

Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság
5.Bhar.290/2014/10. szám

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság Budapesten, a 2015. év május hó 15. napján megtartott nyilvános ülésen meghozta a következő

V É G Z É S T:

A közúti baleset okozásának vétsége miatt a vádlott ellen indított büntetőügyben a Székesfehérvári Törvényszék mint másodfokú bíróság 1.Bf.212/2013/7. számú ítéletét **helybenhagyja** azzal, hogy a vádlott lakóhelye: ... szám, személyi igazolvány száma: ...

A végzés ellen további fellebbezésnek nincs helye.

I N D O K O L Á S:

A Sárbogárdi Járásbíróság a 2013. július 2. napján kelt 1.B.156/2011/14. számú ítéletével a vádlottat bűnösnek mondta ki közúti baleset okozásának vétségében (2012. évi C. törvény 235.§ (1), (2) bekezdés b/ pontja).

Ezért öt 50 napi tétel pénzbüntetésre ítélte. A pénzbüntetés egy napi tételének összegét 5000 Ft-ban állapította meg és a kiszabott 250.000 Ft pénzbüntetést meg nem fizetés esetén fogházban végrehajtandó szabadságvesztésre rendelte átváltoztatni.

Kötelezte a vádlottat 467.089 Ft büntügyi költség megfizetésére, míg a fennmaradó 15.925 Ft büntügyi költség tekintetében akként rendelkezett, hogy azt az állam viseli.

Az elsőfokú bíróság ítélete ellen a vádlott és védője felmentésért jelentettek be fellebbezést.

A másodfokon eljáró Székesfehérvári Törvényszék a 2014. május 20. napján tartott tárgyaláson meghozott 1.Bf.212/2013/7. számú ítéletével megváltoztatta az elsőfokú bíróság ítéletét, a vádlottat az ellene közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt emelt vád alól felmentette.

Rendelkezett arról, hogy a pótmagánvádló 62.600 Ft büntügyi költséget köteles megfizetni, míg a fennmaradó büntügyi költséget az állam viseli.

A másodfokú bíróság ítélete ellen a pótmagánvádló és jogi képviselője a vádlott bűnösségének megállapítása érdekében jelentettek be fellebbezést.

Fellebbezésüket a 2015. április 24. napján kelt beadványukban indokolták meg.

Kifejtett álláspontjuk szerinti az elsőfokú bíróság a rendelkezésére álló bizonyítékok helyes mérlegelésével hozta meg döntését és állapította meg, hogy a vádlottnak a huzamosabb ideje tartó rendkívüli időjárási körülményekre is tekintettel, a megengedett sebességet el nem érő, jelentősen csökkentett sebessége mellett is reálisan számolnia kellett volna a vízen futás jelenségével, illetve ebből adódóan a gépjármű feletti uralmának elvesztésével is. Ebből azt a következtetést vonta le, hogy a vádlott gondatlansága mindenképpen megállapítható a bekövetkezett balesetben, hiszen gépjárművét nem az út és időjárási viszonyoknak megfelelő sebességgel vezette.

Ezzel szemben a másodfokú bíróság ítélete több ponton is iratellenes megállapításokat tartalmaz, amivel lényegében felülmérlegelte az első fokon megállapított tényállást.

E körben arra hivatkoztak, hogy a másodfokú ítélet indokolásában írtakkal ellentétben szakértő nem fejtette ki, hogy a vádlott által vezetett sérült gépjármű kilométeróraja által mutatott 93 km/h-s adat nem releváns az ütközés előtti haladási sebesség megállapítása tekintetében, mint ahogy azt sem nyilatkozta, hogy a kilométeróra ezen állása az ütközés utáni mozgást követően alakult ki és a sérülések miatt rögzült. Ezen tényekről a szakértő csak, mint lehetőségekről beszélt.

Iratellenesnek ítélték azt a megállapítást is, hogy a vádlott 73-78 km/h haladási sebessége az őt körülvevő forgalom átlagos sebessége volt, mert erre a másodfokú bíróság bizonyítást nem vett fel. Ezen megállapításnak pedig ellentmondani látszik az, hogy a sértetti gépjárműnek a szakértő által megállapított haladási sebessége 63-68 km/h-s volt.

A másodfokú bíróság által megállapított tényállás megalapozatlanságát a harmadfokú eljárásban kiküszöbölhetőnek tartották és a másodfokú ítélet megváltoztatására, a vádlott bűnösségének megállapítására és vele szemben büntetés kiszabására tettek indítványt.

A nyilvános ülésen a pótmagánvádló jogi képviselője az írásban benyújtott fellebbezésben foglaltakat fenntartotta. A másodfokú bíróság ítéletének megváltoztatását, a vádlott bűnösségének megállapítását és vele szemben büntetés kiszabását indítványozta.

A pótmagánvádló nem kívánt felszólalni.

A vádlott védője felszólalásában kiemelte, hogy a vád bizonyítása a vádlót terheli és a kétséget kizáróan nem bizonyított tény a terhelt terhére értékelni nem lehet.

A pótmagánvádló jogi képviselőjének kifogásaival kapcsolatban arra hívta fel a figyelmet, hogy a másodfokú bíróság meghallgatta az igazságügyi műszaki szakértőt, aki egyértelműen nyilatkozott a kilométerórával kapcsolatban, a többi közlekedő sebességére pedig az összes adatot figyelembe véve tette meg megállapításait.

Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság egy megtörtént tényből próbált visszafelé következtetni. Téves volt az a következtetés, hogy a vádlott megszegte a jobbra tartási kötelezettségét, miként tévesen vont következtetést arra is, hogyha átmént a másik forgalmi sávba az azért történt, mert nem a megfelelő sebességgel haladt. A vallomások és a szakértői véleményt részletesen elemezve állította, hogy védenca nem sértett olyan konkrét KRESZ szabályt, amelynek kapcsán az ő szándékossága vagy gondatlansága megállapítható lenne, mivel a tőle elvárható sebességgel haladt. A sértetti oldal nem tudta bizonyítani védenca bűnösségét, ezért a másodfokú bíróság határozatának helybenhagyását kérte.

Az utolsó szó jogán a vádlott felszólalni nem kívánt.

A Fővárosi Ítéltábla a fellebbezéssel megtámadott másodfokú ítéletet és az azt megelőző első- és másodfokú bírósági eljárást a Be. 387.§ (1) bekezdése alapján teljes terjedelmében felülbírált.

A felülbírálat eredményeként megállapította, hogy az első- és a másodfokú bíróság az eljárást a perrendi szabályok betartásával folytatta le.

A pótmagánvádló jogi képviselőjének azon eljárásjogi kifogása, hogy a másodfokú bíróság a Be. 351.§ (1) bekezdésében írtak megsértésével felülmérlegelte az első fokon megállapított tényállást, nem foghat helyt.

A Be. 352.§ (1) bekezdés b/ pontja értelmében a másodfokú bíróság a felvett bizonyítás alapján eltérő tényállást állapíthat meg, ha a vádlott felmentésének van helye. A (3) bekezdés alapján pedig

a másodfokú bíróság csak azokkal a tényekkel kapcsolatban értékelheti az elsőfokú bíróságtól eltérően a bizonyítékokat, amelyre bizonyítást vett fel.

A jogi képviselő által hivatkozott és a szakértői véleményekben szereplő, valószínűség szintjén történő megállapításokkal kapcsolatban a harmadfokú bíróság megjegyzi, hogy a másodfokú bíróság figyelembe vette a Be. 4.§ (2) bekezdésében foglalt azon alapelvet, hogy a kétséget kizáróan nem bizonyított tény a vádlott terhére nem értékelhető.

Az elsőfokú bíróság a lefolytatott bizonyítási eljárás eredményeként a tényállásban megállapította, hogy a vádlott 2010. május 16. napján a délelőtti órákban a tulajdonában lévő Suzuki Swift típusú ... forgalmi rendszámú személygépkocsival elindult Pécsről Budapest irányába a 61. számú főúton. A nevezett gépjárművet a vádlott vezette, mellette - a jobb első ülésben - tanú1, míg tanú2 a vádlott mögött utazott a bal hátsó ülésen. A Pécsről történő indulástól kezdve különböző intenzitással esett az eső és fújt a szél, az útburkolat az esőzés következtében nedves volt.

A vádlott a fenti személygépkocsit a 61. számú főút 29+557 km-szelvényében, a menetirány szerinti jobb forgalmi sávban intenzív esőben és viharos szélben, nappali, jó látási viszonyok mellett, teljes felületén vizes, nyomvályús aszfaltburkolatú úttesten vezette.

A főút ezen szakasza 7.4 méter széles, a forgalmi sávok szélessége egyenként 3.4 méter volt, az úttest szélén folyamatosan fehér vonal került felfestésre, mely 0.3 méterre volt az út szélétől. Az útpadkák szélessége 0.8 méter, az úttest pedig 1.5 méter magas töltésen haladt. A forgalmi sávok szélén enyhe, változó mélységű nyomvályúk voltak, melyekben a víz helyenként megállt, a vízmennyiség mélysége 0-2 cm között volt.

A vádlott a főút hivatkozott szakaszán legalább 73-78 km/h sebességgel közlekedett, majd miután a nedves útfelületen lévő - nyomvályúban megálló természetes vízfelületen - megcsúszott, megpördült, 1 méterrel átlépte a forgalmi sávokat elválasztó felezővonalat és bal oldalával 30 %-os átfedéssel összeütközött a vele szemben szabályosan érkező, a sértett által vezetett ... forgalmi rendszámú 63-68 km/h sebességgel közlekedő Chevrolet Aveo típusú személygépkocsi bal első felével.

Az ütközés következtében mindkét hivatkozott személygépkocsi az eredeti haladási irányukat tekintve jobbra kifelé pördült, a Suzuki Swift típusú személygépkocsi az eredeti haladási irányával ellentétes irányba a saját sávja jobb szélén, míg a Chevrolet típusú személygépkocsi a menetiránya szerinti jobb oldalon, az út mellett a hozzávetőlegesen 1.5 méterrel mélyebben fekvő szántóföldön került nyugalmi állapotba, az oldalára fordult helyzetben.

A baleset következtében a sértett az elszenvedett sérülések következtében a helyszínen életét veszítette.

A sértett halálát okozó baleset azért következett be, mert a vádlott a KRESZ 25.§ (1) és (2) bekezdésében foglaltakat gondatlanul megszegve áttért a menetirány szerinti bal oldali forgalmi sávba, ahol összeütközött a sértett személygépkocsijával.

A tényállásban megállapítottakon túlmenően az elsőfokú bíróság határozata indokolásában - elfogadva a szakértő azon megállapítását, hogy a vádlott sebessége 73-78 km/h volt és az ún. „aquaplaning” hatás akár 50-60 km/h-nál is reális eséllyel kialakulhat - azt állapította meg, hogy a vádlott a baleset idején az útviszonyoknak megfelelően választotta meg a sebességét.

Majd abból a tényből, hogy a vádlott által vezetett Suzuki Swift személygépkocsi kb. 1 méterrel átlépte a felezővonalat és ott ütközött össze a szabályosan közlekedő Chevrolet személygépkocsival vont arra következtetést, hogy a vádlott megszegte a KRESZ 25.§ (2) bekezdésében foglaltakat, mert nem tett eleget annak a kötelezettségének, hogy a járművel az útesten, annak menetirány szerinti jobb oldalán, az út- és forgalmi viszonyok szerint lehetséges mértékben jobbra tartva kell közlekedni.

Az elsőfokú bíróság az általa a tényállásban írtakkal nem minden tekintetben összhangban azt állapította meg, hogy a balesettel érintett útszakaszon olyan szélsőséges időjárási viszonyok uralkodtak, amelyből a vádlottnak egyértelműen számítania kellett arra, hogy esetleges vízátfolyások, nyomvályúban levő vizek kedvezőtlenül befolyásolják az általa vezetett személygépkocsi mozgását.

Megállapította továbbá azt is, hogy a vádlott felismerte ugyan, hogy a közlekedési szabályok őt az adott helyzetbe milyen tevékenység kifejtésére kötelezték, de annak a forgalmi sávban történő helyzetének helytelen megválasztásával nem tett teljes mértékben eleget, nem megfelelően választotta meg a haladási helyzetét, ezért indult el az ún. aquaplaning hatás kialakulását követően bal oldali irányba és sodródott át a szemközti forgalmi sávba. Ezzel pedig megszegte a KRESZ 25.§ (1) bekezdésében foglalt szabályt is.

A másodfokú bíróság a tényállásban rögzítettek és az indokolásban kifejtettek alapján helytállóan állapította meg, hogy a tényállás felderítetlenség okán (Be. 351.§ (2) bekezdés a/ pont) megalapozatlan és a megalapozatlanságot az igazságügyi műszaki szakértő meghallgatásával kísérelte meg kiküszöbölni.

A felvett bizonyítás eredményeként a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást azzal egészítette ki, hogy a vádlott gépjárművével az aktuális forgalommal megegyező nagyságrendű sebességgel közlekedett, a forgalom többi gépjárművénél stabilitásvesztésre utaló jelenségeket nem észlelt. A vádlott által vezetett gépjármű stabilitásvesztésre az ún. aquaplaning, vízen futás jelenség miatt került sor. Figyelemmel az útfelületen található vízmennyiség mélységére, ezt a stabilitásvesztést csak 50 km/h-t meg nem haladó mértékű haladási sebesség mellett kerülhetne volna el a vádlott. A vádlottnak arra lehetősége, hogy az útesten található szabad vízfelület mélységét felismerje, nem volt. Arra őt a főútvonal mellett elhelyezett veszélyt jelző tábla, vagy esős útviszonyok esetén kötelező sebességcsökkentést előíró tábla nem figyelmeztette, hogy a stabilitásvesztés elkerülése érdekében az általa alkalmazott sebességcsökkentés nem megfelelő, hanem még további, 50 km/h-t el nem érő mértékű sebességre kellett volna járművét csökkentenie.

A másodfokú bíróság által kiegészített tényállás megalapozott, mentes a Be. 351.§ (2) bekezdésében írt hibáktól, hiányosságoktól, így a harmadfokú bíróság határozatát a Be. 388.§ (1) bekezdése értelmében erre a tényállásra alapította.

Azon tényállítást, hogy a vádlott az aktuális forgalommal megegyező nagyságrendű sebességgel közlekedett, azért helytálló, mivel az adott bizonyítékok tükrében a vádlott ütközés előtti megállapítható haladási sebessége 73-78 km/h, míg a sértett ütközés előtti megállapítható haladási sebessége 63-68 km/h lehetett.

A pótmagánvádló vallomásaiban a saját haladási sebességét is 80 km/h-ban, a felesége által vezetett és előtte haladó jármű sebességét pedig 60-70 km/h-ban jelölte meg.

A vádlott úgy nyilatkozott, hogy emlékezete szerint 70 km/h volt a haladási sebessége.

Ezek az adatok a nagyságrendjüket tekintve megegyezőeknek tekinthetők, figyelemmel a műszaki szakértői vélemény megállapításaira is.

Így nem fogadható el a pótmagánvádló azon hivatkozása sem, miszerint a vádlott 93 km/h, vagy azt meghaladó sebességgel is haladhatott, mert az eljárás adatai ezt nem támasztották alá.

Így helyesen határozta meg az elsőfokú bíróság a szakértői véleményre alapítottnak, hogy a vádlotti gépjármű sebessége 73-78 km/h volt, amit a másodfokú bíróság helytállónak fogadott el.

A vádlott vallomása szerint a forgalom gyenge volt, ő a forgalom ritmusát felvette. Nyilatkozott arról, hogy azt az útszakaszt nem nagyon ismerte, amikor arra járt száraz idő volt. Előadta, hogy az eső miatt csökkentette sebességét és azt is, hogy észlelte a gépjármű hirtelen megcsúszását és kormányozhatatlanságát.

A pótmagánvádló az elsőfokú bíróság előtt tett vallomásában beszámolt arról, hogy az eső intenzíven esett, hallotta, ahogy a kerék belecsap a vízbe és a bordák folyamatosan szorítják ki a vizet. Ezért fel is hívta a feleségét, hogy nagyon vigyázzon.

A baleset helyszínén pedig akkora volt a víz, hogy szinte megállt az úton. Az elsőfokú bíróság arra is helyesen hivatkozott, hogy a tanú a vallomásában előadta azt is, hogy a balesetet közvetlenül megelőzően a Suzuki Swift mindkét oldalán vízfüggöny csapódott fel.

Megállapítható az iratokból, hogy a 61-es főúton a balesetet megelőzően a vádlott és a többi gépkocsi is egyaránt kedvezőtlen időjárási viszonyok között, intenzív esőben haladt.

Helytállónak került rögzítésre az is, hogy a járművek az útvonalra egyébként engedélyezett 90 km/h-t el nem érő, az alatti sebességgel közlekedtek. A baleset előtt az eső okozta problémáról, megcsúszásról, szokatlan kormányozdulat szükségességéről a meghallgatottak közül senki nem tett említést.

A forgalmi sávok szélén változó mélységű nyomvályúk voltak, melyekben megállt a víz, de az egész úttestet is 1-2 cm mélységű víz borította.

Megállapítható volt az is, hogy a baleset helyszínén lévő nyomvályúban színültig állt a víz, a vádlott által vezetett személygépkocsi erre történő ráhaladásakor annak két oldalán a víz felcsapódott, vízfüggöny alakult ki. A vádlotti gépkocsi - egyébként megfelelő állapotú - gumibroncsa megcsúszott az összetorlódó víz felszínén, és áthaladva a másik forgalmi sávba a szemből közlekedő Chevroletnek ütközött.

Szakértői igazságügyi műszaki szakértő az elsőfokú bíróság előtt tett nyilatkozatában előadta, hogy a helyszín alkalmas volt az ún. aquaplaning hatás kialakulására.

Határozottnak fenntartotta azt a nyomozás során kiegészített írásbeli szakértői véleményét, miszerint az adott körülmények között 50-60 km/h sebesség mellett is bekövetkezhetett volna a gépjármű megcsúszása az útburkolaton kialakult szabad vízfelületen.

Nyilatkozata szerint a megcsúszás 30-40 km/h-nál biztosan nem következett volna be.

A szakértő a másodfokú tárgyaláson ezt annyiban pontosította, hogy a vízen megcsúszás kialakulását csak 50 km/h haladási sebességet el nem érő sebesség mellett lehetett volna biztonsággal elkerülni.

Veszélyt jelző, az úttest egyenetlen állapotára, eső esetén a sebesség csökkentésére felhívó útjelző tábla a balesettel érintett útszakaszon nem volt elhelyezve. Ezt a vádlott, a pótmagánvádló és a szakértői vélemény is egybehangzóan megerősíti.

Helytállóan került megállapításra, hogy a vádlott, miként a sértett és a pótmagánvádló az adott útszakaszra engedélyezett sebességhatárt nem lépték túl, a baleset bekövetkezése előtt megállapítható haladási sebességük az adott útra engedélyezett 90 km/h-nál lényegesen kisebb volt. Ugyanakkor megállapítható az is, hogy valamennyi gépjármű a szakértő által megjelölt elkerülési sebességnél, azaz az 50 km/h-nál nagyobb sebességgel közlekedett.

Az iratok alapján rögzíthető, hogy az útvonalat és az útburkolat minőségét nem ismerő vádlott számára sem az úton közlekedő más járművek feltűnően alacsony sebessége, sem a nyomvályúkat kikerülő, szlalomozó mozgása, sem hirtelen kormánymozdulat, vagy más jármű megcsúszása nem szolgáltat információval arról, hogy nyomvályúkkal tarkított úton halad, melyeket az esővíz teljesen megtöltött.

Csak ennek ismeretében lett volna ugyanis elvárható a vádlottól, hogy sebességét lényeges mértékben tovább csökkentse, akár 50 km/h vagy azt el sem érő sebességig.

Hangsúlyozza a harmadfokú bíróság, hogy az igazságügyi gépjármű szakértő által a szakvéleményben meghatározott elkerülési sebességhez soha nem igazítható automatikusan a vádlott büntetőjogi felelőssége, a tőle elvárható magatartás megítélése, jelen esetben az 50 km/h vagy az alatti sebesség megválasztása.

Mindezekre tekintettel helytállóan vont következtetést arra a másodfokú bíróság, miszerint a vádlott tekintetében nem állapítható meg olyan konkrét közlekedési szabályszegés, amely a balesettel okozati összefüggésben lenne.

A másodfokú bíróság okfejtésével a harmadfokú bíróság is maradéktalanul egyetértett.

A kifejtettek alapján a másodfokú bíróság törvényesen mentette fel az ellene emelt vád alól a vádlottat.

A harmadfokú bíróság a helyesen felhívott Be. 331.§ (1) bekezdését azzal egészítette ki, hogy a vádlott felmentése a Be. 6.§ (3) bekezdés a/ pontján alapul.

A másodfokú bíróság a büntügyi költség viselése tekintetében is törvényesen rendelkezett.

Ezért a harmadfokú bíróság a másodfokú bíróság ítéletét a Be. 397.§-a alapján helybenhagyta a vádlott lakóhelye és személyi igazolvány számának feltüntetésével.

Budapest, 2015. év május hó 15. napján

Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

Zólyominé dr. Törő Erzsébet sk.
előadó bíró

dr. Szalai Géza sk.
bíró

A Székesfehérvári Törvényszék mint másodfokú bíróság 1.Bf.212/2013/7. számú ítélete a Fővárosi Törvényszék mint harmadfokú bíróság 5.Bhar.290/2014/10. számú végzése folytán 2015. év május hó 15. napján jogerőre emelkedett.

Budapest, 2015. év május hó 15. napján

Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

A kiadmány hitelül:
Czibere Éva
tisztviselő