

Kúria

ítélet

Az ügy száma: Bfv.II.16/2019/7.
A határozat szintje: felülvizsgálat
A tanács tagjai: . Molnár Gábor Miklós a tanács elnöke, Dr. Feleky István előadó bíró, Dr. Gimesi Ágnes bíró
Az eljárás helye:
Az eljárás formája: tanácsülés
Az ülés napja: 2019. május 27.
Az ügy tárgya: közúti baleset gondatlan okozásának vétsége
Terhelt(ek): ...
Első fok: ártóni Járásbíróság 10.B.41/2017/3. ítélet, 2017. április 18. tárgyalás
Másodfok: Törvényszék 2.Bf.971/2017/3. ítélet, 2018. június 19. nyilvános ülés
Harmadfok: -
Az indítvány előterjesztője: terhelt
Az indítvány iránya: terhelt javára

Rendelkező rész

A Kúria a közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt ... ellen folyamatban volt büntetőügyben a terhelt által előterjesztett felülvizsgálati indítványt elbírálv a Kunszentmártoni Járásbíróság 10.B.41/2017/3. számú ítéletét és a Szolnoki Törvényszék mint másodfokú bíróság 2.Bf.971/2017/3. számú ítéletét megváltoztatja:

... terheltet az ellene közúti baleset gondatlan okozásának vétsége [Btk. 235. § (1) bekezdés] miatt emelt vád alól felmenti.

A pénzbüntetés és a közúti járművezetéstől eltiltás kiszabására vonatkozó rendelkezéseket mellőzi.

Megállapítja, hogy az eljárás során felmerült 99.889 (kilencvenkilencezer-nyolcszáznyolcvankilenc) forint bünygyi költséget az állam viseli.

Elrendeli a pénzbüntetés és a bünygyi költség címén esetlegesen befizetett összegnek a befizetéstől a visszatérítés időpontjáig eltelt időre számított mindenkori kamatával együtt ... terheltnek történő visszatérítését.

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. A Kunszentmártoni Járásbíróság a 2017. április 18. napján tartott tárgyaláson meghozott és kihirdetett 10.B.41/2017/3. számú ítéletével ... terheltet bűnösnek mondta ki közúti baleset gondatlan okozásának vétségében [a Büntető Törvénykönyvről szóló 2012. évi C. törvény (Btk.) 235. § (1) bekezdés]. Ezért őt 150 napi tétel - napi tételenként 1.300 forint -, összesen 195.000 forint pénzbüntetésre ítélte. Rendelkezett továbbá a pénzbüntetés esetleges átváltoztatásáról, részletfizetés engedélyezéséről és kötelezte a terheltet 99.889 forint bünygyi költség megfizetésére.
- [2] Az ügyész terhelt terhére irányuló fellebbezése alapján másodfokon eljáró Szolnoki Törvényszék a 2018. június 19. napján tartott nyilvános ülésen meghozott és kihirdetett 2.Bf.971/2017/3. számú ítéletével az elsőfokú ítéletet megváltoztatta: a terheltet 6 hónap B kategóriára korlátozott közúti járművezetéstől eltiltásra is ítélte, egyebekben pedig helybenhagyta.
- [3] 2. Az elsőfokú bíróság által megállapított (elsőfokú ítélet 2-3. oldal) és a másodfokú bíróság által megalapozottnak értékelt (másodfokú ítélet 2. oldal 1. bekezdés) történeti tényállás a következő:
- Az egy utast szállító terhelt 2016. június 4. napján 8 óra 33 perckor - nappali látási viszonyok között, derült időben - személygépkocsival 78-82 km/óra sebességgel, ... felől ... irányába haladt lakott területen kívül a ... számú - kétirányú, osztatlan, száraz, hibátlan, sík felületű - főúton. A két utast szállító sértett személygépkocsival a terhelttel azonos irányban, a terhelt előtt haladó harmadik személy által vezetett személygépkocsi előtt haladt.
- [4] A terhelt az 59 km+122 szelvénynél változatlan sebességgel, a felfestett záróvonalat átlépve, az előtte haladó két személygépkocsi előzésébe kezdett. A sértett a záróvonalat váltó terelővonalnál a balra lekanyarodást biztosító bekötő útra haladás érdekében 15-20 km/óra sebességre lassított és balra irányt jelzett. A balra kanyarodás megkezdése, illetőleg a terelővonal átlépése előtt figyelmetlensége miatt, forgalmi ok nélkül nem észlelte az általa vezetett személygépkocsi előzését már megkezdő, teljes terjedelmével a bal oldali forgalmi sávban haladó terhelti személygépkocsit, és (mind vészfékezést, mind lassító fékezést tekintve - elsőfokú ítélet 5. oldal 3. bekezdés) féktávolságon belül kezdte meg a balra kanyarodást.
- [5] A terhelt ezt észlelte. Fékezéssel és balra kormányzással megpróbálta az ütközést elkerülni, ennek ellenére 65-70 km/óra sebességgel az általa vezetett személygépkocsi jobb első oldalával ütközött a változatlanul 15-20 km/óra sebességgel elé kanyarodó sértetti személygépkocsi B oszlopának. Az ütközés után mindkét

személygépkocsi a bal oldali füves padkára sodródott. A baleset következtében a sértett nyolc napon túl, míg a terhelt utasa nyolc napon belül gyógyuló sérülést szenvedett.

- [6] Az elsőfokú bíróság ítélete szerint a baleset azért következett be, mert a terhelt az útkereszteződés előtt kezdte meg a két személygépkocsi előzését [megszegve a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II.5.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) 34. § (8) bekezdés e) pont II. fordulatát], továbbá a záróvonalat átlépve kezdte meg az előtte haladó személygépkocsik előzését [megszegve a KRESZ 18. § (1) bekezdés c) pontját]. A baleset bekövetkeztében a sértett is közrehatott, mert megszegte a KRESZ 31. § (6) bekezdésében foglaltakat, miszerint a balra bekanyarodó jármű vezetője párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton a bekanyarodást akkor hajthatja végre, ha meggyőződött arról is, hogy balról járművének előzését vagy kikerülését másik jármű nem kezdte meg.
- [7] A másodfokú bíróság - leszámítva, hogy mellőzte a KRESZ 34. § (8) bekezdés e) pont 2. fordulatára, mint megszegett szabályra utalást - egyetértőleg kiemelte, hogy a „veszélyhelyzethez vezető okfolyamat elindítója a vádlott szabályszegő magatartása volt és bár kétségtelenül fennáll a sértetti közrehatás is, azonban ez pusztán enyhítő körülményként vehető figyelembe, a vádlottat a felelősség alól nem mentesíti”.
- [8] **II. 1.** A bíróság jogerős ügydöntő határozata ellen a terhelt terjesztett elő felülvizsgálati indítványt a büntetőeljárásról szóló 2017. évi XC. törvény (Be.) 648. § a) pontja és 649. § (1) bekezdés a) pontja alapján arra hivatkozással, hogy bűnösségének megállapítására a büntető anyagi jog szabályainak a megsértése miatt került sor.
- [9] A terhelt indítványa szerint a KRESZ 31. § (6) bekezdésének alkalmazása során az az irányadó elv, hogy a záróvonal mellett haladó és balra kanyarodni kívánó jármű vezetőjét ez a közlekedési szituáció nem mentesíti a meggyőződési kötelezettség alól. A sértett figyelmes vezetés mellett meggyőződhetett volna arról, hogy a terhelt által vezetett jármű teljes terjedelmében a bal oldali sávban közlekedik, hiszen már több száz métert megtett, miután először megelőzte a harmadik személy vezette személygépkocsit, majd tovább haladt a sértett által vezetett személygépkocsi megelőzése végett. Hivatkozott a Bfv.II.686/2008/7. számú ítéletre, amely irányadó a záróvonal melletti bekanyarodásra. A balra nagy ívben történő kanyarodást fokozott figyelemmel kell végrehajtani olyan helyzetben, amikor egyértelműen megvannak a kanyarodás feltételei.
- [10] A Bfv.II.1158/2016/6. számú ítélet szerint pedig az esetleges kölcsönös szabálysértések elkövetése esetén azt kell mérlegelni, melyik jármű vezetője hozta létre a veszélyhelyzetet. Az ő magatartása a baleset előidézésének és tényállásszerű sérülés okozásának a veszélyét nem hordozta magában, ezért szabályszegése az utóbb bekövetkezett balesettel nem áll oksági összefüggésben. A balra nagy ívben kanyarodó, súlyos közlekedési szabálysértést

elkövető sértett elháríthatatlan magatartása okozta a súlyos sérüléssel járó balesetet.

- [11] A terhelt mindezek alapján a jogerős ítélet hatályon kívül helyezését és bűncselekmény hiányában a felmentését indítványozta.
- [12] 2. A Legfőbb Ügyészség a BF.81/2019/1. számú átiratában a felülvizsgálati indítványt alaptalannak találta.
- [13] Álláspontja szerint a KRESZ záróvonalat meghatározó 18. § (1) bekezdése alapján a terhelt által megvalósított konkrét magatartás jogilag tilalmazott (normatív kapcsolat). A záróvonal célja, hogy a balesettel érintett útszakaszon az útkereszteződésben balra nagy ívben bekanyarodó járművekkel történő baleset bekövetkezésének a lehetőségét megakadályozza (a norma védelmi célja). A terhelt szabályszegő magatartása a védelmi cél körébe tartozott, és a védelmi céllal okozati összefüggésben állt, mert a baleset az útkereszteződésben eléje bekanyarodó sértett által vezetett jármű és a terhelt által vezetett jármű között jött létre és részben a terhelt szabályszegő magatartása miatt következett be (rizikó összefüggés). A terhelt által megvalósított normasértés pedig amiatt meghatározó jelentőségű, mert annak elmaradása esetén a baleset objektíve elkerülhető lett volna (relevancia).
- [14] A sértett ugyanakkor valóban szabálytalanul hajtotta végre a balra bekanyarodást, ezáltal megszegte a KRESZ 31. § (6) bekezdésében foglalt előírást, de ez kizárólag közreható okként (concausa) értékelhető. Ekként a szabályszegő magatartása tekintetében a terhelt egyenes szándéka (dolus directus), az eredményt illetően a hanyag gondatlansága (negligentia) állapítható meg.
- [15] Azonos következtetésre juthatunk az indítványban megjelölt Bfv.II.1158/2016/6. számú határozat indokolása alapján is. Az abban ismertetett baleset azonban alapvető kérdésben tér el a jelen ügyben irányadó tényállástól. Aszerint ugyanis a terhelt nem az úttest menetiránya szerinti jobb oldalához húzódva, hanem közvetlenül a felezővonal mellett haladt, amely magatartása önmagában a baleset előidézésének és a tényállásszerű sérülés okozásának a veszélyét nem hordozta magában. Ez okból e döntés az indítványban kifejtett álláspont alátámasztására nem alkalmas.
- [16] A bíróságok helytálló következtetést vontak a terhelt bűnösségére, és cselekményének jogi minősítése, valamint a kiszabott büntetés is törvényes. A bíróságok határozatai mentesek a Be. 649. § (2) bekezdésében meghatározott eljárási szabálysértésektől. A Legfőbb Ügyészség ezért azt indítványozta, hogy a Kúria tanácsulésen a megtámadott határozatokat hatályában tartsa fenn.
- [17] 3. A terhelt a Legfőbb Ügyészség átiratában foglaltakra nem tett észrevételt.
- [18] A védő - a két beadványból álló - észrevételében tévesnek ítélte azt, ahogyan a Legfőbb Ügyészség a KRESZ 31. § (6) bekezdését értelmezte. Szerinte a bírói gyakorlatban széleskörű az elvárás a balra nagy ívben kanyarodó, elsőbbségadásra köteles jármű vezetője felé. Szükséges minimum a kétszeri, de a helyzettől függően akár többszöri meggyőződés is. Az áttekintésnek (meggyőződésnek) ahhoz

is elegendőnek kell lennie, hogy egyértelműen megállapítható legyen, releváns elsőbbségi, illetve zavarási távolságon belül közlekedik-e másik közlekedési résztvevő. Ha igen, úgy megfelelő ideig figyelemmel kell kísérni ahhoz, hogy haladási szándéka, sebessége megnyugtatóan megállapítható legyen és szükség szerint a nagy ívben kanyarodónak meg kell állnia és az előzésben lévő balesetmentesen el kell engednie, hogy az előzést konfliktusmentesen be tudja fejezni.

- [19] Ha a balesetben szereplő mindkét jármű vezetője közlekedési szabályt sért, a balesetért az a felelős, aki a veszélyhelyzetet létrehozta (Bfv.II.1158/2016/6.). A Legfőbb Ügyészség viszont nem foglalkozott a másik hivatkozott döntéssel (Bfv.II.686/2008/7.), amely döntés ellentétes lenne az ügyészi átiratban foglaltakkal. Arról szól, hogy záróvonal mellett előzött a sértett, a terhelt a balra kanyarodás végrehajtása előtt nem győződött meg annak veszélytelenségéről és emiatt baleset következett be.
- [20] A jelen ügyben biztosított volt a meggyőződési kötelezettség, hiszen a terhelt a balesetet okozó jármű mögött már megelőzött egy másik személygépkocsit, tehát több száz méter óta már a bal oldali „előző sávban” haladt. A sértett számára biztosítva volt, hogy hosszú másodpercekig figyelemmel kísérje a bal oldali forgalmi sávot. Ezt elmulasztotta, ezért a balesetért a sértettet terheli a felelősség.
- [21] A védő további döntésekre is hivatkozott. Kifejtette, hogy a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjának megszegése körében vizsgálni kell, hogy a balesetben részes jármű vezetője a baleset elhárítására vonatkozó kötelezettségének ténylegesen eleget tett-e. Tisztázni kell, hogy megtett-e minden tőle elvárhatót a más által előidézett veszélyhelyzet megszüntetése, a baleset elhárítása érdekében. Felelősségre kell vonni, ha passzív marad vagy késedelmesen cselekszik, s csupán felelősségének mértéke alakul másként, mintha a veszélyhelyzetet ő idézte volna elő (BH 1981.488.).
- [22] A balra kanyarodás megkezdése - a felezővonal átlépése - előtt a gépkocsi vezetője köteles meggyőződni arról, hogy járművének előzését balról nem kezdték-e meg (BH 1977.89.). A két forgalmi sávós úttesten haladó, és balra kanyarodni szándékozó jármű vezetője akkor jár el a KRESZ rendelkezéseinek megfelelően, ha első ütemben irányjelzés mellett az úttest felezővonalához húzódik, és a második ütemet - a balra bekanyarodást - kizárólag akkor kezdheti meg, miután meggyőződött arról, hogy a járműve előzését a mögötte haladó jármű nem kezdte meg (BH 2002.216. közelebbről: I.).
- [23] **III.** A Kúria azt állapította meg, hogy a terhelt felülvizsgálati indítványa alapos.
- [24] 1. A terhelt indítványa szerint bűnösségének a megállapítása törvénysértő. 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 [Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpont].

- [25] 2. A Btk. 235. § (1) bekezdése szerint a közúti baleset okozásának vétségét az követi el, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz.
- [26] A felülvizsgálati eljárásban kötelezően irányadó tényállás [Be. 650. § (2) bekezdés, Be. 659. § (1) bekezdés] szerint a terhelt előtt egy harmadik személy, az előtt pedig a sértett egyaránt személygépkocsival egy irányba haladt. A terhelt 78-82 km/óra sebességgel az előtte haladó két személygépkocsi előzését úgy kezdte meg, hogy a felfestett záróvonalat átlépve tért át a menetirányuk szerinti bal oldali forgalmi sávba.
- [27] Aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon, és ne zavarjon [azonos szövegezéssel: a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény 5. § (1) bekezdés c) pont és KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pont]. Ezt a közúti közlekedésre vonatkozó általános gondossági szabályt a KRESZ konkretizálja speciális részletszabályok felállításával.
- [28] A közúti közlekedésben érvényesülő ún. „bizalmi elv” alapja, hogy minden közlekedő ismeri és betartja a közlekedés szabályait. A terhelt a záróvonal átlépésével megsértette a KRESZ 18. § (1) bekezdés c) pontjában meghatározott közúti közlekedési szabályt. E szabály alapján a záróvonal útburkolati jel. Hosszirányú folytonos vonal, amely az úttest felezővonalát jelzi, illetőleg a két forgalmi irányt, a forgalmi sávokat egymástól, vagy a nyílt villamospályát a forgalmi sávtól választja el; a záróvonalat járművel sem átlépni, sem érinteni nem szabad; ha azonban közvetlenül a záróvonal mellett terelővonal is van, a záróvonal a terelővonal felől - az előzésre, illetőleg a bekanyarodásra vonatkozó szabályok megtartásával - átléphető.
- [29] A terhelt a 78-82 km/óra sebességgel haladása során nem sértette meg a lakott területen kívüli egyéb (nem autópálya, nem autót) útra vonatkozó legfeljebb 90 km/óra sebességhatárt [KRESZ 26. § (1) bekezdés a) pont ac) alpont]. Ahol azonban a terhelt a záróvonalat átlépte, a záróvonal mellett terelővonal nem volt. Erre tekintettel a terhelt - egyenes szándékkal (Btk. 7. § 1. fordulat) - megszegte az idézett közúti közlekedési szabályt.
- [30] A sértett a záróvonalat felváltó terelővonalnál a balra lekanyarodást biztosító bekötő útra behaladása érdekében 15-20 km/óra sebességre lassított és balra irányt jelzett. A sértett a balra kanyarodás megkezdése, illetőleg a terelővonal átlépése előtt a figyelmetlensége miatt, forgalmi ok nélkül nem észlelte a harmadik személy által vezetett személygépkocsi előzésén túllevő, teljes terjedelmével, tartósan a bal oldali forgalmi sávban haladó és a sértett által vezetett személygépkocsi előzését is már megkezdő, terhelt által vezetett személygépkocsit.

- [31] Az útkereszteződés két vagy több útnak azonos szintben való kereszteződése, egymásba torkollása, illetőleg elágazása [KRESZ I. számú függelék I.k) pont]. A KRESZ 34. § (8) bekezdés e) pontja alapján tilos előzni útkereszteződésben és közvetlenül útkereszteződés előtt, kivéve -, ha a forgalmat rendőr vagy fényjelző készülék irányítja és az előzés az úttest menetirány szerinti bal oldalának igénybevételeivel nem jár, - ha a jármű főútvonalon vagy olyan más úton halad, amelyen elsőbbségét jelzőtábla [16. § (1) bekezdés u) pont] jelzi - körforgalmú úton -, ha a járművel csak jobbról szabad előzni [(4) bekezdés]. A jelen ügyben a főszabály (előzni tilos útkereszteződésben és közvetlenül útkereszteződés előtt) érvényesül, a tilalmat feloldó kivételek a jelen ügyben nem állnak fenn.
- [32] Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy az ütközési pont előtt 300 méterre „Előzni tilos” jelzőtábla, majd attól 152 méterre (azaz az ütközési pont előtt 148 méterre) jobbról a ... főútba torkolló ... számú földút van. Ez az útkereszteződés feloldotta az előzési tilalmat.
- [33] A KRESZ 14. § (1) bekezdés f) pontja alapján az „Előzni tilos” (32. ábra) tábla azt jelzi, hogy az úton előzni tilos. Ez a tilalom nem vonatkozik kétkerekű motorkerékpárnak, segédmotoros kerékpárnak és kerékpárnak, valamint állati erővel vont járműnek és kézikocsinak gépjárművel való előzésére, továbbá az úttest közepén levő vágányon haladó villamos előzésére. A jelen ügyben a főszabály (az úton előzni tilos) érvényesül, a tilalmat feloldó kivételek a jelen ügyben nem állnak fenn.
- [34] A KRESZ 14. § (6) bekezdés 1. mondata értelmében az (1) bekezdés c)-g) pontjában említett jelzőtábla hatálya a táblánál kezdődik és a következő útkereszteződés kezdetéig tart, kivéve, ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla ennél rövidebb távolságot jelöl meg, vagy a (7) bekezdésben említett jelzőtábla a tilalmat előbb feloldja. Az elsőfokú bíróság tényként állapította meg, hogy a tilalmat feloldó jelzőtábla nincs, és nem állapította meg, hogy a jelzőtábla alatt ennél rövidebb távolságot megjelölő kiegészítő tábla lett volna. Minderre tekintettel az elsőfokú bíróság helyesen állapította meg, hogy az előzési tilalmat feloldotta az ütközési pont előtt 148 méterre a ... főút és az abba jobbról betorkolló ... számú földút alkotta útkereszteződés (elsőfokú ítélet 4. oldal 6. bekezdés).
- [35] Az elsőfokú bíróság arra is kitért, hogy az ütközési pont előtt 300 méterre van egy „Bukkanó” jelzőtábla is. A „Bukkanó” (75. ábra) tábla azt jelzi, hogy az úton a domborzati viszonyok miatt a kilátás korlátozott [KRESZ 16. § (1) bekezdés h) pont]. A veszélyt jelző tábla és a veszély helye (a veszélyes útszakasz kezdete) között a távolság lakott területen kívül egyéb úton (nem autópályán) 150-250 méter, kivéve ha a jelzőtábla alatt elhelyezett kiegészítő tábla (96. ábra) rövidebb távolságot jelöl meg [KRESZ 16. § (2) bekezdés 2. fordulat].
- [36] Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy az ütközési pont előtt 300

méterre kihelyezett „Bukkanó” veszélyt jelző tábla hatálya a terhelt által megkezdett előzéskor nem állt fenn (elsőfokú ítélet 4. oldal 8. bekezdés), tehát végső soron a jelen ügyben közömbös, míg az előzési tilalom sem érvényesült, mert azt feloldotta az ütközési pont előtt 148 méterre a ... főút és az abba jobbról betorkolló ... számú földút által alkotott útkereszteződés. Mégis - további indokolás nélkül - a terhelt terhére rótt a KRESZ 34. § (8) bekezdés e) pont 2. fordulatában írt szabály megszegését (elsőfokú ítélet 5. oldal 5. bekezdés). A másodfokú bíróság pedig annak alapján mellőzte e szabályszegés megállapítását, hogy az elsőfokú bíróság által felhívott jogszabályhely - ezen nyilvánvalóan a KRESZ 14. § (6) bekezdés 1. mondatát értette - feloldotta az előzési tilalmat (másodfokú ítélet 2. oldal 5. bekezdés). A másodfokú bíróság nem taglalta, hogy van-e ellentmondás az elsőfokú bíróság indokolásában.

[37] 3. A Kúria álláspontja a következő:

Az előzési tilalom fennállhat az „Előzni tilos” jelzőtábla utasítása alapján, de fakadhat az útkereszteződésben fennálló, illetőleg közvetlenül az útkereszteződés előtti előzési tilalomból is. A jelzőtábla utasítása alapján fennálló előzési tilalom valóban „az útkereszteződésig” tart. Ott viszont a KRESZ 34. § (8) bekezdés e) pontjában megfogalmazott, az útkereszteződésben, illetőleg közvetlenül az útkereszteződés előtt előzést tilalmazó szabálynak nyilvánvalóan és feltétlenül érvényesülnie kell.

[38] Az alapügyben eljáró bíróságok tévesen, kizárólag az ütközési pont előtt 148 méterre a ... főút és az abba jobbról betorkolló ... számú földút által alkotott útkereszteződést vették figyelembe. Kétségtelen, hogy az útkereszteződés elhagyása után már sem a külön táblával elrendelt, sem a útkereszteződésben érvényesülő előzési tilalom nem állt fenn. A záróvonal azonban továbbra is ki volt jelölve és a terhelt a záróvonal átlépésére vonatkozó tilalom megszegésével megelőzte a harmadik személy által vezetett személygépkocsit, majd megkezdte a sértett előzését, amikor a záróvonalat váltó terelővonalnál a sértett balra kanyarodást jelzett és egyúttal a kellő körültekintés nélkül a balra kanyarodást megkezdte.

[39] A baleset helyszíne - a ... főút és az arról balra lehaladást biztosító (egyebekben nem pontosított) bekötőút együttese - kétségtelenül (ugyancsak) útkereszteződést képezett. Mindezekhez képest a terhelt a sértett előzése során mind a záróvonal átlépését tilalmazó rendelkezést (KRESZ 18. § (1) bekezdés c) pont) mind a KRESZ 34. § (8) bekezdés e) pont 2. fordulatában írt szabályt megszegte. Egyrészt a záróvonal átlépésével és másrészt az előzési tilalom megsértésével mégsem a terhelt volt az, aki a közvetlen baleseti veszélyhelyzetet létrehozta.

[40] A vizsgált és megállapított közlekedési szabályszegésekkel a terhelt nem teremtette meg a baleset bekövetkezésének közvetlen veszélyét. A közlekedés általában fokozott veszéllyel jár az abban résztvevők és azzal érintettek számára. Ezt a veszélyt

kétségtelenül fokozza, ha a veszély meghatározott keretek között tartására szolgáló KRESZ szabályokat a járművezető megszegi. A büntetőjogi felelősség megállapításához azonban az is szükséges, hogy a ténylegesen megvalósult közlekedési szabályszegések relevanciája az utóbb bekövetkezett balesetben megállapítható legyen. A Kúria álláspontja szerint a terhelt által kétségtelenül elkövetett közlekedési szabályszegések nem álltak releváns okozati kapcsolatban a bekövetkezett balesettel, amelynek következtében az egyik sértett súlyos sérülést szenvedett.

- [41] Aki járművel irányt változtat (terelővonalat, az úttest szélét vagy képzeletbeli felezővonalát átlépi, forgalmi sávot változtat, másik útra bekanyarodik, főútvonalról vagy szilárd burkolatú útról letér stb.) köteles az azonos irányban vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni [KRESZ 29. § (1) bekezdés]. A balra bekanyarodó jármű vezetője párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton a bekanyarodást akkor hajthatja végre, ha meggyőződött arról is, hogy balról járművének előzését vagy kikerülését másik jármű nem kezdte meg [KRESZ 31. § (6) bekezdés].
- [42] A sértett akkor, amikor a kellő körültekintés nélkül a balra kanyarodását megkezdte, ezeket a szabályokat megszegte. A KRESZ 29. § (1) bekezdése és a KRESZ 31. § (6) bekezdése együtt értelmezendő. A járművezetőnek feltétlenül elsőbbséget kell biztosítania az azonos irányban (vagy szemben) haladó, irányt nem változtató járműveknek, és egyúttal meg kell meggyőződnie arról is, hogy balról járművének előzését vagy kikerülését másik jármű nem kezdte meg.
- [43] A meggyőződési kötelezettség a közlekedés biztonságát szolgáló alapvető törvényi követelmény. A meggyőződési kötelezettség teljesítése az adott közlekedési helyzet függvénye. Minimálisan elegendő lehet a visszapillantó tükör megtekintése, de amennyiben a gépkocsi tükreinek holt tere van, az áttekintést hátrafordulással kell biztosítani (Bfv.II.686/2008/7.). A meggyőződési kötelezettség addig is terjedhet, hogy a jármű vezetőjének meg is kell állnia az aktuális közlekedési helyzet körültekintő, alapos felmérése érdekében.
- [44] A védő által hivatkozott döntések (BH 2002.216.I., BH 1981.488., BH 1977.89.) példázzák, hogy a járművezetőtől mi várható el a meggyőződési kötelezettség teljesítése kapcsán. A védő által hivatkozott Bfv.II.686/2008/7. számú végzés a jelen ügybeli esethez hasonlíthatóan arról szól, hogy az irányadó tényállás szerint a sértett - párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úttesten - több járművet előzött a kereszteződés előtt a záróvonal és az „Előzni tilos!” tábla ellenére. A terheltnek lett volna lehetősége a közlekedési helyzet felismerésére, és a sértett által megkezdett előzés miatt a balra kanyarodást nem hajthatta volna végre. A Legfelsőbb Bíróság szerint nem mentesíti a terheltet az a jóhiszemű feltételezés, hogy a záróvonal és az „Előzni tilos!” jelzőtábla miatt hátulról - őt előzve - nem közlekedik gépkocsi, ezért egyetértett az eljárt bíróságok jogkövetkeztetésével: az ütközést a

balra kanyarodás biztonságos voltáról meg nem győződő terhelt figyelmetlensége okozta. A sértett többszörös KRESZ szabályszegő magatartása közreható ok volt. A védő mindebből csak azt emelte ki, hogy amennyiben a gépkocsi tükreinek holt tere van, az áttekintést hátrafordulással kell biztosítani.

- [45] A Legfelsőbb Bíróság, a védő által nem hivatkozott, a jelen ügybeli esethez hasonlítható ügyben hozott Bfv.I.40/2002/8. számú ítéletével a terheltet az ellene halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt emelt vád alól felmentette. A terhelt a megkülönböztető jelzésű járművel - közlekedési szabályt nem szegve - az előtte haladó sértetti jármű előzése végett a felezővonalon áthaladva a bal oldali forgalmi sávba tért át. A sértett az útkereszteződés előtt irányjelzőjével balra kanyarodási szándékát jelezte, lassított, de - a KRESZ 42. §-át és 29. § (1) bekezdését megszegve - nem biztosított elsőbbséget a megkülönböztető jelzést használó terhelti járműnek és nem győződött meg az áthaladás biztonságos voltáról: a záróvonalat átlépve, váratlanul balra kanyarodott a terhelti jármű elé, annak féktávolságán belül. A terhelt a sértett szabálytalan manőverét észlelte. Az ütközés elkerülése érdekében balra kormányozott, ám az ütközés elháríthatatlan volt és hátulról ütközött a sértetti járművel.
- [46] A védő által hivatkozott Bfv.II.1158/2016/6. számú ítélet a jelen ügybelitől ellentétes tényálláson alapul. Az ítélet lényege, hogy az I. rendű terhelt a felezővonalat is átlépve szabálytalanul kezdett előzésbe és ütközött a vele szemben nem az út menetiránya szerinti jobb oldalán, hanem a felezővonalhoz húzódva közlekedő II. rendű terhelttel. Mindkét terhelt KRESZ szabályt szegett, de ha az I. rendű terhelt a rá vonatkozó szabályt követi, a két jármű biztonságos oldaltávolság tartásával elhaladhatott volna egymás mellett és a baleset nem következik be, azaz teljesen közömbös lett volna az események kimenetele szempontjából, hogy a II. rendű terhelt egyébként megszegte a KRESZ jobbra-tartási kötelezettséget előíró fentebb hivatkozott szabályát.
- [47] A Kúria ezen ítélete - amint a védő megfogalmazta - valóban summázható akként, hogy „ha a balesetben szereplő mindkét jármű vezetője közlekedési szabályt sért, a balesetért az a felelős, aki a veszélyhelyzetet létrehozta.”.
- [48] 4. Miután a jelen ügyben a közvetlen baleseti veszélyhelyzet a sértett KRESZ szabályszegése folytán alakult ki, a terheltet a baleset elhárításának kötelessége terhelte. A KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában meghatározott - a fentiekben már idézett - általános baleset-elhárítási szabály megszegése értelemszerűen csak akkor róható a terhelt terhére, amennyiben meg volt számára a baleset elhárításának a lehetősége. Az adott tartalmában irányadó tényállás alapján azonban az volt megállapítható, hogy a sértett váratlan balra kanyarodása folytán kialakult közlekedési helyzetben a terhelt - függetlenül attól, hogy esetleges észlelési késedelme, a járművek egymáshoz képesti távolsága, a féktávolság stb. nem került megállapításra - az általánosan és így a tőle is elvárható

intenzív fékezés mellett sem háríthatta el a sértettel való ütközést, a baleset bekövetkezését. Ezért - tehát a baleset elháríthatatlansága folytán - a terhelt büntetőjogi felelősségének a megállapítására nem kerülhetett volna sor.

- [49] Az ítélezési gyakorlat - részben a 6/1998. BJE jogegységi határozat iránymutatása nyomán - a büntetőjogi felelősséget a baleset bekövetkezéséért való felelősséghez kapcsolja. A baleset bekövetkezéséért való felelősség megállapítása során pedig mindig vizsgálni kell, hogy a tettes terhére rótt szabályszegésnek volt-e konkrét relevanciája.
- [50] Az irányadó tényállás alapján a sértett váratlanul balra, az addig mögötte és vele egy irányban haladó, irányát nem változtató terhelt által vezetett személygépkocsi elé kanyarodott, ezzel megsértette a KRESZ 29. § (1) bekezdésében és a KRESZ 31. § (6) bekezdésében előírt közúti közlekedési szabályokat. A terhelt - noha maga is közúti közlekedési szabályokat sértett a záróvonal átlépésével és az útkereszteződésben, illetőleg közvetlenül az útkereszteződés előtti előzésbe kezdéssel - ebben a helyzetben ütközött a sértettel.
- [51] Összegezve tehát a Kúria azt állapította meg, hogy a sértett közlekedési szabályszegése idézte elő a közvetlen baleseti veszélyhelyzetet és indította el a balesethez vezető okfolyamatot. A terhelt közúti közlekedési szabályszegései nem álltak releváns okozati összefüggésben az ütközéssel (balesettel), illetőleg ennek eredményével, és felelőssége a baleset el nem hárításában nem állapítható meg.
- [52] A terhelt felülvizsgálati indítványa ekként alaposnak bizonyult, mert a jogerős ítéletben terhére rótt cselekménye nem bűncselekmény, ezért bűnösségének megállapítására a büntető anyagi jog szabályainak megsértésével került sor.

Az indítvány elvi tartalma

- [53] A bűnösség megállapítása törvénysértő. A közvetlen veszélyhelyzetet a sértett hozta létre, amikor balra kanyarodás előtt nem győződött meg annak biztonságosságáról.

A döntés elvi tartalma

- [54] A felülvizsgálati indítvány alapos. Amennyiben a sértett a személygépkocsijával váratlanul balra - az addig mögötte és vele egy irányban haladó, irányát nem változtató, előzését már megkezdő és a teljes terjedelemmel a menetirány szerinti bal oldali forgalmi sávban lévő - terhelt által vezetett személygépkocsi elé kanyarodik, annak féktávolságán belül, ezzel megsérti azt a KRESZ 29. § (1) bekezdésében előírt közúti közlekedési szabályt, amely szerint, aki járművel irányt változtat, köteles az azonos irányban vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni. Megsérti továbbá a KRESZ 31. § (6) bekezdésében előírt azon közúti közlekedési szabályt is, amely szerint a balra bekanyarodó jármű vezetője párhuzamos közlekedésre nem alkalmas úton a bekanyarodást akkor hajthatja végre, ha meggyőződött arról is, hogy balról járművének előzését vagy kikerülését másik jármű nem kezdte

meg.

A közvetlen veszélyhelyzetet a sértett hozta létre. Ebben a helyzetben, a terheltet a baleset elhárításának kötelezettsége terhelte, amely nem vezetett eredményre. A baleset elhárításának eredménytelensége nem róható fel a terheltnek, és az ütközés (baleset) objektíve sem volt elhárítható, mert a sértett féktávolságon belül kanyarodott a terhelt elé.

A terhelt cselekménye nem bűncselekmény, nem valósítja meg a közúti baleset okozásának vétségét.

Záró rész

- [55] A kifejtettek alapján a Kúria - a Be. 660. § (1) bekezdés főszabálya alapján tanácsülésen, a Be. 655. § (1) bekezdés főszabálya szerinti összetételben eljárva - a terhelt által előterjesztett felülvizsgálati indítványnak helyt adott. A megtámadott határozatot - a Be. 662. § (2) bekezdés a) pont 1. fordulata alapján - megváltoztatta és maga hozott a törvénynek megfelelő határozatot. A terheltet az ellene közúti baleset gondatlan okozásának vétsége [Btk. 235. § (1) bekezdés] miatt emelt vád alól - a Be. 566. § (1) bekezdés a) pontja alapján - felmentette.
- [56] A Kúria a terhelt felmentéséhez igazodóan mellőzte a jogerős ítélet mindazon rendelkezéseit, amelyek a bűncselekmény miatt kiszabott büntetésekre vonatkoztak, és megállapította, hogy az alapügyben felmerült 99.889 forint bünyügyi költséget - a Be. 575. § (1) bekezdés 1. fordulata alapján - az állam viseli.
- [57] A Kúria egyúttal - a Be. 856. § (1) bekezdés c) pont 1. fordulata alapján - elrendelte a bünyügyi költség címén esetlegesen befizetett összegnek a befizetéstől a visszatérítés időpontjáig eltelt időre számított mindenkorai kamatával együtt a terheltnek visszatérítését.
- [58] 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 27.

Dr. Molnár Gábor Miklós s.k. a tanács elnöke, Dr. Feleky István s.k. előadó bíró, Dr. Gimesi Ágnes s.k. bíró

A kiadmány hitelével:

Lévai Viktória
tisztviselő