

Kúria végzése

Az ügy száma: Bfv.II.953/2019/6.
A határozat szintje: felülvizsgálat
A tanács tagjai: . Katona Sándor, a tanács elnöke
. Vaskuti András, előadó bíró
. Gergye Tamás, bíró
Az eljárás helye: Budapest
Az eljárás formája: tanácsülés
Az ülés napja: 2020. február 18.
Az ügy tárgya: közúti baleset okozásának vétsége
Terhelt: ...
Elsőfok: ékesfehérvári Járásbíróság, 2018. május 14.,
2.B.435/2017/48., ítélet, nyilvános tárgyalás
Másodfok: ékesfehérvári Törvényszék, 2019. március 19.,
26.Bf.160/2018/6., ítélet, nyilvános ülés
Az indítvány előterjesztője: terhelt a védője útján
Az indítvány iránya: a terhelt javára, megváltoztatásra, felmentés érdekében

Rendelkező rész

A Kúria a közúti baleset okozásnak vétsége miatt ... terhelt ellen folyamatban volt büntetőügyben a terhelt által védője útján benyújtott felülvizsgálati indítványt elbírálva a Székesfehérvári Járásbíróság 2.B.435/2017/48. számú ítéletét és a Székesfehérvári Törvényszék 26.Bf.160/2018/6. számú ítéletét hatályában fenntartja.

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

Indokolás

I.

- [1] 1. A Székesfehérvári Járásbíróság a 2018. május 14. napján meghozott 2.B.435/2017/48. számú ítéletével ... terheltet bűnösnek mondta ki közúti baleset okozásának vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont], ezért 1 év 3 hónap - fogház fokozatú - szabadságvesztésre és 2 év 3 hónap közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte, a szabadságvesztés végrehajtását 2 évi próbaidőre felfüggesztette és az utólagos végrehajtás esetére megállapította, hogy a terhelt legkorábban a szabadságvesztés kétharmad részének kitöltését követően bocsátható feltételes szabadságra.
- [2] A másodfokon eljáró Székesfehérvári Törvényszék a 2019. március 19. napján meghozott 26.Bf.160/2018/6. számú ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta, a szabadságvesztés büntetés tartamát 1 évre, a szabadságvesztés büntetés próbaidőre felfüggesztésének tartamát 1 év 6 hónap próbaidőre enyhítette, egyebekben az elsőfokú bíróság ítéletét helybenhagyta.
- [3] 2. A jogerős ítéletben megállapított tényállás szerint

- [4] 2016. január hó 22. napján 06.05 órakor ... terhelt ... lakott területén belül, a ... úton vezette a ... forgalmi rendszámú, Skoda Favorit típusú személygépkocsit a ... út felől a ... út irányába. Ekkor éjszakai látási viszonyok voltak, derült volt az ég, száraz volt az aszfaltburkolatú úttest. A ... út közvilágítással ellátott, a lámpaoszlopok a terhelt menetiránya szerinti baloldalon, az útpadkán vannak felállítva, a lámpák - egy kivételével, mely a baleset helyszínétől távolabb található - működtek.
- [5] A ... út balesettel érintett útszakasza kétirányú, osztatlan pályás, irányonként egy-egy forgalmi sávval. A terhelt által használt forgalmi sáv szélessége 3 méter, amellet jobb oldalon egy 1,1 méter széles füves útpadka, majd pedig füves útarok található, míg a terhelt haladási irányát tekintve a baloldali forgalmi sáv 3,2 méter széles, amellet baloldalon egy 2 méter széles füves útpadka van, amit egy 6 méter széles füves terület szegélyez. A megengedett legnagyobb sebesség 50 km/h.
- [6] Az útpadka járhatósága ellenére az úttesten, a terhelt menetiránya szerinti baloldali forgalmi sávban, az út szélétől legkevesebb 0,7 méterre gyalogolt a terheltnek szemből, ... irányába ... sértett.
- [7] A baleset helyszínétől 259.7 méterre található **cég 1** telephelyéről indult el **személy 1** az ... forgalmi rendszámú DAF típusú vontatóból és az ... forgalmi rendszámú Schmitz gyártmányú pótkocsiból álló járműszerelvénnel. Figyelemmel a hideg időre, illetve arra, hogy **személy 1** nem sokkal a baleset helyszíne előtt indult el, a haladása során a vontató végénél található kipufogóból folyamatosan változó sűrűségű vízgőzt bocsátott ki, amely az út beláthatóságát korlátozta. A terhelt a 45-50 km/h körüli sebességgel haladó járműszerelvény előzését határozta el, áttért a menetiránya szerinti bal oldalra annak ellenére, hogy a kiáramló vízgőz miatt nem látta be tökéletesen az előzés végrehajtásához szükséges útszakaszt, s nem tudott meggyőződni arról, hogy az előzés a szembejövő forgalom zavarása nélkül végrehajtható-e. A terhelt az előzés közben 58 km/h sebességre gyorsított, amikor elérte a járműszerelvény végét, a járműszerelvény nagyobb sűrűségű vízgőzt bocsátott ki, ami miatt a látótávolság jelentősen lecsökkent, azonban a terhelt az előzéssel nem hagyott fel és tovább folytatta azt.
- [8] A sértett, aki sötét ruhában közlekedett, 25-30 méterről észlelhető lett volna, a terhelt őt 20-22 méterről észlelte, elütötte a sértettet, aki az ütközés következtében felkerült a motorháztetőre, kiszakította keretéstől a szélvédőt, a sértett a gépkocsi tetejére is felcsapódott, majd az elütési ponttól 29,1 méterre - 14,1 méter féknyomot hagyva - a megálló gépkocsi előtt 3,6 méterre a baloldali útpadkán került nyugalmi helyzetbe.
- [9] A sértett a baleset helyszínén polytraumatizáció és vérvesztéses sokk miatt életét veszítette. Halála és a baleset közötti közvetlen okozati összefüggés megállapítható.
- [10] A terhelt megszegte a KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontját, mely szerint előzni akkor szabad, ha az előzés céljából igénybe venni kívánt forgalmi sáv olyan távolságban szabad, hogy az előzés a szembe forgalmat nem zavarja, megszegte a KRESZ 26. § (1) bekezdés a) pont ad) alpontját, ugyanis lakott területen belül engedélyezett 50 km/h sebességet túllépte, továbbá megszegte a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltakat, miután a látótávolságot jelentős mértékben csökkentő, a járműszerelvény által kibocsátott gőzfelhő ellenére tovább folytatta az előzést.
- [11] ... sértett megszegte a KRESZ 21. § (1) bekezdését, mely szerint a gyalogosnak a járdán, ahol pedig járda nincs, a leállósávban, az útpadkán vagy a kerékpárúton kell közlekednie, valamint megszegte a KRESZ 21. § (3) bekezdés a) pontját, mely szerint, ha gyalogosok az úttesten közlekednek, az úttest szélén, lakott területen lehetőleg a menetirány szerint a bal oldalon a járműforgalommal szemben haladhatnak.

II.

- [12] 1. A jogerős ügydöntő határozat ellen ... terhelt védője útján a Be. 648. § a) pontjára és a Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontjára alapozva terjesztett elő felülvizsgálati indítványt, mert álláspontja szerint a bíróság a büntető anyagi jog szabályainak megsértésével állapította meg a

bűnösségét.

- [13] Részleteiben az alábbiakat fejtette ki:
- [14] A másodfokú bíróság az általa az egyébként helyesen kiegészített tényekből nem vonta le azt a - önként adódó - következtetést, hogy ha a kivilágítatlan sértett haladási irányának vonalában - bár ezzel is jogszabályt sért - szorosan az úttest haladási irányának jobb szélén közlekedik - ahogy azt a jogszabály egyébként kötelezően előírja -, legfeljebb érintkezéssel baleset következik be, aminek kimenetele az eddigi szakértői vizsgálatok tapasztalatai alapján semmi esetre sem végződik halállal.
- [15] Tévesen értelmezte a másodfokú bíróság a KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontjában írt közlekedési szabályt, amely a szembejövő jármű forgalomnak az előzés által történő zavarását tilalmazza. Az előzés említett előfeltételének elmulasztásáért a járművezetőt akkor terheli felelősség, ha fennállásáról a tőle elvárható figyelem és körültekintés mellett képes meggyőződni. Az adott esetben szembe jövő járműforgalom a baleset bekövetkezése előtt sem, de utána sem volt.
- [16] A sértett az előzés megkezdése előtt, de megkezdésekor sem állt közlekedési kontaktusban senkivel, a járművezetők és senki számára nem volt látható, még akkor sem, ha a járműszerelvényből nem csapódik ki füstpára, ugyanis a párát kibocsájtó vontató vezetője, **személy 1** sem látta a gyalogost, pedig a járműve előtt nem volt a párajelenség. A másodfokú bíróság ítéletében kétséget kizáróan továbbá azt is megállapította, hogy a sértett ... belterületén az úttesten a hiányosan, nem megfelelően működő közvilágítás mellett, a füstpára jelenség nélkül 36-47 m távolságból volt észlelhető. A szakértői számítások szerint a terhelt a bekövetkezett baleset helyszíne előtt 100-110 méterre kezdte meg az előzést. Ez nagyobb távolság, mint amennyiről észlelhető lett volna a sértett párakicsapódástól mentes úttesten.
- [17] Az első- és a másodfokú bíróság téves értelmezéséből fakad az a megállapítás, hogy a KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontja szabályozza a korlátozott látási viszonyok esetében az úttesten a járművek közlekedését.
- [18] A KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontja értelmezése szerint a jármű vezetőjének fel kell mérni azt, amennyiben van szembejövő járműforgalom, akkor csak úgy szabad az előzést megkezdeni, hogy azt be is tudja fejezni, hogy az előzendő és a szembejövő járművet nem zavarja.
- [19] Ebben az esetben a beláthatóságot a mesterséges megvilágítás befolyásolja, ezért többek között a jármű fényszóróját is figyelembe kell venni a sebesség helyes megválasztásához. A jármű fényszórója által az úttest felületéből megvilágított útszakasz nem feltétlenül azonos az ezen az útszakaszon lévő akadály észlelhetőségének a távolságával. Korlátozott látási viszonyok esetében az akadály észlelhetőségének a távolsága döntően az akadály jellegétől függ. A kivilágítatlan, gyalogosan haladó, fényelnyelő ruházatban levő sértett később válik észlelhetővé. Ebben az esetben a sértett 36-47 méter távolságból vált észlelhetővé a füstpára kicsapódása nélkül.
- [20] A személygépkocsik tompított világításának terjedelmét is tekintve, az idézett KRESZ szabálynak az ítéletben kifejezésre juttatott értelmezése végső soron azt jelentené, hogy sötétedés után a ... úton kellő közvilágítás hiányában lényegében nem lehetne előzést végrehajtani. Ilyen kíváncsi azonban mindenképpen ellentétes lenne a KRESZ rendelkezéseivel, az előzési tilalmakkal és az általánosan követett közlekedési joggyakorlattal.
- [21] A járművezetőtől ténylegesen az várható el, hogy kellő figyelem és körültekintés mellett annyiban győződjön meg az előzés céljából igénybe veendő forgalmi sáv szabad voltáról, amennyiben ez számukra objektíve lehetséges, feltételezve azt - a KRESZ alapelveinek megfelelően -, hogy a közlekedési szabályokat a szembejövő forgalom résztvevői is megtartják. Az elvárhatóságnak az ún. bizalmi elv a körülhatárolt tartalma. Az indítványozó szerint ennek a követelménynek az adott esetben eleget tett. Az előzés megkezdésekor nem láthatta a sértettet, aki sötét ruházatban viselt éjszaka, korlátozott látási viszonyok közepette fényvisszaverő mellény nélkül, láthatóság hiányában, szabálytalanul az úttest forgalmi sávjának csaknem közepén közlekedett.
- [22] A gyalogos közlekedésre rendelkezésre álló útpadka helyett, meg nem engedett helyen, az úttesten tartózkodó sértett semmilyen módon nem segítette elő a láthatóságát. Őt a korlátozott látási

viszonyok közepette a járműszerelvényt előzve, csupán 25-30 méterről észlelhette és minimális, a terhére nem róható 0,3-0,5 másodperc késedelemmel észlelte, ekkor azonban a baleset már nem volt elkerülhető sem a tényleges, sem a megengedett sebességről. Az elvárhatóság körén kívül esik annak előrelátása, hogy a vele szemben, világítás nélküli gyalogos csaknem az úttest közepén halad.

- [23] A kifejtettekből következik, hogy a terhelt a közlekedési szabályokat nem sértette meg, a baleset kizárólag a sértett alapvető és többszörös, azaz halmazati közlekedési szabályszegése folytán következett be.
- [24] A bírói gyakorlat szerint a közlekedés során a forgalom súlyos megzavarásának tekintendő az olyan váratlan és veszélyes forgalmi helyzet előidézése, amelyben a forgalomban résztvevőknek az élet- és vagyonbiztonságot érintő döntéseket a feltételek ismerete, a lehetséges következmények felismerése nélkül kell meghozni.
- [25] Az ítélet szerint a hirtelen megváltozott forgalmi helyzetet a vontatóból kicsapódó pára okozta, ezért vizsgálni kellett volna a járműszerelvény vezetőjének a felelősségét.
- [26] A bíróság jogerős ítéletében tévesen értelmezte a megállapított közlekedési szabályszegések és a baleset okozati kapcsolatát halálos baleset bekövetkezésének összefüggésében, ugyanis az előzés és a korlátozott látási viszonyok miatt még a halálos kimenetel nem következik be, ha a láthatatlan sértett nem vette volna birtokba önkényesen közlekedés céljából azt a zárt úttest pályát, amelyen kizárólag csak járművek közlekedhettek, valamint a láthatóságáról gondoskodik.
- [27] A bíróság törvényt sértett, amikor a KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontja, valamint a KRESZ 3. § c) pontjában írt szabályok alapján a terhelt büntetőjogi felelősségét megállapította.
- [28] 2. A Legfőbb Ügyészség BF.1146/2019/2. számú írásbeli nyilatkozata szerint a felülvizsgálati indítvány alaptalan.
- [29] Az indítvány téves érvelésével szemben a KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontja nem a szembejövő járműforgalom, hanem a szembejövő forgalom zavarát tilalmazza, amelybe a járműveken kívül minden, az úttesten közlekedő beleértendő.
- [30] A KRESZ előzési szabályának értelmezésével kapcsolatos védelmi okfejtés amiatt is hibás, mert abból az következne, hogy az előzés feltételeiről történő meggyőződés esetén kizárólag a szemben közlekedő, minden előírást maradéktalanul betartó közlekedők tekintetében érvényesülne.
- [31] Ez az értelmezés gyakorlatilag azt jelentené, hogy bármely, akár csekély mértékű szabályszegő magatartást tanúsító, szemben haladó közlekedő esetén felmentést adna az előzés feltételeiről történő meggyőződés, illetőleg e szabály betartásának kötelezettsége alól az előzést végrehajtani szándékozó járművezető számára.
- [32] Ez a magyarázat pedig nyilvánvalóan ellentétben áll nem csupán az előzési, hanem az elsőbbséggel kapcsolatos szabályokkal, és az azokkal összefüggésben kialakult ítélkezési gyakorlattal is.
- [33] ár a terhelt valóban túllépte a megengedett legnagyobb sebességre vonatkozó előírást, de a baleset sem ezzel, sem a terhelt tekintetében megállapított, egyébként sem jelentős mértékű észlelési és cselekvési késedelemmel nem állt okozati összefüggésben. A baleset ugyanis a megengedett legnagyobb sebesség mellett intenzív lassító fékezéssel, késedelemmentes észlelés és cselekvés esetén ugyanúgy bekövetkezett volna.
- [34] Megállapítható volt ugyanakkor a sértettnek is a KRESZ-szabályt szegő magatartása, mert a közlekedésre rendelkezésre álló útpadka helyett szabálytalanul az úttesten közlekedett.
- [35] Ez a körülmény azonban kizárólag, mint közreható ok (con causa) volt értékelhető.
- [36] Az indítvány ezzel összefüggő érvelésével ellentétben ugyanis lakott területen belül, kora reggeli időpontban, közvilágítással ellátott útszakaszon az úttesten haladó, illetőleg tartózkodó gyalogosok felbukkanásának figyelembevétele elvárható a járművezetőktől, így az ilyen körülmények között közlekedő terhelttől is. Az pedig ténykérdés, hogy a sértett a járművekkel közlekedési kapcsolatba került, őt nem lehetett nem létezőnek tekinteni az adott helyzetben.
- [37] A kifejtettekből következően a bíróságok a tényállásból helytálló következtetést vontak le a terhelt bűnösségére, és a cselekmény jogi minősítése, valamint a kiszabott büntetés is megfelel a büntető

anyagi jog szabályainak.

- [38] Ezért azt indítványozta, hogy a Kúria a megtámadott határozatokat hatályukban tartsa fenn.
- [39] 3. A Legfőbb Ügyészség indítványára a terhelt - védője útján - észrevételt tett, mely szerint a sértett a KRESZ 26. § (4) bekezdése alapján láthatatlan akadály volt, a halálos kimenetel közvetlen oka az volt, hogy frontálisan a forgalmi sávnak csaknem a közepén haladt, ami semmi esetre sem értékelhető kisebb szabályszegésnek, és az általa vezetett járművel frontálisan ütközött. Tényként kellett volna megállapítania a Legfőbb Ügyészségnek, hogy ha jogszabály által megengedett lett volna a gyalogos-közlekedés, akkor is szorosan az úttest szélén lehetett volna a sértettnek haladni.
- [40] Az előzéssel kapcsolatban a Legfőbb Ügyészség figyelmét elkerülte, hogy önmagában a baleset elkerülésére megállapított objektív feltétel és a ténylegesen a konkrét ügy esetére vonatkozó szempontok egybevetése nélkül nem állapítható meg a KRESZ 34. § (1) bekezdésének a megszegése. Az egyenértékek kritikátlan elfogadása végső soron a büntetőjog által meg nem engedett objektív megállapítását eredményezné.
- [41] A konkrét ügyben a KRESZ 34. § (1) bekezdésében írtak értelmezése szerint az adott helyzetben csak a szembe jövő járműforgalomra kellett tekintettel lennie.
- [42] A baleset - és a sértett halálának - kizárólagos oka az volt, hogy a sértett megszegte a KRESZ 21. § (1) bekezdését, ugyanis a szabályszegő magatartásával a halált saját maga idézte elő.
- [43] Ezért az indítványát fenntartotta, a jogerős határozat megváltoztatását és a vád alóli felmentését kérte.

III.

- [44] 1. A felülvizsgálati indítvány nem megalapozott.
- [45] 2. A Kúria a felülvizsgálati indítvány elbírálására a Be. 660. § (1) bekezdése alapján tanácsulást tűzött ki, melyen a megtámadott határozatokat a Be. 659. § (5) bekezdésének megfelelően a felülvizsgálati indítványban meghatározott ok alapján bírálta felül, emellett vizsgálta a Be. 659. § (6) bekezdésében meghatározott esetleges eljárási szabálysértéseket is, illet azonban nem észlelt.
- [46] 3. A felülvizsgálati indítványban a Be. 659. § (1) bekezdés alapján irányadó tényállás lényege szerint a gyalogos, az ügy sértettje - ellentétben a felülvizsgálati indítványban és az észrevételben előadottakkal - nem az úttest „csaknem közepén”, hanem az út szélétől 0,7 méterre a terhelt menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávban, a terheltnek szemből haladt (elsőfokú ítélet 3. oldal 1. bekezdés).
- [47] A gyalogos azonban nem váratlanul bukkant fel, hanem folyamatosan haladt, bár kétségtelenül szabálytalanul és meg nem engedett módon az úttesten.
- [48] Ebből viszont az is következik, hogy a terhelt már az előzés megkezdésekor - holott az fokozott körülményt igénylő közlekedési magatartás - sem győződött meg arról, hogy az általa a továbbhaladáshoz igénybe venni kívánt forgalmi sáv szabad-e. Erről azért sem tudott meggyőződni, mert úgy kezdett el előzni, hogy az úttesten az előtte haladó jármű-szerelvényből kiáramló vízgőz miatt nem látta be tökéletesen az előzés végrehajtásához szükséges útszakaszt, azaz nem tudott meggyőződni arról, hogy az előzés a szembejövő forgalom zavarása nélkül végrehajtható-e (elsőfokú ítélet 3. oldal 2. bekezdés).
- [49] Az igénybe venni kívánt forgalmi sáv zavartalanságáról az előzést végrehajtani kívánó járművezetőnek minden esetben meg kell győződnie, az általa be nem látott útszakaszon ugyanis akár szabályosan, akár szabálytalanul lévő akadály lehet. Az, hogy a lakott területen a kora reggeli órákban a gyalogos szabálytalanul közlekedett az úttesten, az nem mentesíti a terheltet azon kötelezettsége alól, hogy az előzést csak olyan körülmények között hajtsa végre, miután meggyőződött arról, hogy az általa az előzés végrehajtásához szükséges forgalmi sáv ténylegesen szabad.
- [50] Erről azonban jelen esetben azért nem tudott meggyőződni, mert olyan fizikai akadály, nevezetesen

ködpára volt előtte, amitől az útszakaszt már az előzés megkezdésekor sem látta be, ugyanis az irányadó tényállás szerint az előtte haladó vontató végénél található kipufogóból folyamatosan változó sűrűségű vízgőz áramlott ki, amely az út beláthatóságát korlátozta (elsőfokú ítélet 3. bekezdés).

- [51] A KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjának első fordulata szerint, aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse. E szabályból az is következik, hogy a gépjárművezetőnek a közlekedés biztonságos voltáról mindig meg kell győződnie, és fokozottan igaz - forgalmi sáv változtatásával járó -a közlekedési tevékenységet, így az előzést végrehajtó gépjármű vezetőjére.
- [52] A baleset több ok együttes hatására jött létre. Kétségtelen, hogy a gyalogos szabálytalanul közlekedett az úttesten és a gépjárműszerelvényből kicsapódó páragőz korlátozta a látási viszonyokat. A baleset - és a sértett halála - csupán ezen okok miatt azonban nem következett volna be. Ha kizárólagosan e két ok okozta volna az eredményt, akkor a terhelt felelőssége nem lenne megállapítható. A baleset azonban éppen a harmadik ok, a terhelt azon magatartása miatt következett be, mert az általa be nem látott útszakaszon előzést hajtott végre, melynek során elütötte a sértettet.
- [53] A felülvizsgálati indítványban előadottakkal szemben olyan elvárás valóban nem támasztható a közlekedésben résztvevőkkel szemben, hogy sötétben a közterületben ne végezzenek előzést. Jelen esetben azonban a tényállás azt a többletelemet tartalmazza, hogy az előzéshez igénybe venni kívánt úttest beláthatóságát a megelőzni kívánt járműből áramló vízpára korlátozta. Következésképpen nem csak a sötétség, hanem emiatt nem tudott meggyőződni a terhelt arról, hogy az előzés céljából igénybe venni kívánt forgalmi sáv oly mértékben szabad-e, hogy az előzés a szembejövő forgalmat nem zavarja.
- [54] A Legfőbb Ügyészség nyilatkozatában helytállóan fejtette ki, hogy a KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontja nem a szembejövő járműforgalom, hanem a szembejövő forgalom zavarát tilalmazza, amelybe a járműveken kívül minden, az úttesten közlekedő - így a szabálytalanul közlekedő gyalogos is - beleértendő. A KRESZ előzési szabályának értelmezésével kapcsolatos védelmi okfejtés amiatt is hibás, mert abból az következne, hogy az előzés feltételeiről történő meggyőződés esetén kizárólag a szemben közlekedő, minden előírást maradéktalanul betartó közlekedők tekintetében érvényesülne, míg az előzést végző gépjármű vezetőjét a közúti baleset okozásának felelőssége alól mentesítené a sértett szabályszegő magatartása.
- [55] A terhelt azonban nyilvánvalóan nem kezdte volna meg, és nem is folytatta volna az előzést, ha észleli az úttesten szabálytalanul közlekedő gyalogost.
- [56] A terhelt felelőssége azért állapítható meg, mert figyelmen kívül hagyva az előtte haladó gépkocsiból áramló páragőzt, ami miatt az előzéshez igénybe venni kívánt útszakaszt nem tudta kellő módon belátni, az előzésbe mégis belekezdett, majd azt a közúti baleset bekövetkeztéig folytatta.
- [57] A terhelt a keretdiszpozícióban írt közlekedési szabályt szándékosan szegte meg, ugyanakkor magatartása az eredmény tekintetében gondatlan, cselekménye lehetséges következményeit azért nem látta előre, mert a tőle elvárható körületekintést elmulasztotta.
- [58] A Btk. 235. § (1) bekezdésébe ütköző közúti baleset okozásának vétségét valósítja meg, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz. A magatartás a (2) bekezdés b) pontja szerint minősül, és egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő, ha a bűncselekmény halált okoz.
- [59] A Btk. 55. § (1) bekezdés a) pontja alapján a járművezetéstől azt lehet eltiltani, aki az engedélyhez kötött járművezetés szabályainak a megszegésével követi el a bűncselekményt.
- [60] Következésképpen az ügyben eljáró bíróságok a terhelt cselekményét törvényesen minősítették és vele szemben a törvényes keretek között szabtak ki büntetést.
- [61] 4. Ezért a Kúria a terhelt által védője útján előterjesztett felülvizsgálati indítványt elbírálva a

Székesfehérvári Járásbíróság 2.B.435/2017/48. számú ítéletét és a Székesfehérvári Törvényszék 26.Bf.160/2018/6. számú ítéletét a Be. 662. § (1) bekezdés a) pontja alapján hatályában fenntartotta.

Az indítvány elvi tartalma

- [62] Nem felel a közúti baleset okozásáért az, aki előzés közben éjszaka, az úttesten szabálytalanul közlekedő gyalogost azért üti el, mert az előtte haladó járműből kiáramló gőzpára miatt a sértettet nem észleli.

A döntés elvi tartalma

- [63] A KRESZ 34. § (1) bekezdés a) pontja nem a szembejövő járműforgalom, hanem a szembejövő forgalom zavarát tilalmazza, amelybe a járműveken kívül minden, az úttesten közlekedő - így a szabálytalanul közlekedő gyalogos is - beleértendő.

Záró rész

- [64] A Kúria végzése ellen a fellebbezés a Be. 614. § (2) bekezdése alapján, a felülvizsgálat pedig a Be. 650. § (1) bekezdés b) pontja kizárt. Az ismételt indítvány benyújtásával összefüggő tájékoztatás a Be. 652. § (6) és (7) bekezdésén alapul azzal, hogy ez esetben a Kúria az indítványt a Be. 656. § (4) bekezdése alapján, érdemi indokolás nélkül elutasíthatja.

Budapest, 2020. február 18.

Dr. Katona Sándor s.k. a tanács elnöke, Dr. Vaskuti András s.k. előadó bíró, Dr. Gergye Tamás s.k. bíró