

Kúria
végzése

Az ügy száma:	Bfv.II.1.023/2024/9.
A határozat szintje:	felülvizsgálat
A tanács tagjai:	Dr. Somogyi Gábor, a tanács elnöke Dr. Boros Tibor, előadó bíró Dr. Harangozó Attila, bíró Dr. Metzing Márton, bíró Dr. Nagy Antal, bíró
Az eljárás helye:	Budapest
Az eljárás formája:	tanácsülés
Az ülés napja:	2025. május 15.
Az ügy tárgya:	közúti baleset okozásának vétsége
Terhelt:	I. rendű
Első fok:	Dabasi Járásbíróság, 6.B.3/2021/86., ítélet, tárgyalás, 2022. december 6.
Másodfok:	Budapest környéki Törvényszék, 2.Bf.182/2023/10., ítélet, nyilvános ülés, 2023. június 29.
Harmadfok:	-
Az indítvány előterjesztője:	az I. rendű terhelt védője
Az indítvány iránya:	az I. rendű terhelt javára

Rendelkező rész

A Kúria a közúti baleset okozásának vétsége miatt I. rendű terhelt és társa ellen folyamatban volt büntetőügyben az I. rendű terhelt védője által előterjesztett felülvizsgálati indítványt elbírálva a Dabasi Járásbíróság 6.B.3/2021/86. számú, valamint a Budapest Környéki Törvényszék mint másodfokú bíróság 2.Bf.182/2023/10. számú ítéletét az I. rendű terhelt tekintetében hatályában fenntartja.

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

Indokolás

[1] I. 1. A Dabasi Járásbíróság 2022. december 6. napján kihirdetett 6.B.3/2021/86. számú ítéletével az I. rendű terheltet bűnösnek mondta ki – az általa használt megnevezés szerint – közúti baleset gondatlan okozásának vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés (2) bekezdés a) pont I. fordulat]. Ezért a bíróság 1 év fogház fokozatú szabadságvesztésre és 1 év 6 hónap közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. A szabadságvesztés végrehajtását 2 év próbaidőre felfüggesztette és akként rendelkezett, hogy abból a terhelt – annak esetleges végrehajtása esetén – legkorábban a büntetés kétharmad részének kitöltését követő napon feltételes szabadságra bocsátható.

[2] Az elsőfokú ítélet ellen bejelentett kétirányú fellebbezéseket elbírálv a Budapest Környéki Törvényszék mint másodfokú bíróság a 2023. június 29. napján kihirdetett 2.Bf.182/2023/10. számú ítéletében az elsőfokú ítéletet annyiban változtatta meg, hogy az I. rendű terheltet előzetes mentesítésben részesítette. Egyebekben azonban az elsőfokú ítéletet helybenhagyta azzal, hogy az I. rendű terhelt terhén megállapított bűncselekmény helyes megnevezése közúti baleset okozásának vétsége.

[3] 2. Az irányadó tényállás lényege szerint II. rendű terhelt 2017. december 22. napján 08 óra körüli időben település 1 lakott területén kívül, az autópályán közlekedett az általa vezetett Toyota RAV4 típusú személygépkocsival az autópálya 1 irányából az autópálya 2 irányába. A személygépkocsiban utasként foglalt helyet a II. rendű terhelt gyermeke, a sértett, továbbá személy 1, valamint személy 2. Az autópályán és az autópálya 1 csomópontjában a Toyota gyártmányú személygépkocsi bal hátsó gumibroncsa defektet kapott és hirtelen légvesztetté állt. Ezt észlve a II. rendű terhelt a járművel kihúzódt a műszaki leállósávra és ott megállt oly módon, hogy a személygépkocsi eleje a 2,05 méter szélességű leállósávban volt, míg a jármű bal hátsó része ferdén elhelyezkedve, mintegy 0,9 métert elfoglalt a külső forgalmi sávból. A jármű megállítását követően a II. rendű terhelt és a sértett a gépkocsiból kiszállt és a szükséges kerékcseré elvégzése érdekében elkezdtek a jármű csomagterében lévő csomagokat kipakolni a műszaki leállósávra, hogy az elakadásjelző háromszöghöz és a pótkerékhez hozzáférjenek.

[4] Az I. rendű terhelt ugyanebben az időben közlekedett az autópályán felhajtóján a külső forgalmi sávban az általa vezetett Renault Clio típusú személygépkocsival az autópálya 1 irányából az autópályát felé, legalább 60 km/h sebességgel.

[5] Az I. rendű terhelt az autópályára való felhajtása során késedelmesen észlelte az előtte műszaki hiba miatt, kb. 1-2 perce a leállósávon, a külső forgalmi sávba a gépkocsi bal hátsó részével a pályaszél felfestés belső síkjától maximum 0,9 méterre benyúló, álló helyzetben lévő Toyota gyártmányú személygépkocsit. Ekkor az I. rendű terhelt a baleset elkerülése érdekében járművét jobbra kormányozta, valamint fékezést alkalmazott, azonban járműve a havas-jeges felületű műszaki leállósávon megcsúszott, és mintegy 60 km/h sebességgel a haladási iránya szerinti jobb oldali szalagkorlátnak ütközött, majd onnan tovább sodródva mintegy 55 km/h sebességgel nekiütközött a Toyota RAV4 típusú személygépkocsi jobb oldala és a szalagkorlát között tartózkodó sértettnek, akit a Toyota gyártmányú személygépkocsinak lökött. Az I. rendű terhelt által vezetett személygépkocsi az ütközést követően megállt, a sértett pedig az I. rendű terhelt járműve és a Toyota gyártmányú személygépkocsi közé szorult.

[6] A balesetet megelőzően mintegy 1-2 percen keresztül álló helyzetben a műszaki leállósávon, a külső forgalmi sávot bal hátsó oldalával 0,9 métert belógva részben elfoglalva elhelyezkedő Toyota gyártmányú személygépkocsi I. rendű terhelt számára mintegy 90-100 méterről objektíve észlelhető volt, a műszaki hibás jármű észlelhetővé válásától az ütközésig eltelt idő 5,4-6 másodperc volt.

[7] A baleset bekövetkezésekor a közlekedés körülményeit nappali természetes fény, részben nedves, részben jeges felületű, aszfalt burkolatú úttest, közepes sűrűségben áramló

forgalom jellemezte. Az autót felhajtója egyirányú forgalmú út, amely két 3,75 méter széles forgalmi sávból és egy 2,05 méter széles műszaki leállósávból, a műszaki leállósáv szélén elhelyezkedő kiemelt szegéllyel együtt a szalagkorlátig terjedő, 0,35 méter széles útpadkából áll, a helyszínen 60 km/h sebességhatárolás van érvényben.

[8] Amennyiben az I. rendű terhelt a műszaki hibás járművet késedelem nélkül észleli és késedelem nélkül normál lassító fékezést alkalmaz, a Renault gyártmányú személygépkocsi az ütközés előtt megállítható lett volna, vagy gépkocsijával legalább 0,7 méter oldaltávolságot tartva a külső forgalmi sávban továbbhaladással ütközés nélkül elhaladhatott volna a Toyota gyártmányú gépkocsi mellett.

[9] A baleset következtében a sértett a jobb combcsont darabos törését, a jobb oldali sípcsont és szárkapocscsont haránttöréseit, a jobb külboka törését, a jobb alsó végtag nyúzott sérülését, a bal combcsont darabos törését, a bal comb izomzatot is érintő roncsolt sebzését, keményburok alatti és lágyburkok közti vérzést, agyzúzódást, valamint agyi idegszál károsodást szenvedett, amelyek nyolc napon túl gyógyuló sérülések. A jobb alsó végtag sérülései a sértett orvosi kezelése során a jobb láb amputációját tették szükségessé. A jobb alsó végtag baleseti eredetű amputációja és a bal oldali térdizületben kialakult mozgáscsökkenés alapján a sértettnél a baleseti sérülések következtében maradandó fogyatékoság alakult ki, amely nála 70 %-os munkaképesség-csökkenést eredményezett.

[10] A baleset oka az volt, hogy az I. rendű terhelt a személy és vagyonbiztonság megóvását célzó általános közlekedési szabályt [KRESZ 3.§ (1) bekezdés c) pont] megszegve közlekedett, ugyanis a közúti közlekedésben úgy kell részt venni, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse.

[11] A II. rendű terhelt azzal, hogy műszaki hibás személygépkocsiját az autót felhajtóján a leállósávra úgy állította meg, hogy annak bal hátsó része a külső forgalmi sávba 0,9 métert belógott, nem akadályozva a közúti forgalom mellette elhaladását, közlekedési szabályszegést nem követett el, és ezen megállása nem hozható közvetlen okozati összefüggésbe a bekövetkezett közúti balesettel.

[12] **II. 1.** A jogerős ügydöntő határozattal szemben az I. rendű terhelt védője terjesztett elő felülvizsgálati indítványt, a felülvizsgálat törvényi okának (Be. 649. §) megjelölése nélkül.

[13] A védő a felülvizsgálati kérelem indokaként arra utalt, hogy az eljáró bíróságok a tényállást részben tévesen, tényről-tényre hibásan következtetve állapították meg, ebből pedig téves következtetést levonva jutottak arra az álláspontra, melynek alapján az I. rendű terhelt büntetőjogi felelősségét megállapították.

[14] A védő kifogásolta a tényállás megállapításait a következők szerint.

[15] Nem valós és egyben nem is bizonyított, hogy hirtelen vált légvesztetté a II. rendű terhelt által vezetett Toyota gépkocsi kereke; a baleset helyszínén nem csak a leállósáv volt havas-jeges, hanem a haladó sáv is síkos, csúszós volt; ezért a megváltozott útviszonyok között és miatt a terhelt nem észlelhette késedelem nélkül a veszélyhelyzetet; a késedelmi idő nem került meghatározásra és figyelembevételre, azaz – a védő álláspontja szerint – hiányzik az emberi tényező.

[16] A baleset oka helytelenül került az ítéletekben meghatározásra akként, hogy az I. rendű terhelt a személy és vagyonbiztonság megóvását célzó általános közlekedési szabályt megszegve közlekedett. A védő álláspontja szerint nem valós az a tényállási megállapítás, miszerint a II. rendű terhelt azzal, hogy műszaki hibás személygépkocsiját az autót felhajtóján a leállósávra úgy állította meg, hogy annak bal hátsó része a külső forgalmi sávba 0,9 métert belógott nem akadályozva a közúti forgalom mellette elhaladását, közlekedési szabályszegést nem követett el és ezen megállása nem hozható közvetlen okozati összefüggésbe a bekövetkezett közúti balesettel, ugyanis a II. rendű terhelt ezzel közlekedési

szabályt is szegett, továbbá az általa teremtett veszélyhelyzet volt a baleset bekövetkezéséhez vezető okfolyamat elindítója.

[17] A védő álláspontja szerint a szakértő 1, valamint a szakértő 2 által adott szakértői vélemények az eljárásban nem használhatók fel. Szakértő 1 kirendelése okszerűtlen volt, így az ő véleménye hiányosságainak kiegészítésére szolgáló szakértő 2 szakvéleménye sem használható fel.

[18] Nem vált tisztázottá kellő mértékben, hogy az ügyben a legvitatottabb körülmény, miszerint a II. rendű terhelt által korábban vezetett, és az autópálya 1-autóút csomópontjának felüljáróján a leállósávon műszaki hiba miatt megálló Toyota gépkocsi – centiméterben meghatározhatóan – milyen mértékben „lógott be” bal hátsó sarkával a menetirány szerinti jobb oldali forgalmi sávba. Ez a körülmény ugyanakkor alapvető volt az I. rendű terhelttől elvárható gépjárművezetői magatartás megítélése körében.

[19] Az I. rendű terhelt védője szerint nem hagyható figyelmen kívül, hogy a II. rendű terhelt magatartása nem felelt meg a KRESZ 56. § (3), (5) és (7) bekezdésének, amely magatartás szabályszegő és balesetveszélyt hordozó magatartás volt.

[20] E körben nem fogadható el a II. rendű terhelt által vezetett Toyota gépkocsi „durvdefektjének” – hirtelen légvesztésének – ténye, mivel az nem volt igazolt sem objektív tényekkel, sem a szakértői vizsgálat eredményével. A II. rendű terheltnak elsődleges kötelessége lett volna a KRESZ 56. § (1) bekezdése szerinti módon való – balesetveszélyes helyzetet nem előidéző – megállás biztosítása, aminek nem tett eleget.

[21] Az I. rendű terheltet terhelő késedelmet illetően a védő kifejtette, hogy nem az észlelt járművet megpillantva és elkerülési manővert kezdve csúszott meg a terhelt gépkocsija, hanem folyamatos csúszkálásban volt a jeges úttesten és ezt követően pillantotta meg a Toyota gépkocsit. Az I. rendű terhelt ebben az időszakban a jegessé váló útfelületen megcsúszó gépkocsija irányításával volt elfoglalva, ez pedig teljes mértékben menthetővé is teszi az I. rendű terheltnak felrótt késedelmet.

[22] A baleset kulcsa a Toyota gépkocsi mint útakadály késői felismerése lehetett, amely akadályra azonban az adott körülmények között nem kellett számítania az I. rendű terheltnak, az adott közlekedési környezetben nem kellett számolnia azzal, hogy valaki a jeges felüljáró közepén, az általa használt forgalmi sávba belógva kereket cserél éppen.

[23] Az I. rendű terhelt védőjének álláspontja szerint a II. rendű terhelt gépkocsija jogszerűen nem állhatott volna a hivatkozott műszaki okból az adott helyen a tényállásban rögzített módon, nem „lóghatott” volna be a haladó sávba 90-95 centiméter vagy 140 centiméter távolságban sem. Így megszegte a KRESZ 56. § (1) bekezdésében írt közlekedési szabályt. A II. rendű terhelt felelőtlen magatartása nélkül nem indult volna el a baleseti eredményhez vezető okfolyamat. Ezzel szemben, az I. rendű terhelt haladása során közlekedési szabályt nem szegett, az vele szemben nem róható fel, hogy a más hibájából keletkezett veszélyhelyzet elhárítására nem a legcélszerűbb megoldást választotta. Tévesen értékelték az eljáró bíróságok azt, hogy a Toyota gépkocsi külső forgalmi sávba való belógásának a baleset bekövetkezésében nem volt szerepe.

[24] A Toyota gépkocsi „belógó” elhelyezkedésének hiányában az I. rendű terhelt – az észlelés teljes elmaradása esetén is – bármely baleseti veszélyhelyzet nélkül el tudott volna a kocsi mellett haladni. Ebből következően a II. rendű terhelt közlekedési szabályszegése és a bekövetkezett baleset közti okozati összefüggés fennáll.

[25] Mindezek alapján a védő elsődlegesen arra tett indítványt, hogy a Kúria az I. rendű terheltet mentse fel, másodlagosan a jogerős ítéletet helyezze hatályon kívül és az elsőfokú bíróságot utasítsa új eljárásra, harmadlagosan a kiszabott büntetést – azon belül elsődlegesen a járművezetéstől eltiltás időtartamát – lényegesen enyhítse.

[26] 2. A Legfőbb Ügyészség BF.1103/2024/2. számú átiratában a felülvizsgálati indítványt a részben törvényben kizártnak, részben alaptalannak tartotta.

[27] A Legfőbb Ügyészség az indítványnak a tényállás megalapozatlanságát támadó, a szakértők kirendelésével összefüggő relatív jellegű eljárási jogszabálysértést sérelmező, továbbá a harmadlagos érvelésként előterjesztett, a járművezetéstől eltiltás büntetés tartamát, illetve hatókörét kifogásoló részében a törvényben kizártnak tartotta.

[28] Ugyanakkor az irányadó tényállás alapulvételével a felülvizsgálati indítványban kifejtett érvelést alaptalannak tartotta, mivel abban az I. rendű terhelt büntetőjogi felelősségének megállapítása szempontjából releváns tény és körülmény egyértelműen megállapítható.

[29] A II. rendű terhelt által vezetett jármű észlelhetővé válásától az ütközésig számított időt, mint késedelmet a tényállás 5,4-6 másodpercben határozta meg. Ez a késedelem pedig már olyan jelentős mértékű, amelyet nem magyaráznak és tesznek indokoltta a felülvizsgálati indítványnak a Toyota gépkocsi mint akadály váratlan felbukkanására, továbbá az út-, látási-, forgalmi-, illetve a tapadási viszonyok I. rendű terhelt számára előre nem láthatóan bekövetkezett radikális megváltozására vonatkozó, az irányadó tényállással ellentétes hivatkozásai.

[30] A Legfőbb Ügyészség szerint jelen esetben nem alkalmazható a felülvizsgálati indítványban is hivatkozott BH 2004.173. számon közzétett eseti döntés, mivel a veszélyhelyzetet nem a II. rendű terhelt, hanem figyelmetlen közlekedése és késedelmes cselekvése okából az I. rendű terhelt alakította ki.

[31] A bíróságok az irányadó tényállásból helytálló következtetést vontak az I. rendű terhelt bűnösségére és cselekményét a büntető anyagi jog szabályainak megfelelően minősítve, vele szemben törvényes büntetést szabtak ki.

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

[33] A védő a Legfőbb Ügyészség átiratára tett észrevételében az indítványában ismertetett érvek mentén fenntartotta indítványát. Továbbra is azt hangsúlyozta, hogy a tényállás felderítetlensége és iratellenessége alapján az I. rendű terheltet kétséget kizáró bizonyossággal marasztaló, büntetőjogi felelősséget megállapító ítéletet hozni nem lehetett volna.

[34] **III. A felülvizsgálati indítvány nem megalapozott.**

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

[36] Az indítvány elsődlegesen a terhelt büntetőjogi felelősségének törvénysértő megállapítását állította. A Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontja alapján valóban felülvizsgálati ok, ha a bíróság a terhelt büntetőjogi felelősségét a büntető anyagi jogi szabályok megsértésével állapította meg,

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

[38] A tényállás irányadó jellege azt jelenti, hogy a felülvizsgálat során nemcsak maga a tényállás, hanem mindaz, ami a tényállás megállapításához vezetett, támadhatatlan. Következésképp a tényállás megalapozottsága, a bizonyítékok mikénti mérlegelése sem külön-külön, sem pedig egymás viszonyában nem vizsgálható.

[39] A bizonyítékok értékelésének körébe tartozik, hogy az eljáró bíróságok milyen bizonyítékot tartottak hitelt érdemlőnek és fogadtak el tényállás alapjául, ahogyan az is, hogy a mérlegelés során a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján milyen ténybeli következtetéseket vontak le és mely tényeket láttak kétséget kizáróan megállapíthatónak.

[40] Mindezek alapján a felülvizsgálat során nem vizsgálható, hogy az alapügyben eljáró bíróságok megalapozott tényállás állapítottak-e meg, a bizonyítékok felhasználhatósága kapcsán helyes döntést hoztak-e és a bizonyítékokat – így pl. a szakértői véleményeket – helyesen, a tartalmuknak megfelelően értékelték-e. Ugyancsak nem vizsgálható, hogy azok alapján az egyes ténymegállapítások helytállóak-e, szükség lett volna-e további ténymegállapításra. Jogkövetkeztetés csak a jogerős ítéletben rögzített tényre alapítható.

[41] A felülvizsgálat során tehát a jogerős határozatban megállapított tényállás megalapozottsága, a bizonyítékok mikénti mérlegelése nem vizsgálható, az eljáró bíróságok által levont jogi következtetések – így a bűnösség megállapításának és a cselekmény jogi minősítésének – helyessége kizárólag az irányadó tényállás alapulvételével bírálható el (BH 2004.102.).

[42] Nincs lehetőség a bíróság bizonyítékokat értékelő tevékenységének, s ezen keresztül a bűnösség kérdésének, valamint a – minősítéssel kapcsolatos, vagy más büntető anyagi jogi szabály sérelme nélkül – kiszabott büntetés, illetve annak mértéke vitatására.

[43] Ebből következően a felülvizsgálat során a tényállás helyessége, az ítélet megalapozottsága, a bizonyítékok értékelése nem bírálható felül. A jogerős ítéletben rögzített tényállás nem változtatható meg. Ekként teljes egészében kívül esik a felülvizsgálat körén az indítványnak azon – összeségében jelentős – része, amelyben a védő az egyes ítéleti ténymegállapítások (így elsősorban a II. rendű terhelt által vezetett gépjármű megállásának oka, megálláskori helyzete, az észlelhetőség időpontja, az útviszonyok milyensége stb.) megalapozatlanságát állította. Rámutat a Kúria, hogy a megalapozatlanság (Be. 592. §) kifejezetten és kizárólag az ítélet tényállási részének [Be. 561. § (3) bekezdés c) pont] fogyatékosága; ekként vitatása nyíltan a Be. 650. § (2) bekezdésébe ütközik, teljesítését a felülvizsgálatban a Be. 659. § (1) bekezdése kategorikusan kizárja.

[44] Ez utóbbi szabályok alól tehát nem kivétel az sem, ha a tényállás – ahogy arra a védő hivatkozott – akár megalapozatlan. Mivel e kérdés – a bemutatottak szerint – teljes egészében a felülbírálat körén kívül esik, a Kúria nem is vizsgálhatja. Ekként nem is állapíthatja meg, hogy a tényállás valóban megalapozatlan-e, így pedig értelemszerűen arra jogi következményt sem alapíthat.

[45] Az indítvány tehát a törvényben meghatározott felülvizsgálati okra hivatkozott, amikor a terhelt büntetőjogi felelősségének megállapítását támadta; a felülvizsgálati indítvány alapján azonban a felülvizsgálati ok vizsgálatát a jogerős tényállásban megállapított cselekmény alapján kell elvégezni, a hivatkozott anyagi jogi jogszabály megsértését ezen tényállás alapján kell megítélni [Kúria Bfv.I.1004/2020/13. (BH 2021.280)]. A Kúria a jelen ügyben is ennek megfelelően járt el.

[46] 3.1. Ennek során előrebocsátja, hogy a Be. 659. § (5) bekezdése szerint a Kúria a jogerős ügydöntő határozatot csak a felülvizsgálati indítvánnyal megtámadott részében és csak a felülvizsgálati indítványban meghatározott ok alapján bírálja felül. Ekként az I. rendű terhelt védőjének indítványa alapján a II. rendű terhelt büntetőjogi felelőssége nem vizsgálható. A terhelt terhére a Be. 651. § (1) bekezdése alapján egyébként is csak az

ügyészség terjeszthet elő felülvizsgálati indítványt, ekként annak még az elméleti lehetősége is kizárt, hogy jelen indítvány alapján a Kúria a II. rendű terhelt büntetőjogi felelősségével kapcsolatos megállapítást tegyen. Az I. rendű terhelt büntetőjogi felelőssége azonban ettől független, azaz a II. rendű terhelt jogerős felmentése nem zárja ki automatikusan az I. rendű terhelt felelősségének hiányát; ekként az I. rendű terhelt büntetőjogi felelőssége megállapításának törvényességét a Kúria ettől függetlenül, a jogerős ítéletben megállapított történeti tények alapján önállóan, teljeskörűen felülvizsgálta.

[47] 3.2. A Btk. 235. §-ában meghatározott közúti baleset okozása bűncselekmény jogi tárgya a közúti közlekedés körében más vagy mások életének, testi épségének, egészségének védelme, elkövetési magatartása a közúti közlekedés szabályainak megszegése, amely mind tevessel, mind mulasztással, illetve ezek kombinációjával is megvalósulhat.

[48] A törvényi tényállás az elkövetési magatartás meghatározására tekintettel kerettényállás, a keretkitöltő alapvető szabályok egyike a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ), mely a közúti közlekedés biztonságos és zavartalan működésének biztosítását célzandó állapítja meg – különösen – a közlekedésben részvétel személyi és egyéb feltételeit, a közúti jelzéseket és a jármű közlekedésre vonatkozó szabályokat.

[49] A terhelt bűnösségének megállapítása akkor törvényes, ha a tényállás tartalmazza a terhelt által megvalósított közlekedési szabályszegést és – az oksági viszonyra is kiterjedően – az annak következtében létrejött eredményt.

[50] Jelen ügyben az irányadó tényállás alapján kétségtelen tény, hogy a kialakult közlekedési helyzet eredője a II. rendű terhelt által vezetett jármű műszaki meghibásodása volt, melynek eredményeként a II. rendű terhelt az autópálya leállósávjában a gépkocsi bal hátsó részével a pályaszél felfestés belső síkjától az autópálya külső forgalmi sávjába maximum 0,9 méterre benyúlóan állt meg. A II. rendű terhelt által vezetett gépkocsi a balesetet megelőzően 1-2 percen keresztül volt álló helyzetben. Az így kialakult közlekedési szituáció az autópályán haladó járművek számára ugyan nagyobb kockázatot hordozott a járművezetők számára az eredményes balesetelhárítást tekintve, e helyzet azonban csupán az absztrakt (távoli) veszély jellemzőit mutatja, mivel a helyszínen 60 km/h-s sebességhatárítás volt érvényben, s a 3,75 méter széles forgalmi sávban kellő oldaltávolságot tartva el lehetett haladni a műszaki hibás gépjármű mellett. Másként fogalmazva az ott elhaladó járművek vezetői számára adott volt a balesetmentes továbbhaladás; mint ahogy arra a balesetet megelőző 1-2 perc alatt a folyamatos forgalomban számtalan esetben sor is került.

[51] Az I. rendű terheltet – a közlekedés minden más résztvevőjével azonosan – a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltaknak megfelelően általános balesetelhárítási kötelezettség terhelte. A más által előidézett veszélyhelyzet elhárításának elmulasztása önmagában is alapul szolgálhat a járművezető büntetőjogi felelősségének megállapítására (EBH 2011.2297.). Annak tehát, hogy más személy esetlegesen szabálytalan magatartása idéz elő közlekedési veszélyhelyzetet, annyiban van jelentősége, hogy a szabályosan haladót ez esetben csupán elhárítási kötelezettség terheli. A járművezető, aki kellő időben észleli a közlekedés más résztvevőjének szabályszegő közlekedését, nem nézheti tétlenül ezt, hanem a baleseti veszély elhárítása, a személy- és vagyonbiztonság megóvása érdekében intézkedni köteles [Bfv.II.744/2018/6. [50]-[51] bekezdés, Bfv.II.528/2024/12.].

[52] Következésképp a terhelt felelősségét – amennyiben az említett közlekedési szabály megsértése neki felróható – az sem zárna ki, ha a II. rendű terhelt maga is felelős lenne a balesetért.

[53] Erre azonban csak a teljesség érdekében utalt a Kúria, mert jelen ügyben nem a II. rendű, hanem az I. rendű terhelt hozta létre a közvetlen veszélyhelyzetet. Másképp

fogalmazva, a kialakult közlekedési helyzetben rejlő absztrakt veszélyt kizárólag a terhelt fokozta közvetlen veszélyhelyzetté, amikor nem kellő oldaltávolságot tartva haladt el a megállásra kényszerült gépkocsi mellett; ebből fakadt a baleset és annak maradandó fogyatékossgát létrehozó eredménye is. A II. rendű terhelt cselekvősége a gépkocsi megállításkor befejeződött; ezért azt, hogy ezzel közvetlen – személyre konkretizálható – veszélyhelyzetet nem hozott létre, önmagában igazolja az a tény, hogy percekig több gépkocsi haladt el mellette biztonságosan. A nagyjából a műszaki leállósávban, de kismértékben a forgalmi sávba is benyúló gépkocsi – függetlenül attól, hogy az a vezetőjének felróható-e vagy sem – absztrakt veszélyhelyzetet hozott létre, amiből az I. rendű terhelt mulasztása folytán következett be a közvetlen veszély.

[54] E körben perdöntő jelentősége van a jogerős ítéletben foglalt ténymegállapításoknak, illetve az azokból fakadó, a jogerős ítéletben rögzített további ténybeli következtetéseknek. Ezekre tekintettel ugyanis az irányadó tényállásban szerepeltetett életbeli tények alapulvételével a közvetlen veszélyhelyzet kialakítása az I. rendű terhelt oldalán felmerülő körülmény, ugyanis a baleset elkerülhető lett volna azzal, hogy a kellő figyelmet és körültekintést tanúsítva az I. rendű terhelt a távoli veszély kereteiből ki nem lépve halad el a meghibásodott gépjármű mellett, vagy az előtt megáll.

[55] A tényállás ugyanis e körben rögzíti, hogy: az I. rendű terhelt az autópályára való felhajtása során késedelmesen észlelte az előtte műszaki hiba miatt álló helyzetben lévő Toyota gyártmányú személygépkocsit. A balesetet megelőzően mintegy 1-2 percen keresztül álló helyzetben a műszaki leállósávon, a külső forgalmi sávba 0,9 métert belógva elhelyezkedő Toyota gyártmányú személygépkocsi az I. rendű terhelt számára mintegy 90-100 méterről objektíve észlelhető volt, a műszaki hibás jármű észlelhetővé válásától az ütközésig eltelt idő 5,4-6 másodperc volt. Amennyiben az I. rendű terhelt a műszaki hibás járművet késedelem nélkül észleli és késedelem nélkül normál lassító fékezést alkalmaz, az általa vezetett személygépkocsi az ütközés előtt megállítható lett volna, vagy gépkocsijával legalább 0,7 méter oldaltávolságot tartva a külső forgalmi sávban tovább haladással ütközés nélkül elhaladhatott volna a Toyota gyártmányú gépkocsi mellett.

[56] A baleset oka így az volt, hogy az I. rendű terhelt a személy és vagyonbiztonság megóvását célzó általános közlekedési szabályt [KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont] megszegve közlekedett.

[57] Ez azt jelenti, hogy az I. rendű terhelt számára az (absztrakt) veszélyhelyzet objektíve észlelhető, az elkerülést szolgáló cselekvés lehetősége pedig adott volt. Akkor azonban, amikor számára a sértett objektíve észlelhetővé és ezzel az (absztrakt) veszélyhelyzet felismerhetővé vált, nem maradt ugyan tétlen, mert elkormányzást és fékezést alkalmazott, azonban az absztrakt veszély az I. rendű terhelt késedelme okán vált közvetlen veszéllyé, s az elhárítás ezen észlelési és cselekvési késedelem miatt nem vezetett eredményre. Az I. rendű terhelt felelősségének alapja az észlelési és cselekvési késedelem.

[58] Kétségtelen, hogy az irányadó tényállás csak az észlelhetővé válás és az ütközés között eltelt időt rögzíti, a felróható késedelmet nem konkretizálja. Ez az időtartam azonban 5,4-6 másodperc. A közlekedési büntetőjogban nem ritka, hogy a büntetőjogi felelősség megítélésére a másodperc tört részének is kihatása van (például BH 2004.48., BH 2009.4., BH 2010.174.). A jelen ügyben megállapított, az észlelhetőség és az ütközés között eltelt időtartam azt jelenti, hogy a 60 km/óra körüli sebességgel haladó I. rendű terhelt számára még az elfogadható reakcióidő figyelembevételével is kétséget kizáróan kellő idő állt rendelkezésre akár a megállásra, akár a sávon belüli elkormányzásra.

[59] Téves az a védelmi álláspont, hogy az I. rendű terhelt a más hibájából keletkezett veszélyhelyzet elhárítására nem a legcélszerűbb megoldást választotta; valójában az I. rendű terhelt észlelési és cselekvési késedelme teremtette meg azt a közvetlen veszélyt, amelyet

pont a késedelme okán már nem tudott elhárítani. Ekként a közvetlen veszélyhelyzet létrehozásáért – függetlenül attól, hogy a másik gépjármű a külső forgalmi sáv egy részét elfoglalta – az I. rendű terheltet felelősség terheli.

[60] Az irányadó tényállás szerint az I. rendű terheltet az előtte álló gépjármű észlelésében semmi sem zavarta, így annak elmaradása kizárólag a figyelmetlenségére vezethető vissza. Az I. rendű terhelt így a kellő figyelem és körültekintés tanúsítását mellőzve elmulasztotta a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában előírt balesetelhárítási kötelezettségét, amellyel okozati összefüggésben, a Btk. 8. § második fordulata szerint hanyag gondatlanságból maradandó fogyatékoságot eredményező sérülést okozott a sértettnek.

[61] Az, hogy az I. rendű terhelt a közlekedési helyzet észlelhetővé válásakor a cselekvést megkezdte, csak rossz elhárítási módot választott, kizárja az a körülmény, hogy a késedelmes észlelést – ugyan ennek pontos időtartamának megjelölése nélkül – az irányadó tényállás rögzíti és az összhangban áll azzal, hogy a gépkocsi az ütközésig az eltelt közel 6 másodperc ellenére alig veszített a haladáskori, mintegy 60 km/órás sebességéből. Ennek kapcsán a védő a havas-jeges úton való megcsúszásra hivatkozott; ez a jogerős ítéleti tényállásban nem szereplő megállapítás azonban a korábban írtak szerint nem vehető figyelembe.

[62] A közúti baleset gondatlan okozása vétségét valósítja meg a terhelt, ha az útakadályt képező járművet – a figyelmetlensége miatt lassító fékezéssel való megállást lehetővé tevő távolságból – nem észleli és ezzel másnak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz (BH 2004.48.I.). Jelen esetben pedig a II. rendű terhelt által vezetett gépjármű még csak nem is képezett akadályt az úton, hanem csak leszűkítette az elhaladás lehetőségét.

[63] Az I. rendű terhelt büntetőjogi felelősségének megállapítására ezért az anyagi jogi szabályok sérelme nélkül került sor, cselekményének minősítése is helyes. Következésképp sem a terhelt felmentésére, sem az jogerős ítélet hatályon kívül helyezésére és az eljárás bíróságok új eljárásra utasítására nincs törvényi ok.

[64] 4. Az indítvány harmadlagosan a jogerős ítéletben kiszabott büntetés enyhítésére irányult.

[65] A jogerős ítéletben kiszabott büntetés mértékének felülvizsgálatára kizárólag a Be. 649. § (1) bekezdés b) pontja nyújt lehetőséget, azonban nem önmagában, hanem csak két – vagylagos – feltételhez kötötten; így akkor, ha a büntetés törvénysértő volta téves minősítés következménye, illetve akkor, ha a kiszabott büntetés önmagában sérti a Be. valamely kötelező, nem a bíró mérlegelésére bízott szabályát. Az indítvány azonban ezek egyikét sem állította.

[66] A helyes minősítés mellett, a büntetéskiszabás kötelező szabályának megsértése nélkül kiszabott büntetés pedig önmagában nem képezheti a felülvizsgálat tárgyát, így az sem, hogy a bíróságok a büntetéskiszabás során a büntetés célját (Btk. 79. §), a büntetéskiszabás elveit (Btk. 80. §), illetőleg a büntetéskiszabás során értékelhető (súlyosító, enyhítő) tényezőkről szóló 56. BK állásfoglalást miként veszik figyelembe [Kúria Bfv.I.1134/2018/21. (BH 2019.158.II.), Bfv.I.415/2016/7. (BH 2016.264.II.)]. Ezért az indítvány ezen része alapján a felülvizsgálat szintén kizárt.

[67] A Kúria a Be. 649. § (2) bekezdése szerinti olyan további felülvizsgálati okot, melynek vizsgálatára a Be. 659. § (6) bekezdése alapján hivatalból köteles, nem észlelt.

[68] Ekként a terhelt védője által benyújtott felülvizsgálati indítványt elbírálván a megtámadott határozatokat a Be. 660. § (1) bekezdése szerinti tanácsulésen, a Be. 655. § (2) bekezdése szerinti összetételben eljárva, a Be. 662. § (1) bekezdés alapján hatályában fenntartotta.

[69] *A döntés elvi tartalma*

Felelős a közlekedési baleset okozásáért az a terhelt, aki az előtte kikerülhető akadályt képező műszaki hibás gépjárművet több másodperces késedelemmel észleli és bár lehetősége lett volna megállni vagy a sávon belül kellő oldaltávolságot tartva elhaladni mellette, azonban e késedelem miatt a rossz irányban alkalmazott elkormányzás megkezdése mellett érdemi fékezés nélkül nekiütközik.

[70] IV. A Kúria határozata elleni fellebbezést a Be. 6. § (4) bekezdése, a felülvizsgálatot pedig a Be. 650. § (1) bekezdés b) pontja zárja ki.

[71] A Be. 652. § (6) bekezdése szerint minden jogosult csak egy ízben nyújthat be felülvizsgálati indítványt, kivéve, ha az újabb felülvizsgálati indítvány benyújtása a Be. 649. § (3)-(5) bekezdésén alapul. A Be. 652. § (7) bekezdése pedig úgy rendelkezik, hogy felülvizsgálati indítvány ugyanazon tartalommal csak egyszer nyújtható be. Az ugyanazon jogosult által ismételten előterjesztett, illetve az azonos tartalommal ismételten előterjesztett indítványt a Kúria érdemi indokolás nélkül elutasíthatja [Be. 656. § (4) bekezdés].

Budapest, 2025. május 15.

Dr. Somogyi Gábor s.k. a tanács elnöke, Dr. Boros Tibor s.k. előadó bíró, Dr. Harangozó Attila s.k. bíró, Dr. Metzinger Márton s.k. bíró, Dr. Nagy Antal s.k. bíró