

Kúria
végzése

Az ügy száma: Bfv.II.1088/2021/9.
A határozat szintje: felülvizsgálat
A tanács tagjai: Dr. Harangozó Attila, a tanács elnöke
Dr. Boros Tibor, előadó bíró
Dr. Somogyi Gábor, bíró
Az eljárás helye: Budapest
Az eljárás formája: tanácsülés
Az ülés napja: 2022. július 4.
Az ügy tárgya: közúti baleset okozásának vétsége és más bűncselekmények
Terhelt: III. rendű
Elsőfok: Pesti Központi Kerületi Bíróság, 3.B.11.966/2018/233., ítélet, tárgyalás, 2020. szeptember 30.
Másodfok: Fővárosi Törvényszék, 29.Bf.11300/2020/62., ítélet, tárgyalás, 2021. július 2.
Az indítvány előterjesztője: a III. rendű terhelt védője
Az indítvány iránya: a III. rendű terhelt javára

Rendelkező rész

A Kúria a közúti baleset okozásának vétsége és más bűncselekmények miatt I. rendű terhelt és társai ellen folyamatban volt büntetőügyben a III. rendű terhelt védője által előterjesztett felülvizsgálati indítványt elbírálva a Pesti Központi Kerületi Bíróság 3.B.11.966/2018/233. számú, és a Fővárosi Törvényszék mint másodfokú bíróság 29.Bf.11300/2020/62. számú ítéletét III. rendű terhelt tekintetében hatályában fenntartja.

A végzés 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

I.

[1] A Pesti Központi Kerületi Bíróság a 2020. szeptember 30-án meghozott 3.B.11.966/2018/233. számú ítéletével III. rendű terheltet bűnösnek mondta ki közúti baleset okozásának vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont], ezért őt 1 év 10 hónap fogház fokozatú – végrehajtásában 3 év próbaidőre felfüggesztett – szabadságvesztésre és 1 év járművezetéstől eltiltásra ítélte azzal, hogy a szabadságvesztés végrehajtásának elrendelése esetén legkorábban a büntetés kétharmad részének kitöltését követően napon bocsátható feltételes szabadságra.

[2] Az elsőfokú bíróság III. rendű terhelt tekintetében meghozott ítélete ellen a III. rendű terhelt és védője jelentett be fellebbezést elsődlegesen felmentés, másodsorban enyhítés, a próbaidő mérséklése, valamint előzetes mentesítés érdekében. A másodfokon eljáró Fővárosi Törvényszék a 2021. július 2-án meghozott 29.Bf.11300/2020/62. számú, ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét a III. rendű terheltet érintő részében akként változtatta meg, hogy a vele szemben kiszabott szabadságvesztés tartamát 1 év 3 hónapra, míg a szabadságvesztés végrehajtása felfüggesztésének próbaidejét 2 évre enyhítette, továbbá előzetes mentesítésben részesítette, egyebekben a tekintetében helybenhagyta.

II.

[3] A bíróság jogerős, a vádról rendelkező ügydöntő határozata ellen a III. rendű terhelt védője terjesztett elő felülvizsgálati indítványt a Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontjára hivatkozva.

[4] Indokai szerint az eljáró bíróságok elmulasztották értékelni a műszaki szakértői véleményben foglalt, a tényállásból ki nem rekesztett, így annak részét képező azon műszaki szakértői megállapítást, hogy a sebesség felmérésére a szemből érkező gépkocsi esetén hozzávetőlegesen 0,5-1 másodpercre volt szükség. Ez azt jelentette, hogy a III. rendű terheltnek az ütközés előtt 2,5-3 másodperccel már észlelnie kellett volna az ekkor tőle 105-125 méterre lévő I. rendű terhelt gépjárműve ahhoz, hogy annak közeledése 2 másodperccel az ütközés előtt veszélyhelyzetként felismerhető legyen. Ehhez kapcsolódóan a védő előadta, hogy az I. rendű terhelt gépjárműve a belső forgalmi sávban a III. rendű terhelt számára nem lehetett észlelhető akkor, amikor a III. rendű terheltnek már el kellett volna határoznia az elhárítást (visszakormányzást) ahhoz, hogy az I. rendű terhelt gépjárműve későbbi, ekkor még fel sem vett haladási nyomvonalába ne haladjon be.

[5] Kifejtette a védő azt is, hogy a III. rendű terhelt már a tényleges kanyarodás folyamatában, tehát csak annak megkezdése után észlelhette az I. rendű terhelt gépjárművét, amely időpontot a jogerős ítélet a III. rendű terhelt büntetőjogi felelősségének megállapíthatóságával összefüggésben relevánsnak tekint. Utalt arra is, hogy a 6/1998. Büntető jogegységi határozat szerint az elsőbbségadásra kötelezettnek akkor kell meggyőződnie az elsőbbségadási kötelezettség mellett végrehajtani kívánt művelet veszélytelenségéről, mielőtt azt ténylegesen megkezdí. A védő szerint ezen időpillanatban azonban a III. rendű terhelt számára nem volt észlelhető az I. rendű terhelt gépjárműve.

[6] A védő nem fogadta el a jogerős ítéletnek azt a megállapítását, hogy a járművek között az elsőbbségi helyzet a kereszteződés területén jön létre. Álláspontja szerint a

járművek között az elsőbbségi helyzet ott jön létre, ahol a két jármű nyomvonala keresztezi egymást, tehát ahol az elsőbbségadásra kötelezett a kanyarodást végrehajtja, ezért önmagában a kanyarodási nyomvonal megválasztásának kérdése nem áll releváns okozati összefüggésben az elsőbbségadási kötelezettség teljesítésével. Hozzátette, hogy az elsőbbségadási kötelezettség eredményesen teljesíthető bármilyen kanyarodási ív megválasztása esetén, amennyiben az arra kötelezettnek lehetősége van észlelni az elsőbbségre jogosultat olyan helyzetben, amely helyzetben a jármű észlelése és az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából történő számításba vétele tőle elvárható.

[7] A védő hivatkozott a Kúria BH 2002.2. számon közzétett eseti döntésére, amely szerint amíg a járművek nem állnak egymással közlekedési kontaktusban, addig nem értelmezhető közöttük az elsőbbségi helyzet. Ebből következően amíg nincs közöttük kontaktus, addig az elsőbbségadásra kötelezett még nem lesz köteles az elsőbbségadásra, mert nincs olyan jármű, amelynek elsőbbséget kellene biztosítania. Ebből következően szerinte az elsőbbségadási kötelezettség kialakulása előtt az elsőbbségadási kötelezettség megsértése nem értelmezhető.

[8] A védő vitatta, hogy a nagyívű kanyarodás esetén egy jármű rövidebb időt tölt az ellenirányú forgalmi sávban, mintha kisebb ívben hajtja végre a kanyarodást. Álláspontja szerint éppen ellenkezőleg: egy kisebb ívű (a kanyar ívét „levágó”) kanyarodás lényegesen gyorsabban, azaz rövidebb idő alatt hajtható végre. Megjegyezte, hogy az ellenirányú forgalmi sávban eltöltött idő nem csak a megtett út, hanem a sebesség függvénye is, és nagy ívben nyilvánvalóan lassabban lehet a kanyarodást végrehajtani, mint kisebb ívben.

[9] A védői álláspont szerint megalapozatlan és anyagi jogszabálysértő a jogerős ítéletnek az a megállapítása, hogy a III. rendű terhelt közlekedési magatartása nem a más által megteremtett veszélyhelyzet elhárítása körében értékelhető, és a vele szembeni elvárhatóság az általában az elsőbbségadásra kötelezettől elvárható magatartáson túlmutató, szigorúbb feltételekkel értékelendő. Emellett a védő akként érvelt, hogy téves a jogerős ítéletnek a III. rendű terhelttel szemben a terelővonal elérésekor az I. rendű terhelt gépjárműve észlelésére figyelemmel a hirtelen visszakormányzásra vonatkozó elvárása.

[10] Mindezekre figyelemmel indítványozta, hogy a Kúria a támadott jogerős határozatot változtassa meg és a III. rendű terheltet az ellene emelt vád alól mentse fel.

[11] A Legfőbb Ügyészség a BF.1153/2021/2. számú átiratában a felülvizsgálati indítványt alaptalannak tartotta.

[12] Indokai szerint téves és félrevezető, ugyanakkor az irányadó tényállással is részben ellentétes a balra kanyarodás végrehajtásával összefüggő, azt szabályos, illetve nem tilalmazott közlekedési magatartásként megjelenítő védői okfejtés. Hozzátette, hogy a kanyarodás ívének betartása ugyanis az elsőbbségadási kötelezettség feltételeinek ellenőrzése, illetve a jogosult oldaláról, annak megadása szempontjából is meghatározó jelentőségű.

[13] A Legfőbb Ügyészség kifejtette azt is, hogy a szabályos kanyarív betartása a tényállás alapján nem egyszerűen egy tisztább és egyértelműbb közlekedési helyzetet, jobb áttekintési/meggyőződési lehetőséget, hanem azt eredményezte volna, hogy az I. és III. rendű terhelt járműve között még a közlekedési konfliktushelyzet sem alakult volna ki. Az I. rendű terhelt által vezetett személygépkocsi ugyanis már több másodperce kihaladt volna abból a veszélyeztetett közlekedési térből, mire oda beérkezett volna a III. rendű terhelt által vezetett személygépkocsi.

[14] Az ügyészi átirat kitért arra is, hogy az I. rendű terhelt által megválasztott, valóban eltúlzott mértékű sebességtúllépésnek a baleset elkerülhetősége, a gépkocsi III. rendű terhelt részéről történő észlelhetősége tekintetében érdemi relevanciája nincs. Egyben jelezte, hogy ez a megállapítás természetesen nem befolyásolja azt, hogy a baleset bekövetkezésében az

irányadó tényállás alapján az elsőbbségre jogosult, de jelentős mértékű sebességtúllépéssel közlekedő I. rendű terhelt is közrehatott e szabályszegő magatartása folytán, e magatartása azonban a baleset kizárólagos okának semmiképpen nem tekinthető.

[15] Mindezek alapján a Legfőbb Ügyészség indítványozta, hogy a Kúria a megtámadott határozatokat a III. rendű terhelt tekintetében hatályában tartsa fenn.

III.

[16] A felülvizsgálat indítvány alaptalan.

[17] A felülvizsgálat rendkívüli jogorvoslat, amely a Be. 648. §-a alapján a bíróság jogerős, a vádról rendelkező ügydöntő határozata ellen, a jogerős bírósági határozatban rögzített tényállás alapulvételével, kizárólag a Be. 649. §-ában megjelölt anyagi és eljárásjogi okokra hivatkozással vehető igénybe. A felülvizsgálati okok törvényi köre nem bővíthető, ezért az azon kívül eső anyagi vagy eljárásjogi kérdések a felülvizsgálatban közömbösek.

[18] A Be. 649. § (1) bekezdés a) pont aa) alpontja alapján felülvizsgálati ok, ha a bíróság a terhelt büntetőjogi felelősségét a büntető anyagi jogi szabályok megsértésével állapította meg.

[19] A Be. 650. § (2) bekezdése szerint a felülvizsgálati indítványban a jogerős ügydöntő határozat által megállapított tényállás nem támadható. Ennek megfelelően a Be. 659. § (1) bekezdése rögzíti, hogy a felülvizsgálati eljárásban a jogerős ügydöntő határozatban megállapított tényállás az irányadó, a bizonyítékok ismételt egybevetésének, eltérő értékelésének, valamint bizonyítás felvételének nincs helye.

[20] A felülvizsgálat során a jogerős határozatban megállapított tényállás megalapozottsága, a bizonyítékok mikénti mérlegelése nem vizsgálható, az eljárás bíróságok által levont jogi következtetések – így a bűnösség megállapításának és a cselekmény jogi minősítésének – helyessége kizárólag az irányadó tényállás alapulvételével bírálható el.

[21] Ebből következően nincs lehetőség a bíróság bizonyítékokat értékelő tevékenységének, és ezen keresztül a bűnösség kérdésének vitatására.

[22] A jogerős ítélet tényállása a következőket állapította meg:

– A III. rendű terhelt 2017. május 15. napján 15 óra 8 perc körüli időben az irányonként 2-2 forgalmi sáv ... úton száraz, aszfalt burkolatú úttesten, nappali, természetes fényviszonyok mellett közlekedett a tulajdonában lévő személygépkocsival, amelyben utasként a jobb első ülésen – biztonsági övvel védett állapotban – személy 1, valamint a jobb hátsó ülésen – biztonsági öv használata nélkül – személy 2 foglalt helyet.

– A III. rendű terhelt a forgalomirányító fényjelző készülékekkel biztosított kereszteződést a ... út belső forgalmi sávjában azzal a szándékkal közelítette meg, hogy az útkereszteződésben balra kanyarodva folytatja útját.

– A III. rendű terhelt az útkereszteződés területe előtt a belső forgalmi sávban második járműként megállt egy ismeretlen személy által vezetett ismeretlen forgalmi rendszámú jármű mögött az irányadó tilos fényjelzésre.

– A III. rendű terhelt járműve mögött a belső forgalmi sávban közlekedett egy ismeretlen személy által vezetett, ismeretlen forgalmi rendszámú piros színű személygépkocsi, míg e jármű mögött szintén a belső forgalmi sávban – a megközelített útkereszteződésben balra

kanyarodás szándékával – közlekedett tanú 1, az általa vezetett Peugeot Partner típusú kistehergépkocsival.

– Az irányadó tilos fényjelzés miatt a III. rendű terhelt megálló járműve mögött mind az ismeretlen piros színű járműnek, mind a tanú 1 által vezetett tehergépkocsinak néhány másodpercre meg kellett állnia.

– Ugyanekkor a ... úton, a külső forgalmi sávban, a megengedett 50 km/h-t jelentősen meghaladó sebességgel közlekedett a német forgalmi rendszámú, külföldi cég tulajdonában lévő személygépkocsival a járművezetést megelőző 3 napon belül kábítószer – kokaint – fogyasztó, azonban emiatt bódult állapotban nem lévő, biztonsági övvel nem védett, vezetői engedéllyel – annak bevonása okán – nem rendelkező I. rendű terhelt, aki a ... út és ... utca kereszteződésénél a külső forgalmi sávban megelőzte a belső forgalmi sávban, vele azonos irányba közlekedő tanú 2 által vezetett BMW típusú személygépkocsit, majd az előzést befejezve behaladt a ... út belső forgalmi sávjába. Itt tovább gyorsítva kb. 140 km/h sebességgel közelítette meg a kereszteződést azzal a szándékkal, hogy ott elsőbbségi helyzetben egyenesen haladjon tovább, és a ... úton folytassa útját.

– Ekkor az útkereszteződés irányába I. rendű terhelttel azonos irányba, az I. rendű terhelt gépjárművének vonala előtt a ... út külső forgalmi sávjában közlekedett két ismeretlen forgalmi rendszámú jármű, amelyek a számukra is irányadó tilos fényjelzés miatt igen alacsony sebességre lassítottak. E két jármű közül az első jármű vezetője irányjelzőt használva jelezte, hogy az útkereszteződésben jobbra kíván bekanyarodni, míg a második jármű vezetője a külső sáv belső vonalához húzódva várta, hogy szabad jelzésre egyenesen haladjon át a kereszteződésen.

– A III. rendű terhelt a számára irányadó forgalomirányító fényjelző készülék szabad fényjelzésre váltásakor álló helyzetből – az előtte álló, majd elinduló, egyenesen a kereszteződésen áthaladó ismeretlen forgalmi rendszámú jármű után – azzal a szándékkal, és e szándék miatt csupán erre összpontosítva kezdte meg intenzív gyorsítással a kanyar ívét levágó, az útkereszteződés mértani középpontját meg nem kerülő vonalvezetésű balra kanyarodását, hogy a szemből a külső forgalmi sávban közlekedő, jobbra kanyarodni, illetve egyenesen áthaladni kívánó elsőbbségi helyzetű ismeretlen járművek behaladása előtt még végrehajthassa kanyarodási manőverét. Ennek során a III. rendű terhelt nem győződött meg kellő körültekintéssel arról, hogy szemből, elsőbbségi helyzetben a belső forgalmi sávban közlekedik-e más jármű.

– A III. rendű terhelt az úttest felezővonalát a kereszteződés geometriai középpontja előtt mintegy 20 méterrel lépte át. Nem észlelte az ekkor szemből a belső és külső forgalmi sáv határán kb. 140 km/h sebességgel, a kanyarodó járműtől kb. 82-87 méterre objektíve észlelhető helyzetben közlekedő, I. rendű terhelt által vezetett gépjárművet, ezért nem kormányozta vissza a menetiránya szerinti belső forgalmi sávba járművét, hanem folytatta kanyarodását, amellyel a jobbra sávváltásban lévő I. rendű terhelt számára közvetlen veszélyhelyzetet idézett elő. Abban az esetben, ha ekkor a 18-20 km/h sebességgel haladó III. rendű terhelt az I. rendű terhelt gépkárművét észleli, a kanyarodást és a gyorsítást felfüggesztve, de menetirányát megtartva vészfékezést alkalmaz a balesetet esetlegesen kerülhette volna el, figyelemmel arra, hogy az elkerülési sebesség felső határa 16-19 km/h. Az észlelés után a kanyarodást és a gyorsítást felfüggesztve hirtelen visszakormányzással fékezés nélkül is ki tudott volna a haladni az I. rendű terhelt gépjárművének közlekedési folyosójáról.

– I. rendű terhelt késedelem nélkül, az abszolút eltúlzott haladási sebességéhez és az adott útszakaszon megengedett 50 km/h sebességhez tartozó lassítási féktávolságon belül észlelte a balra elé kanyarodó jármű jelenlétét, azonban kb. 140 km/h-s haladási sebessége miatt fékezése ellenére sem tudta már elkerülni, hogy a számára is irányadó szabad fényjelzés

mellett az útkereszteződés területén, a haladási iránya szerinti jobb oldali úttest részen kb. 125-130 km/h sebességgel járműve elejével nekiütközzön a kb. 33-35 km/h sebességgel balra kanyarodó, a III. rendű terhelt által vezetett személygépkocsinak.

– Az ütközés következtében mindkét jármű – a kanyarodó, III. rendű terhelt járműve felborulva – felsodródott az I. rendű terhelt haladási iránya szerinti jobb oldali járdára – ahol trolibusz megállóhely is található –, és a járművek elütötték a járdán tartózkodó tanú 3, tanú 4 és tanú 5 sértettet.

– A baleset következtében a kanyarodó járműből a jobb hátsó, lehúzott ablakon kizuhanó személy 2 sértett baleseti súlyos, élettel összeegyeztethetetlen sérülései miatt a helyszínen életét veszítette, míg személy 1 baleseti súlyos sérülései után kialakult zsírembólia miatt keringési elégtelenség okán, kórházi kezelése során, a baleset napján 19 óra 21 perckor elhunyt. Mindkét elhunyt sértett baleseti sérülései és bekövetkezett halála között közvetlen okozati összefüggés áll fenn.

– A baleset következtében tanú 4 sértett a szemek körül, a bal könyökön és a bal sarkán metszett sérülésekben, és mindkét szaruhártya felületen hámsérülésében megnyilvánuló, tanú 3 sértett testszerte zúzódásokban megnyilvánuló, míg tanú 5 sértett a bal kézfej és a koponya zúzódásában megnyilvánuló, 8-8 napon belül gyógyuló könnyű sérüléseket szenvedett.

– A III. rendű terhelt a baleset következtében súlyos, 8 napon túl gyógyuló életveszélyes sérüléseket – a tüdő kilyukadást, csigolya és egyéb töréseket –, míg az I. rendű terhelt a homlok, a bal felkar, a kezek és a bal sípcsont hámosztásában és a jobb boka zúzódásában megnyilvánuló, 8 napon belül gyógyuló könnyű sérüléseket szenvedett.

– Amennyiben a III. rendű terhelt szabályosan, nagy ívben, a kereszteződési négyszög mértani közepét megkerülve hajtotta volna végre bekanyarodását, abban az esetben a még a III. rendű terhelt szemszögéből tekintve menetirány szerinti jobb oldali belső sávban előre haladó járműve mellett a menetirány szerinti bal oldali úttestrészen az eltúlzott sebességgel közlekedő, I. rendű terhelt által vezetett gépjármű ütközés nélkül elhaladt volna.

– A szabályos, le nem vágott ívű balra kanyarodás esetén adódó, bal oldali úttestfélen található elméleti ütközési pontot – két jármű nyomvonal keresztezési pontját – az I. rendű terhelt gépjárműve már 2,2 másodperccel azelőtt elhagyta volna, mint ahogy a III. rendű terhelt gépjárműve oda bekanyarodott volna.

– A III. rendű terhelt részéről – aki intenzíven gyorsult –, amennyiben észleli az ekkor kb. 87 méterre közlekedő gépjárművet, 16-19 km/h sebességről vészfékezéssel, 9-12 km/h-t meg nem haladó sebességről lassító fékezéssel is elkerülhető lett volna térben a baleset, az észlelést követő visszakormányzással – az ütközés előtt 2 másodperccel – pedig fékezés nélkül is. Szabályosan végrehajtott balra kanyarodás esetén, ha a III. rendű terhelt gépjárműve ugyanabban az időben indul, ahogyan a valóságban is tette, 4 másodperccel később lépte volna át a felezővonalat, így a baleset esetlegesen elmaradt volna.

– I. rendű terhelt tényleges reakciópontjából, 37-46 méterre az elsődleges ütközés helyétől a megengedett 50 km/h sebességről megkezdett, az adott helyzetben elsőbbségi helyzetű járművezetőtől is elvárt, a forgalom más résztvevőire veszélyt nem jelentő, ún. intenzív lassító fékezéssel járművét az elsődleges ütközés helye előtt térben megállíthatta volna.

[23] A Btk. 235. § (1) bekezdése szerint, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. A (2) bekezdés b) pontja alapján a büntetés egy évtől öt évig terjedő szabadságvesztés, ha a bűncselekmény halált okoz.

[24] A közúti közlekedés szabályait az arra vonatkozó ágazati jogszabályok foglalják magukban, amelyek – egyben – az elkövetési magatartást illetően a büntetőtörvényi tényállás kereteit tartalommal is kitöltik.

[25] A jelen ügyben a büntetőtörvényi tényállás alkalmazása szempontjából a legfontosabb ágazati jogszabályok a közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény (Kkt.) és az 1/1975. (II. 5.) KPM-BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól (KRESZ).

[26] A közúti baleset okozásának elkövetési magatartása a közúti közlekedés szabályainak megszegése, ami tevéssel és mulasztással is megvalósítható. A bűncselekmény megállapíthatósága szempontjából annak van jelentősége, hogy az elkövető szabályszegése és a bekövetkező eredmény között ok-okozati összefüggés álljon fenn.

[27] A Kkt. 5. § (1) bekezdés c) pontja – és ezzel egyező tartalommal a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontja – előírja, hogy aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyónbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon és ne zavarjon. Ez a rendelkezés a közúti közlekedés alapvető (általános) gondossági szabálya, amelyet a Kkt. és a KRESZ konkretizál speciális részletszabályok felállításával.

[28] Ilyen speciális előírást tartalmaz a Kkt. 6. § (3) bekezdés első mondata, amely szerint, aki járművel irányt változtat, köteles az azonos irányban vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni.

[29] A KRESZ 31. § (3) bekezdése akként rendelkezik, hogy a járművel másik útra balra nagy ívben kell bekanyarodni, úgy, hogy a jármű a bekanyarodás után a menetirány szerinti jobb oldalon maradjon. Ezzel szoros összefüggésben és a Kkt. 6. § (3) bekezdésében foglaltakkal összhangban a KRESZ 31. § (5) bekezdés c) pont ca) alpontja előírja, hogy elsőbbséget kell adni – ha a KRESZ 28. § (2) bekezdésében foglaltakból más nem következik – a balra bekanyarodó járművel az úttesten szemből érkező és egyenesen továbbhaladó vagy jobbra bekanyarodó jármű részére.

[30] A III. rendű terhelt védője a felülvizsgálati indítványban – javarészt – az elsőfokú ítélettel szemben bejelentett fellebbezésében foglaltakat ismételte meg.

[31] A Kúria osztotta az alapügyben eljáró bíróságok álláspontját, amely szerint a tényállásban szereplő halálos eredménnyel járó közlekedési balesethez vezető okfolyamat elindítója – egyben az eredményhez vezető KRESZ szabályszegés – a III. rendű terhelt szabálytalanul végrehajtott balra kanyarodása, illetve elsőbbségi szabályt megszegő magatartása volt.

[32] Az elsőbbségi szabályok megsértésével okozati összefüggésben bekövetkezett súlyos eredménnyel járó balesetknél elsődlegesen az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjének felelősségét kell vizsgálni (BH 1997.516.).

[33] A felülvizsgálati indítvány szerint a III. rendű terhelt a balra kanyarodást szabályosan hajtotta végre, illetve a szabályszegése nem releváns oka a bekövetkezett balesetnek.

[34] Ehhez képest az irányadó tényállás szerint a III. rendű terhelt a közúti közlekedési szabályok megsértésével hajtotta végre a kanyarodást, és ez ok-okozati összefüggésben állt a balesettel érintett gépjárművek összeütközésével.

[35] Mindezekre figyelemmel a Kúria a következőkre mutat rá.

[36] Kétségtelen, a KRESZ 31. § (3) bekezdésében foglaltak egyik célja annak biztosítása, hogy a kanyarodást végző jármű a lehető legrövidebb időt töltsen az ellenirányú forgalmi sávban. Ez azonban nem jár azzal, hogy önmagában az időtartam csökkentésére törekvés szabályszerűvé tenné a jogszabályi előírás nyilvánvaló figyelmen kívül hagyásával (megsértésével) végrehajtott bekanyarodást.

[37] A legrövidebb időre törekvés ugyanis kizárólag a nagyívű – a szembejövő közlekedők biztonságos áthaladását biztosító – kanyarodás esetében értelmezhető. Így tehát téves a felülvizsgálati indítvány azon álláspontja, amely szerint a kanyarív levágásával – az áthaladás lerövidítésével – a III. rendű terhelt a KRESZ 31. § (3) bekezdése rendelkezésnek megfelelő magatartást tanúsított volna.

[38] Ebből következően jelen ügy megítélésénél nem lehet szempont az sem, hogy az irányadó tényállás szerinti kanyarív levágásával, illetve a sebesség fokozásával a III. rendű terhelt által vezetett személygépjármű az ellenirányú forgalmi sávban esetlegesen kevesebb időt töltött annál, mintha a KRESZ 31. § (3) bekezdésében írtakat betartotta volna.

[39] Az irányadó tényállás szerint az I. rendű terhelt a kereszteződésben egyenesen kívánt továbbhaladni, így a III. rendű terheltet – a KRESZ 31. § (5) bekezdés c) pont ca) alpontja alapján elsőbbségadási kötelezettség terhelte, amelynek teljesítése értelemszerűen együtt jár a KRESZ 31. § (3) bekezdésében foglaltak betartásával.

[40] A KRESZ e szabályai alapján az I. rendű terhelt által vezetett gépjárművet az elsőbbségi helyzet az útkereszteződésben az áthaladása teljes nyomvonalán megillette. Ebből következően nem helytálló az a védői álláspont, hogy az elsőbbségi helyzet ott jön létre, ahol a két jármű nyomvonala ténylegesen keresztezi egymást, vagyis ott, ahol éppen az elsőbbségadásra kötelezett a kanyarodást végrehajtja. Ez egyben azt is jelenti, hogy a III. rendű terhelt esetében az elsőbbségadási kötelezettség teljesítését nem lehet attól függetlenül vizsgálni, hogy betartotta-e a kanyarodás szabályait.

[41] A III. rendű terhelt által vezetett személygépjármű az ütközési pontba szabályszegés eredményeként került akként, hogy az általa választott nyomvonal íve a KRESZ 31. § (3) bekezdésének megsértésével járt, és a III. rendű terhelt e magatartása okozati összefüggésben áll a baleset bekövetkezésével.

[42] A felülvizsgálati indítvány a büntetőjogi felelősség alóli mentesülés alapjának azt az állítását tekinti, hogy a III. rendű terheltnek a komplex közlekedési helyzetben objektíve nem volt lehetősége meggyőződni az elsőbbségadás szempontjából lényeges körülményekről, így nem volt számára észlelhető az elsőbbségre jogosult I. rendű terhelt által vezetett személygépjármű.

[43] A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett felelősségéről szóló 6/1998. számú Büntető jogegységi határozat nyomán követett és kifejezetten az elsőbbségi jog meg nem adásából származó balesetek elbírálása körében kialakult következetes bírói gyakorlat szerint az elsőbbségadásra kötelezett akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte. Kivételként kizárhatja a felelősségét, ha az elsőbbségadási kötelezettség szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetette, vagy e körülményre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.

[44] A jogerős tényállás azt állapította meg, hogy a III. rendű terhelt a kanyarodás során a kanyarív levágásával az elsőbbségadási kötelezettség teljesítését akarta elkerülni.

[45] A KRESZ szerinti szabályos kanyarodás több fázisból áll, amelynek csupán a végső eleme a tényleges bekanyarodás, amit így – értelemszerűen – megelőz a KRESZ 31. § (1) bekezdés b) pontjában írt kanyarodásra való felkészülés. A III. rendű terhelt ezt a mozzanatot nem a szabályoknak megfelelően hajtotta végre.

[46] A bekanyarodást a III. rendű terhelt – amikor behaladt az ellenirányú bal oldali forgalmi sávba – ténylegesen már az útkereszteződés előtt megkezdte.

[47] A KRESZ 31. § (1) bekezdés b) pontja a kanyarodást elhatározó számára az útkereszteződés előtt a felezővonal mellé való besorolást írja elő, melyből következően a kanyarodás útkereszteződés előtti megkezdése ennek nem feleltethető meg.

[48] Az irányadó tényállás szerint a III. rendű terhelt a kanyarodás megkezdésekor majd annak során nem győződött meg kellő körültekintéssel arról, hogy szemből, elsőbbségi helyzetben a belső forgalmi sávban közlekedik-e más jármű.

[49] Ezzel összefüggésben helyesen utalt a másodfokú bíróság a Kúria Bfv.II.1442/2012/7. számú határozatában kifejtettekre, amely szerint a kanyarodó jármű vezetőjének folyamatában kell néznie a közlekedési helyzetet, és nem elégséges a – védői indítványban megjelenített – kanyarodás előtti meggyőződés a biztonságos áthaladásról.

[50] A balra nagy ívben kanyarodó jármű vezetőjének a figyelmét az ilyen közlekedési helyzet során többfelé kell megosztania. A járművezetőnek a vele szemben közlekedő és egyenesen továbbhaladó járművekre és annak az útnak a forgalmára is figyelnie kell, amibe bekanyarodik.

[51] A III. rendű terheltnek az I. rendű terhelt által vezetett jármű tőle elvárható észlelése estén objektív lehetősége lett volna hirtelen elkormányzással a baleset elkerülésére.

[52] A védő által felvetett észlelési idő kérdésével kifejezetten foglalkozott a törvényszék {másodfokú ítélet [89] bekezdés}, és helytállóan rögzítette, hogy a tényállásban megállapított 2 másodpercen túl további időnövekmény nem számítható fel, mivel a III. rendű terheltnek a kanyarodás elhatározásakor az elsőbbségadásra is fel kellett volna készülnie.

[53] Mindebből az is következik, hogy az I. és a III. rendű terhelt által vezetett két gépjármű egymással közlekedési kontaktusban állt, így – a védő álláspontjával szemben – értelmezhető közöttük az elsőbbségi helyzet.

[54] A III. rendű terhelttől elvárható magatartás az elhárítás körében az elsőbbségi helyzetben érkező gépjármű észleléséhez kapcsolódik, amit a tényállás objektíve lehetségesnek ír le, azonban – nem kétségesen – a III. rendű terhelt észlelése a szabályszegő magatartása miatt maradt el.

[55] Megjegyzi ugyanakkor a Kúria, hogy a III. rendű terhelt büntetőjogi felelősségét nem az elhárítási manőver elmaradása alapozta meg, azaz az eljáró bíróságok a III. rendű terhelt bűnösségét nem a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában írt általános gondossági szabály megsértésére alapították. A jogerős határozat ugyanis nem az elhárítás módját vagy annak elmaradását nevezte meg a büntetőjogi felelősség alapjaként, hanem a már korábban részletesen ismertetett KRESZ 31. § (3) bekezdésének és a KRESZ 31. § (5) bekezdés c) pont ca) alpontjának megszegését.

[56] A kifejtettek alapján az ügyben eljáró bíróságok a megállapított tényállásból helytálló következtetést vontak a III. rendű terhelt bűnösségére és cselekményének jogi minősítése, valamint a kiszabott büntetés is törvényes.

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

[58] Ekként a Kúria a III. rendű terhelt védője által benyújtott felülvizsgálati indítványt elbírálva a megtámadott jogerős határozatot a Be. 660. § (1) bekezdése szerinti tanácsulésen eljárva, a Be. 662. § (1) bekezdés alapján a III. rendű terhelt tekintetében hatályában fenntartotta.

IV.

[59] A végzés elleni fellebbezés lehetőségét a Be. 6. § (4) bekezdése, a felülvizsgálatot pedig a Be. 650. § (1) bekezdés b) pont második fordulata kizárja.

Budapest, 2022. július 4.

Dr. Harangozó Attila s.k. a tanács elnöke, Dr. Boros Tibor s.k. előadó bíró, Dr. Somogyi Gábor s.k. bíró