

A Pécsi Ítéltábla Pécsett, a 2015. évi szeptember hó 29. napján megtartott nyilvános ülés alapján meghozta és a 2015. évi október hó 14. napján kihirdette az alábbi

Ítéletet:

A harmadfokú bíróság a halálos közúti baleset okozásának vétsége miatt **vádlott** ellen indult büntetőügyben a Kaposvári Törvényszék 1.Bf.298/2014/18. számú ítéletét az alábbiak szerint változtatja meg:

- vádlottbűnösségét közúti baleset okozásának vétségében állapítja meg (Btk.235.§ (1) és (2) bekezdés b) pont);
- ezért a vádlottat 6 (hat) hónap szabadságvesztésre ítéli;
- a szabadságvesztés végrehajtását 1 (egy) évi próbaidőre felfüggeszti;
- a szabadságvesztést annak végrehajtása esetén fogházban kell végrehajtani, melyből a vádlott legkorábban a büntetés kétharmad részének kitöltését követő napon bocsátható feltételes szabadságra, és amelybe beszámítja a 2011. november 23. napjától 2012. január 6. napjáig előzetes fogvatartásban eltöltött időt;
- kötelezi a vádlottat az eljárás során felmerült 1.291.433 (egymillió-kettőszázkilencvenegyezer-négyszázharminchárom) forint bűnügyi költség megfizetésére, míg 440.606 (négy száznegyvenezer-hatszázhat) forint az állam terhén marad.

Indokolás

A Marcali Járásbíróság 5.B.119/2012/66. számú, 2014. március 12. napján kelt ítéletével vádlottat az 1978. évi IV. törvény 187.§ (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés b) pontja szerint minősülő halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt 1 év fogházra és 3 év közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. A szabadságvesztés végrehajtását 2 évi próbaidőre felfüggesztette.

A vádlott és védője által bejelentett fellebbezések alapján eljárva a Kaposvári Törvényszék az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta, a vádlottat a terhére rótt bűncselekmény vádja alól felmentette. A törvényszék ítélete ellen az ügyész

jelentett be fellebbezést a vádlott terhére, bűnösségének megállapítása és büntetés kiszabása végett.

A Pécsi Fellebbviteli Főügyészség az átiratában, illetve a nyilvános ülésen jelen lévő képviselője útján a vádlott terhére bejelentett fellebbezést változatlan tartalommal fenntartotta. A vádlott védője a másodfokú ítélet helybenhagyását indítványozta.

A harmadfokú bíróság a jogorvoslattal megtámadott másodfokú ítéletet - a Be.387.§ (1) bekezdése alapján - az azt megelőző első- és másodfokú bírósági eljárással együtt bírálta felül, vizsgálva az eljárási szabályok megtartását, illetve a másodfokú ítélet megalapozottságát.

A felülvizsgálat során a fellebbviteli bíróság megállapította, hogy az első- és másodfokú eljárásban a perrendi előírásokat az eljáró bíróságok maradéktalanul betartották. A közlekedési baleset rekonstruálása, ezen keresztül a megalapozott tényállás megállapítása érdekében az elsőfokú bíróság minden lehetséges bizonyítékot beszerzett és értékelt. Egyetértett ezért az ítélőtábla a törvényszéknek az elsőfokú ítélet tényállásának megalapozottságára vonatkozó megállapításával.

Az irányadó tényállás lényege szerint 2011. november 23-án délután 17.30 óra körüli időben a vádlott a KRESZ szabályainak megszegésével vontatta Suzuki Vitara személygépkocsijával a sértett tulajdonát képező - elromlott - Mercedes Vito típusú gépkocsit a 61-es számú főúton, felőlirányába. A sértett gépkocsija motorhiba miatt üzemképtelen volt, emiatt a kormányrásegítő berendezés (szervószivattyú) és a fékrásegítő berendezés (fékszerelő) is üzemképtelen volt, aminek következtében sem a kormányszerkezet, sem a fékberendezés nem működött kifogástalanul. A gépkocsi fékezhető és kormányozható volt, azonban az nem volt megfelelő hatásfokú, mert a fékezés és a kormányzás a normál, hibátlan állapotnál jóval nagyobb erőt igényelt. A vontatásra vonatkozó közlekedési szabályok szerint olyan járművet, amelynek az üzemi fékberendezése romlott el, csak olyan járművel szabad vontatni, amelynek a tényleges súlya eléri a vontatott jármű tényleges súlyát, míg az elromlott kormány szerkezetű járművet csak emelve szabad vontatni, és az emelve vontatott járművön még vezető sem utazhat.

A ...-es számú főút 156 + 400-as km szelvényében a vádlott - a számára megengedett 40 km/óra sebességet túllépve - 57-63 km/óra sebességgel haladt, amikor a vontatott gépkocsi ismeretlen okból, jobbra és balra történt kitérést követően a vádlott által vezetett személygépkocsihoz képest balra kezdett térni. A vádlott a járművek közötti súlykülönbség, a járművek összekapcsolásának módja miatt a vontató személygépkocsihoz képest jelentősen nagyobb súlyú vontatott autó oldalirányú kitérését, majd balra térését korrigálni, megakadályozni nem tudta. A két járművet összekötő vonórúd leakadt, a vontatókötél pedig elszakadt.

A Mercedes Vito teljes terjedelmével áttért a baloldali forgalmi sávba, ahol ütközött a vele szemben közlekedő járműszerelvénnel. A baleset következtében a Mercedes Vitot vezető **sértett** életét vesztette.

Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy a vádlott a KRESZ 26.§ (1) bekezdés d) pontjában, az 57.§ (2) és (4) bekezdésében, illetve az (5) bekezdés utolsó fordulatában írt szabályokat szegte meg, amely szabályszegések és a bekövetkezett baleset között ok-okozati összefüggés áll fenn, ami megalapozza bűnösségét a terhére rótt bűncselekmény elkövetésében.

A másodfokú bíróság a felülbírálat során az elsőfokú bíróság tényállását megalapozottnak találta és azt a másodfokú eljárás során irányadónak tekintette.

A törvényszék az elsőfokú bíróság jogi álláspontját tévesnek ítélte, nem osztotta ugyanis azt az elsőbírói megállapítást, hogy a motorhibából következően a Mercedes Vito tehergépkocsinak a fék- és kormányberendezése elromlott volna. Ezt a megállapítását részben arra alapította, hogy a gépjármű a fék- és kormányrásegítő működésének a hiánya mellett is kormányozható, illetve fékezhető, csak a fékpedál lenyomásához és a kormány elfordításához nagyobb izomerőt kell kifejteni. Másrészt hivatkozott arra, az egyébként megalapozott szakértői véleményre, amely szerint a Mercedes Vito fék- és kormányrendszerénél szerkezeti, vagy bármilyen más műszaki hiba nem volt megállapítható.

Miután a Mercedes Vito tehergépkocsinak mind a fék-, mind a kormányrendszere működőképes állapotban volt, egyik sem romlott el. Ebből következően a vádlott a vontatásra vonatkozó - KRESZ 57.§ (2) és (4) bekezdés - szabályokat nem szegte meg, így a terhére rótt bűncselekményt sem követte el - állapította meg a Kaposvári Törvényszék ítéletében.

Az ítéletábra a vádlott terhére rótt cselekmény megítélése körében az alábbiakra mutat rá:

Az eljáró bíróságok helyesen ismerték fel, hogy a büntetőjogi felelősség kérdését alapvetően az dönti el, hogy a vádlott megszegte-e a vontatásra vonatkozó szabályokat, illetve más közlekedési szabályt. Amennyiben igen, a közlekedési szabályok megsértése és a bekövetkezett baleset között közvetlen ok-okozati összefüggés megállapítható-e; vagy a baleset a közlekedési szabályok betartásától függetlenül, esetleg azok betartása mellett is bekövetkezett volna.

Az első- és a másodfokú bíróság ellentétes döntése a vontatásra vonatkozó KRESZ szabályok eltérő értelmezéséből adódik.

A közúti közlekedés szabályairól szóló 1/1975. (11.05.) KPM-BM együttes rendelet (KRESZ) a vontatásra vonatkozóan az alábbi szabályozást tartalmazza.

A KRESZ 26.§ (1) bekezdés d) pontja értelmében elromlott járművet vontató gépjárművel 40 km/óra sebességgel lehet közlekedni.

A KRESZ 57.§ (1) bekezdése szerint elromlott jármű vontatása során - a 26.§ (1) bekezdésének d) pontjában foglalt rendelkezés megtartásán túlmenően - fokozott óvatossággal, lehetőleg kisforgalmú úton és időszakban kell közlekedni. Autópályáról és autóútról az elromlott járművet vontató járművel a legközelebbi lehajtásra szolgáló úton, illetőleg útkereszteződésben le kell térni.

A (2) bekezdés kimondja, hogy elromlott gépjárművet, mezőgazdasági vontatót és lassú járművet vontatni csak olyan járművel szabad, amelynek tényleges súlya eléri a vontatott jármű tényleges súlyának a felét; ha azonban az üzemi fékberendezés romlott el, vontatásra csak olyan járművet szabad használni, amelynek tényleges súlya eléri a vontatott jármű tényleges súlyát.

A (4) bekezdés alapján olyan járművet, amelynek kormány szerkezete romlott el, csak emelve szabad vontatni. Emelve vontatásnál a vontatott járművet úgy kell rögzíteni, hogy a megemelt rész oldalirányban ki ne lenghessen. Járművet emelve úgy vontatni, hogy a kormányozott kerekein gördüljön, csak abban az esetben szabad, ha a kormányozott kerekeket elfordulás ellen megfelelően rögzítették.

Az (5) bekezdés értelmében a vontatott járművön - a vezetőn kívül - személyt szállítani tilos; az emelve vontatott járművön még vezető sem utazhat.

Az idézett rendelkezések alapján értelmezést igényel, hogy abban az esetben, amennyiben a Mercedes Vito motorja üzemképtelen volt és emiatt sem a kormányberendezés, sem a fékberendezés szerves részét képező rásegítő berendezések (szervószivattyú, fékszerelő) nem működnek, akkor ezek elromlottnak tekinthetők vagy sem.

Az elsőfokú bíróság helyesen foglalt állást, amikor azt állapította meg, hogy a szervóberendezéssel gyártott járművek esetében a rásegítő nem kényelmi szolgáltatás, hanem a kormány és a fék rendeltetésszerű, kifogástalan működéséhez elengedhetetlenül szükséges. A szervóberendezéssel eredetileg nem felszerelt járműveket úgy tervezik, hogy a rásegítés nélkül is kisebb kormányzási és fékezési erő kell a jármű biztonságos vezetéséhez.

Mind az első-, mind a másodfokú bíróság adós maradt a KRESZ 57.§-ában írt „elromlott” fogalom értelmezésével. E nélkül azonban a vontatásra vonatkozó szabályokat jelen ügyben nem lehet pontosan alkalmazni. Köznapi értelemben az elromlott kifejezés magában foglalja a teljesen működésképtelen - gépjárművek esetében mozgásképtelenséget is jelentő - állapotot, de ide kell érteni a rendeltetésszerű használatot nem befolyásoló kisebb meghibásodást jelentő állapotot is. A közúti közlekedésben - a KRESZ tekintetében - az elromlottság fogalmát az üzemszerű, biztonságos működés határa jelenti. Egy járművet akkor

kell elromlottnak tekinteni, ha olyan módon hibásodik meg, hogy üzembiztosan, biztonságosan nem lehet vele részt venni a közúti közlekedésben.

A kormány szerkezet szerves részét képező rásegítő berendezés (szervószivattyú) működésének hiánya miatt a kormányberendezés nem tekinthető üzemszerűen használhatónak, nem üzemképes, tehát elromlottnak tekintendő. Ugyanígy a fékrendszer szerves részét képező rásegítő berendezés (fékszervó) működésének hiánya miatt a fékberendezés nem tekinthető üzemszerűen használhatónak, az nem üzemképes, tehát elromlottnak tekintendő. Az említett berendezések működésképtelensége akadályozza a rendeltetésszerű használatot és a KRESZ helyes értelmezése szerint elromlottnak kell tekinteni.

A gépjármű kormányozhatósága és fékezhetősége körében ugyanez a helyzet áll elő akkor is, ha a gépjármű motorja üzemképes, azonban a kormány-, illetve a fékrásegítő berendezés hibásodik meg. A kormányberendezés és a fékberendezés ebben az esetben sem használható rendeltetésszerűen, és nyilvánvaló, hogy a rásegítő berendezések meghibásodása következtében ezek a berendezések elromlottnak tekinthetők.

Az eljárás során beszerzett szakértői vélemények a Mercedes Vito műszaki állapotának vizsgálata során egybehangzóan állították, hogy az autó motorjának meghibásodása miatt sem a fék, sem a kormány szervó berendezés nem működött.

A kormány- és a fékberendezés működésképtelenségének értékelése azonban nem szakértői kérdés, hanem jogkérdés. A bíróság feladata tehát annak megállapítása, hogy az adott műszaki paraméterek mellett a gépkocsi a biztonságos üzemeltetéshez-közlekedéshez megfelelő műszaki állapotban van-e, vagy valamilyen okból elromlottnak kell tekinteni.

A KRESZ jelen ügyben alkalmazandó rendelkezései - a vontatásra vonatkozóan - a jogszabály 1975-ös hatálybalépése óta nem változtak. 1975-ben a gépjárművek még nem rendelkeztek kormány-, illetve fékrásegítő berendezéssel, ezért elengedhetetlen a vonatkozó szabályozás értelmezése a gépjárművek korunk műszaki fejlettségének megfelelően. Ezzel szemben napjainkban a gépjárművek csaknem 100%-a ilyen berendezéssel van felszerelve, amelyek a gépjárművek rendeltetésszerű és biztonságos használatát biztosítják, és a gépjárművek nélkülözhetetlen alkatrészei. Meg kell állapítani azt is, hogy a vonatkozó jogi szabályozás nem tartott lépést a műszaki fejlődéssel.

Az első- és a másodfokú bíróság értelmezése a vonatkozó közlekedési szabályok tekintetében tehát ellentétes volt, ami a bűnösség kérdésében is ellentétes döntést eredményezett.

A harmadfokú bíróság egyetértett a járásbíróság jogértelmezésével, mely szerint a Mercedes Vito tehergépkocsi kormány- és fékrásegítő berendezéseinek működésképtelensége miatt ezek a berendezések elromlottnak tekintendők. A

KRESZ 57.§ (2) bekezdése értelmében ezért a Mercedes Vito vontatására csak olyan járművet lehetett volna használni, amelynek tényleges súlya eléri a vontatott jármű tényleges súlyát, amely feltételnek a vádlott által vezetett Suzuki Vitara személygépkocsi nem felelt meg. A KRESZ 57.§ (4) bekezdése értelmében a kormány szerkezet elromlása miatt pedig csak emelve lehetett volna vontatni oly módon, hogy a megemelt rész oldalirányban ne lenghessen ki, illetve az (5) bekezdés értelmében azon vezető sem utazhatott volna.

Amennyiben a vádlott a fenti rendelkezéseket betartja, úgy a baleset teljes bizonyossággal nem következhetett volna be.

A vontatásra vonatkozó és ismertetett szabályozáson túl a vádlott megszegte a KRESZ 57.§ (1) bekezdésében foglaltakat, mely szerint a gépjárművet vontatni „*fokozott óvatossággal*” kell. Nem felel meg ennek a feltételnek az a vádlotti magatartás, hogy a vontatásra vonatkozó 40 km/óra sebességkorlátozást jelentősen, 42%-kal túllépte.

Kétségtelen, hogy a szakértői vizsgálat alapján nem lehet kimutatni közvetlen ok-okozati összefüggést a sebességtúllépés és a baleset bekövetkezése között, azonban mindenképpen megállapítható, hogy a súlyos eredmény, a sértett halálának bekövetkezésében ez a szabályszegés is szerepet játszott.

A vontatásnak előre nem látható veszélyei is vannak. Megállapítható ezért, hogy a KRESZ 57.§-ában meghatározott korlátozások betartása nem csupán adminisztratív előírás, hanem az a biztonságos közlekedést szolgálja. A másodfokú bíróság álláspontja szerint a vádlott által választott vontatási mód külön-külön a fék- és kormányhibára tekintettel sérti a KRESZ 57.§ (2) és (4) bekezdésében írtakat. A két szabályszegés együttesen a jelentős mértékű sebességtúllépéssel (KRESZ 26.§ (1) bekezdés d) pontja), azonban semmiképpen nem felel meg a fokozott óvatosság követelményének. Ezért a vádlott terhére kell róni a KRESZ 57.§ (1) bekezdésének megszegését is.

A harmadfokú bíróság a vádlott bűnösségét ezért a Btk.235.§ (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés b) pontja szerint minősülő halálos közúti baleset okozásának vétségében megállapította.

A Btk.2.§-ára figyelemmel vizsgálta a harmadfokú bíróság, hogy a vádlott esetében a cselekmény elkövetésekor vagy elbírálásakor hatályos jogszabályt kell alkalmazni. A vádlott terhére rótt cselekmény törvényi tényállása, büntetési tételkerete mindkét jogszabályban azonos. A cselekmény elbírálásakor hatályos büntető törvénykönyv (2012. évi C. törvény) azonban a feltételes szabadságra bocsátás tekintetében kedvezőbb rendelkezéseket tartalmaz. Ezért a harmadfokú bíróság a vádlottal szemben a cselekmény elbírálásakor hatályos törvényt alkalmazta.

A büntetés kiszabását meghatározó tényezőket az elsőfokú bíróság teljeskörűen feltárta. A harmadfokú bíróság azonban nagyobb nyomatékkal értékelte a vádlott

javára a sértetti közrehatást. A vádlott a sértett kérésére, az ő tudomásával, beleegyezésével, sőt kezdeményezésére vállalta a Mercedes Vito gépkocsi közlekedési szabályokat sértő vontatását. A sértett tisztában volt a jármű műszaki állapotával, meghibásodásával. Annak ellenére, hogy tudta, hogy a kocsi fék- és kormányberendezése meghibásodott, rávette a vádlottat arra, hogy az autót 1500 kilométeren keresztül vontassák. További enyhítő körülményként értékelte a harmadfokú bíróság, hogy a sértett nem használta a biztonsági övét és a jelentős mértékű, a vádlottnak fel nem róható időmúlást.

A fenti körülményekre tekintettel a harmadfokú bíróság a vádlottat a Btk.34.§-a alapján szabadságvesztésre ítélte, melynek végrehajtási fokozata a Btk.37.§ (1) bekezdése alapján fogház. A kiszabott szabadságvesztés arányban áll a vádlott terhére rótt cselekmény tárgyi súlyával, társadalomra veszélyességével. A vádlott javára értékelhető nagyszámú és nagy nyomatékú enyhítő körülményre figyelemmel a harmadfokú bíróság a szabadságvesztés mértékét - a rendkívül súlyos eredmény ellenére - a büntetési tételkeret alsó határához közel, a középérték alatt határozta meg.

A büntetés célja a szabadságvesztés végrehajtása mellett is elérhető, ezért a harmadfokú bíróság annak végrehajtását a Btk.85.§ (1) és (2) bekezdése alapján felfüggesztette.

A vádlott - a szabadságvesztés-büntetés végrehajtásának elrendelése esetén - a Btk.38.§ (2) bekezdés b) pontja alapján a büntetés kétharmad részének kitöltése után bocsátható legkorábban feltételes szabadságra.

A harmadfokú bíróság a vádlott által előzetes fogvatartásban töltött időt - a büntetés végrehajtása esetén - a Btk.92.§ (1) és (2) bekezdése alapján a szabadságvesztésbe beszámítani rendelte.

A vádlott vezetői engedélyét a közigazgatási hatóság 2011. november 23. napjával visszavonta. Így a vádlott hosszabb ideig állt járművezetéstől eltiltás hatálya alatt. Ezért a harmadfokú bíróság a sértetti közrehatás meghatározó jellegére és az időmúlásra figyelemmel mellőzte a járművezetéstől eltiltás alkalmazását.

A harmadfokú bíróság a Be.385.§-ára tekintettel a Be.381.§ (1) bekezdése alapján kötelezte a vádlottat a felmerült bűnügyi költség részbeni megfizetésére, megállapította, hogy a Be.339.§ (2) bekezdése alapján a magyar nyelv nem ismeretével kapcsolatosan felmerült költségek az állam terhén maradnak.

A fentiek szerint a harmadfokú bíróság a másodfokú bíróság ítéletét a Be.398.§ (1) bekezdése alapján a rendelkező részben írtak szerint megváltoztatta.

Pécs, 2015. október 14.

Dr.Makai Lajos s.k. a tanács elnöke, Dr.Tóth Sándor s.k. előadó bíró, Dr.Bencze Beáta s.k. bíró

A Kaposvári Törvényszék 1.Bf.298/2014/18. számú ítélete a Pécsi Ítéltábla Bhar.I.29/2015/10. számú ítéletében írt változtatásokkal a 2015. évi október hó 14. napján jogerőre emelkedett és a felfüggesztett szabadságvesztés kivételével végrehajthatóvá vált.

.Makai Lajos s.k.
a tanács elnöke