

Kúria végzése

Az ügy száma: Bfv.II.914/2021/7.
A határozat szintje: felülvizsgálat
A tanács tagjai: Dr. Somogyi Gábor, a tanács elnöke
Dr. Boros Tibor, előadó bíró
Dr. Sebe Mária, bíró
Az eljárás helye: Budapest
Az eljárás formája: nyilvános ülés
Az ülés napja: 2021. november 25.
Az ügy tárgya: halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége
Terhelt: ... I. rendű
... II. rendű
Elsőfok: Kazincbarcikai Járásbíróság, 13.B.277/2019/15., ítélet, tárgyalás,
2020. július 8.
Másodfok: Miskolci Törvényszék, 7.Bf.385/2020/8., végzés, nyilvános ülés, 2021.
február 19.
Harmadfok: -
Az indítvány előterjesztője: Legfőbb Ügyészség
Az indítvány iránya: I. rendű terhelt javára
II. rendű terhelt terhére

Rendelkező rész

A Kúria a halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt I. rendű terhelt és társa ellen folyamatban volt büntetőügyben a Legfőbb Ügyészség által I. rendű terhelt javára, és II. rendű terhelt terhére benyújtott felülvizsgálati indítványt elbírálva a Kazincbarcikai Járásbíróság 13.B.277/2019/15. számú ítéletét, valamint a Miskolci Törvényszék, mint másodfokú bíróság 7.Bf.385/2020/8. számú végzését I. és II. rendű terhelt tekintetében hatályában fenntartja.

A végzés 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.** A Kazincbarcikai Járásbíróság a 2020. július 8. napján kihirdetett 13.B.277/2019/15. számú ítéletével hatályon kívül helyezte a Kazincbarcikai Járásbíróság

12.Bpk.168/2017/2. számú végzésének I. rendű terhelttel szemben alkalmazott próbára bocsátást kimondó rendelkezését és a próbára bocsátást megszüntette. I. rendű terheltet bűnösnek mondta ki közúti baleset gondatlan okozásának vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont], és ezért – valamint társtettesként elkövetett lopás vétségének kísérlete [Btk. 370. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont bi) alpont] miatt – őt halmazati büntetésül 1 év 6 hónapi szabadságvesztésre és 2 év 4 hónap közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. A szabadságvesztés végrehajtását 2 évi próbaidőre felfüggesztette, végrehajtási fokozatát fogházban határozta meg és rendelkezett arról, hogy az I. rendű terhelte a szabadságvesztés végrehajtása esetén abból legkorábban a büntetés kétharmad részének kitöltését követő napon bocsátható feltételes szabadságra. Az I. rendű terheltet előzetes mentesítésben részesítette. Ugyanakkor a II. rendű terheltet az ellene közúti baleset gondatlan okozásának vétsége [Btk. 235. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont] miatt emelt vád alól felmentette.

[2] Az elsőfokú ítélet I. rendű terhelte vonatkozásában – fellebbezés hiányában – 2020. július 9-én jogerőre emelkedett.

[3] Az elsőfokú ítélet ellen az ügyészség a II. rendű terhelte terhére, bűnösség megállapítása és büntetés kiszabása miatt jelentett be fellebbezést. Az ügyészi fellebbezést elbírálva a Miskolci Törvényszék mint másodfokú bíróság a 2021. február 19-én kihirdetett 7.Bf.385/2020/8. számú végzésében az elsőfokú ítéletet a II. rendű terhelte tekintetében helybenhagyta.

[4] A jogerős ítéletben megállapított tényállás lényege szerint I. rendű terhelte 2017. július hó 31. napján 13 óra 15 perckor a ... számú főközlekedési út 30 km-es szelvényében haladva, csapadékmentes, derült időben, száraz útviszonyok és közepes forgalmi viszonyok között, az aszfaltburkolatú, kétirányú forgalmú, útburkolati jellel ellátott, 5,9 méter szélességű úton vezette a személy 1 tulajdonát képező Opel Vectra típusú személygépkocsit, az engedélyezett 90 km/h haladási sebességet túllépve 120 km/h körüli sebességgel, ahol a terheltek menetiránya szerinti baloldali forgalmi sáv 3 méter, míg a jobboldali forgalmi sáv 2,9 méter szélességű. Az úttest mindkét szélén 1,2 méter kavicsos útpadka, majd ezt követően a terheltek menetiránya szerinti jobboldali 3,1 méter széles, míg baloldalon 2,4 méter széles vízelvezető-árok található. Az I. rendű terhelte által alkalmazott haladási sebesség a II. rendű terhelte részére nem volt megkérdőjelezhető sebességtúllépés.

[5] Az I. rendű terhelte által vezetett személygépkocsiban a jobboldali első ülésen ült sértett 1, a bal hátsó ülésen sértett 2, hátul középen néhai sértett 3, míg jobboldalt hátul sértett 4, akik az I. rendű terhelttel együtt bekötött biztonsági övet használtak.

[6] Az I. rendű terhelte által vezetett személygépkocsi előtt haladt a II. rendű terhelte, az általa vezetett és a munkaadója – cég 1 – tulajdonát képező Nissan Cabstar típusú emelőkosaras kistehergépkocsival 45 km/h körüli sebességgel, utasa a jobboldali ülésen tanú 1 volt. A II. rendű terhelte és tanú 1 közlekedésük során bekapcsolt biztonsági övet használtak.

[7] Az I. rendű és a II. rendű terheltek előtt haladt velük azonos irányba tanú 2, a tulajdonát képező Kia típusú kistehergépkocsival 45 km/h sebességgel.

[8] Mivel a II. rendű terhelte a tanú 2 által vezetett kistehergépkocsi haladási sebességét lassúnak ítélte meg, ezért a kistehergépkocsi megelőzésének érdekében baloldali irányjelző használata mellett gyorsítani kezdett, 56 km/h sebességre növelte sebességét, és balra az úttest felezővonala felé kezdett húzódní. Úgy kezdett bele az előtte haladó tanú 2 által vezetett kistehergépkocsi előzésébe, hogy közvetlenül a balra húzódás előtt nem, hanem csak 12,9 másodperccel korábban nézett a visszapillantó tükörbe. Amikor a II. rendű terhelte a Kia kistehergépkocsi megelőzéséhez szükséges gyorsítást megkezdte, akkor mögötte még a jobboldali forgalmi sávban haladt az I. rendű terhelte az általa vezetett személygépkocsival

60,4 méter távolságra a II. rendű terhelt által vezetett Nissan Cabstar típusú emelőkosaras kistehergépkocsitól. Amikor II. rendű terhelt a kistehergépkocsival megkezdte a balra húzódást, az előtte haladó tanú 2 által vezetett kistehergépkocsi megelőzése érdekében, akkor az I. rendű terhelt által vezetett Opel típusú személygépkocsi már nagyobb terjedelmével a baloldali forgalmi sávban volt, kb. 34 méter távolságra a Nissan kistehergépkocsi mögött.

[9] A II. rendű terhelt a balra húzódást a felezővonalig folytatta, bár a felezővonalat nem lépte át, csupán az általa vezetett kistehergépkocsi baloldali visszapillantó tükre ért át a menetirány szerinti baloldalra, amikor belenézett ismételten a visszapillantó tükrébe és ekkor észlelte, hogy időközben az I. rendű terhelt által vezetett Opel személygépkocsi is előzési manőverbe kezdett. Ekkor I. rendű terhelt már teljes terjedelmével a baloldali forgalmi sávban, 26,8 méter távolságra haladt a II. rendű terhelt által vezetett kistehergépkocsi mögött, és I. rendű terhelt, valamint II. rendű terhelt is észlelték a kialakult veszélyhelyzetet. A II. rendű terhelt a két jármű ütközésének elkerülése érdekében fékezte járművét, és jobbra kormányzott, minek következtében visszalassult az előtte haladó Kia kistehergépkocsi sebességére, és így nem ütközött egyik járművel sem.

[10] Az I. rendű terhelt személygépkocsiját a veszélyhelyzet észlelésekor balra kormányozta, mivel megijedt a II. rendű terhelt által a felezővonal felé tartó mozgásától és nem tudhatta, hogy az előzést megszakítva a jobboldali forgalmi sávban tartja majd a járművét a II. rendű terhelt.

[11] Az elkormányzás következtében az I. rendű terhelt által vezetett személygépkocsi a ... számú főközlekedési út 30 km-es szelvényétől 52 méterre lehaladt a baloldali útpadkára, és sodródni kezdett. I. rendű terhelt a baloldali útpadkára történő lehaladást követően a 30 km-es szelvénytől 70,9 méterre visszatért az úttestre, a személygépkocsival részben áttért a menetiránya szerinti jobboldali forgalmi sávba, ahol hogy a Kia tehergépkocsival való ütközést elkerülje, I. rendű terhelt ismételten balra kormányzott, és az óramutató járásával ellentétes irányba elfordulva, a főközlekedési út 30 km-es szelvényétől 112,2 méterre átsodródott a menetiránya szerinti baloldali forgalmi sávba, és a 30 km-es szelvénytől 136,5 méterre lehaladt a baloldali útpadkára, majd a vízelvezető-árokba, ahol tetejére borult, és jobb hátsó részével az ott lévő betonhidáteresznek ütközött, és eredeti haladási irányával ellentétesen járműve jobb hátsó részével a 30 km-es szelvénytől 163 méterre, az úttest baloldali szélétől 3,6 méterre balra, míg bal első részével 159,8 méterre, az úttest baloldali szélétől 1,6 méterre balra került nyugalomba.

[12] A baleset következtében az I. rendű terhelt által vezetett személygépkocsiban utazó néhai sértett 3 olyan súlyos sérüléseket – agyvelőduzzanat és a III-as nyakcsigolyatörés ficammal – szenvedett el, hogy 2017. augusztus hó 21. napján a kórházban elhalálozott.

[13] Néhai sértett 3 halála nyaki gerincsérülés mellett csigolya elmozdulás miatt kialakult gerincmenti ütőér összenyomatása, következményes gerincvelői, agytörzsi, valamint kisagyi lágyuláshoz szövődő tüdőgyulladás miatt állott be.

[14] Az elszenvedett sérülések, valamint a halál beállta között közvetett oksági összefüggés állapítható meg.

[15] A baleset következtében megsérült még sértett 4 8 napon túl gyógyuló, a baloldali csípő traumás ficama, jobboldali elmozdulás nélküli lapockatörés, valamint a nyak jobboldalának felületes hámsérülése és a fej baloldalának repesztett sebe sérüléseket szenvedte el, mely sérülések tényleges gyógytartama mintegy 200 napra tehető, azokkal oki összefüggésben maradandó fogyatékoság, súlyos egészségromlás nem volt.

[16] A baleset következtében ugyancsak megsérült sértett 1, aki 8 napon belül gyógyuló, az állcsúcs repesztett sebe, fej zúzódása és baloldali repesztett fejsebsérülést szenvedte el,

valamint sértett 2, aki szintén 8 napon belül gyógyuló, a jobboldali homlokfél zúzódása sérülést szenvedte el.

[17] A baleset következtében megsérült az I. rendű terhelt is, szintén 8 napon belül gyógyuló, a jobboldali könyök felületes hámhiánya, valamint a mellkas és hasfal zúzódása sérülést szenvedte el.

[18] Amennyiben az I. rendű terhelt csupán a megengedett 90 km/h sebességgel haladt volna a tényleges 120 km/h sebesség helyett, a II. rendű terhelt által vezetett Nissan kistehergépkocsi saját forgalmi sávján belüli balra térése nem kényszerítette volna I. rendű terheltet hirtelen fékezésre, sem pedig irányváltoztatásra, intenzív fékezés alkalmazása mellett le tudott volna lassítani a Nissan kistehergépkocsi haladási sebességére, és így a baleset elkerülhető lett volna.

[19] Abban az esetben, ha az I. rendű terhelt 90 km/h sebességgel hajtja végre a baleset során alkalmazott elkormányzásokat, az általa vezetett Opel Vectra típusú személygépkocsi nem haladt volna le baloldali kerekeivel az útpadkára, hanem csak az úttest és az útpadka határáig tért volna balra, és így nem alakult volna ki olyan sodródás, ami ellenkormányzást igényelt volna, és a személygépkocsi mozgása a baloldali forgalmi sávban stabilizálható lett volna.

[20] A közúti közlekedési baleset azért következett be, mert az I. rendű terhelt cselekményével megszegte a KRESZ 26. § (1) bekezdés a) pont ac) alpontjában foglalt rendelkezést, mely szerint személygépkocsival, motorkerékpárral, 3500 kg megengedett legnagyobb össztömeget meg nem haladó gépkocsival, lakott területen kívül 90 km/h sebességgel szabad közlekedni.

[21] II. 1. A bíróság jogerős ügydöntő határozatával szemben a Legfőbb Ügyészség terjesztett elő felülvizsgálati indítványt az I. rendű terhelt javára a Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontban meghatározott okból, valamint a II. rendű terhelt terhére a Be. 649. § (1) bekezdés a) Be. 649. § (1) bekezdés a) pont ac) alpontjában írt okból.

[22] A Legfőbb Ügyészség álláspontja szerint az alapügyben eljáró bíróságoknak az I. rendű terhelt bűnösségét megállapító, valamint a II. rendű terhelt felmentését eredményező jogi álláspontja téves.

[23] Indokai szerint a büntetőjogi felelősséget a KRESZ – mint a Btk. 235. § (1) bekezdésében foglalt keretdiszpozíció tartalmát kitöltő háttérjogszabály – rendelkezései alapján kell elbírálni. A KRESZ rendelkezései és miniszteri indokolása helyes értelmezésével az irányadó tényállás alapján az I. rendű terhelt az általa vezetett gépkocsival a II. rendű terhelt által vezetett kistehergépkocsi előzését megkezdte. A baleset elkerülhetősége és a büntetőjogi felelősség megállapítása szempontjából kizárólag a veszélyhelyzet kezdetét lehet alapul venni, amely akkor alakult ki, amikor az előzést megkezdő I. rendű terheltet a II. rendű terhelt az előzés megkezdését jelentő manőverével az előzés folytatásában akadályozta.

[24] Ekkor az elsőbbségadásra kötelezett II. rendű terhelt által kialakított, az I. rendű terhelt számára hirtelen, váratlan, előre nem látható veszélyhelyzet helyén és időpontjában a II. rendű terhelthez viszonyítva az elsőbbségre jogosult I. rendű terhelt a tényleges, illetve a megengedett haladási sebességéhez képest is már a tőle elvárható intenzív, lassító fékezéshez tartozó féktávolságon belül haladt. Ezért a baleset elhárítása érdekében hirtelen balra kormányozott, amelynek hatására azonban lehaladt az útpadkára, visszasodródott, újból balra kormányozott, majd lehaladt az úttestről.

[25] Az irányadó tényállásban szereplő minden további olyan adat és körülmény, amely a baleset elkerülhetőségét, az I. rendű terhelt megengedett legnagyobb sebességgel haladása esetén a más által kialakított veszélyhelyzetben, az elhárítás érdekében ténylegesen alkalmazott elkormányzás figyelmen kívül hagyásával, illetőleg a ténylegesen bekövetkezett

események önkényesen megváltoztatása útján elemzi, olyan jövőbeni, bizonytalan feltételezéseken nyugvó megállapításokat eredményez, amelyek nem egzakt, konkrét, pontosan kiszámítható és bizonyosan vagy bizonyossággal határos valószínűséggel kalkulálható körbe tartoznak, ekként a büntetőjogi felelősségre vonás szempontjából irrelevánsak, így figyelmen kívül kell, hogy maradjanak.

[26] A Legfőbb Ügyészség utalt arra, hogy a Kúria egy, a jelen ügygel lényegét tekintve megegyező forgalmi helyzetben bekövetkezett baleset miatt folyamatban volt büntetőügyben hozott Bfv.II.701/2016/5. számú ítéletében már megállapította, hogy a 6/1998. Büntető jogegységi döntésben foglaltakat értelemszerűen alkalmazva a gépkocsisor előzésébe már belekezdett terheltnak a sebességtúllépése ellenére is továbbhaladási jogosultsága van a kocsisorban haladó másik járművel szemben, és mivel az abban az ügyben irányadó tényállásban rögzítettek alapján az állapítható meg, hogy az előzése megkezdésekor a két gépkocsi olyan távolságban volt egymástól, hogy az előzést végző járműnek a megengedett sebességgel haladva sem lett volna lehetősége még vészfékezés alkalmazásával sem a veszélyhelyzet elhárítására, sebesség túllépése a bekövetkezett balesettel nem állt okozati összefüggésben. A megjelölt körülmények ténylegesen kizárják az említett terhelt közlekedési szabályszegése és a bekövetkezett baleset, illetve az ehhez kapcsolódó sérülései eredmény közötti okozati összefüggés megállapíthatóságát, amely a büntetőjogi felelőssége megállapításának akadályát képezi.

[27] Ezért az I. rendű terhelt sem valósított meg a jelen ügyben a baleset bekövetkezésével és annak eredményével okozati összefüggésben álló szabályszegő magatartást.

[28] Az indítvány szerint ugyanakkor a II. rendű terhelt felmentésére vont következtetés törvénytörő.

[29] A II. rendű terhelt az előtte haladó jármű előzésének megkezdését megelőzően gyakorlatilag semmilyen módon nem győződött meg arról, hogy az ő előzését megkezdte-e az általa közel 13 másodperccel korábban észlelt, az I. rendű terhelt által vezetett személygépkocsi.

[30] Erre részéről kizárólag a veszélyhelyzet kezdetének kialakulásakor és egymás kölcsönös észlelésekor került sor. A két jármű jellegéből adódó eltérő gyorsulási képességre és a II. rendű terheltnek az előzésre felkészüléshez szükséges meghosszabbított időintervallumra vonatkozó bírói megállapításoknak a büntetőjogi felelősség elbírálása szempontjából nincs jelentőségük. Az eljáró bíróságok az előzés szabályait tévesen értelmezték.

[31] A fentiekre tekintettel a Legfőbb Ügyészség arra tett indítványt, hogy a Kúria a Be. 662. § (2) bekezdés a) pontja alapján a felülvizsgálati indítvánnyal megtámadott határozatot az I. rendű terhelt tekintetében változtassa meg, és hozzon a törvénynek megfelelő határozatot akként, hogy az I. rendű terheltet az ellene halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt emelt vád alól a Be. 566. § (1) bekezdés a) pontja alapján mentse fel, továbbá a társtettesként elkövetett lopás vétségének kísérlete miatt kiszabott, 2 év próbára bocsátást kimondó rendelkezést hatályon kívül helyezze és a próbára bocsátást megszüntető rendelkezést helyezze hatályon kívül; míg a II. rendű terhelt tekintetében a Be. 663. § (1) bekezdés a) pontja alapján a megtámadott határozatokat helyezze hatályon kívül és az alapügyben eljáró elsőfokú bíróságot utasítsa új eljárás lefolytatására.

[32] 2. A Legfőbb Ügyészség felülvizsgálati indítványára a II. rendű terhelt meghatalmazott védője észrevételt tett, azt megalapozatlannak tartotta. Álláspontja szerint az első fokon eljáró bíróság részletes bizonyítást folytatott le a tényállás megállapítása érdekében, és a bizonyítékok helyes mérlegelésének eredményeként jutott arra következtetésre, hogy a II. rendű terhelt terhére mulasztás nem állapítható meg és a baleset

azért következett be, mert az I. rendű terhelt megsértette a KRESZ 26. § (1) bekezdés a) pont ac) alpontjában foglalt rendelkezést. Az elsőfokú bíróság a szakértői vélemény ismeretében helyesen állapította meg, hogy a II. rendű terhelt gyakorlatilag az előzést nem kezdte meg, csupán annak előkészületeit hajtotta végre. Ily módon helyesen jutott arra a következtetésre, hogy a II. rendű terhelt a KRESZ 34. § (1) bekezdés b) pontját nem sértette meg, illetve ennek megsértését neki nem lehet felróni.

[33] A másodfokon eljáró Miskolci Törvényszék határozatával az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta és rámutatott, hogy a baleset bekövetkezéséért a II. rendű terheltet felelősség nem terheli.

[34] Erre tekintettel azt indítványozta, hogy a Kúria a megtámadott határozatokat a Be. 650. § (2) bekezdése szerint hatályában tartsa fenn.

[35] **III.** A Kúria a felülvizsgálati indítványt a Be. 661. § (2) bekezdés b) pontja alapján nyilvános ülésen bírálta el.

[36] A Legfőbb Ügyészség képviselője a nyilvános ülésen a felülvizsgálati indítványt fenntartva további indokokat fogalmazott meg, mely szerint irreális az az elvárás az I. rendű terhelttel szemben, hogy a II. rendű terhelt által kialakított veszélyhelyzetben a legoptimálisabb elhárítási módot válassza. Irreális az is, hogy az I. rendű terhelt a menetirány szerinti bal oldalon járművét lelassítsa, illetve stabilizálja. Ez az elvárás ugyanis nem vette figyelembe a két jármű felépítését, sebességét, az I. rendű terhelt célját az előzés minél korábban történő befejezésére, valamint az adott területre jellemző kátyús útburkolatot.

[37] Kifejtette a Legfőbb Ügyészség képviselője azt is, hogy az ügyben eljáró bíróságok a szakértői véleményt helytelenül értelmezték és annak megállapításait tévesen tették a tényállás részévé.

[38] Az I. rendű terhelt védője felszólalásában csatlakozott az ügyészség felülvizsgálati indítványához.

[39] A II. rendű terhelt védője az írásbeli észrevételében foglaltakat fenntartotta és a támadott határozatok hatályában fenntartására tett indítványt.

[40] Álláspontja szerint az I. rendű terhelt által megkezdett előzés folyamatában nem voltak meg az előzés feltételei. Nem csupán a KRESZ 34. § (1) bekezdés b) pontját kell ebben a helyzetben vizsgálni a történeti tényállás tükrében, hanem a KRESZ 34. § (1) bekezdés c) pontját is, ami az I. rendű terheltre vonatkozott. Az ügyészi indítvány szerint kizárólag a II. rendű terhelt magatartása folytán állt be a veszélyhelyzet. Ugyanakkor azt róta az ügyészség a II. rendű terhelt terhére, hogy túl korán kezdte meg az irányjelzőt használni, ami 12,9 másodpercet jelent. A tényállásban az szerepel, hogy az ez alatt megtett 60,9 méter alatt a menetirány szerinti jobb oldali sávban haladt az I. rendű terhelt, és semmi jelét nem adta annak, hogy előzni fog. Ekkor kellett a terhelteknek meggyőződni arról, hogy az előzést más jármű nem kezdte meg. A hátul haladó, 60,9 méterre lévő járműtől a KRESZ 34. § (1) bekezdés c) pont alapján a jogszabály azt kívánja meg, hogy arról kell meggyőződni, ahogy az előtte haladó jármű előzési szándékot nem jelzett. Ez azt jelenti, hogy amikor a jobb oldali forgalmi sávban haladó I. rendű terhelt úgy dönt, hogy előzni fog, akkor látta az előtte haladó járművet és azt, hogy irányjelzőt használ, gyorsít és megkezdi a balra haladást.

[41] Az indítvány ugyanakkor felrója a II. rendű terheltnek, hogy nem tett eleget a másodszori balra tekintési kötelezettségnek. A jogerős másodfokú határozatban a bíróság rögzítette, hogy a II. rendű terhelt a második hátratekintésnek köszönhetően mondott le az előzésről, mert észlelte, hogy a másik jármű az előzését megkezdte.

[42] A védő többletinformációként utalt arra, hogy az első és a harmadik jármű összetartoztak. A harmadik járművet vezető I. rendű terhelt arra törekedett, hogy minél előbb

a lassabban haladó jármű közelében jusson. Tette ezt annak ellenére, hogy látta, hogy az előtte haladó kosaras jármű irányt jelez, balra húzódik és gyorsít. Balra kanyarodás esetén is a hátul haladó jármű köteles lemondani az előzési szándékáról. Az I. rendű terhelt tehát akkor kezdhette volna meg az előzést, ha megbizonyosodik arról, hogy az előtte haladó lemondott az előzési szándékáról.

[43] A védő irreálisnak minősítette az I. rendű terheltnek a megijedésére vonatkozó nyilatkozatát, hiszen látta, hogy az előtte lévő irányjelzőt használ és balra húzódik, azonban ennek ellenére folytatta az előzés folyamatát. Így nem lehet váratlan esemény ebben a közegben az, hogy a II. rendű terhelt saját forgalmi sávjában enyhén balra tart. Ha megkezdte az előzés folyamatát, akkor ezt fel kellett mérnie, ahogyan azt is, hogy végre tudja-e hajtani az előzést.

[44] A védő álláspontja szerint a szakértő helyesen tárta fel, hogy a 90 km/h esetén a baleset ily módon való bekövetkezésére nem került volna sor. Az ügyészség példaként felhozott jogeset pedig eltér a jelent tényállástól, mert abban egy járműsört előző gépjármű került veszélyhelyzetbe amiatt, hogy a sorban elől elhelyezkedő egyik jármű is megkezdte az előzést. Jelen ügyben csak egy, 60,9 méterrel hátrább haladó, a jobb oldali forgalmi sávban közlekedő jármű szerepelt.

[45] Ezért a II. rendű terhelt védője szerint az I. rendű terhelt részéről a KRESZ 34. § (1) bekezdés c) pontjának megsértése és a sebességtúllépés idézte elő az I. rendű terhelt terhére azt a szabályszegést, ami folytán a veszélyhelyzetet megteremtette és ok-okozati összefüggésben volt a következmény kialakulásával. Az I. rendű terhelt a KRESZ 34. § (1) bekezdés c) pontja ellenére az előzést megkezdte, pedig látta, hogy az előtte haladó jármű már kitette az irányjelzőt és az előzést megkezdte, majd a saját maga által keletkeztetett veszélyhelyzetben a sebességét jelentősen fokozta és ezzel együttesen – esetleg a vezetési járatlansága okán, vagy az oldalirányból ható erők hatására – végül a baleset bekövetkezett.

[46] A Legfőbb Ügyészség képviselője viszonválaszában utalt arra, hogy a jogerős ítélet tényként rögzítette, miszerint a II. rendű terhelt magatartása megijesztette az I. rendű terheltet. Álláspontja szerint a Kúria Bfv.II.701/2016. számú ügye azért hivatkozható jelen ügyben, mert ott is féktávolságon belül az előző jármű előtt egy másik jármű előzött.

[47] A KRESZ szabályok kapcsán a Kúriának kell állást foglalnia. Fenntartotta, hogy ha a II. rendű terhelt megfelelő körütekintéssel jár el, a baleset elkerülhető lett volna. A II. rendű terhelt az első meggyőződési kötelezettségét sem teljesítette, mert lakott területen kívül csak 13 másodperccel korábban győződött meg arról, hogy közlekedik-e mögötte olyan jármű, ami előzni kíván, ez pedig a KRESZ rendelkezéseinek nem feleltethető meg.

[48] A II. rendű terhelt védője utalt arra, hogy a II. rendű terhelt részéről figyelmet igényelt az előtte haladó jármű és esetlegesen a szembe sávban közlekedő jármű is, ezért nem nézhetett folyamatosan a visszapillantó tükörbe. Abban a tudatban kezdte meg az előzést, hogy a jobb oldali sávban mögötte haladó jármű nem kezdett előzésbe.

[49] A II. rendű terhelt a nyilvános ülésen csatlakozott a védőjéhez.

[50] **IV.** Az I. rendű terhelt javára és a II. rendű terhelt terhére előterjesztett felülvizsgálati indítvány nem alapos.

[51] Az ügyészség jogosult a terhelt terhére és javára is felülvizsgálati indítványt előterjeszteni [Be. 651. § (1) bekezdés, illetve (2) bekezdés a) pont]. A terhelt javára irányuló indítvány időhatár nélküli, a terhelt terhére irányuló felülvizsgálati indítvány a jogerős ügydöntő határozat közlésétől számított hat hónapon belül terjeszthető elő [Be. 652. § (3) bekezdés]. Jelen esetben az ügyészséggel a másodfokú bíróság 2021. február 8-án a nyilvános ülésen jelen volt ügyész útján közölte a jogerős határozatát, az ügyészség pedig a fent írt

határidőn belül, 2021. július 29-én terjesztette elő a II. rendű terhelt terhére az indítványát, így az is joghatályos.

[52] 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 büntető anyagi jog szabályainak megsértésével állapította meg a terhelt bűnösségét, illetve mentette fel a terheltet [Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) és ac) alpont].

[53] A Legfőbb Ügyészség felülvizsgálati indítványa e törvényi okoknak megfelel, ezért az alapján a felülvizsgálatnak mindkét terhelt tekintetében helye van.

[54] Ugyanakkor a felülvizsgálatban megkerülhetetlen szabály, hogy a Be. 650. § (2) bekezdése szerint a felülvizsgálati indítványban a jogerős ügydöntő határozat által megállapított tényállás nem támadható. Ezzel összhangban 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.

[55] 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.).

[56] A jogerős ítélet tényállása formailag az ítélet indokolásának az a szerkezeti egysége, amelyben a bíróság a váddal összefüggésben megállapított tényeket rögzíti [Be. 561. § (3) bekezdés c) pont]. Tágabb értelemben, tartalmilag, a Kúria következetes gyakorlata szerint az irányadó tényálláshoz tartoznak mindazok a történeti tények, amelyek a felülvizsgált ítéletben megállapításra kerültek, függetlenül attól, hogy ítéletszerkesztési hiba folytán esetlegesen nem a történeti tényállásban kerültek leírásra, hanem az indokolás más részében, így a bizonyítékok értékelése vagy a jogi indokolás körében (BH 2016.163.III., BH 2006.392.).

[57] A bíróság által megállapított tények pedig lehetnek a külvilágban érzékelhető cselekvések vagy történések, de ún. belső történések, tudati tények (BH 2005.167.I.) és más ténybeli következtetések is. Ellenben nem ténymegállapítás, hanem – az ítéletben való szerkezeti elhelyezésétől ugyancsak függetlenül – jogi értékelés a valónak már elfogadott fizikai és tudati tényeknek a jogi normával történő egybevetése, a törvény szövegének való megfeleltetése.

[58] Ami tehát a fenti feltételeknek megfelel – azaz az ítélet indokolásának bármely részében található, a vád tárgyává tett cselekménnyel összefüggő ténymegállapítás –, az a felülvizsgálati eljárásban, a fent idézett törvényi szabályozásra tekintettel, érinthetetlen. Ez nem csupán pozitív kötelezettséget ró a Kúriára – azaz jogi következtetéseit nem alapíthatja az irányadó tényállásban megállapítottaktól eltérő, vagy abban nem szereplő tényekre –, de negatív kötelezettséget is: jogerős ítéleti ténymegállapítást nem hagyhat figyelmen kívül.

[59] Jelen esetben nem csupán szerkezetileg, de tartalmilag is a jogerős ítéleti tényállás része az elsőfokú ítélet indokolásának [18] és [19] bekezdése.

[60] Az indokolás [18] bekezdése a bíróság azon ténymegállapítását rögzíti, miszerint amennyiben az I. rendű terhelt csupán a megengedett 90 km/h-s sebességgel haladt volna a tényleges 120 km/h-s sebessége helyett, a II. rendű terhelt által vezetett Nissan tehergépkocsinak a saját forgalmi sávján belüli balra térése nem kényszerítette volna az I. rendű terheltet hirtelen fékezésre, sem pedig irányváltoztatásra, intenzív fékezés alkalmazása mellett le tudott volna lassítani a Nissan kistehergépkocsi haladási sebességére és így a baleset elkerülhető lett volna.

[61] A [19] bekezdés pedig azt rögzíti, hogy ha az I. rendű terhelt 90 km/h sebességgel hajtja végre a baleset során alkalmazott elkormányzásokat, az általa vezetett Opel Vectra típusú személygépkocsi nem haladt volna le baloldali kerekeivel az útpadkára, hanem csak az úttest és az útpadka határáig tért volna balra, és így nem alakult volna ki olyan sodródás, ami ellenkormányzást igényelt volna, és így a személygépkocsi mozgása a baloldali forgalmi sávban stabilizálható lett volna.

[62] Az írásbeli indítvány ennek kapcsán azt tartalmazta, hogy ezek irreleváns megállapítások, az indítvány szóbeli indokolása pedig már azok megalapozatlanságát is felvetette. A tényállás (bármely részének) megalapozatlansága azonban – a korábban írtak szerint – semmilyen módon nem vizsgálható a felülvizsgálati eljárásban. Az elsőfokú ítélet indokolásának a másodfokú bíróság által érintetlenül hagyott [18] és [19] bekezdésében az elsőfokú bíróság kétségtől való ténybeli – és nem jogi – megállapításokat rögzített, ezért azok sem állított irrelevanciájuk, sem az esetleges megalapozatlanságuk okán nem hagyhatók figyelmen kívül és az indítványt a Kúriának azok alapulvételével kellett elbírálnia.

[63] A büntetőjogi felelősség akkor állapítható meg, ha a terhelt magatartása maradéktalanul kimeríti a Btk. Különös Részében meghatározott valamelyik bűncselekmény törvényi tényállási elemeit, az a társadalomra veszélyes és a terheltnek felróható.

[64] A Btk. 235. § (1) bekezdése szerinti közúti baleset okozását az követi el, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz. A hivatkozott törvényhely (2) bekezdés b) pontja szerinti minősítő körülmény akkor valósul meg, ha a bűncselekmény halált okoz. A szóban lévő minősített eset tehát akkor valósul meg, ha az elkövető a közúti közlekedés szabályainak megszegésével más halálát okozza.

[65] A bűncselekmény törvényi tényállási elemei tehát a közúti közlekedés valamely szabályának megsértése mint elkövetési magatartás, valamint a halál mint eredmény. A kettő között – értelemszerűen és a törvényi megfogalmazásból is következően – ok-okozati összefüggésnek kell fennállnia. Nem felel a halálos eredményért a közlekedési szabály megsértője sem, ha a megvalósított szabálysértés nem áll oksági összefüggésben az eredménnyel.

[66] A felülvizsgálati indítvány a tényállásszerűséget vonta kétségbe az I. rendű terhelt tekintetében, amikor azt állította, hogy e terhelt közlekedési szabályszegése nem állt oksági összefüggésben a sértett bekövetkezett halálával, illetve a II. rendű terhelt tekintetében magatartásának tényállásszerűségét állította, amikor arra az álláspontra helyezkedett, hogy ő a cselekvőségével közlekedési szabályt sértett és a halálos eredmény miatt következett be.

[67] Az I. rendű terhelt tekintetében nem vitatott, hogy a jelentős sebesség-túllépésével közlekedési szabálysértést valósított meg [KRESZ 26. § (1) bekezdés a) pont ac) alpont]. Az ügyészi indítvány lényege az volt, hogy ez egy közömbös közlekedési szabályszegés volt, mert ha és amennyiben a II. rendű terhelt a baloldali irányjelző használata mellett, sebességét fokozva, a jobb oldali sávban nem húzódik balra a felezővonalig, azt át nem lépve, akkor az előzést ezen szabályszegés mellett is baleset bekövetkezése nélkül végre tudta volna hajtani az I. rendű terhelt.

[68] A Kúria az ügyészi álláspontot annyiban osztotta, hogy az I. rendű terhelt sebesség-túllépése az előzés megkezdésekor valóban irreleváns szabályszegés volt, azonban az még az előzés folyamatában relevánssá vált. Az irányadó jogerős ítéleti tényállás két különböző összefüggésben is rögzíti azt, hogy nem következett volna be az eredmény, amennyiben a KRESZ-szabályt nem szegte volna meg az I. rendű terhelt; módja lett volna intenzív fékezéssel a II. rendű terhelt által vezetett gépkocsi mögött annak sebességére lassulnia, de még ha a nem megfelelőnek bizonyult elhárítási módot – az elkormányzást – választja is az I.

rendű terhelt, a megengedett sebesség mellett akkor is stabilizálható lett volna a gépkocsi a baloldali forgalmi sávban és így a halálos eredmény elmaradt volna.

[69] Ekként nem lehet azt állítani, hogy az I. rendű terhelt szabályszegése nem állt okozati összefüggésben a sértett halálával. Mivel pedig cselekménye ekként a közúti baleset okozásának valamennyi tényállási elemét kimerítette, büntetőjogi felelősségének megállapítása törvényes. Kérdésként az marad fenn, hogy a baleset kizárólagos felelőse-e, vagy megállapítható-e amiatt a II. rendű terhelt büntetőjogi felelőssége is.

[70] A II. rendű terhelt tekintetében előterjesztett indítványban foglaltakat annyiban osztotta a Kúria, miszerint a 12,9 mp-el korábban történt hátranézés az adott forgalmi körülmények között – lakott területen kívül, 45 km/h-ról folyamatosan gyorsuló sebesség mellett – önmagában nem tekinthető úgy, hogy azzal a II. rendű terhelt teljesítette a KRESZ 34. § (1) bekezdés b) pontjában írt kötelezettségét, miszerint az előzés megkezdését megelőzően meggyőződött arról, hogy az ő előzését más jármű nem kezdte meg. Ugyanakkor az elsőfokú bíróság ítélete indokolásának [9] bekezdésében azt is megállapította, hogy miután a II. rendű terhelt a balra húzódást folytatta, a felezővonalat még nem lépte át, amikor ismételen belenézett a visszapillantó tükrébe és ekkor észlelte az I. rendű terhelt haladását, ami miatt az előzési szándékától elállt.

[71] Ennek tükrében az a kérdés, hogy a II. rendű terhelt az irányváltoztatási szándékának jelzésével és a némileg balra, a felezővonal irányába történő húzódásával az előzést ténylegesen megkezdte-e, és ezzel ő okozta-e a veszélyhelyzetet. Az előzés folyamatának vizsgálata, elemzése egységes a bírói gyakorlatban. A két forgalmi sávós útesten haladó és a balra kanyarodni szándékozó járművezetője akkor jár el a KRESZ rendelkezéseinek megfelelően, ha az első ütemben irányjelzés mellett az úttest felezővonalához húzódik és a második ütemet, a balra kanyarodást kizárólag akkor kezdheti meg, miután meggyőződött arról, hogy a járműve előzését a mögötte haladó jármű nem kezdte meg (BH 2002.216.). Ez a megállapítás teljesen egyértelmű különbséget tesz a jogerős ítéletben egyébként az előzésre való felkészülésként és az előzés végrehajtásaként megnevezett folyamatrészek között, és a kettő közé, az előzés tényleges megkezdéséhez köti a meggyőződési kötelezettséget, aminek a II. rendű terhelt a sáv átlépését megelőző hátratekintésével eleget is tett.

[72] Ez van összhangban a KRESZ rendelkezéseivel, sőt az indítvány okfejtéséből is az következik. Az indítvány – ugyan annak alátámasztására, hogy az I. rendű terhelt az előzést a II. rendű terhelt balra húzódását megelőzően már megkezdte – hivatkozott arra, miszerint a KRESZ 34. §-hoz fűzött miniszteri indokolás szerint az előzés megkezdésének azt a helyzetet kell tekinteni, amikor az előzést végrehajtó az irányváltoztatási szabály megtartásával az előzendő jármű mögül kihúzódott az úttestnek arra a részére, amelyen az előzést végrehajtja és az előzendő járművet annyira megközelítette, hogy annak az esetleges irányváltoztatása már ténylegesen zavarná az előzést végrehajtót. Ugyanezen megítélés alá kell esnie azonban a II. rendű terhelt cselekvőségének is; mivel pedig ő nem húzódott ki az úttest azon részére, amelyen az előzést végrehajtotta volna, sőt el sem hagyta a saját forgalmi sávját, így az előzést ténylegesen nem kezdte meg. Ekként a sávátlépést megelőzően végrehajtott ismételt hátratekintéssel még időben teljesítette a meggyőződési kötelezettségét és annak eredményéhez képest az előzési szándékától elállt.

[73] A II. rendű terhelt tehát cselekvőségével nem kezdte meg az előzést, csupán annak előkészületét végezte el. Olyan kötelezettséget pedig a KRESZ nem ró a járművezetőre, miszerint már az előkészületek megkezdését megelőzően is köteles meggyőződni arról, hogy az előzés feltételei fennállnak-e és azt az előzés tényleges megkezdésekor meg kell ismételnie. A terhelt meggyőződési kötelezettsége – a korábban írtak szerint – a balra kanyarodás megkezdése előtt állt fenn, aminek eleget tett és az előzést nem hajtotta végre.

[74] A sebességnek az előzés megkezdésének észlelését megelőzően, a tényállásban írt mértékben való növelése és a gépkocsinak a saját forgalmi sávján belüli balra húzódása nem tekinthető az előzést végrehajtó gépjármű akadályozásának sem, ezért a II. rendű terhelt a KRESZ 34. § (6) bekezdését sem szegte meg.

[75] Az I. rendű terhelt – ahogy azt az irányadó tényállás is rögzíti – kétségtől a II. rendű terhelt e magatartásától ijedt meg; azonban azzal a II. rendű terhelt nem sértett közúti közlekedési szabályt és az I. rendű terheltnek nem volt oka azt feltételeznie – mint ahogy az nem is történt meg –, hogy a II. rendű terhelt az előzés tényleges megkezdése előtt nem fog a meggyőződési kötelezettségének eleget tenni.

[76] Ehhez képest az I. rendű terhelt felelősségét nem érinti, hogy cselekvőségének közvetlen kiváltó oka a II. rendű terhelt közlekedési szabályt nem sértő magatartása volt, ami a saját szabálykövető közlekedése esetén nem eredményezett volna balesetet. A II. rendű terhelt pedig a jogerős ítéleti tényállásban leírt magatartásával nem sértett közlekedési szabályt, ezért felmentése a közúti baleset okozásának vádja alól törvényes.

[77] A II. rendű terhelt védője felvetette, hogy az I. rendű terhelt megszegte a KRESZ 34. § (1) bekezdés c) pontjában írt közlekedési szabályt is, miszerint előzni abban az esetben szabad, ha az előzni kívánó jármű előtt ugyanabban a forgalmi sávban haladó másik jármű előzési szándékot nem jelzett. Ez ugyan az I. rendű terheltre egy újabb szabályszegést róna, azonban még tényként történő elfogadása esetén sem vezetne önmagában a II. rendű terhelt mentesüléséhez, ha az ő terhére is közlekedési szabály megsértése megállapítható lett volna. Ugyanakkor ez az irányadó tényállás alapján nem igazolható. Az ugyanis tényként rögzíti, hogy az első és a második hátratekintés között eltelt 12,9 mp alatt mit tett a II. rendű terhelt, azonban azt nem, hogy az I. rendű terhelt cselekvősége időben hogyan viszonyult ennek az egyes elemeihez. A jogerős ítéleti tényállás csupán azt rögzíti, hogy a gyorsítás és az irányjelzés megkezdésekor az I. rendű terhelt még a jobb oldali forgalmi sávban haladt, a balra húzódásakor már nagyobb terjedelmével a bal oldali forgalmi sávban volt, a folyamat végén pedig – a második hátratekintéskor – a II. rendű terhelt már azt észlelte, hogy az I. rendű terhelt teljes terjedelmével a bal oldali forgalmi sávban halad. Nem tűnik ki tehát egyértelműen a tényállásból, hogy az I. rendű terhelt az előzést a II. rendű terhelt irányjelzéséhez képest az előtt vagy utána kezdte-e meg.

[78] Tekintettel azonban arra, hogy a korábban kifejtettek szerint a II. rendű terhelt nem sértett közúti közlekedési szabályt, ellenben az I. rendű terhelt igen, aminek hiányában a baleset nem következett volna be akkor sem, ha az I. rendű terhelt – amint azt az irányadó tényállás rögzíti – a II. rendű terhelt magatartásától megijed, így e körülménynek a büntetőjogi felelősség elbírálása szempontjából nincs jelentősége.

[79] A Kúria megvizsgálta az indítványban hivatkozott Bfv.II.701/2016. számú határozatot is, és úgy találta, hogy az annak alapjául szolgáló tényállásban a jelen ügy tényállásához képest a büntetőjogi felelősség megállapítása szempontjából két meghatározó jelentőségű különbség is van. Egyfelől abban az ügyben a balesetben részes egyik gépkocsi nem csupán irányjelzett és a saját sávján belül húzódott balra az előzés megkezdése előtt, hanem át is haladt a bal oldali forgalmi sávba (az első fokon jogerős ítélet tényállásában ezt egyértelműen igazolja az a megállapítás, miszerint e terhelt a másik gépjárművet észlelve „sávjába visszahúzódt”), másrészt pedig mindez féktávolságon belül történt, így a sebességtúllépésben lévő gépjármű vezetőjének a megengedett sebességgel haladva sem lett volna lehetősége még vészfékezés alkalmazásával sem a veszélyhelyzet elhárítására.

[80] Az említett ügyben tehát a sebességtúllépésben megnyilvánuló közlekedési szabályszegés a baleset bekövetkezése szempontjából irreleváns volt, míg a másik gépkocsi vezetője az előzésnek a feltételekről való meggyőződés hiányában való megkezdésével maga is sértett közlekedési szabályt. Jelen ügyben azonban mindkét tekintetben éppen ennek a

fordítottja a helyzet; az I. rendű terhelt közlekedési szabálysértése releváns, ami nélkül a baleset nem következett volna be, míg a II. rendű terhelt nem sértett közúti közlekedési szabályt.

[81] Megjegyzi a Kúria, hogy a Bfv.II.701/2016/5. számú határozatában ki is emelte, miszerint az előzési helyzetben lévő és csupán a sebességtúllépéssel szabályt szegő terhelt felmentésének alapja, hogy a baleset a megengedett sebesség mellett is bekövetkezett volna.

[82] Jelen ügyben azonban nincs alap annak a terheltnek a felmentésére, akinek a cselekvősege relevánsan módon közrehatott a baleset létrejöttében, mert az általa elkövetett KRESZ-szabályszegés és a létrejött eredmény között megállapítható az ok-okozati összefüggés. Az I. rendű terhelt magatartása illeszkedik a Btk. 235. § (1) bekezdésében írt tényállás keretei közé, a (2) bekezdés b) pontjában írt eredmény, mint minősítő körülmény pedig vitán felüli. Nem sérti ugyanakkor az anyagi jog szabályait annak a terheltnek a felmentése, aki nem követett el KRESZ-szabályszegést, mert az előzés folyamatában, annak tényleges megkezdése előtt az utolsó pillanatban ugyan, de a megkívánt időhatáron belül eleget tett KRESZ 34. § (1) bekezdés b) pontjában írt meggyőződési kötelezettségének és az előzést nem kezdte meg.

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

[84] V. Ekként a Legfőbb Ügyészség által benyújtott felülvizsgálati indítványt elbírálva a megtámadott határozatokat I. rendű és II. rendű terhelt tekintetében a Be. 662. § (1) bekezdése alapján hatályában fenntartotta.

[85] A Be. 652. § (6) bekezdése szerint minden jogosult csak egyszer nyújthat be felülvizsgálati indítványt, kivéve, ha az újabb felülvizsgálati indítvány benyújtása a Be. 649. § (3)-(5) bekezdésén alapul. A Be. 656. § (4) bekezdése pedig akként rendelkezik, hogy az ugyanazon jogosult által ismételten és a más jogosult által ugyanazon tartalommal előterjesztett indítványt a Kúria érdemi indokolás nélkül elutasíthatja.

Budapest, 2021. november 25.

Dr. Somogyi Gábor s.k. a tanács elnöke, Dr. Boros Tibor s.k. előadó bíró, Dr. Sebe Mária s.k. bíró