

Kúria

ítélet

Az ügy száma: Bfv.II.7/2019/6.
A határozat szintje: felülvizsgálat
A tanács tagjai: . Katona Sándor a tanács elnöke, Dr.
Feleky István előadó bíró, Dr. Gimesi Ágnes bíró
Az eljárás helye:
Az eljárás formája: tanácsülés
Az ülés napja: 2019. május 23.
Az ügy tárgya: közlekedés biztonsága
elleni büntett
Terhelt(ek): ...
Első fok: Járásbíróság 7.B.219/2016/14. ítélet, 2017.
február 13. tárgyalás
Másodfok: ányai Törvényszék 10.Bf.118/2018/6. ítélet,
2018. szeptember 11. tárgyalás
Harmadfok: -
Az indítvány előterjesztője: Komárom-Esztergom Megyei Főügyészség
Az indítvány iránya: terhelt terhére

Rendelkező rész

A Kúria a közlekedés biztonsága elleni büntett miatt ... ellen folyamatban volt büntetőügyben a Komárom-Esztergom Megyei Főügyészség által a terhelt terhére előterjesztett felülvizsgálati indítványt elbírálván az Esztergomi Járásbíróság 7.B.219/2016/14. számú ítéletét és a Tatabányai Törvényszék mint másodfokú bíróság 10.Bf.118/2018/6. számú ítéletét megváltoztatja:

- a cselekményt közlekedés biztonsága elleni büntettnek [Btk. 232. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont] minősíti,
- a terheltet 2 (két) év fogházban végrehajtandó szabadságvesztésre ítéli,
- feltételes szabadságra legkorábban a szabadságvesztés fele részének kitöltését követő napon bocsátható,
- a szabadságvesztés végrehajtását 2 (két) év próbaidőre felfüggeszti,
- a próbára bocsátást mellőzi,
- a terheltet előzetesen mentesíti a büntetett előélethez fűződő hátrányos jogkövetkezmények alól.

A megtámadott határozatot egyebekben hatályában fenntartja.

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

Indokolás

- [1] **I.** 1. Az Esztergomi Járásbíróság a 2017. február 13. napján tartott tárgyaláson meghozott és kihirdetett 7.B.219/2016/14. számú ítéletével ... terheltet bűnösnek mondta ki közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény büntetében [a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (Btk.) 232. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont].
- [2] Ezért őt 2 év börtönben végrehajtandó szabadságvesztésre ítélte azzal, hogy feltételes szabadságra legkorábban a (szabadságvesztés) büntetés fele részének kitöltését követő napon bocsátható. Kötelezte 469.748 forint bűnügyi költség megfizetésére. A fennmaradó 67.650 forint bűnügyi költségről úgy rendelkezett, hogy azt az állam viseli.
- [3] 2.1. A védelmi fellebbezések alapján másodfokon eljáró Tatai Törvényszék a 2017. november 29. napján tartott tárgyaláson kihirdetett 2.Bf.129/2017/10. számú ítéletével a terheltet felmentette az ellene közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény büntetése [Btk. 232. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont] miatt emelt vád alól, a 469.748 forint bűnügyi költség az állam állam terhén marad (azaz az állam viseli) és mellőzte a 67.650 forint bűnügyi költség állam terhén maradásáról (azaz az állam általi viselésről) szóló rendelkezést. Egyebekben helybenhagyta az elsőfokú ítéletet.
- [4] 2.2. Az ügyész fellebbezése alapján harmadfokon eljáró Győri Ítéltábla a 2018. március 29. napján tartott nyilvános ülésen meghozott és kihirdetett Bhar.II.8/2018/5. számú végzésével a másodfokú ítéletet - megalapozatlanság és az indokolási kötelezettség felülbírálatra alkalmatlanságot eredményező megsértése miatt - hatályon kívül helyezte, és a másodfokú bíróságot új eljárásra utasította.
- [5] 2.3. A megismételt eljárásban másodfokon - a korábbtól eltérő személyi összetételű tanácsban - eljáró Tatai Törvényszék a 2018. szeptember 11. napján tartott tárgyaláson meghozott és kihirdetett 10.Bf.118/2018/6. számú ítéletével az elsőfokú ítéletet megváltoztatta: a terhelt cselekményét gondatlanságból elkövetett közlekedés biztonsága elleni vétségének [Btk. 232. § (1) bekezdés, (4) bekezdés I. fordulat] minősítette, a büntetést 2 év próbára bocsátásra enyhítette, a terheltet 189.001 forint bűnügyi költség megfizetésére kötelezte azzal, hogy 280.747 forint bűnügyi költség az állam terhén marad (azaz az állam viseli). Egyebekben - a terhelt anyja nevének pontosítása mellett - helybenhagyta az elsőfokú ítéletet.
- [6] Az elsőfokú bíróság által megállapított (elsőfokú ítélet 2-3.

oldal) és a másodfokú bíróság által kiegészített és helyesbített (másodfokú ítélet 3. oldal 4. bekezdés) történeti tényállás a következő.

- [7] A Kúria előrebocsátja, hogy a Legfelsőbb Bíróság, illetőleg a Kúria felülvizsgálati ügyekben folytatott gyakorlata a tényálláshoz kötöttségének ténybeli terjedelmét a támadott ügydöntő határozat szó szoros értelmében vett tényállást megállapító részében megállapított tényeknél tágabbnak tekinti. A tényállás az ítélet egészében és tartalmilag vizsgálendő: ezért a felülvizsgálati eljárásban irányadó tényálláshoz tartozónak kell tekinteni a jogerős határozat indokolása bármely részében szereplő minden ténymegállapítást, amely az elbírált bűncselekmény büntetőjogi megítélésénél jelentős (EBH 2013.B.2. ind., BH 2015.216.I., BH+ 2014.9.388.I., BH 2015.216.I., BH 2013.237., BH 2013.53., BH 2006.392.).
- [8] **Tanú 1** 2015. május 2-án 15 óra 40 perc körüli időben a ... számú főúton vezette személygépkocsiját ... irányából ... felé, utasa a jobb első ülésen a terhelt volt.
- [9] A főút adott egyenes vonalvezetésű, száraz, hibátlan aszfaltburkolatú, adott szakaszán kétirányú, osztatlan pályás, terelővonallal elválasztott, forgalmi irányonként egy-egy 3 méter széles forgalmi sávú; menetiránya szerinti jobb oldalon 1,2 méter széles füves útpadka, bal oldalon 1,3 méter széles útpadka és mellette 0,8 méter mély füves vízelvezető árok van. Derült idő, jó látási viszonyok és gyér forgalom volt.
- [10] **Tanú 1** a ... kilométerszelvényben az előtte haladó személygépkocsi előzésébe kezdett, az általa vezetett személygépkocsi teljes terjedelmével áttért a menetiránya szerint ellentétes (bal oldali) forgalmi sávba. Amikor észlelte a szemből, utasával érkező sértett által 73-78 km/óra sebességgel vezetett személygépkocsit, vissza akart sorolni a jobb oldali forgalmi sávba, ennek érdekében lábát a gázpedálról levéve, sebességét 75-80 km/óra sebességre csökkentette, míg az előzni kívánt személygépkocsi gyorsított.
- [11] A telefonjából felnéző (másodfokú ítélet 4. oldal 3. bekezdés), vezetői engedéllyel 2010. június 15-től rendelkező terhelt - amikor a sértetti személygépkocsi legalább 185 méter volt (elsőfokú ítélet 12. oldal 1. bekezdés) - felszólította a tapasztalatlan, gyakorlatlan gépkocsivezető (elsőfokú ítélet 1. bekezdés) tanú 1-et, hogy soroljon vissza a megelőzni kívánt személygépkocsi mögé. **Tanú 1** „nem pánikolt be, a kormányt nem engedte el” (elsőfokú ítélet 12. oldal 1. bekezdés).
- [12] A terhelt - bár lassítás nélkül is (elsőfokú ítélet 12. oldal 1. bekezdés) elegendő tér és idő állt rendelkezésre az előzni kívánt személygépkocsi mögé visszasoroláshoz - nem megfelelően mérte fel a sértetti és a **tanú 1** vezette személygépkocsik közötti 145-155 méter (másodfokú ítélet 3. oldal 4. bekezdés) távolságot, s a visszasorolás érdekében megfogta a kormányt, azt **tanú 1** ijedtében elengedte, a terhelt pedig - a sértetti személygépkocsitól 105-110 méter távolságra, a későbbi ütközés előtt legalább 4 másodperccel

(másodfokú ítélet 3. oldal 4. bekezdés) - egy hirtelen és eltúlzott mozdulattal bal kezével jobbra kormányozta a személygépkocsit, aminek következtében a személygépkocsi visszatért a jobb oldali forgalmi sávba, majd 70-75 km/óra sebességgel lehaladt a jobb oldali útpadkára.

- [13] Ezt követően a személygépkocsi fékezetten, az úttestre 50-55 fokos szögben egy határozott, balra irányuló kormánymozdulat hatására tért vissza, amely az autó balra sodródó mozgását idézte elő (másodfokú ítélet 3. oldal 4. bekezdés), és 30-34 km/óra sebességgel, jobb elülső részével nekiütközött az intenzív fékezéssel 60-65 km/óra sebességgel érkező sértetti személygépkocsi bal első részének.
- [14] A sértett 2015. május 6-án hunyt el a kórházban, a baleset során elszenvedett sérüléseivel közvetlen okozati összefüggésben, amihez természetes betegségei is hozzájárultak. A sértett utasa 2015. június 6-án hunyt el a kórházban, a baleset során elszenvedett sérüléseivel közvetett okozati összefüggésben, amiben természetes betegségei is közrehatottak. A terhelt és **tanú 1** egyaránt nyolc napon belül gyógyuló sérülést szenvedett.
- [15] Az elsőfokú bíróság jogi indokolásának lényege szerint a terhelt cselekményét az motiválta, hogy a frontális összeütközést elkerülje, ugyanakkor vészhelyzet hiányában a közlekedési szituációt tévesen mérte fel, ezért „vélt végszükségi helyzetben cselekedett, amely feltevésre azonban [...] alapos oka nem volt, a cselekménye társadalomra veszélyességében való tévedés így nem állt fenn”. A terhelt a járművezetésbe önkényesen beavatkozott, a kormányt jobbra rántotta, amit **tanú 1** már nem tudott kontrollálni. Ezzel a terhelt indította el a balesethez vezető okfolyamatot, hozta létre („más hasonló módon”) a más, vagy mások életét, vagy testi épségét veszélyeztető helyzetet, és ahhoz utóbb további okok kapcsolódásával jött létre az eredmény. A „tényleges eredményhez, a sértettek halálához a visszafelé, balra irányuló kormánymozdulat vezetett, amelyről kétséget kizáróan nem volt megállapítható, hogy azt tanú 1, vagy ... vádlott végezte el”.
- [16] A másodfokú bíróság a jogi indokolása értelmében a terhelt „egyenest szándékkal cselekedett, amikor a vezetésbe beavatkozva a kormányt jobbra fordította. Ennek következtében alakult ki az a helyzet, amelyben fennállt mások élete, testi épsége sérelmének reális veszélye, e veszélyhelyzetnek - mint lehetséges következménynek - a kialakulásával a gépjárművezetői engedéllyel évek óta rendelkező vádlottnak számolnia kellett, azonban könnyelműen bízott ennek elmaradásában, e várakozásának ugyanis reális ténybeli alapja nem volt.”
- [17] Mégis „a balesethez vezető okfolyamatot ugyan a vádlott magatartása indította el, az ütközéshez azonban egy balra irányuló kormánymozdulat is szükséges volt. A bizonyítási eljárás során nem volt tisztázható, hogy a balra kormányzást a vádlott, **tanú 1**, vagy esetleg ketten együtt vitték véghez [...] kellő figyelem és körültekintés tanúsítása mellett sem lett volna a terhelttől

elvárható, hogy a jobbra irányuló kormányozdulat következményeként a szembejövő járművel történő ütközés lehetőségét előre lássa."

- [18] **II.** A bíróság jogerős ügydöntő határozata ellen a Komárom-Esztergom Megyei Főügyészség nyújtott be Bf.839/2018/1. szám alatt felülvizsgálati indítványt a terhelt terhére a büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény (Be.) 648. § a) pontját és 649. § (1) bekezdés b) pont bb) alpontját megjelölve: a bűncselekmény törvénysértő minősítése folytán törvénysértő intézkedés alkalmazása miatt, a cselekmény közlekedés biztonsága elleni büntettnak [Btk. 323. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont] minősítése és a Btk. 37. § (2) bekezdés a) pontja alapján a középértéknél lényegesen alacsonyabb tartamú börtönben végrehajtandó szabadságvesztés kiszabása érdekében.
- [19] Álláspontja veleje, hogy a „veszélyhelyzet létrehozása tekintetében a vádlottat legalább eshetőleges szándék vezette, ezért cselekményét nem lehet gondatlanságból elkövetettként minősíteni [...] limitált veszélyeztetési szándék vezette, a szándéka a rendkívül súlyos eredményre nyilvánvalóan nem terjedt ki [...] reálisan számolnia kellett azzal, hogy a jármű stabilitását veszti, és irányíthatatlanná válik, akár ütközés is bekövetkezhet. Az eredmény vonatkozásában emiatt gondatlanság terheli."
- [20] A Legfőbb Ügyészség a BF.1598/2018/1. számú átiratában a felülvizsgálati indítványt módosított indokolással és indítvánnyal tartotta fenn.
- [21] A terhelt az előzendő jármű gyorsítására, **tanú 1** járművezető rutintalanságára, valamint az általa vezetett személygépkocsi gyenge motorikus felszereltségére figyelemmel tévesen veszélyhelyzetként értékelte a megkezdett előzés közben kialakult forgalmi szituációt, ezért a kormányt megfogta, majd jobbra kormányozta a személygépkocsit.
- [22] E magatartása egyértelműen szándékos, de a törvényi tényállási elemként meghatározott más, vagy mások életének vagy testi épségének veszélyeztetése tekintetében kizárólag a tudatos gondatlanság (luxuria) állapítható meg. A terhelt a vezetői tapasztalata és gyakorlata alapján alappal bízhatott abban, hogy a baleset bekövetkezését - így részben a szemben haladó, részben az előzendő járművel való ütközést - ezáltal elkerülheti.
- [23] Nem hagyható figyelmen kívül, hogy a terhelt a saját életét is próbálta menteni, és nem állapítható meg, hogy a konkrét veszély, mint eredmény bekövetkezésébe belenyugodott volna. Ezért a luxuriaként értékelendő magatartása indította el azt az okfolyamot, amely a baleset bekövetkezéséhez, a sértettekkel való ütközéséhez és a sértettek halálához vezetett. Az okozati összefüggés megállapítása szempontjából ugyanakkor annak a körülménynek, hogy a terhelt vagy a járművezető kormányozta vissza a személygépkocsit az úttestre, kizárólag mint közreható ok (concausa) lehet jelentősége, amely az okfolyamatot nem szakította meg.
- [24] Ezért a terhelt cselekménye halált okozó, közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétsége [Btk. 232. § (1) bekezdés,

(4) bekezdés IV. tétel].

- [25] Ez a bűncselekmény - szemben a másodfokú bíróság által megállapított minősítés szerinti egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendőséggel - egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, vagyis a büntetési tételkeretek jelentős mértékű eltérést mutatnak. A felülvizsgálat eljárásban megállapított törvénysértő minősítés esetén a büntetés abban az esetben is lehet törvénysértő, ha az a törvényes minősítésnek megfelelő büntetési tétel között került kiszabásra (BH 2011.97.I.).
- [26] A Legfőbb Ügyészség indítványozta, hogy a Kúria tanácsülésen hozandó határozatával a megtámadott határozatot változtassa meg: a terhelt cselekményét minősítse halált okozó, közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétségének [Btk. 232. § (1) bekezdés, (4) bekezdés IV. tétel], a terheltet ítélje végrehajtásában próbaidőre felfüggesztett fogházban végrehajtandó szabadságvesztésre és részesítse előzetes mentesítésben.
- [27] A terhelt védője nem tett észrevételt az ügyészi álláspontra. A terhelt az észrevételében azt rögzítette, hogy a „veszélyhelyzetet elhárító magatartása a menetirány szerinti jobb oldali forgalmi sávba való visszatéréssel befejeződött”, majd az ő magatartására vissza nem vezetett balra visszakormányzással „más ok hozza létre a következményt”, amire neki a gondatlansága nem terjedt ki. Indítványozta a másodfokú ítélet (a jogerős ügydöntő határozat) hatályában fenntartását. Másodlagosan értett csak egyet a módosított felülvizsgálati indítvány szerinti minősítéssel és büntetéssel.
- [28] **III.** A felülvizsgálati indítvány - az alábbiak szerint - alapos.
- [29] 1. A Kúria a felülvizsgálati indítványt - a (2) bekezdésben meghatározott kivétellel - tanácsülésen bírálja el [Be. 660. § (1) bekezdés]. A Kúria a felülvizsgálati indítványról nyilvános ülésen határoz, ha a) a terhelt vagy a védő a terhelt terhére benyújtott felülvizsgálati indítvány kézbesítésétől számított nyolc napon belül ezt indítványozza, vagy b) ezt a tanács elnöke egyéb okból szükségesnek tartja [Be. 660. § (2) bekezdés].
- [30] A felülvizsgálati indítvány a terhelt terhére irányul. A terhelt és a védő a felülvizsgálati indítvány kézbesítésétől számított nyolc napon belül, és azt követően sem indítványozta nyilvános ülés tartását.
- [31] A Kúria tanácsának elnöke pedig az ismertetett egyetlen kötelező rendelkezésen túl a saját belátása alapján döntött arról, hogy a főszabályt vagy az engedő szabályt követi-e.
- [32] A jelen ügyben a Kúria nem látott ésszerű okot arra, hogy eltérjen a főszabálytól. Ezért tanácsülésen bírálta el a felülvizsgálati indítványt.
- [33] 2. A terhelt terhére az ügyészség terjeszthet elő felülvizsgálati indítványt [Be. 651. § (1) bekezdés]. Felülvizsgálati indítványt a terhelt terhére a jogerős ügydöntő határozat közlésétől számított hat hónapon belül lehet előterjeszteni [Be. 652. § (3) bekezdés]. Az ügyész a 2018. szeptember 11. napján tartott másodfokú tárgyaláson jelen volt, és az ügyészség felülvizsgálati indítványa 2018. december 6-án érkezett a másodfokú bírósághoz. Ekként a jogerőre emelkedéstől számítottan hat hónapon belüli érkezésű felülvizsgálati indítvány joghatályos.
- [34] 3. Felülvizsgálatnak a bíróság jogerős ügydöntő határozata ellen a

büntető anyagi jog szabályainak megsértése miatt helye van [Be. 648. § a) pont]. A büntető anyagi jog szabályainak megsértése miatt felülvizsgálati indítvány terjeszthető elő, ha a bíróság a bűncselekmény törvénysértő minősítése miatt alkalmazott törvénysértő intézkedést [Be. 649. § (1) bekezdés b) pont 1. fordulat bb) alpont].

- [35] A közlekedés biztonsága elleni bűncselekményt követi el, aki közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megrongálásával vagy megsemmisítésével, akadály létesítésével, közlekedési jelzés eltávolításával vagy megváltoztatásával, megtévesztő jelzéssel, közlekedő jármű vezetője ellen erőszak vagy fenyegetés alkalmazásával vagy más hasonló módon más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyezteti, büntetett miatt három évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő [Btk. 232. § (1) bekezdés]. A büntetés öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált okoz [Btk. 232. § (2) bekezdés c) pont]. Aki az (1) bekezdésben meghatározott bűncselekményt gondatlanságból követi el, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel (I. tétel), a (2) bekezdésben meghatározott esetekben, az ott tett megkülönböztetés szerint egy évtől öt évig (IV. tétel) terjedő szabadságvesztéssel büntetendő [Btk. 232. § (4) bekezdés].
- [36] A közlekedés biztonság elleni büntett tehát elkövethető szándékosan azzal, hogy az eredményhez, mint a bűncselekmény minősítő körülményéhez fűzött súlyosabb jogkövetkezmények akkor alkalmazhatóak, ha az elkövetőt az eredmény tekintetében legalább gondatlanság terheli (Btk. 9. §), illetőleg elkövethető gondatlanságból is.
- [37] A terhelt cselekményének megítélésében szerfelett eltérő a bíróságok és az ügyészségek álláspontja.
- [38] A Tatabányai Járási és Nyomozó Ügyészség halált okozó, közlekedés biztonsága elleni büntett [Btk. 232. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont] miatt emelt vádat, és az elsőfokú bíróság ugyanezt állapította meg. A másodfokú bíróság gondatlanságból elkövetett közlekedés biztonsága elleni vétségnek [Btk. 232. § (1) bekezdés, (4) bekezdés I. fordulat] minősítette a terhelt cselekményét. A felülvizsgálati indítványt előterjesztő megyei főügyészség a vád és az elsőfokú bíróság álláspontját osztotta, míg a Legfőbb Ügyészség a halált okozó, közlekedés biztonsága ellen gondatlanságból elkövetett vétségének [Btk. 232. § (1) bekezdés, (4) bekezdés IV. tétel] minősítésére tett indítványt.
- [39] A terhelt utasként tartózkodott a **tanú 1** által vezetett személygépkocsiban, ő tehát olyan személy, akire nem vonatkoznak a közúti közlekedési szabályok, azaz ún. kívülálló (extraneus), s így a közlekedés biztonsága elleni büntett alanya (elkövetője) lehet.
- [40] Az irányadó tényállás alapján egyértelmű, hogy az előzés során a haladási irányához képest bal oldali forgalmi sávba áttért, 75-80 km/óra sebességgel haladó **tanú 1**, amikor észlelte a szemből érkező sértetti személygépkocsit, lábát a gázpedálról levéve lassított, de lassítás nélkül is elegendő tér és idő állt rendelkezésre az előzni

kívánt személygépkocsi mögé visszasoroláshoz. A járművezetésben gyakorlottabb, ám éppen telefonjából felnéző terhelt ezt a helyzetet tévesen mérte fel: felszólította tanú 1-et az előzni kívánt személygépkocsi mögé visszasorolásra, valamint a visszasorolás érdekében megfogta a kormányt, azt **tanú 1** ijedtében elengedte, a terhelt pedig egy hirtelen és eltúlzott mozdulattal bal kezével jobbra kormányozta a személygépkocsit, miáltal az 70-75 km/óra sebességgel lehaladt a jobb oldali útpadkára.

- [41] A terhelt beavatkozása a jármű vezetésébe tehát csupán céljában (ti. a frontális ütközés elkerülése) nem kifogásolható, ugyanakkor indokolatlan, vagyis önkényes volt.
- [42] A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény elkövetési magatartása az elkövetési tárgyakra (pl. közlekedési útvonal, jármű, üzemi berendezés vagy ezek tartozéka megrongálása vagy megsemmisítése) és a passzív alanyra (a közlekedő jármű vezetőjére) gyakorolt nevesített, továbbá - miként a jelen esetben - atipikus, ezért a törvényben meg sem határozott „más hasonló mód” alá eső magatartások tanúsítása.
- [43] A Kúria Bfv.II.1635/2017/6. számú végzésével érintett elkövetési magatartás atipikus és egyben igen hasonló a jelen ügybelihez. A más által vezetett, az előtte haladó tehergépkocsi előzésében lévő személygépkocsi jobb első ülésen utazó terhelt a tehergépkocsi „előzésének befejezésekor - anélkül, hogy erre alapos oka lett volna - megijedt, hogy túl közel haladnak el a megelőzendő jármű mellett. Így alap nélkül bízva abban, hogy a járművet ezzel csak lassítja, a személygépkocsi rögzítőfékét (kézifék) behúzta, melynek következtében a jármű megcsúszott”. A járművezető elvesztett uralmát a jármű felett, és árokba hajtván fának ütközött.
- [44] A Kúria az utalt végzésében már kimondta, hogy „nem minden veszélyhelyzet alapoz meg végszükséget” (végzés [36]).
- [45] A közúti (és egyéb ágú) közlekedés hagyományosan az ún. veszélyes üzem fogalma alá esik, ami a fokozott veszéllyel járó tevékenység folytatását jelenti, s azzal szemben a polgári jog az általánosnál szigorúbb felelősségi szabályokat támaszt [jelenleg lásd: a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (Ptk.) LXVIII. Fejezet]. A közúti (és egyéb ágú) közlekedés biztonságát pedig - ugyancsak hagyományosan és végső soron, ultima ratio gyanánt a büntetőjog védelmezi.
- [46] A jellemzően folyamatként leírható közlekedés természeténél fogva eredendően veszélyes, sőt fokozottan veszélyes tevékenységek összessége, s azok nem egyenértékűek, közülük például az előzésből fakadó veszélyek kiemelkedőek, azonban még ezek előfordulása is mindennapos. Mindebből következően egy közlekedési veszélyhelyzet nem jelent minden esetben végszükségnek megfelelő helyzetet, azaz a másként el nem háríthatóságban álló végszükségről csak kivételesen lehet szó. A jelen ügybeli helyzet viszont nem ilyen.
- [47] Jelen ügyben a veszély másként el nem háríthatósága legfeljebb látszólagos, de nem valós, mivel a járművezetőnek még lassítás nélkül is megfelelő idő és hely állt rendelkezésre ahhoz, hogy az

előzni kívánt személygépkocsi mögé húzódással kitérjen a szemből érkező sértetti személygépkocsi elől. A terhelt tévedésének [Btk. 20. § (2) bekezdés] (vélt végszükség: tévedés a cselekmény társadalomra veszélyességében) tehát nem volt semminemű alapja.

- [48] A „telefonjából felriadó” terhelt egyszerűen megijedt a szemből érkező sértetti személygépkocsi láttán, és fel sem mérte azt a közlekedési helyzetet, amely biztosította a járművezető számára a kitérés lehetőségét. Márpedig a „gondatlanságból eredő tévedés nem azonosítható az ijedtséggel. A tévedés megállapításának alapját az elkövető ijedtsége nem alapozza meg. Így a cselekmény társadalomra veszélyességében való tévedésen alapuló vélt végszükség megállapítását sem lehet ijedtségre vagy menthető felindulásra alapozni” (Bfv.II.1635/2017/6. [56]).
- [49] A közlekedésrendészeti (igazgatási) szabályok rendeltetése, hogy a közlekedésből fakadó fokozott veszélyek lehetőség szerint elkerülhetőek legyenek.
- [50] A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) a járművek utasaira vonatkozó szabályok között mondja ki, hogy az utasnak tilos a vezetőt a vezetésben zavarni [23. § (2) bekezdés a) pont], s ezen elvont szabály való rendeltetését a - jelen ügyben közömbös - (3) bekezdés fogalmazza meg: az utas a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyeztetheti.
- [51] Vezető: az a személy, aki az úton járművet vezet [KRESZ 1. számú függelék III.a) pont]. A járművezető vezetésben zavarása jogszabályi parancs, általános tilalom arra, hogy a járművezető zavartalanul tehessen eleget a biztonságos közlekedés kívánalmainak, s ami ezt akadályozza - az meg nem engedett. Csupán példálózni lehet, hogy az utas részéről miben nyilvánulhat meg a járművezető meg nem engedett zavarása. Ilyen lehet érzékszerveinek (szem, orr, száj, fül) és kezének-lábának nem támadó jellegű lefogása, rákiáltás, a szemébe világítás, és így tovább.
- [52] A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény törvényi tényállása a járművezető tekintetében az ellene irányuló erőszakot vagy fenyegetést nevesíti elkövetési magatartásként. Ezért a „más hasonló mód” körébe esnek (eshetnek) - nyilvánvalóan az adott körülmények függvényében - az előbb példálózott magatartások, továbbá a magába a járművezetésbe való közvetlen beavatkozások, mint a lovaskocsi hajtójától a gyeplő elragadása (BH 1993.279.), avagy a kézifék behúzása (Bfv.II.1635/2017/6.).
- [53] Jelen esetben a terhelt önkényesen beavatkozással a kormányt megragadta, és a személygépkocsit elkormányozta.
- [54] A más vagy mások életének vagy testi épségének veszélyeztetése - miután az elkövetési magatartásnak veszélyeztető jellegűnek kell lennie - a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény eredménye. Az eredmény akkor is megvalósul, amennyiben a veszély nem közvetlen (Btk. 234. § közúti veszélyeztetés), hanem távoli, azaz az élet vagy testi épség sérelmének bekövetkezte legalábbis valószínű, de nem szükségszerű.

- [55] A „rögzítőfék behúzása olyan direkt beavatkozás a gépjármű irányításába, amelynél előre látható, hogy a jármű dinamikája (és ezáltal menetstabilitása) jelentősen megváltozik, ami közúti balesetet eredményezhet, mely tény még egy kívülálló - így különösen a jelentős járművezetői tapasztalattal rendelkező terhelt - számára is egyértelműen felismerhető volt. Az utas ilyen magatartására a gépjármű vezetője előre nem számíthat, így az utas alappal nem bízhat abban, hogy a gépjárművezetésébe történő ilyen mértékű beavatkozást a vezető korrigálni tudja." (Bfv.II.1635/2017/6. [53]). Mutatis mutandis így van ez a jelen ügyben is.
- [56] A terhelt a jobbra elkormányzással cselekményének lehetséges és előrelátható esetleges következményeibe belenyugodva [Btk. 7. § 2. fordulat: eshetőleges szándék (dolus eventualis)] létrehozta a más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyeztető helyzetet, s ekként cselekménye kimerítette a közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény alapesetét.
- [57] Az alapeset szándékos veszélyeztetési bűncselekmény: a szándék kizárólag a veszélyhelyzetre terjed ki (limitált veszélyeztetési szándék), a minősítő körülményt képező tényleges eredményre már nem (BKv. 41. kollégiumi vélemény).
- [58] A terhelt által szándékosan létrehozott veszélyhelyzetben, előbb a terhelt jobbra kormányzásával a személygépkocsi lehaladt a jobb oldali útpadkára, s onnan - meg nem állapított alanyiséggel - azonnali balra kormányzással visszahaladt az úttestre, ahol sodródva ütközött a szemből intenzív fékezéssel érkező sértetti személygépkocsival.
- [59] Az ütközés (baleset) következtében a sértetti személygépkocsi vezetője és utasa (felesége) az életét veszítette. A két személy halála nem változtat a bűncselekmény egy rendbeliségén, figyelemmel arra, hogy a kettőnél több ember halála képez csak még súlyosabban büntetendő minősített esetet [Btk. 232. § (2) bekezdés d) pont 1. fordulat].
- [60] A másodfokú bíróság azt még helyesen értékelte, hogy a jobbra kormányzás önmagában egyenes (rész)szándékú, ám a tudattartalom a veszélyhelyzet létrehozását érintően vizsgálandó, miáltal egészében eshetőleges (beletörődő).
- [61] A másodfokú bíróság - bár hivatkozott a Btk. 9. §-ára - mégis gondatlanságból elkövetettnek minősítette a bűncselekményt, azon az alapon, hogy a veszélyhelyzetből fakadt tényleges eredmény (a két sértett halála) a terhelt számára nem volt előre látható.
- [62] Az eljáró bíróságok számára nem volt kétséges, hogy a terhelt magatartása indította el azt az okfolyamatot, amelynek tényleges eredménye a két sértett halála.
- [63] Az okozati összefüggés vizsgálata körében az ítélkezési gyakorlat általánosan elfogadja és alkalmazza a feltételek egyenértékűségének (conditio sine qua non) elvét. Ennek lényege az, 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 - akár véletlenszerű - ok társul (concausa), az okozati összefüggés nem szakad meg, legfeljebb az okozati kapcsolat lazábbá válik. A közreható okoknak az eredmény bekövetkezésében betöltött jelentőségét a büntetés kiszabása körében kell megfelelő nyomatékkaal figyelembe venni (3/2013. BJE I.5. pont, EBH 2005.1291., BH 2018.105. [29], BH 2017.287. [31], BH 2015.121. [31], BH 2008.206., BH 2002.169., BH 1982.179., BH 1997.564., BH 1993.7.).

- [64] A terhelt által létrehozott eredményből, a más vagy mások életét vagy testi épségét veszélyeztető (in abstracto) helyzetből kiindulva vizsgálándó, hogy abból milyen tényleges (in concreto) eredmény bekövetkezésének van valószínűsíthető realitása, illetőleg a bizonyossággal nem azonosítható lehetősége, illetőleg az elkövető által létrehozott veszélyhelyzetből kiindulva kell vizsgálni, hogy az elkövető által elindított okfolyamat során bekövetkezett tényleges eredményre a gondatlanság melyik alakzata valósult meg.
- [65] Ily módon közömbös, hogy a jobb oldali forgalmi sávon át az útpadkára lehaladás, vagy az útpadkáról balra az úttestre visszahaladás során következett-e be a tényleges eredmény, s így annak sincs jelentősége, hogy a visszahaladás nem volt alanyhoz rendelhető.
- [66] Ezért téves a közreható okra (concausa) hivatkozás is. A terhelt pedig az adott veszélyből eredő tényleges halálos eredmény bekövetkezhetőségét is előre látta, ám annak elmaradásában azt megalapozó körülmény hiányában könnyelműen bizakodott, vagyis arra a tudatos gondatlansága (luxuria) [Btk. 8. § 1. fordulat] terjedt ki.
- [67] A Kúria a felülvizsgálati indítvánnyal megtámadott határozatot megváltoztatta, és a törvénynek megfelelő határozatot hozott, mert az alapügyben a bíróság a bűncselekmény törvénysértő minősítése miatt alkalmazott törvénysértő intézkedést [Be. 662. § (2) bekezdés 1. fordulat].
- [68] A cselekményt közlekedés biztonsága elleni büntettnék [Btk. 232. § (1) bekezdés, (2) bekezdés c) pont] minősítette.
- [69] Ezen bűncselekmény öt évtől tíz évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. Próbára bocsátásnak azért nincs helye, mert ezen intézkedés büntett esetében csak akkor alkalmazható, ha az háromévi szabadságvesztésnél nem súlyosabban büntetendő [Btk. 65. § (1) bekezdés 2. fordulat].
- [70] A Kúria a bíróságok által értékelt büntetés-kiszabási tényezők (elsőfokú ítélet 16. oldal 2. bekezdés, másodfokú ítélet 5. oldal 5. oldal 3. bekezdés) újraértékelésével nagyobb nyomatékkaal vette figyelembe az elkövetés (2015. május 2.) óta - a terheltnek fel nem róható okból adódott - hozzávetőlegesen négy évet kitevő időmúlást és cselekvőségének a frontális ütközés elkerülésére irányuló motivációját.
- [71] A büntetési tételnél enyhébb büntetés szabható ki, ha annak legkisebb mértéke - jelen ügyben öt év - a büntetés kiszabásának elveire figyelemmel túl szigorú lenne [Btk. 82. § (1) bekezdés].

- [72] A Kúria a Btk. 82. § (2) bekezdés b) pontjának kimerítő alkalmazásával a terheltet 2 év szabadságvesztésre ítélte.
- [73] A terhelt feltételes szabadságra legkorábban a szabadságvesztés fele részének kitöltését követő napon bocsátható [Btk.. 38. § (3) bekezdés 1. mondat]. A kiszabott szabadságvesztés ugyanis öt évet meg nem haladó tartamú, és különös méltánylást érdemlő a terhelt motivációja.
- [74] A szabadságvesztés végrehajtási fokozatát a Kúria a törvény általános szabálya szerinti börtönnél [Btk. 37. § (2) bekezdés a) pont] - ugyancsak a terhelti motivációra figyelemmel - eggyel enyhébbként fogházban [Btk. 35. § (2) bekezdés 1. mondat 1. fordulat] határozta meg.
- [75] A Kúria a szabadságvesztés végrehajtását - a terhelt javára szóló enyhítő körülményekre figyelemmel, és előtérbe helyezve az egyéni megelőzés követelményét (Btk. 79. § 1. fordulat) - 2 év próbaidőre felfüggesztette [Btk. 85. § (1) bekezdés, (2) bekezdés 1. mondat].
- [76] A Kúria az egyértelműsítés érdekében mellőzte a próbára bocsátásra vonatkozó rendelkezést.
- [77] A Kúria a terheltet előzetesen mentesítette a büntetett előélethez fűződő hátrányos következmények alól [Btk. 102. § (1) bekezdés], mert a szabadságvesztés végrehajtását felfüggesztette, és a terhelt arra - az enyhítő körülményekre, illetőleg azokon belül kiemelve a büntetlen előéletére és a motivációjára figyelemmel - érdemes.
- [78] A Kúria a megtámadott határozatot egyebekben hatályában fenntartotta [Be. 662. § (1) bekezdés].
- [79] 4. A Kúria a hivatalból lefolytatott vizsgálata [Be. 659. § (6) bekezdés] alapján felülvizsgálatot megalapozó eljárási szabálysértést nem észlelt.

Az indítvány elvi tartalma

- [80] A bűncselekmény törvénysértő minősítése miatt törvénysértő intézkedés alkalmazása. A terhelt tudatos gondatlansággal, az okfolyamatot elindítva hozta létre a veszélyhelyzetet, így cselekménye gondatlanságból elkövetett, halált okozó közlekedés biztonsága elleni vétségének minősül, amiért büntetés kiszabásának van helye.

A döntés elvi tartalma

- [81] I. A közlekedés biztonsága elleni bűncselekmény „más hasonló módon” elkövetési magatartása az is, ha az utas önkényes beavatkozással a közúton közlekedő jármű kormányát megragadja, és a járművet félrekormányozza.
- [82] II. A más vagy mások életének vagy testi épségének veszélyeztetése e bűncselekmény eredménye, ami akkor is megvalósul, amennyiben a veszély nem közvetlen, hanem távoli, azaz az élet vagy testi épség sérelmének bekövetkezte legalábbis valószínű, de nem szükségszerű. Az elkövető által létrehozott veszélyhelyzetből kiindulva kell vizsgálni, hogy az elkövető által elindított okfolyamat során bekövetkezett tényleges eredményre a gondatlanság melyik alakzata valósult meg.

- [83] III. Ha a más vagy mások életének vagy testi épségének veszélyeztetése mint eredmény létrehozása szándékos, e bűncselekmény a minősítő körülményt képező tényleges eredmény bekövetkezte esetében sem minősíthető gondatlanságból elkövetettnek.
- [84] IV. A közlekedés eredendően fokozottan veszélyes tevékenységek összessége, azok nem egyenértékűek, az előzésből adódó veszélyek ezek közül is kiemelkedőek, de mindennaposak. Mindebből következően egy közlekedési veszélyhelyzet nem jelent minden esetben végszükségnek megfelelő helyzetet, azaz a másként el nem háríthatóságban álló végszükségről csak kivételesen lehet szó.

Záró rész

- [85] A kifejtettek értelmében a Kúria - a Be. 660. § (1) bekezdés fő szabálya alapján tanácsulésen, a Be. 655. § (1) bekezdés főszabálya szerinti összetételben eljárva - az ügyészség felülvizsgálati indítványának azzal adott helyt, hogy a bűncselekmény törvénysértő minősítése miatt a támadott határozatot megváltoztatta, s maga hozott a törvénynek megfelelő határozatot [Be. 662. § (2) bekezdés b) pont 1. fordulat].
- [86] Egyebekben a megtámadott határozatot hatályában fenntartotta [Be. 662. § (1) bekezdés].
- [87] A Be. 653. § (1) bekezdése értelmében a felülvizsgálati eljárás lefolytatására a harmadfokú bírósági eljárás szabályait az e Fejezetben foglalt eltérésekkel kell alkalmazni. A harmadfokú bíróság határozatával szemben viszont a Be. nem biztosítja a fellebbezés lehetőségét, s attól eltérő rendelkezést a Be. XC. Fejezete sem tartalmaz. Az ítélet ellen tehát nincs helye fellebbezésnek. Felülvizsgálatát a Be. 650. § (1) bekezdés b) pont 2. fordulata zárja ki. A Be. 656. § (4) bekezdése pedig rögzíti, hogy az ugyanazon jogosult által ismételten előterjesztett, illetőleg a korábbival azonos tartalommal ismételten előterjesztett indítványt a Kúria érdemi indokolás nélkül elutasíthatja.

Budapest, 2019. május 23.

. Katona Sándor s.k. a tanács elnöke, Dr. Feleky István s.k. előadó bíró, Dr. Gimesi Ágnes s.k. bíró

A kiadmány hitelül:
Schulz Oszkárné
tisztviselő