

**Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság**  
**5.Bhar.66/2013/8. szám**

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság Budapesten, a 2013. év december hó 4. napján megtartott nyilvános ülésen meghozta a következő

***VÉGZÉS:***

A közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt vádlott ellen indított büntetőügyben a Fővárosi Törvényszék mint másodfokú bíróság 22.Bf.8192/2012/8. számú ítéletét ***helybenhagyja*** azzal, hogy a másodfokú ítélet bevezető részében a nyilvános ülésre utalást nyilvános tárgyalásra helyesbíti.

A végzés ellen további fellebbezésnek nincs helye.

***INDOKOLÁS:***

A vádlottat Budapesti IV. és XV. kerületi Bíróság 2012. március 7. napján kihirdetett 3.B.911/2011/10. számú ítéletével közúti baleset okozásának vétsége (Btk. 187.§ (1) bekezdés) miatt 250 napi tétel, napi tétel összegenként 400 Ft, összesen 100.000 Ft pénzbüntetésre ítélte.

Rendelkezett a pénzbüntetés meg nem fizetése esetén annak fogházban végrehajtandó szabadságvesztésre történő átváltoztatásáról, továbbá kötelezte a vádlottat az eljárás során felmerült bűnügyi költség viselésére.

Az elsőfokú bíróság az 1/1975.(II.5.) KPM-BM rendelet (KRESZ) 31.§ (6) bekezdésében foglalt szabály megszegését róta a vádlott terhére, aki az elsőfokú bíróság álláspontja szerint a balra kanyarodásának végrehajtása során a tőle elvárható figyelmet és körültekintést elmulasztotta, így nem győződött meg arról, hogy a kanyarodás megkezdésekor nem kezdte-e meg járművének előzését egy másik jármű. Az elsőfokú ítélet szerint e szabályszegés vezetett a közlekedési baleset bekövetkezéséhez, melynek során a sértett nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett el.

Az elsőfokú bíróság ugyanakkor jelentős sértetti közrehatásként értékelte a sértett igen jelentős sebesség túllépését, továbbá azt a körülményt, hogy nem volt becsatolva a biztonsági öve.

Az elsőfokú ítélet ellen a vádlott és a védője jelentettek be fellebbezést felmentése végett, melyet a védő írásban is részletesen megindokolt. Írásbeli fellebbezésében hangsúlyozta, hogy a vádlottnak nem volt lehetősége a baleset elkerülésére,

továbbá hangsúlyozta azt is, hogy a sértett nem szenvedett volna nyolc napon túl gyógyuló sérülést, amennyiben a biztonsági övet használja. Mindezek alapján a vádlott felmentését indítványozta.

A Fővárosi Törvényszék a felülbírálat során részben megalapozatlannak találta az elsőfokú ítéletét a Be. 351.§ (2) bekezdés a), b) és c) pontjaiban írt okokból, ezért a Be. 363.§ (2) bekezdés b) pontja alapján az ügyben tárgyalást tartott és a tárgyalás keretében ismételten meghallgatta az igazságügyi műszaki szakértőt, valamint az igazságügyi orvosszakértőt.

A szakértők a meghallgatásuk során a korábban írásban adott szakvéleményüket lényegében fenntartották. Az igazságügyi műszaki szakértő azonban helyesbítette az írásbeli szakvéleményét, mivel annak 8. oldal 2., és 9. oldal utolsó bekezdésében felcserélte a „gyanúsított”, illetve a „sértett” kifejezéseket.

Hangsúlyozta ugyanakkor, hogy a szakvéleményében megadott számértékek, és a szakértői megállapításai is helytállóak, azokat nem érinti ez a tévedés.

Megerősítette szóban is, hogy a fenti két bekezdésben írtakat helyesen értelmezve az állapítható meg, hogy az ütközés előtt 0,9-1,1 sec. korábban a sértetti gépkocsi a későbbi ütközési ponttól 29-32 méterre, míg a vádlott gépkocsija 11-13 méterre volt.

A gépjárműszakértő hangsúlyozta a másodfokú tárgyaláson, hogy akkor, amikor a vádlott 0,5-0,7 másodperccel a későbbi ütközési pont előtt a gépjárművével ráhaladt a felezővonalra, akkor már reakcióidőn belül közlekedett, így semmiféle elhárítási lehetősége nem volt.

A másodfokú bíróság a felvett bizonyítás eredményeként helyesbítette illetve kiegészítette az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást a következők szerint:

Az ütközés előtt 1,5-1,7 másodperccel a vádlott szabályosan felkészült a balra kanyarodásra, a sértett azonban ekkor még nem volt előzési pozícióban, ebből következően a vádlottat ekkor elhárítási kötelezettség nem terhelte, különös tekintettel arra is, hogy a sértett ekkor már a KRESZ 34.§ (4) bekezdés a) pontja értelmében az előtte haladó jármű előzését meg sem kezdhette volna.

Kiegészítette az elsőfokú ítéleti tényállást azzal is, hogy a sértett járműve a későbbi ütközés előtt mindössze 0,9-1,1 másodperccel volt abban a pozícióban, amikor őt a vádlott észlelhette, és a későbbi baleset elhárítása mellett dönthetett volna, ebben az időintervallumban azonban a vádlott figyelmét a szembejövő útvonal forgalmi viszonyai, illetve a B utca forgalmi viszonyai kötötték le.

Kiegészítette az elsőfokú ítéleti tényállást azzal is, hogy az ütközés előtt 0,5-0,7 másodperccel kezdte meg a vádlott a tényleges balra kanyarodást, amikor is a felezővonalra ráhaladt és ismételt balra tekintési kötelezettség terhelte, ekkor azonban már reakcióidőn belül közlekedett, így a baleset elhárítására lehetősége nem volt.

A másodfokú bíróság a határozatában kifejtette, hogy a tényállás kiegészítésével vált megállapíthatóvá, hogy a vádlott a balra kanyarodás végrehajtására szabályosan felkészült, behúzódott a felezővonal mellé és balra indexelt, továbbá meggyőződött arról is, hogy a forgalmi manővere mást nem veszélyeztet-e. Rögzítette a másodfokú határozat, hogy ekkor a sértett nem volt előzési pozícióban és hangsúlyozta azt is, hogy a KRESZ 34.§ (4) bekezdés a) pontja alapján az előtte haladó jármű balról történő előzését meg sem kezdhette volna.

Megállapította, hogy a vádlottnak az előzésben lévő gépjármű észlelésére mindössze 0,9-1,1 másodpercig volt lehetősége, ám ezalatt az idő alatt fel kellett mérnie a balra kanyarodás során igénybevett útvonalak forgalmi viszonyait is, így többféle figyelési kötezettségnek kellett eleget tennie.

Hangsúlyozta a másodfokú bíróság az ítélet indokolásában azt is, hogy ismételt balra tekintetési kötelezettsége a vádlottnak akkor volt, amikor a felezővonalra ráhaladt a gépjárművével, ekkor azonban a jelentős sebesség túllépéssel közlekedő sértetti jármű már a vádlott reakcióidején belül vált láthatóvá, így a vádlottnak a baleset elhárítására lehetősége nem volt.

Mindezek alapján állapította meg, hogy a vádlott terhére nem róható olyan közlekedési szabályszegés, amely a balesettel releváns okozati összefüggésben áll, ezért a Fővárosi Törvényszék a vádlottat a Be. 363.§ (2) bekezdés b) pontja alapján megtartott tárgyaláson felvett bizonyítás eredményeként az ellene a Btk. 187.§ (1) bekezdés szerint minősülő közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt emelt vád alól a Be. 331.§ (1) bekezdése alapján - figyelemmel a Be. 6.§ (2) bekezdés a) pontjára - bűncselekmény hiányában felmentette.

A másodfokú bíróság ítélete ellen az ügyész jelentett be fellebbezést. A Fővárosi Főügyészség a Bfel.7073/2012. számú átiratában kifejtette, hogy a vádlottnak az ütközés előtt 0,9-1,1 másodperc időtartam alatt lehetősége volt a sértetti jármű észlelésére, és mivel balra kanyarodást hajtott végre, e manőver közben a KRESZ által előírt figyelési kötelezettsége mindvégig és folyamatosan fennáll. A vádlott e folyamatos figyelési kötelezettségének nem tett eleget, és ezzel okozati összefüggésben következett be a közúti baleset.

Hasonlóképpen nem szolgálhat felmentés indokául az sem, hogy a sértett nem használta a biztonsági övet, mivel azt az okfolyamatot, amely a sértett sérüléséhez vezetett a vádlotti magatartás indította el, így a büntetőjogi felelőssége megállapítható.

Mindezek alapján a másodfokú határozat megváltoztatását és a vádlott bűnösségének megállapítása mellett vele szemben büntetés kiszabását indítványozta.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség a bejelentett ügyészi fellebbezést módosított tartalommal a másodfokú határozat hatályon kívül helyezése és a másodfokú eljárás megismétlése végett tartotta fenn a BF.113/2013/1. számú átiratában.

Az ügyészi érvelés szerint az igazságügyi gépjárműszakértő a 2009. október 6. napján kelt szakértői véleményét a másodfokú tárgyaláson megváltoztatta, előadva, hogy a szakvélemény 8., illetve 9. oldalán a gépjárművek vezetőinek személye

tekintetében a szakvélemény elírást tartalmaz, amelynek oka az, hogy ő a büntetőügy vádlottját, illetve sértettjét összekeverte. Az ügyészi érvelés szerint e tévedésből következően a szakértőnek a balesetet megelőző közlekedési pozíciókra vonatkozóan kiszámolt értékeit sem lehet a leírtak szerint figyelembe venni, hiszen a számított értékek is a személycseréhez köthetők. Az átiratban kifejtette, hogy a szakértő másodfokú tárgyaláson módosított vallomása alapján megváltoztatott ítéleti tényállás így felderítetlenné és megalapozatlanná vált a Be. 351.§ (1) bekezdés a) pontja alapján, mely megalapozatlanságot a harmadfokú eljárásban orvosolni nem lehet. A másodfokú bíróságnak a szakértő tévedésére és a szakvélemény téves adataira tekintettel fokozottabban kellett volna vizsgálni a szakértői vélemény hitelességét, annak aggálytalanságát, ezt pedig csak egy új szakértő kirendelése útján tudta volna megnyugtatóan végrehajtani.

Összességében a Be. 399.§ (5) bekezdése alapján a másodfokú ítélet hatályon kívül helyezését és új eljárás lefolytatását indítványozta azzal, hogy a megismételt eljárás lefolytatására a közbizalom megőrzése végett egy másik másodfokú tanácsot indítványoz kijelölni.

A vádlott védője is részletes írásbeli beadvánnyal fordult az ítélőtáblához, melyben a másodfokú bíróság határozatának helybenhagyását indítványozta. Kifejtett álláspontja szerint éppen a sértett volt az, aki számtalan, az előzésre vonatkozó KRESZ szabályt megszegett a balesetet megelőzően, ráadásul a biztonsági övet sem használta, amelynek használata a nyolc napon túl gyógyuló sérülés elszívódásától is megóvhatta volna. Emellett utalt a sértett jelentős sebesség túllépésére, hiszen megállapítható, hogy a sértett a gépkocsiját 109-113 km/óra sebességgel vezette a megengedett 50 km/óra sebesség helyett, amely álláspontja szerint jelentős oka volt a bekövetkezett balesetnek.

Álláspontja szerint az ügyészi fellebbezés elsődlegesen az ítéleti tényállást támadja, amely a harmadfokú eljárás során eredményre nem vezethet. Hangsúlyozta, hogy a szakértői vélemény adatainak hitelességéhez kétség nem fér, a másodfokú bíróság határozata megalapozott, ezért annak helybenhagyását indítványozta.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség képviselője a nyilvános ülésen az írásbeli indítványban foglaltakat változtatás nélkül fenntartotta. Kifejtett érvelése szerint a másodfokú tényállás megalapozatlan, mivel a szakvéleményben történt elírás az egész szakvélemény tartalmát megkérdőjelezi, mivel másként kell a szakvéleményben írt adatokat értelmezni. Álláspontja szerint ez súlyos hiba, amelyet a Fővárosi Törvényszéknek új műszaki szakértő bevonásával kellett volna kiküszöbölnie. Kifogásolta azt is, hogy a másodfokú bíróság nem adta meggyőző indokát annak, hogy tulajdonképpen miért volt szükség bizonyítás felvételére. Ezen túlmenően nem értett egyet a másodfokú bíróság KRESZ 31.§ (6) bekezdéséhez fűzött értelmezésével sem. Összességében - mivel a harmadfokú eljárásban bizonyítás felvételének nincs helye - a másodfokú határozat hatályon kívül helyezését és az eljárás megismétlését indítványozta.

A védő a perbeszédében az írásban benyújtott fellebbezés indokait változatlanul fenntartotta. Utalt arra, hogy a vádlott bűnösségét jogkérdés vizsgálata dönti el, vagyis az, hogy balra kanyarodás során végig és folyamatosan balra kell-e tekinteni a jármű vezetőjének, vagy sem. Álláspontja szerint ennek a kérdésnek a megválaszolásához valamennyi vonatkozó KRESZ szabályt együttesen és összefüggően kell értelmezni, és ennek alapján egyértelműen megállapítható, hogy folyamatos balra tekintés mellett a kanyarodás végrehajtása lehetetlen. Kiemelte továbbá azt is, hogy a műszaki szakértői véleményben fellelhető elírás ténye az elsőfokú eljárás során már felvetődött és tisztázódott is, hogy annak a szakvélemény egyéb megállapításaira semmiféle kihatása nincs.

A vádlott utolsó szó jogán azt nyilatkozta, hogy bűnösségét nem ismeri el, kéri a másodfokú határozat helybenhagyását.

A harmadfokú bíróság a Be. 387.§ (1) bekezdése alapján az ügyészi fellebbezéssel megtámadott másodfokú ítéletet az azt megelőző eljárással együtt telje terjedelmében bírálta felül abból a szempontból is, hogy az eljárási szabályokat az első- és a másodfokú eljárásban a bíróságok betartották-e, valamint, hogy a másodfokú határozat, illetve a másodfokú bíróság által megállapított tényállás megalapozott-e, vagy sem.

A felülbírálat során megállapította, hogy mind az első-, mind pedig a másodfokú bíróság a perrendi szabályokat maradéktalanul betartotta. Nem osztotta a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészségnek az új szakértő kirendelésére vonatkozó érvelését.

A Be. 109.§-ának helyes értelmezése szerint, ha a szakvélemény hiányos, homályos, önmagával ellentétben álló, vagy egyébként szükséges, akkor előbb a szakértőt felvilágítás adására, vagy a szakértői vélemény kiegészítésére kell felhívni, illetve indokolt lehet a szakértő meghallgatása és kérdések feltevése.

A szakvélemény értékelésének első lépcsőfoka tehát a felvilágosítás adására, vagy kiegészítésre való felhívás, ami történhet írásban, vagy szóban, tárgyaláson.

Más szakértő kirendelésére csak akkor kerülhet sor, ha a szakvéleménnyel kapcsolatos vitás kérdést nem lehet megnyugtatóan tisztázni.

Jelen ügyben azonban az igazságügyi műszaki szakértő a másodfokú tárgyaláson korrigálta a tévedését, megállapítható volt, hogy annak a szakvélemény egyéb megállapításaira kihatása nincs, így szakvéleménye aggálytalanul elfogadható volt.

A harmadfokú bíróság ezért nem osztotta a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség Be. 399.§ (5) bekezdésére alapított eljárásjogi kifogását.

A harmadfokú bíróság a felülbírálat során megállapította, hogy az elsőfokú bíróság valamennyi, az ügy eldöntése szempontjából releváns bizonyítékot beszerzett, azonban azokat nem vonta teljeskörűen értékelési körébe, és így az általa megállapított tényállás a vádlott által vezetett gépjármű balra kanyarodásának teljes

folyamatát, illetve a sértett által vezetett személygépkocsi előzési folyamatát, és ebből eredően a két jármű balesetet megelőző helyzetének vizsgálatát - különös tekintettel az előzésben lévő jármű láthatóságára - nem tartalmazta.

Ennek a hiányát ismerte fel helyesen a másodfokú bíróság, amellet, hogy észlelte a szakvéleményben szereplő elírást is, amely miatt a műszaki szakértő ismételt meghallgatását is szükségesnek tartotta.

A harmadfokú bíróság a felülbírálat során egyértelműen megállapította és rögzíti, hogy az elsőfokú tárgyalási jegyzőkönyv szerint a műszaki szakértői vélemény 8. és 9. oldalán található elírás korigálására és az elírás hangsúlyos értékelésére az elsőfokú eljárás során nem került sor, ezért nem tévedett a másodfokú bíróság, amikor ennek tisztázása végett is szükségesnek tartotta a műszaki szakértő másodfokú tárgyalásra történő megidézését.

Itt jegyzi meg a harmadfokú bíróság azt is, hogy a műszaki szakértői vélemény egyéb megállapításai során hasonló elírásra nem került sor, így a szakvéleményben szereplő értékek minden tekintetben helytállóak.

Ezeket a hiányosságokat felismerve, helyesen döntött tehát a másodfokú bíróság, amikor tárgyalás keretében ismét meghallgatta mind az igazságügyi műszaki szakértőt, mind pedig az igazságügyi orvosszakértőt. Így vált lehetővé ugyanis a vádlotti védekezés műszaki tartalmának vizsgálata és így nyílt lehetőség arra is, hogy a bíróság a vádlott védekezését összevethesse a sértett előadásával és a műszaki szakértő által megállapított adatokkal.

Emellett így nyílt mód a műszaki szakértői vélemény 8. és 9. oldalán lévő elírás jegyzőkönyvben történő helyesbítésére is.

A másodfokú tárgyaláson meghallgatott az gépjárműszakértő a nyomozati eljárás során adott szakvéleményét teljes egészében fenntartotta, elismerve ugyanakkor azt, hogy a szakvélemény 8. oldal 2. bekezdésében és a 9. oldal utolsó bekezdésében a későbbi ütközési ponthoz viszonyítottan a vádlotti és a sértetti jármű távolságát véletlenül felcserélte, melynek eredményeként a vádlotti gépjármű egyébként helyesen mért távolságához a sértettet, míg a sértetti jármű ugyancsak helyesen mért távolságához a vádlottat rendelte.

Ugyanez a felcserelés vonatkozik a 9. oldal utolsó bekezdésére is. A szakértő a másodfokú tárgyaláson hangsúlyozta, hogy a szakvéleményben szereplő adatok, távolságok és mért idők változatlanul helyesek, azokat fenntartja és hangsúlyozta azt is, hogy e tévedése a szakvélemény többi megállapítását nem érinti.

A vádlotti jármű utasának, a tanú1 a vádlott nyilatkozatával egyező vallomása alapján helytállóan rögzítette a másodfokú bíróság a tényállásban, hogy a kanyarodás megkezdése előtt a vádlott balra, illetve hátratekintett, majd ezt követően folyamatosan haladva megkezdte a balra kanyarodást. A másodfokú tárgyaláson a műszaki szakértő fenntartva a szakvéleményében foglaltakat előadta, hogy ekkor, a sértett által vezetett személygépkocsi még nem volt előzési pozícióban, vagyis még nem volt észlelhető a vádlott számára. A műszaki szakértő

fenti nyilatkozata, valamint ugyancsak a műszaki szakértői vélemény egyéb adatai alapján helyesen rögzítette a másodfokú bíróság azt is, hogy a vádlott számára a sértetti gépjármű észlelésére mindössze 0,9-1,1 másodperc állt rendelkezésére, és ekkor még a vádlottnak módja lett volna a baleset elhárítása érdekében cselekedni is, ha a sértetti járművet észleli.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint már ez az időintervallum is a reakcióidő határán mozog, de ennek elfogadása mellett is helyesen döntött a másodfokú bíróság, amikor nem róta a vádlott terhére a sértetti jármű ebben az időpontban történő észlelésének elmulasztását, arra hivatkozva, hogy a kanyarodás megkezdésekor a kanyarodó jármű vezetőjének több irányban is alapos megfigyelési kötelezettsége van. A másodfokú bíróság helyesen helyezkedett arra az álláspontra, hogy a balra kanyarodó jármű vezetőjének a kanyarodásra történő felkészülés után ismételt balra, illetve hátratekintetési kötelezettsége csak akkor volt, amikor a felezővonalra ráhaladt.

A műszaki szakértői vélemény a felezővonal vádlotti jármű általi elérésére, illetve átlépésére vonatkozóan pontos adatokat tartalmazott. Ennek alapján rögzíthető, hogy erre az ütközés előtt 0,5-0,7 másodperccel került sor, amikor a vádlott már reakcióidőn belül közlekedett a gépkocsival, és elhárítási lehetősége még elméletben sem volt. Ekkor ugyanis a vádlott által vezetett jármű a későbbi ütközési ponttól mindössze 5-7 méterre, míg a sértett által vezetett gépjármű mindössze 14-17 méterre volt, ám ekkor a baleset elkerülése végett cselekedni már nem tudott.

A másodfokú bíróság álláspontjának alátámasztásaként utal a harmadfokú bíróság arra, hogy a szakvélemény adataiból megállapíthatóan azonos reakciópontból a személygépkocsi vészfékezéssel 32-38 km/óra sebességről, lassító fékezéssel pedig 23-27 km/óra sebességről lett volna megállítható a tehergépkocsi kanyarodási nyomvonala előtt. Ugyanakkor az is megállapítható a szakértői vélemény alapján, hogy a személygépkocsi haladási sebességéhez tartozó féktávolsága 93-95 méter, míg a megengedett haladási sebességéhez tartozó féktávolság 25-27 méter volt, vagyis rögzíthető, hogy a sértetti jármű vezetője számára járművének tényleges haladási, és egyben a megengedett haladási sebességéhez viszonyítva is féktávolságon belül vált észlelhetővé a vádlott által vezetett jármű.

Mindezek figyelembevételével a harmadfokú bíróság megállapította, hogy a másodfokú ítélet 2., illetve 3. oldal első bekezdésében írt tényállás kiegészítések minden tekintetben megalapozottak és helytállóak voltak.

A harmadfokú bíróság a felülbírálat során megállapította, hogy a másodfokú bíróság tényállás kiegészítésének figyelembevételével vált az ítéleti tényállás minden tekintetben megalapozottá, hiánytalanná, az iratok tartalmával egyezővé, és irányadóvá a harmadfokú eljárásban is.

A helyesbített tényállás alapján a harmadfokú bíróság álláspontja szerint megalapozottan és helytállóan jutott a másodfokú bíróság arra a következtetésre,

hogy a vádlott terhére semmiféle olyan KRESZ szabályszegés nem róható, amely a bekövetkezett balesettel releváns okozati összefüggésbe állna. A vádlott a kanyarodás megkezdésekor körültekintési kötelezettségének eleget tett, számára ekkor a sértetti jármű még nem volt látható, ezért folyamatos mozgás mellett megkezdte a kanyarodást, amelyhez azonban a kanyarodással érintett útvonalak forgalmi viszonyainak felmérésére is szükség volt. Ezalatt a 0,9-1,1 másodperces időtartam alatt lett volna észlelhető a vádlott számára az előzésben lévő sértetti jármű, abban az esetben, ha folyamatosan balra néz, ami értelemszerűen egyben azt is jelentené, hogy a szembejövő forgalmi sáv, illetve a B utca forgalmának felmérésére irányuló kötelezettségének nem tesz eleget. Amikor pedig a felezővonalat elérve a vádlott ismét balra tekintési kötelezettség terhelve, akkor a sértetti jármű már reakció időn belül olyan közel volt, hogy a baleset elhárítása érdekében cselekedni nem volt lehetősége.

Ezért a harmadfokú bíróság a Fővárosi Törvényszék ítéletének 4. oldalán kifejtettekkel mind a vádlotti, mind pedig a sértetti magatartást illetően, továbbá a sértett KRESZ szabályszegéseit érintően is maradéktalanul egyetértett és megnyugtatóan bizonyítottanak látta, hogy a vádlott terhére nem róható olyan szabályszegés, amely a bűnössége megállapítását eredményezné, ezért törvényes volt a Be. 6.§ (2) bekezdés a) pontjára és a Be. 331§-ára alapított - bűncselekmény hiányában történő - felmentése.

Mindezek alapján a harmadfokú bíróság a Be. 393.§, illetve a 394.§ rendelkezései szerint lefolytatott eljárásban megállapította, hogy a másodfokú bíróság határozata minden tekintetben helytálló, ezért a Be. 397.§ szerint a Fővárosi Törvényszék ítéletét helybenhagyta azzal, hogy a másodfokú ítélet bevezető részében feltüntetett nyilvános ülést nyilvános tárgyalásra helyesbítette.

Budapest, 2013. év december hó 4. napján

***Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.***

a tanács elnöke

***dr. Halász Irén sk.***

előadó bíró

***. Németh Nándor sk.***

bíró

A Fővárosi Törvényszék 22.Bf.8192/2012/8. számú ítélete a Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság 5.Bhar.66/2013/8. számú végzése folytán 2013. év december hó 4. napján jogerőre emelkedett.

Budapest, 2013. év december hó 4. napján

***Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.***

a tanács elnöke

A kiadmány hitelül:

Moncz Tímea  
tisztviselő