



Balassagyarmati Törvényszék

9.Bf.125/2024/11. szám

A Balassagyarmati Törvényszék mint másodfokú bíróság Balassagyarmaton, a 2025. április 2. napján tartott másodfokú tárgyalás alapján meghozta a következő

í t é l e t:

A közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt terhelt ellen indított büntetőügyben a Salgótarjáni Járásbíróság 2024. április 3. napján kihirdetett 6.B.63/2023/7. számú ítéletét megváltoztatja.

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

Megállapítja, hogy a vádlott személyazonosító igazolványának száma: szám3.

Az első- és másodfokú eljárás során felmerült összesen 142.478.- (egyszáznegyvenkettőezer-négyszázhetvennyolc) forint büntügyi költséget az állam viseli.

Az ítélet ellen fellebbezésnek van helye.

I n d o k o l á s

[1] A Salgótarjáni Járásbíróság fenti számú, 2024. április 3. napján meghozott ítéletével terhelt vádlottat bűnösnek mondta ki közúti baleset gondatlan okozásának vétségében. Ezért 200 napi tétel pénzbüntetésre és 1 év 6 hónap közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. 1.500.-forintban határozta meg az 1 napi tétel összegét és az így kiszabott 300.000.-forint pénzbüntetés meg nem fizetése esetén 200 napi fogházban végrehajtandó szabadságvesztésre történő átváltoztatásról rendelkezett. Kötelezte terhelt vádlottat az eljárás során felmerült 123.278.-forint büntügyi költség megfizetésére.

[2] Az ítélet ellen a vádlott és védője elsősorban bűnösség megállapítása miatt, felmentés érdekében, másodsorban pedig a közúti járművezetéstől eltiltás mellőzése vagy annak meghatározott kategóriájú járművekre korlátozása érdekében jelentett be fellebbezést.

[3] A Nógrád Vármegyei Főügyészség B.259/2024/1.BF. számú átiratában a fellebbezéseket nem tartotta alaposnak, az elsőfokú ítélet helybenhagyására tett indítványt azzal a pontosítással, hogy terhelt érvényes személyi igazolványának száma szám3.

[4] A bíróság a Be. 598. § (2) bekezdése alapján tanácsulést tűzött ki a fellebbezések elbírálására.

[5] A védő – élve jogával – tárgyalás kitűzését kérte.

[6] A törvényszék ezt követően nyilvános ülést tűzött ki, ahol a védő fellebbezésének irányát enyhítés tekintetében tartotta fenn, míg a vádlott a felmentésre irányuló fellebbezést is fenntartotta.

[7] A nyilvános ülés alapján a törvényszék az elsőfokú bíróság ítéletének részbeni megalapozatlanságát, részbeni felderítetlenségét [Be. 592. § (2) bekezdés b) pont] állapította meg, ezért bizonyítás felvételének érdekében tárgyalást tűzött ki, [Be. 600. § (1) bekezdés b) pont], amelyre idézte a vádlottat, a védőt, főügyészséget, valamint a szakértőt.

[8] A fellebbezési tárgyaláson a bíróság kihallgatta terhelt vádlottat, valamint szakértőtől szakértőt.

[9] terhelt vádlott megismételve korábbi vallomását úgy nyilatkozott, hogy szemrevételezés alapján jelölte meg azt a távolságot (100 méter) ahol látta a neki balról érkező járművet, s ez alapján gondolta úgy, hogy még biztonságosan ki tud kanyarodni.

[10] szakértőtől szakértő arra a kérdésre, hogy az ütközés elkerülhető lett volna-e, amennyiben a vádlotti kanyarodásra készülő jármű(egyéb2 típusú) és a védett úton balról érkező egyéb1 jármű között 100 méter volt a távolság és ekkor az egyéb1 jármű sebessége 50 km/h , azt válaszolta, hogy a vádlott az általa vezetett gépjárművel a kikanyarodást végre tudta volna hajtani az ehhez szükséges 5,5 másodperc alatt, mert az egyéb1 gépkocsi 50 km/h sebességgel haladva a 100 métert 7 másodperc alatt tette volna meg, amely idő alatt a vádlotti jármű kihaladt volna az egyéb1 elől, azaz nem következett volna be a baleset.

[11] Kérdés nélkül kiegészítette a választ azzal, hogy még abban az esetben is elkerülhető lett volna a baleset, amikor 61 méteres távolságra volt az egyéb1 és 50 km/h óra sebességgel halad és ugyanekkor a vádlotti jármű már behaladt az egyéb1 menetirányát tekintve jobb oldali külső sávba.

[12] A szakértő előadta, hogy az írásbeli szakvéleményében végzett számítások az egyéb1 sebességére vonatkozóan azon a feltételezésen alapultak, hogy az ütközést megelőző 61 méter előtt sem változott az egyéb1 gépjármű sebessége.

[13] A bizonyítási eljárás befejezését követően a védő a vádlott felmentésére tett indítványt, az ügyész az ítélet helybenhagyását indítványozta.

[14] A másodfokú bíróság a fellebbezési tárgyalás alapján és az ott felvett bizonyítás eredményeként az állapította meg, hogy a védelmi fellebbezés alapos.

[15] A törvényszék a felülvizsgálat eredményeként megállapította, hogy az elsőfokú bíróság a tényállás megállapítása során a perrendi szabályokat alapvetően megtartotta, azonban ügyfelderítési kötelezettségének nem tett maradéktalanul eleget, aminek következtében az általa megállapított tényállás részben megalapozatlan volt (Be. 592. § (2) bekezdés b) pont)

[16] Az elsőfokú bíróság nem folytatta le a bizonyítást a vádlott által következetes vallomásában állított azon tény tekintetében, hogy a balra kanyarodása megkezdése előtt kb. 100 méter távolságra látta a tanú által vezetett, balról érkező gépjárművet. Nem vizsgálta, hogy ez az állítás elfogadható-e és ha igen, hogyan befolyásolja a vádlott felelősségét.

[17] A másodfokú bíróság a felvett bizonyítás alapján az elsőfokú ítélet részbeni megalapozatlanságát kiküszöbölte.

[18] A vádlott következetes vallomását, mely szerint kb. 100 méterre látta a kikanyarodás helyétől a neki balról érkező tanú által vezetett járművet a bíróság tényként

fogadta el és egészítette ki ezzel a tényállást, mert azt a rendelkezésre álló bizonyítékok nem zárják ki.

A szakértői véleményben rögzítettek alapján az állapítható meg, hogy amikor a vádlott a kikanyarodás feltételeit vizsgálta a balra kanyarodása megkezdése előtt, a tanú által vezetett gépjármű 61.5 métertől tovább volt mindenképpen, mert egyrészt a szakértő az egyéb1 vezető tanú részéről cselekvési késedelmet állapított meg, továbbá a nyomozati iratokban található fényképfelvételek szerint a vádlott kikanyarodás előtti helyzetéből balra tekintve 132 méterre felismerhető az érkező gépjármű, azaz nem kizárt a vádlott általi észlelhetőség az általa megjelölt 100 méteren.

Az is rögzíthető, hogy amennyiben 61,5 méterre haladt volna a vádlott általi észleléskor az egyéb1 gépkocsi, akkor a két gépjármű ütközése nem azon a helyen és nem a vádlotti egyéb2 hátsó részével való ütközéssel történt volna meg, mert akkor a vádlotti gépjármű még nem haladt volna be a tanú által igénybe vett sávba. Ezt vallotta tanú is 6. sz.jkv.4.old : „Mikor észleltem a teherautót akkor már az úton volt „

[19] A fellebbezési tárgyaláson felvett bizonyítás eredményeként az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás történeti részét a Be. 593. § (1) bekezdés a) pontja alapján az alábbiak szerint módosította:

Az ítélet 2.oldal 5. bekezdése: „Miközben terhelt vádlott a egyéb3 út metszéspontja előtt megállt, balra tekintve észlelte, hogy kb. 100 méter távolságban a városközpont irányából a egyéb3 út belső sávjában egyenesen haladva közeledett tanú az általa vezetett és tompított világítást működtető szám2 forgalmi rendszámú, egyéb1 egyéb4 típusú gépkocsi négy utassal terheltén. „

A következő kettő bekezdést teljesen mellőzi a bíróság.

Az alulról második bekezdést kiegészíti: „A belső sávban a fékezés megkezdésének pillanatában 65-73 km/h sebességgel haladó, majd 34-39 km/h sebességre lassuló egyéb1”

Mellőzi a bíróság a harmadik oldal 2-5 bekezdéseit.

[20] A fentiek szerint pontosított tényállás már minden részében megalapozottá vált és mentes a Be. 592. § (1) (2) bekezdése szerinti hiányosságoktól, ezért a Be. 593.§ (3) bekezdése alapján irányadó volt a fellebbezési eljárásban és a másodfokú felülbírálat alapját képezhetette.

[21] A törvényszék a fentiek szerint pontosított és kiegészített tényállás alapján vizsgálta meg a vádlott felelősségét.

[22] A szakértő véleményének 26.oldalán azt rögzíti, hogy a vádlotti gépjármű „főútra való észlelhető felhajtásakor 53,9 – 61,5 méter távolságra, a menetiránya szerinti belső forgalmi sávban járhatott” a tanú által vezetett egyéb1 gépkocsi. (6.sz.jkv. tanú: „Mikor észleltem már az úton volt.”)

A szakvélemény „észlelhető behaladás” megjelölése az a tanú fékezését megelőző észlelését jelenti és az elsőfokú bíróság nem vizsgálta a vádlotti vallomásban megjelenő kb. 100 méter távolságból való észlelés bizonyítottságát. Ez oda vezetett, hogy az elsőfokú bíróság egyoldalúan, csak tanú észlelése szempontjából vizsgálta az egyéb1 gépjármű helyzetét és észleléskori sebességét.

[23] A másodfokú bizonyítási eljárás adatai alapján nem volt lehetőség annak megállapítására, hogy az érkező egyéb1 gépjárműnek milyen volt a haladási sebessége a vádlott által megjelölt 100 méteres távolságban való észleléskor. A sebessége lehetett a megengedett 50 km/h, erre utal tanú, tanú3, tanú2 nyomozati vallomása, melyek szerint 50 km/h sebességgel haladtak, s ez esetben erről a sebességről gyorsítva érkezett abba a pontba,

ahol a fékezést megkezdte, s melyben a szakértői vélemény szerint 65-73 km/h volt a sebessége.

[24] De lehetséges, hogy magasabb volt az egyéb1 sebessége és ekkor lassítva érkezett el az észlelési pontba, s lett a sebessége a szakértői számítás szerinti 65-73 km/h. Ezen bizonytalanságra utal tanú vallomása 6.sz.jkv. 4.oldalán: „visszaváltottam, motorfék, majd kicsit ráléptem a fékre....szerintem beragadt a fékem”, 5.old: „siettünk fel a munkahelyre”. Ez utóbbira magyarázat tanú2 nyomozati vallomása, mely szerint tankolni akartak a egyéb5 kúton de nagyon sokan voltak, ezért tanú „úgy döntött visszajön a városba....Shell benzinkúton meg is tankoltunk és indultunk lefelé a 21es úton helység1 irányába”. Ez pedig a késedelmükre utal, ami miatt túllépte az egyéb1 gépjármű a sebességet.

[25] Minthogy a rendelkezésre álló adatok alapján nem állapítható meg a szakértő által a tanú elsőbbségre jogosult észlelési pontjaként meghatározott idő előtt az egyéb1 sebessége, így az sem állapítható meg, hogy az észlelés pillanatában a vádlott számára a sebesség megtévesztő volt-e, esetleg éppen utána alakult ki a nagyobb sebesség, melyhez az egyéb1t vezető tanú, szakértői véleményben rögzített cselekvési késedelme kapcsolódott.

Ennek az alábbiak miatt van jelentősége:

[26] Az 1/1975. (II. 5.) KPM–BM együttes rendelet a közúti közlekedés szabályairól, továbbiakban KRESZ 28. § (2) bekezdés b) pontja szerint „A másik jármű érkezési irányától függetlenül elsőbbséget kell adni az útkereszteződésben az olyan útról érkező járművel, amelyen az útkereszteződés előtt „Elsőbbségadás kötelező” vagy „Állj! Elsőbbségadás kötelező” jelzőtábla van, a keresztező – illetőleg a kiegészítő táblán vastag vonallal jelzett – útról érkező jármű részére.

[27] Az 1. számú melléklet III. függelék b. pont szerint azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására.

[28] A 6/1998. számú BJE indoklás 1. pontjában írtak szerint az elsőbbségadásra kötelezett (jelen ügyben a vádlott) nem mentesülhet a felelősség alól abból az okból, hogy az elsőbbségre jogosult is megszegett valamilyen közlekedés szabály, így például túllépte a megengedett sebességet. Csak az mentesítheti a felelősség alól, ha éppen az elsőbbségre jogosult szabályszegése nem tette lehetővé, hogy észlelje az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket, illetve helyesen értékelje ezeket a körülményeket. Az **észlelhetően** a megengedettnél nagyobb sebességgel közlekedő elsőbbségre jogosult jármű részére is biztosítani kell az elsőbbséget. Ugyanakkor értékelni kell azt, ha az elsőbbségre jogosult szabályszegése, a sebesség túllépése is közrehatott a közúti baleset előidézésében, azaz ha az elsőbbségi jogosult járművének megengedett sebessége mellett a baleset nem következett volna be. (A Salgótarjáni Járásbíróság 6.Bpk.49/2023/3. számú büntetővégzésével tanú bűnösségét a Btk.235§ (1) bekezdésébe ütköző közúti baleset gondatlan okozásának vétségében mondta ki ugyanezen baleset kapcsán. A határozat indokolása nem rögzíti, hogy milyen távolságban volt az egyéb1 gépjármű a terhelt általi észlelésekor és akkor mennyivel haladt.)

[29] Fentiek alapján azt kellett érdemben vizsgálni, hogy az egyéb1 gépjármű sebessége megtéveszthette-e a vádlottat az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése tekintetében, amikor a kikanyarodást elhatározta.

[30] terhelt vádlott következetes vallomásai alapján kb. 100 méter távolságban észlelte az érkező egyéb1 gépkocsit és annak távolsága alapján úgy gondolta, hogy még biztonságosan ki tud kanyarodni.

[31] A nyomozás során rögzített fényképek alapján tanú, mint elsőbbségre jogosult számára is látható volt objektíve a kanyarodás megkezdésére készülő vádlott tehergépkocsi.

[32] Ezt követően annak vizsgálata vált szükségesé, hogy az érkező elsőbbségre jogosult egyéb gépjármű sebessége megtévesztő volt-e a vádlott számára, s ennek figyelembevételével miként értékelhető a cselekvősége. Az elsőbbségre jogosult jármű sebessége nagyságának nem csak a vádlotti észlelés pillanatában van jelentősége, mert nem szükséges, hogy az ütközés megkezdéséig azonos sebességgel haladjon.

[33] Ennek a kérdésnek a megválaszolása azonban a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján kétséget kizáróan nem lehetséges. Annyi bizonyos, hogy a késedelmes fékezés megkezdésekor az egyéb gépjármű sebessége a megengedett sebességhatárt túllépte (s jelen esetben terhelt vádlott vonatkozásában a 73 km/h a figyelembe veendő érték, mert az a szakértői vélemény alapján nem kizárt.) Azonban, hogy a vádlott általi észleléskor mennyi volt a sebessége arra a szakértő nem tudott választ adni. Azt viszont megállapította, hogy amennyiben a 100 méteres észlelési távolságban a megengedett 50 km/h sebességgel haladt volna az egyéb, akkor az ütközés elkerülhető lett volna, mert 100 méter távolságról 7 másodperc alatt érkezett volna az ütközési pontba az egyéb gépjármű, míg a terhelt vádlott által vezetett gépjárműnek a védett útvonalra való ráhajtás majd annak elhagyására (kanyarodás) 5,5 másodpercre volt szüksége, azaz kihaladt volna a védett útvonalon közlekedő egyéb gépjármű elől.

[34] Az elbírálandó közlekedési helyzetben nem csak az elsőbbségadásra kötelezett észlelésekor fennálló, elsőbbségre jogosult sebességtúllépése, mint megtévesztő magatartás merülhet fel, hanem az észlelést követően az egyéb gépjármű esetleges sebességnöveléssel megvalósított haladása is. A 6/1998 BJE nem utal arra, hogy elsőbbségre jogosult sebességtúllépése csak az veszélyhelyzet kialakulásakor (kanyarodás megkezdése a vádlott részéről) vizsgálendő.

[35] Ebben helyzetben tehát azt a kérdést kell eldönteni, hogy tanú kizárólagosan felelős-e a baleset bekövetkezéséért, vagy terhelt vádlott büntetőjogi felelőssége is megállapítható.

[36] Ez utóbbira abban az esetben kerülhetne sor, ha minden kétséget kizáróan megállapítható lenne, hogy mennyi volt a sebessége a tanú által vezetett egyéb járműnek a vádlott általi észlelés pillanatában.

Ezt

követően lehetne azt vizsgálni, hogy amennyiben jelentős túllépés volt az elsőbbségre jogosult részéről, akkor ez megtévesztő volt-e a vádlott számára a körülmények helyes felmérése tekintetében, így az elsőbbségre jogosult jármű távolságát illetően. (A 6/1998 BJE szerint az elsőbbség adására kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségi szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult megengedett sebességet túllépte. De kizárhatja a felelősséget, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhetett vagy ha a körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.)

A bizalmi elv-re épülő közlekedési móddal csak addig lehet élni, míg a szabályszegés a másik fél számára felismerhetővé nem válik. Minthogy az egyéb sebességét nem lehetett megállapítani, ebből kifolyólag azt sem, hogy terhelt tévesen élt-e bizalmi elvvel, azaz hogy esetlegesen felismerhető volt-e számára a jelentős sebességtúllépés vagy más megtévesztő magatartást tanúsított-e az elsőbbségre jogosult.

[37] Amennyiben ítéleti bizonyossággal az lett volna rögzíthető, hogy az egyéb sebessége nem volt több mint a megengedett, annak vizsgálata, majd rögzítése válna szükségessé, hogy a vádlotti észlelést követően milyen módon - feltehetően gyorsítással - került ezt követően a fékezési pontra és a szakértő által megállapított sebességbe az egyéb, s

azt kellene vizsgálni ennek milyen hatása volt a vádlotti felelősségre. (felismerhette-e az észlelést követő szabályszegést, s az megtévesztő volt-e)

Mivel a fentiekben kifejtettek alapján az egyéb1 gépkocsi, vádlott általi észlelés kori sebességének ismerete nélkül nem lehet állást foglalni abban, hogy a vádlott szabályt szegett-e, s ez a magatartása okozati összefüggésben áll-e a közúti baleset kialakulásával, így a büntetőjogi felelősségére sem vonható le kétséget kizáró következtetés.

[38] A fentiekre figyelemmel a törvényszék az elsőfokú bíróság ítéletét a Be. 606. § (1) bekezdése alapján megváltoztatta és terhelt vádlottat az ellene közúti baleset gondatlan okozásának vétsége (Btk. 235. § (1) bekezdés) miatt emelt vád alól felmentette a Be. 566. § (1) bekezdés c) pontja alapján.

[39] A felmerült bűnügyi költség viseléséről, a vádlott felmentésére figyelemmel a Be. 782. § (1) bekezdése alapján rendelkezett és megállapította, hogy a vádlott személyazonosító igazolványának száma helyesen szám3.

[40] A másodfokú bíróság ítéletével szembeni fellebbezés lehetőségét a Be. 615. § (1) bekezdése biztosítja, figyelemmel a Be. 615. § (2) bekezdés b) pontjának I. fordulatában írtakra.

Balassagyarmat, 2025. április 2.

Lászlóné dr. Verebélyi Edina s.k. a tanács elnöke

dr. Szepesi Ágnes s.k. bíró

dr. Harikné dr. Havasi Beáta s.k. bíró