóművének hajtókarja megakadt. Ugyanekkor a vasúti átjáró felé haladt a keresztező közúton a II.r. vádlott menetrendszerinti autóbuszjáratával. Mivel a sorompó csapórúdját nyitott állásban találta, a vasúti átjáróba behaladt, és az ekkor már vészfékező szerelvényel összeütközött. Az eljáró városi bíróság I. r. vádlott bűnösségét a vasúti közlekedés gondatlan veszélyeztetésének vétségében állapította meg, míg II. r. vádlottal szemben pedig a közlekedés biztonsága ellen

gondatlanságból elkövetett vétség miatt indított büntető eljárást megszüntette, és őt megrovásban részesítette. A II.r. vádlott fellebbezése folytán eljáró másodfokú megyei bíróság megállapította, hogy az elsőfokú bíróság tévesen vont le következtetést a II.r. vádlott bűnösségével kapcsolatban. Kimondta, hogy „a sorompó nyitottságából fakadó „bizalmi elv” érvényesülése folytán a sorompóval ellátott, de nyitott vasúti átjárónál az áthaladni szándékozó jármű vezetőjének a vonat közeledésével nem kell számolnia, amennyiben kellő gondossággal észlelhető jelek, körülmények (...) ennek ellenkezőjére nem utalnak.”¹⁸ Ekörben kifejtette továbbá azt is, hogy a gondossági kötelezettség kiterjesztése indokolatlan lenne, hiszen amennyiben minden, még biztosított vasúti átjáróban is megállási kötelezettséget várnánk el a járművezetőktől, az egyrészt jelentősen lassítaná a vasúti átjárón áthaladó közúti közlekedést, másrészt lényegében okafogyottá válnának a vasúti átjárók biztosítása, hiszen azok nélkül, és amellet is ugyanazt a kötelezettséget várná el a jogalkotó az áthaladóktól. A bíróság így II.r. vádlottat a közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétség miatt ellene emelt vád alól bűncselekmény hiányában felmentette.

Megállapítható tehát, hogy a vasúti átjárót biztosító fizikai jelzések és akadályok ellenére jelentős számú baleset következik be, melynek oka szinte minden esetben emberi magatartás, legfőképpen figyelmetlenség, és hanyagság, illetve kisebb részben a gépjárműben bekövetkező üzemzavar.

Az alábbi ábra¹⁹ a Magyarország területén található legveszélyesebb vasúti átjárókat mutatja be aszerint, hogy évente hány baleset következik be ezeken a helyszíneken.

¹⁸ BH1989.51.

¹⁹ <https://utkozepont.hu/vasuti-balesetek-terkepe/>



A fenti ábra alapján a Pestszentimrei vasúti átjáróban történt a legtöbb közlekedési baleset, ahol az elmúlt 4 évben 4 alkalommal is sor került vasúti jármű és közúti jármű ütközésére. A szintbeni vasúti átjáró a Nemes utca és a Nagykőrösi út kereszteződésében helyezkedik el, fénySOROMPÓVAL biztosított, a kereszteződésben több gyalogátkelőhely is kijelölésre került. Az átjáróban egy sínpár halad keresztül, melyet követően váltó helyezkedik el, és két nyomvonalon van lehetőség a továbbhaladásra. Az átjáró veszélyességét vélhetőleg az adja, hogy ugyan a KRESZ-ben foglaltaknak megfelelően jelezve van az átjáró, illetve az áthaladást fénySOROMPÓ biztosítja, azonban a Nagykőrösi út irányából a Nemes utca felé balra nagy ívben történő továbbhaladás esetén nincs lehetőség a fénySOROMPÓ piros jelzése esetén sem a biztonságos megállásra, tekintettel arra, hogy a sínpárt az úttesttől egy igen keskeny járda választja csak el, így a gépjárművek tilos jelzés esetén lényegében az ellenirányú forgalom sávjába szorulnak. A kereszteződésbe, illetve a vasúti átjárón való áthaladást minden irányból jelzőlámpa irányítja, melyek meghibásodása esetén a fentiekre tekintettel egy különösen nagy figyelmet igénylő forgalmi szituáció áll elő.

2.3. A vasúti átjáró megközelítése és az áthaladás szabályai

A vasúti átjárók megközelítésének, és az azon történő áthaladásnak a részletes szabályait a KRESZ tartalmazza, mely során rögzíti, hogy a vasúti átjárót megközelíteni, csak fokozott óvatossággal szabad²⁰, vasúti átjáróban megfordulni, hátramenetet végezni²¹, előzni tilos²². A vasúti átjárón

²⁰ KRESZ 39. § (1) bekezdés

²¹ KRESZ 33.§ (2) bekezdés

²² KRESZ 34.§ (8) bekezdés d) pont

folyamatosan, megállás nélkül, legalább 5 km/h átlagsebességgel²³ szabad áthaladni akkor, ha a továbbhaladás is biztosított, vagyis az átjárót követően nem áll kocsisor, vagy egyéb akadály, ezesetben ugyanis előfordulhat, hogy a gépjármű a vasúti átjáróban reked.

A vasúti átjárókat különböző biztosítóberendezések védik, melyek jellemzőit szakdolgozatom korábbi fejezetében részletesen bemutattam.

A biztosítóberendezések üzemzavara esetén a KRESZ 39. § (6) bekezdése alapján a vasúti átjárón áthaladni - a megállási és meggyőződési kötelezettség mellett - csak abban az esetben szabad, ha „a vasúti átjáró olyan kialakítású, hogy a megállás helyéről a vasúti pálya mindkét irányban kellő távolságra belátható és a jármű vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű nem közeledik, vagy a vasúti átjáró forgalmát vasúti jelzőőr irányítja és a jelzőőr „Megállj” jelzést nem ad.”²⁴ Az utak szabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet mellékletének VIII. fejezete rendelkezik a vasúti átjárók forgalomszabályozásáról. A 26.4. pont alapján vasúti átjárónál, vasúti gyalogos-átkelőhelynél a rálátási háromszögben, illetve a csökkentett rálátási háromszögben a rálátás akkor szabad, ha abban az út és vasút szintjétől számított 80 cm magasságot meghaladó építmény, terepalakulat, létesítmény, fa, illetve növényzet nincs, amely a vasúti pályára a rálátást akadályozza²⁵.

A rálátási háromszög az utak keresztezéseinél vagy csatlakozásainál, valamint az utak közúti, közúti villamosvasúti, valamint vasúti keresztezéseinél a különböző irányokból egymáshoz közeledő járművek között szükséges látómező, azaz az egymásra szabad rálátást biztosító terület²⁶. A rálátási távolság a vasúti pályán érvényben lévő maximális sebesség ötszörösének megfelelő távolság méterben, vagyis egy 60 km/h maximális sebességű pályán 300 méter távolság. Amennyiben a rálátási távolság nem szabad, csökkentett rálátási háromszögről beszélünk, ezesetben a személygépjárművel az út tengelyén a fényoszlop jelzőjétől, illetve a vasúti átjáró jelzőtábla oszlopától visszafelé mért 1 méter távolságból kell a fent leírt távolságot belátni.²⁷ A rálátási háromszög és a csökkentett rálátási

²³ KRESZ 39. § (2) bekezdés

²⁴ KRESZ 39. § (6) bekezdés a) és b) pont

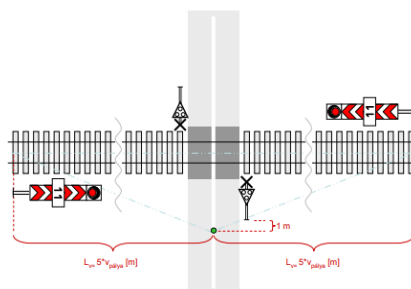
²⁵ Az utak szabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet

²⁶ Széchenyi István Egyetem -

<http://www.sze.hu/~petocz/Kommunalis%20feladatok%202/Segedanyagok/KTSZ/Fogalommeghat%C3%A1roz%C3%A1sok.pdf>

²⁷ MÁV Zrt. - F.1.sz. jelzési utasítás 1.2.8. pont - 12. oldal

háromszög részletesebb fogalommeghatározását az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet II. függelékének g) és h) pontja tartalmazza²⁸.



kép forrása: MÁV ZRT. F. 1.sz. jelzési utasítás

A fogalommeghatározásból látható, hogy a rálátási háromszög nem csak a közúton közlekedőkre ró feladatot, hanem a mozdonyvezetőkre is.

²⁸ **Teljes rálátási háromszög:** az a háromszög terület, amelyet az úttest felezővonalának és a vasúti pálya tengelyének metszéspontjától

- az úttesten a vasúti átjáró előtt L_k távolságban, és
- a vasúti pályán mindkét irányban L_v távolságban lévő pontok határozzák meg.

Az L_k távolság vízszintes úton:

30 km/óra sebességnél 20 m,

50 km/óra sebességnél 40 m,

70 km/óra sebességnél 75 m,

90 km/óra sebességnél 120 m.

Az L_k távolság meghatározásánál:

- lakott területen kívüli szilárd burkolatú úton 90 km/óra,

- lakott területen lévő szilárd burkolatú úton a „Sebességkorlátozás” jelzőtáblával engedélyezett sebességet, annak hiányában 50 km/óra,

- földúton 30 km/óra sebességet kell alapul venni.

Az L_v távolság a vasúti pályára engedélyezett - km/órában kifejezett - sebesség számértékének ötszöröse, méterben.

h) **Csökkentett rálátási háromszög:** az a háromszög, amelyet az úttest felezővonalának és a vasúti pálya tengelyének metszéspontjától

- az út tengelyén a fénysorompó jelzőjétől, illetve a vasúti átjáró kezdete jelzőtábla oszlopától visszafelé mért 1 méter távolságban, valamint

- a vasúti pályán mindkét irányban L_v távolságban lévő pontok határozzák meg. Az L_v távolság azonos a teljes rálátási háromszögnél leírt definícióval.

A rálátási háromszög nem megfelelő tisztán tartása is balesetveszélyes helyzetet idézhet elő, ennek példája a Közlekedésbiztonsági Szervezet által vizsgált 2022. október 14. napján történt esemény, mely során Galgamácsa - Aszód közötti nem biztosított vasúti átjárón áthaladó tehergépjármű ütközött a Balassagyarmat - Aszód között közlekedő vasúti szerelvényvel. A jelentős vasúti eseményként értékelt közlekedési balesetről készült jelentést a KBSZ honlapján is közzétette, eszerint a vasúti szerelvény a nem biztosított útátjáróban egy marhatrágyát szállító tehergépkocsival



2. ábra: az eset helyszíne

ütközött. A motorvonat az ütközés következtében két tengellyel kisiklott, majd egy tengellyel visszalépett a sínre.

A vizsgálat során a KBSZ vizsgálta a természeti és anyagi károkat, a személyi

sérüléseket. A rendelkezésre álló kamerafelvételek alapján az események időrendje is pontosan követhetővé vált, eszerint 9:03.20-kor a tehergépjármű megkezdte a jobbra kanyarodást az átjáró irányába, ugyanekkor a mozdonyvezető a Domony-Iklad megállóhely közeledése miatt lassításba kezdett, azonban a növényzet miatt a két járművezető nem láthatta egymást. 5 másodperccel később a tehergépjármű vezetője ráfordult a földútra és 10 km/h sebességre lassult, legkésőbb ekkor váltak egymás számára láthatóvá. 9:03.26-kor a tehergépjármű belépett az úrszelvénybe és gyorsítani kezdett, a mozdonyvezető pedig a veszélyhelyzet észlelését követően vészfékezni kezdett. Végül 9:03.28-kor bekövetkezett az ütközés, a tehergépkocsi ekkor 14 km/h-val, a vasúti szerelvény 53-59 km/h-val haladt, a tehergépjárművet néhány méteren át maga előtt tolt, majd a járművek megálltak. Az ütközés következtében a személyzet tagjai közül ketten, az utasok közül négyen súlyos sérüléseket szenvedtek. A jelentés a továbbiakban elemzi a baleset résztvevőinek feladatait, ennek kapcsán megállapítja, hogy a tehergépjármű vezetőjének a vasúti átjáróba történő behaladás előtt meggyőződési kötelezettsége van, azonban sebességéből és a látási viszonyokból megállapítható, hogy a kellő körültekintést elmulasztotta. A mozdonyvezető a baleset bekövetkezése előtt 3 másodperccel észlelte az átjáróba behaladó tehergépjárművet, 1 másodperccel később megkezdte a vészfékezést, azonban ennyi idő alatt sem a baleset elkerülésére, sem a következmények csökkentésére nem volt lehetősége. Azonban megállapítható az is, hogy a pályafenntartási

szakszolgálat feladata a rálátási háromszögek elemzése, ennek kapcsán a szükséges feladatok - sebességkorlátozás bevezetése, növényzet gyérítése - elvégzése. Jelen esetben a csökkentett rálátási háromszög az útátjáróban biztosított volt, de a többi irányt is figyelembe véve összességében 40 km/h sebességhez voltak megfelelők, az átjáróban 80 km/h pályasebesség mellett korlátozás nem volt, azt az eseményt követően csökkentették 60 km/h-ra. A vizsgálat megállapította azt is, hogy ugyan az átjáróban sorompó nincs telepítve, mely az utak forgalomszabályozásáról szóló 20/1984. (XII.21.) KM rendelet alapján nem is szükséges, azonban ennek következtében a közúton közlekedő járművek számára nincs megfelelő hely a megállásra meggyőződési kötelezettségük teljesítése során, illetve a vasúti átjárón történt áthaladást követően közúton közlekedő gépjárműveknek történő elsőbbségadás biztosítása közben a jármű hátsó része még rálóg a sínekre, ami szintén nem biztonságos. A vizsgálat során a vasúti szerelvény műszaki állapotát is vizsgálták, mely alapján megállapításra került, hogy a kérdéses járműtípus kisiklásveszélyes, valamint az, hogy a vésznyitó üvege nem biztonsági üvegből készült, így nehéz betörni, és akkor is szilánkosra törik, ami balesetveszélyes. Az eseménynél erre egyebekben nem került sor, mert az ütközés következtében az ajtókat zárva tartó sűrített levegő nyomása elszökött, ezért az ajtók nyithatóvá váltak.

A jelentés végül tanulságként rögzíti, hogy az ilyen jellegű balesetek megelőzésében jelentős feladatuk van a közúton közlekedőknek, a KRESZ-ben foglalt köteleességeik teljesítésével, a pályafenntartónak pedig azzal, hogy a rálátási háromszög tisztántartását biztosítja.²⁹

A fenti eset jól példázza, hogy a felelősség megállapítása során több tényező együttes vizsgálata szükséges, noha egyértelműnek látszik, hogy a tehergépjármű vezetője a KRESZ szabályozás ellenére anélkül hajtott a vasúti átjáróba, hogy előtte meggyőződési kötelezettségének eleget tett volna, az üzembentartó közreható magatartása is felmerül a rálátási háromszög tisztán tartása tekintetében. A balesetben 4 fő utas is megsérült, az ő vonatkozásukban szükséges vizsgálni, hogy a vasúti jármű üzembentartója által okozott hiányosságok a sérülések bekövetkezésében mennyire játszottak közre. Az okfolyamat elindítása a tehergépjármű vezetőjét terheli, azonban a felelősség és az esetleges joghátrány megállapítása szempontjából a közreható magatartás megállapítása nem elhanyagolható feladat. Ezen vizsgálatok és megállapítások elvégzése szakértői, illetve különleges szaktudással bíró

²⁹ http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2022-1151-5_zj_alairt.pdf

feladat, melyre tekintettel a KBSZ jelen vizsgálatát is két fő baleseti helyszínelőből álló vizsgálóbizottság végezte.

2.4. A vasúti járművezető kötelezettségei az átjáró megközelítésekor

A vasúti közlekedés és az átjárók megközelítésekor természetesen nem csak a közúti járművezetőket terhelik kötelezettségek, hanem a vasúti közlekedést lebonyolítókat, az abban résztvevőket is. A kötöttpályás közlekedés során a nem csak a vasúti jármű vezetőjét, aki effektíve felel a jármű mozgásba hozataláért, illetve a közlekedést bonyolító vasúti társaságot, hanem a forgalomirányítást is komoly, összehangolt kötelezettségek terhelik.

Vasúti vonatszemélyzet a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 2.§ 8.10. pontja alapján a vasúti járművezető és a járműkísérő, utóbbi a személyzet olyan tagja, aki a jármű vezetésében nem vesz részt, azonban szolgálatteljesítése során a vonat, az utazók és az áruk biztonságához hozzájárul. Vasúti járművezető továbbá az olyan utazó vasúti munkavállaló, akinek munkaköre szerinti feladata vasúti járművek működtetése, vezetése. A mozdonyvezető fogalmát ugyanezen törvény 2.§ 8.2. alpontja határozza meg, eszerint mozdonyvezető az a vasúti járművezető, aki az országos jelentőségű vasútvonalakon a szakképesítési előírásoknak megfelelően önállóan, felelős és biztonságos módon képes és jogosult vasúti járműveket - beleértve a mozdonyokat, tolatómozdonyokat, munkaszerelevényeket, karbantartó vasúti járműveket vagy vasúti pályahálózaton személy- és áruszállításra szolgáló vasúti járműveket - vezetni³⁰. Ez bővebben azt jelenti, hogy „vasúti vontatójárművet (mozdonyt) az vezethet (helyezhet üzembe), aki a járműkategóriára érvényes hatósági vizsgával rendelkezik, az egészségi- és pályaalkalmassági vizsgálatokon megfelel. Hatósági vizsgára az bocsátható, aki rendelkezik középiskolai érettségi vizsgával, teljesítette a kategóriának megfelelő kiképző tanfolyam követelményeit és a vizsga időpontjában betöltötte a 20. életévét”³¹.

A vasúti járművezetők képzésével kapcsolatos feladatokat, a képzés szervezetrendszerét, tematikáját a vasúti közlekedés biztonságával összefüggő munkakört betöltő munkavállalók szakmai képzésének és vizsgáztatásának, a vasúti vizsgaközpont és képzőszervezetek működésének, a képzési engedély kiadásának, továbbá a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet

³⁰ a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény 2.§ 8.2. és 8.10. alpontja

³¹ <https://www.bgok.hu/gyik>

és annak mellékletei tartalmazzák. A rendelet V. melléklete alapján a vasúti járművezetők képzése két fő részből áll: egy általános szakmai modulból és vezetési gyakorlatból. A képzés során vasútbiztonsági, műszaki, üzemeltetési kommunikációs, vasútüzemeltetési, vonal- és állomásismereti, járműismereti modulokon túl tűzvédelmi, környezetvédelmi, elsősegélynyújtási és jogi alapismereteket is el kell sajátítaniuk a képzésen részt vevőknek.

A hazai vasúti oktatás alapjait Baross Gábor közlekedési miniszter vetette meg, így a képzésért felelős oktatási központ is az ő nevét viseli. A Baross Gábor Oktatási Központ több, mint 135 éve képezi a hazai vasúti szakembereket³².

A vonatvezetőket az egyesített éberségi és vonatbefolyásoló berendezések³³ látják el információkkal menet közben. Mindemellett az éberségellenőrző berendezés³⁴ ellenőrzi a mozdonyvezető cselekvőképességét, melyet bizonyos megtett út vagy idő után használni kell, ezzel jelezve, hogy a vezető továbbra is aktív, figyel. A különböző kommunikációs eszközökön keresztül menet közben is érkehetnek utasítások és jelzések a forgalmi vonalirányítók, forgalmi szolgálattevők részéről a használatban lévő vasúti pályával kapcsolatban - így például, amennyiben biztosított vasúti átjáróban üzemzavar következett be, vagy az időjárási körülmények azt indokolják, a mozdonyvezetőnek „Figyelj!” jelzést kell leadnia, mely egy legalább 3 másodpercig használt jelzés - egyszerűen kifejezve dudál a vonat. A körülményektől függően a jelzést elég egyszer leadni, vagy a veszélyt jelző pontig folyamatosan. Amennyiben a vasúti átjáró biztosítottsági szintje csökkent, a vonat sebességét úgy kell szabályozni, hogy az a vasúti átjáró előtt 30 méterre legfeljebb 15 km/h lehet, illetve „Figyelj!” jelzést köteles leadni³⁵.

³² <https://www.bgok.hu/>

³³ MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatósága - F.1. jelzési utasítás 1.2.54.pontja

³⁴ MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatósága - F.2. forgalmi utasítás 1.2.23.pontja

³⁵ MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatósága - F.2. forgalmi utasítás 15.9.5.pontja

3. Szabályozási szintek - a büntetőjogi és szabálysértési tényállások és elkövetési magatartások

A hatályos Btk. 4.§-a alapján bűncselekmény az a szándékosan vagy gondatlanul elkövetett cselekmény, amely veszélyes a társadalomra, és amelyre a törvény büntetés kiszabását rendeli. A szabálysértések körében a Szabs. tv. 1.§-a szintén a cselekmények társadalomra veszélyességét emeli ki, azonban ezen cselekmények vonatkozásában megállapítható, hogy azok a bűncselekményi szinthez képest kisebb fokban veszélyeztetik a védeni hivatott jogi tárgyat. A vasúti átjárókon való áthaladás szabályainak megszegése, illetve a biztosítóberendezések, a pályahálózat, a szerelvények megrongálása a bekövetkezett eredmény, illetve a veszély fokának mértékétől függően eredményezheti szabálysértés vagy bűncselekmény megállapítását.

3.1. Szabálysértési felelősséget megalapozó cselekmények

3.1.1. A vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése szabálysértés

A vasúti átjárókban bekövetkező balesetek számára, illetve súlyosságára tekintettel a jogalkotó nem csupán a közlekedési balesetek okozóit szankcionálja, hanem abban az esetben is fellép, amennyiben távoli veszély sem áll fenn, pusztán a közlekedési szabályok megszegése megalapozza a szabálysértés megállapítását. A szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény (a továbbiakban: Szabs.tv.) 222.§-a szabályozza a vasúti átjárón áthaladás szabálysértését, mely szerint az a járművezető vagy állathajtó, aki járművével vagy állatával (állataival) a közlekedési szabályok szerinti tilalom ellenére a vasúti átjáróba hajt, vagy azon áthajt, szabálysértést követ el.³⁶ A közlekedési szabályokat jelen esetben a korábban idézett KRESZ rendelkezések adják, melyek megsértése a vasúti átjárón áthaladás szabálysértésének megállapítását eredményezhetik. A szabálysértés elkövetési magatartásai közé tartozik így az, ha az elkövető a megállási kötelezettség ellenére áthalad a vasúti átjárón, vagy ha a biztosítóberendezés meghibásodása esetén a kellő körültekintés és óvatosság elmulasztása mellett halad át, anélkül, hogy meggyőződne arról, hogy egyik irányból se közlekedik vasúti jármű. Vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése szabálysértés valósul meg abban az esetben is, ha anélkül hajt be az átjáróba, hogy a folyamatos áthaladás feltételei biztosítottak lennének, ilyen eset áll fenn például torlódó kocsisor esetén. Ezzel kapcsolatban a jogalkotó azt is a járművezető kötelezettségeként írja

³⁶ Szabs.tv. 222.§

elő, hogy amennyiben „a vasúti átjáróban a jármű elakad, és vezetője azt bármilyen módon vagy eszközzel azonnal eltávolítani nem képes, köteles mindent megtenni annak érdekében, hogy a közeledő vasúti jármű vezetője vagy a vasút más alkalmazottja a veszélyhelyzetről a lehető legrövidebb időn belül tudomást szerezzen.”³⁷

A vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése szabálysértés kiemelt közlekedési szabálysértés³⁸, azonban nem büntethető elzárással is, annak elbírálása a rendőrség hatáskörébe tartozik. Ezen cselekmények vonatkozásában az elkövetőkkel szemben figyelmeztetés, pénzbírság, közérdekű munka kiszabásának lehet helye. A szabályozás alól kivételt képeznek a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet II. mellékletében felsorolt cselekmények, vagyis a KRESZ 39. § (3) bekezdés b), c), e) és h) pontjai: a vasúti átjáró előtt meg kell állni, ha a teljes sorompó vagy a félsorompó sorompó rúdja nem teljesen nyitott helyzetben áll vagy mozog, ha a teljes sorompót kiegészítő fényjelző berendezés, illetőleg a fénsorompó vagy félsorompóval kiegészített fénsorompó villogó piros jelzést ad, ha a teljes sorompót kiegészítő berendezés hangjelzést ad, illetve ha a fénsorompó vagy félsorompóval kiegészített fénsorompó villogó fehér jelzést nem ad. Amennyiben az elkövető a vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése szabálysértést a fenti magatartások valamelyikével követi el, vele szemben 39.000.- forint fix közigazgatási bírság³⁹ kiszabásának van helye, és szabálysértési eljárás lefolytatására nem kerül sor. Szintén kivételt képeznek a KRESZ 39. § (5) bekezdés a) és b) pontjában rögzített közlekedési szabályok megsértése, amely szerint a biztosított vasúti átjáróba behajtani csak akkor lehet, ha a teljes sorompó mindkét sorompó rúdja nyitott vég helyzetben áll, és esetleges fényjelző és/vagy hangjelző berendezése jelzést nem ad, illetve amennyiben a fénsorompó vagy a félsorompóval kiegészített fénsorompó villogó fehér fényjelzést ad⁴⁰. Amennyiben az elkövető nem a fenti

³⁷ BISZTRICZKI László, KÁNTÁS Péter: A szabálysértési törvény magyarázata - kommentár gyakorlati példákkal, HVG Orac Kft. - 2017., 818. oldal

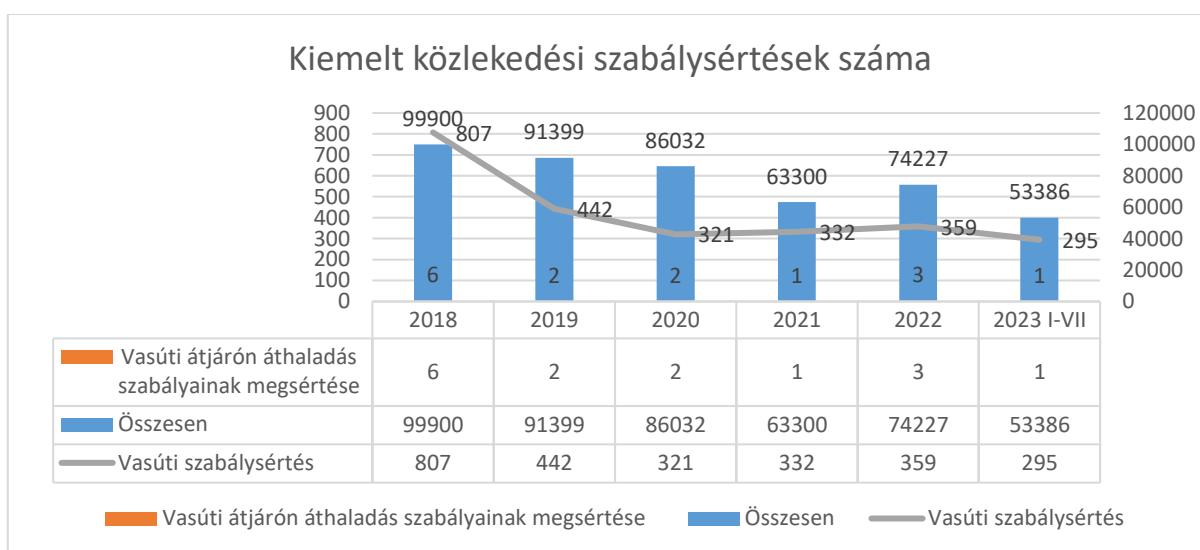
³⁸ A Szabs.tv. XXVII. fejezete alapján kiemelt közlekedési szabálysértések a következők: ittas vezetés, az elsőbbség és az előzés szabályainak megsértése, a közúti közlekedés rendjének megzavarása, engedély nélküli vezetés, érvénytelen hatósági engedéllyel vagy jelzéssel való közlekedés, vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése, megkülönböztető jelzést adó készülékkel kapcsolatos szabálysértés

³⁹ a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet II. melléklet, 1. pont

⁴⁰ KRESZ 39. § (5) bekezdés a)-b) pont

szabályoknak megfelelően hajt be a vasúti átjáróba, vele szemben fix 78.000.- forint közigazgatási bírság⁴¹ kiszabásának lesz helye.

A bűnügyi statisztikai rendszer adatközlése szerint⁴² - mely a különböző szabálysértési hatóságok által vezetett statisztikai adatközlések alapján gyűjti adatait - 2018. évben a kiemelt közlekedési szabálysértések száma összesen 99.900 volt, ez a szám az évek során jelentős csökkenést mutatott, 2022-ben összesen 74.227 kiemelt közlekedési szabálysértés miatt indult eljárást regisztráltak.



A diagram alapján megállapítható, hogy a nagyszámú kiemelt közlekedési szabálysértések számán belül a vasúti szabálysértések, illetve a vasúti átjárón áthaladás szabályainak megsértése szabálysértés számaránya szinte elenyésző. A 2023-as adatok január-július intervallumban kerültek rendszerezésre, de a prognózis alapján viszonylagos emelkedés látható ismételten a szabálysértések számának alakulása tekintetében.

⁴¹ 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet II. melléklet, 2. pont

⁴² <https://bsr->

https://bsr-sp.bm.hu/SitePages/ExcelMegtekinto.aspx?ExcelName=/BSRVIR/Megind%20elj%20a1r%20a1sok_ver20231124015923.xlsx&Token=Q3QxdFLUTWV0Ti9BRmYwQVVPU0t4MGpHU1JHaitrOFNVQ3NxNDN1QjNlN1RZMVBiYzlrZk9aWwxaZEV0ajYrSEnmSFdXZStWM0VqbFppdTlTMzdKWT11WTl2VHRqaDlvMERYbDI0dHg2TmdMUGdHSUtBeHpGOFQ3d3BTmNNUk4=

3.1.2. A vasúti szabálysértés

A Szabs.tv. 225/A.§-a⁴³ a fentiekén túlmenően szabályozza a vasúti szabálysértés elkövetését, melynek keretében a vasúti pályán való szabálytalan áthaladás, a vasúti járműről, illetve járműre történő szabálytalan fel- és leszállás, az állatok vasúti pálya közelében történő engedély nélküli legeltetése is szankcionálandó. A Szabs. tv. különbséget tesz elzárással is sújtható szabálysértések, illetve az elzárással nem sújtható szabálysértések között, a közlekedési szabálysértések közül az engedély nélküli vezetés [Szabs.tv. 176.§], illetve a közérdekű üzem működésének megzavarása [Szabs.tv.177/A.§] szankcionálható szabadságmegvonással is. A vasúti szabálysértés nem elzárással is sújtható szabálysértés, vagyis A vasúti szabálysértések körében látható, hogy közvetlen veszélyhelyzet nem feltétlenül áll fenn, a vasúti pályaudvaron a vágányokon való átjárás esetén például a szabálysértés elkövetésének nem feltétele, hogy az adott pályán vasúti jármű is közlekedjen, maga a síneken való áthaladás megalapozza a szabálysértés megállapítását.

A vasúti szabálysértést a Szabs.tv. a közlekedéssel kapcsolatos egyéb szabálysértések körében, a XXVIII. fejezetben rendeli szabályozni. A korábban hivatkozott bűnügyi statisztikai rendszer adatai alapján a vasúti szabálysértések körében is általánosságban megállapítható a csökkenő tendencia, melyet az alábbi diagrammal szemléltetünk:



⁴³ 225/A. § * (1) Aki

a) vasútállomásnak, illetve megállóhelynek az utasok használatára meg nem nyitott részébe engedély nélkül belép, vasúti pályaudvaron a vágányokon átjár, az utasforgalom számára meg nem nyitott vasúti pályahálózaton, vasúti pályán, vasúti pálya tartozékán, kiszolgáló létesítményen gyalog közlekedik vagy tartózkodik, kivéve, ha ezt a vonat megközelítése vagy elhagyása teszi szükségessé,

b) a vasút területének közötti járműforgalomra meg nem nyitott részén kerékpárral vagy egyéb járművel közlekedik,

c) a vasúti kocsiba nem a felszállásra szolgáló helyen száll be vagy onnan nem a leszállásra szolgáló helyen távozik,

d) mozgó vasúti járműre fel-, illetve mozgó vasúti járműről leugrik,

e) vasúti járművön nem az utazásra kijelölt helyen tartózkodik,

f) a vasúti területen állatot jogosulatlanul, őrizetlenül vagy szabadon hagy,

g) a veszélyes áruk kézi- vagy úti poggyászként történő szállítására vonatkozó előírásokat nem tartja be, szabálysértést követ el.

A vasúti szabálysértések számának több, mint a felét - 2018-ban 807 ilyen szabálysértést regisztráltak, 2019-ben 442-t, 2023. első hét hónapjában 295-öt - a vasútállomáson, pályaudvaron engedély nélküli gyalogosforgalmat elkövetők teszik ki, vélhetően ennek „könnyű” megvalósítása okán, illetve főleg vidéki viszonylatban gyakran találkozhatunk már szinte „kitaposott” átjárókkal, melyek ugyan szabálytalanok, azonban a lakosság által napi használatban vannak, az út lerövidítése céljából. Ehhez képest szinte elenyésző számú például a vasúti kocsiba tiltott helyen fel- és leszállással - 2018-ban 7 darab, 2019, 2020, 2023-as években 1-1- darab -, vagy a vasúti kocsinak nem az utazásra kijelölt részén utazással megvalósított szabálysértés, melyből 2018-ban 6, 2019, 2020, 2022-es években 3-3, 2023-ban 1 darab szabálysértés regisztráltak. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy nem volt több elkövetés, és évente egy ember utazik a vasúti kocsinak nem az utazásra kijelölt részén, hanem ennyi esetben került sor az elkövető vonatkozásában eljárás megindítására és felelősségre vonásra, így ez a szám nyilvánvalóan nem pontos, de az elkövetett szabálysértések arányát jól mutatja.

A korábbi szabálysértési törvény -1999.évi LXIX. törvény a szabálysértésekről -, még nem tartalmazta az összes szabálysértési tényállást, hanem azokat egy külön rendeletben - a 218/1999. (XII.28.) Korm. rendeletben az egyes szabálysértésekről - helyezte el, és sorolta fel tételesen. A vasúti szabálysértés, az összes közlekedési szabálysértéssel együtt, ekkor még ezen rendeletben került szabályozásra. A vasúti szabálysértés rendeletbeli megfogalmazása annak a) - f) pontjában kisebb nyelvtani módosításokon kívül (így például a korábbi szabályozásban szereplő 'vonat' szót felváltotta a jóval professzionálisabb 'vasúti jármű') megegyezik a jelenleg is hatályos szöveggel, azonban annak g) pontja ekkor még szankcionálni rendelte a sínpályára történő tárgyak elhelyezését is. „Ez alapján szabálysértésnek minősült az a régi játék is, amikor a gyerekek egy-egy pénzérmét helyeztek a sínre, hogy a vonat a kerekeivel ovális alakúra préselje azt. Jelenleg a tárgyak vasúti sínre való helyezése csak akkor büntetendő, ha az a vasúti közlekedést veszélyeztet, akkor azonban már a Btk. 233.§-ába ütköző bűncselekményt valósítja meg.”⁴⁴ A Csemegi-kódex idejében a törvény a hatályos szabályozáshoz hasonlóan a sínekre helyezett tárgyak vonatkozásában bűncselekmény elkövetését látta megállapíthatónak, melyet az alábbi, korabeli jogeset is jól példáz: „A Nagykikindai Királyi Törvényszék ugyan nem állapította meg a vádlott 'gonoszságát' a 16. életévet alig meghaladott

⁴⁴ BISZTRICZKI László, KÁNTÁS Péter: A szabálysértési törvény magyarázata - kommentár gyakorlati példákkal, HVG Orac Kft. - 2017., 830. oldal

Moricsin Pája vádlottnak, de a közveszélyű megrongálás vétségében bűnösnek mondta ki, és 2 hó fogházbüntetésre ítélte. 'Moricsin Péra, igazabban Pája' 1894. szeptember 2-án a nagykikindai határban az ún. 'váloom' dűlőben Nagykikinda között elvonuló vasút vonalán több méter hosszúságban a sínekre ökölnyi nagyságú kavicsokat rakott, minek folytán a bekövetkezhető veszély elhárítása céljából a Nagybecskerekéről Nagykikinda felé haladó 3501. vonat személyzete a vonatot megállította, a kavicsokat eltaszította, s ezáltal a vonat esetleges kisiklását megakadályozta. A törvényszék a vádlott rovatlan előéletéle, fiatal korára, műveletlenségére tekintettel Moricsin Páját szabadságvesztéssel fenyegette.”⁴⁵ A korabeli jogeset jól szemlélteti a vasúti közlekedésben bekövetkezett fejlődést is, miszerint a vasúti sínekre elhelyezett ökölnyi méretű kavicsok észlelésére is volt lehetősége a vasúti személyzetnek, illetve a mozdonyvezetőnek, sőt, ezt követően a veszély elhárítása is megtörtént, hiszen a szerelvényt idejében meg tudták állítani, és a köveket a sínekről elmozdították. Jól látható, hogy ez a fajta cselekmény a későbbiekben szabálysértésként került meghatározásra, majd a veszélyhelyzet fokától, illetve a veszély bekövetkeztétől függően emelkedett ismét bűncselekményi szintre. Ugyanis a jelenlegi szabályozás alapján, amennyiben a sínekre elhelyezett tárgyak semmilyen veszélyt nem jelentenek a vasúti közlekedés biztonságára - mert azokat a szerelvény tömege és nagy sebessége okán anélkül tudja a sínekről lelökni, vagy azokon átmenni, hogy azt akár a vonaton utazók megéreznék - úgy az bűncselekmény megállapítását sem eredményezi.

A veszély létrejöttével kapcsolatban szeretném bemutatni a Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsának Kb.904/2014/29. számú ítéletét, melyben a bíróság a vádlott bűnösségét állapította meg ittas állapotban elkövetett járművezetés vétségében⁴⁶, mely ítéletet a Fővárosi Ítéletábrla, mint másodfokú bíróság Kbf.78/2016/5. számú határozatával helybenhagyott. A megállapított tényállás alapján a rendőrszázlós vádlott 2013. november 30-án szeszes italtól befolyásolt állapotban vezette személygépjárművét, melynek következtében a vasúti sínekre hajtott, és azon gépjárművével nagyjából 100 métert haladt, amikor az I. és II. vágányok összefolyásánál a 623+46 számú szelvényben elakadt a vasúti sínpályán lévő váltószerkezetben, melynek következtében könnyű sérülést szenvedett a gépjárműve kinyíló légszákjától. A vádlott szervezetében 22 óra 47 perckor legalább 0,53 ezrelék, míg 04 óra 47 perckor legalább 1,73 ezrelék volt a véralkohol koncentrációja. A baleset időpontjában

⁴⁵ Dr. GYÖRE István: A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában in Magyar Jog, 1997. 9. szám, 519-526. oldal, 521.o.

⁴⁶ Btk. 236. § (1) bekezdés: Aki ittas állapotban vasúti vagy légi járművet, gépi meghajtású úszólétesítményt vagy közúton, illetve közforgalom előtt el nem zárt magánúton gépi meghajtású járművet vezet, vétség miatt két évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

az utolsó vasúti szerelvény november 30-án 21 óra után pár perccel haladt el, míg az első december 1-jén 04 óra 45-47 perc között közlekedett. A Fellebbviteli Főügyészség fellebbezésének indoklásában kifejtette, hogy az elsőfokú bíróság tévedett, amikor a vádlott felelősségét nem állapította meg közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elkövetésében is, mivel a vádlott tényállásban írt cselekményével a közlekedés biztonságát veszélyeztette és a közlekedés biztonsága elleni büntett alapesete a veszély, a baleset bekövetkezésének reális lehetőségével is befejezetté válik. A védelem ezzel szemben arra hivatkozott, hogy az eljárás során kirendelt szakértő szakvéleményében úgy nyilatkozott, hogy sem absztrakt, sem pedig konkrét veszély nem állt fenn a vádlott cselekményével összefüggésben, ezért az ügyészség nem is emelt vádat a vádlottal szemben, hanem e cselekmény miatt szabálysértési hatóság marasztalta. A másodfokú bíróság az ügyészség ezen indítványát érdemben nem vizsgálta, mivel a Központi Nyomozó Főügyészség ezen cselekmény vonatkozásában az eljárás bűncselekmény hiányában megszüntette, így a Fellebbviteli Főügyészség indítványa vádkiterjesztésnek minősült, melyre a másodfokú eljárásban már nincs lehetőség. Viszont a szabálysértési hatóság a cselekményt jogerősen elbírált, marasztaló határozatot hozott, vagyis megállapítható, hogy az eljárás tárgyát képező cselekmény vonatkozásában amennyiben sem az absztrakt, sem a konkrét veszély nem áll fenn, vasúti szabálysértés megállapításának lehet helye.

A fentiekben bemutatott cselekmények és jogesetek alapvetően szabálysértési hatóságok, bíróságok hatáskörébe tartoznak, azonban jellegükből fakadóan érintik a bűncselekményi szintet is. Az alábbiakban a Büntető törvénykönyv szabályrendszerét ismertetem, mely a cselekmények súlyához és társadalomra veszélyességéhez mérten súlyosabb szankciók, szabadságvesztés kiszabását teszi lehetővé.

A közlekedési cselekmények jellegükből fakadóan alapvetően gondatlan cselekmények, így ezen tényállások esetében a törvény a gondatlan elkövetést is minden esetben szabályozási körébe vonja. A Btk. 8. §-a alapján gondatlanságból követi el a bűncselekményt, aki előre látja cselekményének lehetséges következményeit, de könnyelműen bízik azok elmaradásában, vagy cselekménye lehetséges következményeit azért nem látja előre, mert a tőle elvárható figyelmet vagy

körültekintést elmulasztja⁴⁷. Ezzel szemben szándékos elkövetésről abban az esetben beszélhetünk, ha az elkövető a cselekményének következményeit kívánja, vagy e következményekbe belenyugszik⁴⁸.

A vasúti átjárókkal kapcsolatban elkövethető bűncselekmények vonatkozásában megkülönböztethetjük a közlekedésben résztvevőket, az adott közlekedési ágazat szabályai alá tartozók által elkövethető cselekményeket, illetve a közlekedési szabályokon kívül állók, az extraneusok által elkövethető cselekményeket.

3.2. A Büntető Törvénykönyvben szabályozott cselekmények

3.2.1. Biztosítóberendezések meghibásodása, rongálása - a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény

A vasúti biztonsági biztosítóberendezések, főleg, amelyek komoly mechanikai, műszaki háttérrel rendelkeznek, meghibásodhatnak. A KRESZ korábban idézett 39.§-a szabályozza a vasúti átjárón való áthaladás szabályait, ekörben fontos ismét megjegyezni, hogy az átjárón áthaladni csak fokozott óvatossággal szabad. A KRESZ ezen szakaszának (6) bekezdése az üzemzavar esetére vonatkozó áthaladási szabályokat rögzíti, eszerint a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezés üzemzavara esetén járművel a vasúti átjáróra (...) abban az esetben szabad ráhajtani, ha a vasúti átjáró olyan kialakítású, hogy a megállás helyéről a vasúti pálya mindkét irányban kellő távolságra belátható és a jármű vezetője meggyőződött arról, hogy az átjáró felé vasúti jármű nem közeledik, vagy a vasúti átjáró forgalmát vasúti jelzőőr irányítja és a jelzőőr „Megállj” jelzést nem ad, feltéve - mindkét esetben - hogy a (2) bekezdésben említett folyamatos (legalább 5 km/h sebességgel történő) áthaladás lehetséges.⁴⁹ Az üzemzavar kialakulhat véletlen hiba folytán, így mechanikai zavar, vagy a led lámpák meghibásodása, melynek következtében a jelzőőr működésképtelenné válik, és vagy a fehér villogó jelzés, vagy a piros jelzés adására válik képtelenné. Ezen helyzetekre rögzíti a KRESZ 39.§ (6) bekezdése az áthaladásra vonatkozó szabályokat, melyekkel lényegében a biztosítatlan vasúti átjárón való áthaladás szabályait emeli át.

⁴⁷ Btk. 8. §

⁴⁸ Btk. 7. §

⁴⁹ KRESZ 39.§ (6) bekezdés a)-b) pont

Ugyanakkor megkülönböztetjük ettől az esettől azt, amikor a vasúti biztosítóberendezés külső, emberi erőbehatás folytán rongálódik meg.

A közlekedési bűncselekmények jellemző elkövetője a közlekedésben résztvevő, a gépjármű vezetője, utasa, vagy a gyalogosok is, akik a közlekedési szabályok alá tartozó területen haladnak. Ugyanakkor a jogalkotó azt a cselekményt is a közlekedési bűncselekmények körén belül rendeli szabályozni, amikor az elkövető a közlekedésen kívül álló, 'extraneus' személy, akinek valamilyen, jellemzően rongálással járó cselekménye a közlekedés biztonságát veszélyezteti. „Már az 1878. évi V. tv., az ún. Csemegi Kódex XXXIX. fejezete - Vaspályák, hajók, távirdák megrongálása és egyéb cselekmények - a közveszélyű cselekmények között büntetni rendelte azt, 'A ki a vaspályának, gőz- vagy más hajónak, vagy ezekhez tartozó tárgyaknak szándékos megrongálása által, a vasuton vagy a hajón levő személyeket vagy árukat veszélynek teszi ki.' [...] a cselekményeket bárki elkövethette, viszont külön minősítést kapott a szolgálati kötelességét megszegő s ezáltal veszélyt okozó 'vasúti hivatalnok vagy szolgáló'.”⁵⁰ Korabeli, a Csemegi-kódex hatálya alá tartozó jogesetet bíralt el a Nagyváradi Királyi Törvényszék, amikor „Szőnyi Lászlót a Btk. 434.§-ába ütköző közveszélyű megrongálás büntetében bűnösnek mondta ki és 6 havi börtönre ítélte, mert a vádlott a Fugyi-Vásárhely és Mező-Telekd között levő pályatesten az önműködő sorompó sodronyát 1894. április 29-én este elvágta, mert annak kinyitására hosszabb ideig kellett várakozni, 'ez által a vasúton járókat életveszélynek tette ki, mivel a sorompók felnyitása után az ott átjárók azt hitték, hogy azon időtájbán már nem közlekedik vonat, holott a sorompó erőszakos felnyitása után nem sokára ment vonat azon a vonalon.' A bíróság megállapította, hogy a vádlott ezen cselekményével 'úgy a vonattal járókat, mint a vasúton keresztül közlekedőket életveszélynek tette ki'.”⁵¹

A hatályos Btk. 232.§ (1) bekezdése rögzíti a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény tényállását, mely szerint 'aki közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megrongálásával vagy megsemmisítésével, akadály létesítésével, közlekedési jelzés eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtévesztő jelzéssel, közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával vagy más hasonló módon más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.' A jogszabály szövegéből

⁵⁰ KERESZTY Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve, KJK Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó, Budapest 2005., 95.o. [KERESZTY]

⁵¹ Dr. GYÖRE István: A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában in Magyar Jog, 1997. 9. szám, 519-526. oldal, 520.o.

egyértelműen kitűnik, hogy a jogalkotó mindennemű, üzemzavart okozó külső behatást a bűncselekmény körébe von. A vasúti pályára jellemző berendezések a biztosító berendezések, így a sorompók, félsorompók, fényjelző készülékek, de a vasúti pályatest, a sínparók, váltók megrongálásával, azokon akadályok létesítésével, vagy a vasúti átjárót jelző közlekedési jelzések eltávolításával, megváltoztatásával is megvalósítható a tényállás. A cselekmény passzív alanya a közlekedő - vagyis a mozgásban lévő - jármű vezetője, aki az elkövetési magatartás következtében veszélyhelyzetbe kerül. A cselekmény vonatkozásában ugyanis nem szükséges eredménynek bekövetkeznie, már maga a veszélyhelyzet kialakulása is tényállásszerű. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt valósítja meg a vasúti jelző betápláló kábelének elvágása és ezáltal a hamis foglaltsági jelzés révén a baleseti veszély reális lehetőségének előidézése [BH1992.76]. Ezen jogesetben a vádlottak lopási szándékkal jelentek meg a vasúti síneknél, azonban, mivel a régi vasútnál levágható kábeleket nem találtak, átmentek arra a szakaszra, ahol a régi és az új vasúti pálya találkozik. Ekkor a régi vágánynak az új pályához csatlakozó részénél elvágták az úgynevezett szigeteltség betápláló kábelt, melynek következtében a vonalon téves foglaltsági jelzés alakult ki. Az elsőfokú bíróság ítéletében a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény vonatkozásában felmentő ítéletet hozott, azonban az ügyész fellebbezés folytán eljáró Legfelsőbb Bíróság hivatkozott az állandó ítélkezési gyakorlatra, melynek alapjait a BH1990.457 számú bírósági határozatban kerültek rögzítésre, eszerint „a veszélyeztetési eredmény megvalósulásához nem kívánja meg a baleset bekövetkezését, sem pedig a veszélyhelyzet közvetlen voltát, elegendő ezek bekövetkezésének reális lehetősége. A Legfelsőbb Bíróság több iránymutatásában rámutatott arra, hogy a működőképtelenné vált, megrongált jelzőrendszer esetében mindig megállapítható a veszély reális lehetősége.”⁵² Jelen esetben ugyanis a veszélyhelyzet kialakulása szempontjából irreleváns, hogy adott időpontban, illetve azt követően és megelőzően közlekedett-e vasúti jármű az adott pályaszakaszon, ugyanis a veszélyhelyzet már a jelzés megváltozásával létrejött.

Ezzel szemben az EBH2008.1857 számú elvi bírósági határozatban a bíróság kimondta, hogy „a közlekedés egésze, függetlenül annak ágazataitól - minthogy működése során fokozott energiák érvényesülnek - okszerűen rejt magában egy látens-absztrakt (rejtett-elvont) veszélyt”⁵³. A Bíróság felülvizsgálatával érintett jogesetben a vádlott egy tehergépkocsiból és az ahhoz vonórúddal kapcsolt, utánfutóval felszerelt tehergépkocsiból álló járműszerelvényt vezetett, amikor egy fény- és

⁵² BH1992.76.

⁵³ EBH.2008.2857 - Legfelsőbb Bíróság Bfv.II.280/2008.

félsorompóval biztosított vasúti átjáróhoz ért, ahol a leeresztett félsorompó és a fényesorompó tilos jelzésére szabályosan megállt. A vasúti pályán közlekedő vonat elhaladását követően a sorompó emelkedni kezdett, azonban a fényesorompó továbbra is tilos jelzést adott, ennek ellenére a vádlott megkezdte az áthaladást a vasúti átjárón. Mivel az ellenkező irányból is vasúti szerelvény érkezett, a félsorompó ismételten záródni kezdett, azonban ekkor a vádlott már behaladt a vasúti átjáróba az általa vezetett járműszerelvényel, mely a záródó félsorompó csapórúdjába beakadva azt letörte. A fényesorompó továbbra is megfelelően működött, a vádlott a cselekmény helyszínét megállás nélkül elhagyta. A vádlottat az elsőfokú bíróság a közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétség miatt emelt vád alól felmentette, az ítéletet a másodfokú bíróság helybenhagyta. Az első- és másodfokú bíróságok álláspontja szerint azzal, hogy a fényesorompó továbbra is üzemképes maradt, és megfelelő, tilos jelzést adott az áthaladó vasúti szerelvényeknek, a veszély távoli lehetősége sem állt fenn. Ezzel szemben az ügyészség álláspontja szerint a vasúti átjáró biztosítása zárt rendszert alkot, annak megváltoztatása már zavart idézhet elő az arra gyakran közlekedőkben, akik a nyitott félsorompó láttán a vasúti átjáróba behajthatnak. A Legfelsőbb Bíróság az ügyési állásponttal egyetértve megállapította, hogy a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény esetén bármely kötelező rendelkezés megszegése vagy a szabályok érvényesülésének megakadályozása a biztonsági rendszert meggyengíti vagy megszakítja, tehát reális veszélyt eredményez, valamint hivatkozott arra, niszert már több határozatában rámutatott arra, hogy megrongált, működésképtelenné vált jelzőrendszer esetén mindig megállapítható a veszély. Fentiekre tekintettel a Legfelsőbb Bíróság megállapította, hogy az első- és másodfokú bíróság a büntető anyagi jogi szabályok megsértésével járt el, amikor a vádlottat az ellene közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény emelt vád alól felmentette, és az elsőfokú bíróságot határozatának hatályon kívül helyezése mellett új eljárás lefolytatására utasította⁵⁴.

Az Elvi Bírósági Határozatban rögzített okfejtés kapcsán bemutatnék egy 1906-os jogesetet⁵⁵ is, melyben a Csemegi kódex hatálya alá tartozóan a bíróság a vádlottat bűnösnek találta emberölés vétségében és gondatlanságból elkövetett súlyos testi sértés vétségében. A vádlott Dunai János „1906. szeptember 9-én este 11 órakor Szegeden kocsijával vigyázatlanul hajtott keresztül Sándorfalváról a bucsúrójra a vasúti átjárón; oly vigyázatlan volt, hogy a közeledő vonatot nem észre nem vevén,

⁵⁴ EBH.2008.2857 - Legfelsőbb Bíróság Bfv.II.280/2008.

⁵⁵ Dr. GYÖRE István: A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában in Magyar Jog, 1997. 9. szám, 519-526. oldal, 523-524.o.

annak mozdonya kocsiját elütötte, minek folytán a kocsiban volt Fejes Ferenczné és Fejes Ferencz a kocsiból kiesvén az esés következtében Fejes Ferenczné azonnal meghalt, Fejes Ferencz pedig 8 napon túl gyógyuló testi sérüléseket szenvedett”⁵⁶. A korabeli bíróság nem fogadta el a vádlott védekezését, miszerint az átjárót biztosító sorompó nem volt leeresztve, ugyanis a bíróság álláspontja szerint amennyiben a tőle elvárható legkisebb óvatosságot tanúsítja és körülnéz, észre kellett volna vennie a közeledő, kivilágított vonatot, különös tekintettel arra, hogy az átjáróban a kilátás is szabad volt⁵⁷. Érdekességként kiemelhető továbbá, hogy a cselekmény vonatkozásában a bíróság ekkor még sértő, élet- és testi épség elleni bűncselekmény elkövetésében látta megállapíthatónak a vádlott felelősségét, azonban már kiemelete azt is, hogy a nyitott sorompó ellenére is körültekintési kötelezettség terhelte a vádlottat, nem elég pusztán ’megszokásból’ áthaladni a síneken.

Ekörben szükséges meghatározni a materiális és immateriális sértő, illetve veszélyeztető bűncselekmények közötti különbséget is. A veszély fogalmát illetően az elmélet és a gyakorlat egységes, vagyis a veszély a sérelem bekövetkezésének reális lehetőségét jelenti. A veszély vonatkozásában megkülönböztethetünk absztrakt, távoli, és konkrét, közvetlen veszélyhelyzetet. Távoli veszélyhelyzet esetén a sérülés bekövetkezésének reális lehetséges fennáll, azonban az megreked valószínűségi szinten. Konkrét, közvetlen veszélyhelyzet esetén azonban a veszély már helyzetre és személyre vonatkoztatható, annak eredménye is felismerhető.⁵⁸ A kialakult joggyakorlat, és az ebből bemutatott jogesetek kapcsán megállapítható, hogy a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény vonatkozásában a jogalkotó a távoli, absztrakt veszély bekövetkezését is szankcionálja, nem szükséges, hogy a jelzőberendezés megrongálásával érintett vasúti pályán az adott időpontban vasúti jármű is közlekedjen, elég, ha ennek lehetősége fennáll. Hasonló esetet taglal a BH1991.268 számú jogeset is, melynek tényállása szerint a fiatalkorú elkövető a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezést oly módon rongálta meg, hogy „a vasúti-közúti átjáróban a fényesorompó mindkét árbocán kővel kidobálta a fehér színű fényjelzést adó optikát, egyik árboc izzófoglalatát is letörte, majd az optikák helyébe bazalt köveket rakott.”⁵⁹, melynek következtében a fényesorompó vasúti jármű érkezése esetén tilos jelzést adott, azonban szabad jelzés esetén nem mutatott fényjelzést, vagyis a fehér villogó jelzés nem működött. Az elsőfokú bíróság a fiatalkorú vádlott

⁵⁶ Dr. GYÖRE István: A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában in Magyar Jog, 1997. 9. szám, 519-526. oldal, 523.o.

⁵⁷ Dr. GYÖRE István: A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában in Magyar Jog, 1997. 9. szám, 519-526. oldal, 524.o.

⁵⁸ BH2020.319., Bfv.35/2023/6.,

⁵⁹ BH1991.268

bűnösségét nem állapította meg közlekedési cselekmény vonatkozásában, mivel álláspontja szerint a KRESZ korábban bemutatott 39.§ (4) bekezdése tartalmaz rendelkezéseket biztosítatlan vasúti átjárón való áthaladásra, így kellő gondosság mellett az áthaladás során veszélyhelyzet nem állt fenn. A Legfelsőbb Bíróság ítéletének indokolásában rámutatott arra, hogy „az utóbbi évek legsúlyosabb kimenetelű közlekedési tömegbalesetei zömmel éppen azokban a közúti-vasúti kereszteződésekben került sor, amelyek fénySOROMPÓVAL voltak ellátva, biztosítva, és amelyeknél vagy a berendezés esetleges meghibásodása vagy - és éppen ez a döntő ok - a közúton közlekedők figyelmetlensége vagy súlyos felelőtlensége eredményezte a tragikus következményeket.”⁶⁰

Ezen tényállás körébe tartoznak az ítélezési gyakorlatban sokáig vitatott „vonatdobálásos” esetek is. A jelenlegi ítélezési gyakorlat szerint a vasúti mozdony és a személyszállító vonat közel történő megdobálása is alkalmas a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény megállapítására, mivel a vasúti szerelvényen utazó utasok előre nem kiszámítható reakciója az ijedtség okán is előidézhethet veszélyhelyzetet vagy sérülést, például amennyiben a vészfék meghúzásával a vonat hirtelen fékezésre kényszerül, a tehetetlenségi erő hatására az éppen álló utasok eleshetnek, a poggyásztartóban elhelyezett csomagok leeshetnek, ezzel további sérüléseket idézve elő. ⁶¹ Az ilyen, vonatdobálásos esetekben az elkövetők sajnálatos módon sok alkalommal ismeretlenek maradnak, akik jellemzően fiatalok, bandákba verődő gyerekek. Mivel az elkövető kilétének megállapítását „a rendőrök eleve reménytelennek tartják, emiatt az egyébként is nyomszegény helyszínen a szemlét többnyire nem körültekintően végzik, így a felderítés - az ilyen bűncselekmények sajátosságain túl - jelentősen megnehezül.”⁶²

Ugyanezen tényálláson belül a vasúti átjáróhoz kapcsolódóan tipikus elkövetési magatartás továbbá az akadály létesítése, mely valamilyen fizikai akadály létrehozását jelenti, mely meggátolja vagy nehezíti az áthaladást. Jellemző példája ennek az elromlott, mozgásképtelen gépjármű „otthagynása”, vagyis azon esetek köre, amikor a gépjármű tulajdonosa vagy üzemeltetője nem gondoskodik járművének megfelelő kivilágításáról vagy elvonatásáról. Nyilván ez egy vasúti átjáróban fokozott veszélyt jelent, illetve az elakadást jelző háromszög kihelyezésére is csak a közúton van lehetőség. Ezesetben, ahogy ez egy később bemutatásra kerülő közlekedési baleset elemzésénél is

⁶⁰ BH1991.268.

⁶¹ KERESZTY: 99. oldal

⁶² CZURPÁK Tünde: A vasúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények - Rendőrtisztai Főiskola, Rendvédelmi Füzetek 1999/21., Budapest 1999., 17.o.

kidomborításra kerül a helyszínelési kérdésekkel kapcsolatban, a vasúti társaság azonnali értesítésére is szükség van, a vasúti forgalom esetleges korlátozása vagy módosítása miatt. Azonban „ez esetben sem maradhat el a tényleges helyzet elemzése, mert pl. a vasúti közlekedés biztonságát - szakértői vélemény szerint - egyetlen talpfának a sínre helyezése még rendszerint nem veszélyezteti, ha a talpfa anyaga valóban fa és nem beton, mivel az utóbbinak a súlya miatt nem kizárt a vonat kisiklása.”⁶³ Itt visszautalnék egy korábban bemutatott jogesetre, melyben ökölnyi kavicsot helyezett el a vádlott a síneken, és ez a korabeli közlekedési eszközök vonatkozásában komoly balesetet is okozhatott volna, amennyiben azt a vonatkezelő személyzet nem észleli időben.

A BH1981.1. számú döntésében a bíróság közúti baleset gondatlan okozásának vétségével halmazatban közúti közlekedés biztonsága elleni gondatlan vétségben mondta ki bűnösnek a azt az elkövetőt, aki autóbusszával a vasúti átjáró fénySOROMPÓJÁNAK tilos jelzése ellenére az általa vezetett IKARUS busszal 30-35 km/h sebességgel a sínekre ráhaladt, majd a jól kivilágított, hangjelzést adó vasúti szerelvényel összeütközött. A baleset következtében az autóbusz felborult, három vasúti kocsi pedig kisiklott, melynek következtében 12 személy életét veszítette, heten súlyos - részben maradandó testi fogyatékoságot is eredményező - sérüléseket, 25-en pedig könnyű sérülést szenvedtek. A Legfelsőbb Bíróság eljárása során vizsgálta egyrészt, hogy a vádlott cselekménye, mely több közlekedési ágazatot is érintett - közúti baleset gondatlan okozása, illetve vasúti közlekedési biztonság veszélyeztetése - természetes egységet, vagy halmazatot alkot-e. A közlekedési ágazatok jellegükből fakadóan közlekedésük során találkozhatnak is egymással, egy ilyen közlekedési pont a vasúti átjáró, ahol a közúti és vasúti közlekedés szereplőinek útvonalai metszik egymást. A Bíróság álláspontja szerint a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elkövetője olyan személy lehet, aki nem áll az adott közlekedési ágazat szabályrendszerének hatálya alatt, vagyis jelen esetben a buszvezető a vasúti közlekedés szempontjából extraneus-nak tekinthető, így cselekménye valóságos alaki halmazatot hozott létre. Megállapította továbbá a Bíróság, hogy az elkövetőt cselekménye durva közlekedési szabálysértésnek tekinthető, mivel kellő helyismerettel rendelkezett, ismerte az elkövetés helyszínéül szolgáló vasúti átjárót, azonban annak tilos jelzését figyelmen kívül hagyva, sebességét növelve azon megkísérelt áthaladni. Közlekedése során ugyanis az átjárót észlelte, azonban elmulasztott meggyőződni a fénySOROMPÓ jelzéséről, illetve kellő körültekintést se tanúsított, mivel az átjáróba annak ellenére hajtott be, hogy ott jól kivilágítva, fény és hangjelzést

⁶³ KERESZTY: 100. oldal

is leadva közeledett egy vasúti szerelvény, mely egyértelműen a biztonsági előírások tudatos semmibe vételét jelentette.⁶⁴

A bűncselekményhez kapcsolódó minősített esetek⁶⁵ a sérelem bekövetkezéséhez kapcsolódnak, mely esetekben a súlyosabb következményekért az elkövetőt csak akkor terheli felelősség, ha annak bekövetkezéséért tudatos vagy hanyag gondatlanság terheli. Amennyiben ugyanis az elkövető szándéka az eredményre is kiterjed, már nem pusztán a veszélyhelyzet okozása miatti minősített eset megállapítása szükséges, hanem az eredmény bekövetkezésének megfelelő materiális sértő cselekmény.

A közlekedési bűncselekmények körére így jellemző a limitált veszélyeztetési szándék, mely alapján a fentieknek is megfelelően az elkövető tudatában ugyan megjelenik az eredmény kialakulásának a lehetősége, azonban ez csupán távoli realitás marad, a veszélyhelyzet létrehozásán túl, nem terheli sértő szándék. Egy egyszerű példánál maradva például a vasúti biztosítóberendezés lámpájának megromlásával, annak kövel történő betörésével az elkövető a veszélyhelyzetet létrehozza, hiszen a közlekedésben résztvevők számára nem fog megfelelő jelzés érkezni a vasúti átjárón való áthaladás biztonságossága kapcsán. Azonban az elkövető szándéka arra, hogy az éppen arra járó, ismeretlen által vezetett - és jelzés híján az áthaladás biztonságosságáról való meggyőződést elmulasztó - sértett behaladjon az átjáróba, és ott az éppen közeledő vasúti járművel ütközve sérüléseket szenvedjen, nem terjed ki. Ennek vizsgálata természetesen az eljárás tárgyát kell, hogy képezze, hiszen a cselekmény megállapíthatóságának fontos aspektusa az elkövető motivációja. Amennyiben megállapítható, hogy az elkövető szándéka kifejezetten kiterjedt a sérelem okozására is, a veszélyeztető bűncselekmény helyett a materiális sértő, élet- vagy testi épség elleni cselekmény megállapításának lesz helye.

A bemutatott jogesetek alapján az alábbi megállapítások tehetőek: egyrészt az ítélkezési gyakorlat a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény vonatkozásában meglehetősen szigorú, mégpedig nem alaptalanul, amikor a tényállás megvalósulását már a távoli, absztrakt veszély megjelenésével megvalósítottként tekinti. A jogesetek is hivatkoznak arra a közismert és nem vitatott tényre, hogy a vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek kimenetele majdnem minden esetben minimum súlyos

⁶⁴ BH1981.1.

⁶⁵ súlyosabban minősül, ha a bűncselekmény súlyos testi sértést, maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget, halált, kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget okoz

következményekkel jár, mivel a vasúti jármű nagy tömege, lendülete és hosszú féktávolsága mellett nehezen tud reagálni a hirtelen fellépő veszélyhelyzetekre és akadályokra, amelyet az okoz, hogy egy megrongált és hibás jelzést adó jelzőberendezés mellett - a KRESZ 39.§ (4) bekezdésben foglaltak be nem tartása mellett - személygépjármű hajt a sínekre. Ezt a helyzetet azonban nem megvárva a jogalkotó már a távoli veszély lehetőségét is szankcionálásának körébe vonja.

Ugyanakkor ezen cselekmények kapcsán sajnos muszáj megjegyezni, hogy gyakran maradnak felderítetlenül, mivel a cselekmény elkövetése és annak észlelése időben gyakran elválnak, például akadály létesítésénél, vagy a biztosítóberendezés megrongálásánál amennyiben külső tanú azt nem észleli, előfordul, hogy már csak a közlekedésben résztvevők érzékelik a veszélyhelyzetet és jelzik azt a fenntartó felé.

3.2.2. A vasúti közlekedés veszélyeztetése

A Btk. a közúti veszélyeztetéstől elválasztva, külön törvényi tényállás keretében rendeli szabályozni a vasúti, légi vízi közlekedés veszélyeztetését. A veszélyeztetés fogalmával kapcsolatban a korábban rögzítettek irányadóak, vagyis a limitált veszélyeztetési szándéknak megfelelően az elkövetőt a cselekmény vonatkozásában pusztán gondatlanság terhelheti, szándéka a materiális, sértő eredményre nem terjedhet ki.

A Btk. 233.§ (1) bekezdése alapján, aki a vasúti, a légi vagy a vízi közlekedés szabályainak megszegésével más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. A vasúti közlekedés szabályai adják a keretkitöltő szabályokat, vagyis azon, nem csak közlekedési, hanem műszaki, biztonsági előírásokat és normákat, melyek megszegésével a cselekmény megvalósítható. A BH1987.228-as számú bírósági határozat alapján mennyiben a közlekedési veszély körzetében veszélybe kerülő passzív alany nincs, illetve a cselekmény csupán anyagi kárt okozott, a Btk. 233.§-a alá tartozó vasúti közlekedés veszélyeztetése nem állapítható meg.⁶⁶ A hivatkozott bírósági határozatban megállapított tényállás szerint I.r. terhelt a cselekmény idején, mint ténfelügyelő, II.r. terhelt pedig mint tolatásvezető teljesített szolgálatot. II.r. terheltnek egy javításra szoruló kocsikból álló járműszerelvényt kellett egy másik vágányra tolatni, azonban a mozdonyvezetőnek késedelmesen adott utasítást a megállásra, így a

⁶⁶ BH1987.228

járműszerelvény nem állt meg a biztonsági határnál, melynek következtében a szerelvény egyik kocsija úgy állt meg, hogy az első és a hátsó forgóváza közé került a váltó. Ekkor I.r. terhelte utasítást adott a továbbtolatásra, illetve egyidejűleg átállította a váltót, anélkül hogy a továbbhaladás és a váltóállítás akadálytalanságáról kellően meggyőződött volna, melynek következtében a szerelvény két kocsija kisiklott, kidöntve a felsővezeték tartó oszlopot és leszakítva a keresztező vezetékét. Mivel a terhelteken és a mozdonyvezetőn kívül a cselekmény elkövetésekor senki sem tartózkodott a járműszerelvény hatókörében, így a vasúti közlekedés veszélyeztetése bűncselekménye nem valósult meg, ellenben a közérdekű üzem működésének megzavarása bűncselekménye igen.

Vagyis a vasúti közlekedés veszélyeztetése bűncselekmény megállapításához mindenképp szükséges, hogy a baleset bekövetkezése esetén a hatóterületen belül olyan tartózkodjon olyan személy is, akire a cselekmény potenciális veszélyt jelent. Mivel az ismertetett jogesetben más vagy mások élete vagy testi épsége nem kerül veszélybe, azonban a cselekmény következtében a vasúti közlekedésben jelentős mértékű zavar következett be, a Btk. 323. § (1) bekezdése szerinti közérdekű üzem működésének megzavarása bűncselekmény megállapításának lehetett helye. A hivatkozott szakasz szerint, aki közérdekű üzem működését jelentős mértékben megzavarja, büntetett miatt egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő⁶⁷. A közérdekű üzem működésének megzavarása bűncselekmény a közbiztonság elleni cselekmények között került rögzítésre, a Btk. XXX. fejezetében. A védett jogi tárgy a cselekmény vonatkozásában a közérdekű üzemek működéséhez fűződő társadalmi érdek, vagyis a bűncselekmény megállapíthatóságának nem feltétele sem sérülés bekövetkezése, sem veszélyhelyzet előidézése, kizárólag az üzem működésében fellépő jelentős üzemzavar. Amennyiben a zavar nem lesz jelentős, közérdekű üzem működésének megzavarása szabálysértés⁶⁸ megállapításának lehet helye. A korábbi Btk., az 1978. évi IV. törvény még tartalmazott elkövetési magatartást is a cselekmény vonatkozásában - „aki közérdekű üzem működését berendezésének, vezetékének megrongálásával, vagy más módon jelentős mértékben megzavarja”⁶⁹ - azonban a hatályos szabályozásból ez már kikerült, ugyanakkor ide tartozik minden olyan elkövetési magatartás, amely a közérdekű üzem működését megzavarja, azt negatívan befolyásolja. A Btk. értelmező rendelkezése⁷⁰ alapján a közösségi közlekedési üzem - így a vasúti

⁶⁷ Btk. 323.§ (1) bekezdése

⁶⁸ Szabs.tv. 177/A. § (1) bekezdés: Aki közérdekű üzem működését megzavarja, szabálysértést követ el.

⁶⁹ A Büntető törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény 260.§ (1) bekezdése

⁷⁰ Btk. 459. § (1) bekezdés 21. pont - közérdekű üzem:

- a) a közmű,
- b) a közösségi közlekedési üzem,
- c) az elektronikus hírközlő hálózat,

közlekedés is - közérdekű üzemnek minősül. A jelentős mérték mindig az adott üzemtől, illetve az eset összes körülményének mérlegelésétől függ, vizsgálni kell az okozott zavart, az érintett személyek számát, a vasúti közlekedés vonatkozásában így az érintett pályaszakaszokon a járatsűrűséget, az üzemzavarral érintett járatok és utazók számát, illetve az üzemzavar elhárításának idejét is. Például a felsővezetékek megrongálásával, a biztosítóberendezések működésképtelenné tételével már megvalósulhat a jelentős mértékű zavar, mivel a közlekedés annak kötött pályás jellegére tekintettel más pályára nem terelhető át, a zavarral érintett terület vonatkozásában az utasok célállomásra juttatása pótlást biztosító közúti járművek igénybevételével valósulhat csak meg. Érdemes megjegyezni, hogy a közérdekű üzem megzavarását eredményező rongálás nem eredményez halmazatot, a lopással viszont állhat halmazatban a cselekmény⁷¹.

A Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa Kb.29/2020/6. számú ítéletével közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétségének, valamint közérdekű üzem működése gondatlan megzavarásának vétségének elkövetésében mondta ki bűnösnek a vádlottat, aki 2019. szeptember 27. napján főtörzsőrmesterként teljesített gépkocsis szolgálatot. Közlekedése során a működő biztosítóberendezések - így a pirosan villogó fénySOROMPÓ jelzése ellenére szolgálati gépjárművével behaladt a vasúti átjáróba, ahol a személygépjármű jobb elejével a szabályosan, 80 km/h sebességgel közlekedő motorkocsi bal első részének ütközött. A gépkocsi az ütközés hatására a vízvezető árokba sodródott, eközben kidöntötte és működésképtelenné tette a vasúti átjárót biztosító fényjelző készüléket. Cselekménye következtében a vasúti közlekedés szünetelt és vágányzár elrendelése vált szükségessé, a vasúti átjárót biztosító eszköz megrongálása folytán az átjáró biztosítatlanná vált. A baleset következtében a vádlott könnyebb sérüléseket szenvedett, utasa nem volt és a vasúti szerelvényen sem sérült meg senki, viszont abban anyagi kár keletkezett. Mivel a cselekmény folytán vasúti közlekedésben, mint közérdekű üzem működésében jelentős zavar keletkezett, a bíróság a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény mellett a közérdekű üzem működésének megzavarása vétségét is megállapíthatónak látta, és a vádlottal szemben halmazati büntetést szabott ki⁷². A korábban kifejtettek alapján, mivel a vádlott a cselekmény elkövetésekor nem a vasúti közlekedési szabályok hatálya, hanem a közúti közlekedési szabályok hatálya alatt állt, vele szemben vasúti

d) az egyetemes postai szolgáltató közérdekű feladatainak teljesítése érdekében üzemeltetett logisztikai, pénzforgalmi és informatikai központok és üzemek,
e) a hadianyagot, haditechnikai eszközt termelő üzem, energiát vagy üzemi felhasználásra szánt alapanyagot termelő üzem;

⁷¹ Nagykommentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez - Szerkesztette: Karsai Krisztina (uj.jogtar.hu)

⁷² Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsa - 43.Kb.29/2020/6.számú ítélet

közlekedés veszélyeztetése helyett az extraneusként elkövetett közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény megállapításának volt helye.

3.2.3. Közúti baleset okozásának vétsége

A vasúti átjárókban bekövetkező balesetek esetén, amennyiben a balesetért felelős személy a közúton közlekedő gépjármű vezetője, vele szemben közúti baleset okozásának vétsége lesz megállapítható. A Btk. szabályozás - „aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.”⁷³ - szintén kerettényállás, azt a KRESZ szabályai, illetve a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény rendelkezései töltik ki.

A közúti közlekedőkre vonatkozó szabályokat a KRESZ rendelkezései tartalmazzák, így a vasúti átjárón áthaladás szabályait is, ezeket dolgozatomban 2.3. alfejezetemben részleteztem. Ezen szabályok megszegése esetén, amennyiben súlyos sérüléssel járó eredmény következik be, közúti baleset okozásának vétsége lesz megállapítható a járművezetővel szemben.

A korábban elemzett veszélyeztető cselekményekkel ellentétben itt már megkívánja a jogalkotó az eredmény bekövetkezését is, mely alapesetben⁷⁴ a 8 napon túl gyógyuló sérülésben, vagyis a súlyos testi sértésben nyilvánul meg. Amennyiben a járművezetőn kívüli passzív alany a baleset során könnyebb sérüléseket szenved, közúti közlekedés rendjének megzavarása szabálysértés⁷⁵ megállapításának lehet helye. Fontos kiemelni, hogy a korábban részletezettekkel összhangban közúti baleset gondatlan okozásának vétségénél is fontos az elkövető tudattartamának vizsgálata, vagyis annak megállapítása, hogy szándéka kiterjedt-e az általa okozott eredmény okozására, ez esetben ugyanis testi sértés okozása bűncselekmény megállapításának lesz helye. Az elkövető magatartása ugyanis a szabályszegés vonatkozásában lehet szándékos - például látja, hogy a vasúti átjáróban tilos a lámpa, ennek ellenére oda behajt, ez esetben a szándékos szabályszegő magatartás megállapítható, azonban a bekövetkezett eredmény vonatkozásában, miszerint az átjáróban közlekedő vasúti

⁷³ Btk. 235.§ (1) bekezdés

⁷⁴ Súlyosabban minősül, és a büntetés

a) három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot, súlyos egészségromlást vagy tömegszerencsétlenséget,

b) egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált,

c) két évtől nyolc évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény kettőnél több ember halálát okozza, vagy halálos tömegszerencsétlenséget

⁷⁵ Szabs.tv. 219.§ (1) bekezdés - Aki a közúti közlekedés szabályait megszegi és ezzel másnak vagy másoknak életét, testi épségét vagy egészségét gondatlanságból közvetlen veszélynek teszi ki vagy könnyű testi sértést okoz, szabálysértést követ el.

járművel összeütközik, és ezzel utasainak legalább súlyos sérülését okozza, már csak gondatlanság terhelheti.

A bekövetkezett eredménnyel kapcsolatban az ok-okozati összefüggés megléte is nélkülözhetetlen eleme a bűncselekmény megállapíthatóságának. A BH2000.480 számú határozat ezzel kapcsolatban kimondja, hogy „[...] a büntetőjogi felelősség szempontjából nem elegendő a közlekedési szabályszegés tényének a megállapítása, hanem annak a feltárása is szükséges, hogy a szabályszegés okozati kapcsolatba hozható-e a ténylegesen létrejött eredménnyel; ha a megvádolt személy elkövetett ugyan - akár több vonatkozásban is, akár szándékosan, akár gondatlanságból - közlekedési szabályszegést, de a súlyos eredménnyel járó baleset nem ezzel, hanem a közlekedésben részt vevő más személy szabálysértésével hozható okozati összefüggésbe: felmentő ítéleti rendelkezés meghozatala indokolt, és a közlekedési szabályszegés ténye legfeljebb a balesetért felelős személy javára jelentkező közreható okként (concausa) értékelhető”⁷⁶ A hivatkozott jogesetben például az képezte bizonyítás tárgyát, hogy a vádlott által vezetett gépjármű 14 utasa nem kötötte be a biztonsági övét, és így szenvedtek balesetet, azonban amennyiben a biztonsági övet bekötötték volna, a sérülések vagy kisebb súlyúak vagy elkerülhetőek lettek volna.

A bírói gyakorlat az oksági kapcsolatban a feltételek egyenértékűségének tanát fogadja el, és építette be ítélezési gyakorlatába⁷⁷. Ezen elv alapján a baleset bekövetkezéséhez vezető okok vizsgálata során minden egyes feltétel ok, amely nélkül az adott eredmény nem következett volna be. Vagyis a vizsgálat során az egyes okokat egyesével vizsgálva és „letakarva” lehet megállapítani, hogy melyek azok, amelyek elhagyása mellett is bekövetkezett volna a baleset, vagy amelyek a baleset és az eredmény bekövetkezése szempontjából irrelevánsak. Ilyen tipikus ok lehet például a nem jelentős sebességtúllépés. Ez ugyan szabályszegésnek minősül, azonban annak megállapítása, hogy adott forgalmi szituációban csökkentett sebességgel való közlekedés mellett is bekövetkezett volna a baleset, már szakértői kérdés, és nem feltétlenül állapítható meg az ok-okozati összefüggés sebességtúllépés esetén sem.

Ok-okozati összefüggés így további bizonyítás tárgyát képezi abban az esetben is, amikor a közúti járművezető a vasúti átjáróba annak szabad jelzése mellett, azonban nem megfelelő körültekintéssel

⁷⁶ BH2000.480

⁷⁷ BH2000.480

halad be, ezesetben ugyanis amennyiben a jelzőberendezés hibátlanul működött volna, valószínűsíthető, hogy a baleset elkerülhető lett volna.

5. Helyszínelés vasúti balesetknél, szakértői kérdések

5.1. A vasúti baleset, az intézkedésre jogosultak köre

A vasúti közlekedést is érintő, vasúti átjárókban bekövetkezett közlekedési balesetek esetében jellemzően egy vasúti jármű, vasúti szerelvény találkozik a közúti közlekedésben résztvevőkkel. Ezesetben a vasúti szerelvény útvonala, kötöttpályás jellegéből fakadóan, adott, a közúti résztvevőkhöz képest elkormányzás szóba sem jöhet. A vasúti járművek esetében vizsgálat alá kell vonni a jelzőberendezések állapotát, azok működőképességét, a vasúti átjáró beláthatóságát, a szerelvény műszaki állapotát. Ezen feladatok elvégzése speciális szakértelmet igényel, illetve speciális eljárásrendet is, mely szabályok lefektetését számos jogszabály, köztük törvény, miniszteri rendelet és ORFK utasítás is tartalmazza.

A közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 60/2010. (OT.34.) számú ORFK utasítás alapján közlekedési baleset a legalább egy mozgó közúti-, vasúti-, vízi vagy légi jármű, továbbá - a közúti közlekedés körében - állatot hajtó (vezető) személy részvételével vagy ilyen jármű mozgásából eredően bekövetkezett, általában a közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegésével gondatlanságból, illetőleg véltlenül előidézett olyan váratlan esemény, amellyel ok-okozati összefüggésben egy vagy több személy meghalt, megsérült, vagy dologi kár keletkezett.⁷⁸ A baleset bekövetkezésekor a baleset észlelőjét bejelentési kötelezettség terheli, melynek megvan a saját értesítési láncja. Ennek célja, hogy a szakmai szervek a baleset illetve az okozott üzemzavar mértékét felmérve tudjanak dönteni a további teendőkről, illetve értesítendő szervekről. Vasúti átjáróban, pályán létesülő akadály esetén például az idejében történő intézkedés esetén lehetőség van a közlekedő vasúti szerelvény megállítására és az adott szakaszon vágányzár elrendelésére. Ennek fontosságát mutatja egy 2013 decemberében bekövetkezett baleset, melynek során egy személygépjármű vezetője a Győr-Öttevény állomásközben lévő vasúti átjáróban elakadt, majd értesítette a rendőrséget. A rendőrség megkísérelt intézkedni a vasúti pályahálózat működtetőjénél a forgalom leállítása érdekében, azonban félreértések következtében egy másik szakaszon került sor a vasúti forgalom leállítására, és az érintett vasúti pályán érkező RailJet személyvonat összeütközött az átjáróban elakadt személygépjárművel. A baleset során személyi sérülés nem történt, azonban a RailJet mozdonya

⁷⁸ 60/2010. (OT.34.) ORFK utasítás 2.a) pont

kigyulladt, így közel 450 millió forintos kár keletkezett.⁷⁹ Az esettel kapcsolatban kirendelt igazságügyi műszaki szakértő megállapította, hogy a személygépjármű kereke a balesetet megelőzően valószínűleg légvesztett lehetett, ennek következtében a sínekre érve jobbra húzott, majd letért a vasúti pályatestre. Tekintettel arra, hogy a vonat a járművezető elmondása alapján - mivel a tűzben a mozdony adatrögzítője megsemmisült, más adat nem állt rendelkezésre - 160 km/h sebességgel haladt, fékútja jó látási viszonyok között is nagyjából 700 méter, azonban az időjárási körülmények miatt a baleset bekövetkezésekor 100-200 méter volt a látótávolság, közel teljes sebességgel ütközött az átjáróban álló személygépkocsival, majd azt közel 500 méteren keresztül toltta maga előtt.⁸⁰

Az egyértelmű, felismerhető jelzések, mely alapján a baleset helyszíne azonosítható, illetve a jól felépített értesítési rend kialakítása így esszenciális jelentőségű a közlekedési balesetek elkerülése szempontjából. Az értesítési rend fogalmát a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzembentartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V.8.) NFM rendelet határozza meg, eszerint értesítési rend azoknak az intézkedésre, döntésre jogosult személyeknek és szervezeteknek az értesítési címét és telefonszámát tartalmazó jegyzéke, akiket vagy amelyeket az eseményről kapott bejelentést követően az üzembentartó baleseti szolgálata útján tájékoztatni köteles.⁸¹ Az eljárás során a közlekedésbiztonsági szervezet - mely jelenleg az Építési és Közlekedési Minisztérium felügyelete alatt működő Közlekedésbiztonsági Szervezet [KBSZ] - is értesíteni kell, akinek a feladati során nem kizárólag a súlyos vasúti balesetek nyomán jár el, hanem akkor is, ha a vasúti-közúti átjáróban a technikai biztosítás nem működik, a vasúti járműnél az engedélyezett sebesség túllépése vélelmezhető, vagy a pálya vagy tartozékai műszaki hibája vélelmezhető.⁸² A vasúti balesetknél intézkedő személyek köre a baleset súlyosságától, illetve annak jellegétől függ, például a vasúti szerelvény személy vagy teherforgalmat bonyolított-e, előbbi esetben a sérültek számától és a sérülések súlyosságától függően történik meg a mentőszolgálat értesítése - közúti járművel történő ütközés esetén, amennyiben a gépjárművezető és utasai még a járműben foglaltak helyet, minden valószínűség szerint szereztek sérüléseket is - , utóbbi esetben pedig fontos vizsgálni a szállított áru típusát és viselkedését is, például veszélyes árut szállító tehervonat esetén az áru és a helyszín biztosítása, vegyszermentessé tétele is fontos feladat. Amennyiben a baleset következtében büntetőeljárás lefolytatása válik valószínűvé, a rendőrség

⁷⁹ <https://www.sinekvilaga.hu/a-szintbeni-vasuti-atjarok-fejlesztese-4.-resz-balesetek-vizsgalatainak?fbclid=IwAR2m-TZOI0mpK4LsviCuOdCO0CaL38Mv8I4be7T794dBN7shG9KHhFwLgLM>

⁸⁰ <http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2013-1118.pdf>

⁸¹ 24/2012. (V.8.) NFM rendelet, 2.§ (1) bekezdés 1. pont [továbbiakban: NFM R.]

⁸² NFM R. 3.§ ba)-bc) alpont

értesítése is szükséges, akik a továbbiakban a nyomrögzítést is végzik. A baleseti helyszíni szemle során a vizsgálóbizottság tagjai a balesettel érintett járművek műszaki állapotát vizsgálják, rögzítik a nyomokat, illetve szükség szerint igénybe veszik a tűzoltóság és a katasztrófavédelem szolgálatait is. „A helyszíni vizsgálat az esemény jellegétől függően a közvetlen helyszínen túl kiterjed az ezekkel összefüggésben lévő szomszédos, továbbá a vonatforgalmat az adott vonalon irányító szolgálati helyekre is”⁸³, vagyis a konkrét baleset kapcsán sor kerülhet a teljes vonal vizsgálatára is, ez például az értesítési rendszer hibás működése kapcsán jöhet szóba.

5.2. A Közlekedésbiztonsági Szervezet hatásköre és eljárása

A már sokat emlegetett és idézett Közlekedésbiztonsági Szervezetet az Országgyűlés hozta létre 2006-ban, jogelődje a Polgári Légiközlekedésbiztonsági Szervezet, majd a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) Korm. rendelet 1.§ (2) bekezdése alapján 2016. szeptember 1. napjával a Közlekedésbiztonsági Szervezet beolvadt a közlekedésért felelős miniszter által vezetett minisztériumba, amely az átvett feladatok tekintetében a KBSZ jogutódja lett.

A KBSZ jelenleg a vasúti-, légi- és vízi események bekövetkezése kapcsán végez objektív vizsgálatot. Feladatait és eljárásrendjét egyebekben a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. CXXXIV. törvény rögzíti. Ez alapján az állami közlekedésbiztonsági szerv elvégzi a vasúti balesettel és súlyos vasúti balesettel, a váratlan vasúti eseménnyel kapcsolatos bejelentések gyűjtését és elemzését, lefolytatja az illetékességébe tartozó közlekedési balesetek és az egyéb közlekedési események független szakmai és tematikus vizsgálatát és biztonsági ajánlásokat dolgozhat ki.⁸⁴ A KBSZ feladatát teljesen függetlenül végzi, így a vasúti pályahálózat üzemeltetőjétől, a vizsgálatot lefolytató személyektől, a biztonsági hatóságoktól és a közlekedési szervektől függetlenül végzi. A lefolytatott vizsgálata során ajánlásokat dolgoz ki a kialakult helyzet jövőbeni elkerülhetősége érdekében, mely során nem feladata a vétkesség és a felelősség megállapítása. A KBSZ a beérkezett vasúti eseményekkel kapcsolatban honlapján nyilvántartást vezet, az események során vizsgálatot rendelhet el, vagy azt üzemeltetői hatáskörbe utalja. Például üzemeltetői hatáskörbe utalta azt a vasúti eseményt, mely során Szihalom

⁸³ NFM R. 7.§ (2) bekezdés

⁸⁴ 2005. CXXXIV. törvény légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai- vizsgálatáról, 3. § (1) bekezdés a)-c) pont

megállóhelyen az 5142 sz. vonat kb. 1 kocsihosszal túlhaladt a peronon. Egy utas leszállás közben elesett, a mentők kórházba szállították. Az üzembentartói vizsgálat megállapította, hogy vezetéstechnikai hiba miatt a vonat eleje a kiépített utasperon után állt meg 16 méterrel, a vonatról ily módon leszálló utasok közül egy leszállás közben rosszul lépett, és a zúzottkő ágyazaton megbotlott, kórházba szállították. A vizsgálat során megállapítást nyert, hogy a szerelvény hangos utasirányítási rendszere használhatatlan volt, a mozdonyvezető pedig annak ellenére adott engedélyt az ajtónyitásra, hogy a szerelvény első ajtaja nem volt a peron mellett.⁸⁵

5.3. A szakértői bizonyítás nehézségei vasúti átjáróban bekövetkezett közlekedési balesetek esetén

A büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény 188. § (1) bekezdése szerint, ha a bizonyítandó tény megállapításához vagy megítéléséhez különleges szakértelem szükséges, szakértőt kell alkalmazni. Közlekedési balesetek esetén a baleseti mechanizmus megállapításához, így a gépjárműmozgások, a haladási sebesség, a nyomok elemzése, a bekövetkezett sérülések mind a balesettel érintett személyek, mind a balesetben résztvevő járművek vonatkozásában szakértői bizonyítás tárgyát képezi, ezeknek a kérdéseknek a megválaszolása ugyanis gépjármű műszaki és orvosszakértői kompetencia körébe tartozik.

A vasúti átjárókban bekövetkező közlekedési balesetek esetén a járműmozgások szempontjából a vasúti jármű haladási irányával kapcsolatban, kötőtpályás jellegére tekintettel, nem merül fel kérdés. Azonban, ahogy a korábbi balesetelemzésekben is megállapítható, előfordulhatnak olyan műszaki hibák, szennyeződések a pályatesten, melyek a jármű sebességére, fékezhetőségére kihatással vannak. Ilyen esetekben a helyszínelést végzők nyomrögzítése különösen fontos, tekintettel arra is, hogy a nyomok, felkenődések akár több kilométer hosszan húzódnak a sínpályán. Biztosított vasúti átjáró esetén a biztosítóberendezések szabályszerű működésének vizsgálatára is sor kerül, vagyis annak megállapítására, hogy a sorompó időben leeresztésre került-e, a fényesorompó megfelelő időben megfelelő, tilos jelzést adott-e. Utóbbi az előzárási idő, vagyis a „fényesorompó villogó piros fényre váltásától a - vasúti pályára engedélyezett legnagyobb sebességgel közlekedő - vonatnak a vasúti átjáróhoz érkezéséig eltelt idő. A fény-, illetve félsorompóval kiegészített, fényesorompóval

⁸⁵ KBSZ/28474-3/2023-ÉKM iktatószámú eset, <http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/UTV/2023-0529-5.pdf>

biztosított vasúti átjáró előzárási idejének számításánál 1,6 m/sec legkisebb közúti járműsebességet és 10 sec biztonsági többletidőt kell figyelembe venni”⁸⁶.

A fentiekén túlmenően a közúti gépjárművezető vonatkozásában is vizsgálni kell, hogy nem lépett-e fel olyan műszaki hiba, mely a baleset bekövetkezésében szerepet játszhatott - például a korábban bemutatott, Győr és Öttevény közötti vasúti átjáróban a síneken rekedt gépjármű esetében, ahol a készült szakértői vélemény álláspontja szerint nem volt kizárt, hogy a személygépkocsi az átjáró előtt defektet kapott, és emiatt húzott jobbra, a sínek közé.

5.4. Az emberi tényező szerepe

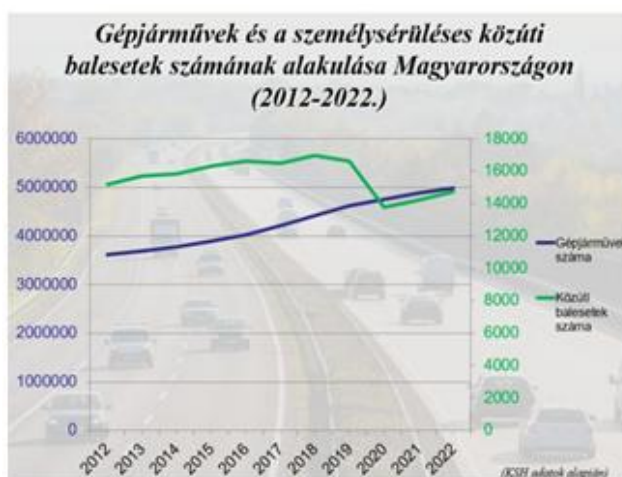
Az ismertetett jogesetek és balesetelemzések kapcsán egyértelműen kijelenthető, hogy a balesetek jelentős részében a kiváltó ok az emberi tényezőre vezethető vissza, és alig fordul elő olyan esemény, technikai hiba, mely ezt kizárná. Ezen utóbbi esemény lehet például a közúti jármű fékrendszerében bekövetkezett hiba, vagy a fél- vagy teljes sorompóval nem biztosított vasúti átjáróban a szemafor meghibásodása. A hibás működés jelen esetben azt kell, hogy jelentse, hogy a vasúti pályatest foglaltsága ellenére szabad jelzést ad.

A vasúti átjárókon való áthaladás szabályozása zárt rendszert alkot, a biztosítóberendezések hiánya illetve meghibásodása esetére is komplett közlekedési szabályok vonatkoznak az áthaladni szándékozó közlekedési résztvevőkre. Ezen okból kifolyólag nem működő, tehát egyébként telepített, de bármilyen okból meghibásodott jelzőberendezés, teljes- vagy félsorompó működési rendellenessége esetén a járművezetőket megbizonyosodási kötelezettség terheli. Ennek során a vasúti átjáró megközelítésekor sebességüket csökkentve mindkét irányban a vasúti forgalmat ellenőrizve haladhatnak át. Amennyiben a gépjárművezetők nem működő jelzőberendezés mellett, meggyőződési kötelezettségük elmulasztásával hajtanak be a vasúti átjáróba, a bekövetkezett baleset vonatkozásában felelősségük megállapítható. A balesetek vizsgálata során megállapítható, hogy „[...]az útátjáró-használókban nem tudatosul e sötét jelzés jelentése, az, hogy a berendezés ebben az állapotában nem látja el a szerepét, és ilyenkor az útátjáró-használó feladata, hogy meggyőződjön

⁸⁶ Az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet - II. függelék y) pontja

az áthaladás veszélytelenségéről. E jelenség ellen kizárólag a képzés, a közlekedési tudatformálás, a modern kommunikáció eszközeivel lehet fellépni.”⁸⁷

Dr. Viski László 1963-as Közúti közlekedési balesetek elbírálása című könyvében megfogalmazta a vasúti átjárókban és a villamosvágányokkal ellátott úttesten közlekedés veszélyei kapcsán, hogy „a vasúti átjárók forgalombiztonsága elvileg a teljességig növelhető a szintbeni keresztezések megszüntetésével, vagyis az 'átjárók' kiküszöbölésével”⁸⁸, mely megállapítás ugyan abszolút igaz, és megszüntetné az átjárókban bekövetkező közlekedési baleseteket, kerekén 60 évvel később a szintbeni vasúti átjárók száma még igencsak jelentős, és ennek megfelelően, a technika fejlődése mellett, a balesetek száma és súlyossága sem csökkent. Értem ezalatt azt, hogy a gépjárművek száma jelentős emelkedést mutat az 1960-as évekhez képest, illetve emellett azok kialakítása, felépítése és teljesítménye is jelentős fejlődésen ment keresztül. Ennek eredménye, hogy egyrészt a jelenleg forgalomban lévő gépjárművek ellenállóbbak, míg egy régebbi típusú személygépjármű találkozása vasúti szerelvénytől azt eredményezhette, hogy a vasúti jármű azt maga alá gyűrve szinte bedarálta, napjainkban adott esetben ez nem történik meg, bár a halálos eredmény még így sem elkerülhető. A KSH adatai szerint 2022. december 31. napján Magyarország területén összesen 4.094.129 darab személygépjármű, 17.597 darab autóbusz, 210.746 motorkerékpár, 568.012 tehergépjármű és 90.449 darab vontató volt forgalomba helyezve és közlekedett a közutakon.⁸⁹



Az alábbi grafikonon⁹⁰ jól látható, hogy a közúton lévő gépjárművek száma az évek során folyamatos emelkedést mutatott. Megállapítható ugyanakkor, hogy a közúti balesetek, és az abban bekövetkező személysérülések száma is egy folyamatos emelkedő tendenciát mutatott - egészen 2020-ig, amikor markáns csökkenés következett be, ez azonban minden bizonnyal az azévből kialakult, és rendkívüli helyzetnek

⁸⁷ Dr. Gincsei János Péter, Gula Flórián - A szintbeni vasúti átjárók 2 fejlesztése (4. rész) Balesetek vizsgálatának tapasztalatai in *Sinek világa*, 2016. I. szám - https://www.sinekilaga.hu/documents/160223_Sinek_Vilaga_2016_1_web.pdf
⁸⁸ VISKI László, IMRE Iván, TERNAI Zoltán - *Közúti közlekedési balesetek elbírálása*, Közgazdasági és jogi könyvkiadó Budapest, 1963., 337. oldal. [VISKI]

⁸⁹ https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html

⁹⁰ <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/a-kozuti-gepjarmu-allomany-a-szallitasi-teljesitmenyek-es-az-uzemanyag-fogyasztasi-adatok-alakulasa-magyarorszagon-2022-ben/>

tekinthető járványhelyzet miatt alakult így, mely során biztonsági intézkedésként kijárási tilalom is érvényben volt - így jelentősen kevesebben tartózkodtak a közutakon, mint a korábbi években.

A MÁV csoport 2022 áprilisában indította útjára Ért haza biztonságban! címmel országos balesetmegelőző kampányát, mellyel kapcsolatban megjelent statisztika szerint folyamatosan csökken a vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek száma, mely a járművezetők körültekintőbb közlekedésének köszönhető. 2023 első félévében 31 baleset következett be vasúti átjárókban, mely során egy ember halt meg, és ketten szereztek súlyosabb sérüléseket. A MÁV Csoport adatközlése alapján „az elmúlt 15 évben vasúti átjáróban nem történt a vasút hibájából halálos kimenetelű baleset, azokat minden esetben a közúthasználó figyelmetlensége vagy a KRESZ szabályok megszegése okozta.”⁹¹ Ezzel a kijelentéssel kapcsolatban fontos leszögezni, hogy kizárólag a halálos kimenetelű balesetekre vonatkozik, melyből az adatok szerint 2023. júliusáig egy darab következett be, így arra vonatkozóan pontosabb adat, hogy a könnyű vagy súlyosabb sérüléseket okozó balesetek számán belül milyen arányban állapítható meg a közúthasználók, a járművezetők és a gyalogosok felelőssége, illetve milyen arányban a vasútkezelő és vezető személyzeté, nem áll rendelkezésre.

⁹¹ <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/javult-vasuti-atjaros-baleseti-statisztika-0>

6. Híresebb hazai, vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek

Az egyik legszörnyűbb múltra visszatekintő vasúti átjáró minden bizonnyal Siófokon található Darnay Kálmán téri vasúti átjáró - ebben az átjáróban ugyanis két alkalommal is halálos tömegszerencsétlenség következett be, amikor a biztosított vasúti átjáróba behaladó autóbusz az arra közlekedő vasúti szerelvényt ütközött. 2003. május 8.-án a reggeli órákban a Budapest Déli Pályaudvarról Nagykanizsára közlekedő gyorsvonat elé az átjáró tilos jelzése ellenére behajtott egy német turistákat szállító turistabusz. Az átjárótól nagyjából 300 méterre lévő vonat ekkor közel 100 km/h sebességgel közlekedett, így a mozdonyvezető vészfékezése ellenére sem volt lehetőség arra, hogy a vonat a szerencsétlenséget elkerülje. Az így az átjáróhoz érkező szerelvény kettészakította a buszt, egyik darabját 300 méteren keresztül toltta maga előtt. A balesetben az autóbuszon tartózkodó 38 főből 33 életét veszítette, köztük az autóbusz vezetője is. A lefolytatott vizsgálat eredményeként megállapításra került, hogy a biztosítóberendezés a baleset idején meghibásodás nélkül működött, a balesetet a buszvezető figyelmetlensége okozhatta, amikor a tilos jelzés ellenére még megkísérelt áthaladni a vasúti átjárón.⁹²⁹³

A fenti baleset egyben a múlt kísérteties megismétlődése is - 1980. június 30-án egy helyi buszjárat vezetője, miután felvette utasait a közeli megállóban, a tilos jelzés ellenére hajtott be ugyanebbe a vasúti átjáróba. A vasúti pályán Nagykanizsáról Székesfehérvárra közlekedő szerelvény gépmenetben, a megengedett 100 km/h helyett 60 km/h sebességgel közlekedett, az ütközést azonban így sem tudta elkerülni, a balesetben 19-en veszítették életüket és 12-en szenvedtek súlyos sérüléseket. A lefolytatott vizsgálat végül a helyi buszjáratot üzemeltető, Kapos Volán felelősségét állapította meg, mivel nem gondoskodott időben a buszvezető leváltásáról.⁹⁴

Az 1980-as balesetet követően sok kritika érte a MÁV vezetését, illetve az aktuális kormányzatot is arra vonatkozóan, hogy a vasúti átjáró biztosítási szintjén nem emeltek, és továbbra is fénySOROMPÓVAL volt csak ellátva. A 2003-as tragédiát követően félsorompó is felszerelésre került, illetve kétvágányosították a pályaszakaszt.

⁹² <https://index.hu/bulvar/mav0508/>

⁹³ [https://hu.wikipedia.org/wiki/Si%C3%B3foki_aut%C3%B3busz-baleset_\(2003\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Si%C3%B3foki_aut%C3%B3busz-baleset_(2003))

⁹⁴ <https://hogyantortent.com/magyar-vasuti-balesetek/>

Dr. Túrós András, a MÁV Zrt. biztonsági igazgatója egy 2011-es interjúja⁹⁵ során elmondta, hogy az útátjárós balesetek esetében 99%-ban a közúti közlekedésben résztvevők vezetéstechnikai hibája, figyelmetlensége idézi elő a tragédiát. Ekkor elmondta, hogy álláspontja szerint a szabályozásra jellemző a „kampányszerűség” is, hivatkozott a 2003-as siófoki tragédiára is, melyet követően a kormányzat jelentős összegeket fordított az átjárók biztosítására, valamint az 1993-as Pörbölyi tragédiát követően került be a KRESZ-be a már sokat hivatkozott szakasz, miszerint a vasúti átjárókat „fokozott óvatossággal” kell megközelíteni. Ekkor a fokozott óvatosság kikényszerítése végett 40 km/h-ról 30 km/h-ra csökkentett sebességkorlátozást is bevezettek, azonban ez a KRESZ 2010-es módosítását követően hatályon kívül helyezésre került.

A Pörbölyi vasúti tragédia 1993. február 23-án a Pörböly és Alsónyék közötti nyékipusztai vasúti átjáróban következett be, ahol a vasúti jelzőlámpa akkumulátorhiány - mivel az korábban ismeretlenek által eltulajdonításra került - miatt már egy hete nem működött. A pörbölyi gyermekeket a bátaszéki Kanizsai Dorottya Általános Iskolába szállító Volánbusz járat megállás nélkül hajtott be a vasúti átjáróba, és ütközött az ott menetrendszerint Kiskunhalasról Bátaszékre közlekedő vonattal. A szerelvény a buszt kettészakította, egyik felét a vasúti töltés melletti mély, füves területre dobta, a másikat maga előtt toltta 150 méteren keresztül. A tragédiában 11 kisgyermek és a buszvezető vesztette életét. Az esetet követő vizsgálat megállapította, hogy a mozdonyvezető a fényoszlop meghibásodása miatt megengedett 15 km/h sebesség helyett 78 km/h sebességgel közlekedett, emellett azonban a buszvezető felelőssége sem vitatható, aki körültekintés nélkül hajtott be a vasúti átjáróba. A siófoki tragédiáktól eltérően, ebben az esetben a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény is felmerül, mivel a biztosítóberendezés megrongálásával, azzal, hogy az annak működtetéséhez szükséges akkumulátort ismeretlen személyek kiszerezték és ellopták, szándékukon kívül, de borzalmas balesetbe vezetett. A Tolna Megyei Bíróság az I.r. vádlott mozdonyvezetőt bűnösnek mondta ki halálos tömegszerencsétlenséget okozó gondatlan vasúti veszélyeztetésben, és 2 év fegyházbüntetésre, valamint 4 év foglalkozástól eltiltásra ítélte. A nyékipusztai átjáróban ekkor már két hete nem működött a jelzőberendezés, melyről az I.r. vádlott is tudott, mivel a balesetet megelőzően négy alkalommal is áthaladt a helyszínen, elmondása szerint sebességét azonban egy alkalommal sem csökkentette, pedig szigorú, írásos utasítás állt rendelkezésre, miszerint az átjárót a látási viszonyoknak megfelelően, de maximum 15 km/h sebességgel közelítheti meg. A II.r. vádlott

⁹⁵ Az útátjárók biztonsága állami érdek in Közlekedésbiztonság, 2011. év, 2. szám - 14-15. oldal

vonatkísérőként teljesített szolgálatot, azonban őt a bíróság bizonyítékok hiányában felmentette. Az elsőfokú ítélet ellen mind az I.r., mind a II.r. vádlott fellebbezett, enyhítésért, illetve a II.r. vádlott avonatközásban, hogy felmentését a bíróság ne bizonyítékok, hanem bűncselekmény hiányában állapítsa meg. A Legfelsőbb Bíróság ezt követően az I.r. vádlott büntetését 2 évről 3 évre súlyosította, míg a II.r. vádlottat bűncselekmény hiányában felmentette. A baleset bekövetkezésében egyértelműen megállapítható ugyanakkor a buszvezető felelőssége is, azonban mivel a tragédia során elhunyt, vele szemben nem kerülhetett sor bűnösségének megállapítására.⁹⁶

A fenti tragédiákkal kapcsolatban is megállapítható, hogy a balesetek a közúti közlekedésben résztvevők szabályszegéséből következtek be - a pörbolyi katasztrófa vonatkozásában több tényező is szerepet játszott emellett, a biztosítóberendezés megrongálása, illetve a mozdonyvezető nem megfelelő sebességválasztása - azonban a vasúti szerelvény és közúti jármű ütközése esetén, az eltérő tömegből és sebességből fakadóan, ahogy a sirófoki és pörbolyi eseteknél is, az átjáróba behaladó buszvezetők sajnálatos módon mindhárom szerencsétlenségben életüket veszítették. Az ilyen közlekedési baleseteknél ilyenkor nem kerül sor a felelősség megállapítására, ugyanis a Büntető törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény 25. § a) pontja alapján az elkövető halála a büntethetőséget megszüntet. Ennek okán a tragédiák kapcsán vizsgálati anyag rendelkezésre állhat, azonban bírósági iratanyag nem, amennyiben más személy büntetőjogi felelőssége nem merül fel.

⁹⁶ Dr. Horváth Csaba Sándor: A XX. század legnagyobb magyar vasúti katasztrófái (5. rész) - Kecskemét, Pörboly in Sínek Világa, 2020/1. szám, - <https://www.sinekvilaga.hu/a-xx-szazad-legnagyobb-magyar-vasuti-katasztrofai-5-resz-kecskem-et-porboly?index=4>

7. Az Európai Unió szabályozásának rövid bemutatása - biztonsági ajánlások

A vasútbiztonsággal a 2016/798 Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv foglalkozik részletesen. Az irányelv a vasútbiztonság fejlesztése körében határoz meg feladatokat a tagállamok részére. Ezek az előírások főleg általános jellegűek, a részletes kidolgozásuk tagállami hatáskör és a jogalkotás része, mint például a vasútbiztonsági rendszer fejlesztése és üzemeltetése, a tagállamok és tagállami hatóságok kapcsolattartása, az egységes vasúti közlekedési rendszer létrehozása⁹⁷. Ennek érdekében közös biztonsági mutatók és módszerek kidolgozása szükséges, illetve az egyes tagállamok vonatkozásában ezen információk rendelkezésre bocsátása. A közös biztonsági célok megállapítása az Európai Unió Vasúti Ügynökségének (ERA) feladata, melyek „meghatározzák azt a minimális biztonsági szintet, amelyet az uniós vasúti rendszer egészén és - amennyiben lehetséges - annak különböző részein az egyes tagállamokban és az Unióban mindenképpen meg kell valósítani”⁹⁸. Az ERA működésének 2006-os megkezdése óta az európai vasúti rendszerek koordinálását végzi, ennek során műszaki előírásokat és biztonsági intézkedéseket dolgoz ki, célja, hogy a vasúti közlekedés az Unió tagállamainak határain megállás nélkül, biztonságosan áthaladhasson⁹⁹.

Az ERA-ra rótt vasútbiztonsági feladatok fontosságát mutatja, hogy az Európai Zöld Megállapodás - Green Deal - értelmében¹⁰⁰ az EU vállalta annak biztosítását, hogy 2050-re 0-ra csökkenjen az üvegházhatású gázok kibocsátása, illetve a közlekedésből származó kibocsátások 90%-kal kell, hogy csökkenjenek. Ennek egyik kulcspontja a közlekedés, dolgozatomban a Magyarország területén használatban lévő gépjárművek számának növekedését említettem, de ez egy Európa szerte jellemző tendencia. A közlekedési eszközök közül a vasúti közlekedés az, mely hatékony, gyors, és környezetbarát is, így - az elektromos járművek és tehergépjárművek mellett - a vasúti közlekedés és kapacitáselosztás fejlesztése is várható.

Az Európai Unió Bizottsága által kiadott Jelentés¹⁰¹ - *European Road Safety Observatory - Road Safety Thematic Report - Railway level crossings* - részletesen foglalkozik a vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek értékelésével. Ezalapján a szintbeni vasúti - közúti kereszteződések az összes - fatális

⁹⁷ 2016/798 irányelv - II. fejezet, 4. cikk (1) bekezdés

⁹⁸ 2016/798 irányelv - II. fejezet, 7. cikk (1) bekezdés

⁹⁹ https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-agency-railways-era_hu

¹⁰⁰ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_hu

¹⁰¹ European Road Safety Observatory - Road Safety Thematic Report - Railway level crossings -https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_railway_level_crossings_tc_final.pdf

eredménnyel járó - közúti baleset számához képest meglehetősen alacsony, összesen 1%-ot tesznek ki, azonban a vasúti közlekedést érintő balesetek vonatkozásában azok közel egyharmadát érik el. A Bizottság közleménye megkülönbözteti a passzív vasúti átjárókat - melyek kizárólag közúti jelzésekkel biztosítottak, így a közúton közlekedő saját egyedi mérlegelése alapján dönti el, hogy biztonságos-e az áthaladás -, illetve az aktív vasúti átjárókat, ezekben fény- és vagy hangjelzéssel, sorompóval is védett az adott vasúti átjáró.

A Bizottság álláspontja szerint, mivel a balesetek elkerülhetőségében az emberi tényező szerepe játszik jelentős szerepet, így a szabályozás terén még van lehetőség a fejlesztésre, és a balesetek számának, súlyosságának csökkentésére. 2016-ban a bekövetkezett balesetek 60%-a aktív biztosítással rendelkező vasúti átjárókban következett be, amikor a közúton közlekedők még megpróbáltak az éppen záródó vasúti átjárón áthaladni. A baleseteket legtöbb esetben - 45% - személyautók okozzák, 22%-ban gyalogosok az áldozatok, és 20%-ban nehézgépjárművek.

Az emberi tényezővel kapcsolatban a Bizottság kiemeli, hogy a passzív átjárók esetében a baleset bekövetkezése emberi figyelmetlenség, gondatlanság következménye, azonban az aktív átjárók esetében már szándékos szabályszegésről és kockázatvállalásról van szó az áthaladók részéről. Ezek az esetek 3 fő okra vezethetők vissza:

- 1) szándékos szabályszegés: a már említett szándékos szabályszegő emberi magatartás, amikor a közúton közlekedő a záródó biztosítóberendezés, vagy tiltó jelzés ellenére behalad az átjáróba. A Bizottsági ajánlás szerint ezekben a balesetek száma a vasúti átjáró zárva tartási idejének maximalizálásával lehetne csökkenthető, melynek mértékét 3 percben látják megállapíthatónak. Az áthaladást ugyanis sok esetben az motiválja, hogy mire újra szabad jelzést ad a biztosítóberendezés a közúton közlekedőknek, hosszú percek telnek el.
- 2) nem szándékos járművezetői hibák: a Bizottság ezen esetkörbe sorolja a figyelmetlenséget, a túlzott magabiztosságot, ami az áthaladás biztonságosságára vonatkozik, azt az esetet, amikor a vasúti átjáróból való kihaladás akadályozott, és a gépjármű az átjáróban ragad, illetve azon eseteket, amelyeknél a vasúti járművet az áthaladó nem látja vagy hallja. Ez utóbbinak lehet oka a nem megfelelő kilátás biztosítása - ld. rálátási háromszög problémája - vagy az időjárási körülmények. Ilyen esetekben, mivel a járművezetők (és természetesen a

gyalogosok is) általában rosszul mérik fel a közeledő vonat sebességét, tévesen úgy érzékelik, hogy még van idejük áthaladni a későn észlelt vasúti szerelvény előtt.

- 3) technikai problémák: ezek azok az esetek, amelyeknél a hiba vagy a gépjárműben, vagy a biztosítóberendezés működésében jelentkezik, bár a Jelentés is megjegyzi, hogy utóbbi meglehetősen ritkán fordul elő, de nem lehetetlen.

A Jelentés a balesetek számának csökkentésével kapcsolatban egyrészt a szabályozás és annak végrehajtása kapcsán fogalmaz meg ajánlásokat, ekörben kitér egy Horvátországban végzett kutatásra, mely szerint gyalogosok és kerékpárosok esetében az állandó rendőri jelenlét szinte teljesen visszaszorította a vasúti átjárón való szabálytalan áthaladás elkövetését. Azt is leszögezi ezzel kapcsolatban, hogy ennek végrehajtása, vagyis minden vasúti átjáróba rendőri ellenőrzés szervezése, szinte lehetetlen. A Jelentés is kitér a külön szintű vasúti átjárók kialakításának problematikájára, ami megszüntethetné a vasúti átjáróban bekövetkező baleseteket, azonban ezek kialakítása költséges és sok esetben infrastruktúra szempontjából sem megoldható. A balesetmegelőzés szempontjából a legjobb lehetőség a passzív átjárók aktívvá alakítása, vagyis további biztosítóberendezések telepítése. A fentiek mellett kiemeli az oktatás szerepének fontosságát, hivatkozva a nemzeti programokra. A Jelentés a magyar programokra nem tér ki, azonban a MÁV erre vonatkozólag számos kampányt indított, az egyik a már hivatkozott „Érj haza biztonságban!” című balesetmegelőzési program, illetve az Ütközéspont, szintén MÁV üzemeltetésű weblap¹⁰², ami közérdekű információk mellett egy interaktív játékot is tartalmaz, mely során a résztvevők egy fiktív vasúti átjáróban bekövetkezett baleset vonatkozásában végezhetnek nyomozati cselekményeket, és vonhatják le a következtetéseket.

A Jelentés a fentiekén túlmenően ismert két olyan berendezést is, amely a közlekedők biztonságát növelheti: az egyik egy Csehországban tesztelés alatt álló applikáció, amely a közúton közlekedők részére szolgálna információval arról, hogy az úton vasúti átjáró van, erről felugró ablakkal és hangjelzéssel értesíti a közlekedőt, illetve egy számlálóval tájékoztat arról, hogy mikor várható a vonat áthaladása. A másik bemutatott eszköz a vasúti jármű vezetőjének küld vészjelzést, amennyiben az átjáróban annak lezárását követően valamilyen akadály rekedt. A két bemutatott eszközön túl a bekövetkezett balesetek csökkentése és költséghatékonyság szempontjából is

¹⁰² www.utkozespont.hu

megfontolandó javaslatként veti fel a mozdonyok erősebb, villogó fényekkel való felszerelését, melyek az átjárók megközelítésekor figyelmeztetnék a közlekedőket a közelgő vasúti szerelvényre.

Záró gondolatok

A dolgozatomban bemutatott és elemzett jogesetek, vasúti átjáróban bekövetkezett balesetek bemutatása, illetve a hivatkozott statisztikai adatok alapján megállapítható, hogy a vasúti átjáróban bekövetkező baleset majdnem teljes számban a közúti közlekedésben résztvevők magatartása folytán következik be. Ennek számos oka lehet, az egyszeri figyelmetlenségen, rossz döntéseken keresztül, a műszaki hibákig bezárólag. Azonban még emellett is, a közlekedési balesetek számához képest csekély mértékű a vasúti átjárókban bekövetkezett balesetek száma. Ebből következőleg a vasúti jelzések rendszere alapvetően megfelelő, a biztosítóberendezések működése, illetve az abban fellépő esetleges hibák esetén alkalmazandó közlekedési szabályok a balesetek megelőzésére alkalmasak. Nyilván az emberi tényezővel a vasútbiztonsági szervezetrendszer nem tud mit kezdeni, ez az a szubjektív elem, amit a megfelelő edukáció és figyelemfelhívó kampányok segítségével érhető el, és terelhető a változás irányába.

A büntetőjogi, és azon belül a szabálysértési szankciórendszer a vasúti közlekedés minden aspektusára kiterjedően bünteti a szabályszegő magatartást, mégis, a lehetséges szankciókat ezen cselekmények vonatkozásában kevésbé tartom visszatartó erejűnek, mint a bekövetkező eredményt. A bemutatott esetek kapcsán látható, hogy a vasúti átjárón áthaladó, nagy sebességű és jelentős tömegű vasúti járművel való találkozás a létező legkritikább esetben végződik sérülés nélkül. Már a XIX. században, a jóval kisebb teljesítményű szerelvények és gépek világában sem volt ritka a vasúti balesetek bekövetkezése, amikor az átjárón szekér haladt át, és kisebb tempóval közlekedő vasúti járművel ütközött, míg most egy 150-200 km/h-val haladó Intercity vagy RailJet találkozik az átjáróba behajtó személygépjárművel. A Btk. szabályrendszeréből látszik, hogy a jogalkotó nem riadt vissza a súlyosabb szankciók, akár szabadságvesztés kiszabásának lehetőségétől sem, azonban a gyakorlatban jóval kisebb súlyú büntetések kerülnek kiszabásra, ennek oka az elkövetők személyiségében, illetve a közlekedési cselekmények vonatkozásában a bekövetkezett eredmény gondatlan jellegében lehet keresendő.

A fentiek kapcsán megjegyzendő, hogy noha nagyon hatásosnak gondolom a MÁV aktuális balesetmegelőző kampányát, az aktuális helyzetben a gépjárműben lezajló pszichológiai folyamatok, illetve az „*ilyenek úgyis csak mással történnek*” gondolatoknak köszönhetően mégis bekövetkeznek - még ha csökkenő számmal is - a balesetek.

Az ismertetett vasúti statisztikák alapján a fény- és félsorompóval is biztosított vasúti átjárókban kevesebb baleset következik be, mint a csak fényorompóval biztosítottakban, ennek oka arra vezethető vissza, hogy a sorompó olyan fizikai akadályt képez, amelyen annak megkerülése vagy letörése nélkül nem lehetséges az áthaladás.

A Dr. Viski László által felvetett megoldás, ami a szintbeni vasúti átjárók teljes kiiktatására irányul, sajnos nem jelenthet megfelelő megoldást, mivel azok kialakítására nincs mód. A bekövetkezett balesetek száma, az áthaladó közúti jármű és vasúti forgalom alapján, szakmai szabályok mentén alakul a vasúti átjárók biztosításának kialakítása, ezeknek a szigorítása balesetmegelőzési szempontból célszerű lehet, forgalomszervezési szempontból azonban a közúti forgalom indokolatlan lassításához vezethetne.

Az emberi tényező kapcsán annak vizsgálata se elhanyagolható, hogy hány esetben történik a szabályszegés figyelmetlenségből, illetve hány esetben tudatos gondatlanságból, amikor a járművezető ugyan látja a tilos jelzést, mégis arra az álláspontra helyezkedik, hogy inkább vállalja a kockázatot, és mégis áthalad a síneken. Megjegyzem, hogy ezekben az esetekben is, önmagában a tilos jelzésen való áthaladás nem kellene, hogy baleset bekövetkezésével járjon, mivel a vasúti szerelvények jellemzően nem a jelzést követően másodpercekkel érkeznek, vagyis ezekben az esetekben is megállapítható, hogy a gépjárművezetők a síneken a tilos jelzés ellenére és kellő körültekintés nélkül haladnak át, hiszen egy jól megtermett, világító vasúti szerelvényt megfelelő rálátási körülmények között nem lehet nem észrevenni.

Az EU által végzett elemzések és vizsgálatok alapján is megállapítható, hogy a balesetek bekövetkezésének fő oka az emberi tényező, olyan plusz védelmi rendszer, vagy berendezés, amely mellett a balesetek számának drasztikus csökkenése várható, nem létezik. Az ismertetett szankciók közül a magasabb bírság, és a fokozott rendőri jelenlét bírt a legnagyobb visszatartó erővel - vagyis a közlekedők rákényszerítése arra, hogy a használatban lévő biztosítóberendezések és közúti jelzőtáblák mellett ne kövessenek el szabálysértéseket.

Összességében álláspontom szerint a balesetek számának csökkentése a vezetők edukációjával és tudatformálásával lehet a legjobban elérhető. Ennek kapcsán nem lehet elégszer hangsúlyozni, hogy a vasúti szerelvény és a személygépkocsi is veszélyes üzem, ezeknek a közlekedési eszközöknek a

használata különös figyelmet ró a vezetőjükre. Az autópályák mentén elhelyezett balesetmegelőző plakátok például arra hívják fel a közúti járművezetők figyelmét, hogy az autópályán engedélyezett sebesség jelentős túllépése mellett is 100-200 kilométeres szakaszon mindössze néhány másodpercet - percet nyer a járművezető, amennyiben balesetmentesen megérkezik célállomására. Ez ugyanúgy igaz a vasúti átjárókra is, ha valaki a tilos jelzés ellenére keresztülhajt rajtuk, ezzel nyerhet néhány percet - kivéve ha az éppen arra közlekedő szerelvény elé hajt ki.

Felhasznált irodalom

Könyvek, tankönyvek

- FÜLÖP Ágnes, FÜLÖP Natasa, MAJOR Róbert: A Kresz értelmezése a joggyakorlatban, HVG Orac - 2014., 420.o.
- BISZTRICZKI László, KÁNTÁS Péter: A szabálysértési törvény magyarázata - kommentár gyakorlati példákkal, HVG Orac Kft. - 2017
- KERESZTY Béla: A magyar közlekedési büntetőjog kézikönyve, KJK Kerszöv Jogi és Üzleti Kiadó, Budapest 2005., 95.o.
- CZURPÁK Tünde: A vasúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmények - Rendőrtisztai Főiskola, Rendvédelmi Füzetek 1999/21., Budapest 1999., 17.o.
- VISKI László, IMRE Iván, TERNAI Zoltán -Közúti közlekedési balesetek elbírálása, Közgazdasági és jogi könyvkiadó Budapest, 1963., 337.oldal.

Folyóiratok

- Erdeiné Késmárki-Gally Szilvia - Erdei Attila - Grotte Judit: A biztonság szerepe a kötöttpályás közösségi közlekedésben Budapest Agglomerációjában in Belügyi Szemle, 2020/11. szám, 91.o.
- Dr. GYÖRE István: A vasút külső támadások elleni védelme a Csemegi-kódex gyakorlatában in Magyar Jog, 1997. 9. szám, 519-526.oldal
- Dr. Gincsei János Péter, Gula Flórián - A szintbeni vasúti átjárók 2 fejlesztése (4. rész) Balesetek vizsgálatainak tapasztalatai in Sínek világa, 2016. I. szám - https://www.sinekvilaga.hu/documents/160223_Sinek_Vilaga_2016_1_web.pdf
- Az útátjárók biztonsága ösztársadalmi érdek in Közlekedésbiztonság, 2011. év, 2. szám - 14-15.oldal [www.kozlekedishatosag.kormany.hu]
- Dr. Horváth Csaba Sándor: A XX. század legnagyobb magyar vasúti katasztrófái (5. rész) - Kecskemét, Pörboly in Sínek Világa, 2020/1. szám, - <https://www.sinekvilaga.hu/a-xx-szazad-legnagyobb-magyar-vasuti-katasztrofai-5-resz-kecskem-et-porboly?index=4>

Jogsabályok, utasítások

- a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C: törvény
- Nagykomentár a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvényhez - Szerkesztette: Karsai Krisztina - (uj.jogtar.hu)
- a büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény
- a szabálysértésekről, a szabálysértési eljárásról és a szabálysértési nyilvántartási rendszerről szóló 2012. évi II. törvény
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. CXXXIV. törvény
- a vasúti közlekedésről szóló 2005. évi CLXXXIII. törvény
- *1999.évi LXIX. törvény a szabálysértésekről - hatályon kívül helyezve*
- *218/1999. (XII.28.) Korm. rendelet az egyes szabálysértésekről - hatályon kívül helyezve*
- *1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól*
- az utak forgalomszabályozásáról és a közúti jelzések elhelyezéséről szóló 20/1984. (XII. 21.) KM rendelet
- a vasúti járművezetői gyakorlat szabályairól szóló 19/2011. (V. 10.) NFM rendelet
- a közigazgatási bírsággal sújtandó közlekedési szabályszegések köréről, az e tevékenységekre vonatkozó rendelkezések megsértése esetén kiszabható bírságok összegéről, felhasználásának rendjéről és az ellenőrzésben történő közreműködés feltételeiről szóló 410/2007. (XII. 29.) Korm. rendelet
- a súlyos vasúti balesetek, a vasúti balesetek és a váratlan vasúti események szakmai vizsgálatának, valamint az üzembentartói vizsgálat részletes szabályairól szóló 24/2012. (V.8.) NFM rendelet
- a közlekedésbiztonsági szerv kijelöléséről, valamint a Közlekedésbiztonsági Szervezet jogutódlással való megszűnéséről szóló 230/2016. (VII. 29.) Korm. rendelet
- a közlekedési balesetek és a közlekedés körében elkövetett bűncselekmények esetén követendő rendőri eljárás szabályairól szóló 60/2010. (OT.34.) számú ORFK utasítás
- MÁV Zrt. - F.1.sz. jelzési utasítás

- MÁV Zrt. Pályavasúti Üzemeltetési Főigazgatósága - F.2. forgalmi utasítás
- 2016/798 Európai Parlamenti és Tanácsi irányelv a vasútbiztonságról
- European Road Safety Observatory - Road Safety Thematic Report - Railway level crossings - https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2021-07/road_safety_thematic_report_railway_level_crossings_tc_final.pdf

Jogesetek

- Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsának Kb.904/2014/29. számú ítélete és a Fővárosi Ítéltábla, mint másodfokú bíróság Kbf.78/2016/5. számú határozata
- Fővárosi Törvényszék Katonai Tanácsának Kb.29/2020/6. számú ítélete
- BH1989.51.
- BH1992.76
- BH1990.457
- BH1991.268
- BH2020.319. - Bfv.35/2023/6.,
- BH1981.1
- BH1987.228
- BH2000.480
- EBH.2008.2857 - Bfv.II.280/2008.

Közlekedésbiztonsági Szervezet zárójelentései

- 2018-1309-5.sz. KBSZ zárójelentés - http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2018-1309-5_zj_alairt.pdf
- 2021-0849-5.számú KBSZ zárójelentés, 19. oldal - http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2021-0849-5_zj_alairt.pdf
- 2021-1166-5.sz. KBSZ zárójelentés, http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2021-1166-5_zj_alairt.pdf
- 2022-1151-5.számú KBSZ zárójelentés - http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2022-1151-5_zj_alairt.pdf

- 2013-1118.számú KBSZ zárójelentés - <http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/2013-1118.pdf>
- KBSZ/28474-3/2023-ÉKM iktatószámú eset,
<http://www.kbsz.hu/j25/dokumentumok/UTV/2023-0529-5.pdf>

Internetes hivatkozások

- <https://bparchiv.hu/statikus/1846-julius-15-en-adtak-az-első-magyarországi-gozuzemu-vasutvonalat>
- <https://www.mavcsoport.hu/mav/bemutakozas>
- <https://www.mavcsoport.hu/mav-start/bemutakozas/mav-start-zrt-bemutakozas>
- <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/javult-vasuti-atjaros-baleseti-statisztika-0>
- https://hvg.hu/cegauto/20170622_1_km_is_lehet_egy_vonat_fektavja
- TARNAI Géza: Útátjárók biztosítása, 2009. -
[http://www.kjit.bme.hu/images/Tantargyak/Bsc_\(2016_elott\)_targyak/Vasuti_ir_es_kom_m_rendsz_/ttjrk_2009.pdf?fbclid=IwAR2sJ076qXmclSAgST2sa7JmCt7hWxgvNvtWILhR2yZZtpmyYS1YRx-0PGU](http://www.kjit.bme.hu/images/Tantargyak/Bsc_(2016_elott)_targyak/Vasuti_ir_es_kom_m_rendsz_/ttjrk_2009.pdf?fbclid=IwAR2sJ076qXmclSAgST2sa7JmCt7hWxgvNvtWILhR2yZZtpmyYS1YRx-0PGU)
- https://www.bgok.hu/vonali_biztositoberendezesek
- <https://www.sinekilaga.hu/a-szintbeni-vasuti-atjarok-fejlesztese-6.-resz-a-jogi-szabalyozas-felulvizsgalata-modositasi?index=1>
- <https://utkozospont.hu/vasuti-balesetek-terkepe/>
- <http://www.sze.hu/-petocz/Kommunalis%20feladatok%202/Segedanyagok/KTSZ/Fogalommeghat%C3%A1roz%C3%A1sok.pdf>
- <https://www.bgok.hu/gyik>
- <https://www.bgok.hu/>
- Bűnügyi statisztikai rendszer: https://bsr-sp.bm.hu/SitePages/ExcelMegtekinto.aspx?ExcelName=/BSRVIR/Megind%c3%adtott%20elj%c3%a1r%c3%a1sok_ver20231124015923.xlsx&Token=Q3QxdFIUTWV0T9BRmYwQVVPU0t4MGpHU1JHaitrOFNVQ3NxNDN1QjNLN1RZMVBiyZlRZk9aWWxaZEV0ajYrSEnMSFdXZStWM0VqbFppdTlTMzdKWTI1WTl2VHRqaDIvMERYbDI0dHg2TmdMUGdHSUtBeHpGOFQ3d3BTMmNRUk4=

- <https://www.sinekvilaga.hu/a-szintbeni-vasuti-atjarok-fejlesztese-4.-resz-balesetek-vizsgalatainak?fbclid=IwAR2m-TZOIOmpK4LsvICuOdCO0CaL38Mv8I4be7T794dBN7shG9KHhFwLgLM>
- https://www.ksh.hu/stadat_files/sza/hu/sza0040.html
- <https://kozlekedesbiztonsag.kti.hu/a-kozuti-gepjarmu-allomany-a-szallitasi-teljesitmenyek-es-az-uzemanyag-fogyasztasi-adatok-alakulasa-magyarorszagon-2022-ben/>
- <https://index.hu/bulvar/mav0508/> [Siófoki autóbuszbaleset]
- [https://hu.wikipedia.org/wiki/Si%C3%B3foki_aut%C3%B3busz-baleset_\(2003\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Si%C3%B3foki_aut%C3%B3busz-baleset_(2003))
- <https://hogyantortent.com/magyar-vasuti-balesetek/>
- https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/search-all-eu-institutions-and-bodies/european-union-agency-railways-era_hu
- https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_hu