

Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság 5.Bhar.113/2015/7. szám

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság Budapesten, a 2016. év február hó 19. napján megtartott nyilvános ülésen meghozta a következő

Í T É L E T E T:

A közlekedés biztonsága elleni vétség miatt a vádlott ellen indított büntetőügyben a Budapest Környéki Törvényszék mint másodfokú bíróság 2.Bf.702/2014/7. számú ítéletét **megváltoztatja**.

A vádlott bűnösségét közlekedés biztonsága elleni vétségben (2012. évi C. törvény 232.§ (1), (3) bekezdés I. fordulat) állapítja meg.

Ezért öt megrovásban részesíti.

Az ítélet ellen további fellebbezésnek nincs helye.

I N D O K O L Á S:

A Budaörsi Járásbíróság a 2014. május hó 12. napján kihirdetett 1.B.293/2013/5. számú ítéletével a vádlott bűnösségét közlekedés biztonsága elleni vétségben (az 1978. évi IV. törvény 184. § (1) és (3) bekezdés I. fordulata) állapította meg és ezért őt 1 évre próbára bocsátotta.

A vádlott és a tanú1 valamint a tanú2 tanúk egybehangzó tényállításai, valamint a polgármesteri hivatal hivatalos tájékoztatása alapján az elsőfokú bíróság tényként állapította meg az ítéletében, hogy város belterületén a T utcáról az S útra két magántelken átvezető földterületet az érdi lakosság hosszabb ideje gépjármű- és gyalogos közlekedésre használta. Rögzítette azt is, hogy az ilyen célú igénybevételt a telektulajdonosok semmilyen formában nem korlátozták annak ellenére, hogy a terület telekkönyvi besorolása nem út volt.

A vádlott 2012. október 11. napján a T utcai járda mellett a 2 hrsz.-ú ingatlan előtt húzódó csapadékvíz elvezető árkot - annak kitisztítása végett - felbontotta, az árokból a 3 darab, egyenként 2.5 méter hosszúságú, 60 cm átmérőjű beton átereszeket kiemelte és azokat az árokból kitermelt földdel együtt a 2 hrsz.-ú ingatlannak a T utcával határos részén helyezte el oly módon, hogy ezzel a telken át húzódó „közlekedési útvonalat” a gépjárműforgalom elől mindkét irányból teljesen elzárta. A vádlott a talajbontással járó földmunkát éjszakára félbehagyta, anélkül, hogy az arra közlekedők figyelmét az általa kibontott árokra és a kitermelt torlaszra megfelelő jelzések kihelyezésével felhívta volna, illetőleg a felbontással érintett helyet éjszakára figyelmeztető fényjelzéssel ellátta volna.

Az elsőfokú bíróság kiemelte, hogy a vádbeli bűncselekmény tényállásszerűségének megítélésénél a kialakult bírói gyakorlat szerint nem a tulajdoni és birtokhelyzetnek van jelentősége. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény törvényi tényállásában szereplő „közlekedési útvonal” fogalmának értelmezésekor a ténylegesség a döntő, e fogalom alá tartozik tehát minden olyan terület, amelyen közlekedés folyik (BH2013.293).

A terület ezen köztudomású funkciójából kiindulva megállapítható, hogy az útvonal talajának felbontása, valamint a felbontásból származó betongyűrűknek és földnek az adott útvonalon való elhelyezése az ott zajló közlekedés biztonságára és arra közlekedő járművekre és gyalogosokra is veszélyt eredményezett.

Megállapította, hogy ezen veszélyt a vádlott köteles lett volna elhárítani úgy, hogy a felbontással érintett, illetőleg a betongyűrűk által elzárt közlekedési útvonalat annak biztonságos elkerüléséhez szükséges távolságból megfelelő jelzéssel látja el, ezáltal felhívja az arra közlekedők figyelmét az elkerülés szükségességére.

A megfelelő jelzések a kialakult bírói gyakorlat és a KRESZ szabályai szerint a piros-fehér haránt csíkozású fényvisszaverő jelzés, éjszaka sárga színű villogó fény és a felbontott közlekedési szakasz kikerülésének irányát jelző tábla kihelyezése lett volna kötelező mindkét irányból. Ezen veszély elhárítási kötelezettségének a vádlott nem tett eleget, mert az általa kihelyezett szalagot - általa is észlelten - elszakították. Emellett ez a megoldás önmagában sem az éjszakai figyelemfelhívásnak, sem egyéb veszély elhárítási kritériumoknak nem felelt meg.

Az pedig, hogy a vádlott a környéken lakók közül több személyt szóban tájékoztatott az áthajtási lehetőség jövőbeni megszüntetéséről, ugyancsak nem tekinthető elegendőnek az általa létrehozott veszélyhelyzet elhárításához, hiszen a vádbeli közlekedési útvonal annak felbontásáig gyakorlatilag bárki számára igénybe vehető volt.

Összegzésül tehát a Járásbíróság azt állapította meg, hogy a szokásosan és köztudomásúlag közlekedési útvonalként használt területnek a vádlott általi felbontása, a kitermelt földnek és a betongyűrűknek a közlekedési útvonalon történő elhelyezése veszélyeztette az arra közlekedő gépjármű forgalmat, ezáltal az arra közlekedők személy- és vagyonbiztonságát, mely veszély elhárításáról a vádlott kellő mértékben nem gondoskodott, amivel a KRESZ 63. § (1) bekezdésében előírt kötelezettségét elmulasztotta.

Rögzítette a járásbíróság azt is, hogy a vádlott magatartásának célja nyilvánvalóan nem a közlekedés biztonságának veszélyeztetése, hanem az árok vízáteresztő rendszerének kitisztítása volt, ennél fogva a közlekedési veszélyhelyzet előidézésében őt gondatlanság terhelte.

Mindezek alapján a Budaörsi Járásbíróság a vádlottat bűnösnek mondta ki az 1978. évi IV. törvény 184. § (1) bekezdésébe ütköző és a (3) bekezdés I. fordulata szerint minősülő közúti közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény vétségi alakzatában.

Az elsőfokú bíróság ítéletével szemben a vádlott és védője jelentett be fellebbezést a vádlott felmentése végett.

A Pest Megyei Főügyészség Bf.1858/2014/1. számú átiratában azon álláspontját fejtette ki, hogy a járásbíróság ítélete a Be.351.§ (2) bekezdés a.) és c.) pontjában írott okból megalapozatlan, miután az elsőfokú bíróság a tényállást nem derítette fel, emellett a megállapított tényállás részben ellentétes az iratok tartalmával, ezen túlmenően pedig az elsőfokú bíróság indokolási kötelezettségének oly mértékben nem tett eleget, mely miatt az ítélet felülbírálatra alkalmatlan (Be. 373.§ (1) bekezdés III/a.) pontja).

A vádlott a tárgyaláson jegyzőkönyvezett vallomásában ugyanis az említett cselekvőségekről valamennyi esetben úgy nyilatkozott, hogy a munkát ő csak irányította.

Az említett nyilatkozataira tekintettel az ügyészség rámutatott arra, hogy a vádlott terhére rótt bűncselekmény megállapításához, a tettesnek tevőleges magatartást kell kifejtenie, így amennyiben

a tényállásban az áteresz felbontásához, illetve a törmelék elhelyezéséhez kapcsolódóan rögzített magatartásokat nem a vádlott végezte, hanem arra csak utasítást adott, vagyis a munkát csak irányította, abban az esetben - miután gondatlan cselekményt érintően a felbujtás vizsgálata fel sem merülhet - bűnössége nem állapítható meg.

Utalt emellett arra is, hogy amennyiben a vádlott maga nem fejtett ki tevőleges magatartást, azonban közte és a munkát ténylegesen végző személyek között munkáltató - munkavállaló viszony állt fenn, abban az esetben munkáltatói jogköréből fakadó utasításadási jogát, vagy ellenőrzési kötelezettségének elmulasztását, vagy más tevőleges magatartását, vagy mulasztását, mint foglalkozási szabályszegést kell vizsgálni.

Mivel a bíróság a vádlotti felelősség megállapítása szempontjából releváns tényeket nem tisztázta kellő alaposággal, ezért a vádlott büntetőjogi felelőssége sem bírálható el megnyugtatóan, az elsőfokú ítélet hatályon kívül helyezésére és új eljárás lefolytatására tett indítványt.

A főügyész képviselője a fellebbviteli tárgyaláson indítványát módosította. Fenntartotta, hogy az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás több ponton kiegészítésre szorul, azonban úgy ítélte meg, hogy a másodfokú eljárás során lefolytatott bizonyítás eredményeként mindez aggálytalanul korrigálható. Kiemelte, hogy a vádlott a betonátereszek kivételénél aktív magatartást nem fejtett ki, ugyanakkor a földnek a csövekből történő kiszedésében aktívan közreműködött, azt ő végezte, mely aktív magatartásával egy olyan akadályt képezett, mely a járművel történő kihajtást gátolta. Ezen magatartásával, okozati összefüggésben a testi épség veszélyeztetése is megállapítható, miután a vádlott állítása szerint is volt egy autós, akinek ki kellett kerülnie a vádlott által kitermelt föld képezte akadályt, s mivel ez nem sikerült, az árokba csúszott.

Az említettek okán elsősorban az elsőfokú bíróság ítéletének helybenhagyására tett indítványt, mivel a kiegészített tényállás alapján megállapítható a vádlott terhére a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény.

Változatlanul utalt arra, hogy amennyiben a bűncselekmény elkövetését a törvényszék nem látja megállapíthatónak a vádlott terhére, abban az esetben a tényállás és a vád keretei alapján álláspontja szerint vizsgálendő a foglalkozás körében elkövetett veszélyeztetés vétségének megvalósulása. A vádlott a megkezdett munkát félbehagyta, a kitermelt földet éjszakára nem látta el figyelemfelhívó jelzéssel, illetve éjszakára fényjelzéssel, amely magatartással foglalkozás körébe eső szabályt sértett. Foglalkozási szabályként a közutakon végzett munkák elkorlátozási és forgalombiztonsági követelményeiről szóló 3/2001.(01.31.) KöViM rendeletet jelölte meg, mely rendelkezéseit a vádlott számos ponton megszegte a munkavégzés során. A mindezek alapján a közlekedés biztonsága elleni vétség megállapíthatósága hiányában indítványozta, hogy a másodfokú bíróság a vádlott bűnösségét foglalkozás körében elkövetett gondatlan veszélyeztetés vétségében állapítsa meg, egyebekben azt hagyja helyben.

A Budapest Környéki Törvényszék mint másodfokú bíróság a 2015. február 19. napján kihirdetett 2.Bf.702/2014/7. számú ítéletével a Budaörsi Járásbíróság 1.B.293/2013/5. számú ítéletét megváltoztatta és a vádlottat a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény vétsége (Btk. 232.§ (1) és (4) bekezdés) miatt emelt vád alól felmentette.

A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét az azt megelőző eljárással együtt felülbírálvá megállapította, hogy a vád tárgyává tett magatartás kapcsán a vádlott által kifejtett tényleges tevékenység körében a tényállás nincs kellően felderítve, az a Be.351.§ (2) bekezdésének a.) pontja alapján megalapozatlan, ezért a törvényszék a fellebbviteli eljárásban a Be.363.§ (2) bekezdés b.) pontja alapján tárgyalást tartott és meghallgatta a vádlottat, valamint a tanú3-t.

A felvett bizonyítás alapján az elsőfokú ítéleti tényállást kiegészítette azzal, hogy a tanú3-t, munkagép segítségével a csapadékvíz elvezető árokban lévő 3 db., egyenként 2,5 méter hosszúságú 60 cm átmérőjű beton átereszeket emelte ki és azokat az ingatlanok a T utcával határos részén helyezte el. Megállapította, hogy a csövek tisztítását a vádlott kézi erővel végezte el és a kitermelt földet a telekhatáron belülről lerakott csövek, és a csapadékvíz elvezető árok közötti területre halmozta föl, így a T utca úttestével párhuzamos járdát is részben elfedte. Kiegészítette a tényállást azzal is, hogy a vádlotti tevékenység eredményeként a csapadékvíz elvezető árok a teleknek a T utcával érintkező teljes hosszában nyitottá vált, így azon keresztül nem volt lehetséges a T utcáról a telekre való be-, illetve kihaladás.

A másodfokú bíróság a tényállásban megállapította azt is, hogy a munkavégzés során, pontosan meg nem állapítható időpontban egy gépjármű vezetője a vádlott által kihelyezett szalagot átszakítva behajtott a munkavégzéssel érintett területre, és észlelve a továbbhaladás akadályát - a visszafordulás helyett - a T utca és a G utca metszéspontjában, a G utca mellett húzódó csapadékvíz elvezető árok felett átvezető gyalogjárda területén próbált az általa vezetett gépjárművel a telek területéről kihajtani, melynek során az árokban elakadt. A jármű vezetője sérülést nem szenvedett, a jármű kimozdítása után elhagyta a helyszínt.

Ugyanakkor mellőzte a tényállásból azt a megállapítást, hogy a vádlott fenti mulasztásával az arra közlekedők személy- és vagyónbiztonságát veszélyeztette.

A törvényszék - szembe az elsőfokú bíróság álláspontjával - az elbíráláskor hatályban lévő törvényt kedvezőbbnek tartotta, mivel az szűkebb körben - kizárólag az élet és testi épség veszélyeztetése esetén - teszi lehetővé a bűncselekmény megállapítását.

Vizsgálta a másodfokú bíróság a közlekedési útvonal fogalmát és ennek során arra az álláspontra helyezkedett, hogy a közlekedési útvonal a KRESZ hatálya alá tartozó, vagyis a közúti közlekedés valamely szabályozott módjával érintett terület, közút, vagy magánút.

Az út fogalma kapcsán az 1988. évi I. törvény rendelkezéseit értelmezve megállapította, hogy az út tulajdoni viszonyok által történő megkülönböztetésén túl (közút, vagy magánút) az állapítható meg, hogy az út fogalma feltételezi annak valamilyen nyomvonalat követő, meghatározott szélességben való kialakítottságát - függetlenül attól, hogy az szilárd burkolatú, vagy nem - vagyis azt, hogy azt létesítsék. Az említett rendelkezések szerint e létesítésnek az ingatlan nyilvántartásban is meg kell jelennie. Mind létesítésük, kiépítésük, mind a közforgalom számára való megnyitásuk, illetve az elől való elzárásuk - a magánút esetében a tulajdonos által kezdeményezett - engedélyeztetéshez kötött. Az említettek szerint az út tehát nem szokásjogi alapon jön létre valamely területnek közlekedésre történő használata során, pusztán ezen tény által, hanem az említett rendelkezések szerint azt létesítik.

Mindezek alapján megállapította, hogy a jelen ügy tárgyát képező telken húzódó kitaposott sáv, terület nem út, és nem is közlekedési útvonal, következésképpen sem a telekre való behajtás lehetőségének felszámolása, sem azzal kapcsolatban bármely akadály létesítése nem valósíthat meg közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt.

Kifejtette a másodfokú bíróság azt is, hogy a vádlott magatartásával okozati összefüggésben nem állapítható meg az sem, hogy a közúti közlekedés résztvevőinek életét, illetve testi épségét gondatlanságból veszélyeztette volna.

Az árokba csúszott gépkocsi vonatkozásában kifejtette azt az álláspontját, hogy a gépkocsi ekkénti manővere semmiképpen nem volt indokolt részben azért, mert a kikerülést a járda területén akarta

végrehajtani, ami gépkocsi forgalomra alkalmatlan és nem is erre létesítették, másrészt a gyalogos forgalom 1 napi időtartamra történő akadályozása ugyancsak nem tényállásszerű, mivel semmiképpen nem hordozza magában az élet és testi épség veszélyeztetését.

A törvényszék mindezek alapján - megváltoztatva az elsőfokú bíróság ítéletét - a vádlottat a Btk. 232. §. (1) és (4) bekezdésébe ütköző és aszerint minősülő közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény vétsége miatt ellene emelt vád alól bűncselekmény hiányában felmentette, utalással a Be. 6.§. (2) bekezdés a.) pontjára.

A másodfokú határozat ellen az ügyész jelentett be fellebbezést, melyet Pest Megyei Főügyészség a Bf.1858/2014/1-I. sz. átiratában részletesen megindokolt.

Álláspontja szerint a Btk. 232.§-ban írt tényállás valamennyi olyan területre vonatkozóan érvényesíteni kívánja a büntetőjogi védelmet, amelyen közlekedés folyik, ezért téves a másodfokú bíróság okfejtése. Emellett álláspontja szerint az is megállapítható, hogy a gépjármű és gyalogos forgalom elzárásával illetve akadályozásával a vádlott közvetlenül veszélyeztette a közlekedők élet és testi épséget, mivel az útfelbontás tényét megfelelően nem jelezte az adott területen. Ezért a másodfokú határozat megváltoztatását, a vádlott bűnösségének megállapítását és a vádlott próbára bocsátását indítványozta.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség a BF.332/2015/2. számú átiratában és képviselője a harmadfokú nyilvános ülésen a bejelentett ügyészi fellebbezést fenntartotta. Indítványozta, hogy az ítélet tábla a másodfokú határozatot változtassa meg, a tényállást egészítse ki és a vádlott bűnösségét állapítsa meg az elkövetéskor hatályban volt Btk. szerint annak 184.§ (1) bekezdésébe ütköző és a (3) bekezdés I. fordulata szerint minősülő közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétségben és ezért a vádlottat bocsássa próbára.

A védő perbeszédében arra hivatkozott, hogy az eljárás során már valamennyi lényeges bizonyíték becsatolása és azok értékelése is megtörtént, ezek alapján pedig a vádlott bűnösségének megállapítására nem kerülhet sor, ezért a másodfokú bíróság határozatának helybenhagyását indítványozta.

A vádlott a felszólalásában és az utolsó szó jogán is ártatlanságát hangsúlyozta. Kiemelte, hogy mindent megtett a közlekedés biztonsága érdekében, táblát is kihelyezett a kerülő útvonal jelzése céljából, ami az általuk készített fotókon jól látszik. A szalagot az önkormányzat tette ki másnap, akkor már nem is folyt a munka. Ezekre utalva a másodfokú bíróság határozatának helybenhagyását indítványozta.

A bejelentett ügyészi fellebbezés alapos.

Az ügyészi fellebbezéssel megtámadott másodfokú határozatot a harmadfokú bíróság az azt megelőző első- és másodfokú bírósági eljárással együtt a Be. 387.§ (1) bekezdése alapján bírálta felül abból a szempontból is, hogy az eljárási szabályokat az első- és a másodfokú bírósági eljárásban betartották-e, illetve, hogy a másodfokú ítélet megalapozott-e vagy sem.

Ennek során megállapította, hogy az első és a másodfokú bíróság is maradéktalanul betartotta a vonatkozó perendi szabályokat az eljárása során. Az elsőfokú bíróság a vád tárgyává tett bűncselekmény értékelése szempontjából a releváns bizonyítékokat feltárta, azokat egyenként és összességében is értékelte, mérlegelte.

A törvényszék a tényállást a Be.352.§ (1) bekezdés a.) pontja alkalmazásával az iratok alapján

illetve tényből további tényre történő következtetéssel kiegészítette és a vádlott tevékenységét érintően az elsőfokú bíróság által a tényállásban rögzítettektől eltérő megállapítást tett az út fogalmával és a személy és vagyonbiztonság veszélyeztetésével kapcsolatosan, mivel ez utóbbit mellőzte a tényállásból.

Az ítélet tábla azonban a Be.388.§ (2) bekezdésében írtak szerint eljárva megállapította, hogy a másodfokú ítéletben megállapított tényállás az iratok tartalma alapján és a cselekmény jogi értékelése miatt is további pontosításra szorul.

Osztva a Fellebbviteli Főügyészség álláspontját kiegészíti a másodfokú ítéleti tényállást azzal, hogy

- A vádlott a munkák megkezdésekor tudta, hogy a magántulajdonban lévő, el nem kerített telkeken rendszeres jármű és gyalogos forgalom bonyolódik.
- A közlekedési útvonalként használt ingatlan mellett húzódó járdát a vádlott által kitermelt föld hosszában - ugyan csak részben-, de ezen belül a csövektől a vízelvezető árokig az áteresztő mértékét legalább elérő magasságig teljes szélességében elfedte.
- A vádlott, mint munkát végző kivitelező köteles volt a munkák miatt szükséges jelzéseket elhelyezni a 3/2001.(1.30.) KöVim rendelet 1. § (2) bekezdés a) pontja, illetve 2. § alapján.
- E kötelezettségének csak részben tett eleget azzal, hogy a 13732 és 13733. hrsz. alatti ingatlanok el nem kerített határán egy műanyag szalagot feszített ki, egyéb módon azonban a veszélyt nem jelezte, és ezzel az arra közlekedők élet és testi épségét veszélyeztette.

Az így kiegészített tényállás már hibamentes és a Be. 388.§ (1) és (2) bekezdése alapján irányadó volt a harmadfokú eljárásba is.

Az ítélet tábla nem osztotta teljeskörűen a másodfokú bíróságnak a közlekedési útvonal fogalmával kapcsolatos okfejtését.

Kétségtelen, hogy mindaz, amit a törvényszék leírt igaz. Figyelmen kívül hagyta azonban a másodfokú bíróság, hogy az ítélezési gyakorlat a közlekedési útvonal fogalmát - annak jogszabályi megfogalmazásától függetlenül - szélesebb körben értelmezi és alkalmazza.

Az ítélet tábla az út fogalmával kapcsolatban a következőkre mutat rá:

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban: KRESZ) kommentárjában írtak szerint az út, mint terület a tulajdoni viszonyok alapján kétféle lehet: közút, illetve magánút. Maga a közút kifejezés azonban ugyancsak két értelemben is használatos. Egyfelől a közlekedési ágazatok felsorolásakor használjuk a közúti közlekedés megjelölést, utalva arra, hogy nem vasúti, vízi, stb. közlekedésről van szó, másfelől pedig az út tulajdoni viszonyaira utalással a közút kifejezés „nem magánút” jelentéstartalommal bír.

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (továbbiakban: Kkt.) értelmező rendelkezései között a 47.§ 8. pontjában csak a közforgalom elől elzárt magánút fogalmát találjuk. Eszerint közforgalom elől elzárt magánút: a sorompóval, kapuval vagy más fizikai eszközzel lezárt, vagy „Mindkét irányból behajtani tilos” jelzőtáblával és a „magánút” feliratot tartalmazó kiegészítő táblával jelzett út, amely az ingatlan-nyilvántartásban magánútként van bejegyezve;

A közforgalom számára megnyitott magánút fogalmát azonban a Kkt. nem szabályozza.

Az út fogalmi meghatározása a KRESZ, mint jogszabályi rendelkezés területi hatályát jelöli ki. A közút és a közforgalom elől el nem zárt magánút minden olyan bűncselekménynek elkövetési helye lehet, amely a törvényi tényállásokban a közúti közlekedés szabályainak megsértésére utal.

Ezek előrebocsátása után kiemeli az ítélőtábla, hogy a joggyakorlatban számtalan nehézséget okozhat az út jellegének meghatározása, amely abból ered, hogy az út tényleges képe - a látványa - eltérhet a nyilvántartásban megjelöltektől.

Másképpen fogalmazva problémát jelent több esetben, hogy a járművezető a tőle elvárt magatartásformát az általa érzékelt tényleges közlekedési környezethez vagy a nem egyszer ezzel gyökeresen ellentétes földhivatali nyilvántartásban szereplő úttípushoz igazítsa-e. Erre az ellentmondásra, illetve ennek a feloldására több eseti döntésben reagált már a Kúria.

Így a BH 2013.293. számú jogesetben részletesen kifejtésre került, hogy annak a megítélésében, mely szerint a terhelt cselekménye bűncselekménynek minősül-e vagy sem, az érintett terület tulajdon és birtokviszonyainak semmiféle jelentősége nincs.

A jogesetben kifejtettek szerint az 1978. évi IV. törvény 184.§-a a közlekedés résztvevőinek biztonságát védi és e védelem szempontjából a tulajdon és birtokviszonyok közömbösek.

Ugyanígy nincs jelentősége a tulajdoni és birtokhelyzetnek abból a szempontból sem, hogy az adott terület „közlekedési útvonalnak” minősül-e az adott bűncselekmény szempontjából. Határozottan foglalt állást a Kúria e kérdésben akként, hogy közlekedési útvonalnak tekintendő minden olyan terület, amely ténylegesen közlekedés számára szolgál és arra igénybe vehető.

Hasonlóképpen foglalt állást a Kúria az EBH2010. 2271. számú határozatában (Veszprémi Városi Bíróság 4.B.1978/2009/45., illetve a Veszprémi Törvényszék 2.Bf.348/2011/4.) A Kúria ez esetben is azt hangsúlyozta, hogy a közlekedési útvonalként funkcionáló magánterületen sérülés okozására alkalmas akadály létesítése a közúti közlekedés biztonságát veszélyeztető terhelti magatartásnak értékelendő. A terhelti cselekmény társadalomra veszélyességének megítélése szempontjából ugyanis a tulajdon és a birtokviszonyoknak semmiféle jelentősége nincs. A határozatban kifejtettek szerint ez esetben is egy, a forgalom számára nyitva álló magánterületen lévő közlekedési útvonalra elhelyezett akadály létesítéséről volt szó, mely magánút más általi tényleges használatának akadályozása a közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekményként értékelendő.

Mindezek alapján egyértelműen megállapítható, hogy tévedett a Budapest Környéki Törvényszék a közlekedési útvonal fogalmával kapcsolatosan a határozatának 5. oldal utolsó bekezdése és 6. oldal 1. és 2. bekezdésében kifejtettek során, hiszen a fentebb hivatkozott eseti döntésekből egyértelműen megállapítható, hogy a közlekedési útvonal fogalmát a joggyakorlat ennél szélesebb körben, a birtokviszonyoktól és annak létesítésétől függetlenül és a tényleges funkciójának megfelelően fogadja el.

Mindezeket a jelen ügyre vetítve - a nyomozati iratok között fellelhető fényképek által is alátámasztottan - egyértelműen megállapítható, hogy jelen esetben a vízelvezető árok kiásásával elzárt magánterületen vezető út mindenképpen közlekedési útvonalnak tekinthető, és szükségképpen ezt a benyomást kelti egy az e területen először közlekedő személy számára is, hiszen a földút mindkét oldalán járművek parkoltak és az út középső része még így is alkalmas volt legalább további két jármű párhuzamos mozgásának a biztosítására.

Mindezekhez hozzátéve azt is, hogy a két közterület felügyelő és a tanú3 is úgy nyilatkozott az

eljárás során, hogy ezt a területet a városban lakosok több évtizede, kb. 30 éve közlekedési útvonalként használják, egyértelműen megállapítható, hogy a vádbeli út közlekedési útvonálnak tekinthető.

Ugyanakkor osztotta az ítéltábla a Budapest Környéki Törvényszéknek a Btk. 2.§ alkalmazásával kapcsolatos álláspontját, szemben a Fellebbviteli Főügyészség átiratában kifejtettekkel.

Kétségtelen, hogy az 1978. évi IV. törvény és a 2012. évi C. törvényben a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény szankcionálása azonos.

Az ítéltábla álláspontja szerint azonban a jelenleg hatályos Btk. szűkebb körben teszi lehetővé a bűncselekmény megállapítását azáltal, hogy a cselekmény eredményeként - azzal közvetlen okozati összefüggésben - az élet- és testi épség távoli veszélyét, mint eredményt kívánja meg, míg az 1978. évi IV. törvény 184.§-ában szabályozott törvényi tényállás a közlekedés biztonságának veszélyeztetését kívánta meg, mint eredményt.

Ebből következően azonban külön vizsgálni kell, hogy a vádlott azzal a magatartásával, hogy a vízelvezető csövekből - azok kiemelését követően - az abban lévő földet részben a járdára, részben az árok és a magánterületen futó közlekedési útvonalra helyezte, veszélyeztette-e a közlekedők életét, illetve testi épségét.

Erre a kérdésre az ítéltábla egyértelműen igennel válaszol, hiszen a rendelkezésre álló adatokból megállapítható, hogy a föld a vízelvezető csövek magasságát elérően, azok tetejével egyvonalban lett felhalmozva a járdára, illetve az azt közvetlenül határoló útra legalább 2 méter hosszan, így teljesen elzárva a közlekedést a járművek és a gyalogosok elől.

Az is megállapítható, hogy a munkálatok elvégzése két napig tartott, így egyáltalán nem volt kizárható sem az, hogy nappal, sem pedig az, hogy éjszaka akár jármű, akár gyalogos a 30 éve használt közlekedési útvonalat igénybe veszi. Itt jegyzi meg az ítéltábla, hogy maga a vádlott számolt be a nyomozás során arról, hogy nappali viszonyok között egy jármű a földhalmot és az akadályt kikerülve megpróbált mellettük elhaladni, azonban a manővert nem tudta végrehajtani és az árokba csúszott. A vádlott saját előadása szerint ekkor már az általa kifeszített szalag nem volt a helyén, egyéb jelzőtábla, amely a forgalmat elterelte, vagy az arra haladókat a veszélyre figyelmeztette volna- a helyszínen készült fényképfelvételeken nem volt látható, így a vádlott ez irányú védekezését helyesen vetette el mindkét bíróság.

Mivel pedig a vádlott nem jelezte félreérthetetlen módon és kellő távolságból az esetlegesen arra haladók számára, hogy útfelbontás, földakadály és teljes hosszában nyitott árok is van a területen, amely emiatt balesetveszélyes, ezért egyértelműen megállapítható a 2012. évi C. törvény 232.§ (1) és (3) bekezdés I. fordulatába ütköző közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elkövetése.

Mindezek alapján megállapítható, hogy a Budapest Környéki Törvényszék téves jogi következtetés útján jutott arra az álláspontra, hogy a vádlottat az ellene emelt vád alól bűncselekmény hiányában felmenti.

A Fővárosi Ítéltábla ezért a másodfokú bíróság határozatát a Be. 398. § (1) és (2) bekezdése alapján megváltoztatta és a vádlott bűnösségét a 2012. évi C. tv. 232.§ (1) bekezdés és (3) bekezdés I. fordulata szerint minősülő közlekedés biztonsága elleni büntettség megállapította azzal, hogy az elsőfokú bíróság álláspontjával egyezően az eredmény tekintetében a gondatlanság súlyosabb formája terheli.

A büntetés kiszabása körében enyhítő körülményként értékelte a vádlott csaknem teljeskörű

beismerő vallomását, a büntetlen előéletét, a cselekmény elkövetése óta eltelt hosszabb időt, míg a terhére súlyosító körülményt nem észlelt.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint a vádlott cselekménye - figyelemmel a munka hasznos céljára is - olyan csekély fokban veszélyes a társadalomra, amely vele szemben a törvény szerint alkalmazható legkisebb büntetés kiszabását is szükségtelenné teszi, ezért őt a Btk. 64.§ (1) bekezdése szerint megrovásban részesítette, kifejezve helytelenítését a jogellenes cselekmény miatt, és felszólítva az elkövetőt, hogy a jövőben tartózkodjon bűncselekmény elkövetésétől.

Budapest, 2016. év február hó 19. napján

Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.

a tanács elnöke

dr. Halász Irén sk.

előadó bíró

dr. Borbás Virág Bernadett sk.

bíró

A Budapest Környéki Törvényszék mint másodfokú bíróság 2.Bf.702/2014/7. számú ítélete a Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság 5.Bh.113/2015/7. számú ítéletében írt változtatással 2016. év február hó 19. napján jogerőre emelkedett.

Budapest, 2016. év február hó 19. napján

Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.

a tanács elnöke

A kiadmány hitelül:
Czibere Éva tisztviselő