

A Balassagyarmati Törvényszék, mint másodfokú bíróság Balassagyarmaton, a 2014. március 19. napján megtartott fellebbezési tárgyaláson meghozta a következő

í t é l e t e t :

A közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt ... és társa ellen indított büntetőügyben a Salgótarjáni Városi Bíróság 2. B. 436/2011/22. számú ítéletét büntetéskiszabási részében mindkét vádlott tekintetében megváltoztatja:

... I. rendű vádlott esetében a kiszabott büntetést 3 /Három/ év fogházra és

5 /Öt/ év közúti járművezetéstől eltiltásra **e n y h í t i .**

... II. rendű vádlott esetében a kiszabott büntetést 3 /Három/ év 8 /Nyolc/ hónap fogházra **s ú l y o s í t j a .**

Egyebekben az elsőfokú bíróság ítéletét az I. és a II. rendű vádlott tekintetében helybenhagyja.

Megállapítja, hogy a másodfokú eljárásban felmerült 222.415.- /Kettőszázhuszonkettőezer-négyszáztizenöt/ forint bűnügyi költség a II. rendű vádlottat terheli.

Az ítélet ellen további fellebbezésnek helye nincs.

I n d o k o l á s :

A Salgótarjáni Városi Bírósága 2012. október 5. napján kihirdetett, fenti számú ítéletével a Balassagyarmati Városi Bíróság 12. Fk. 609/2008/6. számú ítéletének próbára bocsátást kimondó rendelkezését ... I. rendű vádlott vonatkozásában hatályon kívül helyezte.

... I. rendű vádlottat bűnösnek mondta ki közúti baleset okozása vétségében (1978. évi IV. törvény 187. § /1/ és /2/ bekezdés c./pont), társtettesként elkövetett rongálás vétségében (1978. évi IV. törvény 327. § /1/ és /2/ bekezdés a./ pont) és társtettesként elkövetett lopás vétségében (1978. évi IV. törvény 316. § /1/ és /2/ bekezdés I. fordulat).

Ezért halmazati büntetésül 4 év fogházbüntetésre és 7 év közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte.

A kiszabott szabadságvesztés tartamába az I. rendű vádlott által 2010. október hó 21. napjától – 2010. október hó 23. napjáig előzetes fogvatartásban töltött időt beszámította.

A közúti járművezetéstől eltiltás tartamába az I. rendű vádlott esetében a 2010. október hó 21. napjától eltelt időt számította be.

... II. rendű vádlottat bűnösnek mondta ki közúti baleset okozása vétségében (1978. évi IV. törvény 187. § /1/ és /2/ bekezdés c./pont).

Ezért a II. rendű vádlottat 3 év fegháza és 6 év közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. A közúti járművezetéstől való eltiltás tartamába a 2011. március 2. napjától eltelt időt beszámította.

A bíróság az I. és II. rendű vádlottakat egyetemlegesen kötelezte az eljárás során felmerült 1.433.750.- Ft, valamint I. rendű vádlottat további 23.310.- Ft, II. rendű vádlottat pedig további 8.310.- Ft bünygyi költség megfizetésére, míg további 116.200.- Ft bünygyi költségről akként rendelkezett, hogy azt a Magyar Állam viseli.

Az elsőfokú bíróság ítélete ellen az ügyész mindkét vádlott terhére a kiszabott büntetés súlyosítása érdekében, míg a vádlottak és védőik felmentés végett jelentettek be fellebbezést.

A kifejtett ügyészi álláspont szerint az elsőfokú bíróság különösen ... II. rendű vádlott közlekedési szabályszegéseinek kirívóan durva voltához képest enyhe főbüntetést szabott ki, másrészt a megvalósított szabályszegések jellegére és a vádlottak gondatlanságának fokára figyelemmel az ítélet belső aránytalanságban is szenved.

... I. rendű vádlott a tőle elvárható figyelem és körültekintés elmulasztása miatt lépte át 30-40 cm-rel a terelővonalat. Ehhez képest a II. rendű vádlott azzal, hogy a megengedett sebességet szándékosan jelentős mértékben meghaladó sebességgel folyamatosan a járműveket előzve közlekedett, valamint az előzések közt saját sávjába visszatérve ő sem tartotta be a jobbra tartási kötelezettséget, előre látta magatartásának lehetséges következményeit, de könnyelműen bízott annak elmaradásában.

Álláspontja szerint az elsőfokú bíróság túlságosan nagy nyomatékot tulajdonított a II. rendű vádlott büntetlen előéletének, s mindkét vádlott vonatkozásában az időmúlásnak.

Ezért a vádlottakkal szemben kiszabott büntetés mértéke a cselekmény tárgyi súlyához és a bűnösségi körülményekhez képest eltúlzottan enyhe, annak meg kellett volna közelítenie, de akár el is lehetett volna érnie a büntetési tételkeret középértékét.

Továbbá ... II. rendű vádlottal szemben a belső arányosság érdekében

... I. rendű vádlott főbüntetésének mértékét meghaladó tartamú fogházbüntetés kiszabását tartotta indokoltnak.

... I. rendű vádlott védője szerint tévedett az elsőfokú bíróság, amikor az I. rendű vádlott büntetőjogi felelősségét a halálos eredmény tekintetében is megállapította.

Rámutatott arra, hogy nem vitásan az okfolyamat elindítója az I. rendű vádlott által megvalósított szabályszegés volt, ámde a halálos eredményért felelősség nem terheli, mivel a halálos kimenetelt eredményező frontális ütközés az Audi szabályos 90 km/órás haladási sebessége mellett bizonyosan nem jött volna létre; továbbá az ütközés nem eredményezett volna olyan járműhelyzetet, ami a Toyota Carina vonatkozásában halálos kimenetelű személyi sérülést hozhatott volna létre.

A Btk. 15. §-ára hivatkozással kifejtette, hogy mint a bűncselekmény minősítő körülményéhez fűzött súlyosabb jogkövetkezmények akkor alkalmazhatók, ha az elkövetőt az eredmény tekintetében legalább gondatlanság terheli. Álláspontja szerint az I. rendű vádlottat sem a II. rendű vádlott jelentős sebességtúllépéséért, sem a jobbra tartási kötelezettsége megsértéséért semmilyen felelősség nem terheli, ebből következően pedig a halálos eredményért való felelőssége sem állapítható meg.

Ezen túlmenően kifejtette azt is, hogy az elsőfokú bíróság ítélete a Be. 351. § /2/ bekezdés b./ és d./pontjai szerinti megalapozatlansági hibákban szenved, mert az elsőfokú bíróság a tényállást hiányosan állapította meg, illetve az általa megállapított tényekből további tényekre helytelenül következtetett.

Ennek kiküszöbölése érdekében a másodfokú eljárás során bizonyítás felvételét, a halálos eredményért való felelősség megállapításának mellőzését, ennek folyományaként enyhébb minősítés alkalmazását, és mindezek következményeként az elsőfokú bíróság által kiszabott büntetés enyhítését indítványozta.

Az alanyi oldalon mutatkozó körülmények között az I. rendű vádlott folyamatosan romló egészségi állapotára is utalt, melynek alátámasztására orvosi iratokat is becsatolt.

Mindezeket együttesen mérlegelve a másodfokú bíróságtól az I. rendű vádlottal szemben kiszabott szabadságvesztés tartamának jelentősebb mérséklését, annak végrehajtása próbaidőre történő felfüggesztését kérte.

A II. rendű vádlott védője útján bejelentett fellebbezését írásban részletesen szintén megindokolta. Kifogásolta, hogy a bíróság a II. rendű vádlott terhére megállapította a jobbra tartási kötelezettség megszegését is. A megállapított tényekkel szemben hivatkozott arra, hogy a balesettel érintett útszakasz jellege olyan volt, amely nem tette lehetővé a szó szoros értelmében vett jobbra tartást.

A baleset után is jól megfigyelhető volt, hogy ezen az útszakaszon visszatérően az útpadka töredezett és behullámosodott volt, emiatt a járművek általában nem az út széléhez tartva, hanem a felezővonalhoz húzódva közeledtek, elkerülendő ezzel az esetleges stabilitásvesztést.

Kifogásolta, hogy az elsőfokú bíróság elutasította a helyszíni szemle tartására irányuló bizonyítási indítványát.

A KRESZ 26. § /1/ bekezdésének megszegésével összefüggésben sérelmezte, hogy az elsőfokú bíróság mérlegelési tevékenysége keretében elfogadta dr. Melegh Gábor-féle szakértői véleményen alapuló sebességtúllépés mértékét, azaz a 112-118 km/óra haladási sebesség megállapítását.

Dr. Melegh Gábor igazságügyi műszaki szakértő elsőfokú tárgyaláson tett szóbeli véleményével kapcsolatban – mely szerint a II. rendű vádlott 90 km/óra feltételezett haladási sebessége esetén is létrejöhet a másodlagos ütközés, bár a halálos eredmény elmarad –, sérelmezte, hogy e szakértői megállapításra részletes baleseti szimuláció, és az ez alapján kiegészített orvosszakértői vélemény nélkül került sor. Véleménye szerint ugyanis csupán egy olyan baleseti elemzést tartalmazó részletes szimuláció képes ezt a helyzetet bemutatni, amely vizsgálja, hogy az ütközés során a gépkocsiban ülő vezetőre és az utasokra milyen mértékű erők és lassulások hatnak; és ezen értékek alapul vételével orvosszakértői kompetenciát jelent annak eldöntése, hogy a feltételezett esetben bekövetkező baleset milyen eredménnyel járna.

Ezen utóbbi kérdés tisztázása érdekében – az okozati összefüggés vizsgálatának szükségessége miatt – a másodfokú eljárásban bizonyítás felvételét indítványozta.

A II. rendű vádlott védője az iratokhoz 6/I. sorszám alatt ... igazságügyi gépjármű szakértő által a védelem részéről adott megbízás alapján készített igazságügyi műszaki szakértői véleményt, valamint dr. Dombai Gyula igazságügyi orvosszakértő által ugyancsak védelmi megbízásra készített orvosszakértői véleményt csatolt be, és indítványozta a szakértők eljárásba történő bevonását.

A Nógrád Megyei Főügyészség B. 364/2011/4. BF. számú átiratában a vádlottak terhére bejelentett ügyészi fellebbezést változatlanul fenntartotta, míg a védelmi fellebbezéseket nem tartotta alaposnak. Erre figyelemmel az elsőfokú bíróság ítéletének az ügyészi fellebbezésben írtak szerinti megváltoztatását indítványozta.

.

Az ügyészi fellebbezés a II. rendű vádlott tekintetében, míg a védelmi fellebbezések az

I. rendű vádlott esetében az enyhítés körében alaposak.

A törvényszék az elsőfokú bíróság ítéletét a Be. 346. § (1) és Be. 348. § (1) bekezdése szerinti jogkörében eljárva az azt megelőző eljárással együtt bírálta felül.

Ennek eredményeként megállapította, hogy az elsőfokú bíróság a bizonyítási eljárás lefolytatása során a büntetőeljárás szabályainak megtartásával járt el, túlnyomórészt feltárt és értékelési körébe vont minden olyan bizonyítékot, amely az ügy helyes ténybeli és jogi megítélése szempontjából lényegesnek mondható.

A rendelkezésre álló bizonyítékok perrendszerű értékelésével - indokolási kötelezettségét is teljesítve - döntően megalapozott tényállást határozott meg.

Mindezekről függetlenül azonban az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás kismértékben hiányos, továbbá a baleset időbeli és térbeli elkerülhetőségének, továbbá az okozati összefüggésnek vizsgálata körében pedig részben felderítetlen. (Be. 351. § (2) bekezdés a./ és b./ pont)

Ezen részleges megalapozatlanságot a másodfokú bíróság a Be. 352. § (1) bekezdés a./pontja alapján az iratok tartalma révén, illetve felvett bizonyítás útján az alábbiak szerint küszöbölte ki.

A törvényszék a rendelkezésre álló iratok tartalma alapján, a Be. 352. § (1) bekezdés a./ pontjára figyelemmel a tényállás személyi részét az I. rendű vádlott esetében kiegészíti azzal, hogy **az I. rendű vádlott 2005. szeptembere óta diagnosztizált colitis tronica ulcerosa emésztőrendszeri megbetegedésben szenved, mely betegségének állapota a bekövetkezett baleset lelki következményeivel összefüggésben folyamatosan romlott.** (Bf. 276/2012/6.sz. orvosi iratok tartalma)

A történeti tényállás ugyancsak a rendelkezésre álló iratok tartalma alapján – az elsőfokú eljárásban eljáró három szakértői vélemény egyező tartalma szerint kiegészítendő azzal, hogy a **II. rendű vádlott által vezetett Audi gépjármű szélességét is figyelembe véve a II. rendű vádlott számára saját forgalmi sávjában jobb oldalon a balesetet megelőzően mintegy 90-100 cm távolság állt még rendelkezésre.** (E ténymegállapítást az elsőfokú bíróság az ítélet 9. oldal utolsó előtti bekezdésében maga is tényként rögzítette.)

A bizonyítási eljárás során az elsőfokú bíróság maga is vizsgálta azt a körülményt, hogy a balesetet megelőzően a II. rendű vádlott a 21. sz. főúton milyen módon közlekedett, erre nézve az eljárás során több egyező adat is felmerült. Ennek ellenére e jelentős tények rögzítését a baleset előzményei körében az elsőfokú bíróság mégis elmulasztotta.

Az iratok szerint ... tanú vallomásából kitűnik, hogy a tanú közvetlenül észlelte ... irányából ... irányába haladva – és közvetlenül fia, az I. rendű vádlott előtt autózva -, és ...hez érve, hogy egy autó nem a szokásos módon közlekedik, - „kacsázik” több előzést is végrehajtott, neki is le kellett húzódnia. Ezzel egyező észlelést tett kívülálló tanúként ... tanú is, aki ... irányából ... irányába haladt a kérdéses időben, és tapasztalása szerint az Audi épp előzésből ment vissza saját forgalmi sávjába, de jóval a megengedett sebesség felett haladt. E találkozásuk a baleset helyszínétől kb. 300-500 méterre volt. (Továbbá a nyomozati iratok 335. oldalán található meghallgatási jegyzőkönyv tartalma)

Fenti vallomások egyező tartalma alapján a törvényszék a tényállást kiegészíti azzal, hogy a **II. rendű vádlott közvetlenül a balesetet megelőzően a 21. sz. főúton a megengedett sebesség túllépésével több előzést is végrehajtva a közlekedési szabályok figyelmen kívül hagyásával közlekedett.**

A Toyota Avensis és az Audi gépkocsi elsődleges érintőleges ütközését követő helyzetre vonatkozóan az elsőfokú bíróság tényként rögzítette, hogy a Toyota Avensis bal első futóműve, míg az Audi bal hátsó futóműve rongálódott meg. Megállapította továbbá azt, hogy az ütközést követően a Toyota Avensis milyen módon került nyugalmi helyzetbe, majd leírta a másodlagos ütközés folyamatát. Ennek során azonban elmulasztotta rögzíteni a ... sértett által vezetett Toyota Carina típusú személygépkocsi közvetlenül balesetet megelőző mozgásának egy jelentős, releváns körülményét az alábbiak szerint:

Az elsőfokú ítéletből is kitűnően Kovács Miklós igazságügyi gépjármű szakértő – majd utóbb ezzel teljesen egyezően dr. Melegh Gábor igazságügyi gépjármű szakértői is – megállapította, hogy **a veszélyhelyzet észlelésének kezdetekor a Toyota Carina vezetője ... elhárító magatartásba kezdett: kis mértékben fékezte a gépkocsit, illetve a jobb oldali útpadka felé kormányozta, de ennek ellenére az ütközést már elkerülni nem tudta.**

E ténnyel a történeti tényállást a törvényszék ugyancsak kiegészíti. (Elsőfokú ítélet 6. oldal 1. bekezdés utolsó előtti mondata)

A fentiekben elvégzett iratok tartalma alapján történő kiegészítések mellett a másodfokú eljárásban a Be. 353.§ (1) bekezdése szerinti bizonyítás felvételére is sor került, a bekövetkezett baleset térbeli elkerülhetőségének részletes vizsgálata, továbbá a szabályszegő magatartások és a baleset eredménye közti okozati összefüggés felderítése érdekében.

E körben lényegében mind az I. mind a II. rendű vádlott és védője egyező indítványt tett.

A másodfokú tárgyalás során felvett bizonyítás keretében a törvényszék az okiratra vonatkozó szabályok szerint tette tárgyalás anyagává a II. rendű vádlott védője által

becsatolt Heszt Róbert-féle igazságügyi műszaki szakértői véleményt, és utóbb a szakértő által tett írásbeli észrevételeket, valamint dr. Dombai Gyula által készített igazságügyi orvosszakértői véleményt.

A törvényszék ugyanakkor nem tartotta szükségesnek a szakértői vélemény készítőinek az eljárásba szakértőként történő bevonását, mivel a felmerült kérdések vonatkozásában dr. Melegh Gábor igazságügyi műszaki szakértőt hívta fel szakvéleménye írásbeli kiegészítésére, majd ezt követően a tárgyalás keretében szakértőként részletesen is kihallgatta. Az orvosszakértői kérdések tisztázása érdekében pedig a nyomozás során eljáró dr. Berecz András igazságügyi orvosszakértőt hallgatta ki, és dr. Melegh Gábor igazságügyi műszaki szakértővel együttes véleményadásra kérte fel.

A becsatolt okirat tartalma és a szakértői vélemények közti felmerülő ellentmondások tisztázása érdekében a másodfokú tárgyalásra ...et tanúként idézte, és e minőségében kihallgatta, és az általa készített véleményt az ügyben eljáró igazságügyi műszaki és orvosszakértővel megismertette és a szakértőket evonatkozásban is nyilatkoztatta.

A lefolytatott bizonyítás eredménye az alábbiakban foglalható össze.

Már az elsőfokú eljárás során is felmerült azon kérdés tisztázásának szükségessége, hogy abban az esetben, hogyha a II. rendű vádlott által vezetett Audi gépjármű 90 km/óra sebességgel halad, és e sebességgel ütközik érintőlegesen a Toyota Avensissel, ezesetben a másodlagos ütközés elkerülhető lett volna-e.

Az elsőfokú bíróság által elfogadott dr. Melegh Gábor szakértői véleménye – és evonatkozásban a tárgyaláson tett nyilatkozata – szerint ebben az esetben három lehetőség adódik:

- első esetben az Audi gépkocsi lefékezhető a másodlagos ütközési pont előtt;
- a második esetben az Audi gépkocsi az elsődleges ütközés hatására jobbra lehalad az útról;
- harmadik esetben pedig a szakértő azt állapította meg, hogy a másodlagos ütközés olyan alacsony sebességgel következik be, hogy a halálos eredmény teljes bizonyossággal elmarad.

Az első két esetben teljesen egyértelmű, hogy az ütközés be sem következik, így módon a halálos eredmény lehetősége fel sem merülhet, a harmadik esetben pedig a szakértő szerint olyan alacsony sebesség és részben más ütközési mechanizmus következik, amely miatt a halálos eredmény kétséget kizáróan nem következett volna be.

A fenti szakértői megállapítások tartalmát az elsőfokú bíróság maga is ítélezése alapjául elfogadva (elsőfokú ítélet 10. oldal 1. bekezdés) következtetett végül is a bekövetkezett baleset releváns okaira, valamint a megvalósított KRESZ szabályszegések jellege folytán mindkét vádlott büntetőjogi felelősségére.

A korábban kifejtettek szerint II. rendű vádlott védője fellebbezésének írásbeli indokolásában arra hivatkozott, hogy a dr. Melegh Gábor szakértő által tárgyaláson előadott előzőekben írt álláspontja nem kellően megalapozott, és számításokkal alátámasztott, és ezért született a Hesz Róbert és dr. Dombai Gyula által készített szakértői vélemény.

A becsatolt okirat (Bf. 276/2012/6-I) tartalma szerint ... új szimulációt készített, melyben a Toyota Carina gépkocsiban helyet foglaló felnőttek több tömegű rendszerű modelljét elhelyezte, és az Audi esetében 90 km/óra haladási és egyben ütközési sebességet alkalmazott. Ez esetben az Audi alacsonyabb sebessége miatt az ütközési pont eltolódik, közelebb kerül az Audi felé. A szimuláció szerint a Toyota Carina az Audi ütközése ez esetben is bekövetkezik, az Audi ütközési sebességét 38-44 km/órában, a Toyota Carina gépkocsit 53-56 km/órában határozta meg. A szimulációs program alapján a testrészek ütközéskor fellépő lassulás diagrammait összesítő táblázatban mellékelte.

Ez alapján dr. Dombai Gyula okiratában úgy vélte, hogyha az Audi személygépkocsi a megengedett sebességgel közlekedik a balesetet megelőzően, abban az esetben a Toyota Carina valamennyi utasára akkor is ugyanolyan mértékű lassulás hatott volna, amely mellett ugyanúgy elszenvedték volna a halálos eredménnyel végződő sérüléseiket.

A másodfokú bizonyítás keretében a törvényszék dr. Melegh Gábor szakértőt korábbi szakértői véleménye írásbeli kiegészítésére hívta fel. A szakértő feladatát képezte az általa vázolt harmadik lehetőség vonatkozásában véleményének kiegészítése oly módon, hogy határozza meg ez esetben a lehetséges ütközési sebességét az Audi és Toyota Carina gépjárműveknek, valamint azt, hogy ezen feltételezett esetben a gépjárműben ülő személyekre milyen lassulási értékek hatnak.

A szakvélemények kiegészítését dr. Melegh Gábor igazságügyi gépjármű szakértő elvégezte, 12. sorszám alatt az iratokhoz csatolta, e szakvélemény megállapításait a törvényszék dr. Berecz András igazságügyi orvosszakértő részére megküldte, és a másodfokú tárgyaláson dr. Melegh Gábort és dr. Berecz Andrást együttes szakvélemény adására is felkérte.

A kiegészítő műszaki szakértői véleményében dr. Melegh Gábor kifejtette, hogy az előkészítő számítások nyomán felismerhető volt az, hogy az Audi személygépkocsi első ütközése utáni mozgása jelentős hatással van a számítás eredményére. Emiatt alaposabban ezt a mozgást értékelte, és a vizsgálat során a bemenő adatok valószínűbb és reális műszaki becsléssel nyert értéktartományával végezte el a számítást.

Ezek alapján megállapítható volt az, hogy az első ütközés hatása az Audi személygépkocsit először az óramutató járásával ellentétes, bal oldal felé mozdítja el, majd a bal hátsó kerék rendellenes helyzete miatt, a hátsó tengely saját kormányzása hatására a gépkocsi a vezető kormánykorrekciója nélkül nem balra, hanem jobbra mozdul el, és fékezés nélkül a gépkocsi sebessége kb. 10 km/óra értékkel mérséklődhet a két ütközési helyzet között.

Ha a gépkocsi vezetője fékez, akkor a sebesség mérséklődése nagyobb.

Azonos járműtechnikai paraméterek és beavatkozás mellett az Audi 90 km/óra sebessége esetén nyugodtabb íven, kevésbé elfordulva, akár már a jobb oldal felé is visszafordulva haladhat, a jármű sebessége a két ütközés közti távon kb. 30 km/óra értékkel mérséklődhet.

Megállapítható, hogy ahhoz, hogy az Audi a második ütközés helyére érjen, a jármű vezetőjének a közepesnél erősebben kellett fékeznie, kisebb ellenkormányzást kellett alkalmaznia a bal hátsó kerék rendellenes helyzete miatt végzett mozgást tapasztalva, és az első ütközés helyét a számításokban kb. 110-115 km/órával kellett elhagynia.

Változatlan az a szakértői megállapítás, hogy az első ütközéskor az Audi gépkocsi kb. 112-118 km/óra sebességgel haladhatott.

A bekövetkezett másodlagos ütközéssel összefüggésben a szakértő azt véleményezte, az Audi 90 km/óra sebessége mellett más sebességgel, eltérő idővel érhet az ütközés helyére, amely ütközés térben és időben is eltolódna akkor, ha egyáltalán bekövetkezne. Ugyanis a két járművezetői beavatkozástól, kormánykorrekciótól függően az Audi akár bal, akár jobb oldalon is lehaladhat az útról, a Toyota pedig akár jobbra térve is kitérhet az Audi elől. Ha ezzel az ütközés elmarad, akkor a Toyota utasainak ezen igénybevétele is értelemsszerűen elmarad.

A valóságban azonban a Toyota gépkocsit az ütközés igen kedvezőtlen formában érte, de a kisebb sebesség mellett – ha az ütközés mégis bekövetkezne – a Toyota gépkocsit kedvezőbb helyzetben is érhetné ez az ütközés.

A véleményben részletesen kimunkált adatok alapján a Toyota gépkocsi utasait ért sebességváltozást ezen feltételezett esetben 10,06 km/óra számított értékben határozta meg;

Összehasonlítva a bekövetkezett baleset és ezen szimulációs esetben elvégzett sebességváltozás mértékét, rögzíthető, hogy a szervezet igénybevételét jellemző sebességváltozás aránya 51,37-és / 10,06; a kettő hányadosa 5,1, tehát a baleset során kereken ötször nagyobb igénybevétel érte a Toyota gépkocsiban utazókat annál, amely az Audi 90 km/óra sebessége esetén lenne várható.

Véleményében rámutatott arra, hogy a járműben ülő személyeket az ütközés során sebességváltozás éri, és ez az a sebességadat, amely a sérülés kockázatát jelenti.

Irodalmi adatok alapján hivatkozott arra, hogy 11-20 km/óraig terjedő sebességváltozással történt ütközések tartományában a személygépkocsi utasai esetében enyhe sérülések kialakulásának veszélye fennáll, illetve esetlegesen mérsékelt sérülések (kiskiterjedésű hámfosztások, zúzódások) kialakulhatnak; életveszélyes és halálos sérülések kialakulásának reális veszélye nem áll fenn.

Ugyanezen irodalmi adatokra hivatkozással kijelenthető az is, hogy 21-30 km/óraig terjedő sebességváltozással bíró ütközések esetén az utasok esetében általánosságban enyhe mérsékelt sérülések veszélyének kialakulása fennáll, esetlegesen súlyos sérülések, nyílt törések, elmozdulással járó törések stb. is keletkezhetnek; életveszélyes és halálos sérülések kialakulásának veszélye még ekkor is csekély.

Az életet veszélyeztető illetve halálos sérülések az 50 km/óra értéket meghaladó sebességváltozással történt összeütközésekre jellemzőek.

Írásbeli véleményében értékelte ... által készített magánszakértői véleményben foglaltakat is, kitérve az eltérés okaira is. Eszerint ... véleményében a Toyota Carina korábbi sebességét eltérő értékről indította, ami azt is eredményezte, hogy az ütközéskor eleve nagyobb sebességet kapott, továbbá a szakértő az általa csatolt számításban túlzottan nagy lassulási értéket használt; emellett igen jelentős különbség, hogy az ütközéskor feltételezte azt, hogy az Audi vezetője nem végez kormánykorrekciót, és szintén feltételezte azt, hogy a Toyota Carina vezetője sem végez kormánykorrekciót, pedig a baleset során is végzett.

Az eltérés okai közül tehát a feltételezett esetben a modellezés kapcsán alapvető jelentősége volt a gépkocsivezetők által végzett – egyébként a valóságban ténylegesen megtörtént, és tényadatokkal alátámasztott – korrekciós tevékenységnek is.

Ez utóbbi tények a történeti tényállásban kiegészítésre is kerültek.

Dr. Melegh Gábor szakértői megállapításait összefoglalva fenntartotta, hogy az Audi sebessége – sebesség túllépése – csak az első ütközés bekövetkezése esetén kapott

jelentőséget, az első ütközés nélkül a halálos baleset - mint ahogy az Audi-Toyota Carina ütközése is –, elmarad, a személyi sérülések ekkor tehát nem következnek be. Ha az első ütközés az Audi 90 km/óra sebessége mellett következik be, akkor a baleset lefolyása eltérhet akár az Audi más mozgása, más nyomvonala, akár az Audi és

Toyota Carina ütközésének elmaradása miatt, tehát ekkor is elmaradhat a Toyota Carina személygépkocsiban ülők sérülése.

Amennyiben az Audi 90 km/óra sebességgel halad és csekély valószínűséggel mégis bekövetkezik az Audi és Toyota Carina ütközése, akkor az kisebb sebességgel, más helyen és kisebb ütközési impulzussal, körülbelül ötöde nagyságú sebességváltozással következett volna be.

Ez a csekélyebb biomechanikai igénybevétel azt is jelenti, hogy az életveszélyes és halálos sérülések kialakulásának reális veszélye nem állt fenn.

Ezen utóbbi szakértői megállapítással dr. Berecz András igazságügyi orvosszakértő is maradéktalanul egyetértett, ezen szakértői megállapítás tehát az igazságügyi műszaki és igazságügyi orvosszakértő együttes véleményének volt tekinthető.

... a másodfokú tárgyaláson tett vallomása alkalmával lényegében fenntartotta korábbi megállapításait.

Dr. Melegh Gábor tárgyalási nyilatkozatában értékelve a ... által elmondottakat kifejtette, hogy a számítások gyakorlatilag helytállóak, azok műszaki tartalmát illetően alapvető kifogás nem merülhet fel. A Hesz Róbert -féle számítás és modellezés azonban egy olyan matematikai lehetőséget vázolt fel, egy olyan adatkombinációt hozott létre, amely adatsor mellett a kisebb Audi sebessége ellenére is olyan szerencsétlen formában ütköznek a gépjárművek, hogy a benne ülők akkor is kritikus igénybevételt szenvednek.

Ezen kombináció esetén valóban olyan igénybevétel történik, amely mellett az életveszélyes vagy halálos sérülések nem zárhatók ki.

Hangsúlyozta azonban, hogy jelen esetben nem az volt a feladat, hogy a baleset tényleges lefolyását szem előtt tartó tényadatok figyelmen kívül hagyásával egy legkedvezőtlenebb matematikai modellt hozzon létre a szakértő, hanem olyat, ami a rendelkezésre álló adatokból műszaki értelemben vett reális és legvalószínűbb mozgásformát írja le.

Ez az általa kidolgozott verzió tehát a valós tények beépítésével egy valószínűen bekövetkezendő állapotot ír le. Hangsúlyozta, hogy a műszaki életben azok a változók, amelyek megjelennek egy ilyen baleset során, mindegyik egy bizonyos tartományt képvisel, és van egy legvalószínűbb értéke, és van egy szórása. Ő ezek figyelembevételével végezte el számításait.

Elmondta dr. Melegh Gábor azt is, hogy az általa modellezett lehetséges harmadik variáció esetében a járművek ütközése úgynevezett elcsúszásos baleset formájában következhetett volna be. Ekkor tehát ötször kisebb sebességváltozás következhetett volna be, és kizárt a halálos eredmény. Ebben az esetben ez a műszakilag legvalószínűbb ütközési mechanizmus, mert indokai szerint tényadatokkal igazolhatóan a járművezetők részéről – a Toyota Carina esetében bizonyosan – elhárító tevékenység valósult meg; továbbá az, hogy minden műszaki jellemző a negatív szélső értékén veendő figyelembe, irreális; egy adott baleset térbeli és időbeli elkerülhetőségének ez az általa végzett számítási és modellezési mód a lényege, ez a reális volta.

Ezzel szemben ... egy úgynevezett összeakadásos fiktív balesetet modellezett, amely esetében csupán 1,7 –szer kevesebb az emberi testre ható erő és igénybevétel, a sebességváltozás kevesebb mint 29,6 km/óra, amely mellett a halálos eredmény 3-4 %-ban nem zárható ki. Ez utóbbi százalékos adat pedig az összes ilyen balesetre nézve elvégzett modellezés alapján életkorfüggő kísérletek figyelembe vételével készült.

A lefolytatott bizonyítási eljárás eredménye – így a becsatolt okiratok tartalmának mérlegelése, dr. Melegh Gábor igazságügyi műszaki szakértő írásbeli szakvélemény-kiegészítése, a műszaki szakértő és orvosszakértő tárgyaláson kialakított együttes véleménye, és a meghallgatott ... tanú vallomása – alapján *a törvényt*

dr. Melegh Gábor igazságügyi műszaki szakértő írásbeli szakvéleményét és tárgyalási nyilatkozatát, valamint dr. Berecz András igazságügyi orvosszakértő véleményét fogadta el az alábbi indokoknál fogva.

... egy olyan matematikai fikciós helyzetet hozott létre, melyben a figyelembe veendő műszaki paraméterek közül mindegyiket a legszélső negatív értéken használta fel; ennek a való életben történő bekövetkezése és műszaki realitása rendkívül kicsi, gyakorlatilag a nullával egyenlő.

Modellezése során figyelmen kívül hagyta a konkrét baleset azon rendkívül jelentős tényeit, amelyek a járművezetők elhárító magatartására vonatkoztak.

A baleset térbeli és időbeli elkerülhetőségének vizsgálata a büntetőjogi felelősség fennállta vagy hiánya szempontjából nem jelentheti egy abszolút tényektől és valóságtól elrugaszkodott fiktív helyzet létrehozását. *Épp ellenkezőleg, a konkrét*

tényadatokból és baleseti mechanizmusból kiinduló azon variáció vizsgálatát kell jelentse, amelynek bekövetkezése az adott körülmények között a tényekből leginkább valószínűbb és műszaki realitása leginkább megalapozott.

Jelen esetben pedig ez a dr. Melegh Gábor igazságügyi műszaki szakértő által felállított elkerülhetőségi modell volt. Mégpedig azért, mert dr. Melegh Gábor számításai során figyelembe vette a lehetséges műszaki adatok legvalószínűbb értékét és szórását; tekintettel volt arra, hogy a Toyota Carina vezetője bizonyítottan elhárító tevékenységet végzett (kismértékben fékezhetette a gépkocsit, illetve a jobb útpadka felé kormányozta); továbbá az Audi vezetőjének elhárítása szempontjából pedig figyelemmel volt három dolog egymásra hatására: így a fékezés megvalósíthatóságára és annak mértékére, a kormányzásra és a hátsó futómű kiszakadására.

Mindezek együttesen a törvényszék számára meggyőzővé és maradéktalanul elfogadhatóvá tették azt a szakértői megállapítást, mely szerint:

Amennyiben az Audi 90 km/óra sebességgel halad, ebben az esetben három lehetőség adódik: az első esetben az Audi gépkocsi lefékezhető a másodlagos ütközési pont előtt, a második esetben az Audi gépkocsi az elsődleges ütközés hatására lehalad az útról. Ha pedig csekély valószínűséggel mégis bekövetkezik az Audi és a Toyota Carina ütközése, akkor azt kisebb sebességgel, más helyen és kisebb ütközési impulzussal, körülbelül ötöde nagyságú sebességváltozással következett volna be. Ez a csekélyebb biomechanikai igénybevétel azt is jelenti, hogy az életveszélyes és halálos sérülések kialakulásának reális veszélye nem áll fenn, vagyis a halálos eredmény elmarad.

Ezen utóbbi szakértői megállapítást a törvényszék a lefolytatott bizonyítási eljárás mérlegeléssel megállapított eredménye alapján a tényállás részévé teszi, vagyis a tényállást a fentiekkel kiegészíti.

Ezen kiegészítéssel, illetve a korábban írt további ténybeli kiegészítésekkel az elsőfokú bíróság ítélete mentessé vált a Be. 351. § (2) bekezdésében írt hiányosságoktól, ezért az megalapozott és a Be. 351. § (1) bekezdése alapján irányadó volt a másodfokú eljárás során is.

Megalapozott az elsőfokú bíróság ítéletében írt - és a védelem által kifogásolt - II. rendű vádlott haladási sebességére vonatkozó ténymegállapítás is; ez dr. Melegh Gábor szakértői véleménye alapján helytállóan került 112-118 km/óra sebességtartományban meghatározásra, ettől eltérő tények megállapításának szükségessége nem merült fel.

Nem alapos azon védelmi kifogás sem, amely a balesettel érintett útszakaszt érintő elsőbírói megállapítást kifogásolta – az utat töredezettnek és hibás burkolatúként vélelmezve. Ezzel szemben iratszerű, a helyszíni szemle jegyzőkönyvével és a becsatolt fényképfelvételekkel mindenben alátámasztható az a ténymegállapítás, amelyet az elsőfokú bíróság evonatkozásban az ítéletben rögzített, nevezetesen, hogy az úttest ezen a területen hibátlan aszfaltburkolatú volt.

Ezzel összefüggésben helytálló az a tényadat is, mely szerint a II. rendű vádlott számára még további 90-100 cm állt rendelkezésre saját forgalmi sávjában jobb oldalon.

Az irányadó tényállást alapul véve az elsőfokú bíróság okszerűen következtetett mindkét vádlott bűnösségére, és a vádlottak cselekményeit az 1978. évi IV. törvény rendelkezéseinek helyes alkalmazásával minősítette 1-1 rendbeli, a 187. § (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés c./pontja szerint minősülő és büntetendő kettőnél több ember halálát eredményező közúti baleset okozása vétségének.

A jogi minősítéssel összefüggésben a következőket kell kiemelni:

Az elsőfokú bíróság helyesen állapította meg, hogy a bekövetkezett baleset oka az volt, hogy ... I. rendű vádlott megszegte a KRESZ 25. § (2) bekezdését, és ... II. rendű vádlott megszegte a KRESZ 25. §. (2) bekezdését és a KRESZ 26. § (1) bekezdésének a./pontját.

A törvényszék előrebocsátja, hogy a vádlottak terhére rótt közlekedési szabályszegések vizsgálta szempontjából a bekövetkezett közlekedési baleset egységes egésznek tekintendő annak ellenére, hogy az lényegében két ütközési mozzanat megvalósulásával idézte elő a több ember halálát okozó eredményt.

Helyesen állapította meg az elsőfokú bíróság az irányadó tényekből következően, hogy a baleset releváns okai a következők:

Az I. rendű vádlott a tőle elvárható figyelem és körültekintés elmulasztása okán a terelővonalat átlépve 0,3-0,4 méterre áttért a menetiránya szerinti bal oldali forgalmi sávba;

a II. rendű vádlott pedig menetiránya szerinti forgalmi sávjában a felezővonalhoz képest mintegy 30-40 cm-re közlekedett annak ellenére, hogy saját forgalmi sávjában jobb oldalra mintegy 90-100 cm állt volna még rendelkezésére;

a II. rendű vádlott lakott területen kívül a megengedett 90 km/óra sebesség helyett 112-118 km/óra sebességgel közlekedett.

Az egységes egész baleseti folyamatnak tekintendő eseménysorban az elsődleges ütközés tehát mindkét vádlott előzőekben írt szabályszegő magatartása (a terelővonal átlépése, és a jobbra tartási kötelezettség megszegése) együttes következményeként, míg a másodlagos ütközés a II. rendű vádlott sebesség túllépésével okozati összefüggésben következett be.

Nem helytálló ezért a II. rendű vádlott védőjének azon hivatkozása, mely szerint jelen esetben a jobbra tartási kötelezettség megszegése nem állapítható meg. A kiegészített és ennek folytán irányadó tényállásból ugyanis kiderül, hogy a II. rendű vádlott által vezetett Audi szélességét is figyelembe véve saját forgalmi sávjában jobb oldalra mintegy

90-100 cm állt volna még rendelkezésére, a II. rendű vádlott azonban annak ellenére, hogy előtte az úton akadály vagy egyéb zavaró körülmény nem merült fel, mégis a felezővonalhoz közel húzódva közlekedett. A II. rendű vádlott balesetet megelőző többszörös előzési manővereiből, és így módon az adott útszakaszon történő haladásából ugyancsak erre nézve vonható le ténybeli, és ennek folyományaként jogi következtetés.

A KRESZ 25. §. (2) bekezdésében írt közlekedési szabály megszegése az alanyi oldalt szemügyre véve az I. rendű vádlott esetében a hanyag gondatlanság, míg a II. rendű esetében szándékos szabályszegésnek tekintendő.

A 90 km/óra haladási sebesség 112-118 km/óra sebességtartományban történő átlépésével a II. rendű vádlott a KRESZ 26. § (1) bekezdés a./ pontjában írtakat szintén szándékosan szegte meg.

Mindkét vádlott és védője lényegében vitatta a halálos eredmény bekövetkezéséért való felelősséget. I. rendű vádlott arra hivatkozott, hogy a halálos eredmény kizárólag a II. rendű vádlott szabályszegő magatartására vezethető vissza, ezért őt felelősség nem terhelheti, míg a II. rendű vádlott a megállapított tények révén azt tette vitássá, hogy a bekövetkezett súlyos eredmény a sebesség túllépésével okozati összefüggésbe hozható-e.

Az e körben kifejtett védelmi érveléseket a törvényszék nem találta alaposnak.

A büntetőjog elmélete az oksági kapcsolat kérdésében különböző teóriákat dolgozott ki, ám a magyar bírói gyakorlat az okozatossági elméleten közül általában a feltételek egyenértékűségének (*conditio sine qua non*) elméletét fogadja el. Ennek lényege szerint minden szükséges feltétel ok, vagyis ok az eredménynek minden olyan előzménye, amely nélkül nem következett volna be az eredmény úgy és akkor, mint ahogyan és amikor bekövetkezett. Valamely cselekmény akkor oka az eredménynek, ha a cselekmény nem hagyható el anélkül, hogy az eredmény ne maradna el. Ez lényegében egy hipotetikus eliminációs eljárást feltételez, vagyis gondolatban ki kell hagyni a cselekményt és ezt követően vizsgálni kell, hogy így is bekövetkezne-e az eredmény, vagy pedig elmaradna (BH.2000.480. számú eseti döntés).

Abban az esetben, ha az eredményhez vezető kiváltó okhoz az elkövetőtől független további közreható – ideértve a véletlenszerű – ok is társul az okozati összefüggés nem szakad meg, legfeljebb az okozati kapcsolat lazábbá válik. A közreható okoknak az eredmény bekövetkezésében betöltött jelentőségét a büntetés kiszabása körében kell megfelelő nyomatékkal figyelembe venni. (BH. 1993/7, BH. 1982/179, BH. 2480, EBH 2005 1291 sz. eseti döntés)

A kifejtetteket az adott esetre alkalmazva megállapítható, hogy az okfolyamat elindítója az I. rendű vádlott szabályszegő magatartása volt, melyhez ezzel egyidejűleg az elsődleges ütközés kapcsán a II. rendű vádlott szabályszegő magatartása is társult, majd a II. rendű vádlott sebességtúllépésben megnyilvánuló további szabályszegése következtében jött létre a második ütközés.

A büntető anyagi jogi értékelés szempontjából jelentős kauzális összefüggések elemzése kapcsán több legfelsőbb bírósági eseti döntés is rámutatott arra, hogy az okfolyamatot elindító tényező (emberi magatartás) büntetőjogi felelősséget megalapozó jelentőségén nem változtat az együttes okként (konklauza) vagy feltételként közreható körülmények hatása.

Mindebből következően az okfolyamatot elindító I. rendű vádlott a kettőnél több ember halálát okozó, és ennél fogva az 1978. évi IV. törvény 187. § (2) bekezdés c./pontja szerint minősülő bűncselekményért tartozik felelősséggel.

Esetében a bűnösség körében az alanyi oldal is hiánytalanul megvalósult, hiszen az adott körülmények között – lakott területen kívül, a megengedett legnagyobb sebességtartományából következően – reálishan számolnia kellett azzal, hogy a felezővonal átlépésével és a szembejövő sávban haladó gépjármű ütközésével olyan súlyos eredményű baleset következik be, amely adott esetben több ember halálát is eredményezheti.

A II. rendű vádlott szabályszegő magatartása – mely szándékos szabályszegésekben nyilvánult meg –, mind az elsődleges, mind a másodlagos ütközés kapcsán az irányadó tényekből következően megállapítható volt.

Minthogy terhére a jobbra tartási kötelezettség megsértése is megállapítható, ezért a sebességtúllépéssel összefüggésben hozható másodlagos ütközési folyamat részletesebb elemzése a büntetőjogi felelősség szempontjából csupán másodlagos, és lényegében a büntetés kiszabása körében nyerhet jelentőséget.

A törvényszék a felvett bizonyítás során elvégezte annak részletes vizsgálatát is, hogy a megengedett 90 km/óra sebesség esetén a baleset térbeli és időbeli elkerülhetősége hogyan alakult volna.

Dr. Melegh Gábor első- és másodfokú bíróság által egyaránt elfogadott - és a tényállás alapját képező -, szakértői véleményéből egyértelműen megállapítható, hogy három lehetséges variáció vehető számba :

Az első két esetben az Audi és a Toyota Carina ütközése egyszerűen elmarad; akár azért, mert a két személygépkocsi nem találkozik, akár azért, mert bekövetkezhetett volna az Audi útelhagyása, és ezesetben az ütközés értelemszerűen szintén elmarad; míg a harmadik esetben, amennyiben csekély valószínűséggel mégis bekövetkezik az Audi és Toyota Carina ütközése, akkor az kisebb sebességgel, más helyen és kisebb ütközési impulzussal, körülbelül ötöde nagyságú sebességváltozással valósulhatott volna meg. Ez a csekélyebb biomechanikai igénybevétel pedig egyben azt is jelenti, hogy az életveszélyes és halálos sérülések kialakulásának reális veszélye nem áll fenn, vagyis a halálos eredmény elmarad.

Mindezek együttes értékelése alapján tehát a II. rendű vádlott büntetőjogi felelőssége a sebességtúllépéssel okozati összefüggésben megvalósult KRESZ szabályszegés folytán sem lehet kétséges.

Az általa megvalósított tudatos szabályszegő magatartás a bűnösség alanyi oldalán ugyancsak egyértelmű, mivel a jelentős haladási sebesség az adott útszakaszon és forgalmi viszonyok közepette a járművezető számára reálisan előrevetíti egy súlyos eredménnyel járó közúti baleset bekövetkezésének lehetőségét, illetve annak elháríthatósága körében az igen súlyos eredmények elkerülhetetlenségét.

A kifejtettekből következően az I. és II. rendű vádlottak felmentését célzó, illetve az I. rendű vádlott esetében enyhébb minősítés alkalmazását indítványozó védelmi fellebbezések ezért nem alaposak.

A büntetés kiszabása során az elsőfokú bíróság mindkét vádlott esetében túlnyomórészt helyesen tárta fel az enyhítő és súlyosító körülményeket.

Az I. rendű vádlott esetében azonban a törvényszék további enyhítő körülményként értékeli a személyi részben írt egészségi állapotának hátrányos változását.

II. rendű vádlott esetében súlyosító körülményként értékelte a kétszeres és szándékos KRESZ szabályszegést, továbbá mindkét vádlott esetében azt, hogy a minősítést megalapozó eredményen túl további egy súlyos sérülés is bekövetkezett.

Az ily módon átértékelt bűnösségi körülményeket és az 1978. évi IV. törvény 37. §-ában írt büntetési célokat szem előtt tartva a törvényszék úgy ítélte meg, hogy az I. rendű vádlott esetében az elsőfokú bíróság által alkalmazott szabadságvesztés és közúti járművezetéstől eltiltás tartama eltúlzott, ezért azt a rendelkező részben írtak szerint enyhítette;

míg ... II. rendű vádlott esetében - az ügyészi fellebbezésben kifejtett érveket osztva -, a szabadságvesztés tartamát a rendelkező részben írtak szerint súlyosította.

Az ügyészi fellebbezés tehát a súlyosítás körében II. rendű vádlott esetében alapos, míg a védelmi fellebbezés I. rendű vádlott esetében az enyhítés tekintetében bizonyult alaposnak.

Az elsőfokú bíróság ítéletének egyéb rendelkezései a beszámítás és a bűnügyi költség tekintetében megfelelnek a büntető anyagi és eljárásjogi szabályoknak, ezért azokat a törvényszék nem érintette.

A Balassagyarmati Városi Bíróság 12. Fk. 609/2008/6. számú ítéletével alkalmazott próbára bocsátás hatályon kívül helyezésével összefüggésben a törvényszék rámutat arra, hogy e cselekmények miatt az ismételt bűnösség kimondása szükségtelen, hiszen az az alaphatározatban korábban már megtörtént, csupán halmazati büntetésre történő utalás elegendő.

A fentiekre tekintettel a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéletét mindkét vádlott tekintetében büntetéskiszabási részében a Be. 372. § (1) bekezdése alapján megváltoztatta, míg az ítélet változtatással nem érintett egyéb rendelkezéseit a Be. 371. § (1) bekezdése alapján helybenhagyta.

A másodfokú eljárás során felmerült bűnügyi költségre vonatkozó rendelkezés a Be. 381. § (1) bekezdésén, míg a további rendes jogorvoslat kizártsága a Be. 386. § (1) bekezdésén alapul.

Balassagyarmat, 2014. március 19.

Dr. Kovács István sk. a tanács elnöke
Molnár Ferencné dr. sk. a tanács tagja, előadó
Dr. Varga Zsolt sk. a tanács tagja

Z á r a d é k:

A Salgótarjáni Városi Bíróság 2. B. 436/2011/22. számú ítélete a Balassagyarmati Törvényszék 3. Bf. 276/2012/21. számú ítéletében írt változtatásokkal ...
I. rendű és ... II. rendű vádlott tekintetében 2014. március 19. napján jogerőre emelkedett és végrehajthatóvá vált.

Balassagyarmat, 2014. március 19.

Dr. Kovács István sk.
a tanács elnöke