

Kúria végzése

Az ügy száma: Bfv.II.569/2019/6.
A határozat szintje: felülvizsgálat
A tanács tagjai: . Katona Sándor a tanács elnöke
 . Somogyi Gábor előadó bíró
 . Vaskuti András bíró

Az eljárás helye:
Az eljárás formája: tanácsülés
Az ülés napja: 2019. november 11.
Az ügy tárgya: közúti baleset okozásának vétsége
Terhelt(ek) : ...
Első fok: ékescsabai Járásbíróság, 9.B.247/2017/18., ítélet,
 2018. március 1., tárgyalás
Másodfok: Törvényszék, 1.Bf.246/2018/5., ítélet, 2019. január
 29., nyilvános ülés

Harmadfok: -

Az indítvány előterjesztője: védő
Az indítvány iránya: a terhelt javára

Rendelkező rész

A Kúria a közúti baleset okozásának vétsége miatt ... terhelt ellen folyamatban volt büntetőügyben a terhelt védője által előterjesztett felülvizsgálati indítványt elbírálv a Békéscsabai Járásbíróság 9.B.247/2017/18. számú, valamint a Gyulai Törvényszék mint másodfokú bíróság 1.Bf.246/2018/5. számú ítéleteit hatályában fenntartja.

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

Indokolás

- [1] I. 1. A Békéscsabai Járásbíróság a 2018. március 1. napján meghozott és kihirdetett 9.B.247/2017/18. számú ítéletével ... terheltet bűnösnek mondta ki közúti baleset okozásának vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés, valamint (2) bekezdés b) pont]. Ezért 1 év 8 hónapi szabadságvesztésre és 10 hónapi „B” kategóriába tartozó

járművek vezetésétől való eltiltásra ítélte azzal. A szabadságvesztés végrehajtását 2 évi próbaidőre felfüggesztette, és akként rendelkezett, hogy annak végrehajtási fokozata fogház, valamint abból a terhelt - a végrehajtás elrendelése esetén - legkorábban a büntetés kétharmad részének letöltése után bocsátható feltételes szabadságra. Egyúttal a terheltet előzetes mentesítésben részesítette.

- [2] A kétirányú fellebbezések alapján másodfokon eljáró Gyulai Törvényszék a 2019. január 29. napján meghozott és kihirdetett 1.Bf.246/2018/5. számú ítéletével a terhelt szabadságvesztése felfüggesztésének tartamát 3 évre, a „B” kategóriájú közúti járművezetéstől eltiltás tartamát ugyancsak 3 évre súlyosította; egyebekben azonban az elsőfokú ítéletet helybenhagyta.
- [3] 2. A jogerős ítéletben megállapított tényállás a következő.
- [4] ... terhelt 2015. július 01. napja óta folyamatosan ügyeletes vezetői munkakört tölt be a ... állományában, váltásos munkarendben, 12/24 órás váltással. 2016. november 21. napján 07 óra 00 perctől 19 óra 00 percig volt szolgálatban, s november 21. napján 19 óra 00 perctől november 22. napján 24 óra 00 percig semmiféle feladat ellátására nem volt beosztva.
- [5] A terhelt 2016. november 22. napján 07 óra 00 perckor kezdte meg szolgálatát a ... Mentőszervezeténél. 14 óra 37 perckor mellkasi fájdalom, tachycardia jelzéssel érkezett bejelentés miatt kezdte meg a mentőegység a kivonulást a mentőállomástól 2,3 kilométer távolságban lévő ... szám alatti helyszínre. A terhelt által vezetett ... forgalmi rendszámú, Mercedes Sprinter típusú mentőgépkocsi az elindulástól kezdődően megkülönböztető hang- és fényjelzés használatával közlekedett ... lakott területén belül, a ... útvonalon. Ezen az útszakaszon 8 összehangoltan működő forgalomirányító fényjelző készülék van, s valamennyi jelzőlámpa piros jelzést mutatott, amikor az érintett útkereszteződéseken a mentőgépkocsi a megkülönböztető jelzés folyamatos használatával áthaladt.
- [6] 2016. november 22. napján 14 óra 40 perc körüli időpontban ... terhelt a mentőgépkocsival ... lakott területén belül, a ... úton közlekedett, a ... utca felől a ... utca irányába. Ekkor nappali, természetes fény volt, a napkorong a horizont fölött 09 fok 40 perc magasságban, majdnem éppen északkeleti irányban látszódott, s a szemből sütő nap vakító hatású volt, de a terhelt fényre sötétedő szemüveglencsével készült szemüveget viselt, így a napfény a látását nem korlátozta. Derült, száraz idő volt, a levegő hőmérséklete +10 Celsius fok lehetett. A 2-2 forgalmi sávból álló, útburkolati jelekkel ellátott, aszfalt burkolatú úttest hibátlan felületű, száraz állapotú volt. A forgalmi sávok szélessége 3,3-3,3 méter volt, s a terhelt a mentőgépkocsival a belső forgalmi sávban közlekedett. Erős forgalom volt, de a baleset időpontjában sem a terhelt haladási irányával megegyező, sem azzal szembejövő forgalom nem volt.
- [7] A terhelt az általa vezetett mentőgépkocsival 14 óra 40 perc körüli

időpontban közelítette meg a ... utca kereszteződését, ahol a forgalomirányító fényjelző készülék szintén piros jelzést adott. A mentőgépkocsi változatlanul folyamatos megkülönböztető hang- és fényjelzéssel haladt, s itt a terhelt még a légkürtöt is bekapcsolta. A kereszteződésben egyenes irányba kívánt továbbhaladni, a belső forgalmi sávban. A mentőgépkocsi sebessége 87-89 km/h volt - a lakott területen belül engedélyezett 50 km/h haladási sebességgel szemben -, s annak ellenére, hogy az általa igénybe vett egyenesen haladó forgalmi sávban a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzést adott, a terhelt a jármű sebességét nem csökkentette.

- [8] Ugyanekkor a terhelt haladási irányát tekintve jobbról, a kiemelt járdaszigeten várakozott ... 16 éves sértett, aki az Ambitio típusú női vázas kerékpárjának nyergében ült, s lábával a talajra támaszkodott. A sértett a bal kezében tartotta a mobiltelefonját, s az ahhoz csatlakoztatott fülhallgató a fülében volt, és azon a közepesnél erősebb hangerővel zenét hallgatott. A mentőgépkocsi megkülönböztető hangjelzése azonban még így is legalább 150 méter távolságból a sértett számára objektíve hallható volt. Ennek ellenére a sértett egyáltalán nem nézett a közeledő mentőgépkocsi irányába, hanem folyamatosan a szemben lévő kihelyezett, s a kijelölt gyalogos-átkelőhely forgalmát szabályozó forgalomirányító fényjelző készüléket nézte. Amikor az zöld jelzésre váltott, akkor a sértett a kerékpárján ülve elindult. Az elindulásának a pillanatában a terhelt által vezetett mentőgépkocsi a későbbi elütési ponttól 71-72 méter távolságban járt. Ekkor a kiemelt járdaszigeten lévő oszlopok részleges takaró hatást fejtettek ki, de a terhelt számára a kerékpáros így is látható volt. Ennek ellenére a terhelt ekkor még semmit nem tett a baleset elkerülése érdekében, hanem változatlan sebességgel haladt tovább.
- [9] ... sértett az úttestre történő felhaladás előtt nem nézett szét, hanem változatlanul előre tekintve, a mozgáskorlátozottak számára kiépített rámpán lehajtott a kiemelt járdaszigetről, s a kijelölt gyalogos-átkelőhelytől - a terhelt szemszögéből annak túloldalán - 1 méter távolságban, azzal párhuzamosan megkezdte az úttesten történő áthaladást, a terhelt haladási irányát tekintve jobbról balra. A kerékpár sebessége 9-12 km/h volt. Amikor a sértett a kerékpár első kerekével felhajtott az úttestre, akkor a terhelt által vezetett mentőgépkocsi a későbbi ütközési ponttól már mindössze 59-60 méter távolságban volt, s változatlan, 87-89 km/h sebességgel haladt.
- [10] A terhelt 0,5-1 másodperc észlelési-cselekvési késedelemmel csak akkor kezdte meg a fékezést, amikor a mentőgépkocsi eleje a későbbi ütközési ponttól 39-40 méter távolságban járt. Tekintettel arra azonban, hogy a terhelt által alkalmazott 87-89 km/h sebességhez az adott útviszonyok között, intenzív fékezéssel 75-77 méter féktávolság tartozott, ezért a jármű az ütközési pont előtt már nem volt megállítható. Mivel a kerékpáros sértett változatlan, 9-12 km/h sebességgel továbbhaladt, s a belső forgalmi sávba eljutva

keresztelte a mentőgépkocsi haladási sávját, ezért a baleset már nem volt elkerülhető, s a terhelt által vezetett gépjármű 75-77 km/h sebességgel a kerékpárost elütötte.

- [11] A baleset következtében ... sértett a hát bal oldalán, valamint a bal lábszár alsó harmadában vérbeszűrődést, azok vetületében részben tasakos jellegű bevérzést, hámfosztásokat, hámozódásokat, kemény- és lágyburok alatti vérzést, súlyos fokú agyvizenyőt, agyzúzódást, koponyaalapi törést, kétoldali mellkasi folyadékgyülemet, bal oldali tüdőzúzódást, a bal oldali IX-XI. borda hátsó ívén törést, bal oldali lábszár törést, a bal vese zsíros tokjának bevérzését és veserepedést, valamint a vékonybél- és vastagbélfordor kis szakaszának vérbeszűrődését szenvedte el, s életveszélyes állapotban szállították be a ... Központi Kórház Intenzív Osztályára. A kórházban a sértetten műtétet hajtottak végre, azonban a koponya megnyitását követően a keringése összeomlott, s 19 óra 40 perckor a halála bekövetkezett. Halálának közvetlen oka az agysérülés (keményburok alatti vérzés és agyzúzódás) miatt kialakult agyvizenyő és agytörzsi-középagyi beékelődés volt. A baleset bekövetkezése és a halál beállta között közvetlen ok-okozati összefüggés állapítható meg. A sértett koponyasérülései olyan súlyosak voltak, hogy az idejekorán érkező szaksegítség sem tudta a halálát elhárítani, az feltartóztathatatlanul bekövetkezett. A sértett nem szenvedett olyan természetes okú megbetegedésben vagy állapotban, amely a halál beálltát elősegítette vagy sietttette volna. Az egészségügyi ellátás során a szakma szabályainak megfelelően jártak el, szakmai szabályszegésre vagy mulasztásra utaló adat nem merült fel.
- [12] A baleset ... sértett részéről elhárítható lett volna, amennyiben megfelelő figyelemmel vesz részt a közúti közlekedésben. A terhelt által vezetett mentőgépkocsi megkülönböztető hangjelzése ugyanis - zenehallgatás mellett is - legalább 150 méter távolságból már objektíve hallható volt, s azt a sértettnek még abban az esetben is legalább 65 méter távolságból hallania kellett, amennyiben a mobiltelefonjához csatlakoztatott fülhallgatón keresztül maximális hangerővel hallgatta a zenét. Abban a pillanatban pedig, amikor a sértett a kerékpárján ülve megkezdte a felhaladást a ... út úttestjére, akkor tőle a mentőgépkocsi mindössze 59-60 méter távolságban volt, s az a sértett számára jól látható lett volna, annál is inkább, mert a jármű a megkülönböztető fényjelzéseit is folyamatosan használta. Erre tekintettel az éppen akkor elinduló sértettnek lehetősége lett volna arra, hogy a kerékpárral megálljon, s biztosítsa a terhelt számára a biztonságos továbbhaladás lehetőségét. A sértett azonban - valamely szubjektív okból - mindvégig csak a haladási irányának megfelelően, egyenesen előre nézett, s kizárólag az ütközés előtti pillanatban nézett a mentőgépkocsi irányába.
- [13] ... terhelt vonatkozásában ugyan a kerékpárosnak az úttestre történő felhaladásához viszonyítva 0,5-1 másodperc észlelési-cselekvési késedelme mutatható ki, azonban ez a késedelem nem áll

okozati összefüggésben a baleset bekövetkezésével. Tekintettel arra ugyanis, hogy a kerékpárosnak az útestre történő felhaladása kezdetén a terhelt által vezetett mentőgépkocsi a későbbi elütési helytől már csupán 59-60 méter távolságban volt, s az elvárható intenzív fékezéssel a jármű 87-89 km/h sebességéhez 75-77 méter, de még vészfékezéssel is 61-63 méter féktávolság tartozott, ezért erről a sebességről a mentőgépkocsi semmiképpen nem lett volna megállítható, a terhelt késedelme nélkül sem.

- [14] A baleset a terhelt részéről akkor lett volna elkerülhető, ha a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzésére tekintettel, a kereszteződést megközelítve nem halad 58-60 km/h-nál magasabb sebességgel. E sebességről ugyanis a tényleges reakcióponton megkezdett intenzív fékezéssel a mentőgépkocsi az elütési pont előtt megállítható lett volna. Annak ellenére, hogy a terhelt a mentőgépkocsival megkülönböztető fény- és hangjelzéssel közlekedett, tőle elvárható lett volna, hogy a kereszteződésben a sebességét ilyen módon csökkentse, mivel nem tudott megbizonyosodni arról, hogy a közlekedés valamennyi résztvevője biztosítja-e számára a biztonságos továbbhaladás lehetőségét. A sértett ugyanis egyáltalán nem nézett a mentőgépkocsi irányába, a terhelt és a sértett között szemkontaktus nem alakult ki, így a terhelt nem számíthatott arra, hogy számára a biztonságos továbbhaladás lehetősége biztosítva van.
- [15] **II.** A bíróság jogerős ügydöntő határozata ellen a terhelt védője a Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontja alapján nyújtott be felülvizsgálati indítványt, melyben a jogerős ítélet megváltoztatását és a terhelt felmentését kérte.
- [16] 1. Indokai szerint a bíróság jogerős ítéletének indokolásában azt állapította meg, hogy a terhelt a még álló helyzetben lévő sértett észlelésének hiánya miatt nem került abba a helyzetbe, miszerint arra vonjon következtetés, hogy a közlekedési lámpa piros jelzése ellenére akadálytalanul továbbhaladhat. Álláspontja szerint azonban a megkülönböztető fény- és hangjelzést használó jármű vezetője a közlekedés többi résztvevőjével a kapcsolatfelvételt már az említett jelzések bekapcsolásával teljesíti. Reagálni csak a másik résztvevő egyértelműen észlelhető durva szabályszegésére kell.
- [17] Jelen esetben a sértett hirtelen és féktávolságon belül került a mentőgépkocsi haladási irányába. A terhelt részéről a baleset elkerülhetetlen volt, mert a sértett egy lámpaoszlop takarásából haladt kerékpárjával szabálytalanul a gyalogos átkelőre, ahol a terheltnek legfeljebb gyalogos-áthaladásra kellett számítania. A gyalogos azonban - lassabb sebessége miatt - nem tudott volna a mentőautó haladási sávjába behaladni.
- [18] Az irányadó tényállás szerint a terhelt jogosan használta a megkülönböztető jelzést, a sebességhatárok nem vonatkoztak rá, és az adott forgalmi viszonyok mellett a választott, viszonylag nagy sebessége önmagában a közlekedés egyetlen más résztvevője számára sem jelentett veszélyt. A vádlott a közlekedése során mindvégig a biztonságra törekedett; meggyőződött arról, hogy a kereszteződés

„üres”, számára az elsőbbséget biztosítják, így az ilyen helyzetben megengedett kivételes módon járt el, és semmilyen kötelezettségét nem mulasztotta el. A megkülönböztető jelzések mellett történő közlekedése során KRESZ-szabályt nem sértett.

- [19] A sértett több okból is elsőbbségadásra kötelezett helyzetben volt a terhelttel szemben; egyrészt a megkülönböztető jelzésre tekintettel, másrészt azért, mert a kerékpárossal szemben a gyalogátkelőhelyen is a közlekedő járműnek volt elsőbbsége. A baleset még akkor is elkerülhető lett volna, ha a sértett nem ad elsőbbséget a terheltnek, de szabályosan, gyalogosként kezdi meg az áthaladást. Ez a többszörös szabályszegés indította be a balesethez vezető oksági láncot, nem pedig az, hogy a terhelt túllépte a megengedett sebességhatárt. A baleset oka az volt, hogy a sértett féktávolságon belül haladt be a mentőgépkocsi elé.
- [20] A sértett mindkét fülébe bedugott fülhallgatójával igen hangosan zenét hallgatott, ami magyarázat lehet arra, hogy miért nem hallhatta a mentőgépkocsi szirénáját. A bizonyítási kísérlet igazolta, hogy a sziréna hangját már azt megelőzően hallani lehetett, minthogy a mentőautót még látni sem lehetett. A sziréna hangját még kb. 65 méterről akkor is hallani lehetett, amikor a zenelejátszó a maximális hangerőn szólt; ha a sértett legalább ekkor észlelte volna a mentőautót, és nem kezdi meg az áthaladást, a baleset ekkor is elkerülhető lett volna. A sértett a KRESZ 3. § (2) bekezdését és 54. § (4) bekezdés b) pontját is megszegte.
- [21] A védő utalt rá, hogy a megkülönböztető jelzést használó gépjárművek vezetői nem a sebességmérő óráat, hanem a forgalom dinamikáját figyelik. Klinikai halál miatti riasztás esetén 1-2 perc késedelem is végzetes lehet; a baleset után a mentősök között elterjedt, hogy inkább kapcsolják ki a megkülönböztető jelzést, és haladjanak a megengedett sebességgel, hogy egy esetleges baleset miatti felelősségre vonást biztosan elkerüljék.
- [22] A másodfokú ítélet - az elsőfokú ítélet ezzel ellentétes megállapításával szemben - azt rögzítette, hogy két további tanú jóval beljebb, és távolabb álltak a járda szélétől, ami alátámasztja a terhelt azon állítását, miszerint a „kereszteződés üres volt”. A joggyakorlat egységes abban, miszerint a megkülönböztető jelzést használó és közlekedési szabályt nem sértő jármű vezetőjét nem terheli büntetőjogi felelősség a sértett többszörös közlekedési szabályszegésével váratlanul előidézett és előre számításba nem vehető elháríthatatlan veszélyhelyzet súlyos eredményéért. Ezen túlmenően jelen esetben a terhelt egy társadalmilag oltalmazott célból használta a megkülönböztető jelzést, hiszen életet menteni indult.
- [23] A védő ismét hivatkozott az általa már a másodfokú eljárásban csatolt, a Kaposvári Törvényszék Katonai Tanácsának Kb.II.39/2014/34/I., illetve a Fővárosi Ítéltábla Katonai Tanácsának 6.Kbf.74/2014/6. számú határozataira, ami - álláspontja szerint - ugyancsak az általa kifejtetteket támasztja alá. Utalt arra is, hogy a terhelt ugyan nem csökkentette a sebességét, de az

útkereszteződésbe behaladva a lábát levette a gázpedálról, és a fékre helyezte. Ezt igazolja, hogy a nagy tömegű gépkocsival is még a kereszteződésben meg tudott állni.

- [24] A védő végül arra az álláspontra helyezkedett, hogy - a kifejtettekre tekintettel - a terhelt büntetőjogi felelőssége még hanyag gondatlanság miatt sem állapítható meg.
- [25] 2. A Legfőbb Ügyészség a BF.676/2019/2. számú átiratában a felülvizsgálati indítványt nem tartotta alaposnak, és a támadott határozatok hatályában fenntartását indítványozta.
- [26] 3. Indokai szerint az indítvány részben a jogerős ítéletben megállapítottaktól eltérő tényekre hivatkozik; állítása szerint a sértett takarásban állt, és a kereszteződés üres volt. Ezzel szemben az irányadó tényállás szerint a lámpaoszlopok részleges takaró hatást fejtettek ki, azonban a terhelt számára a kerékpáros így is látható volt, a sértett pedig a kereszteződésben lévő kiemelt járdaszigeten várakozott.
- [27] A Legfőbb Ügyészség azt fejtette ki, miszerint a megkülönböztető jelzést használó gépjármű vezetőjének a KRESZ 49. § (2) bekezdésében írt meggyőződési kötelezettsége nem csupán jelzésének a közlekedés többi résztvevője általi észlelhetőségére, hanem arra is kiterjed, hogy e résztvevők a tőlük a KRESZ vonatkozó rendelkezései alapján elvárt magatartást tanúsítanak-e. Ennek pedig csak úgy tehet eleget, ha a kiemelt veszélyességű helyeken - például útkereszteződésben és gyalogos-átkelőhelyeken - olyan sebességgel halad, ami akár a baleseti veszélyhelyzet egyoldalú elhárítását is lehetővé teszi.
- [28] A terhelt azonban olyan sebességet választott, amely mellett nem tudott meggyőződni arról, hogy a közlekedés valamennyi résztvevője biztosítja számára a kereszteződésben való biztonságos áthaladást; nem tette lehetővé, hogy észlelje a járdaszigeten várakozó sértettet és meggyőződjön arról, hogy a kereszteződésben akadálytalanul haladhat tovább. A terhelt nagy sebességgel, a jelzőlámpa piros jelzése ellenére, azaz nem biztonságos körülmények között hajtott be a kereszteződésbe, a sértett pedig valóban figyelmetlenül, de nem váratlanul indult el. A terhelt által választott sebesség lehetetlenné tette, hogy a meggyőződési kötelezettségét teljesítse, ez pedig veszélyeztette a közlekedés biztonságát, és a baleset oka volt. A sértett valóban több közlekedési szabályt megszegett, de a terhelt is megsértette a KRESZ 49. § (2) bekezdését.
- [29] A terheltnek felrótt normaszegés hiányában a baleset elkerülhető lett volna, mert az irányadó tényállás szerint 58-60 km/h-nál nem magasabb sebesség mellett az ütközési ponttól 39-40 méterre lévő reakcióponton megkezdett intenzív fékezéssel a mentőgépkocsi az ütközési pont előtt megállítható lett volna. Ekként a terhelt által kifejtett elkövetési magatartás - a KRESZ normaszegés - hiányában a baleset úgy, akkor és ott nem következett volna be. Ebben az esetben az eredmény is elmaradt volna, tehát az elkövetési magatartás és az eredmény adekvát jellegű, a terhelt jogkövető

magatartása esetén az eredmény nem következett volna be.

- [30] Végül az ügyészégi álláspont szerint a baleset időbeni elkerülhetősége a büntetőjogi felelősség kapcsán figyelmen kívül marad, mert a balesettel érintettek bizonytalan, feltételezéseken alapuló mozgására büntetőjogi felelősség nem alapítható.
- [31] **III.** A felülvizsgálati indítvány nem alapos.
- [32] A Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontja alapján valóban felülvizsgálati ok, ha a bíróság a terhelt büntetőjogi felelősségét a büntető anyagi jog szabályainak megsértése miatt állapítja meg. Az indítvány szerint a terhelt cselekménye nem merítette ki a terhére rótt bűncselekmény törvényi tényállási elemeit; vitatja, hogy a terhelt magatartásával KRESZ-szabályt szegett volna, illetve azt, hogy cselekvősége a baleset, és ekként a baleset eredményének az oka lett volna. Az indítvány ekként megfelel a hivatkozott felülvizsgálati ok feltételeinek, az alapján a felülvizsgálatnak helye van.
- [33] A felülvizsgálat alapvető szabálya, hogy a felülvizsgálati indítványban a jogerős ügydöntő határozat által megállapított tényállás nem támadható [Be. 650. § (2) bekezdés]. A felülvizsgálati eljárásban a bizonyítékok ismételt egybevetésének, eltérő értékelésének, valamint bizonyítás felvételének nincs helye. A felülvizsgálati indítvány elbírálásakor a jogerős ügydöntő határozatban megállapított tényállás az irányadó [Be. 659. § (1) bekezdés]. A tényállás irányadósága azt jelenti, hogy a felülvizsgálat során nemcsak maga a tényállás, hanem mindaz, ami a tényállás megállapításához vezetett, támadhatatlan. Ennek megfelelően a tényállás megalapozottsága, a bizonyítékok mikénti mérlegelése sem külön-külön, sem pedig egymás viszonyában nem vizsgálható. Nincs lehetőség a bíróság bizonyítékokat értékelő tevékenységének, s ezen keresztül a bűnösség kérdésének, valamint a - minősítéssel kapcsolatos, vagy más büntető anyagi jogi szabály sérelme nélkül - kiszabott büntetés, illetve annak mértéke vitatására. Minderre tekintettel azt, hogy történt-e az ügyben büntető anyagi jogsértés, a Kúria kizárólag az ítéletben rögzített tények alapulvételével vizsgálhatja.
- [34] E körben utalni kell arra, hogy az indítvány két ponton a jogerős ítéletben foglaltaktól eltérő tényre hivatkozik; az indítvány szerint a sértett takarásból haladt ki a terhelt által vezetett gépjármű elé, míg az irányadó tényállás szerint a sértettet a lámpaoszlopok részben takarták, de a terhelt számára látható volt. Ugyanígy az indítvány szerint a kereszteződés „üres” volt, míg az irányadó tényállás szerint a sértett a kereszteződésben lévő kiemelt járdaszigeten várakozott.
- [35] A Btk. 235. § (1) bekezdésében meghatározott és a (2) bekezdés b) pontja szerint minősülő (halálos) közúti baleset okozásának vétségét az követi el, aki a közúti közlekedés szabályainak a megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból halált okoz. Ennek megfelelően a büntetőjogi felelősség megállapításának feltétele a közúti közlekedés szabályainak a (szándékos vagy

gondatlan) megszegése; a szabályszegéssel okozati összefüggésben alapesetben legalább nyolc napon túl gyógyuló sérülés, a jelen ügyben vizsgált esetben a halál bekövetkezése és az, hogy az eredmény tekintetében az elkövető gondatlan bűnössége megállapítható legyen.

- [36] A bűncselekmény elkövetési magatartása tehát a közúti közlekedési szabályok megszegése. A Btk. 235. §-a szerinti bűncselekmény tényállása ún. keretjogszabály. A közúti közlekedési szabályokat elsősorban a közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet (továbbiakban.: KRESZ), valamint egyéb jogszabályok határozzák meg. Az alapügyben eljáró és jogerős határozatot hozó másodfokú bíróság a terhelt tekintetében azt állapította meg, hogy magatartásával megszegte a KRESZ 49. § (2) bekezdésében írt közlekedési szabályt, és a baleset emiatt következett be.
- [37] A jogerős ítéletben megállapított tényállás szerint a terheltnek sürgős riasztás miatti azonnali kivonulást kellett végrehajtania. Ennek teljesítése során használni kell a megkülönböztetett fény- és hangjelzést.
- [38] Ezzel kapcsolatban a Kúria utal arra, hogy a megkülönböztető jelzés funkciója a figyelemfelhívás. Az ilyen jelzést használó jármű erős és speciális jogosultságokkal megtámogatott, fölérendelt forgalmi pozícióban van. Joga van az elsőbbséghez és az akadálytalan továbbhaladás biztosítottságához. Az általa megsérthető szabályok körét a KRESZ meghatározza.
- [39] A KRESZ 49. § (2) bekezdése szerint: „A megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó gépjármű vezetője - a rendőr és a vasúti átjárót biztosító jelzőberendezések jelzéseit kivéve - a közúti jelzéseket, továbbá a 24-43. §-okban foglalt rendelkezéseket figyelmen kívül hagyhatja, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, és meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette.” A megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó gépjármű vezetője ennek megfelelően csak a jogszabályban előírt feltételek fennállása esetén élvez elsőbbséget. Akkor tehát, ha egyrészről magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, és másrészről meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette. Jelen ügyben az eljáró bíróságok helyesen vizsgálták azt, hogy a mentőautót vezető terhelt eleget tett-e a KRESZ 49. § (2) bekezdésében előírt elvárásoknak.
- [40] A tényállás szerint a mentőautót vezető terhelt ... belterületén közlekedve a ... kereszteződését közelítette meg, ahol a forgalomirányító fényjelző készülék szintén piros jelzést adott. A mentőgépkocsi változatlanul folyamatos megkülönböztető hang- és fényjelzéssel haladt, s itt a terhelt még a légkürtöt is bekapcsolta. A kereszteződésben egyenes irányba kívánt továbbhaladni, a belső forgalmi sávban. A mentőgépkocsi sebessége

87-89 km/h volt - a lakott területen belül engedélyezett 50 km/h haladási sebességgel szemben -, s annak ellenére, hogy az általa igénybe vett egyenesen haladó forgalmi sávban a forgalomirányító fényjelző készülék tilos jelzést adott, a terhelt a jármű sebességét nem csökkentette.

- [41] Az ügyben eljáró bíróságok azt is tényként állapították meg, hogy az oldalról szabálytalanul, kerékpárral az úttestre hajtó sértett nem reagált a mentő által használt fény- és hangjelzésre. A jogerős ítélet tényállása szerint tehát nem kétséges, hogy a megkülönböztető jelzéseket használó mentőt nem észlelte. A kereszteződés felé haladó, mentőt vezető terhelt ezért az ütközési ponttól 39-40 méterre kezdte meg a fékezést, azonban mivel az általa választott 87-89 km/h sebességénél a fékút 75-77 méter, az ütközési pont előtt a jármű már nem volt megállítható.
- [42] A KRESZ 42. § (1) bekezdése szerint „A megkülönböztető jelzéseket (villogó kék fényjelzést és szirénát vagy váltakozó hangmagasságú más hangjelzést) használó gépjármű, illetőleg minden ilyen gépjárművekkel kísért (közrefogott) zárt csoportban haladó, megkülönböztető fényjelzést használó gépjármű részére minden járművel, minden helyzetben elsőbbséget kell adni, és akadálytalan továbbhaladását - félrehúzóddással és a szükséghez képest megállással - lehetővé kell tenni.” Nem kérdéses, hogy adott ügyben a mentőt vezető terhelt ilyen szituációban közlekedett. Ez a közlekedési helyzet a közlekedésben fokozott veszélyhelyzetet képez, amely a KRESZ rendelkezései által kezelt és szabályozott veszély. A megkülönböztető jelzéseit szabályosan használó jármű részére az elsőbbséget minden esetben és minden helyzetben meg kell adni. Ez az elsőbbség egy abszolút és korlátlan elsőbbségi helyzet. A közlekedés más résztvevői nem mérlegelhetik, hogy megadják-e az elsőbbséget, vagy sem. A kereszteződésben az áthaladást körülmények nélkül megkezdő sértett azonban nem adta meg a jogszabályban előírt elsőbbséget, miután nem is észlelte az elsőbbségi helyzetet. Ilyen helyzet előfordulhat. Ezért kellett az elsőbbségi jog érvényesülésének a feltételeit is pontosan rögzíteni a jogszabályban. Amíg tehát az elsőbbségadás kötelezettsége feltétlen és abszolút, addig az elsőbbségi jog érvényesülése feltételekhez kötött.
- [43] A KRESZ már idézett 49. § (2) bekezdése szerint a megkülönböztető jelzéseit együttesen használó gépjármű vezetője csak akkor szerzi meg a jogszabályban biztosított feltétlen és abszolút elsőbbségi jogot, ha magatartásával a közlekedés biztonságát, valamint a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti, és meggyőződött arról, hogy a közlekedés többi résztvevője az akadálytalan továbbhaladást lehetővé tette. A közúti jelzéseket és szabályokat tehát csak a többi közlekedő magatartására tekintettel hagyhatja figyelmen kívül. A megkülönböztető jelzéseit használó jármű vezetőjének tehát minden lehetséges forgalmi irányban meg kell győződnie arról, hogy az ott közlekedő járművezetők és gyalogosok látható jelét adják-e az áthaladási elsőbbség, illetve a

továbbhaladási lehetőség részükről történő megadásának.

- [44] „A lámpahasználat észlelhetőségéhez nyilvánvalóan szükséges az, hogy a megkülönböztető jelzést használó másik jármű a közlekedési partner látókörébe essen, tehát a forgalom sűrűségét, a forgalmi partner lehetséges érkezési irányát figyelembe kell venni. Ugyancsak tapasztalati tény az is, hogy egyes helyeken a hangjelzés a környezeti hatások miatt nem észlelhető időben. Erre tekintettel a kiemelt veszélyességű helyeken - útkereszteződések, gyalogosok elsőbbségi helyei -, ha a megkülönböztető jelzést használó jármű vezetője szabályt is szeg, olyan sebességgel célszerű közlekedni, hogy a baleseti veszélyhelyzet részéről egyoldalúan hátritható legyen, tehát belátható távolságon belül meg tudjon állni.” (Fülöp-Fülöp-Major: A KRESZ értelmezése a joggyakorlatban HVG-ORAC Lap- és Könyvkiadó 3. bővített kiadás 508. oldal). Ezzel az érveléssel a Kúria maradéktalanul egyetért.
- [45] A jogerős ítéletben megállapított tényállás szerint azonban ... terhelt olyan sebességgel haladt a piros (tilos) jelzés ellenére a kereszteződés felé, amely sebesség mellett nem tudott eleget tenni az elsőbbségének feltételéül szabott jogszabályi követelményeknek. A kölcsönös észlelhetőség megnyílásakor ő maga is észlelte, hogy ... sértett a jogszabályban előírt elsőbbséget a számára nem biztosítja. Ennél fogva a terhelt az elsőbbségi jogot nem is szerezte meg. Ekkor azonban már az ütközést, a balesetet nem tudta elhárítani. Olyan eltúlzott sebességgel közelítette meg a kereszteződést, olyan sebességgel haladt a tilos jelzés ellenére a kereszteződés felé, amely mellett a jogszabályban foglalt kötelezettségeinek már nem tudott eleget tenni. Amikor észlelte, hogy a sértett az akadálytalan továbbhaladását nem tette lehetővé, akkor a baleset már nem volt elhárítható. A konkrét baleseti veszélyhelyzetet tehát a terhelt idézte elő. Megjegyzi a Kúria, hogy a jogerős ítélet a terheltnek nem a lakott területre vonatkozó általános sebességkorlátozás túllépését róta a terhére, hanem sebességének az olyan módon történő megválasztását, ami miatt a fokozott veszélyességű közlekedési helyzetben - piros lámpán, nagy sebességgel való áthaladáskor - a meggyőződési kötelezettségét már nem tudta teljesíteni.
- [46] A baleset bekövetkezéséhez ugyan - a jogerős határozat szerint - a ... sértett részéről megvalósult [a KRESZ 42. § (1) bekezdésének és 54. § (4) bekezdésének megszegésében megnyilvánult] közlekedési szabályszegések - mint közreható okkal - is hozzájárultak, és e szabályszegések együttesen okozták a balesetet; azonban ekként a terhelt szabályszegése is olyan ok volt, amelynek hiányában a baleset nem következett volna be.
- [47] A védő által hivatkozott, más ügyben hozott jogerős határozat kapcsán a Kúria utal arra, hogy a másodfokú bíróság ítéletében részletesen elemezte a jelen, és az említett ítélet alapjául szolgáló tényállás perdöntő jelentőségű eltérő adatait. A védő által hivatkozott ügyben a terhelt a kereszteződés előtt jelentősen csökkentette sebességét, sebességfokozatot is visszaváltott, a

sértett pedig gépkocsival, fékezés és sebességcsökkentés nélkül haladt be eléje. E tények különbözősége miatt a cselekmények eltérő jogi megítélése okszerű, és a védő által hivatkozott ügy jogi értékelése jelen ügyre nem vonatkoztatható; annak terheltje éppen azon kötelezettségeit teljesítette, amelyeknek elmulasztását jelen ügyben a bíróság jogerős ítéletében felrótta a terheltnek.

- [48] A fentiekre tekintettel tehát a bíróság jogerős ítéletében a terhelt büntetőjogi felelősségét a büntető anyagi jog szabályaival összhangban állapította meg.

Az indítvány elvi tartalma

- [49] A megkülönböztető jelzést használó jármű vezetője jogszerűen figyelmen kívül hagyhatja a sebesség-korlátozásra vonatkozó szabályokat, reagálni csak a közlekedés más résztvevőjének felismerhető durva szabályszegésére köteles. Ezért sebességétől függetlenül a bekövetkezett balesetért nem felelős, ha az általa korábban nem észlelt sértett a megkülönböztető jelzést figyelmen kívül hagyva, többszörös közlekedési szabályszegéssel, kerékpárral, féktávolságon belül halad be eléje.

A döntés további elvi tartalma

- [50] Kiemelt veszélyességű közlekedési helyzetben - így például akkor, ha a megkülönböztető jelzést használó gépjármű az útkereszteződésben a közlekedési lámpa piros jelzésén halad át - az ilyen jármű vezetőjétől is elvárható az, hogy sebességét akként válassza meg, amely mellett a baleseti veszélyhelyzet lehetőségét átláthatja, és azt szükség esetén el tudja hárítani.

Záró rész

- [51] A kifejtettek alapján a Kúria - a Be. 660. § (1) bekezdés főszabálya alapján tanácsulésen, a Be. 655. § (1) bekezdés főszabálya szerinti összetételben eljárva - a megtámadott határozatokat a Be. 662. § (1) bekezdés a) pontja alapján hatályában fenntartotta.
- [52] 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. A végzés ellen tehát nincs helye fellebbezésnek. Felülvizsgálatát a Be. 650. § (1) bekezdés b) pont második fordulata zárja ki.
- [53] 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; az említett törvényhely (7) bekezdése szerint felülvizsgálati indítvány ugyanazon tartalommal csak egyszer nyújtható be. A Be. 656. § (4) bekezdése pedig akként rendelkezik, hogy az ugyanazon jogosult által ismételten előterjesztett, illetve az azonos tartalommal ismételten előterjesztett indítványt a Kúria érdemi indokolás nélkül elutasíthatja.

Budapest, 2019. november 11.

Dr. Katona Sándor s.k. a tanács elnöke, Dr. Somogyi Gábor s.k.
előadó bíró, Dr. Vaskuti András s.k. bíró

A kiadmány hiteléül:
Schulz Oszkárné
tisztviselő