

Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság
5.Bhar.78/2011/6. szám

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság, Budapesten, a 2012. június hó 20. napján megtartott nyilvános ülésen meghozta a következő

VÉGZÉS:

A halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt vádlott ellen indított büntetőügyben a Nógrád Megyei Bíróság 3.Bf.19/2010/9. számú ítéletét ***helybenhagyja.***

A végzés ellen további fellebbezésnek nincs helye.

INDOKOLÁS:

A vádlottat a Balassagyarmati Városi Bíróság a 2009. november 25. napján kelt 7.B.331/2007/60. számú ítéletével a Btk. 187.§ (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés b) pontja szerint minősülő és büntetendő halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt 1 év 6 hónap, végrehajtásában 2 év próbaidőre felfüggesztett fogházbüntetésre ítélte, egyben a vádlottat előzetes mentesítésben részesítette.

Az elsőfokú ítélet ellen a vádlott és a védő jelentettek be fellebbezést a bűnösség megállapítása miatt felmentésért.

A Nógrád Megyei Bíróság a 2010. november 8. napján kelt 3.Bf.19/2010/9. számú ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta és a vádlottat az ellene a Btk. 187.§ (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés b) pontja szerint minősülő halálos közúti baleset gondatlan okozása vétségének vádja alól felmentette, egyben megállapította, hogy a felmerült bűnügyi költséget az állam viseli.

A másodfokú ítélet ellen az ügyész jelentett be fellebbezést, melyet a Nógrád Megyei Főügyészség a Bf.554/2007. számú átiratában részletesen meg is indokolt. Kiemelte, hogy a vádlottnak a haladási sebességét figyelembe véve és a reakcióidővel is számolva 67 méter lett volna a féktávolsága intenzív és 95 méter, ha lassító fékezést alkalmaz. Ebből pedig egyértelműen megállapítható, hogy a vádlott járműve és a gépjárműoszlop utolsó tagjaként haladó Fiat gépkocsi közötti 180-250 méteres távolságra tekintettel bőséges idő és hely állt a vádlott rendelkezésére, hogy a járművét megállítsa és az ütközést elkerülje.

Ez a távolság valójában a vádlott részéről semmiféle elhárító reakciót nem indokolt, hiszen veszélyhelyzet nem alakult ki, így csakis a vádlott rossz távolság- és

sebességbecslése, valamint az ebből adódó téves helyzetértékelése vezetett ahhoz az intenzív fékezéshez, melynek alkalmazásával a járműve elvesztette a stabilitását és végül összeütközött a Daewo típusú gépjárművel.

Az ügyészi álláspont szerint a kialakult közlekedési helyzet nem volt valóságos veszélyhelyzet, így a balesethez a vádlott helytelenül megválasztott haladási sebessége (vagyis a KRESZ 25.§ (1) és (2) bekezdésében írt szabályok megszegése), valamint a közlekedőktől elvárt általános gondossági kötelezettség (KRESZ 3.§ (1) bekezdés c) pont) szabályának megszegése vezetett.

Mindezek alapján indítványozta, hogy az ítélet tábla a másodfokú határozatot változtassa meg, állapítsa meg a vádlott bűnösségét, és ezért őt ítélje végrehajtásában felfüggesztett szabadságvesztésre.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség a BF.148/2011/1. számú átiratában és képviselője a nyilvános ülésen a bejelentett ügyészi fellebbezést változatlan tartalommal fenntartotta. A másodfokú határozat megváltoztatását és a vádlott bűnösségének megállapítása mellett a bűnösségi körülményekhez igazodó büntetés kiszabását indítványozta.

A védő a nyilvános ülésen a másodfokú határozat helybenhagyását indítványozta. Álláspontja szerint a vádlott késedelem nélkül, és indokoltan döntött az intenzív fékezés mellett, melynek elhatározására 1-2 sec ideje volt.

Hangsúlyozta, hogy a másodfokú ítélet elleni ügyészi fellebbezés hibás gondolatmeneten és számításon alapul, hisz nem veszi figyelembe, hogy két dinamikusan mozgó járműről van szó, vagyis a két jármű egy időben halad, közeledik egymás felé. Kiemelte továbbá, hogy a Fiat ténylegesen megkezdte az előzést azzal, hogy teljes terjedelmével áttért a menetirány szerinti bal oldalra, ezzel veszélyhelyzetet teremtett, amit a vádlott intenzív fékezéssel próbált elhárítani.

A védő okiratokkal igazolta, hogy a baleset bekövetkezése óta a vádlott áttétes rákos megbetegedésben szenved, állandó orvosi kezelés alatt áll, mely állapot kialakulásában jelen eljárásnak is nagy szerepe volt.

Összességében a másodfokú határozat helybenhagyását indítványozta.

A vádlott az utolsó szó jogán ártatlanságát hangsúlyozta, kiemelve, hogy 600-700 ezer km-t vezetett eddig balesetmentesen, és minden tapasztalata és gyakorlata alapján is úgy gondolja, hogy nem tehetett mást, indokolt volt a fékezése.

A bejelentett ügyészi fellebbezés nem alapos.

A harmadfokú bíróság a másodfokú bíróság ítéletét, valamint az azt megelőzően lefolytatott első- és másodfokú eljárást a Be. 387.§ (1) bekezdése alapján bírálta felül abból a szempontból is, hogy az eljárási szabályokat az első-, illetve a másodfokú bíróság betartotta-e.

Ennek során megállapította, hogy mind az elsőfokú, mind pedig a másodfokú bíróság a perrendi szabályok betartása mellett folytatta le az eljárását.

Az elsőfokú bíróság igen széleskörű bizonyítást folytatott le, valamennyi lehetséges bizonyítékot beszerezett és megállapítható, hogy azt az értékelési körébe is vonta.

Helyesen értékelte a kihallgatott tanú1 (Daewo utasa), tanú2 (a tehergépkocsi vezetője), tanú3 (Volkswagen gépkocsi vezetője), tanú4 (Fiat vezetője), valamint tanú5 és tanú6 tanúk vallomását a baleset idején fennálló út-, látási- és forgalmi viszonyok, illetve a baleset egyes momentuma tekintetében. Így például helyesen foglalt állást a tanúvallomások alapján a gépkocsik ütközésének a ténye, a végső megállási helyük, stb. tekintetében is.

Helyesen állapította meg, hogy a baleset időpontjában csúszós útviszonyok és ködtől nehezített látási viszonyok uralkodtak és nem tévedett akkor sem, amikor a tanúk vallomásai között fellelhető ellentmondások feloldásaként valamennyi esetben a vádlott számára kedvezőbb tényeket fogadta el a tényállása megállapításakor.

Érvényes ez utóbbi megállapítás például a Fiat gépkocsi mozgása tekintetében, hiszen az elsőfokú bíróság az ellentétes tanúvallomások közül a vádlott és tanú5 tanúvallomása alapján fogadta el tényként, hogy tanú4 az előzés feltételeinek fennállásáról való meggyőződése során az általa vezetett gépkocsi teljes terjedelmében áttért a menetirány szerinti bal oldalra ekkor észlelhette a vele szemben közlekedő vádlott.

Helyesen ismerte fel az elsőfokú bíróság azt is, hogy a tanúk vallomása a baleset körülményeit illetően számtalan szubjektív elemet is tartalmazott, amely elemek műszaki realitását csak gépjárműszakértők közreműködésével lehetett pontosan megítélni.

Az elsőfokú bíróság ítéletében részletesen ismertette az igazságügyi szakértő1-nek az eljárás különböző szakaszaiban adott szakvéleménye, illetve szakvélemény kiegészítése során elfoglalt álláspontját és az azok között fellelhető komoly bizonytalanságot, illetve ellentétet is. Ez utóbbi leginkább a jelen ügyben perdőntőnek tekinthető kérdésben volt szembeötlő. A szakértő ugyanis a vádlotti jármű, és a vele konfliktushelyzetbe kerülő Fiat gépkocsi közötti távolságot illetően 145-250 méter között több adatot is kiszámolt, a különböző adatokhoz különböző magyarázatokat fűzött, vagyis véleményében komoly bizonytalanság mutatkozott.

Lényegében ez indokolta, hogy az elsőfokú bíróság - helyesen - újabb szakértőt vont be személyében. Az újabb szakvélemény alapján pontosíthatóvá vált a vádlotti jármű sodródásának hossza és a Citroën gépkocsi elsődleges ütközési mechanizmusa a 360 fokos függőleges tengely körüli elfordulás tényét illetően. Kisebb eltérés mutatkozott azonban a két szakvélemény között a Citroen gépjármű ütközési sebességének meghatározásában, melyet igazságügyi szakértő2 49-55 km/óra sebességben adott meg az igazságügyi szakértő1 által megadott 30-40

km/óra sebességgel szemben, mely eltérés tekintetében helyesen állapította meg az elsőfokú bíróság, hogy ez az ügy érdemi megítélését nem befolyásolta.

Nem egyezett azonban a két gépjárműszakértő véleménye a Fiat gépkocsi maximális sávkitérése időpontjában a vádlotti járműtől való távolságát illetően. az igazságügyi szakértő² ezt a távolságot 276-282 méterben határozta meg és az szakértő² által megjelölt 250 métert csak a Citroen gépkocsi már kialakult féktávolságának a kezdetére vonatkoztatva tartotta elfogadhatónak azzal, hogy a számításaik közötti különbség adódhat egyrészt a konvojban haladó járművek követési távolságának bizonytalanságából, továbbá a járművezetők különböző reagálásából (pl. fékezés), ami a 250 méteres távolságot a számára már elfogadhatóvá tette. Ennél kisebb távolságot azonban a szakértő² nem tartott elfogadhatónak, míg a szakértő¹ továbbra is kitartott az elsőfokú tárgyaláson történő meghallgatása alkalmával is amellet, hogy a vádlott reakciópontjában a két gépjármű legkisebb távolsága már akár 180 méter lehetett. (A szakértők álláspontja szerint ez a különbség abból is adódhatott, hogy szakértő² 1 másodperces reakcióidővel, míg a szakértő¹ 0,5 másodperces reakcióidővel számolt, vagyis a gyorsabb reagálás a távolságot is csökkenthette.)

Mivel a jelen ügy sarkalatos pontja volt, hogy a vádlott által vezetett Citroen gépkocsi a Fiat gépjárműnek előzési lehetőségének felmérése miatti bal oldali sávba történő áttérésekor (vagyis a veszélyhelyzet kialakulásakor) milyen távolságban haladt a vádlotti járműtől, helyesen járt el az elsőfokú bíróság akkor, amikor harmadik szakértőként a gépjárműszakértőt is kirendelte, hogy az e kérdésre vonatkozó lényeges eltérés okát a két szakvélemény között feltárja.

E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy a gépjárműszakértő maga is elvégezte a baleset elemzését, és megállapítható, hogy az elemzése során kapott különböző értékek lényegileg és döntő többségében megegyeztek, vagy lényegtelen mértékben tértek el az előző két szakértő megállapításaitól.

Kiemelendő, hogy lényeges eltérés a gépjárműszakértő szakvéleményében mindössze a Citroen gépkocsi baleset előtti haladási sebességének meghatározásában mutatkozott, melyet a gépjárműszakértő a vádlott reakciópontjára vetítve 90-95 km/óra sebességben határozott meg. Ez a viszonylag jelentős eltérés a gépjárműszakértő magyarázata szerint abból eredt, hogy a szakértő¹ a Citroen gépkocsi sodródási folyamatában figyelmen kívül hagyta a jármű fékezésének ezalatt is megtörtént tényét, holott a reakcióidő és a fékkésedelmi idő alatt megtett úttal is számolni kellett volna, hiszen ez is mozgásenergia veszteséget eredményez szükségszerűen.

A szakértő² esetében pedig a gépjárműszakértő szerint az eltérésre az vezetett, hogy a szakértő² egyszerűsített nyom hozzárendeléses modellel dolgozott, így figyelmen kívül maradt a számításai során az egy-egy gépjárművezetői manőverhez szükséges fiziológiai képességek eltérése (pl. a gépjármű elkormányzásának időszükséglete) és figyelmen kívül maradt még az a vádlotti előadás is, hogy a Fiat észlelésének pillanatától kezdődően a vádlott a gépjárművét már fékezte.

Az elsőfokú bíróság ugyanakkor nem fogadta el a harmadik szakértőként bevont gépjárműszakértő azon szakértői megállapítását, hogy a vádlott által vezetett gépjármű távolsága a vádlott által történt veszély észlelésekor reakciópontjában - ami egyben a Fiat gépkocsi maximális sávkitérésével is egybeesett - a Fiat 180 méternél nem lehetett kevesebb, ugyanakkor a 250 métert nem érhetette el. Az elsőfokú bíróság az e szakértői véleménnyel szemben elfoglalt álláspontját az elsőfokú ítéletben kifejtettek szerint azzal magyarázta, hogy a vádlott reakciópontjában az általa vezetett jármű és a Daewo (mellyel ütközött) gépkocsi közötti távolság 185-195 méter volt, ehhez a távolsághoz azonban hozzá kell adni a Daewo gépkocsi, a mögötte haladó teherautó, valamint az ezen gépjármű mögött haladó Volkswagen gépjárművek hosszát, a gépjárművezetők által tartott legalább minimális követési távolságokat, valamint a Fiat gépkocsi által a Volkswagen gépjármű mögött tartott 10 méteres követési távolságot is. Ezeket összeadva pedig 270-280 méter jön ki, így az elsőfokú bíróság - szemben a a gépjárműszakértő szakvéleményében megállapítottakkal - a tényállásában ez utóbbi adatot rögzítette.

Ezen túlmenően azonban az elsőfokú bíróság a tényállás megállapításakor lényegében a ténymegállapításait a gépjárműszakértő szakvéleményének adataira alapította, mégpedig azért, mert elfogadta a vádlott által vezetett jármű balesetet megelőző haladási sebességének szakértői meghatározását.

Az elsőfokú bíróság mindezek alapján lényegében azt állapította meg, hogy tanú4 nem szegte meg a KRESZ 34.§ (1) és (2) bekezdésében írt szabályokat, mivel nem állapítható meg az eljárás adatai alapján, hogy az általa vezetett Fiat gépjármű az előtte haladó jármű, illetve a gépjárműsor előzését ténylegesen megkezdte volna.

A tanú4 az elsőfokú bíróság álláspontja szerint mindössze megkívánt győződni arról, hogy az általa elhatározott előzéshez szükséges bal oldali forgalmi sáv szabad-e olyan távolságon, amely az általa elhatározott előzést a szembejövő forgalom zavarása nélkül végrehajthatóvá teszi, vagy sem. Rögzítette az elsőfokú bíróság az ítéletében azt is, hogy a tanú4 az előzés feltételeit felmérve megállapította, hogy annak végrehajtása kockázatos, amely miatt vissza is tért a saját forgalmi sávjába, a Volkswagen gépjármű mögé. Rögzítette ugyanakkor az elsőfokú bíróság, hogy ekkor a Fiat a vádlotti járműtől 270-280 méter távolságban volt.

Mindezek alapján az elsőfokú bíróság álláspontja szerint ebben a kialakult forgalmi helyzetben nem rejlett tényleges baleseti veszély, hiszen a kialakult szituáció nem hordozta a baleset konkrét és rögtönös bekövetkezésének a lehetőségét. Ennek az álláspontjának az alátámasztásaként az elsőfokú bíróság arra hivatkozott, hogy a a tanú4 által végrehajtott és az előzés feltételeinek felméréséhez szükséges áttérési (sávváltás), majd visszatérési manővere mindösszesen 2-2,5 másodpercet vett igénybe, vagyis erre az időintervallumra tekintettel ez a manőver semmiféle veszélyt nem jelenthetett a vele szemben haladó járműre. Az elsőfokú bíróság az álláspontjának igazolásaként hivatkozott arra, hogy a tanú4 az előzési feltételek

fennállásáról való meggyőződéséhez szükséges bal oldali sávba történő áttérésével nem zavarta meg az előtte haladó járművet, ugyanakkor az előzési szándék felhagyását követően biztonságosan és ütközés nélkül tért vissza a Volkswagen gépjármű mögé.

Különös hangsúlyt kapott az elsőfokú ítéletben az is a fentiek igazolásaként, hogy már a bekövetkezett balesetet követően is sikerült a tanú⁴-nek az általa vezetett járművel vészfékezés alkalmazása nélkül megállni az előtte haladó Volkswagen gépjármű mögött. Mindez pedig az elsőfokú bíróság álláspontja szerint azt igazolta, hogy a vádlott tévesen értékelte a tanú⁴ által végrehajtott közlekedési manővert (előzést) baleseti veszélyhelyzetként.

Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint ugyanis a balesethez a vádlott helytelenül megválasztott haladási sebessége hozható okozati összefüggésbe, mellyel a vádlott saját magát fosztotta meg attól, hogy pontosan és reálisan felmérhesse a vele szemben közlekedő Fiat tényleges helyzetét és azt, hogy e vele szemben közlekedő gépjármű tényleges veszélyhelyzetet jelent-e a számára vagy sem.

Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint a veszélyhelyzetet éppen a vádlott idézte elő az általa nem az út és látási viszonyokhoz igazodó, ehhez képes túlzott sebességével, valamint azzal, hogy a tőle elvárható figyelmet és körültekintést elmulasztva tévesen értékelte a kialakult forgalmi helyzetet, és ennek elhárítása érdekében olyan közlekedési manővert hajtott végre, amely végülis a baleset bekövetkezéséhez vezetett.

Az elsőfokú bíróság álláspontja szerint ugyanis a vádlott intenzívebben fékezett a szükségesnél, ezzel megszegte a KRESZ 25.§ (1) és (2) bekezdésében, valamint a 3.§ (1) bekezdés c) pontjában írt szabályokat és e szabályszegések a konkrét út- és látási viszonyok mellett szükségszerűen vezettek a bekövetkezett balesethez, mivel a járműve felett elvesztette az uralmát.

A Nógrád Megyei Bíróság a másodfokú felülbírálat során nem tévedett, amikor megállapította, hogy az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás a széleskörben lefolytatott bizonyítási eljárás ellenére is a Be. 351.§ (2) bekezdés b) pontja szerinti megalapozatlanságban szenved. E megalapozatlanságot egyrészt az okozta, hogy a vádlott által vezetett jármű haladási sebességét illetően bár szakértő¹ és a szakértő² gépjárműszakértők lényegében azonos álláspontot foglaltak el, a gépjárműszakértő azonban az általuk megállapítottól lényegesen magasabb sebességet számolt ki.

Emellett és ezen túlmenően azonban a Citroen gépkocsi, valamint a Fiat gépjármű közötti távolságot illetően egyáltalán nem született konszenzus az eljárásban részt vett három gépjárműszakértő között.

A másodfokú bíróság ezt a megalapozatlanságot helyesen felismerte, és annak kiküszöbölése érdekében törvényesen vett fel bizonyítást a másodfokú eljárás során akkor, amikor meghallgatta mind a három eljárásba bevont gépjárműszakértőt. A másodfokú tárgyaláson a szakértők által előadottak, valamint a rendelkezésre álló iratok tartalma alapján pedig az elsőfokú bíróság által megállapított ítéleti tényállást szükségesnek tartotta kiegészíteni a következőkkel:

1.

Rögzítette, hogy a baleset helyszínén az úttest két irányú, osztatlan, két forgalmi sávból áll, mely sávok szélessége 3,5, illetve 3,4 méter, míg az útpadka szélessége mindkét oldalon 0,9 méter volt.

2.

Kiegészítette az elsőfokú bírósági tényállást azzal is, hogy a Fiat vezetője az előzési szándékának kialakulását követően teljes terjedelmével áttért a bal oldali forgalmi sávba. (Ezt a tényt az elsőfokú bíróság ítéletének 3. oldal 3. bekezdése ugyanis nem tartalmazta.)

3.

Kiegészítette a tényállást azzal is, hogy az eljárás során nem vált tisztázhatóvá, hogy a Fiat mennyi ideig, és milyen sebességgel haladt a menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávban, és nem lehetett egyértelműen eldönteni műszaki adatok hiányában azt sem, hogy növelte-e a haladási sebességét eközben, vagy sem.

4.

Helyesbítette a vádlotti gépjármű balesetet megelőző haladási sebességét is a gépjárműszakértő által a másodfokú bírósági eljárás során tett nyilatkozata alapján, és ezt elfogadva a vádlott által vezetett jármű balesetet megelőző sebességét 70-80 km/óra sebességben határozta meg.

5.

Rögzítette továbbá, hogy a vádlott azért hajtott végre intenzív fékezést, hogy a szemből közlekedő Fiat gépkocsival a frontális ütközést elkerülje, mivel felmerült a tudatában az a gondolat, hogy a vele szemben haladó Fiat vezetője a gépkocsisor előzését esetleg ténylegesen végre fogja hajtani.

6.

A három szakértő másodfokú tárgyaláson tett nyilatkozata alapján helyesbítette továbbá az elsőfokú ítélet 3. oldal 5. bekezdését is megállapítva, hogy a két gépjármű közötti távolságot az eljárás során nem lehetett pontosan meghatározni, de a távolság legalább 180, illetve legfeljebb 250 méter volt.

A harmadfokú bíróság e másodfokú bíróság által tett tényállás kiegészítésekkel, illetve helyesbítésekkel maradéktalanul egyetértett, azonban a vádlott harmadfokú nyilvános ülésen tett nyilatkozata alapján a Be. 398.§ (1) bekezdés utolsó fordulata alapján kiegészíti a tényállást azzal, hogy a vádlottnak időközben még egy gyermeke született, akinek az eltartásáról gondoskodik. Megállapítható az is, hogy a vádlott jelenleg rákos megbetegedése miatt állandó orvosi kezelés alatt áll.

E kiegészítésekkel a megállapított tényállás már minden tekintetben megalapozott, így irányadó volt a harmadfokú eljárásban is.

Megállapította ugyanakkor, hogy e helyesbített tényállásból a másodfokú bíróság gyökeresen ellentétes következtetést vont le a vádlott büntetőjogi felelősségét illetően, mint az elsőfokú bíróság.

Az ennek alátámasztásaként a másodfokú ítélet 7. és 8. oldalán kifejtetteket a harmadfokú bíróság helyesnek ítélte és azzal egyetértett, azonban ezt az okfejtést az alábbiakkal egészíti ki:

Az iratokból egyértelműen megállapítható, hogy a Fiat gépkocsi már a balesetet megelőzően is több esetben kísérelte megelőzni az előtte haladó Volkswagen gépkocsit és a 22. számú út 34-es km szelvényének körzetében ismét előzési szándékkal tért át a menetirány szerinti bal oldalra. Ez lényegében a Fiat vezetője részéről az előzés tényleges megkezdése előtti meggyőződési kötelezettség teljesítését jelentette, mellyel az előzési feltételek fennállásáról kívánt tájékozódni, egyben felvette az előzés tényleges megkezdéséhez szükséges pozíciót is.

Ebben a forgalmi helyzetben a Fiat vezetőjének tekintettel kellett lennie arra a KRESZ előírásra is, mely szerint az előzés végrehajtásával nem zavarhatja a szemben közlekedő jármű haladását. Ez az a helyzet, amikor mind a Fiat vezetője, mind pedig a vádlott részéről külön nehézséget okozott a forgalmi helyzet pontos felmérése, hiszen a két jármű egymással szembe haladt, vagyis mindkét jármű egyidejűleg fogyasztotta a „zavarási zónán kívül eső” távolságot.

A másodfokú bíróság által meghallgatott három szakértő egybehangzóan úgy nyilatkozott, hogy a Fiat részére a sávváltás 2,2-2,7 másodpercet vett igénybe, és ugyancsak egyezően nyilatkoztak a tekintetben is, hogyha a Fiat Ducato csak az előtte haladó Volkswagen Golf gépkocsit akarta volna megelőzni, akkor ehhez 470 méter teljesen belátható útszakaszra lett volna szüksége. Ennek a távolságnak pedig a fele, vagyis 235 méter lett volna az előzéshez szükséges tényleges úthossz, amelyre a Fiatnak a Volkswagen megelőzéséhez szüksége lett volna. Abban az esetben pedig, ha a teljes előtte haladó konvoj előzését szándékozta volna végrehajtani, akkor ennél lényegesen hosszabb út megtételére lett volna szükség.

Mindennek hangsúlyozása ebben a forgalmi helyzetben a két gépkocsi távolságának a szakértők által meghatározott 180-250 méteres távolsága miatt szükséges, amely egyben egyértelműen azt is igazolja, hogy a vádlott tudatában reálisan merült fel, hogy amennyiben a Fiat gépkocsi nem hagy fel az előzés szándékával és nem tudja befejezni, akkor ez reálisan a két szembehaladó gépjármű összeütközését eredményezheti. Helyesen hangsúlyozta a másodfokú bíróság azt, hogy a vádlott nem lehetett tisztában a Fiat vezetőjének tényleges szándékával, vagyis azzal, hogy a vezető felhagy-e az előzési szándékával, vagy pedig végrehajtja azt. Arra pedig nyilvánvalóan a vádlottnak nem volt elég ideje, hogy a Fiat vezetőjének tényleges szándékáról más módon - pl. kivárással - meggyőződjön.

Nem kifogásolható tehát, hogy a vádlott az általa konkrétan és közelinek ítélt veszélyhelyzetben 1-2 másodperc eltelte után intenzív fékezésre szánta el magát, hogy ezzel a kialakult veszélyhelyzetet elhárítsa.

Hangsúlyozandó, hogy a KRESZ veszélyhelyzetben a baleset bekövetkezésének reális veszélye esetén a közlekedési szituációban érintett valamennyi résztvevőtől a baleset elhárítási kötelezettségből folyó intenzív hárítást várja el. Ugyanakkor e hárításnak felróható késedelem nélkülinek kell lennie, vagyis minden esetben vizsgálendő, hogy a hárításban terheli-e késedelem a közlekedési szituáció érintett résztvevőit. Ezzel szorosan összefüggő követelmény, hogy a jogalkalmazónak minden esetben éppen ezért kell állást foglalnia abban a kérdésben, hogy a veszélyhelyzet mikor alakult ki és mikor vált felismerhetővé a közlekedési szituációban érintettek számára.

A közlekedési veszélyhelyzet felismerését és az ezt követő vezetői reakció gyorsaságát azonban számtalan tény befolyásolja; így például a napszak, a látási és időjárási viszonyok, stb.

Nyomatékosan hangsúlyozza az ítéletábra, hogy jelen ügyben a három eljáró gépjárműszakértő egyöntetű véleménye szerint a baleseti mechanizmus pontosan nem volt rekonstruálható, jelentős mértékben kellett támaszkodni a tanúk vallomására, amely számtalan szubjektív elemet hordozott magában, és amely a pontos baleseti rekonstrukciót megakadályozta. Így meghatározhatatlan volt a Fiat gépkocsinak a bal oldali forgalmi sávban történő tartózkodási időtartama, az ezalatt tanúsított magatartása, vagyis hogy például gyorsított-e eközben, vagy nem, és ugyancsak meghatározhatatlan volt a veszélyhelyzet kialakulása pillanatában a két szembehaladó jármű távolsága is.

Ennek kiemelése azért szükséges, mert az általános baleset elhárítási kötelezettség körében csak jogilag elvárható és reálisan teljesíthető kötelezettségek elmulasztása miatt állapítható meg büntetőjogi felelősség. Nem elegendő tehát a KRESZ 3.§ (1) bekezdés c) pontjában foglalt szabály megszegésének általánosságban mozgó megállapítása, hanem emellett meg kell jelölni azt a konkrét közlekedési kötelezettséget, amelyet betartva A vádlott a balesetet elháríthatta volna.

Az elsőfokú bíróság lényegében azt róta a vádlott terhére, hogy az adott út és látási viszonyokhoz mérten, bár a megengedett sebességhatáron belül, azonban mégis túlzott sebességgel haladt, amellyel lerövidítette azt az időt, amely a Fiat felbukkanása után a kialakult veszélyhelyzet elhárítására a rendelkezésére állt.

Ezzel az elsőfokú okfejtéssel szemben a harmadfokú bíróság álláspontja szerint a vádlott tudatában az irányjelzőjét működtető, ezzel az előzés megkezdését a többi közlekedési résztvevő számára közvetítő és a menetirány szerinti bal oldali forgalmi sávba már az előzési pozíciót is teljes mértékben felvevő Fiat gépkocsi felbukkanásakor, a közöttük lévő 180-250 méteres távolságra tekintettel reálisan jelent meg az, hogy ez a közlekedési helyzet olyan közvetlen veszélyhelyzet, amely magában hordozza az esetleges frontális ütközés lehetőségét.

Külön hangsúlyozandó, hogy a vádlott a Fiat vezetőjének tényleges szándékát nem ismerhette, és nem is volt olyan jel, amiből erre a szándékra következtethetett volna, például a jobb oldali index működtetése, amely arról adott volna információt, hogy a Fiat vezetője az előzési szándékáról lemondott. A vádlottnak ebben a kialakult veszélyhelyzetben igen rövid idő alatt kellett olyan döntést hoznia, amely az adott közlekedési helyzet dinamikus összefüggésének ismeretét és értékelését jelenti, ráadásul a Fiat vezetőjének további magatartása sem volt kiszámítható.

A szabályos közlekedés viszonyai között hirtelen változó helyzetben, az elkövetőn kívülálló okból, másodpercek, vagy azok törtrésze alatt egy dinamikus forgalmi helyzet valamennyi releváns tényezőinek megítélésében az elkövető mindent mérlegelő, körültekintető gondossága reálisan azonban a harmadfokú bíróság álláspontja szerint sem kérhető számon.

Ha tehát a vádlott ilyen helyzetben nem a legcélravezetőbb megoldást választotta, azonban a baleset elhárítását a maga által választott módon késedelem nélkül megtette, akkor a bekövetkezett balesetért való felelőssége nem állapítható meg.

A vádlott ebben a veszélyes közlekedési helyzetben a hárítást azonnal és intenzíven megkezdte és eközben és ezt megelőzően sem róható bizonyíthatóan a terhére olyan KRESZ szabályszegés, amely a bekövetkezett balesettel összefüggésbe lenne hozható. Ebből következik azonban, hogy a vádlott terhére a hanyag gondatlanság sem állapítható meg, mivel bizonyítható normaszegés a terhén nem jelentkezett.

Mindezeket figyelembe véve nem tévedett tehát a másodfokú bíróság, amikor az elsőfokú bíróság határozatát megváltoztatta, és a vádlottat az ellene a Btk. 187.§ (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés szerint minősülő halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt emelt vád alól a Be. 331.§ (1) bekezdése alapján, figyelemmel a Be. 6.§ (3) bekezdés b) pontjában írtakra felmentette.

Mindezekre tekintettel a Fővárosi Ítéltábla a Nógrád Megyei Bíróság ítéletét a Be. 397.§-a alapján helybenhagyta.

Budapest, 2012. év június hó 20. napján

Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

Dr. Halász Irén sk.
sk.
előadó bíró

Zólyominé dr. Törő Erzsébet

bíró

A Nógrád Megyei Bíróság 3.Bf.19/2010/9. számú ítélete a Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság 5.Bhar.78/2011/6. számú végzése folytán 2012. év június hó 20. napján jogerőre emelkedett.

Budapest, 2012. év június hó 20. napján

Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

A kiadmány hitelül:
Moncz Tímea
tisztviselő