

KÚRIA

Bfv.II.482/2015/6.szám

A Kúria Budapesten, a 2016. év február hó 22. napján tartott tanácsülésen meghozta a következő

í t é l e t e t:

A közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt a terhelt ellen folyamatban volt büntetőügyben a terhelt védője által benyújtott felülvizsgálati indítványt elbírálva a Budai Központi Kerületi Bíróság 19.B.XI.860/2011/25. számú ítéletét és a Fővárosi Törvényszék, mint másodfokú bíróság 22.Bf.11086/2012/6. számú végzését megváltoztatja:

- a terheltet az ellene közúti baleset okozásának vétsége [1978. évi IV. tv. 187. § (1) bekezdés, (2) bekezdés a) pont] miatt emelt vád alól felmenti,*
- a büntügyi költségre vonatkozó rendelkezést megváltoztatja akként, hogy az eljárás során felmerült 526.597 (ötszázhuszonhatezer-ötszázkilencvenhét) forint büntügyi költséget az állam viseli,*
- a magánfél polgári jogi igényének érvényesítését egyéb törvényes útra utasítja.*

Elrendeli a terhelt által pénzbüntetés és büntügyi költség címén esetlegesen befizetett összegnek a befizetéstől a visszatérítés időpontjáig eltelt időre számított mindenkori törvényes kamatával együtt történő visszatérítését.

Az ítélet ellen fellebbezésnek és felülvizsgálatnak nincs helye, s

ebben az ügyben sem az indítvány előterjesztője, sem azonos tartalommal más jogosult újabb felülvizsgálati indítványt nem nyújthat be.

I n d o k o l á s

I.

A Budai Központi Kerületi Bíróság a 2012. április 6. napján tartott tárgyaláson meghozott és kihirdetett 19.B.XI.860/2011/25. számú ítéletével a terheltet bűnösnek mondta ki közúti baleset gondatlan okozásának vétségében [1978. évi IV. tv. (korábbi Btk.) 187. § (1) bekezdés, (2) bekezdés a) pont]. Ezért őt 300 napi tétel, napi tételenként 400 forint, összesen 120.000 forint pénzbüntetésre és 1 év 6 hónap közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. Rendelkezett továbbá a pénzbüntetés esetleges átváltoztatásáról, a közúti járművezetéstől eltiltás tartamába beszámításról, a polgári jogi igényről és a bűnügyi költségről.

A védelmi fellebbezések alapján másodfokon eljáró Fővárosi Törvényszék a 2013. január 9. napján tartott nyilvános ülésen meghozott és kihirdetett 22.Bf.11086/2012/6. számú végzésével az elsőfokú ítéletet helybenhagyta azzal, hogy a vezetői engedély bevonásának időpontját, a terhelt lakcímét és tartózkodási helyét pontosította.

Az elsőfokú bíróság által megállapított (elsőfokú ítélet 2-3.oldal), majd a másodfokú bíróság által kiegészített és helyesbített (másodfokú ítélet 2. oldal 7-8. bekezdés) történeti tényállás a következő - azzal, hogy 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., BH2015.216.I., BH+ 2014.388.I., BH 2013.237., BH 2013.53., BH 2006.392.).

A terhelt 2008. február 11-én 19.20 óra körüli időben - kétirányú, irányonként két-két forgalmi sáv - vezette a Fiat Punto típusú személygépkocsit azzal a szándékkal, hogy az út kereszteződésébe érve a - B felé kétirányú és kétsáv - B felé kétirányú és egysáv - B úton B felé balra kanyarodva folytassa az útját.

Az út közepén a forgalmi irányokat terelősziget, a B útra balra-jobbra kanyarodást lehetővé tevő és a B útról az E útra ráhajtást biztosító forgalmi sávokat háromszög-alakú terelősziget választja el egymástól.

A kereszteződésbe érve a terhelt megállt, mialatt az „elsőbbségadás kötelező” táblával védett B úton a biztonsági övét be nem kapcsoló F J az általa vezetett Suzuki Swift típusú személygépkocsival B

irányából közeledett a kereszteződés felé - a megengedett 60 km/h sebességhatárt meghaladó - mintegy 105-110 km/h sebességgel.

F J személygépkocsija előtt két másik - ismeretlen - személygépkocsi is a kereszteződés felé tartott, amelyek azonban kisoroltak a jobboldali, az Egér útra történő jobbra kanyarodást biztosító forgalmi sávba.

Ezen személygépkocsik kisorolását észlelve a terhelt - a balesetet megelőzően 2,3-2,5 másodperccel, amikor F J 63-70 méter távolságra volt a terhelt személygépkocsijának nyomvonalától (elsőfokú ítélet 5. oldal 4. bekezdés) álló helyzetből gyorsítással úgy kezdte meg a balra kanyarodási manőverét, hogy nem vette figyelembe a kisorolók takaró hatását, és az elsőbbségadási kötelezettségét elmulasztva a F J által vezetett személygépkocsi elé kanyarodott.

Mivel F J számára a terhelti személygépkocsi - a balesetet megelőzően 0,8-1 másodperccel (elsőfokú ítélet 5. oldal 4. bekezdés) - féktávolságon belül vált észlelhetővé, ezért a baleset elhárítására nem állt rendelkezésre megfelelő idő, így változatlan sebességgel a terhelt mintegy 10-14 km/h sebességgel haladó személygépkocsija eleje, bal oldali részének ütközött; majd tovább sodródva 28-36 km/h sebességgel a B felől B irányába tartó, a külső sávban 33-48 km/h sebességgel érkező, M J által vezetett Opel Astra típusú személygépkocsinak ütközött; valamint 8-10 km/h sebességgel az ugyancsak Budapest felől érkező, és az E útra történő balra kanyarodásra biztosított belső sávban álló, N Gy által vezetett Suzuki Swift típusú személygépkocsinak ütközött.

A baleset következtében a terhelt és M J egyaránt nyolc napon túl gyógyuló; a terhelt személygépkocsijában ülő egy utas, F J és a személygépkocsijában ülő - biztonsági övét be nem kapcsoló - egy utas egyaránt nyolc napon túl gyógyuló, maradandó fogyatékkal élő, súlyosan sérült személyek.

A terhelt megszegte a KRESZ 28. §-a (2) bekezdésének b) pontjában foglalt közúti közlekedési szabályt, s ez volt a baleset oka. F J megszegte a KRESZ 26. §-ának (2) bekezdésében foglalt közúti közlekedési szabályt, azonban a terhelt által keltett veszélyhelyzet észlelhetővé válásakor a megengedett sebességről intenzív fékezéssel sem lett volna képes az ütközést elkerülni. F J és utasa megszegte a KRESZ 48. §-ának (4) bekezdésében foglalt közúti közlekedési szabályt, a becsatolt biztonsági öv kivédhette volna a sérüléseik bekövetkeztét.

Az elsőfokú bíróság jogi értékelésének lényege szerint a baleset bekövetkezése a terheltnek róható fel, mert ő hozta létre a veszélyhelyzetet, amikor a balra kanyarodás megkezdése előtt nem győződött meg a két ismeretlen személygépkocsi mögöttes járműforgalmáról, és a KRESZ 28. §-a (2) bekezdésének b) pontjában előírt elsőbbségadási kötelezettségét megszegve nem adott elsőbbséget a védett úton érkező, F J vezette személygépkocsinak.

Az elsőfokú bíróság hivatkozott a 6/1998. BJE számú büntető jogegységi határozatra, melynek alapján a terhelt, mint elsőbbségadásra kötelezett akkor is felelősséggel tartozik, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességhatárt jelentősen túllépte, és csak az zárhatta volna ki a felelősségét, ha az elsőbbségadási kötelezettség szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetett, vagy e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette. Az elsőfokú bíróság szerint F J önmagában a sebességhatár túllépésével nem tanúsított olyan magatartást, amely az észlelhetőségét kizárta volna, és a terheltet nem is tévesztette meg.

Az elsőfokú bíróság formálisan ugyancsak a jogi értékelésen belül, valójában az indokolás tényállásán kívüli részben, ámde megállapított tényként valójában a tényállás részeként rögzítette a következőket: A sebességhatár túllépése „a vádlotti felelősséget nem befolyásolhatja, mert a baleset, illetőleg a veszélyhelyzet (...) akkor is bekövetkezett volna, ha F J a vádlott indulásának időpontjára vetített, mintegy 70 méter távolságban a megengedett sebességhatár minimális túllépésével közlekedett volna. A biztonságos elkerülés kizárólag abban az esetben lett volna biztosított, amennyiben a sértett a 60 km/h sebességhatár pontos betartásával közlekedik” (elsőfokú ítélet 7. oldal 3. bekezdés).

A másodfokú bíróság a tényállást mindössze a sérülések kapcsán egészítette ki és helyesbítette, s ezáltal megalapozottnak, a felülbírálathoz irányadónak találta. Egyetértett az elsőfokú bíróság jogi értékelésével is.

II.

A bíróság jogerős ügydöntő határozata (alapítélet) ellen a terhelt védője nyújtott be felülvizsgálati indítványt a Be. 416. §-a (1) bekezdésének a) pontját megjelölve a bűnösség törvénysértő megállapítása miatt, a marasztaló döntés megváltoztatása és a terhelt felmentése érdekében.

A védő indítványa szerint a terhelt olyan időpontban kezdte meg a védett útvonalra történő behaladást, amikor csak a jobbra kitérő járműveket észlelhetett, olyan járműveket, amelyek nyomvonalát az általa igénybe venni kívánt haladási nyomvonal nem keresztezte, így e járművek vonatkozásában elsőbbségadási kötelezettsége nem volt. A terhelt az elinduláskor a sértetti járművel közlekedési kontaktusban nem állt (BH 2002.2.). Egyebekben pedig a terhelt a KRESZ preambulumban körülírt bizalmi elv alapján számíthatott arra, hogy a közlekedés más résztvevői szabályosan közlekednek.

Az elsőbbségadásra kötelezett terheltnek nem kellett arra

számítania, hogy a 60 km/h sebességkorlátozás mellett a megengedett sebességhatáron belül közlekedő, jobbra kitérő járművek mögött, azok takarásában olyan jármű közlekedik, amely a megengedett sebesség kb. kétszeresével közeledik, és azzal közlekedési konfliktushelyzetbe kerülhet. Ezáltal az elsőbbségadásra kötelezett terhelt az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhette, ami kizárja a felelősségét (6/1998. BJE számú büntető jogegységi határozat 1. pont).

A terhelt az elinduláskor a sértetti járművel „közlekedési kontaktusban” nem állt, ez pedig gyakorlatilag azt jelenti, hogy tényleges helyzetének a felmérésére reális lehetősége nem volt, annak következményeire számítani nem tudott (BH 2002.2. ind.). A bíróságok figyelmen kívül hagyták, hogy a terheltet a védett útra behaladás megkezdésekor, az ütközés előtt 2,5 másodperccel terhelte a meggyőződési kötelezettség, míg F J észlelése később, a nyomvonalába már behaladó terhelti járműre vonatkoztatva került megállapításra, mindössze az ütközés előtt 1 másodperccel. E két körülmény egymással nem áll értékelhető kapcsolatban.

A védő szerint a baleset elsődleges és a felelősség szempontjából értékelhető kizárólagos oka a sértetti gépkocsi jelentős sebességtúllépése, mely sebességre adott körülmények között a terheltnek számítania, így arra felkészülnie nem kellett, ezért a sértetti gépkocsi sebessége az elsőbbségadás szempontjából megtévesztőnek tekintendő.

Abban az esetben pedig, ha a jobbra kanyarodást végrehajtó járművek mögött F J szabályosan, vagy akár a ténylegesnél kisebb sebességtúllépéssel közlekedett volna, akkor a baleset térben elkerülhető lett volna.

A Legfőbb Ügyészség a BF.594/2015/1. számú átiratában a felülvizsgálati indítványt alaptalannak találta.

A Legfőbb Ügyészség - a védővel szemben - úgy látta, hogy a bíróságok indokoltan tulajdonítottak alapvető jelentőséget annak a körülménynek, hogy a terhelt a balra kanyarodási manőver megkezdésének elhatározása során - az ő haladási irányát nézve - a B úton balról érkező, és jobbra az E útra bekanyarodás céljából kijelölt forgalmi sávba besoroló járművek takarása miatt nem tudott meggyőződni arról, hogy a járművek mögött halad-e olyan jármű, amelynek elsőbbséget kell biztosítani. Ebből következően a F J által vezetett személygépkocsit nem az elsőbbségre jogosultnak felróható okból, hanem saját gondatlansága miatt nem észlelte.

A Legfőbb Ügyészség arra is utalt, hogy az útkereszteződésre vonatkozó elsőbbségadási kötelezettséget az útkereszteződés teljes

területére kell értelmezni az út egyik szélétől az út másik széléig. Ugyanakkor a F J által vezetett személygépkocsi sebességtúllépésének az esetleges megtévesztő jellegét éppen a behaladás tényleges megkezdéséhez viszonyított járműhelyzetek alapulvételével lehet kizárni. A terhelt útkereszteződésbe behaladásakor ugyanis F J járműve térben és időben már olyan közelségben haladt, hogy a megengedett legnagyobb sebességgel történő közlekedése esetén intenzív fékezés alkalmazása mellett sem kerülhette volna el a balesetet, így a sebességtúllépése megtévesztőnek nem tekinthető.

A Legfőbb Ügyészség a megtámadott határozat tanácsülésen történő hatályában fenntartását indítványozta.

A védő az észrevételében a felülvizsgálati indítványának indokait fenntartotta. Továbbra is állította, hogy a terhelt az adott körülmények között a tőle elvárható körületekintést tanúsította, így okszerűen juthatott arra a következtetésre, hogy a balra kanyarodást megkezdheti. Másrészt változatlanul hangsúlyozta, hogy F J éppen a saját jelentős mértékű sebességtúllépése miatt került abba a helyzetbe, hogy számára már csak féktávolságon belül vált észlelhetővé a terhelti jármű, ha pedig F J a megengedett sebességgel közlekedett volna, nem jön létre konfliktushelyzet, és a terhelt a sértett zavarása nélkül kihaladt volna F J járművének nyomvonalából.

A terhelt nem tett észrevételt.

III.

A Kúria azt állapította meg, hogy a védő felülvizsgálati indítványa alapos, a Legfőbb Ügyészség indítványa nem alapos.

1.

A felülvizsgálat rendkívüli jogorvoslat, amelyre csak a jogszabályban meghatározott feltételek szerint nyílik törvényes lehetőség.

A felülvizsgálati eljárásban a jogerős határozatban megállapított tényállás az irányadó, és az a felülvizsgálati indítványban nem támadható [Be. 423. § (1) bekezdés]. Felülvizsgálati eljárásban bizonyításnak sincs helye [Be. 419. § (1) bekezdés, 388. § (2) bekezdés]. A jogkövetkeztetések helyessége tehát kizárólag az irányadó tényállás alapulvételével vizsgálható.

2.

A bíróság jogerős ügydöntő határozata ellen a Be. 416. § (1) bekezdése a) pontjának 3. fordulata alapján helye van felülvizsgálatnak, ha a terhelt bűnösségének megállapítására a büntető anyagi jog szabályainak megsértése miatt került sor.

a)

A korábbi Btk. 187. §-ának (1) bekezdése szerint a közúti baleset (gondatlan) okozásának vétségét követi el, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz.

A büntetés - a (2) bekezdés a) pontja szerint - három évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény maradandó fogyatékoságot okoz.

Az elkövetési magatartás és a tényállásba foglalt eredmény között természetesen okozati összefüggésnek kell fennállnia, enélkül büntetőjogi felelősség nem állapítható meg.

A vizsgált bűncselekmény elkövetési magatartása a közúti közlekedés szabályának, illetve szabályainak a megszegése. E bűncselekmény törvényi tényállása ún. kerettényállás. A közúti közlekedésre vonatkozó szabályokat nem a Btk., hanem egyéb jogszabályok, alapvetően a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (a továbbiakban: KRESZ) határozza meg.

b)

A jogerős ítéletben megállapított és a felülvizsgálat során irányadó tényállás szerint az E úton személygépkocsival közlekedő terhelt ezen út, illetve az „elsőbbségadás kötelező” jelzőtáblával védett B út kereszteződésében megállt, és onnan balra kanyarodva, B felé kívánt továbbhaladni.

A KRESZ 28. §-a (2) bekezdésének b) pontja alapján a másik jármű érkezési irányától függetlenül elsőbbséget kell adni az útkereszteződésben az olyan útról érkező járművel, amelyen az útkereszteződés előtt „Elsőbbségadás kötelező” vagy „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla van, a keresztező - illetőleg a kiegészítő táblán vastag vonallal jelzett - útról érkező jármű részére.

A KRESZ 12. § (1) bekezdés a) pontjának 1. mondata szerint az „Elsőbbségadás kötelező” (9. ábra) tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésben elsőbbséget kell adni a keresztező (betorkolló) úton - illetőleg, ha a jelzőtábla alatt az útkereszteződés alaprajzi vázlatát feltüntető kiegészítő tábla van, az ezen vastag vonallal jelzett úton (10. ábra) - érkező jármű részére. A KRESZ 12. § (1) bekezdés b) pontjának 1. mondata szerint pedig az „ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező” (11. és 12. ábra) tábla azt jelzi, hogy az útkereszteződésnél - a megállás helyét jelző útburkolati jel előtt, ilyen útburkolati jel hiányában az útkereszteződésbe való behaladás előtt - meg kell állni, és az a) pontban említett úton érkező jármű részére elsőbbséget kell adni.

A terhelt az irányadó tényállás alapján - eltérően az alapügyben eljáró bíróságok által e tényállásból levont téves következtetéssel

- az elsőbbségadási kötelezettségének eleget tett. Bár az „Elsőbbségadás kötelező” tábla ezt kötelezően nem írja elő, mindenképp megállt az útkereszteződésben, majd meggyőződött a közlekedési helyzetéről. Ennek során azt észlelte, hogy a balról - B felől - érkező mindkét személygépkocsi kisorolt az E útra ráhajtást biztosító jobb oldali forgalmi sávba. Ekkor, ebből az irányból más közlekedő járművet - s így a F J által vezetett Suzuki Swift típusú személygépkocsit - nem észlelte. Márpedig, ha február 11-én, 19.20 órakor, az éjszakai sötétségnek megfelelő fényviszonyok között, a két kisoroló jármű figyelemmel kísérésekor, őket egy fényszóró világításával közlekedő harmadik autó is követte volna, akkor azt ugyanúgy észleli, mint az előző kettőt, ám harmadik autót nem látott. Ezért hajtott be a kereszteződésbe álló helyzetből gyorsulva, és kezdte meg a balra kanyarodást B felé. A balra kanyarodás megkezdésekor a F J által vezetett személygépkocsi 63-70 méter távolságra volt a terhelt személygépkocsijának nyomvonalától (elsőfokú ítélet 5. oldal 4. bekezdés). Erre is figyelemmel a terhelt magatartása maradéktalanul megfelelt a közúti közlekedés szabályainak, és közlekedési manőverével veszélyhelyzetet nem idézett elő.

A terhelt a megállással és a forgalmi viszonyok, az aktuális közlekedési helyzet áttekintésével, az elsőbbségadási kötelezettségének teljesítéséhez szükséges feltételek tisztázására és megállapítására vonatkozó kötelezettségének eleget tett. Ennél több figyelem és körültekintés (korábbi Btk. 14. § 2. fordulat) nem várható el figyelemmel a bizalmi elv alapvető szabályára is, amely szerint a biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy a közlekedési szabályokat mindenki megtartsa és számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják. Emellett természetesen szükséges az is, hogy a közlekedés résztvevői előzékenyek és türelmesek legyenek egymással szemben (lásd a KRESZ preambulumban). Ezt meghaladó elvárhatósági mérce a közlekedésben résztvevőkkel szemben nem támasztható.

c)

Ebben a közlekedési szituációban a közvetlen baleseti veszélyhelyzetet ténylegesen F J sértett hozta létre azért, hogy az éjszakai, korlátozott látási viszonyoknak megfelelő esti időszakban, a megengedett 60 km/h sebességhatárt is jelentős mértékben - közel a kétszeresével - túllépve, 105-110 km/h sebességgel vezette a személygépkocsiját és közelítette meg azt az ekkor is forgalmas útkereszteződést, amelyben a többirányú forgalom számára, valamennyi irányból, több forgalmi sáv került kialakításra a minden irányú kanyarodás lehetőségének biztosítása érdekében. A nem könnyen áttekinthető forgalmi szituációban, az éppen az útkereszteződés sajátosságaira figyelemmel előírt 60 km/h. sebességkorlátozást ilyen jelentős mértékkel túllépő járművezető nem feltételezheti alappal azt, hogy az alárendelt úton közlekedő

jármű vezetője az elsőbbségre jogosult mozgását és az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket megfelelően észlelheti és követheti. Éppen ellenkezőleg, arra kell számítani, hogy a jelentős sebességtúllépés az elsőbbségadásra kötelezettet megtévesztheti.

A Kúria azt állapította meg, hogy F J igen jelentős mértékű sebességtúllépése ezen a helyszínen - mivel az adott közlekedési helyzetben (EBH 2010.2209.), az útkereszteződés miatt számolnia kellett felhajtó gépjárművekre - megtévesztő hatású volt az alárendelt útvonalon közlekedő, elsőbbségadásra kötelezett terhelt számára, aki az elsőbbséggel rendelkező úton közlekedők számára a tőle elvárható elsőbbséget a legmesszebbmenőig biztosította.

A baleset nem a tőle elvárható figyelemmel és körültekintéssel közlekedő terheltnek felróható magatartás folytán következett be, hanem kizárólag az elsőbbségre jogosult közlekedési szabályszegése miatt történt.

Amellett, hogy a terhelt nem szegte meg sem a KRESZ 28. §-ának (2) bekezdésében írt, sem más egyéb közlekedési szabályt, nem róható fel neki, hogy az adott közlekedési helyzetben nem észlelte a két kisoroló személygépkocsi mögül utóbb kibukkanó, F J által vezetett személygépkocsit.

d)

F J kétségtelenül védett útvonalon közlekedett. A KRESZ 1. számú Függelékének III.b) pontjában foglaltak értelmében az elsőbbség: továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben. Azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására.

A védő által is hivatkozott 6/1998. BJE számú büntető jogegységi határozat 1. pontja azt mondja ki, hogy a közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte. Kizárhatja azonban a felelősségét, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetett, vagy ha e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.

A 6/1998. BJE 2. pontja pedig azt is kimondja, hogy az elsőbbségre jogosult, aki a megengedett sebességet túllépte, az elsőbbségadási kötelezettség megszegésével összefüggő közúti balesetért ugyancsak felelősséggel tarthat, kivéve, ha a baleset a jármű megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna.

A jelen ügyben a terhelt nem szegte meg a jogszabályban (a KRESZ 28. § (2) bekezdésének b) pontjában) előírt elsőbbségadási kötelezettségét. A balra kanyarodás megkezdésekor nem észlelte a két kisoroló személygépkocsi után haladó F J személygépkocsiját, így azzal „közlekedési kontaktusban nem állt, ez pedig gyakorlatilag azt jelenti, hogy tényleges helyzetének a felmérésére reális lehetősége nem volt, annak következményeire számítani nem tudott" (BH 2002.2. ind.).

A 6/1998. BJE számú büntető jogegységi határozat egyértelműen állást foglalt abban a kérdésben, hogy az elsőbbségre jogosult elsőbbségi joga nem korlátlan, nem abszolút.

A jogegységi tanács rögzítette, hogy a megengedett sebesség túllépése (mindig) fokozza a baleset kockázatát, és csökkenti a baleset elhárításának a lehetőségét. Kihangsúlyozta azonban, hogy nem állapítható meg az okozati összefüggés akkor, ha a baleset az elsőbbségre jogosult járművének megengedett sebessége mellett is bekövetkezett volna.

Az okozati összefüggés megállapítása esetén - egy második lépcsőben - vizsgálni kell azt is, hogy az elsőbbségre jogosultat az eredmény (a közúti baleset) tekintetében gondatlanság terheli-e, de ennek vizsgálata már meghaladná a jelen felülvizsgálat kereteit.

e)

A Kúria azt is megállapította, hogy a fentebb ismertetett tényállásból az eljárt bíróságok egymásnak ellentmondó, egymást logikailag kizáró jogi következtetéseket vontak le.

Az elsőfokú bíróság egyfelől arra vont (téves) következtetést, hogy a terhelt megszegte az elsőbbségadási kötelezettségét, és ezzel ő hozta létre a veszélyhelyzetet (elsőfokú ítélet 3. oldal 5-6. bekezdés). Ehhez kapcsolatosan állapította meg, hogy a F J számára rendelkezésre álló 0,8-1 másodperc mellett „a baleset elhárítása (értelemszerűen: a baleset) még a megengedett sebességhatár betartásával, intenzív fékezés esetén sem lett volna elkerülhető" (elsőfokú ítélet 5. oldal 4. bekezdés). Azt viszont az elsőfokú bíróság tényként megállapította, hogy „a biztonságos elkerülés kizárólag abban az esetben lett volna biztosított, amennyiben a sértett a 60 km/h sebességhatár pontos betartásával közlekedik" (elsőfokú ítélet 7. oldal 3. bekezdés).

Ez utóbbi ténymegállapítás egybecseng a 6/1998. BJE számú büntető jogegységi határozatban foglaltakkal, és az okozati összefüggés hiányára figyelemmel is kizárja a terhelt büntetőjogi felelősségét.

3.

A Kúria mindezekre tekintettel megállapította, hogy a terhelt

bűnösségének megállapítására a büntető anyagi jog szabályainak a megsértése miatt került sor. Ezért - a Be. 424. §-a (1) bekezdésének 1. fordulata alapján tanácsülésen, a Be. 420. § (1) bekezdése 1. mondatának 1. fordulata szerinti összetételben eljárva - a felülvizsgálati indítványnak helyt adott. A megtámadott határozatot a Be. 427. § (1) bekezdése a) pontjának 1. fordulata alapján megváltoztatta, és maga hozott a törvénynek megfelelő határozatot. Ennek keretében terhelte az ellene közúti baleset okozásának vétsége [1978. évi IV. tv. 187. § (1) bekezdés, (2) bekezdés a) pont] miatt emelt vád alól - a Be. 6. § (3) bekezdése a) pontjának 1. fordulata és a Be. 331. §-ának (1) bekezdése alapján -, mivel terhére rótt cselekmény nem bűncselekmény, felmentette.

A Kúria a terhelt felmentésére figyelemmel magánfél - alapítéletben tartalmában nem rögzített - polgári jogi igényének érvényesítését egyéb törvényes útra utasította [Be. 335. § (1) bekezdés 2. mondat 2. fordulat], míg az összesen 526.597 forint bűnügyi költségről úgy rendelkezett, hogy az állam viseli [Be. 339. § (1) bekezdés 1. fordulat].

A Kúria a felmentésre tekintettel rendelkezett a terhelt által pénzbüntetés és bűnügyi költség címén esetlegesen befizetett összegnek a visszatérítéséről [Be. 585. §-ának (1) bekezdés, (3) bekezdés 1. mondat].

Az ítélet elleni fellebbezés lehetőségét a Be. 3. §-ának (4) bekezdése, felülvizsgálatát pedig a Be. 416. § (4) bekezdésének b) pontja kizárja. Az esetleges újabb indítvánnyal kapcsolatos figyelmeztetés a Be. 418. §-ának (3) bekezdésén alapul azzal, hogy a bíróság - a Be. 421. §-ának (3) bekezdése szerinti feltételek fennállása esetén - az elutasító határozat hozatalát is mellőzheti.

Budapest, 2016. február 22.

Dr. Molnár Gábor Miklós s. k. a tanács elnöke, Dr. Feleky István s. k. előadó bíró, Dr. Katona Sándor s. k. bíró

A kiadmány hitelélül:

bírósági ügyintéző
NYM