



Debreceni Ítéltábla
Bhar.III.210/2025/12.

A Debreceni Ítéltábla, mint harmadfokú bíróság Debrecenben, a 2025. november 25. napján megtartott nyilvános ülés alapján meghozta és a 2025. december 2. napján megtartott nyilvános ülésen kihirdette a következő

í t é l e t e t:

A közúti baleset okozásának vétsége miatt Terhelt1 ellen indított büntetőügyben a Nyíregyházi Törvényszék, mint másodfokú bíróság 2025. február 13. napján kihirdetett 1.Bf.255/2024/8. számú megváltoztatja.

Terhelt1 vádlottat bűnösnek mondja ki közúti baleset okozásának vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont].

Ezért 1 (egy) év 6 (hat) hónap szabadságvesztés büntetésre és 2 (kettő) év közúti járművezetéstől eltiltásra ítéli.

A szabadságvesztés végrehajtását 2 (kettő) év próbaidőre felfüggeszti.

A büntetés végrehajtásának esetére annak végrehajtási fokozatát fogházban állapítja meg azzal, hogy abból legkorábban a büntetés kétharmad részének kitöltését követően bocsátható feltételes szabadságra.

A közúti járművezetéstől eltiltás tartamába beszámítja a 2023. március 20. napjától 2024. napjáig eltelt időt.

Kötelezi a vádlottat az eljárás során felmerült 590.058 (ötszázkilencvenezer-ötvennyolc) forint büntügyi költség megfizetésére.

Egyebekben a másodfokú bíróság ítéletét helybenhagyja.

A harmadfokú határozat ellen további fellebbezésnek nincs helye.

I n d o k o l á s

[1] A Nyíregyházi Járásbíróság a 2024. március 20. napján kihirdetett 18.B.559/2023/7. számú ítéletével Terheltl vádlottat bűnösnek mondta ki közúti baleset okozásának vétségében [a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (a továbbiakban: Btk.) 235.§ (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont], ezért 1 év fogház végrehajtási fokozatú szabadságvesztés büntetésre és 2 év közúti járművezetéstől eltiltás büntetésre ítélte. A szabadságvesztés végrehajtását 1 év próbaidőre felfüggesztette, a büntetés végrehajtása esetére rendelkezve a feltételes szabadságra bocsátás legkorábbi időpontjáról, a járművezetéstől eltiltás tartamába a vezetői engedély visszavonásától eltelt idő beszámításáról, a bűnjelről és a felmerült bűnügyi költség vádlott általi viseléséről.

[2] Az elsőfokú ítélet ellen az ügyészség súlyosítás, a szabadságvesztés végrehajtása felfüggesztése próbaidejének és a közúti járművezetéstől eltiltás tartamának hosszabb időtartamban meghatározása érdekében fellebbezett.

[3] A védő elsődlegesen eltérő ténybeli megállapítások eredményeként felmentés, másodlagosan enyhítés érdekében jelentett be jogorvoslatot. A vádlott részéről önálló jogorvoslati nyilatkozat bejelentésére nem került sor.

[4] A fellebbezések nyomán eljárva a Nyíregyházi Törvényszék mint másodfokú bíróság a 2025. február 13. napján meghozott 1.Bf.255/2024/8. számú ítéletével a járásbíróság ítéletét megváltoztatta, a vádlottat felmentette a Btk. 235. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pontja szerinti közúti baleset okozása vétségének vádjá alól, megállapítva, hogy az első - és másodfokú eljárásban felmerült bűnügyi költséget az állam viseli.

[5] A másodfokú bíróság határozata ellen az ügyészség a vádlott terhére, bűnösségének közúti baleset okozásának vétségében megállapítása és vele szemben büntetés kiszabása érdekében jelentett be másodfellebbezést.

[6] Az ítéletet a vádlott és védője tudomásul vette.

[7] A Debreceni Fellebbviteli Főügyészség Bf.95/2025/4. számú átiratában a vádlott terhére bejelentett fellebbezést fenntartotta. Álláspontja szerint a másodfokú bíróság tévesen állapította meg az elsőfokú ítélet részbeni megalapozatlanságát, mert bár az több helyen értelemzavaró megfogalmazásokat tartalmaz és hanyagul megszerkesztett, azonban a

büntetőjogi felelősség elbírálásához szükséges tényeket kellő terjedelemben és a felvett bizonyítással alátámasztottan, okszerű elsőbírói bizonyíték-értékelés eredményeként megállapítva tartalmazta. A fellebbviteli főügyészség részletezte, hogy melyek azok a tények, amelyeket a másodfokú bíróság szükségtelenül rögzített az ítéleti tényállásban, mivel azok egy része vagy már az elsőfokú ítélet tényállásában is szerepel, vagy irreleváns, illetve a jogi indokolás részét képezi. A kölcsönös észlelhetőség megnyíltakor a sértett úttesten elfoglalt helyzetével kapcsolatos másodfokú ténymegállapítás a logika szabályai szerint el nem fogadható szakértői megállapításon alapul, és tanú2 tanú vallomását is figyelmen kívül hagyja. Nem értelmezhető a sértettnek a kölcsönös észlelhetőség kialakulásának időpontjára tett cselekvési, észlelési késedelmével kapcsolatos másodfokú megállapítás. Iratellenes és szakszerűtlen a törvényszéknek az a megállapítása, mely szerint a megengedett sebességgel közlekedve a sértett a balesetet vészfékezéssel, intenzív fékezéssel, de akár lassító fékezéssel is el tudta volna hárítani. Ugyanakkor a másodfokú bíróság az elsőfokú ítéletből több olyan megállapítást is mellőzött, amelyek olyan tényadatokat tartalmaznak, amelyekkel a törvényszék maga is szükségesnek tartotta a megalapozatlannak ítélt tényállás kiegészítését. Nem a tényállásba, hanem az ítélet jogi indokolásába tartozik annak elemzése, hogy ki, milyen közlekedési szabályt segett meg és annak a bekövetkezett balesettel milyen okozati összefüggése van. Mindezekre tekintettel a törvényszék által elvégzett ténybeli nagyreformáció az elsőfokú ítélet tényleges megalapozatlanságának hiányában szükségtelen, így jogszabálysértő is volt, de emellett az eltérően rögzített tényállás részben irreleváns, részben szakszerűtlen, részben pedig a jogi indokolás körébe tartozó megállapításokat is tartalmaz. Ezért a büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény (a továbbiakban: Be.) 619. § (3a) bekezdésére figyelemmel nincs akadálya a harmadfokú eljárásban a másodfokú bíróság által törvénysértően megállapított, eltérő tényállást eredményező ítéleti részek kirekesztésének és az elsőfokú bíróság által megállapított tényálláshoz visszatérve, az alapján, bár részben eltérő jogi indokolás eredményeként, a vádlott bűnössége megállapításának.

A jelen ügyben lényeges és releváns közlekedési szabályszegés abban áll, hogy a meghatározott ösztömeget, tengelyterhelést, tengelycsoport-terhelést és méretet meghaladó járművek közlekedéséről szóló 36/2017. (IX.18.) NFM rendelet (a továbbiakban: NFM rendelet) 14. § (1) bekezdés h) pont hb) alpontja szerint a vádlott a közúton a túlméretes járművel csak legalább egy kísérőjármű biztosítása mellett közlekedhetett volna. Ez a szabályszegés pedig a bekövetkezett balesettel felróható okozati összefüggésben áll. A rendelet ezen szabályát az első- és másodfokú bíróság, valamint az igazságügyi közúti közlekedésbiztonsági műszaki szakértő is tévesen értelmezte. A fellebbviteli főügyészség részletezte, hogy miért tartja alapvetően tévesnek, spekuláción és a jogszabály ismeretének hiányában adott szakértői véleményen alapulónak a másodfokú ítélet [31] bekezdésében rögzített, a „felvezető” jármű igénybevétele esetére tett megállapítást. A vádlott a kísérőjármű igénybevételeire vonatkozó szabályt szándékosan figyelmen kívül hagyta, ezzel a sértettet megfosztotta az úttestet csaknem teljes terjedelmében elfoglaló jármű közlekedése által jelentett veszély jó előre történő észlelésének és az arra való reagálásnak a lehetőségétől. Az átirat kitért arra is, hogy miért nem fogadható el az a szakértői megállapítás, mely a sértett terhére rója az észlelési és cselekvési késedelemét. Ezzel szemben a baleset kiváltó oka a terhelti szabálysértés volt, így az eredményhez esetlegesen vezető bármely más további ok csak közreható okként vehető figyelembe a büntetés kiszabása körében.

A megalapozott, csupán másképpen szerkesztendő elsőfokú ítéleti tényállás alapján, a kísérőjármű nélkül történő közlekedésre figyelemmel, meg kell állapítani a vádlott felelősségét a Btk. 235. § (1) bekezdésben meghatározott és a (2) bekezdés b) pontja szerint minősülő halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétségében. Vele szemben lényegesen hosszabb tartamú, végrehajtásában próbaidőre felfüggesztett szabadságvesztés és közúti járművezetéstől eltiltás büntetés kiszabása, emellett pénzbüntetés alkalmazása is indokolt,

mert a haszonszerzési célhoz hasonlóan értékelendő az a körülmény, hogy az általa használt jármű közlekedéséhez szükséges többletkiadásoktól akart mentesülni.

A fentiek szerint tett indítványt a fellebbviteli főügyészség a másodfokú ítélet nyilvános ülésen történő megváltoztatására, egyebekben az ítélet helybenhagyására.

[8] A védőnek a főügyészség indítványára tett írásbeli észrevétele szerint a tényállás másodfokú bíróság általi kiegészítése szükséges volt, mert a felelősség szempontjából jelentősége van például annak, hogy az út mellett húzódó padka és járda milyen menekülési útvonalat jelentett a sértett számára a baleset elkerülhetősége szempontjából, mint ahogy az ütköző járművek részletes leírása, a helyszín megvilágítása és adott esetben a sértett alkoholos befolyásoltságának rögzítése sem lehet szükségtelen. A másodfokú bíróság alappal egészítette ki a tényállást a szakértő másodfokú eljárásban tett megállapításai alapján. A fellebbviteli főügyészség által hivatkozott, vádlottól elvárt munkavédelmi szabályok ésszerűtlenek, azok betartása részben életszerűtlen, részben különös nehézséggel jár, szinte megoldhatatlan a néhány száz lakosú kistelepülésen. A sértett maga teremtett olyan veszélyhelyzetet, amelyre a vádlottnak nem kellett számítania, hiszen az esti órákban, jelentős sebességtúllépéssel, az úttest közepén ittas állapotban közlekedett. Ugyanakkor a vádlott is veszélyhelyzetet teremtett az útvonalon közlekedésével, azonban a községben az útvonalat igénybe vevőknek köztudottan számolniuk kellett az ilyen típusú járművel történő találkozásra. Ennek megtörténtekor a feleknek kölcsönösen kell reagálniuk a veszélyhelyzet feloldására, mely kötelezettségének a sértett nem tett eleget. Ugyanígyen sértetti közlekedés mellett a felvezető jármű lett volna a baleset részese, ezért a vádlotti szabályszegésnek nem volt jelentősége a baleset bekövetkezte szempontjából. Szakmaiatlan és a mindennapi élettel szembemenő a fellebbviteli főügyészség azon megállapítása, mely szerint a vádlott által vezetett mezőgazdasági gép a közúti közlekedésben egyáltalán részt sem vehetett volna, hiszen ez az állítás arra az esetre is vonatkozik, amikor a behajtási engedéllyel rendelkező tulajdonos ugyanilyen típusú munkagéppel közlekedik. Az eljáró bíróságok nem látták indokoltnak a szokásos egy másodperces késedelmi időtől eltérő mérték megállapítását, a fellebbviteli főügyészség arra vonatkozó okfejtése pedig csak spekuláció, hogy hogyan és miért került az úttest közepére a sértett. Csak annak van jelentősége, hogy ott volt. Ha a szabályszegés rendkívül távoli oksági kapcsolatban áll az eredménnyel, nem képezheti alapját a felelősség megállapításának. Jelen esetben a sértettnek megfelelő idő és tér állt rendelkezésére ahhoz, hogy észlelje a vele szemben közlekedő járművet. Minden lehetősége adott volt a baleset elkerülésére is. Az úttest közepén történő közlekedése miatt azonban semmit nem tett, egy rövid ideig tartó vészfékezés után még mindig az úttest közepén közlekedve haladt tovább. Mindezekre figyelemmel a védő a másodfokú ítélet helybenhagyására tett indítványt.

[9] Az ítéltábla a másodfellebbezést a Be. 620. § (1) bekezdés második fordulata alapján tartott nyilvános ülésen bírálta el.

[10] A nyilvános ülésen az ügyész változatlan tartalommal adta elő a bűnösség megállapítására irányuló indítványban foglaltakat, kitérve arra is, hogy miért nem ért egyet a védői észrevételben írtakkal.

[11] A sértetti jogi képviselő az ügyész által elmondottakhoz csatlakozva ugyancsak a vádlott bűnösségének megállapítását indítványozta.

[12] A védő fenntartotta az írásban benyújtott észrevételében írtakat, hangsúlyozva, hogy a baleset azért következett be, mert a sértett rosszul választotta meg az elhárítás mechanizmusát, nem fékezte álló helyzetig a motorját, mely a sebesség túllépése és ittassága számlájára írható. Nem a kombájn túlméretezésből adódó részével ütközött, mivel a szemben lévő sávnak a bal szélén ütközött a kombájjal. A másodfokú bíróság tényállásban rögzített megállapításai helyesek, helyes a felmentő rendelkezés is, melynek helybenhagyása indokolt.

[13] A vádlott az utolsó szó jogán történő felszólalásában a védője által elmondottakhoz csatlakozott, kifejezve a történetek miatti sajnálatát.

[14] A bűnösség megállapítását célzó másodfellebbezés nyomán eljárva az ítéltábla mindenekelőtt azt vizsgálta, hogy a jogorvoslat alapján helye van-e harmadfokú eljárásnak.

[15] A Be. 615. § (1) és (2) bekezdése - a (2a) bekezdésben írt korlátok között - meghatározza a másodfellebbezés törvényi okát, míg (3) bekezdése annak törvényi jogát. A Be. 615. § (1) bekezdése értelmében a másodfokú bíróság ítélete ellen fellebbezésnek van helye, ha a másodfokú bíróság döntése az elsőfokú bírósággal ellentétes. A Be. 615. § (2) bekezdés b) pontja értelmében ellentétes a döntés, ha a másodfokú bíróság az elsőfokon elítélt vádlottat felmentette vagy vele szemben a büntetőeljárást megszüntette. A Be. 615. § (3) bekezdés a) és b) pontjai szerint a fellebbezés sérelmezheti az ellentétes döntést, illetve kizárólag az ellentétes döntéssel összefüggő felülbírálatból eredő, az 583. § (3) bekezdésben meghatározott rendelkezést vagy indokolást.

[16] A Be. 615. § (4) bekezdése a) és b) pontjai értelmében a másodfokú bíróság ítélete elleni fellebbezésben az ellentétes döntés alapját képező tényállás nem támadható, ha az elsőfokú bíróság ítélete ellen kizárólag az 583. § (3) bekezdése alapján jelentettek be fellebbezést, vagy az ellentétes döntés az 590. § (5) bekezdése szerinti felülbírálaton alapult. A Be. 615. § (5) bekezdése szerint a másodfokú bíróság ítéletének a (3) bekezdésben meghatározottakon kívüli rendelkezése, illetve része ellen nincs helye fellebbezésnek.

[17] Jelen ügyben a másodfellebbezés alapjául szolgáló ellentétes döntésnek tekinthető a másodfokú bíróság ítéletének azon rendelkezése, amellyel az általa helyesbített és kiegészített tényállás alapján felmentette az elsőfokú bíróság által bűnösnek kimondott vádlottat a halált okozó közúti baleset gondatlan okozása vétségének vádjától. Ezzel - a Be. 615. § (3) bekezdés a) és b) pontja alapján - a másodfellebbezés lehetősége megnyílt.

Az ügyészségnek a bűnösség megállapítására vonatkozó ellentétes döntést sérelmező fellebbezése tehát törvényesen bejelentett jogorvoslat.

[18] Ezt követően az ítéltábla a felülbírálat terjedelmét vizsgálta, melyet a Be. 618. § határoz meg. A Be. 618. § (1) bekezdés szerint a harmadfokú bíróság

a) a másodfokú bíróság ítéletének

aa) a fellebbezéssel sérelmezett ellentétes döntését,

ab) azon rendelkezését, illetve részét, amelyet az elsőfokú bíróság ítéletének a sérelmezett döntéssel összefüggő felülbírálata eredményezett, és

ac) az elsőfokú és másodfokú bírósági eljárást

arra tekintet nélkül bírálja felül, hogy ki, milyen okból fellebbezett.

[19] Mivel az ügyészi másodfellebbezés a Be. 615. § (3) bekezdés a) pontján alapul, az ellentétes döntést sérelmezve, a fentiek szerint e körben a felülbírálat teljeskörű volt. Az a Be. 590. § (2) bekezdés értelmében kiterjedt a másodfokú ítélet megalapozottságára, a vádlottat felmentő rendelkezésre, az indokolás helyességére és az eljárási szabályok megtartására is, valamint a Be. 618. § (2) bekezdés értelmében az egyszerűsített felülvizsgálat tárgyát képező rendelkezések helyességének vizsgálatára is.

[20] Az ítéltábla mindezeknek megfelelően a Be. 618. § (1) és (2) bekezdése szerinti terjedelemben bírálta felül a megtámadott másodfokú ítéletet, valamint az azt megelőző első- és másodfokú eljárást, ami a már kifejtettek szerint tartalmilag teljeskörű felülbírálatot jelentett.

[21] A felülbírálat során elsőként – a fellebbezéstől függetlenül – vizsgálta az első- és másodfokú bíróság eljárásának szabályszerűségét, elsődlegesen a Be. 607. § (1) bekezdésében, illetve 608. § (1) bekezdésében meghatározott eljárási szabálysértések esetleges megvalósultát. E szabálysértések ugyanis feltétlenül, minden további vizsgálat nélkül az első-, illetve a másodfokú ítélet hatályon kívül helyezését eredményezik, ekként a további felülbírálatot szükségtelenné téve az ügy érdemi elbírálását kizárják.

[22] A Be. 618. § (1) bekezdés és (3) bekezdés a) pontja a harmadfokú eljárásban a Be. 609. § (1) bekezdésben írt relatív eljárási szabálysértések vizsgálatát is előírja. Az eljárási törvény azonban e felülvizsgálathoz már nem társít döntési jogkört, ami azt jelenti, hogy az esetleges relatív eljárási szabálysértések harmadfokú bíróság általi megállapításának nincs az ítélet hatályon kívül helyezésére vezető következménye. A harmadfokú bíróság ugyanis kizárólag a Be. 607. § (1) bekezdésében és a 608. § (1) bekezdésében meghatározott eljárási szabálysértések miatt rendelkezhet a másod-, illetve az elsőfokú bíróság ítéletének hatályon kívül helyezése felől [Be. 625. § (1) bekezdés, (2) bekezdés a) pont, (3) bekezdés]. Az eljárási szabálysértés reparálására szolgáló törvényi eszköz hiányában a harmadfokú bíróság tehát csak - legfeljebb - megállapítani tudja az első- és a másodfokú bíróság eljárásában megvalósult, a bizonyítás törvényességét érintő relatív eljárási szabálysértést.

[23] Az ítéltábla a felülbírálat során nem észlelt a Be. 607.§ (1) bekezdésben és 608. § (1) bekezdésben írt abszolút, az első- vagy másodfokú ítélet mérlegelés nélküli hatályon kívül helyezésére vezető eljárási szabálysértést, megjegyezve, hogy ilyenre a jogorvoslat sem hivatkozott. Emellett rögzíthető az is, hogy az első- és a másodfokú bíróság nem követett el relatív eljárási szabálysértést sem, az eljárások a perrendi szabályok maradéktalan betartása mellett folytak.

[24] A harmadfokú felülbírálat ezt követő szempontja az ellentétes döntést eredményező eltérően megállapított tényállás megalapozottságának, majd a bűnösség körében történő megállapítás helyeségének a vizsgálata volt a Be. 618. § (1) bekezdés a) pont aa) alpont alapján.

[25] A Be. 619. § (1) és (3) bekezdésben írtakból kitűnően a harmadfokú bíróság a határozatát akkor alapíthatja a másodfokú ítélet alapját képező tényállásra, ha az további bizonyítás felvétele nélkül is megalapozott, vagy az iratok alapján azzá tehető, és ekként a helyes tényállás megállapítható, avagy a helytelen ténybeli következtetés kiküszöbölhető.

[26] A harmadfokú bíróság e körben értelemszerűen azt vizsgálja, hogy a másodfokú bíróság által, az esetlegesen általa tett kiegészítésekkel és helyesbítésekkel irányadónak tartott tényállás megalapozott-e. Ezalatt értendő - az elsőfokú ítélettel megállapított és a másodfokú bíróság által akár módosítás nélkül is - megalapozottnak tartott tényállás, valamint a másodfokú bíróság általi módosítás helyénvalósága is. A másod-és harmadfokú bíróság számára egyaránt adott ugyanis a megalapozatlanság vizsgálatának törvényi lehetősége, és ugyanaz értendő a megalapozatlanság okai alatt [Be. 592. § (1) és (2) bekezdés].

[27] A tényállás másodfokú bíróság általi módosítása esetén elsőként a másodfokú bíróság tényállás megállapításának eljárásjogi feltételei fennálltát kell vizsgálni, mely a harmadfokú bíróság részéről nem tényjavítás, hanem a másodfokú bírósági eljárás felülbírálatának a része. Amennyiben e vizsgálat eredményeként azt állapítja meg, hogy a másodfokú bíróság megalapozatlanság hiányában, tehát indokolatlanul, törvényi felhatalmazás nélkül módosította a tényállást, akkor a másodfokú bíróság általi tényállás helyesbítés mellőzésével nem a megalapozottság felülbírálatát végzi, hanem a tényállás eljárásjogi feltétel hiányában végzett korrekcióját mellőzi.

[28] Ha azonban a másodfokú bíróságnak alapos oka volt a tényállás korrekciójára, a harmadfokú bíróságnak azt kell vizsgálnia, hogy a tényállás módosítása nem eredményezett-e megalapozatlanságot, tehát nem éppen a másodfokú bíróság általi változtatás folytán vált hiányossá, felderítetlenné, iratellenessé vagy téves ténybeli következtetésen alapulóvá a tényállás.

[29] A Be. 591. § (1) bekezdése alapján a másodfokú bíróság határozatát fősabályként az elsőfokú ítélettel megállapított tényállásra alapítja. A tényálláshoz kötöttség elvi indokai a Be. 167. § (3) és (4) bekezdésében foglaltak szolgálnak, melyek szerint a bizonyítékoknak nincs törvényben előre meghatározott bizonyító erejük, a bíróság a bizonyítékokat egyenként és összességükben szabadon értékeli, a bizonyítás eredményét az így kialakult meggyőződése szerint állapítja meg. Ezáltal biztosított a bizonyítékok hitelt érdemlőségének meggyőződés szerinti, szabad értékelése és védett azok mikénti mérlegelése.

[30] A tényállás másodfokú bíróság általi helyesbítésének, kiegészítésének, avagy eltérő tényállás megállapításának kereteit, korlátait a Be. 593-594. §-ai határozzák meg, melynek elsődleges és általános feltétele, illetve indoka az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás megalapozatlansága. A felülbírált határozat tényállásának megalapozottságáról a másodfokú bíróságnak egyértelműen állást kell foglalnia, megalapozatlanság észlelése esetén rögzítve, hogy az mire vezethető vissza. Megalapozatlanság hiányában ugyanis az elsőfokú ítélet tényállásának helyesbítése, kiegészítése vagy eltérő tényállás megállapítása eljárási szabályt sért, még akkor is, ha az a terhelt felmentéséhez vagy az eljárás megszüntetéséhez vezet.

[31] A harmadfokú felülbírálat terjedelmére vonatkozóan az eljárási törvény a felülbírált másodfokú ítéleti tényálláshoz való kötöttségre, illetőleg a másodfokú ítélet megalapozatlanságának kiküszöbölésére vonatkozó szabályok körében további előírásokat is tartalmaz.

A Be. 619. § (3) bekezdés szerint, ha a másodfokú bíróság ítélete a fellebbezéssel sérelmezett döntés tekintetében megalapozatlan, és a helyes tényállás az elsőfokú, illetve a másodfokú bíróság által lefolytatott bizonyítást érintő ügyiratok alapján megállapítható, vagy a helytelen ténybeli következtetés az elsőfokú, illetve a másodfokú bíróság által lefolytatott bizonyítást érintő ügyiratok alapján kiküszöbölhető, a harmadfokú bíróság

a) a tényállást kiegészíti, illetve helyesbíti,

b) a másodfokú bíróság által megállapított tényállástól eltérő tényállást állapíthat meg, ha a vádlott felmentésének vagy részbeni felmentésének, vagy az eljárás megszüntetésének vagy részbeni megszüntetésének van helye.

[32] Ha pedig a másodfokú bíróság a Be. 593. § (1) és (2) bekezdésére figyelemmel törvénysértő módon állapított meg az elsőfokú bíróságtól eltérő tényállást, a Be. 619. § (3a) bekezdés szerint a harmadfokú bíróság az ítéletnek a másodfokú bíróság eltérő tényállás megállapítását eredményező részét kirekeszti és a másodfokú bíróság által felmentett vagy megszüntetéssel érintett vádlott bűnösségét állapíthatja meg. Ilyen esetben a Be. 619. § (3b) bekezdés értelmében a (3a) bekezdés alapján irányadó tényállást az elsőfokú, illetve a másodfokú bíróság által lefolytatott bizonyítást érintő ügyiratok, ténybeli következtetés alapján kiegészítheti, helyesbítheti, ideértve a másodfokú bíróság által törvénysértő módon kiegészített tényállás törvénysértő kiegészítésének mellőzését is (Kúria Bhar.I.375/2022/5. számú határozat [25] bekezdés). Ez egyben a másodfokú ítéletben mellőzött elsőfokú

tényállás rész visszaállítását is jelenti. Az elsőfokú bíróság megalapozott tényállásának visszaállításával megalapozottá tett tényállás alapján kerülhet sor a másodfokú bíróság által felmentett vagy megszüntetéssel érintett vádlott bűnösségének megállapítására.

[33] Ezek előre bocsátását követően az ítéltáblának jelen ügyben abban kellett állást foglalnia, hogy a másodfokú bíróság által megállapított, a harmadfokú eljárásban elvégzett felülbírálatához kapcsolódó tényállás megalapozott-e, illetve a tényállás törvényszék általi módosításához valóban az elsőfokú ítélet megalapozatlansága vezetett.

[34] Az ítéltábla a harmadfokú felülbírálat során megállapította, hogy a másodfokú bíróság helytállóan foglalt állást arról, hogy az elsőfokú ítélet a Be. 592. § (2) bekezdés a) pontjában írt okból részben megalapozatlan, azaz az ítéleti tényállás részben hiányos. Nem jelölte meg ugyan a Be. 592. § (2) bekezdés b) pontját, azaz a részbeni felderítetlenséget, azonban ítélete [10]-[12] és [17] bekezdéseiből kitűnően az elsőfokú eljárás során szakértői igazságügyi műszaki szakértő meghallgatása nem volt teljeskörű, ez indokolta a szakértő másodfokú tárgyaláson történő meghallgatását, majd részben a felvett bizonyítás alapján, a Be. 593. § (1) bekezdés a) pontja szerint eljárva, a tényállás kiegészítését és pontosítását.

[35] Indokolásában hivatkozott az elsőfokú ítélet Be. 592. § (2) bekezdés d) pontja szerinti megalapozatlanságára is, azonban nem fejtette ki, hogy az elsőfokú bíróság mely ténybeli megállapítását tartja helytelen ténybeli következtetésen alapulónak.

[36] Ez utóbbi körben az ítéltábla egyetértett a fellebbviteli főügyészség álláspontjával abban, hogy az elsőfokú ítélet tényállása alapvetően helyes ténybeli következtetéseket tartalmaz.

[37] A másodfokú bíróság vélhetően a járásbíróságnak a vádlott és a sértett által megszegett közlekedési szabályok megjelölése, illetve azoknak a bekövetkezett balesettel fennálló okozati kapcsolata körében tett megállapításait tekintette helytelen ténybeli következtetéseken alapulónak, azonban az ítéltábla már most szükségesnek tartja rögzíteni, hogy ez utóbbi megállapítások nem az ítélet történeti tényállásának, hanem a megállapított tényekből levont jogkövetkeztetésként az ítélet jogi indokolásának részei. Az állandósult bírósági gyakorlat szerint ítéletszerkesztési hibától függetlenül el kell különíteni a jogerős ügydöntő határozat történeti tényállásába tartozó megállapított tényeket, valamint az ítélet jogi indokolásába tartozó következtetéseket és megállapításokat (BH2023.268.-Kúria Bhar.1375/2022/5.).

[38] A törvényszék általi kiegészítéseket, helyesbítéseket érintő érdemi indokolást a másodfokú ítélet csak részben tartalmaz.

A [22] bekezdésben a kombájn megvilágításával összefüggésben tett helyesbítések és kiegészítések tekintetében hivatkozott a törvényszék az igazságügyi műszaki szakértő másodfokon történő meghallgatásakor elhangzottakra. E körben azonban részben szükségtelen volt a szakértő újbóli meghallgatása, hiszen a nyomozás során adott írásbeli

szakértői vélemény 11. oldala egyértelműen rögzítette, hogy a közvilágítással is ellátott útszakaszon a kombájn észlelhetőségét a bal oldali első fényszórója egyértelműen biztosította, ezért a vágóasztal szélei megvilágításának hiánya a munkagép észlelhetőségét negatívan jelentős mértékben nem befolyásolta, figyelemmel a baleset környezetében lévő műtárgy és növényzet takaró hatására is. A másodfokú bíróság előtt lényegében csak megerősítette az e körben korábban általa leírtakat.

[39] A vádlott és a sértett észlelési és/vagy cselekvési késedelmével, annak mértékével kapcsolatos megállapításokat szintén tartalmazta már az írásban adott szakértői vélemény, mint ahogy arra vonatkozóan sem eredményezett novumot a szakértő ismételt meghallgatása, hogy az észlelhetőség megnyíltát követően a vádlott és a sértett hogyan próbálta elhárítani a balesetet.

[40] A másodfokú bíróság indoklásában, ítélete [24] bekezdésében részben az általa irányadónak tekintett ítéleti tényállással is szembekerülve, lényegében iratellenesen azonban azt rögzítette, hogy a vádlott cselekvési késedelem nélkül, míg a sértett jelentős cselekvési késedelemmel kezdte meg az elhárítást, majd a [32] bekezdésben írtak szerint ez utóbbi sértetti késedelmet is okozati összefüggésbe hozta a bekövetkezett balesettel. Az ítéltábla azonban a törvényszék ezen megállapításaival a későbbiekben kifejtettek szerint nem értett egyet.

[41] A törvényszék utalt továbbá ítélete [25] bekezdésében arra, hogy az igazságügyi orvosszakértői vélemény alapján egészítette ki a tényállást azzal, hogy a sértett alkoholtól befolyásolt állapotban vezette a motorkerékpárt. A sértett enyhén ittas állapotára vonatkozó ténybeli megállapítást azonban már tartalmazta az elsőfokú ítélet tényállása a [14] bekezdésben, ezért az annak mértékére vonatkozó és az enyhe fokú alkoholos befolyásoltságot ismét rögzítő kiegészítések szükségtelenek voltak.

[42] Végezetül a másodfokú ítélet [26] bekezdése szerint a törvényszék az elsőfokú ítélet tényállásának a baleset elkerülhetőségére vonatkozó hiányosságát az írásbeli műszaki szakértői vélemény és a szakértő tárgyaláson történt meghallgatása alapján pótolta. E körben azonban olyan megállapításokat is a történeti tényállás részévé tett, amelyek a későbbiekben kifejtettek szerint nem a tényállásba, hanem az indokolási részbe tartozóak.

[43] A harmadfokú bíróság a törvényszék ítéletének alapjául szolgáló tényállást a Be. 592. § (2) bekezdés írt okokból (hiányossága, ügyiratellenessége és helytelen ténybeli következtetések miatt) részben megalapozatlannak találta, mely részbeni megalapozatlanság azonban az első- és másodfokú bíróság által lefolytatott bizonyítást érintő ügyiratok alapján, illetve helyes ténybeli következtetés útján kiküszöbölhető volt.

[44] Mint ahogy arra az ítéltábla a fentiekben már utalt, a harmadfokú eljárásban a ténybeli felülbírálat hatóköre eltérő a másodfokú eljáráshoz képest, hiszen bizonyításnak nincs helye és az eltérő tényállás megállapítása is kizárt azzal, hogy a másodfokon végzett helytelen ténybeli nagyreformáció (az ügy jogi megítélését is megfordító eltérő tények rögzítése) nem korrigálható, azonban a már korábban felhívott Be. 619. § (3a) és (3b) bekezdése lehetővé teszi a másodfokú eljárásban az eljárási szabályok ellenére történt tényállásmódosítás kirekesztését és a tényállás (lényegében az elsőfokú tényállás) kiegészítését, helyesbítését, ez alapján pedig a másodfokon felmentett vádlott bűnösségének megállapítását.

[45] A fentiekre figyelemmel az ítéltábla a tényállásban az alábbi kiegészítéseket, helyesbítéseket teszi.

[46] Az elsőfokú ítéletnek a másodfokú bíróság által változatlanul hagyott [6] bekezdését - a vádlott ténybeli tudattartalmát illetően - akként egészíti ki, hogy az általa tudottan elhelyezett és észlelt súlykorlátozó tiltó jelzőtábla ellenére hajtott be a utcánév utcába. Tisztában volt azzal is, hogy az általa vezetett gépjármű különösen nagy mértékben túlsúlyos és különösen nagy mértékben túlméretes jellege miatt csak az önkormányzat, mint közútkezelő, eljárási díj ellenében adott egyedi hozzájárulásával, behajtási engedély birtokában, ennek hiányában csak kísérőjármű egyidejű biztosításával közlekedhetne az útszakaszon.

[47] A [8] bekezdést kiegészíti azzal, hogy a vádlott haladási irányát tekintve, az úttest mellett bal kéz felől, egymástól 15 méter távolságra villanyoszlopok voltak elhelyezve (szakértői vélemény 12. oldala).

[48] Az elsőfokú ítélet [10] bekezdését az ítélet ténybeli indokolásának tekinti, azt egyben akként helyesbítve, hogy a mezőgazdasági vontató megengedett legnagyobb sebessége 40 km/óra, azonban annak vágóasztallal felszereltsége, túlméretes, túlsúlyos jellege miatt maximális megengedett sebessége 30 km/óra.

[49] A [11] bekezdés értelemzavaró megfogalmazását akként pontosítja, hogy a munkagép az elejére felszerelt vágóasztallal együtt 4,58 méter széles terjedelemben foglalta el az 5 méter széles utat.

[50] A [12] bekezdést kiegészíti azzal, hogy a vádlott a munkagéppel történő közlekedés idejére a vágóasztalt azért nem szerelte le, mert annak le-és felszerelése legalább fél órát vett volna igénybe, illetve nem kívánt beszerezni a leszerelt vágólap szállításához szükséges speciális kialakítású járművet sem.

[51] A [13] bekezdésnek a kölcsönös észlelhetőség megnyíltával kapcsolatos kiegészítése szükségtelen, ezt ugyanis tartalmazza az elsőfokú ítélet indokolása az [52] bekezdésében, mely ítéletszerkesztési hiba folytán a történeti tényállás részének tekintendő.

[52] A [13] bekezdésnek a kombájn megvilágításával kapcsolatos része kiegészül azzal, hogy a kombájn megvilágítását 5 fényforrás biztosította, a vezetőfülke két szélén lévő 2 darab munkalámpa, a fülke feletti sárga villogó fényszóró és a járműtest két oldalán lévő 2 darab tompított üzemmódban használt fényszóró. A járműre szerelt vágóasztal szélei nem voltak kivilágítva.

[53] A másodfokú ítélet 5. oldal 3. mondatának az elsőfokú ítélet [13] bekezdését kiegészítő megfogalmazását az ítéltábla akként pontosítja, hogy az ott írtak nem a baleset „időpillanatában”, hanem az azt 3 másodperccel megelőző időpontra értendők, amikor is megnyílt a sértett számára a kanyarból felbukkanó kombájn bal oldali első fényszórója által a veszélyhelyzet észlelhetősége.

[54] Mellőzi a másodfokú ítélet 5. oldal közepén tett megállapításból annak rögzítését, hogy az észlelhetőség megnyíltának időpontjában néhai sértett1 az úttestnek a menetiránya szerinti bal oldalán, annak bal szélétől 1,7 méter távolságra járt. Ehelyett azt a megállapítást teszi, hogy ekkor az úttest menetiránya szerinti bal oldalán, a képzeletbeli felezővonalától pontosan meg nem határozható távolságra közlekedett.

[55] Mellőzi az elsőfokú ítélet [14] bekezdését érintő kiegészítést a sértett alkoholos befolyásoltságára vonatkozóan, mivel az enyhe fokú ittassága tényét tartalmazza a bekezdés.

[56] A másodfokú ítélet 5. és 6. oldalán tett, az elsőfokú ítélet [15] bekezdését kiegészítő megállapításokból az ítéltábla csupán az alábbi, helyesbített mondatokat tekinti az ítéleti tényállás részének.

[57] A vádlott az észlelhetőség lehetőségének megnyíltát követően 0,6-0,7 másodperc észlelési és/vagy cselekvési késedelemmel vészfékezésbe kezdett, míg a sértett 0,7-0,8 másodperc észlelési és/vagy cselekvési késedelemmel előbb intenzív, majd szintén vészfékezésbe kezdett.

[58] Az ütközés pillanatában a már mindkét kerékkel vészfékező motorkerékpár sebessége 44-48 km/óra volt, míg a vészfékezéssel közlekedő mezőgazdasági munkagép 1-2 km/óra sebességgel közlekedett (ez egyben az elsőfokú ítélet [16] bekezdésének kiegészítése is).

[59] A vádlott észlelési és/vagy cselekvési késedelmének hiányában, a kombájn késedelem nélküli vészfékezése esetén, a sértett 39-43 km/óra sebességgel ütközött volna az akkor már álló kombájn vágóasztalának.

[60] A motorkerékpár a sértett észlelési és/vagy cselekvési késedelme nélkül, 50 km/óra sebesség esetén vészfékezéssel 28,6-31,8 méter, intenzív fékezéssel 33,9-38,2 méter, míg lassító fékezéssel 50,2-56,6 méter féktávolság megtétele után tudott volna megállni. A sértett által ténylegesen megválasztott 63-67 km/óra sebességhez késedelem nélküli vészfékezés esetén 45,6-46,4 méter, intenzív fékezés esetén 55,2-56,6 méter, míg lassító fékezés esetén 81,9-84,0 méter féktávolság tartozik.

[61] Az elsőfokú ítélet [15] bekezdése kiegészül azzal, hogy a sértett az általa hajtott motorkerékpárral az 1400 kg tömegű edzett acélból készült vágóasztal közepe és bal széle közötti részének ütközött, a motorkerékpár haladási irányát tekintve az úttest bal szélétől mintegy 2,4 méter távolságra.

[62] Az elsőfokú ítéletnek a törvényszék által mellőzött [16] bekezdése a tényállás részét képezi.

[63] A törvényszék által az elsőfokú ítélet [23] bekezdése helyére rögzített, a sértett kikerülési lehetőségével, sebességtúllépésével, észlelési, cselekvési késedelmével, vezetéstechnikai hibájával kapcsolatos, és ezeknek a vádlott felelősségére kiható megállapításokat az ítéltábla a másodfokú ítélet jogi indokolási részének tekinti, melyekkel a későbbiekben kifejtettek szerint csak részben, a vádlotti felelősség hiányát érintően pedig egyáltalán nem ért egyet.

[64] Ugyancsak mellőzi a tényállásból és a másodfokú jogi indokolás részének tekinti a néhai sértettl sértett általi KRESZ-szabályszegések megjelölését és azoknak a baleset kizárólagos okaként megállapítását (másodfokú ítélet 7. oldal 3. mondata), valamint a vádlott szabályszegéseként megjelölt jogszabályi hivatkozásokat, továbbá azt a másodfokú megállapítást, mely szerint az elsőfokú ítélet [24], [25] és [26] bekezdésében írt, a vádlott terhére rótt közlekedési szabályszegések a bekövetkezett balesettel okozati összefüggésben nincsenek, mellyel az ugyancsak későbbiekben kifejtettek szerint csak részben ért egyet.

[65] A Be. 619. § (3) bekezdés a) pontja alkalmazásával a fentiek szerinti helyesbítések és kiegészítések eredményeként az ítéltábla az alábbi „egységes szerkezetbe” foglalt történeti tényállást tekintette irányadónak a felülbírálat során.

[66] Terhelt1 vádlott 2022. október 7. napján az esti órákban 20 körüli időben közlekedett az általa vezetett rendszám1 forgalmi rendszámú John Deere 2264 típusú mezőgazdasági munkagéppel helységnév lakott területén, a utcanév utcában a utcanév1 utca felől az utcanév2 utca irányába.

[67] A helységnév Község Önkormányzat kezelésében lévő utcanév utcán 2015. óta 3,5 tonnánál nagyobb össztömegű járművek közlekedése tilos, ezért az utcában „súlykorlátozás” járművek forgalmára vonatkozó tilalmi jelzésekép került elhelyezésre.

[68] A vádlott az általa tudottan elhelyezett és észlelt súlykorlátozó tiltó jelzőtábla ellenére hajtott be a utcanév utcába, mintegy 20 km/óra sebességgel a 4900 kg össztömegű mezőgazdasági munkagéppel, mivel egy közeli ismerősenek a utcanév utcában lévő telephelyére kívánt beállni a kombájnnal. Tisztában volt azzal is, hogy az általa vezetett gépjármű különösen nagy mértékben túlsúlyos és különösen nagy mértékben túlméretes jellege miatt csak az önkormányzat, mint közútkezelő, eljárási díj ellenében adott egyedi hozzájárulásával, behajtási engedély birtokában, ennek hiányában csak kísérőjármű egyidejű biztosításával közlekedhetne az útszakaszon.

[69] A vádlott ismerőse, a telephely tulajdonosa tanú1, akinek az önkormányzat által kiállított és az egyes munkagépekre meghatározott egyedi behajtási engedélye van, azonban Terhelt1 vádlott az általa vezetett mezőgazdasági munkagépre ilyen engedéllyel nem rendelkezett.

[70] Az utcában az úttest aszfalt burkolatú, 5 méter széles, kétirányú, de terelővonal nélküli, mellette - a vádlott haladási irányát tekintve - bal kéz felől 2,1 méter széles füves, homokos útpadka, valamint 1,5 méter széles járda, jobb kéz felől 1 méter széles füves, homokos útpadka, valamint járda, továbbá egymástól 15 méter távolságra villanyoszlopok találhatók.

[71] A vádlott úgy közlekedett az általa vezetett munkagéppel, hogy annak elejére egy 4,58 méter szélességű vágóasztal volt felszerelve, mellyel együtt a munkagép 4,58 méter széles terjedelemben foglalta el az 5 méter széles utat.

[72] A vádlott a munkagéppel történő közlekedés idejére a vágóasztalt azért nem szerelte le, mert annak le-és felszerelése legalább fél órát vett volna igénybe, illetve nem kívánt beszerezni a leszerelt vágólap szállításához szükséges speciális kialakítású járművet sem.

[73] A kombájn megvilágítását 5 fényforrás megfelelően biztosította: a vezetőfülke két szélén lévő 2 darab munkalámpa, a fülke feletti sárga villogó fényszóró és a járműtest két oldalán lévő 2 darab tompított üzemmódban használt fényszóró. A járműre szerelt vágóasztal szélei nem voltak kivilágítva.

[74] A gépjármű haladását kísérőjármű nem biztosította.

[75] Az útesten a vádlott haladásával egyidőben, vele szemben mintegy 63-67 km/óra sebességgel, enyhén ittas állapotban közlekedett néhai sértett1 az általa vezetett rendszám nélküli 100 cm³-es Honda Lead 100 típusú motorkerékpárral, tompított fényszóró használata mellett.

A utcanév utca néhai sértett1 haladási irányából enyhén balra ível.

[76] A közvilágítással ellátott útszakaszon mind a vádlott, mind néhai sértett1 számára a járművek ütközését megelőző 3 másodperccel nyílt meg a kanyaríven szemben közlekedő másik jármű észlelhetőségének lehetősége. Ekkor a motorkerékpár az úttest menetiránya szerinti bal oldalán, a képzeletbeli felezővonalától pontosan meg nem határozható távolságra, a későbbi ütközés helye előtt 51-53 méterre, míg a vádlott járműve az úttestet szinte teljes terjedelmében elfoglalva, a későbbi ütközés helye előtt mintegy 13 méterre járt.

[77] A vádlott az észlelhetőség lehetőségének megnyíltát követően 0,6-0,7 másodperc észlelési és/vagy cselekvési késedelemmel vészfékezésbe kezdett, míg néhai sértett1 0,7-0,8 másodperc észlelési és/vagy cselekvési késedelemmel előbb intenzív, majd szintén vészfékezésbe kezdett.

[78] Ennek ellenére a utcanév utca 53. számú ingatlan előtti útszakaszon a sértett a motorkerékpárral nekiütközött a kombájn 1400 kg tömegű, edzett acélból készült vágóasztalának közepe és bal széle közötti részének, a motorkerékpár haladási irányát tekintve az úttest bal szélétől mintegy 2,4 méter távolságra.

[79] Az ütközés pillanatában a már mindkét kerékkel vészfékező motorkerékpár 44-48 km/óra, míg a vészfékezéssel közlekedő munkagép 1-2 km/óra sebességgel közlekedett.

[80] A vádlott észlelési és/vagy cselekvési késedelmének hiányában, tehát a kombájn késedelem nélküli vészfékezése esetén, a sértett 39-43 km/óra sebességgel ütközött volna az akkor már álló munkagép vágóasztalának.

[81] A motorkerékpár a sértett észlelési és/vagy cselekvési késedelme nélkül, a megengedett 50 km/óra sebesség esetén vészfékezéssel 28,6-31,8 méter, intenzív fékezéssel 33,9-38,2 méter, míg lassító fékezéssel 50,2-56,6 méter féktávolság megtétele után tudott volna megállni. A sértett által ténylegesen megválasztott 63-67 km/óra sebességhez késedelem nélküli vészfékezés esetén 45,6-46,4 méter, intenzív fékezés esetén 55,2-56,6 méter, míg lassító fékezés esetén 81,9-84,0 méter féktávolság tartozik.

[82] A baleset következtében néhai sértettl sértett súlyos arckoponya, agykoponya törést, a koponyaalap többszörös, darabos törését, a nagy agyféltekék és a kis agyféltekék roncsolódását, lágyagyhártya alatti bevérzést, több gócú agyzúzódást, a mellkasi főverőér falának eredése feletti teljes vastagságban történő megszakadását, valamint kétoldali sorozat- és ablakos bordatörést szenvedett el, amely sérülések olyan súlyosak voltak, hogy a helyszínen életét veszítette. Halála az agyroncsolódás miatt következett be, sérülései az élettel összeegyeztethetetlenek voltak, életét az idejében érkező orvosi segítség sem tudta volna megmenteni. Az általa hajtott Honda Lead motorkerékpárban anyagi kár keletkezett.

[83] A baleset működő közvilágítás mellett, derült időben, száraz aszfaltburkolatú úton, gyér forgalmi viszonyok között következett be.

[84] Másodfokú bíróság által megállapított eltérő tényállásrészek fentiek szerinti kirekesztése és emellett az elsőfokú tényállás kiegészítése és helyesbítése, valamint a tényállásnak a másodfokú bíróság általi helyesbítések, kiegészítések további helyesbítése és kiegészítése az alábbiak miatt vált szükségessé.

[85] Az ítéltábla álláspontja szerint a másodfokú bíróság által az elsőfokú ítélet ténybeli korrekciója csak részben volt valóban indokolt.

[86] Szükséges annak rögzítése, hogy iratellenességet az elsőfokú tényállásban a törvényszékhez hasonlóan a harmadfokú bíróság sem észlelt. A járásbíróság a büntetőjogi főkérdések tekintetében központi jelentőséggel bíró tények többségét helyesen rögzítette, döntően megalapozott tényállást állapítva meg. Ehhez képest a másodfokon felvett további bizonyítás nem eredményezett olyan új szakértői megállapításokat, amelyek valóban indokolták volna az elsőfokú ítélet több mint két oldal terjedelemben történő kiegészítését. A szakértő ugyanis lényegében többségében csak megerősítette az eljárás korábbi szakaszaiban adott véleményét, egyértelművé téve többek között a kombájn megfelelő megvilágításával kapcsolatos írásbeli véleményében és a járásbíróság előtti meghallgatásakor adott korábbi megállapítását, és bemutatta az egyes szakértői megállapításaihoz vezető számítások módszerét.

[87] Az elsőfokú eljárás érdemi felderítési hiányossága a motorkerékpárnak az ütközést megelőzően úttesten elfoglalt helyzetének meghatározása volt, mert a menetiránnyal

ellentétes forgalmi sávban történő közlekedés tekintetében vizsgálandó a sértetti közrehatás, és ennek a balesettel összefüggésbe hozható okozati kapcsolata.

[88] Indokoltan került tehát sor a másodfokú eljárásban a szakértői bizonyítás továbbfejlesztésére, azonban a törvényszék által adott indokolásból nem derül ki, hogy a tényállás mely helyesbítése, kiegészítése köthető ténylegesen a másodfokon felvett bizonyításhoz.

[89] Megalapozottan egészítette ki a törvényszék az elsőfokú ítélet tényállását a [13] bekezdést illetően, részben a már korábban rendelkezésre állt adatok, részben a szakértőnek az írásbeli véleményében adott megállapítását megerősítő szóbeli véleménye alapján azzal, hogy a kombájn megvilágítását, észlelhetőségét megfelelően biztosította a bal oldali első fényszórója és a közvilágítással ellátott útszakaszon kellő figyelem és körültekintés mellett a vágóasztal is észlelhető volt. Ezt a megállapítást azonban, bár ítéletszerkesztési hiba folytán az indokolásban, de már az elsőfokú ítélet is tartalmazta, tehát ez újdonságot nem jelentett.

[90] Az ítéleti tényállás e megállapításait az ítéltábla csupán a teljesség igényével egészítette ki az iratok alapján a kombájn megvilágítását biztosító valamennyi fényforrás megjelölésével.

Ez utóbbi teljeskörű megállapításból vonható ugyanis következtetés arra, hogy a kombájn megvilágítását érintően a vádlottat nem terheli a balesettel okozati összefüggésbe hozható mulasztás.

Ezek a megállapítások azonban - a másodfokú bíróság megfogalmazásával szemben – nem a baleset „időpillanatára” vonatkoznak, hanem az azt megelőző észlelhetőség megnyíltának idejére, tehát az ütközést 3 másodperccel megelőző időpontra.

[91] Csak részben értett egyet azonban az ítéltábla a motorkerékpárnak az ütközést megelőzően, az észlelhetőség megnyílt időpontjában az úttesten elfoglalt helyzetére vonatkozó másodfokú kiegészítéssel, megjegyezve, hogy erre vonatkozó indokolást a másodfokú bíróság nem adott.

[92] Helyesen hivatkozott átiratában a fellebbviteli főügyészség arra, hogy a szakértő a másodfokú bíróság előtt a helyszíni szemle adataival összhangban tette azt a megállapítást, hogy a motorkerékpár a féknyom megjelenésekor a menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávban, annak bal szélétől 1,7 méterre járt (8. sorszámú jegyzőkönyv 3. oldal utolsó előtti bekezdés). Ehhez szerkesztette a szakértő a reakciópontot, mely nem esett egybe az észlelhetőség kezdetével, ezért állapította meg a sértett észlelési és/vagy cselekvési késedelmét. Ebből azonban nem következik, hogy az íves útszakaszon az észlelhetőség megnyíltakor is ott közlekedett volna. A 8. sorszámú jegyzőkönyv ugyancsak 3. oldal utolsó előtti bekezdésében rögzített ezen szakértői megállapítás ellentétes a szakértő előző kijelentésével, a logika szabályainak is ellentmond, vélhetően helytelen jegyzőkönyvezés eredménye. A szakértő ugyanis maga állapította meg a sértett esetében 0,7-0,8 másodperc

észlelési és/vagy cselekvési késedelmet, így a vészfékezés által hagyott féknyom helye nem határozhatja meg egyúttal az észlelhetőség megnyíltának időpontjára nézve is a motorkerékpár helyét.

[93] Abból a tényből, hogy a jármű a vészfékezés kezdetén az úttest menetirány szerinti bal szélétől 1,7 méterre, tehát a képzeletbeli felezővonaltól balra 0,8 méterre járt, alappal és logikusan tehető az a további ténymegállapítás, hogy az észlelhetőség pillanatában, tehát a féknyom kezdetét mintegy 0,7-0,8 másodperccel megelőzően is a bal oldali forgalmi sávban haladt. A felezővonalról számított távolsága azonban nem határozható meg teljes bizonyossággal.

[94] tanú2 tanú vallomása szerint a motorkerékpáros az úttest közepén, megfogalmazása szerint „teljesen a közepén” haladt, amikor megpillantotta őt. Vallomásának értékelésekor azonban nem hagyható azonban figyelmen kívül, hogy a sértettet a kerékpárral való közlekedése során, esti közvilágítás mellett, a kerékpárútról látta, felezővonal nem volt az úttestre felfestve, illetve a sértett kanyarívré történő haladását már nem is láthatta, hiszen egymással szemben haladtak. A későbbi ütközés helye is azt erősíti, hogy a sértett éppen a bal oldali forgalmi sávból jobbra tartva próbálta elkerülni a balesetet. A saját sávjában haladása esetén teljesen logikátlan lett volna részéről először a szemközti, baloldali forgalmi sávba történő kormányzás. Emellett a vészfékezéstől hátramaradt féknyom alapján számított 0,7-0,8 másodperc időtartam alatt ideje sem lehetett volna ismételt, jobb oldali sáv felé történő irányváltásra is, mindezt kanyarívben végrehajtva. Az írásban adott szakértői vélemény is azt tartalmazza, hogy a motor a féknyom által determináltan az úttest bal oldalán közlekedett. A szakértő a járásbíróság előtt is megerősítette ezt a megállapítását, amikor kijelentette, hogy a fékezési nyomtól kezdve kényszermozgást végzett a motorkerékpár, fizikai képtelenség, hogy az addigi nyomvonalából közben jobbra kitérjen. Többek között ezért zárta ki a sértett részéről a baleset kitéréssel történő elhárításának lehetőségét.

[95] Az ítéltábla a ténybeli indokolás részének tekintette a kombájn vágóasztala kivilágításának hiányával összefüggésben tett másodfokú megállapításokat, mivel az azzal kapcsolatos egyébként helytálló okfejtés, hogy ennek milyen kihatása volt a baleset bekövetkeztére, nem a tényállásba tartozó.

[96] A másodfokú ítélet [26] bekezdése szerint az írásban adott műszaki szakértői vélemény és a szakértő másodfokon történt meghallgatása alapján egészítette ki a törvényszék az elsőfokú ítélet tényállását a baleset elkerülhetőségére vonatkozó adatokkal, egyidejűleg mellőzve az elsőfokú ítélet [22] és [23] bekezdéseiben tett erre vonatkozó megállapításokat.

[97] Az elsőfokú ítélet [22] bekezdésében írt azon megállapítást, mely szerint „a sértett az ütközést csak akkor tudta volna elkerülni, ha a kombájn észlelésekor a motorkerékpárjának haladási sebessége nem több, mint 59 km/óra és késedelem nélkül intenzíven fékez”, helyesen mellőzte a törvényszék.

A mellőzés indoka azonban csak az lehet, hogy az ítélet történeti tényállásában a bíróság nem bocsátkozhat feltételezésekbe, nem állíthat fel teóriákat a baleset elkerülhetősége tekintetében. Ráadásul a késedelem nélküli intenzív fékezéssel történő elkerülés lehetőségének megállapítása nem veszi figyelembe, hogy az észlelést nem követi azonnali cselekvés, minimális reakcióidő mindenképpen szükséges az elhárítás megkezdéséhez szükséges döntésig.

[98] Indokoltan került mellőzésre az elsőfokú ítéletnek a kitéréssel való elkerülés lehetőségét rögzítő [23] bekezdése is. Ezzel összefüggésben mindenben osztja az ítéltábla a törvényszék indokolását, hozzátéve azonban azt is, hogy a mellőzött rész, mint csupán feltételezésen alapuló teória, szintén nem képezheti a tényállás részét.

[99] Részben ez utóbbi okból azonban az ítéltábla mellőzte a másodfokú bíróságnak az elsőfokú ítélet [23] bekezdése helyett tett megállapításait is. Annak elemzése ugyanis szintén nem lehet a tényállás része, hogy a bíróság szerint miért tudta volna, vagy éppen miért nem tudta volna a sértett kikerüléssel elhárítani a balesetet.

[100] Az elsőfokú ítélet [8] bekezdését a törvényszék vélhetően az egyértelműség érdekében egészítette ki annak megjelölésével, hogy az ott írtak a vádlott haladási irányát tekintve értendők, melyet az ítéltábla is indokoltnak tartott. Az írásbeli műszaki szakértői vélemény 12. oldalán tett megállapítás alapján egészítette ki az ítéltábla ugyanezt a tényállásrészt a villanyoszlopok elhelyezkedésével, melynek az elhárítás lehetősége szempontjából van jelentősége.

[101] Az elsőfokú ítélet [10] bekezdését az ítéltábla azért mellőzte és tekintette egyben az indokolás részének, mert a szükséges jogszabályhely egyidejű megjelölésével a jogi indokolás részébe tartozó lenne annak rögzítése, hogy a jármű vezetője milyen megengedett sebességgel haladhat, azonban szükségtelen ennek a felhívása, ha ezzel összefüggő szabálysértés nem történt. Emellett helytelen is a mellőzött megállapítás, ugyanis a mezőgazdasági vontató lakott területen nem 50 km/óra, hanem a KRESZ 26. § (1) bekezdés e) pontja szerint legfeljebb 40 km/óra, a túlsúlyos és túlméretes mezőgazdasági vontató azonban a KRESZ 51. § (2) bekezdés szerint csak legfeljebb 30 km/óra sebességgel közlekedhet.

[102] A [11] bekezdés megfogalmazásának helyesbítése ugyancsak indokolt volt, elsősorban nyelvhelyességi szempontok miatt, az egyértelmű megfogalmazás érdekében.

[103] A [12] bekezdésben írtakat a törvényszék érintetlenül hagyta, azonban az ítéltábla azt a kombájn méretére vonatkozó megállapítással helyesbítette az NFM rendelet vonatkozó jogszabályi rendelkezése alapján. Ezen túlmenően a bekezdést szükségesnek tartotta kiegészíteni a vádlotti tudattartalmat érintően, melynek a későbbiekben kifejtettek szerint a balesettel okozati összefüggésbe hozható vádlotti szabályszegés szándékosságával

kapcsolatos megállapítás szempontjából van jelentősége. A vádlott gyanúsítottként tett vallomása alapján rögzítette, hogy tisztában volt egyrészt a behajtásra vonatkozó tiltó szabállyal és az általa vezetett munkagép mérete miatti speciális jogszabályi előírásokkal, azonban azok tudatos megszegésével közlekedett a járművel, pénz- és időkímélés miatt.

[104] Helytállóan állapította meg a törvényszék, hogy a bekövetkezett baleset mechanizmusát tekintve hiányos az elsőfokú ítélet tényállása.

A részbeni megalapozatlanságot azonban oly módon küszöbölte ki, hogy az elsőfokú ítélet [15] bekezdése kiegészítésének eredményeként a tényállás részben iratellenessé, helytelen ténybeli következtetéséken alapulóvá, pontatlanná vált, részben továbbra is hiányos maradt. Emellett kritika nélkül elfogadta és a tényállás részeként szerepeltette a műszaki szakértő kompetencia hiányában tett egyes megállapításait a más mechanizmus mellett bekövetkező baleset lehetséges következményeit illetően. Végezetül részben a ténybeli, részben a jogi indokolás körébe tartozó megállapításokat tett a tényállásban.

[105] Iratellenes az a megállapítása, hogy a sértett mikor észlelte a vele szemben közlekedő munkagépet. Ezt a ténybeli megállapítását - helytelen módon - már a történeti tényállásban meg is indokolta, amikor azt rögzítette, hogy ezt a motorkerékpár hátsó gumibroncsától visszamaradt vészfékezési nyom alapján állapította meg. Véltetően helytelenül értelmezte a műszaki szakértőnek a sértett cselekvési és/vagy észlelési késedelemével kapcsolatos megállapítását is. Nem csak a sértettet, hanem a vádlottat érintően is pontatlan, értelemzavaró a késedelemmel kapcsolatos megfogalmazása, mely ellentétes a szakértői véleménnyel.

[106] A szakértő ugyanis egyértelmű megállapítást tett arra vonatkozóan, hogy mind a sértett, mind a vádlott számára a későbbi ütközést megelőző mintegy 3 másodperccel nyílt meg a szembejövő jármű észlelhetőségének lehetősége. Arra viszont már nem tudott határozott megállapítást tenni, hogy az ütközésig eltelt 3 másodperc időtartamon belül ténylegesen mikor észlelték a veszélyhelyzetet és ehhez képest mikor cselekedtek. Ezért fogalmazott írásbeli véleményében következetesen mind a sértett, mind a vádlott tekintetében észlelési és/vagy cselekvési késedelemről, mely megfogalmazás vélhetően helytelen jegyzőkönyvezés miatt már nem jelenik meg a szakértő törvényszék előtti meghallgatását rögzítő jegyzőkönyvi részben.

Ezt a megfogalmazást azonban a másodfokú bíróság következetesen figyelmen kívül hagyta, az elsőfokú bíróság pedig meg sem próbálta értelmezni, hiszen indokolásában meg sem említi a szakértő késedelemmel kapcsolatos megállapításait.

[107] Mivel a mezőgazdasági járműtől féknyom nem maradt hátra, a szakértő nem tudta meghatározni, hogy mikorra tehető bizonyosan az az időpont, amikor az észlelést követően cselekvésbe kezdett. Az írásbeli véleményében részletezett szakértői módszerek alapján számolva a vádlott reakciópontját az ütközés előtti 2,3-2,4 másodpercre tette (szakértői vélemény 20. oldal alsó bekezdés).

[108] Ellenben a motorkerékpár hátsó gumiabroncsától visszamaradt vészfékezési nyom kezdetéhez igazodva meg tudta azt állapítani, hogy az ütközés előtt mintegy 2,2-2,3 másodpercre tehető a sértett reakciópontja (szakértői vélemény 20. oldal felső bekezdés).

Kategorikusan kijelentette a másodfokú bíróság előtt is, hogy a reakciópont nem esett egybe az észlelhetőség kezdetével (8. sorszámú másodfokú jegyzőkönyv 3. oldal).

[109] Ehhez képest iratellenes, de logikailag is hibás a vészfékezési nyom alapján a sértetti észlelés időpontját az ütközés előtti 2,2-2,3 másodpercre megállapítani. Az észlelés, de a cselekvés konkrét időpontját ugyanis a szakértő sem tudta megállapítani.

Szükséges annak hangsúlyozása, hogy a vészfékezési nyom kezdete alapján számított reakciópont nem azonos a sértett cselekvésének időpontjával, hiszen a vészfékezést megelőzően a szakértő által megállapítottan már intenzíven fékezett, mely azonban nem hagyott féknyomot, ezért annak kezdő időpontja bizonytalan.

A fentiekből azonban az is következik, hogy a sértett az észlelhetőség megnyíltát követő 0,7-0,8 másodpercen belül bizonyosan észlelte is a veszélyhelyzetet és bizonyosan cselekvésbe is kezdett.

[110] A fenti okokból iratellenes a törvényszék azon megállapítása is, mely szerint a vádlott „ugyanebben az időpillanatban”, tehát a baleset bekövetkezte előtt mintegy 2,2-2,3 másodperccel észlelte a motorkerékpárost.

[111] A fentiekhez képest pedig értelmezhetetlen és ugyancsak iratellenes a törvényszéknek az a további megállapítása is, hogy „ezen veszélyhelyzeti időpontban, a kölcsönös észlelhetőség lehetőségének kialakulása pillanatában néhai sértettl részére kismértékű, 0,7-0,8 másodperc cselekvési, észlelési késedelem mutatható ki”.

Ez a megállapítás ellentmondásban van a másodfokú bíróságnak az elsőfokú ítélet [13] bekezdését kiegészítő azon megállapításával is, mely szerint a balesetben részes személyek egymást észlelhetősége a balesetet megelőző 3 másodperccel megnyílt.

[112] Szükségtelen volt a törvényszék által az elsőfokú ítélet kiegészítése a balesetben érintett járművek ütközéskori sebességét illetően, hiszen azt tartalmazza az elsőfokú ítélet [16] bekezdése. Az ítéltábla ugyanakkor a pontosság igényével a szakértő írásbeli véleménye (15. oldal alja, 24. oldal közepe, 25. oldal teteje) és a törvényszék előtt tett szóbeli kiegészítése eredményeként, a kombájnnak a $4,8 \text{ m/s}^2$ lassulási értékkel számított ütközéskori 1-2 km/óra sebességéből következően megjelenítette a tényállásban azt is, hogy a vádlott a balesetet - a sértetthez hasonlóan - ugyancsak vészfékezéssel próbálta elhárítani. Észlelési és/vagy cselekvési késedelmének hiányában, tehát a leoptimálisabb esetben megkezdett vészfékezés esetében sem tudta volna azonban az ütközést elkerülni. Ez csak azt jelentette volna, hogy a motorkerékpár a megnövekedett fékút miatt nem 44-48 km/óra, hanem mintegy 39-43 km/óra sebességgel ütközött volna a már álló - tehát a másodfokú ítélet 6. oldal 2.

mondatában írtakkal ellentétben nem a még 1-2 km/óra sebességgel mozgó - kombájn vágóasztalának (szakértő írásbeli véleménye 25. oldal teteje).

[113] A törvényszék mellőzte az elsőfokú ítélet [16] bekezdésében írt, a járművek ütközési sebességével kapcsolatos megállapítását, melyre a fentiek szerint nem kerülhetett volna sor, hiszen a járásbíróóság iratszerűen szerepeltette a tényállásban ezeket az adatokat, azoknak a büntetőjogi felelősség elbírálása szempontjából jelentősége van, melyet jelez az is, hogy a mellőzés ellenére azt a másodfokú bíróság ismételtén a tényállás részévé tette.

[114] Helytállóan ismerte fel a törvényszék, hogy a sértett és a vádlott észlelési és/vagy cselekvési késedelmére és arra vonatkozóan is szükséges a tényállás kiegészítése, hogy a késedelmek és a sértetti sebességtúllépés hiányában is bekövetkezett volna-e az ütközés, hiszen ezek a ténybeli megállapítások szükségesek az okozati összefüggésre vonatkozó jogkövetkeztetéshez. A kiegészítések körében az ítéltábla azonban az ügyiratok és helyes ténybeli következtetés alapján helyesbítette a törvényszék iratellenes, pontatlan ténybeli megállapításait.

[115] Mellőzte ugyanakkor a másodfokú bíróságnak a más lehetséges mechanizmus mellett bekövetkező baleset esetén a sértett lehetséges sérüléseivel, a baleset kimenetelével kapcsolatosan tett kiegészítéseit, ahogy azt is, hogy a sértett hogyan tudta volna elkerülni a balesetet. Ez utóbbi megállapítások ugyanis már nem tartoznak a történeti tényállás körébe.

De nem képezheti a történeti tényállás részét az sem, hogy mivel van oksági kapcsolatban a baleset, hiszen ez a tényállásban rögzített tényekből vont jogkövetkeztetés, mint ahogy az is, hogy a balesetben részes személyek magatartása milyen, a közlekedésre vonatkozó jogszabályi előírásokba ütközik, és kit, miért terhel felelősség a bekövetkezett balesetért.

[116] Ezért az ítéltábla mellőzte a tényállásából a KRESZ és az NFM rendelet hivatkozott szabályainak megjelölését, azokat a másodfokú ítélet erre vonatkozó helyesbítésével és kiegészítésével együtt az ítéletek jogi indokolási részének tekintve.

[117] Az elsőfokú ítélet [21] bekezdésének mellőzése helyes volt, ahelyett azonban a törvényszék a már korábban kifejtettek szerint a [15] bekezdés kiegészítéseként részben iratellenes, részben helytelen ténybeli következtetésen alapuló megállapításokat tett a késedelmekkel kapcsolatban.

[118] Figyelemmel arra, hogy már a másodfokú bíróság által végzett helyesbítések, kiegészítések és mellőzések eredményeként is nehezen követhetővé vált az, hogy ténylegesen milyen tényállást tekint irányadónak a törvényszék a felülbírálat során, mely csak fokozódott a harmadfokú felülbírálat eredményeként, az ítéltábla szükségesnek látta a tényállás

„egységes szerkezetbe” foglalását, egyúttal ennek során a bekövetkezett események sorrendjét is helyesen felállítva és helyesbítve a pontatlan megfogalmazásokat is.

[119] Az iratok tartalma és helyes ténybeli következtetések alapján helyesbített és kiegészített, ekként a harmadfokú felülbírálat során irányadó tényállásból vont jogkövetkeztetés útján az alábbi indokokra figyelemmel állapította meg a vádlott bűnösségét.

[120] A Btk. 235. § bekezdése szerinti közúti baleset okozását az követi el, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból minimálisan súlyos testi sértést okoz. A bűncselekmény elkövetési magatartása a közúti közlekedési szabályok megszegése. A Btk. 235. §-a ún. kerettényállás, a közúti közlekedési szabályokon elsősorban a KRESZ, valamint a kapcsolódó egyéb jogszabályok rendelkezéseit kell érteni. A KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontja a közlekedésben résztvevőkre vonatkozó általános jellegű rendelkezést fogalmaz meg, mely szerint, aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon és ne zavarjon. Ezt az általános jellegű rendelkezést további részletszabályok konkretizálják.

[121] A közlekedési bűncselekmények ítélkezési gyakorlatában következetesen érvényesül az az értelmezési szabály, hogy a konkrét, részletező közlekedési szabályoknak, mint speciális rendelkezéseknek az alkalmazása megelőzi a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontja szerinti általános szabály felhívását. Ezért először mindig azt kell vizsgálni, hogy a terhelt megszegett-e valamely konkrét közlekedési szabályt, és csak konkrét szabályszegés hiányában, kiegészítő jelleggel alapulhat a büntetőjogi felelősség az általános balesetelhárítási kötelezettség elmulasztásán (6/1998. Büntetőjog jogegységei határozat, BH2020.4.-Kúria Bfv.142/2019/6.). A fentiek értelmében, bár nincs hierarchia a KRESZ általános rendelkezése és az egyéb speciális közlekedési szabályok között, csak ez utóbbi szabályszegés hiányában alapulhat a büntetőjogi felelősség az általános balesetelhárítási kötelezettség megsértésén.

[122] A közlekedési szabályok megszegése mind aktív, mind passzív magatartással megvalósítható, a szabályszegés lehet szándékos és gondatlan jellegű is. A szabályszegés bűnösségi formájának vizsgálata azért alapvető jelentőségű, mert egyrészt, ha az elkövetőt a szabályszegést illetően még gondatlanság sem terheli, a bekövetkezett eredmény ellenére sem állapítható meg büntetőjogi felelőssége, másrészt a szabályszegés szándékos vagy gondatlan voltának a büntetés kiszabása során van jelentősége. Szándékos a szabályszegés, ha az elkövető a közúti közlekedési szabályok általános és tételes rendelkezéseinek ismeretében, azokkal tudatosan szembe helyezkedve közlekedik, annak ellenére, hogy tisztában van azzal is, hogy ez a magatartása alkalmas más vagy mások súlyos testi sérülésének okozására.

[123] Ellenben a közlekedési szabálysértés gondatlan volta akkor állapítható meg, ha az elkövető az adott helyzetben felismeri ugyan, hogy a közúti közlekedési szabályok az adott helyzetben milyen tevékenység kifejtésére kötelezik, de ezt elmulasztja, mert bízik abban,

hogy magatartásának a közúti közlekedésben részt vevő más személyre nézve nem lesz káros hatása (tudatos gondatlanság), vagy éppen a kellő figyelem és körültekintés elmulasztása miatt nem ismeri fel ezt a körülményt, annak ellenére, hogy arra a közlekedési szabályok általános és tételes rendelkezései folytán köteles lett volna, erre képes is volt és a szabályok folytán ez tőle az adott szituációban elvárható volt (könnyelmű gondatlanság).

[124] A bekövetkezett eredmény, azaz legalább egy személy 8 napon túl gyógyuló sérülése tekintetében az elkövetőnek értelemszerűen csak a gondatlansága állhat fenn.

[125] A büntetőjogi felelősség megállapításának feltétele, hogy a közlekedési szabályszegés, azaz az elkövetési magatartás közvetlen okozati kapcsolatban álljon az eredménnyel. Szükséges tehát annak megállapítása is, hogy a szabálysértésnek milyen kihatása volt a ténylegesen létrejött és a törvényi tényállásban meghatározott eredmény bekövetkeztére. Az okozati kapcsolat szempontjából nem mellőzhető a sértetti esetleges közreható magatartás feltárása sem. A sértetti közreható azonban kizárólag akkor eredményezheti az elkövető mentesülését a büntetőjogi felelősségre vonás alól, ha az általa megindított okfolyamattól függetlenül, abba más olyan okfolyamat kapcsolódott be, amely önmagában is a sértett sérülését, halálát okozta volna. Ellenkező esetben a sértetti közrehatósnak kizárólag a büntetés kiszabása során lehet jelentősége. Ha mindkét járművezető kölcsönös szabályszegő magatartása is okozati összefüggésben áll a bekövetkezett balesettel, és mindketten legalább 8 napon túl gyógyuló sérülést szenvednek, mindegyikük a másiknak okozott sérülésért, halálért tehető felelőssé, mivel ebben a helyzetben mindketten egyszersmind elkövetők és sértettek is. Ha azonban ebben a helyzetben csak az egyikjük esetében következik be a törvényi tényállásban szabályozott eredmény, míg a másik járművezető egyáltalán nem, vagy csak 8 napon belül gyógyuló sérülést szenved, a bíróság csupán rögzíteni tudja ítéletében a járművezetők kölcsönös közrehatóását, azonban értelemszerűen közülük csak annak a büntetőjogi felelősségre vonására kerülhet sor, aki a másik súlyos sérülését vagy halálát okozta.

[126] Szükséges tehát annak feltárása is, hogy az elkövető részéről tanúsított szabályszegésnek - amely önmagában véve legfeljebb a szabálysértés miatti felelősséget alapozhatná meg - milyen kihatása volt a ténylegesen létrejött eredmény bekövetkeztére.

Az okozati összefüggés vizsgálata körében az ítélkezési gyakorlatban általánosan elfogadott és alkalmazott a feltételek egyenértékűségének (*conditio sine qua non*) elve. Ennek lényege, hogy minden feltétel ok, amely nélkül a későbbi eredmény nem következett volna be. Abban az esetben, ha az eredményhez vezető kiváltó okhoz az elkövetőtől független további közreható ok társul, az okozati összefüggés nem szakad meg, legfeljebb az okozati kapcsolat lazábbá válik. A közreható okoknak az eredmény bekövetkeztében betöltött jelentőségét a büntetés kiszabása körében kell megfelelő nyomatékkal figyelembe venni (BH 1993.7., BH 2017.287. – Kúria Bfv.1734/2016/5.).

Valamely cselekmény akkor oka az eredménynek, ha a cselekmény nem hagyható el anélkül, hogy az eredmény ne maradna el. Ez azt jelenti, hogy gondolatban ki kell hagyni a vizsgált cselekményt, és ezt követően kell azt vizsgálni, hogy enélkül is bekövetkezett volna az eredmény, vagy pedig bizonyosan elmaradt volna. A feltételek egyenértékűségének elmélete szerint tehát minden szükséges feltétel ok, vagyis ok az eredménynek minden olyan

előzménye, amely nélkül nem következett volna be az eredmény úgy és akkor, mint ahogyan és amikor bekövetkezett.

[127] Az ítéltábla vizsgálta, hogy a harmadfokú felülbírálat során irányadó tényállás alapján helyes volt-e a törvényszék felmentő rendelkezése, vagy ettől eltérően Terhelt1 vádlott bűnössége állapítható meg.

[128] Megállapította, hogy a megalapozottá tett, ekként irányadó tényállás alapján helytelen a vádlott bűncselekmény hiányában történő felmentésére vonatkozó rendelkezés.

[129] A vádlott a tényállásban írt magatartásával az alábbi közlekedési szabályokat szegte meg:

KRESZ 14. § (1) bekezdés l) pont szerinti, a járművek közlekedését tiltó súlykorlátozó tábla jelzésének figyelmen kívül hagyása.

KRESZ 51. § (1) bekezdés a) és b) pontja szerinti, a túlsúlyos és túlméretes járművek esetére előírt útvonalengedély hiányában történő közlekedés.

Az NFM rendelet 2. § (1) bekezdés a) pont aa) alpont, (1a) bekezdés b) pont, 2. § (3) bekezdés d) pont, melyek alapján megállapíthatóan a vádlott által vezetett jármű a vágóasztallal együtt különösen nagy mértékben túlsúlyos és különösen nagy mértékben túlméretes járműnek minősül.

Az NFM rendelet 3. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont, (4) bekezdés b) pont, melyek szerint a jármű kizárólag közútközlekedési hozzájárulással, egyedi elbírálás alapján közlekedhet.

Az NFM rendelet 14. § (1) bekezdés h) pont, hb) alpont, mely szerint 4,5 méter szélességi érték feletti méretére figyelemmel a jármű a hozzájárulás beszerzése alól akkor mentesülhet, ha a sárga villogó használata mellett legalább egy kísérőjármű biztosítja a közlekedését, és a legnagyobb szélességét jobb és bal oldalon korlátozott látási viszonyok esetén is láthatóan jól megjelölték.

Az NFM rendelet 4. melléklet 2.1. és 2.3. pontjai, melyek a kísérőjármű figyelmeztető jelzései leírásával kapcsolatos szabályok.

[130] Sértett által megszegett közlekedési szabályok az alábbiak:

KRESZ 4. § (1) bekezdés c) pont szerinti szabály, mely szerint járművet az vezethet, akinek szervezetében nincs szeszes ital fogyasztásából származó alkohol.

KRESZ 25. § (1) és (2) bekezdései, melyek szerint járművel a forgalmi, az időjárási és látási viszonyoknak, továbbá az útviszonyoknak (az út vonalvezetésének, az útburkolat minőségének és állapotának) megfelelően kell közlekedni; figyelemmel kell lenni a jármű sajátosságaira; járművel az úttesten - az előzés és kikerülés esetét kivéve - annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út-és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni.

KRESZ 26. § (1) bekezdés a) pont ad) alpont szerinti lakott területen 50 km/óra megengedett sebességhatárra vonatkozó szabály.

[131] Jelen ügyben tehát elsődlegesen azt kellett eldönteni, hogy mely, a fenti közlekedési szabály (vagy szabályok) megszegése indította el a balesethez vezető okfolyamatot, hozta létre a veszélyhelyzetet. Abban közreható okként mely további szabálysértésnek (szabálysértéseknek) lehetett szerepe, akár a sértett, akár a vádlott oldaláról. Továbbá, ha van sértetti közrehatás, a baleset anélkül is bekövetkezett volna, tehát a vádlotti szabályszegés önmagában is, egyedüli oka volt annak.

[132] Tévedett a másodfokú bíróság, amikor a vádlottat az ellene emelt vád alól bűncselekmény hiányában felmentette.

A törvényszék járásbírásgtól eltérő jogi következtetésének lényege szerint a közúti baleset bekövetkezte nem áll okozati összefüggésben a vádlott általi azon szabályszegésekkel, hogy a súlykorlátozás ellenére, továbbá egyedi behajtási engedély nélkül, kísérőjármű igénybevétele nélkül közlekedett, mert a baleset szabálykövető magatartás esetén is ugyanígy bekövetkezett volna. A veszélyhelyzetet a sértett hozta létre a sebességtúllépéssel, szemközti sávban közlekedéssel, melyekhez észlelési és cselekvési késedelme, valamint nem optimális fékezése kapcsolódott.

[133] A fenti okfejtéssel azonban az ítéltábla nem értett egyet.

[134] A közúti közlekedésben a túlméretes és túlsúlyos járművel történő közlekedés mindig veszélyhelyzetet teremt, de ezt a veszélyt a közlekedési szabályok a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontja szerinti általános szabályon túl kezelik és szabályozzák. A KRESZ szabályai és az egyéb, a közúti közlekedésre vonatkozó speciális rendelkezések éppen azt a célt szolgálják, hogy ez a fokozott veszély a társadalom által még tolerált keretek között maradjon.

[135] A vádlott azonban a mezőgazdasági vontató közlekedésének fokozott óvatosságra vonatkozó konkrét, speciális szabályait nem tartotta be, azokat szándékosan megszegte. Az irányadó tényállásból kitűnően nem tett meg minden tőle telhetőt annak érdekében, hogy az általa vezetett - a különösen nagy mértékben túlsúlyos és túlméretes jellegénél fogva - a közlekedés más résztvevőire már eleve fokozott veszélyt jelentő gépjárművel ne okozzon balesetet. A súlykorlátozó tiltó tábla ellenére hajtott be az útra, egyedi behajtási engedély hiányában, továbbá idő-és pénzkímélés miatt nem szerelte le a kombájnról a vágóasztalt, ellenben azzal együtt úgy közlekedett, hogy csaknem teljes szélességben elfoglalta az úttestet és figyelmeztető jelzést használó kísérőjárművet sem vett igénybe. Ezzel megszegte a NFM rendeletnek a különösen nagy mértékben túlméretes jármű közlekedése esetére előírt tételes szabályait. A rendelet speciális szabályai a járművek túlsúlyos és túlméretes jellege miatt közlekedésre jelentett fokozott veszélyét hivatottak csökkenteni, melyeket a vádlott tudatosan, szándékosan hagyott figyelmen kívül. Magatartásának konkrét következményét ugyan nem láthatta előre, de a tőle elvárható figyelem és körültekintés mellett számolhatott olyan közlekedési helyzettel, amelynek elhárítását az általa vezetett jármű mérete a

közlekedéshez használt út sajátosságai miatt kizárja, vagy korlátozza. Szabályszegése szándékos volt, tudatosan szegült szembe a közlekedési szabályokkal, melynek eredményeként a veszélyhelyzetet az ő magatartása hozta létre. Szabályszegésével közvetlen okozati összefüggésben következett be a sértett halálát eredményező baleset.

[136] Amennyiben a vádlott a járműhöz biztosította volna a kísérőjárművet, és ennek ellenére következik be a baleset, annak a büntetőjogi felelősség alóli mentesülése lett volna a következménye. Ennek hiányában azonban az alól nem mentesülhet.

[137] Nem vitás, hogy a sértett is több, alapvető közlekedési szabályt sértett, azonban azok önmagukban, de együttesen sem eredményezték volna a baleset bekövetkeztét akkor, ha nem találja magát szemben a túlméretes vádlotti gépjárművel. A sértetti szabályszegések a terhelt tekintetében kizárólag, mint közreható okként értékelhetők. A törvényszék álláspontjával szemben azokat nem lehet a balesetet előidéző, illetve kizárólagos oknak tekinteni. Továbbá nem lehet még csak közreható okként sem hivatkozni a sértett észlelési és/vagy cselekvési késedelmére, de arra sem, hogy fékezése nem volt optimális.

[138] Az a védelmi felvetés, hogy a baleset a kísérőjármű biztosítása mellett is bekövetkezhetett volna és a sértett halálához vezetett volna, csupán spekuláció, végkimenetelét tekintve fikció.

Mint ahogy az is csak fikció, hogy a sértett a motorkerékpárral a kísérőjárműnek, vagy azt kikerülve a vádlott járművének ütközött volna és az ütközés ezekben az esetekben is a sértett halálával járt volna.

[139] Ellenben az bizonyosan kijelenthető, hogy amennyiben a vádlott járműve nincs az adott időpontban az útesten, a baleset bizonyosan nem következik be, illetve amennyiben a kísérőjármű jó előre jelzi a fokozott veszélyt, ha az bekövetkezik is, más mechanizmus mellett, és nem szükségszerűen a sértett halálát okozva.

[140] Szükségesnek tartja az ítéltábla annak hangsúlyozását is, hogy a halálos eredmény elmaradása teljes bizonyossággal csak akkor állapítható meg, ha maga a baleset is elmarad (BH2020.288. – Kúria Bfv. II. 1.346/2019.).

Többek között ezért sem ért egyet a másodfokú bíróságnak az ítélete 6. oldal 1. bekezdésében és az ugyanezen oldal közepén tett - a jogi indokolás részének tekintendő - megállapításaival, melyek szerint a vádlott „cselekvési, észlelési késedelmének” elmaradása esetén a sértett sérülésének súlyossága nagymértékben nem tért volna el a ténylegesen elszenvedett sérülésektől, illetve a sértett sebességtúllépése és „cselekvési, észlelési késedelmé” nélkül a halálos kimenetelű sérülésektől enyhébb sérüléssel következett volna be a baleset.

Egyrészt ezek a megállapítások igazságügyi orvosszakértői kompetenciába tartoznak, másrészt a fiktív tényállás szerint is bekövetkező balesetnek a tényleges mechanizmustól

eltérő bekövetkezte esetén sem zárható ki teljes bizonyossággal a legsúlyosabb eredmény bekövetkezése.

[141] Amint arra a Kúria is utalt a fent hivatkozott határozatában, a következetes ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a jogalkalmazás soha nem a normában foglalt eredményt, hanem mindig „csak” a baleset bekövetkezését vizsgálja. Az orvosszakértők egy fikció keretében – értelemszerűen - nem tesznek bizonyossági szintű megállapítást egy adott minőségű eredmény bekövetkezésére vagy elmaradására. Ezért nem mozdult el a magyar joggyakorlat abba az irányba, hogy az elkövető javára értékelje azt a helyzetet, amikor a baleset szabálykövető magatartás esetén sem maradna ugyan el, ám bekövetkezésének feltételei, körülményei olyan jelentős mértékben eltérőek lennének, amelyek lényegesen befolyásolnák a nagy valószínűséggel várható biológiai sértő eredmény súlyosságának mértékét.

[142] Jelen ügyben az igazságügyi műszaki szakértő túllépte kompetenciáját, amikor írásbeli véleménye 25. oldal első bekezdésében a fiktív sebesség mellett bekövetkezett sérülés súlyossága mértékével kapcsolatos megállapításokba bocsátkozott, de akkor is, amikor a 23. oldal közepén oksági kapcsolatot állapított meg a baleset és a sértett sebességtúllépése, észlelési és/vagy cselekvési késedelme között.

Az előbbi ugyanis igazságügyi orvosszakértői kompetencia, míg az utóbbi a bíróság feladata.

[143] A vádlott által vezetett kombájn különösen nagy mértékben túlméretes jellegére és a közlekedéséhez igénybe vett útszakasz szélességére figyelemmel egyértelműen az a megállapítás tehető, hogy vádlott az NFM rendelet kísézőjármű biztosítására vonatkozó szabályának megszegése következtében olyan veszélyhelyzetet hozott létre, amely minden közlekedésben potenciálisan résztvevő személy számára elhárítási kötelezettséget keletkeztetett. Az utat ugyanis szinte teljes terjedelmében elfoglalta, így megfelelő kivilágítás mellett is veszélyt jelentett a közlekedőkre, különös tekintettel arra, hogy az általa igénybe vett útszakasz kanyarívet is tartalmazott. Közlekedésével azonnali döntéskényszerbe hozta a vele szemben közlekedő sértettet.

Kivilágításával kapcsolatban szükséges annak megjegyzése, hogy a vádlott az NFM rendelet 14. § (1) bekezdés h) pont hb) alpontja szerinti szabályt nem csak a kísézőjármű biztosításának, hanem a vágóasztal széleinek megvilágítása elmulasztásával is megszegte, azonban ez utóbbi szabályszegésnek a szakértő véleménye alapján megállapíthatóan nincs a balesettel okozati összefüggése.

[144] Nem értett egyet az ítéltábla a védő azon érvelésével sem, mely szerint a kistelepülésen élőknek számítaniuk kellett a hasonló méretű járműveknek a mellékúton történő közlekedésére. Ez a megközelítés ugyanis egyrészt meg nem engedett különbséget tesz a potenciális sértettek körében, attól függően, hogy azok helyi lakosok vagy sem. Másrészt a közlekedési szabályok betartása a közlekedés valamennyi résztvevője számára kivétel nélkül általános kötelezettség, az nem függhet helyi szokásoktól, a település méretétől és az útvonal alsóbbrendű voltától. A védői érvelés elfogadása olyan meg nem engedhető joggyakorlathoz vezetne, mely szerint az elkövető balesetért való büntetőjogi felelősségének

megállapítása attól függ, hogy a sértett a közlekedési szabályokat semmibe vevő, felülíró helyi gyakorlatot, sajátosságokat ismerő helyi lakos-e, vagy sem. Ez teljesen ellentétes lenne a jogszabályban ugyan tételesen nem szabályozott, de a biztonságos közlekedés során nélkülözhetetlen bizalmi elvvel, melynek lényege, hogy minden közlekedő joggal bízhat abban, hogy ha szabályosan jár el, a közlekedési szabályokat mások is megtartják. Az pedig szintén nem elfogadható érv a vádlotti szabályszegés kapcsán, hogy az adott közlekedési szabályt a védő életszerűtlennek, ésszerűtlennek tartja.

[145] Kiemelendő, hogy a szakértői megállapítás szerint, amennyiben a sértett a megengedett 50 km/óra sebességgel közlekedett volna, lassító fékezéssel csak esetlegesen kerülhetett volna el az ütközést. Vészfékezéssel és intenzív fékezéssel bizonyosan elkerülhető lett volna ugyan az ütközés, azonban a szakértő már az elsőfokú bíróság előtt kifejtette, hogy a motorkerékpárral történő vészfékezés milyen veszélyeket rejt magában, nemcsak a motorkerékpár vezetőjére, hanem a közlekedés más résztvevőire nézve is. A motorkerékpárral történő vészfékezés esetén ugyanis a jármű iránya determinálttá válik.

Az, hogy a sértett az alapvetően tőle függetlenül kialakult veszélyhelyzetben az elhárításnak nem a legjobb, nem a leoptimálisabb módját választotta, nem mentesítheti a veszélyhelyzetet a közlekedés szabályainak szándékos megszegésével előidéző vádlottat a felelősség alól.

[146] A forgalom résztvevőinek balesetelhárítási kötelezettsége csak a lassító fékezés kötelezettségét foglalja magában. A közlekedési baleset elhárításának a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontja szerinti általános kötelezettsége csak jogilag elvárható magatartást jelenthet (BH 2008.323., BH2009.4.). A közlekedésjogi szabályozásban a vészfékezés - éppen veszélyeztető jellegével magyarázhatóan - jogi kötelezettségként nem jöhet szóba, jogi előírásban nem szerepel, közlekedésjogi kötelezettségként ezért nem is kérhető számon. Ennek oka, hogy a jármű vezetője olyan intenzitású, hirtelen fékezésre nem kötelezhető, amely pontosan fel nem mérhető következménye miatt akár órá, akár a forgalom más résztvevői számára önmagában is veszélyt jelenthet.

[147] Ugyanígy nem kérhető számon a sértettől az sem, hogy miért nem kikerülés útján próbálta meg elhárítani a balesetet. Ekörben egyetért az ítéltábla a másodfokú bíróságnak az ítélete jogi indokolási részének tekintett megállapításával. Kitérésre ugyanis egyrészt a vészfékezés megkezdését követően már lehetősége sem lett volna, másrészt az egyenetlen, gödrös, egyik oldalon villanyoszlopokkal szabdalt, homokos, füves útpadkára ráfutás - a megengedett sebességhatár betartása mellett is - önmagában veszélyt jelentett volna a saját és a közlekedésben résztvevő más személyekre nézve.

[148] Összegezve megállapítható, hogy a vádlott által teremtett, azonnali cselekvést igénylő kényszerhelyzetben a balesetet a sértett akkor is csak esetlegesen tudta volna elhárítani, ha a saját sávjában, a megengedett sebességgel közlekedett volna, de ezen túlmenően nem mentesítheti a vádlottat az sem, hogy a sértett az elhárításnak az adott helyzetben nem a leoptimálisabb módját választotta.

[149] A sértett enyhe fokú ittasságának nincs közvetlenül kimutatható részbeni ok-okozati összefüggése sem a bekövetkezett balesettel. Csupán utal arra az ítéltábla, hogy az alkoholos befolyásoltság alatt nem lévő vádlottnál is gyakorlatilag a sértettel megegyező minimális észlelési és/vagy cselekvési késedelmet mutatott ki a szakértő. A sértett egyéb KRESZ-szabályszegései, így a jobbra tartási kötelezettség és az irányadó sebességkorlátra vonatkozó szabályok megszegése csupán közreható, de nem kiváltó, kizárólagos okozói a balesetnek. A szemben jövő kombájn észlelhetősége a szakértői vélemény alapján megállapíthatóan a kanyarív, a takaró növényzet és kerítés miatt a megengedett sebesség betartása mellett sem nyílt volna meg hamarabb a sértett számára.

A közlekedési szabályok betartásával történő közlekedése esetén is azonnali elhárításba kellett volna kezdenie, hangsúlyozva, hogy a megengedett 50 km/óra sebesség melletti közlekedés esetén is csak határesetben, tehát nem bizonyosan tudott volna megállni, de csak abban a legoptimálisabb esetben, ha az észlelhetőség megnyíltakor, azzal egyidőben vészfékezésbe kezd, mely irreális, lehetetlen elvárás.

[150] Az irányadó tényállás szerint a sértett az objektív észlelhetőség időpontjában és helyén, a későbbi ütközési pont előtt 51-53 méterre, a megengedett 50 km/óra sebességgel haladva, lassító fékezéssel 50,2 - 56,6 m féktávolság megtétele mellett tudott volna megállni az ütközési pont előtt. Erre tekintettel a baleset elkerülhetősége ekkor sem következett volna be teljes bizonyossággal. Figyelemmel kell lenni arra is, hogy nyilvánvalóan az észlelhetőség objektív megnyíltának időpontja nem jelenti egyben azt is, hogy ugyanebben az időpillanatban már fékezne is a jármű. Hiszen még abban a legoptimálisabb esetben is, ha az észlelhetőség időpontja egybeesik a konkrét észlelés időpontjával, számolni kell reakcióidővel, fékfelfutási és fékkésedelmi idővel is.

Ugyanakkor az is megállapítható, hogy a sértettnek a tényleges haladási sebessége mellett gyakorlatilag esélye sem volt a baleset elkerülésére.

[151] A jobbra tartási kötelezettségre vonatkozó szabály megszegése azért állapítható meg egyértelmű közreható okként, mert nyilvánvaló, hogy amennyiben a motorkerékpár szabályosan, az út jobb oldali részén haladt volna, mind a sértett, mind a vádlott számára hamarabb nyílt volna meg az észlelhetőség időpontja, és ezáltal a baleset elhárítására irányuló cselekvés lehetősége is.

[152] A vádlotti szabályszegés hiányában a sértett halálával járó közúti baleset nem következett volna be teljes bizonyossággal. Ha a behajtási engedély hiányában történő közlekedésekor a kísérőjárművet biztosította volna, tehát abban az esetben, ha minden tőle telhető, jogszabályi kötelezettség betartása mellett közlekedett volna, az a baleset bekövetkezte mellett is a bűnössége hiányának megállapítását eredményezhetné.

[153] Ellenben az általa vezetett járműre vonatkozó speciális közlekedési szabályokat szándékos magatartásával megszegte. Előre látta, hogy az úttestet szinte teljes terjedelmében

elfoglaló járművel kísérőjármű nélküli közlekedése balesetet okozhat, azonban annak elmaradásában könnyelműen bízott. Magatartása és a halálos eredménnyel járó közúti baleset közötti közvetlen oksági kapcsolat megállapítható.

[154] Helyesen jutott az elsőfokú bíróság arra a megállapításra, hogy ezt az okfolyamatot nem szakította meg a sértett a sebességtúllépéssel és a jobbra tartási kötelezettség megsértésével, azok csupán közreható okként a büntetés kiszabása során vehetők figyelembe. Nem szakította meg a vádlotti szabályszegés és a halálos eredmény közötti közvetlen oksági kapcsolatot a sértett észlelési és/vagy cselekvési késedelme, illetve az sem, hogy nem kezdett azonnali vészfékezésbe, nem próbálta kikerülni a vádlott által vezetett járművet.

[155] Kétségtelen, hogy betartva a közlekedési szabályokat, a sértettnek is olyan módon, sebességgel kellett volna közlekednie, hogy az esti, korlátozott látási viszonyok ellenére is felkészült legyen bármilyen váratlan akadályra, veszélyhelyzet elhárítására. A sértett közlekedési szabályszegései azonban pusztán önmagukban nem okozták volna a baleset bekövetkeztét. A törvényszék álláspontjával szemben nem a sebességtúllépése, a baloldali sávban történő közlekedése, az észlelési és cselekvési késedelme okozta a balesetet. A vádlott által létrehozott veszélyhelyzet elhárítására való képtelensége nem ezekre vezethető vissza, hiszen az irányadó tényállásból kitűnően az ütközés a sértetti szabályszegések nélkül is csak esetlegesen lett volna elkerülhető.

[156] A fentiekre figyelemmel az ítéltábla a törvényszéktől eltérő jogkövetkeztetés útján megállapította, hogy az NFM rendelet 14. § (1) bekezdés h) pont hb) alpontjának a különösen nagy mértékben túlméretes jármű közlekedése esetére előírt kísérőjármű biztosítására vonatkozó szabálya vádlott általi megszegésével okozati összefüggésben következett be a baleset.

[157] A tényállás helyesbítése, kiegészítése eredményeként az ítéltábla nem a törvényszék által megállapítottól eltérő tényállást állapított meg, hanem az iratok tartalma és helyes ténybeli következtetés alapján tett fontos, de csak részletkörülményekre vonatkozó helyesbítéseket. Alapvetően eltérő jogkövetkeztetés vezetett a vádlott bűnösségének megállapításához.

[158] A terhelt által tanúsított elkövetési magatartás és az eredmény közötti okozati összefüggéssel kapcsolatos kérdések a bíróság által megválaszolandó jogkérdések (BH2024.174. - Kúria Bfv.621/2023/16.). Ez teremti meg adott esetben a korlátozott felülbírálat esetén is a büntetőjogi felelősség körében a másod- vagy harmadfokú eljárásban a felülbírált határozatban foglaltaktól eltérő döntés lehetőségét.

[159] A törvényszék helyesen ismerte fel az elsőfokú ítéleti tényállás részbeni felderítetlenségét és hiányosságát, azonban az ezek kiküszöbölése eredményeként megállapított tényekből egyrészt helytelen ténybeli megállapításokra jutott, másrészt jogkövetkeztetéseket tett a történeti tényállásban az ok-okozati összefüggésekre és a

büntetőjogi felelősségre vonatkozóan is. Ezekkel azonban az ítéltábla a fentiek szerint nem értett egyet.

[160] A vádlott közlekedési szabályszegése szándékos volt, míg a bekövetkezett eredmény tekintetében tudatos gondatlansága állapítható meg, mivel előre látta ugyan a szabályszegés lehetséges következményeit, de könnyelműen bízott azok elmaradásában (Btk. 8. §).

[161] Ezért az ítéltábla megállapította bűnösségét a Btk. 235. § (1) bekezdésben meghatározott, de a halálos eredményre figyelemmel a (2) bekezdés b) pontja szerint súlyosabban minősülő halált okozó közúti baleset okozásának vétségében.

[162] Mivel az ítéltábla a másodfokú ítélet felmentő rendelkezésének megváltoztatásával megállapította a vádlott bűnösségét, a jogkövetkezmények alkalmazásáról is döntenie kellett. Ennek során nem az elsőfokú bíróság büntetéskiszabásra vonatkozó rendelkezéseit bírálta felül, hanem önállóan szabott ki a vádlottal szemben büntetést.

[163] A vádlott terhére megállapított bűncselekmény egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. Az ítéltábla a büntetés kiszabása során enyhítő körülményként értékelte a bűncselekmény elkövetésétől az elbírálásig bekövetkező 3 évet meghaladó időmúlást, a terjedelmes bizonyítást nem igénylő cselekmény miatt indított büntetőeljárás elhúzódott voltát. Emellett a vádlott javára kell figyelembe venni büntetlen előéletét, a baleset időpontjáig tanúsított kifogástalan közlekedési előéletét, továbbá azt, hogy a halálos eredménnyel járó sérülés bekövetkeztében a sértett közreható magatartása is szerepet játszott. További enyhítő körülmény, hogy a vádlott saját háztartásában tartja el már nagykorú, de továbbtanuló gyermekeit. Utal arra az ítéltábla, hogy az eljárás során hangoztatott megbánása, annak valós indoka és őszintesége a sértetti oldalról előadott információk tükrében valóban megkérdőjelezhető.

Ugyanakkor súlyosító körülményként kellett értékelni a balesettel összefüggésbe hozható közlekedési szabályszegés szándékos voltát.

[164] A fentiek szerinti büntetéskiszabási körülmények mellett az ítéltábla megítélése szerint a vádlottal szemben a Btk. 34. § szerinti határozott ideig tartó szabadságvesztés szolgálja megfelelően a Btk. 79. § szerinti büntetési célokat, azaz a társadalom védelme érdekében annak megelőzését, hogy akár az elkövető, akár más bűncselekményt kövessen el. Az enyhítő körülmények túlsúlya mellett a büntetés tartamát a Btk. 80. § (2) bekezdése szerinti 3 év középmértéktől elmaradó, 1 év 6 hónap tartamban, míg végrehajtási fokozatát a Btk. 35. § (1) bekezdésben és a Btk. 37. § (1) bekezdésben írtak szerint fogházban állapította meg.

A büntetlen előéletű, gondatlan bűncselekmény miatt elmarasztalt, rendezett körülmények között élő, kedvező személyi körülményekkel bíró vádlott esetében a szabadságvesztés büntetés célja annak tényleges végrehajtása nélkül is elérhető, ezért annak végrehajtását a Btk. 85. § (1) bekezdése szerint felfüggesztette. A próbaidő tartamát a Btk. 85. § (2)

bekezdésben meghatározott keretek között a szabadságvesztés tartamához is igazodóan 2 évben határozta meg. A büntetés végrehajtásának esetleges elrendelése esetére a Btk. 38. § (1) bekezdés, (2) bekezdés a) pontja szerint rendelkezett a feltételes szabadságra bocsátás legkorábbi időpontjáról.

[165] A bűncselekményt az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak megszegésével elkövető, halálos eredménnyel járó közúti balesetet okozó vádlottat a Btk. 55. § (1) bekezdés a) pontja és (3) bekezdése alkalmazásával közúti járművezetéstől eltiltásra is ítélte, kategóriára korlátozásra nem látva lehetőséget. A Btk. 56. § (1) bekezdés szerinti határozott idejű eltiltás tartamát a (3) bekezdésben meghatározott korlátok között, a közlekedési szabályszegés súlyával arányban álló, azonban a vádlott eddigi kifogástalan közlekedési előéletét is szem előtt tartó 2 évben határozta meg.

[166] A vádlott a vezetői engedélyét 2023. március 20. napján a Szabolcs-Szatmár-Bereg Vármegyei Kormányhivatalnál leadta (nyomozati anyag 388. oldal), majd a hatóság SZ-07/78/01447-2/2024. számú 2024. november 8. napján kelt határozata alapján ugyanezen a napon visszakapta (másodfokú íratok 7. és harmadfokú iratok 10. számú utóiratai).

Ezen adatokra figyelemmel is rendelkezett az ítéltábla a vádlott vezetői engedélyének a közlekedési hatóságnál történt leadásától a másodfokú bíróság intézkedése eredményeként történő visszaadásáig eltelt időnek a járművezetéstől eltiltás tartamába beszámításáról a Btk. 56. § (2) bekezdése értelmében.

[167] A fellebbviteli főügyészség indítványával szemben úgy ítélte meg, hogy szükségtelen a vádlottal szemben pénzbüntetés alkalmazása is. Az ítéltábla álláspontja szerint ugyanis maga a halálos eredménnyel járó baleset okozásának, az emiatti büntetőeljárás megindulásának ténye, a felfüggesztett szabadságvesztés büntetés alkalmazása a gondatlan vétség miatt elmarasztalt vádlott esetében alkalmas a megfelelő visszatartó hatás elérésére. Bár maga a vádlott is hivatkozott arra, hogy részben pénzkímélés miatt nem szerelte le a kombájnról a vágóasztalt, azonban ez nem tekinthető olyan haszonszerzési célnak, amely a Btk. 50. § (2) bekezdése szerint a pénzbüntetés kötelező alkalmazását tenné szükségessé.

[168] Az első- és másodfokú eljárás során felmerült összesen 590.058 forint bűnügyi költség a Btk. 574. § (1) bekezdése alapján a bűnösnek kimondott vádlottat terheli.

[169] A kifejtettekre figyelemmel az ítéltábla a Be. 620. § (1) bekezdése alapján nyilvános ülésen eljárva a másodfokú bíróság ítéletét a Be. 624. § (1) és (2) bekezdései alapján megváltoztatta, a vádlott bűnösségét megállapította és vele szemben büntetést szabott ki, egyebekben a Be. 623. § szerint helybenhagyta a másodfokú ítéletet.

[170] A harmadfokú bíróság határozata elleni fellebbezés a Be. 615. §-ban írtakra figyelemmel kizárt.

Debrecen, 2025. december 2.

Dr. Gömöri Olivér s.k. a tanács elnöke, Dr. Deák Judit s.k. előadó bíró, Dr. Mocsáry Eszter s.k. bíró

Záradék: A Nyíregyházi Törvényszék 1.Bf.255/2024/8. számú ítélete a Debreceni Ítéltábla jelen határozatában foglalt változtatásokkal a mai napon jogerőre emelkedett és a szabadságvesztés büntetés kivételével végrehajtható.

Debrecen, 2025. december 2.

Dr. Gömöri Olivér s.k.
a tanács elnöke