

Kúria
végzése

Az ügy száma:	Bfv.II.351/2024/9.
A határozat szintje:	felülvizsgálat
A tanács tagjai:	Dr. Somogyi Gábor, a tanács elnöke Dr. Boros Tibor, előadó bíró Dr. Harangozó Attila, bíró Dr. Demeter Zsuzsanna, bíró Dr. Metzing Márton, bíró
Az eljárás helye:	Budapest
Az eljárás formája:	tanácsülés
Az ülés napja:	2024. október 3.
Az ügy tárgya:	közlekedés biztonsága elleni vétség
Terhelt:	...
Első fok:	Szolnoki Járásbíróság, 4.B.218/2019/28., ítélet, tárgyalás, 2019. december 2.
Másodfok:	Szolnoki Törvényszék, 1.Bf.1005/2020/5., ítélet, nyilvános ülés, 2021. január 27.
Harmadfok:	-
Az indítvány előterjesztője:	a terhelt védője
Az indítvány iránya:	a terhelt javára

Rendelkező rész

A Kúria a gondatlanságból elkövetett közlekedés biztonsága ellen bűncselekmény vétsége miatt s terhelt ellen folyamatban volt büntetőügyben a terhelt védője által előterjesztett felülvizsgálati indítványt elbírálva a Szolnoki Járásbíróság 4.B.218/2019/28. számú és a Szolnoki Törvényszék mint másodfokú bíróság 1.Bf.1005/2020/5. számú ítéletét hatályában fenntartja.

A Kúria végzése ellen fellebbezésnek vagy felülvizsgálatnak nincs helye, és ebben az ügyben az indítvány előterjesztője, valamint azonos tartalommal más jogosult újabb felülvizsgálati indítványt nem nyújthat be.

Indokolás

[1] I. 1. A Szolnoki Járásbíróság a 2019. december 2-án kihirdetett 4.B.218/2019/28. számú ítéletével a terheltet bűnösnek mondta ki közlekedés biztonsága elleni vétségben [Btk. 232. § (1) bekezdés, (4) bekezdés I. fordulat] és ezért öt 170 napi tétel, napi tételenként 1.000 forint, összesen 170.000.- forint pénzbüntetésre ítélte.

[2] A terhelt fellebbezése alapján eljáró Szolnoki Törvényszék mint másodfokú bíróság a 2020. május 20. napján meghozott 1.Bf.52/2020/4. számú végzésével az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta.

[3] A jogerős határozat ellen a terhelt védője által előterjesztett felülvizsgálati indítványt elbírálva a Kúria a 2020. november 19-én meghozott Bfv.II.860/2020/7. számú végzésével a Szolnoki Törvényszék mint másodfokú bíróság 1.Bf.52/2020/4. számú végzését hatályon kívül helyezte és a másodfokú bíróságot új másodfokú eljárás lefolytatására utasította.

[4] A megismételt másodfokú eljárásban a Szolnoki Törvényszék mint másodfokú bíróság a 2021. január 27. napján meghozott 1.Bf.1005/2020/5. számú ítéletével az elsőfokú ítéletet megváltoztatta, a terheltet a terhére megállapított bűncselekmény miatt a pénzbüntetés mellőzésével 2 év időtartamra próbára bocsátotta, míg egyebekben az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta.

[5] 2. Az irányadó tényállás lényege szerint a terhelt 2018. május hó 20. napján 04 óra 45 perc körüli időpontban település 1 külterületén, a ... számú főúton település 2 felől település 1 irányába közlekedett a személy 1 tulajdonát képező forgalmi rendszám 1 személygépkocsival, derült időben, reggeli szürkületi látási viszonyok között, száraz, jó minőségű, útburkolati jellel ellátott, érdesített aszfalt burkolatú úttesten, tompított fényszóró világítással, az úttest menetiránya szerinti jobb oldali forgalmi sávjában, mintegy 90-94 km/h sebességgel. A terhelt a biztonsági övet nem használta.

[6] A terhelt a ... számú főút 17 és 18 km szelvénye közötti, egyenes vonalvezetésű útszakaszon – ahol az úttest mindkét forgalmi sávja 3,5 méter széles volt, és ahol a terhelt menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávja mellett 3,0 méter széles útpadka és 2,0 méter széles gyalog- és kerékpárút volt –, figyelmetlensége miatt – forgalmi ok nélkül – folyamatosan, hegyes szögben áttért az úttest bal oldali forgalmi sávjába, majd lehaladt a bal oldali útpadkára, és azon, valamint a mellette lévő gyalog- és kerékpárúton áthaladva, a ... számú főúttal párhuzamosan futó, attól 8,2 méter távolságban lévő I. számú rakodóvágány mellett keresztben elhelyezett vágányzáró sorompónak ütközött az általa vezetett személygépkocsi elejével, melyet kidöntve, azt maga előtt tolva rácsúszott az I. számú rakodóvágányra, és azon került nyugalmi helyzetbe.

[7] A baleset következtében a terhelt 8 napon belül gyógyuló jobb térd zúzott sebzését, a jobb váll, a jobb alkar és a homloktájék jobb oldalának zúzódását szenvedte el.

[8] A baleset bekövetkezése után a terhelt a személygépkocsiból kiszállt, azt lezárta, majd a baleset helyszínét gyalogosan elhagyta anélkül, hogy bárkit értesített volna arról, hogy az általa korábban vezetett személygépkocsi a vágányon keresztbe fordulva áll. A település 1-i vasútállomás a közelben volt, továbbá a terhelt a helyszíntől nem messze találkozott egy ismeretlen kerékpárossal, akivel beszélt, valamint találkozott tanú 1 váltókezelővel is – aki észlelte, hogy a személygépkocsi a vágányon áll –, azonban egyiküktől sem kért segítséget. A terhelt település 1-re ment egy áruház mögött lévő nyaralójukba, ott lefeküdt aludni, őt a nagypapája találta meg 14.00 óra körül és kórházba vitte.

[9] A terhelt azon cselekményével, hogy a vágányzári sorompót kidöntötte, továbbá azzal, hogy az általa vezetett személygépkocsit a vasúti sínen hagyta, a vasúti közlekedés biztonságát közvetetten veszélyeztette, figyelemmel arra, hogy az I. számú vágányon állt egy mozdony, mely a későbbiekben azon a vágányszakaszon végzett volna mozgást, melyen a

terhelt személygépkocsija fennakadt. A mozdonynak más útirányon keresztül haladva kellett a mozgást végrehajtania a vádlott cselekménye miatt.

[10] **II. 1.** A jogerős ügydöntő határozattal szemben a terhelt védője terjesztett elő felülvizsgálati indítványt, a Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontban meghatározott okból.

[11] Indokai szerint a terhelt a vasúti közlekedés biztonságát nem veszélyeztette, ezért felmentésének van helye, és ebből kifolyólag a büntető anyagi jog szabályainak megsértésével született a bűnösségét megállapító jogerős határozat.

[12] A védő utalt rá, hogy a terhelt cselekményével érintett I. számú vágány nem egy nyílt vonal(pálya) vagy fővágány, hanem egy rakodó/mellékvágány, amelyen nincs személyszállítás, illetve vonatközlekedés. Az I. számú vágány mindkét végén vágányzáró sorompó található. Ezekkel az eszközökkel védi a MÁV a II. számú fővágányt (amelyen akár már személyközlekedés is lehet) az I. vágányon lévő mozgástól. A vágányzáró sorompó utáni I. számú vágány a vágányzáró sorompó lezárását követően egy elzárt/lezárt ipari/rakodó vágány.

[13] Addig semmilyen vonat nem haladhat át a vágányokra, ameddig a vágányzáró sorompó le van zárva (pályán keresztbe fordítva) és a váltó nincs megfelelő irányba (jelen esetben az I. pálya felé) állítva.

[14] A terhelt az I. számú vágányon keresztben elhelyezett és rögzített, lezárt állapotban lévő vágányzáró sorompónak ment neki és azt tolta maga előtt az I. számú lezárt vágányon település 1 vasútállomás irányába, majd került nyugalmi helyzetbe. Ez az ütközés a II. számú fővágányra nem volt kihatással, vonatkésés vagy vonatkimaradás nem következett be, a többi, azaz a II-V. vágányokon a vonatközlekedés akadálytalanul folyt.

[15] A terhelt azáltal, hogy kiütötte a vágányzáró sorompót, nem követett el bűncselekményt, ugyanis ahhoz, hogy az I. számú lezárt vágányon vonatközlekedés lehessen, előzetesen a vasúti személyzetnek ki kellett volna nyitnia a vágányzáró sorompót, a váltót át kellett volna állítania, hogy ott vasúti jármű elhaladjon. Megállapítható, hogy az ütközés miatt a vasúti sín nem süllyedt meg, a síneket nem kellett szabályozni sem. Ezeknek a reális lehetősége sem állhatott fent, mivel ez egy vágányzáró sorompó, aminek az is a funkciója, hogy a több 10 tonnás vagonokat és mozdonyokat megfogja, védve ezzel a II. vágányt.

[16] A terhelt azáltal, hogy a vágányzáró sorompónak nekiment, azt kidöntötte, a vasúti közlekedést és az abban résztvevők életét testi épségét semmilyen módon nem veszélyeztette, mivel legközelebb az érintett I. számú vágányon a baleset után, 2018. augusztus 26-án járt vonat.

[17] Egy mozdony valóban állt az I-es vágányon, de le volt zárva a baleset bekövetkezésekor. Ez a mozdony a baleset idején nem volt azonnali indulásra kész állapotban, tehát parkolt és nem várakozott.

[18] A MÁV F.1. és F.2. utasításai alapján az állapítható meg, hogy minden vonat elindulását engedélyezni kell. A rendkívüli eseményről és a vágányzárról jelentést kell tenni, a pályát a forgalomból ki kell zárni, ebből adódóan az I. számú vágányon a mozdony nem közlekedhetett volna. A mozdonyvezető nem indulhat el magától, saját elhatározásból. A rendkívüli eseményről mindenkinek tudomása volt az állomás területén, ebből kifolyólag a vonat indítására jogosult eleve nem adhatott volna olyan utasítást, hogy a mozdony a rendkívüli esemény felé induljon el. A másik irányba – azaz település 3 felé – a pálya járható volt, a mozdony végül abban az irányban hagyta el az I. számú vágányt.

[19] A leállított mozdony nem azonnal a baleset bekövetkezése után akarta elhagyni az I. számú vágányt, hanem 5 órával később, 09:34 órakor, amikor is már mindenkinek tudomása volt arról, hogy ott baleset/rendkívüli esemény történt.

[20] A mozdony az I. számú vágányról település 3 irányába közlekedve átállt a kinyitott vágányzáró sorompón a II. számú fővágányra, majd II. számú vágányon település 4 irányába közlekedve elment a váltóig, ahol az V. számú vágányra ráállt és itt a vagonokat rákapcsolva, vonatként település 4 irányába, külföldre ment. Az V. számú vágányról történt a vonat közlekedése, így eleve a terhelt fennakadt autója nem állta a vasúti szerelvény útját, mert a vágányzár és a rendkívüli esemény nem ott történt.

[21] A terhelt azon magatartása, hogy a járművet a vágányon hagyta annak érdekében, hogy segítséget hozzon, más vagy mások életét testi épségét – ezen belül a mozdonyvezetőt – a vasúti közlekedésben nem veszélyeztette.

[22] Mivel nem alakult ki semmilyen veszélyhelyzet és annak kialakulására reális lehetőség sem állt fent, ezért a terhelt cselekménye nem tényállásszerű, a cselekménye nem bűncselekmény.

[23] Az ítéletnek konkrétan meg kellett volna határozni, hogy kinek vagy kiknek az élete vagy testi épsége került volna veszélybe. A mozdonyvezető élete, testi épsége nem kerülhetett veszélybe, mert a mozdony nem mehetett a rendkívüli esemény miatt a kárhely irányába és eleve csak 5 óra múlva ment volna arra. Más olyan személy viszont nem volt, akinek az élete vagy testi épsége veszélybe került volna, akár közvetetten is, mert a tényleges vasúti közlekedés más, a II-V. pályákon folyt. Ebből kifolyólag a terhelt magatartása ténylegesen nem volt alkalmas más vagy mások életének vagy testi épségének a veszélyeztetésére, ezért a bűncselekmény nem állapítható meg.

[24] A védő kifogásolta, hogy a Szolnoki Járásbíróság az ítéletében értékelte a terheltnek a nyomozati szakban történt első kihallgatása során felvett jegyzőkönyvet. A terhelti nyilatkozat álláspontja szerint törvénytelen bizonyíték, mivel azt a kórházban tette meg, egy elszenvedett lelki és testi traumás ütközés utáni állapotban.

[25] A jegyzőkönyv, amely a meghallgatásról készült, nem felel meg a Be. szabályainak, az se nem tanúvallomás, se nem gyanúsítottai vallomás, holott a jegyzőkönyv már elrendelt nyomozás során készült, így eleve bizonyítékként nem értékelhető.

[26] A terhelt a gyanúsítottai kihallgatását követően írásbeli vallomást tett, amely szerint nem ismeri el a gyanúsításban közölt cselekmény elkövetését és nem érzi magát felelősnek. A vallomása alapján megállapítható, hogy a folyóba zuhanás elkerülése érdekében életét, testi épségét mentve kormányozta a gépkocsit a bal oldalra, a vasúti vágányok irányába. A terhelt lesodródását egy másik gépkocsi szabálytalan közlekedése okozta.

[27] A terhelt a baleset során átélt lelki és testi sokkhatások miatt nem tudta, hogy mitévő legyen a helyszínen, ahonnan eltávozott, hogy segítséget kérjen, illetve vigyen, de állapota nem tette lehetővé a további közreműködést. A járművet azért hagyta a vágányon, mert az oly mértékben rongálódott, hogy magától nem tudta leemelni a vágányról, és annyi lélekjelenléte volt, hogy elindult a nagyapjához segítséget kérni. A terhelt mindent megtett annak érdekében, hogy hozzátartozóit értesítse, s a legrövidebb utat választotta, hogy a leghamarabb segítséget tudjon kérni.

[28] A szemle adataiból és a terhelt által előadott tényekből az a következtetés vonható le, hogy a terhelt jelentős fejsérülést szenvedett el, amikor a vágányzáró sorompónak nekiütközött, emiatt pontosan nem emlékezett és nem is volt tőle elvárható, hogy részletesen emlékezzen a történetekre. Elmondta, hogy mindene fájt és csak délután kezdtek az emlékei visszatérni. Feltételezhetően a terhelt enyhe vagy közepes fokú agyrázkódást szenvedett a baleset bekövetkezésekor, és ezáltal nála tudatzavar alakul ki. Arra sem emlékezett, hogy a

vasúti síneken van, azt se tudta felfogni, hogy minek ment neki. Így a tudatzavart állapota miatt nem tudta felfogni a történeteket és ilyen állapotban hagyta a járművet a vasúti pályán.

[29] Mindezek alapján a védő arra tett indítványt, hogy a Kúria a Be. 662. § (2) bekezdés a) pontja alapján elsődlegesen bűncselekmény hiányában, másodlagosan arra tekintettel, hogy a terheltnek a közútról való lehaladása egy másik jármű vezetője által elkövetett veszélyeztető szabálysértés miatt következett be, a terheltet mentse fel. A védő harmadlagos indítványa az volt, hogy a terhelt a vágányzáró sorompóval történő ütközése miatt bekövetkezett – az elmeműködés kóros állapotát okozó – tudatzavara mint bűntehtetőséget kizáró ok alapján kerüljön sor a felmentésre.

[30] 2. A Legfőbb Ügyészség BF.365/2024/2. számú átiratában a felülvizsgálati indítványt részben törvényben kizártnak, részben alaptalannak tartotta.

[31] Az indítvány valamennyi olyan hivatkozása, amely a vasúti pályára a közútról történő lehaladás más járművezető által a terhelt sérelmére megvalósított KRESZ szabályszegő magatartásra, illetve a terhelt esetleges rosszullétére vezethető vissza, továbbá a terhelt tudatzavart állapotára, a helyszín részéről segítség kérése érdekében történő elhagyására vonatkozik, az irányadó tényállással ellentétes, ezért a felülvizsgálati eljárás lefolytatását nem alapozza meg.

[32] Az irányadó tényállás alapulvételével ellenben az állapítható meg, hogy az I. számú vágányon, amelyre a terhelt által vezetett jármű, akadályt képezve rácsúszott, állt egy mozdony, amely a későbbiekben azon a vágányszakaszon végzett volna mozgást, amelyen a terhelti személygépkocsi fennakadt. Ezért kellett a mozdonynak más útirányon keresztül haladva mozgást végrehajtania. A tényállás ugyan a mozdonyvezető nevét nem tartalmazza, azonban egyértelműen alkalmas annak megállapítására, hogy legalábbis a mozdonyvezető, illetve az adott vasútállomás területén közlekedő vasúti jármű(vek) utasainak élete, illetve testi épsége a terhelt cselekményének következtében veszélybe került. Ezáltal pedig a veszély mint tényállásszerű eredmény is egyértelműen megállapítható.

[33] Az alapügyben eljáró bíróságok a tényállásból helytálló következtetést vontak a terhelt bűnösségére és cselekményét a büntető anyagi jog szabályainak megfelelően helytállóan minősítették.

[34] Erre tekintettel a Legfőbb Ügyészség azt indítványozta, hogy a Kúria a megtámadott határozatokat a Be. 662. § (1) bekezdése szerint hatályában tartsa fenn.

[35] 3. A Legfőbb Ügyészség átiratára a védő írásbeli észrevételt tett, melyben indítványát változatlan tartalommal tartotta fenn. Ismét hivatkozott a BH 2008.6. számon közzétett jogesetre, mely szerint közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétség nem valósul meg, ha a terhelt a KRESZ szabályainak gondatlan megsértése miatt lesodródik a közútról, majd a járműve az általa előre nem látható váratlan és véletlenszerű egybeeső körülmények következtében vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető helyzetbe kerül, valamint a BH+ 2007.146. számon közzétett jogesetre, kiemelve, hogy közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény csak olyan útvonalon követhető el, amelyen tényleges közlekedés zajlik. Jelen esetben az összes tényből veszély nem állapítható meg. Veszély akkor keletkezett volna, ha az utasítást adó azt az utasítást adja a mozdonyvezetőnek, hogy a baleset felé menjen, de ilyen utasítás nem adható és az megtagadható.

[36] **III.** A felülvizsgálati indítvány nem alapos.

[37] 1. A felülvizsgálat rendkívüli jogorvoslat, amely a Be. 648. §-a alapján csak a bíróság jogerős ügydöntő határozata ellen, kizárólag a Be. 649. §-ában megjelölt anyagi és eljárásjogi okokra hivatkozással vehető igénybe. A felülvizsgálati okok törvényi köre nem bővíthető, ezért az azon kívül eső anyagi vagy eljárásjogi kérdések a felülvizsgálatban közömbösek.

[38] A Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontja alapján valóban felülvizsgálati ok, ha a bíróság jogerős ítéletében a terhelt bűnösségét a büntető anyagi jog szabályainak megsértésével állapította meg. A védő indítványában – többirányú érveléssel – ezt állítja. Így arra tekintettel a felülvizsgálatnak helye van.

[39] 2. Ugyanakkor a felülvizsgálatban megkerülhetetlen szabály, hogy a Be. 650. § (2) bekezdése szerint a felülvizsgálati indítványban a jogerős ügydöntő határozat által megállapított tényállás nem támadható. Ennek megfelelően a Be. 659. § (1) bekezdése rögzíti, hogy a felülvizsgálati eljárásban a jogerős ügydöntő határozatban megállapított tényállás az irányadó, a bizonyítékok ismételt egybevetésének, eltérő értékelésének, valamint bizonyítás felvételének nincs helye.

[40] A tényállás irányadó jellege azt jelenti, hogy a felülvizsgálat során nemcsak maga a tényállás, hanem mindaz, ami a tényállás megállapításához vezetett, támadhatatlan. A felülvizsgálat során tehát a jogerős határozatban megállapított tényállás megalapozottsága, a bizonyítékok mikénti mérlegelése nem vizsgálható, az eljáró bíróságok által levont jogi következtetések – így a bűnösség megállapításának és a cselekmény jogi minősítésének – helyessége kizárólag az irányadó tényállás alapulvételével bírálható el. Ebből következően az indítvány okfejtése nem alapítható olyan tényre, az elbírálás során pedig nem vehető figyelembe olyan tény, ami a jogerős ítéleti tényállásban nem vagy eltérő tartalommal szerepel.

[41] Következésképp az indítvány azon érvelése, ami a terhelt tudatzavarára mint büntethetőséget kizáró okra, illetve a terhelt útról való lehaladása kapcsán más személy felelőségére tekintettel igényli a terhelt felmentését, eleve törvényben kizárt, felülvizsgálat alapja nem lehet. A terhelt tudatzavart állapotát ugyanis a jogerős ítéleti tényállás nem tartalmazza, az útról való lehaladás kapcsán pedig kifejezetten azt rögzíti, hogy arra kizárólag a terhelt figyelmetlensége folytán, forgalmi ok hiányában került sor. E ténymegállapítások a felülvizsgálat során nem vonhatók kétségbe, az indítvány nem irányulhat azok megváltoztatására és a jogi értékelés sem alapulhat azoktól eltérő tényeken.

[42] A tényállás támadhatatlanságának tilalma a felülvizsgálati eljárásban kivételt nem tűrő szabály, arra még arra való hivatkozással sem kerülhet sor, hogy az azt megalapozó bizonyíték felhasználása a Be. 167. § (5) bekezdésének megsértésével történt. Ezt a Kúria eljárási szabálysértés címén sem vizsgálhatta, lévén, hogy az említett törvényi rendelkezés megsértése nem a Be. 649. § (2) bekezdésében tételezett, felülvizsgálatot megalapozó eljárási szabálysértés (vö. BH 2012.186.III.).

[43] 3. Ekként érdemi elbírálást az indítványban foglalt azon kifogás igényel, ami szerint a terhelt cselekménye folytán veszélyhelyzet nem jött létre, ehhez képest pedig a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény törvényi tényállási elemei maradéktalanul nem valósultak meg.

[44] Az erre vonatkozó védői érvelést azonban a Kúria nem találta alaposnak.

[45] A Btk. 232. § (1) bekezdése szerinti bűncselekményt az követi el, 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.

[46] A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elkövetési magatartása az elkövetési tárgyakra (pl. közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megrongálása vagy megsemmisítése) és a passzív alanyra (a közlekedő jármű vezetőjére) gyakorolt nevesített, továbbá atipikus, ezért a törvényben meg sem határozott

„más hasonló mód” alá eső magatartások tanúsítása. Jelen esetben a terhelti magatartás a vasúti pályán való akadály létesítése.

[47] A közlekedés biztonsága elleni büntett elkövethető szándékosan, a minősített esetekben azzal, hogy az eredményhez, mint a bűncselekmény minősítő körülményéhez fűzött súlyosabb jogkövetkezmények akkor alkalmazhatóak, ha az elkövetőt az eredmény tekintetében legalább gondatlanság terheli (Btk. 9. §), illetőleg elkövethető tisztán gondatlanságból is. Jelen esetben a bíróság jogerős ítéletben a vétségi – gondatlanságból elkövetett – alakzatot róta a terhelt terhére.

[48] A bűncselekmény materiális, befejezetté az alapeseti eredmény megvalósulásával válik. Ez az eredmény pedig – a törvény egyértelmű szövegezése szerint – a veszély; a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény tehát – szemben a Btk. 234. § (1) bekezdésében szabályozott közúti veszélyeztetéssel, de a Btk. 233. §-ában meghatározott vasúti, légi vagy vízi közlekedés veszélyeztetéséhez hasonlatosan – nem igényli közvetlen veszélyhelyzet létrejöttét. A törvény által megkívánt eredmény ebben az esetben olyan távoli veszélyhelyzet, amelyben a sérelem bekövetkezése lehetséges és bár az nem közeli, de nem zárható ki. Az elkövetési magatartásnak pedig ok-okozati összefüggésben kell állnia a távoli veszélyként jelentkező eredménnyel.

[49] Az irányadó tényállás alapulvételével azt kellett tehát vizsgálni, hogy az tartalmazza-e azon tényeket, amelyek alapján a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény tárgyi oldalához tartozó elkövetési magatartás, valamint az eredmény, illetve a kettő közötti oksági összefüggés megállapítható.

[50] A tényállás tartalmazza azt a terhelti magatartást, hogy a terhelt a ... számú főúttal párhuzamosan futó I. számú rakodóvágány mellett keresztben elhelyezett vágányzáró sorompónak ütközött az általa vezetett személygépkocsi elejével, melyet kidöntve, azt maga előtt tolva, rácsúszott az I. számú rakodóvágányra, és azon került nyugalmi helyzetbe. Vagyis a terhelt a vágányzáró sorompót megrongálva a vasúti sínpályára ráhaladt és azon megállt.

[51] A terhelt tehát a vasúti pályán az általa vezetett gépkocsival torlaszt képzett. A terhelt figyelmetlensége miatt – forgalmi ok nélkül – tért át az úttest bal oldali forgalmi sávjába, majd haladt le a bal oldali útpadkára, és azon, valamint a mellette lévő gyalog- és kerékpárúton áthaladva hajtott rá a vasúti pályára. Ezt követően a terhelt a személygépkocsiból kiszállt, azt lezárta, majd a baleset helyszínét gyalogosan elhagyta anélkül, hogy bárkit értesített volna arról, hogy az általa korábban vezetett személygépkocsi a vágányon keresztbe fordulva áll. Így a terhelt az akadály, a torlasz tényéről senkit nem értesített, az akadály felszámolása érdekében semmit nem tett. Az irányadó tényállással szemben áll a védő azon állítása, miszerint a terhelt segítségkérés érdekében hagyta el a helyszínt, hiszen – annak ellenére, hogy ott vasúti dolgozóval is találkozott – segítséget nem kért, hanem nagyapja üres ingatlanába ment és ott bármiféle további intézkedés megtétele nélkül elaludt, egészen délutáni megtalálásáig.

[52] Ugyanakkor kétségtelen, hogy a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény csak olyan útvonalon követhető el, amelyen közlekedés folyik. Ellenkező esetben ugyanis még a tényállásszerű elkövetési magatartás sem veszélyeztetheti a közlekedést. A közlekedési útvonalon folyó közlekedés intenzitása azonban már nem feltétele a törvényben megkívánt, nem közvetlen veszélyhelyzet létrejöttének.

[53] Jelen esetben a jogerős ítéleti tényállás tartalmazza azokat az adatokat, melyekből kitűnik, hogy az adott vasúti vágányon – rakodóvágány jellegének megfelelően – közlekedés folyt, az a többi vágánytól csak mobil, elfordítható eszközzel volt ideiglenesen elzárva. Ugyanakkor a vágányon állt egy mozdony, mely a későbbiekben éppen azon a vágányszakaszon végzett volna mozgást, melyen a terhelt személygépkocsija fennakadt. A

mozdonynak más útirányon keresztülhaladva kellett a mozgást végrehajtania a vádlott cselekménye miatt, a veszély csak azért nem váltott át közvetlen veszélyre, mert a terhelt gépkocsija által képzett torlaszt – a terhelt magatartásától függetlenül – a vasúti dolgozók észlelték, a szükséges intézkedéseket megtették, a mozdony pedig csak jóval ezt követően haladt volna el az adott helyszínen. Ezek azonban esetleges körülmények, amelyek csak a közvetlen veszélyhelyzet létrejöttét zárták ki; távoli veszély már azáltal megvalósult, hogy a terhelt olyan útvonalra haladt be gépkocsijával, majd hagyta azt a helyszínen, amelyen vasúti közlekedés – ha ritkán is, de – folyt. A terhelt által eltorlaszolt vágány tehát használatban lévő vasúti pálya volt, ami a bűncselekmény elkövetési helye lehet.

[54] Veszélyen általában olyan helyzetet kell érteni, amelyből a sérelem bekövetkezése lehetséges, de nem szükségszerű, ezért veszély a sérelem bekövetkezésének a lehetősége is. A közlekedés már önmagában is magában hordoz bizonyos fokú balesetveszélyt, ezért a közlekedési útvonalon bármiféle akadály elhelyezése már önmagában is veszélyhelyzetet idéz elő. Ezzel szemben véletlenszerű, hogy a cselekményt az ott folyó közlekedés kapcsán intézkedésre jogosult észleli-e, ha igen, mikor, illetve ahhoz képest mikor haladna ott a következő jármű. Így a bűncselekmény megvalósulása sem lehet ezek függvénye.

[55] A Btk. 232. §-ban foglalt bűncselekmény már az absztrakt veszélyhelyzet bekövetkezése esetén is megvalósul, a törvény a közvetlen veszély bekövetkezését nem kívánja meg, hanem csupán azt, hogy a baleset létrejöttének reális, objektív lehetősége álljon elő, ami olyan konkrét helyzetet jelent, amely megteremtheti mások testi épsége sérelmének a lehetőségét. Amennyiben ez a feltétel hiányzik, a terhelt terhére a közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt nem lehet megállapítani. Ebből az is következik, hogy ha az elkövetési magatartás ténylegesen nem volt alkalmas a közlekedés biztonságának a reális veszélybe hozatalára és az a baleset tényleges lehetőségét, még annak valószínűségét sem idézte elő, a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény nem valósulhat meg. Jelen esetben az az I. számú vágány, amelyen a terhelt torlaszt képezett, amelynek vágányzáró sorompóját megrongálta, valóban gyér forgalmú, de nem használaton kívüli rakodópálya volt, amelyen a baleset napján tervezett vasúti jármű mozgás is volt.

[56] A terhelt balesetet okozott, s ezzel kapcsolatban a KRESZ is kötelezettségeket rótt rá. Az KRESZ 58. § (1) bekezdése szerint a balesettel érintett jármű vezetője köteles az esetleges további balesetek elkerülése érdekében minden tőle telhetőt megtenni. A (2) bekezdés szerint, ha a baleset halált vagy személyi sérülést okozott, a balesetről a rendőrhatalóságot (a legközelebbi rendőrt) haladéktalanul értesíteni kell és a lehetőséghez képest gondoskodni kell a nyomok megőrzéséről; a helyszínt csak az intézkedő rendőr engedélyével szabad elhagyni. Ez utóbbi szabály azzal együtt értékelendő, hogy a terhelt önfeljelentésre nem köteles.

[57] A vasúti közlekedés fokozott veszélyére a KRESZ 39. § (7) bekezdése is rámutat, mely szerint, ha a vasúti átjáróban a jármű elakad, és vezetője azt bármilyen módszerrel 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. A vasúti pályán akadályt képező, a vágányzáró sorompót megrongáló terhelt intézkedési kötelezettsége nyilvánvalóan nem lehet kisebb mértékű, mint a vasúti átjáróban elakadó jármű vezetőjéé. A terhelt azon magatartása, hogy a helyszínről – a baleset jelzése és segítségkérés nélkül – eltávozott és lefeküdt aludni, ennek nem felel meg.

[58] A KRESZ 58. § (6) bekezdés szerint a forgalom zavartalanságát – a lehetőséghez képest – baleset bekövetkezése esetén is biztosítani kell, az 56. § (7) bekezdése szerint az (úttesten levő) elromlott járművet az elakadást jelző háromszögön kívül meg szabad jelölni mindkét oldali első és hátsó irányjelzőjének egyidejű működtetésével vagy villogó narancssárga fényjelzést adó elakadást jelző lámpával.

[59] A KRESZ rendelkezéseiből is következnie kellett a terhelt számára, hogy a sérült gépkocsijának a vasúti pályán hagyásával, a vágányzáró sorompó megrongálásával veszélyhelyzetet teremtett, amelynek elhárítására köteles. Ennek ellenére a gépkocsit lezárta, sorsára hagyta, a rendőrséget nem értesítette, nem gondoskodott arról, hogy a vasút alkalmazottja a veszélyhelyzetről tudomást szerezzen. Mindezek a körülmények meghatározó jelentőségűek annak a megítélése szempontjából, hogy az adott konkrét helyzetben a közlekedés biztonságának veszélyeztetettsége ténylegesen létrejött.

[60] A védő álláspontjával szemben a vasúti baleset bekövetkeztét a MÁV F.1 és F.2 forgalmi utasításainak, továbbá az Országos Vasúti Szabályzatnak az előírásai nem zárják ki, legfeljebb annak kockázatát csökkentik. Jelen esetben az a tény, hogy a baleset helyszíne gyér forgalmú rakodópálya, s a vágányon álló mozdonyt a balesettel egyidejűleg nem indították el, pusztán azt eredményezte, hogy a távoli veszélyhelyzet nem vált közvetlenné. A terhelt felelősségének megállapításához szükséges eredmény, az absztrakt veszélyhelyzet azonban létrejött akkor, amikor a balesetet okozó terhelt a vasúti vágányra sodródott, majd a helyszínt elhagyta, s a veszély elhárítása körében semmilyen intézkedést nem tett.

[61] A terhelt magatartása kimeríti Btk. 232. § (1) bekezdésében meghatározott „üzemi berendezés megrongálásával, akadály létesítésével” leírt azon magatartást, amelynek eredményeként a vasúti jármű (mozdony) vezetőjének élete és testi épsége – ha a cselekmény felfedése előtt arra halad – az adott körülmények között olyan szintű veszélybe került, amely feltétlenül meghaladta azt a mértéket, amelyet törvényi tényállás megvalósulásához a jogalkotó megkíván. A tényállás egyértelműen meghatározza a terhelt magatartása és a bekövetkezett eredmény közötti ok-okozati összefüggést. Azon védői felvetés tehát, miszerint a terhelt magatartásának nem volt büntetőjogi felelősséget megalapozó eredménye, nem alapos. Az eredmény a vasúti pálya eltorlaszolt volta miatti veszély volt, ami annak a terhelt magatartásától független, mások általi észlelése miatt nem vált közvetlenné. Ezt azonban a törvény a bűncselekmény megvalósulásához nem is kívánja meg.

[62] A Kúria osztotta a Legfőbb Ügyészség azon álláspontját, mely szerint nem tévedtek a bíróságok akkor sem, amikor az irányadó tényállás alapján megállapították a terhelt eredményre kiterjedő gondatlan bűnösségét.

[63] Az irányadó tényállás nem tartalmaz kifejezett ténymegállapítást a terhelt tudattartamára. Azonban a cselekménynek abból a leírásából, amely szerint a terhelt figyelmetlensége miatt, forgalmi ok nélkül az útestről lehaladva a vágányzáró sorompónak ütközött, azt kidöntve, maga előtt tolva rácsúszott az I. számú rakodóvágányra, majd a baleset bekövetkezése után a helyszínt elhagyta anélkül, hogy bárkit értesített volna arról, hogy az általa korábban vezetett személygépkocsi a vágányon keresztbe fordulva áll, kizárólag arra vonható következtetés, hogy a terhelt legalábbis azért nem látta cselekményének következményét, mert a tőle elvárható körületekintést elmulasztotta (negligentia).

[64] A Kúria az indítványban megjelölt, folyóiratban közzétett legfelsőbb bírósági határozatokra való hivatkozás kapcsán megjegyzi, hogy azok 2012. január 1. előtt meghozott határozatok, következésképp fogalmilag nem lehetnek a Kúria által hozott, a Bírósági Határozatok Gyűjteményében közzétett precedensképes döntések, így az azoktól való esetleges eltérés nem lehet a Be. 649. § (6) bekezdése szerinti felülvizsgálati ok alapja.

[65] Ugyanakkor azok a jogi érvelés részeként kétségekívül hivatkozhatók, ezért a Kúria utal arra, hogy maga is egyetértett a BH+ 2007.146. számú jogesetben foglalt azon állásponttal, miszerint a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény minden olyan útvonalon elkövethető, ahol tényleges közlekedés zajlik. Ennek megfelelően nyilvánvaló követelmény az e bűncselekmény miatti elítéléssel szemben, hogy a tényállásból kitűnjön, miszerint a terheltnek a közlekedési útvonalon akadályt létesítő magatartása a közlekedés biztonságát

veszélyeztette (BH+ 2010.241.). Jelen esetben azonban mindkét feltétel – a korábban kifejtettek szerint – megállapítható.

[66] A BH 2008.6. számon közétett döntés értelmezése kapcsán pedig a védő figyelmen kívül hagyta, hogy abban az ügyben a Legfelsőbb Bíróság előre nem látható, váratlan és véletlenszerűen egybeeső körülmények – a döntés leírásából kitűnően a ráhaladás helyszínén elfekvő kettős sín, és az abba való beszorulás lehetőségének ismerete – hiányában nem találta elégségesnek a vasúti pályára a KRESZ megsértésével való gondatlan lesodródást a közlekedés biztonsága elleni büntett megállapításához. Eltér a tényállás jelen ügytől abban is, hogy abban az ügyben a terhelt a vasúti pályán maradt gépjárművéről a legközelebbi vasútállomáson haladéktalanul bejelentést tett.

[67] Ilyen egyedi körülmények hiányában azonban a következetes ítélkezési gyakorlat szerint megállapítható a terhelt bűnössége közlekedés biztonsága elleni vétségben is, ha a KRESZ szabályszegés egyúttal a vasúti közlekedés biztonságát is veszélyeztette (BH 2011.270., BH 1981.1.I.).

[68] Mindez azt jelenti, hogy az eljáró bíróságok a terhelt büntetőjogi felelősségét gondatlanságból elkövetett közlekedés biztonsága elleni vétség miatt a büntető anyagi jog szabályainak megfelelően, törvényesen állapították meg.

[69] A Kúria – mivel nem észlelt olyan eljárási szabálysértést, aminek vizsgálatára a Be. 659. § (6) bekezdése alapján hivatalból köteles – a felülvizsgálati indítványnak nem adott helyt, és a megtámadott határozatokat a Be. 660. § (1) bekezdése szerinti tanácsülésen, a Be. 655. § (2) bekezdése szerinti összetételben eljárva, Be. 662. § (1) bekezdése alapján hatályában fenntartotta.

[70] IV. A végzés ellen a Be. 6. § (4) bekezdése alapján nincs helye fellebbezésnek; felülvizsgálatát a Be. 650. § (1) bekezdés b) pont második fordulata zárja ki.

[71] A Be. 652. § (6) bekezdése szerint minden jogosult csak egyszer nyújthat be felülvizsgálati indítványt, kivéve, ha az újabb felülvizsgálati indítvány benyújtása a Be. 649. § (3)-(5) bekezdésén alapul; a (7) bekezdés szerint felülvizsgálati indítvány ugyanazzal a tartalommal csak egyszer nyújtható be. A Be. 656. § (4) bekezdése pedig akként rendelkezik, hogy a fenti rendelkezések ellenében előterjesztett indítványt a Kúria érdemi indokolás nélkül elutasíthatja.

Budapest, 2024. október 3.

Dr. Somogyi Gábor s.k. a tanács elnöke, Dr. Boros Tibor s.k. előadó bíró, Dr. Harangozó Attila s.k. bíró, Dr. Demeter Zsuzsanna s.k. bíró, Dr. Metzing Márton s.k. bíró