

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság Budapesten, a 2016. év október hó 5. napján tartott nyilvános ülésen meghozta a következő

V É G Z É S T :

A halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt vádlott ellen indított büntetőügyben a Budapest Környéki Törvényszék mint másodfokú bíróság 2.Bf.1064/2014/17. számú ítéletét helybenhagyja azzal, hogy a fellebbviteli eljárásban felmerült bűnügyi költség összege helyesen 158.932,- (százötvennyolcezer-kilencszázharminckettő) forint.

A végzés ellen további fellebbezésnek nincs helye.

I N D O K O L Á S

A Monori Járásbíróság a vádlottat bűnösnek mondta ki halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétségében (1978. évi IV. törvény 187. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont). Ezért őt 8 hónap, végrehajtásában 2 év próbaidőre felfüggesztett fogházbüntetésre ítélte, egyben a vádlottat előzetes mentesítésben részesítette.

Rendelkezett az eljárás során lefoglalt bűnjelekről, továbbá kötelezte a vádlottat az elsőfokú eljárás során felmerült 330.958 forint bűnügyi költség megfizetésére.

A vádlott büntetőjogi felelősségének megállapítására azért került sor, mert - bár akadálytalanul észlelte a busz öbölbe a járdáról lelépő és így elsőbbségi helyzetben nem lévő idős korú sértettet - nem kezdett el azonnal fékezni, hanem előbb hangjelzést adott, és csak ezt követően, a gyalogos haladási nyomvonalától 24-29 méterre kezdett vészfékezni, azonban a balesetet elkerülni nem tudta, és 24-29 km/h sebességgel elütötte a lépő helyzetben lévő sértettet a vádlott által igénybe vett forgalmi sávban.

Az elsőfokú bíróság megállapította, hogy ha a sértett lelépésekor - mivel a veszélyhelyzet ekkor alakult ki - késedelem nélkül lassító fékezést alkalmaz, úgy a sértett elütése elkerülhető lett volna. Az elsőfokú bíróság a vádlott terhére 1,8-2,2 másodperces cselekvési késedelmet rótt.

Emellett megállapította, hogy a vádlott megszegte a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában, illetve a KRESZ 43. § (4) bekezdés a) pontjában foglalt rendelkezéseket, míg a sértett terhére a KRESZ 21. § (6) bekezdésében foglalt közlekedési szabály megsértése róható.

Az elsőfokú bíróság ítéletével szemben a vádlott és védője jelentett be fellebbezést a vádlott felmentése végett.

A Budapest Környéki Törvényszék mint másodfokú bíróság a 2015. november 19. napján kihirdetett 2.Bf.1064/2014/17. számú ítéletével a Monori Járásbíróság 10.B.606/2012/24. számú ítéletét megváltoztatta és a vádlottat a közúti baleset okozásának vétsége (1978. évi IV. törvény 187. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b.) miatt emelt vád alól felmentette.

Megállapította, hogy az elsőfokú eljárásban, illetve a másodfokú eljárás során felmerült bűnügyi költséget az állam viseli.

A másodfokú bíróság rögzítette, hogy a Monori Járásbíróság az eljárási szabályok betartása mellett folytatta le az eljárását, ugyanakkor a baleset helyszínének, a baleset konkrét körülményeinek, így különösen a sértett mozgásának és haladási sebességének tényeit érintően az ítélet hiányos, kellően nem felderített, így a Be. 351. § (2) bekezdés a), c) és d) pontjaiban írtak szerinti megalapozatlanságban szenved.

Megállapította azt is, hogy az elsőfokú bíróság az indokolási kötelezettségének sem minden részlet vonatkozásában tett eleget.

Kiemelte, hogy a Monori Járásbíróság a tanúl-nek a sértett haladási sebessége vonatkozásában tett ellentétes tartalmú vallomását - lassan ment; nem futott, de az átlagos idős emberekhez képest gyorsan ment - nem értékelte kellő részletességgel, a tanú nyilatkozatai között fellelhető ellentmondást nem oldotta fel, így a sértett haladási sebességére vonatkozó elsőfokú bírói megállapítás teljességgel megalapozatlan.

Ennek kiküszöbölése érdekében a Budapest Környéki Törvényszék a Be. 363. § (2) bekezdés b) pontja alapján tárgyalást tűzött ki és bizonyítást vett fel.

Megidézte a másodfokú tárgyalásra az igazságügyi műszaki szakértőt, akit a szakvélemény kiegészítésére hívott fel, továbbá ismételten kihallgatta a tanúl-t is.

A másodfokú tárgyaláson mind a vádlott, mind pedig a tanúl bemutatta a sértett baleset előtti mozgását, haladási tempóját, amelyet a másodfokú tárgyaláson jelenlévő az igazságügyi műszaki szakértő, a sértett életkorát és az arra vonatkozó irodalmi adatokat is figyelembe véve, nem csak sietős, hanem egyenesen futó, rohanó mozgásként értékelt 8-8,2 km/h sebességgént meghatározva.

A szakértő azt is megállapította, hogy a gyalogosnak egy ilyen haladási sebességre történő felgyorsulása 1-2 méter távolság alatt is elérhető.

E sebesség figyelembe vételével megállapította a szakértő azt is, hogy a sértett úttestre lépésekor a járműszerelvénnyel 17-22 méter távolságra volt tőle, és ekkor késedelem nélkül elhatározott intenzív fékezéssel 20-24 méteren belül lett volna megállítható.

Ugyanakkor rögzítette a szakértő a szakvéleményében azt is, hogy ezt a gyalogosi haladási sebességet figyelembe véve, a járművezető sértettre vonatkozó észlelése a sértett úttestre lépése előtt 0,5-0,9 másodperccel előbb, vagyis még a sértett járdán történő tartózkodása alatt történik.

Mindezeket figyelembe véve a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást pontosította, illetve kiegészítette egyrészt az úttest a város1 felé vezető forgalmi sávjainak, illetve a város2 felé haladó forgalmi sávjainak számával, továbbá kirekesztette az elsőfokú ítélet 3. oldal első bekezdését és helyébe a 74 éves sértett úttestre lépésének pontos, a szakértő által kiszámított helyét illesztette.

E szerint a 74 éves sértett a buszmegálló-öböl a város2 irányába eső végében, a buszmegállást jelző táblától 1,5-1,7 méterre lévő területen lépett az útestre.

Megállapította a másodfokú bíróság, hogy a gyalogos útestre lépése sietős mozgással, futva történt, és ekkor a vádlott által vezetett járműszerelvénny 17-22 méterre járt a későbbi elütési ponttól.

A sértett lelépése a vádlotti jármű haladási irányát tekintve jobbról-balra, a merőleges iránytól a gépjármű felé, legfeljebb 18 fokos szögben történt.

Mellőzte a másodfokú bíróság a Monori Járásbíróság ítéletének 3. oldal 2. és 3. bekezdését és annak helyére azt illesztette, hogy a vádlott késedelem nélkül észlelte az idős sértett áthaladásának megkezdését, késedelem nélkül hangjelzést adott, és ezzel egyidejűleg lassító fékezést alkalmazott.

Ennek ellenére a járműszerelvényt megállítani nem tudta és a forgalmi sávjában 24-29 km/h sebességgel a nyerges vontató jobb első részével elütötte az éppen lépő testhelyzetben lévő sértettet.

Megállapította, hogy az ütközést követően a sértett az útestre zuhant és őt a járműszerelvénny a megállásáig, azaz mintegy 11 méteren át vonszolta.

A másodfokú bíróság kirekesztette az elsőfokú ítélet 3. oldal 6. bekezdését, és annak helyére azt illesztette, hogy a balesetet a vádlott intenzív és a saját járművének a menetstabilitását nem veszélyeztető fékezéssel sem tudta volna elkerülni, miután az általa vezetett járműszerelvénny ilyen intenzitású fékezéssel is csak 20-24 méteren belül lett volna megállítható, vagyis a gyalogos a járműszerelvénny féktávolságának határán kezdte meg az áthaladását az útestre lépve.

Ekként pedig a vádlott terhére észlelési, illetve cselekvési késedelem nem róható.

Mellőzte végül a vádlott terhére róhatóan a KRESZ 3. § (1) bekezdés és a KRESZ 43. § (4) bekezdés a) pontjában írt szabályok megszegésére vonatkozó megállapításokat is.

A Budapest Környéki Törvényszék az irányadó tényállás alapján megállapította, hogy bár a vádlott számára a sértett az útestre lépés pillanatától egészen az elütés pillanatáig objektíve észlelhető volt, ugyanakkor a sértett haladási sebessége kétséget kizáróan az eljárás során nem nyert bizonyítást, annak pontos meghatározása a rendelkezésre álló adatok alapján nem lehetséges, következésképpen bizonyíthatóan nem rögzíthető cselekvési késedelem a vádlott terhére sem.

A másodfokú bíróság az ítéletének 10. oldal utolsó bekezdésében részletesen kifejtette azt is, hogy jelen esetben a fékezés intenzitásának helytelen felmérése akkor sem lett volna felróható a vádlottnak, ha a sértett lassú haladási sebesség mellett és a gépjármű féktávolságán kívül lép az útestre, mivel a fékezés intenzitásának megválasztása egy hirtelen és váratlanul, valamint más által létrehozott veszélyhelyzetben a döntés meghozatalához szükséges időszükséglet hiányában a jármű vezetőjének nem felróható.

Összességében a Budapest Környéki Törvényszék a vádlottat a Be. 6. § (3) bekezdés b) pontja alapján bizonyítottság hiányában felmentette az ellene emelt vád alól, megállapítva, hogy sem a cselekvési késedelem, sem az elhárító magatartás elmulasztása kétséget kizáróan a terhére nem állapítható meg.

A Budapest Környéki Törvényszék ítélete ellen az ügyész jelentett be fellebbezést a bűnösség megállapítása végett.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség a bejelentett ügyési fellebbezést a BF.44/2016/1. számú átiratában fenntartotta.

Álláspontja szerint mind az első-, mind pedig a másodfokú bíróság a perrendi szabályok betartása mellett folytatta le az eljárást és mérlegeléssel állapította meg a tényállást.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség átiratában kifejtette, hogy a másodfokú ítélet megalapozatlan, mert részben iratellenes, részben pedig hibás ténybeli és téves jogi következtetést tartalmaz.

Hangsúlyozta, hogy az eredeti műszaki szakértői véleményben rögzítettek szerint a sértett lassú léptekkel kezdte meg az áthaladását, amely a vádlott általi tényleges észleléskor 24-29 méter távolságra tehető a vádlott által vezetett járműhöz képest a későbbi elütési ponthoz viszonyítva.

Ezt a távolságot figyelembe véve 35-37 km/h haladási sebességről intenzív, - azonban a menetstabilitását nem érintő - fékezéssel 20-24 méteres távolságon, az elütési pont előtt 4-6 méterrel megállíthatta volna a járműszerelvényt.

A másodfokú bíróság a másodfokú tárgyaláson felvett bizonyítás eredményeként és a jelenlévő szakértő véleményét is figyelembe véve akként módosította a tényállást, hogy a járműszerelvény mintegy 17-22 méterre járt a sértett haladási nyomvonalától, aki a gépjármű felé, - legfeljebb 18 fokos szögben - sietős mozgással, futva kezdte meg az áthaladását az útesten.

Megállapította a másodfokú bíróság azt is, hogy a vádlott késedelem nélkül észlelte az idős sértettet az áthaladása megkezdésekor, ezzel egyidejűleg hangjelzést adott, majd a sértett továbbhaladására tekintettel azonnal lassító fékezést alkalmazott.

A fellebbviteli főügyészség álláspontja szerint azonban a másodfokú bíróság nem vette figyelembe a helyesbített tényállásból kiindulva, hogy ez esetben a 8-8,2 km/h sértetti haladási sebességet figyelembe véve, a sértett a vádlott által vezetett járműszerelvénytől 17-22 méterre kezdte meg az áthaladását, következésképpen a vádlott észlelése a sértett útestre lépése előtt 0,5-0,9 másodperccel történt.

Ez pedig az ügyési álláspont szerint azt jelenti, hogy a vádlott már a sértett útestre lépése előtt elhatározta és meg is kezdte a járműszerelvény fékezését, ami a logika szabályainak mindenképpen ellentmond.

Ez a megállapítás az ügyési álláspont szerint szemben áll a vádlott előadásával, aki kitartott amellett, hogy a sértett útestre lépése pillanatában haladéktalanul megkezdte a fékezést és hangjelzést is használt.

Az ügyészség álláspontja szerint a gyalogos lelépését megelőző fékezés teljesen logikátlan, és cáfolja azt a tanúl-nek az a másodfokú tárgyaláson tett nyilatkozata is, mely szerint a sértett a járdaszegélyen lassabb tempóban sétálgatott a járdán, aztán pedig határozottan elindult. Nem látszott olyan szándék a járdán való sétálásakor, hogy át akarna menni.

Megállapítható tehát, hogy a másodfokú bíróság iratellenesen, a feltárt tényekkel összhangban nem álló, lehetetlen baleseti verziót tett a tényállás alapjává.

Kiemelte a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség azt is, hogy tévesen határozta meg a másodfokú bíróság a veszélyhelyzet kezdeteként a sértett gyorsító sávot elhagyó és a vádlott által használt forgalmi sávval szomszédos forgalmi sávba történő behaladását.

Kiemelte az ügyészi átirat, hogy mind a helyszíni szemle adatai, mind pedig a rendelkezésre álló iratok egyértelműen azt igazolják, hogy a vádlott közvetlen a buszöbölként is szolgáló gyorsító sáv melletti forgalmi sávban haladt, így a sértett közvetlenül a vádlott haladási sávjával szomszédos sávban, azaz a buszöbölben lépett az útestre, és azon az elütési pontig a szakértői vélemény szerint 4,8-5,2 métert tett meg.

Kiemelte az ügyészség azt is, hogy a buszmegállóban álló gyalogos útestre lépése olyan váratlan és nagy baleseti kockázatot hordozó kiszámíthatatlan magatartás, amely a lelépés pillanatától veszélyhelyzetnek minősül.

Téves tehát a másodfokú bíróságnak az a következtetése, hogy a veszélyhelyzet a gyalogos útestre történő lelépése után a vádlott által használt forgalmi sáv megközelítésével kezdődött.

Az ügyészi érvelés szerint az a tény, hogy a vádlott a sértett útestre lépését észlelve hangjelzést használt és fékezni kezdett, ugyancsak ezt támasztja alá.

Kiemelte azt is, hogy a másodfokú bíróság tényállás módosítása a sértett haladási sebességére vonatkozóan mindössze azt tartalmazza, hogy sietős mozgással, futva haladt, azonban ezek mellé a másodfokú bíróság számszerű adatokat nem rendelt.

Mindezen tényeket figyelembe véve a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség álláspontja szerint az igazságügyi műszaki szakértő ismételt meghallgatása szükséges, melynek alapján eltérő tényállást kell megállapítani, melyre azonban a harmadfokú eljárás keretében lehetőség nincs.

A tényállás pontos tisztázása érdekében ezért a Be. 399. § (5) bekezdése alapján indítványozta, hogy a harmadfokú bíróság a Budapest Környéki Törvényszék ítéletét helyezze hatályon kívül és utasítsa új eljárás lefolytatására.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség képviselője a harmadfokú nyilvános ülésen elhangzott felszólalásában az ügyészi átiratban foglaltakat maradéktalanul fenntartotta, és továbbra is a másodfokú határozat hatályon kívül helyezését indítványozta.

A védő perbeszédében a vádlott felmentésére tett indítványt.

Álláspontja szerint a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség fellebbezése téves számításokon alapul, mivel az ügyészség nem számolt a reakcióidővel, mint komoly tényezővel.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség átiratának 2. oldalán kifejtettek nem helytállóak, mivel a gyalogos észlelése után sem a reakcióidőt, sem pedig a fékkésedelmi időt nem vette figyelembe, ezért az a megállapítása, hogy a gyalogos észlelése és a jármű fékezése azonos időpontban történt, teljesen megalapozatlan.

Az észlelés és a fékezés ugyanis nem azonos fogalmak, és a cselekvéshez szükséges időt, valamint a fékhatás kiváltásához szükséges időt is figyelembe véve, azonosnak tekinteni nem is lehet.

A védő kifogásolta azt is, hogy a Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség az átiratában megalapozatlannak találta a másodfokú bíróság határozatát azért, mert a gyalogos haladási sebességét pontosan nem határozta meg, hanem csak sietősnek, illetve futó mozgásnak jelölte.

A védő álláspontja szerint ez a haladási sebesség már az elsőfokú ítélet tényállásában is szerepelt, így álláspontja szerint az első- és a másodfokú ítélet között csak a gyalogshoz rendelt sebesség mértékének meghatározásában van különbség.

Kiemelte, hogy mind az első-, mind a másodfokú eljárás során egy igazi sportember, egy maratoni futó mutatta be a sértett mozgását és annak alapján került sor a futó mozgás elsőfokú ítéletben történő elvetésére, illetve a másodfokú bíróság által ennek a mozgásnak a megállapítására.

Kiemelte azt is, hogy a 8 km/h haladási sebesség egy közepes haladási sebességnek tekinthető, amelyet az ügyész sem kifogásolt az eljárás során, a másodfokú bíróság pedig a tényállása alapjául elfogadta, és ennek okát is adta a határozatában.

Hangsúlyozta a védő, hogy a másodfokú bíróságon lefolytatott bizonyítási eljárás törvényes volt, így annak elvetésére ok nincs.

Foglalkozott még a védő a perbeszédében a veszélyhelyzet kialakulásának időpontjával is, kiemelve, hogy jelen ügyben a sértett öngyilkosságának a lehetősége sem vethető el.

Hangsúlyozta, hogy a gyalogosnak azon a helyen, ahol az útestre lépett semmi keresnivalója nem volt, és nem volt olyan ok sem, amely ezt a gyalogosi mozgást indokolta volna.

Érvelése szerint a bírói gyakorlat igen helytelen irányt vett azzal, hogy minden esetben a vezető felelősségét firtatja, ugyanakkor a szinte már minden jogot maguknak formáló gyalogosi szabályszegésekkel egyáltalán nem foglalkozik.

Kiemelte a védő azt is, hogy álláspontja szerint a vádlott azzal, hogy hangjelzéssel figyelmeztette a gyalogost a veszélyre, messzemenően eleget tett az elsődleges elhárítási kötelezettségének.

Álláspontja szerint hibás az ügyészségnek az az álláspontja, hogy a hangjelzéssel a balesetelhárítási kötelezettségét a vádlott nem teljesítette, annál is inkább, mivel a KRESZ is csak baleset elhárításakor engedi meg a hangjelzés használatát.

Végezetül utalt arra is, hogy alapvetően hibás és műszakilag is elfogadhatatlan az az ügyészi átiratban szereplő megállapítás, hogy a hangjelzés és a jármű fékezése egyidejűleg történt.

E körben utalt arra, hogy a hangjelzés a fékezést megelőzte, hiszen a fékezésre éppen azért került sor, mert a gyalogos a hangjelzés ellenére sem változtatott a magatartásán. Hangsúlyozta a védő, hogy amennyiben az ügyészség álláspontja szerint a vádlott a baleset elhárításához nem a legalkalmasabb és célravezetőbb módot alkalmazta, az a kialakult gyakorlat szerint a terhére nem róható.

Összességében mindezek alapján leszögezte, hogy a vádlottat a bekövetkezett balesetben felelősség nem terheli, a terhére KRESZ szabályszegés nem róható, így a másodfokú határozat helybenhagyását indítványozta.

A vádlott felszólalásában ártatlanságát hangsúlyozta.

A bejelentett ügyészi fellebbezés az alábbiak szerint nem volt eredményes.

Az ügyészi fellebbezéssel megtámadott másodfokú határozatot a harmadfokú bíróság az azt megelőző első- és másodfokú eljárással együtt a Be. 387. § (1) bekezdése alapján bírálta felül abból a szempontból is, hogy az eljárási szabályokat az első- és a másodfokú bírósági eljárásban betartották-e, illetve, hogy a másodfokú ítélet megalapozott-e vagy sem.

Ennek során megállapította, hogy az első- és a másodfokú bíróság a vonatkozó perrendi szabályokat maradéktalanul betartotta.

Az elsőfokú bíróság a vád tárgyává tett bűncselekmény értékelése szempontjából releváns bizonyítékokat feltárta és azokat részletesen értékelte, mérlegelte.

A Budapest Környéki Törvényszék a felülbírálat során azonban a Be. 351. § (2) bekezdés a) és c) pontja alapján részben megalapozatlannak, iratellenesnek és felderítetlennek találta az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást a sértett haladási sebességére és ezzel összefüggésben a vádlott terhére rótt cselekvési késedelemre vonatkozóan.

Ezért a Be. 363. § (2) bekezdés b) pontja alapján tárgyalás keretében bizonyítást vett fel, és a felvett bizonyítás eredményeként az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást módosította.

A módosított tényállás vonatkozásában a harmadfokú bíróság elsődlegesen leszögezi - maradéktalanul egyetértve a fellebbviteli főügyészség átiratának erre vonatkozó megállapításával -, hogy a másodfokú ítélet 8. oldal első bekezdésének alulról a 3. mondata a helyszínen megállapított tényekkel ellentétes tartalmú, amelyet a fellebbviteli főügyészség is megalapozottan kifogásol.

A másodfokú bíróság ugyanis a veszélyhelyzet kialakulását a gyalogosnak a gyorsító sávot, azaz a busz öbölt elhagyó és a vádlott által használt forgalmi sávval szomszédos forgalmi sávba történő behaladására tette.

Helytállóan emelte ki ezzel kapcsolatban a fellebbviteli főügyészség, hogy a vádlott a gyorsító, azaz a buszsávval közvetlenül szomszédos külső forgalmi sávban haladt, márpedig a másodfokú bíróság az ítéletébe beépített egy többlet sávot, így lényegében a belső forgalmi sávra tette a gyalogos behaladását, következésképpen a veszélyhelyzet kialakulását is.

Ennek megfelelően a harmadfokú bíróság a 8. oldal első bekezdésének alulról számított 3. mondatából „a szomszédos forgalmi sávba” megfogalmazást az ítéletből kirekeszti.

A Fővárosi Ítéltábla megállapította, hogy a másodfokú bíróság helytállóan egészítette ki a forgalmi sávok száma vonatkozásában a baleset helyszínére vonatkozó adatokat a 8. oldal utolsó, illetve a 9. oldal első bekezdésében.

Ugyancsak egyetértett a harmadfokú bíróság azzal is, hogy a másodfokú bíróság az elsőfokú ítélet 3. oldal első, második és harmadik bekezdését az ítéletből kirekesztette.

Az első bekezdés helyére illesztett megállapítások helytállóak, azok az iratok tartalmával és a felvett bizonyítással minden tekintetben összhangban állnak.

A 3. oldal 2. és 3. bekezdése helyébe illesztett másodfokú tényállás módosítás vonatkozásában azonban a harmadfokú bíróság szükségesnek tartja annak további kiegészítését azzal, hogy a sértett az elütéséig 5,0-5,2 métert tett meg, és az elütés a vádlott forgalmi sávjába kb. 50 cm-re történő behaladásakor következett be.

Az ekként kiegészített tényállást már megalapozottnak találta és a Be. 388. § (1) bekezdés alapján irányadónak tekintette a harmadfokú eljárásban is.

Már itt hangsúlyozza azonban a harmadfokú bíróság a később kifejtettek szerint, hogy a gyalogosi sebesség pontos meghatározására vonatkozó bizonyítás felvétele a másodfokú eljárásban elkerülhető.

lett volna, hiszen jelen ügyben a veszélyhelyzet kezdete és ahhoz viszonyítva a vádlott elhárító magatartása képezi a lényegét, amely valójában jogkérdésben történő állásfoglalást jelent.

A másodfokú bíróság tényállás kiegészítését támadó ügyészi álláspont a harmadfokú bíróság álláspontja szerint nem helytálló.

A másodfokú bíróság ugyanis a bizonyítás felvételével a gyalogos haladási sebességét próbálta meg tisztázni, és az ítéletében helytállóan és részletesen számot is adott arról, hogy a sértett haladási sebességére vonatkozóan mind az elsőfokú bíróság által megállapított sétáló, illetve lassú, mind pedig a másodfokú bíróság által megállapított gyors, futó mozgás kizárólag a vádlott, illetve a tanúk elmondásán, és ehhez rendelhetően a szakértő hasonló életkorú sértettek haladására vonatkozó irodalmi adatokkal alátámasztott megállapításán alapul, így egzaktan és objektíve alátámasztottnak semmiképpen nem tekinthető.

A másodfokú bíróság a felvett bizonyítás és a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján állapította meg, hogy a gyalogos mindenképpen siető mozgással, futva kezdte meg az útesten történő áthaladását.

Nem vétett hibát, amikor a haladási sebességet pontosan nem határozta meg a tényállásában, hiszen a felmentő rendelkezése is azon alapult, hogy a sértett pontos haladási sebességét megállapítani nem lehetett.

Az azonban biztosan megállapítható, hogy a sértett mozgási sebessége mindenképpen 3,5-4,5 km/h sebességnél lényegesen nagyobb volt, azonban a 8-8,2 km/h haladási sebességet nem érte el. Az igazságügyi műszaki szakértő ugyanis a 8-8,2 km/h sértetti haladási sebességet a vádlott és a tanúk bemutatásán, valamint a sértettel azonos korú személyekre vonatkozó irodalmi adatok alapján határozta meg.

Hangsúlyozta azonban, hogy mind a 3,5-4,5 km/h, mind pedig a 8-8,2 km/h haladási sebesség realitással bír.

A harmadfokú bíróság ezt a megállapítást azzal egészíti ki, hogy ennek alapján értelemszerűen mind a 3,5, mind pedig a 8,2 km/h sebesség közé eső haladási sebességek is realitással bírnak.

Ennek pedig a vádlott cselekvési késedelmére, illetve az idő előtti fékezésére vonatkozóan van jelentősége.

A másodfokú bíróság az ítélet 7. oldal alulról a 2. bekezdésének utolsó két mondatában megállapította, hogy a szakértői számítások szerint, amennyiben a sértett haladási sebessége 8-8,2 km/h volt az útestre lépéskor, akkor a féktávolság határán lépett az útestre, mivel a vádlott a járművét csak késedelem nélkül elhatározott intenzív fékezéssel tudta volna 20-24 méteren belül megállítani.

Erre vonatkozóan tette a szakértő azt a megállapítását is, hogy ez esetben a járművezető már a sértett útestre lépése előtt 0,5-0,9 másodperccel korábban kellett, hogy észlelje a sértettet és ezzel egyidejűleg fékezett.

A korábban kifejtettek szerint azonban legalább ilyen realitással bírónak lehet megállapítani azt is, hogy a sértett haladási sebessége nem kizárhatóan 7-7,5 km/h is lehetett, mely esetben ez a lelépés előtti fékezés a számítások alapján el is tűnik.

Nem vitatható, hogy erre az alacsonyabb sebességre vonatkozóan nem végeztetett a másodfokú bíróság számításokat a műszaki szakértővel, azonban mindenféle különleges szakértelem nélkül is megállapítható, hogy a 0,5-0,9 másodperces időtartam olyan kicsi, amely a 8 km/h haladási sebességnél alacsonyabb sértetti sebesség esetén eltűnik, vagyis nem beszélhetünk idő előtti fékezésről sem.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint ezen okból sem róható fel tehát a másodfokú bíróságnak, hogy a módosított ítéleti tényállásában nem határozott meg a sértett vonatkozásában konkrét haladási sebességet.

A másodfokú bíróság további helyes megállapítása szerint ugyanis a sértett hozzátartozójának, a tanú2-nek, valamint a sértett sérüléseire vonatkozó orvosszakértői véleményben foglaltaknak az alapján egyértelmű, hogy a sértett nem szenvedett semmiféle mozgásszervi betegségben, rendszeresen kerékpározott, gyors mozgású, vitalitással bíró személy volt, amely tények tehát egyáltalán nem zárják ki - pusztán az életkora alapján - a sietős, akár futó mozgásra való képességét.

A sértetti életkorra vetített adatok - amelyen a szakértő számításai is alapultak - nyilvánvalóan nem egy ilyen mozgásszervi betegséggel nem bíró személyre vonatkoztak, így az irodalmi adatoktól való eltérés elfogadható és realitással is bír.

Ehhez kapcsolódóan jegyzi meg a harmadfokú bíróság azt is, hogy a sértett életkorára, idős voltára vonatkozóan az iratok között semmiféle konkrét adat nem található, így megalapozatlan az elsőfokú bíróságnak az a megállapítása, hogy a vádlott kellő időben felismerhette azt, hogy a sértett az idős kora miatt nem képes figyelni saját személybiztonságára, így fokozott figyelemmel kellett volna a jármű továbbhaladási sebességét megválasztania.

Ezzel szemben a harmadfokú bíróság elvi szinten nyomatékosan utal arra, hogy a defenzív vezetés körülményét kiváltó ok minden esetben felismerhető kell, hogy legyen.

Ennek a körülménynek a felismerése az esetek jelentős részében gondot okoz, szemben azzal a helyzettel, amikor a testi fogyatékoság, a mozgásban való akadályozottság, vagy akár a látóképesség csökkenése, valamilyen figyelem felhívásra rendszeresített jel útján azonnal felismerhető.

Ilyennek kell tekinteni a mankót, a botot, a járókeretet, a fehér botot.

Az sem okoz gondot a gyakorlatban, ha kisebb gyermek vesz részt a közlekedésben, hiszen ez esetben a defenzív vezetés követelményének érvényesülése ugyancsak nem kétséges.

Ezzel szemben lényeges mérlegelést igényel annak megállapítása, hogy valaki pusztán az idős kora, egyéb betegsége, vagy pillanatnyi állapota miatt korlátozott-e a közlekedési helyzet reális felmérésében, és az annak megfelelő magatartás tanúsításában.

A töretlen bírói gyakorlat e személyek esetében is a korlátozott állapot egyértelmű és nyilvánvaló felismerhetőségét követeli meg ahhoz, hogy a bizalmi elv defenzív vezetést megalapozó kivétele érvényesülhessen.

Mindezt a jelen ügyre vetítve megállapítható, hogy a sértett idős korára legfeljebb a hajszíne utalhatott, ezen túlmenően azonban a megállóhoz közeledő vádlott számára semmi egyéb jel nem mutatott arra, hogy olyan személy várakozik a buszmegállóban, aki a részéről fokozott óvatosságot igényel.

Ezt támasztja alá a fentiekben említett hozzátartozói vallomás és az orvosszakértői vélemény is.

Hangsúlyozza a harmadfokú bíróság, hogy jelen ügyben különös jelentőséggel bír a baleset helyszíne és a konkrét közlekedési helyzet.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint ugyanis jelen közlekedési helyzetben a vádlottnak nem kellett számolnia azzal, hogy a járdáról a busz öblébe lelépő, felé néző és az irányába a lelépést követően újabb lépést tevő személy továbbhalad, és a forgalmi helyzetre tekintettel minden ésszerűséget nélkülözően (hét forgalmi sáv egymás mellett, osztó sáv nélkül) megkezdi az áthaladását.

A vádlott nem vitathatóan mindvégig látta a buszmegállóban várakozó, majd onnan a busz öblébe lelépő sértettet, és a lelépés pillanatában hangjelzéssel figyelmeztette is a felé néző sértettet a kamion közlekedésére.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint jelen esetben a vádlott joggal bízhatott abban, hogy a sértett a hangjelzés után nem folytatja tovább az útját.

Hangsúlyozza a harmadfokú bíróság, hogy jelen esetben a sértett nem a vádlott forgalmi sávjába, hanem egy busz öblébe lépett le, amely magatartás a buszmegállóban várakozók részéről általában is megszokott.

Kérdés az a jelen ügyben, hogy kötelessége volt-e a vádlottnak ebben az esetben a lelépéssel egyidejűleg fékezni.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint nem volt kötelessége, hiszen a veszélyhelyzet csak a figyelmeztető hangjelzést követő sértetti továbbhaladáskor alakult ki.

Mindaddig a vádlott joggal bízhatott abban, hogy a felé néző és a busz öblébe csak lelépő sértett nem fogja folytatni az útját.

Erre minden alapja megvolt a vádlottnak, hiszen a jelen közlekedési helyszínt figyelembe véve megállapítható, hogy hét darab, egymástól osztó szigettel el nem választott forgalmi sávról van szó, ahol nappali viszonyok között közepes forgalom bonyolódott minden egyes forgalmi sávban.

A gyalogos buszöblébe történő lelépésekor éppen a vádlott körütekintő magatartásának tudható be, hogy hangjelzéssel figyelemezte a sértettet, és amikor látta, hogy a hangjelzés eredménytelen maradt, - mivel a sértett folytatta az útját az ő forgalmi sávja felé - akkor haladéktalanul döntött a járműszerelvénnyel fékezéséről.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint nem volt elvárható a vádlottól, hogy a sértett lelépésével egyidejűleg fékezze a járművét.

A vádlott körütekintő, szinte defenzív vezetésre utaló magatartása alapján éppen az hangsúlyozható, hogy az egyébként nem rendkívüli gyalogosi mozgást - azaz a sértett busz sávba

történő belépését - észelve, a hangjelző figyelmeztetést követően, annak eredménytelenségére tekintettel döntött a fékezésről.

Ezzel kapcsolatosan hangsúlyozza a harmadfokú bíróság azt is, hogy a megállóban várakozó két tanú egybehangzóan arról számolt be mind a nyomozás során, mind pedig a bírósági meghallgatásuk alkalmával is, hogy bennük fel sem merült a lelépést követően az, hogy a sértett tovább fog haladni az ellenkező oldalra, hiszen előadásuk szerint ezt ők maguk sem vállalták volna ebben a közlekedési helyzetben.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint a közlekedés biztonságát egyenesen veszélyeztetné, hogy ha egy nem elsőbbségi helyzetben lévő és nem kifejezetten áthaladási szándékot közvetítő gyalogosi magatartás esetén a vezetőktől azt váránánk el, hogy hirtelen vészfékezzenek vagy elkormányzással reagáljanak a gyalogos mozgására.

A konkrét baleseti helyszínre és annak környezetére figyelemmel, a harmadfokú bíróság álláspontja szerint az is kimondható, hogy a lelépéssel egyidejűleg egy lassító fékezéssel vagy a jármű megállítással a gyalogos áthaladásának biztosítása nem csak a többi sáv forgalmát, hanem még a gyalogos életét is kockáztatta volna.

Ez nyilvánvalóan nem azt jelenti, hogy hasonló közlekedési szituációban a vezetőnek nincs az esetleges baleset elhárítására irányuló kötelezettsége, ugyanakkor nem róható a terhére és büntetőjogilag nem is szankcionálható, hogy a gyalogos lelépésekor - amely rendkívüli gyalogosi magatartásnak nem tekinthető - előbb csak figyelmezteti a sértettet és csak ezt követően dönt a fékezésről.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint a vádlott terhére a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában írtak megszegése nem róható, mert balesetelhárítási kötelezettségének az adott helyzetben messzemenően eleget tett.

Hangsúlyozza a harmadfokú bíróság, hogy a Budapest Környéki Törvényszék ítéletének 8. oldalán, illetve 10. oldal 2. bekezdésében kifejtettek helyesek, annak minden érvelése és megállapítása helytálló.

A 10. oldal utolsó mondatában írtakkal a harmadfokú bíróság különösen és kiemelten egyetértett. A Budapest Környéki Törvényszék ugyanis itt fejtette ki azt az álláspontját, hogy a fékezés intenzitásának helytelen felmérése akkor sem lett volna a vádlott számára felróható, ha megállapítható, hogy a sértett lassú haladással és a vádlott intenzív fékezése mellett féktávolságon kívül lépett az útra, illetve közelítette meg a buszsáv közepéig behaladva a vádlott által használt külső forgalmi sávot.

Ez az érvelés lényegében azt takarja, hogy a vádlott büntetőjogi felelőssége az elsőfokú bíróság által megállapított tényállás szerint sem lett volna megállapítható, hiszen a terhére rótt 1,3-1,5 sec. késedelem ebben az esetben elfogadható a bírói gyakorlat szerint.

Miként arra több eseti döntés és a közlekedési büntetőjogról írott szakkönyvek is rámutatnak, a közlekedésben az elsőbbségi helyzet megsértése nem várt eseményként értékelhető, amely a reakcióidő növekedését indokolta teszi.

Az elsőfokú bíróság a vádlott terhére 1,3-1,5 sec. cselekvési késedelmet rótt, amely a közlekedési helyzet váratlanságára tekintettel a szakértő által tárgyaláson kifejtettek szerint is elfogadható, és azt a bírói gyakorlat töretlenül el is fogadja.

Hangsúlyozza a harmadfokú bíróság, hogy a vádlott számára a nem elsőbbségi helyzetben haladó sértett továbbhaladási szándéka nem a lelépéskor, hanem akkor vált világossá, amikor a lelépést követően továbbhaladt a külső forgalmi sáv felé a figyelmeztető hangjelzés ellenére.

Ez mindenképpen váratlan közlekedési helyzetként értékelhető.

Nem hagyható figyelmen kívül, hogy ezen felismeréssel egyidejűleg a vádlott azonnal fékezni kezdte a járművét.

Továbbmenve megállapítja a harmadfokú bíróság azt is, hogy a közlekedési helyzetre tekintettel a vádlottnak jelen esetben nem kellett számolnia áthaladó gyalogossal, következésképpen az sem lenne a terhére róható, hogy ha az 1-1,5 sec késedelve abból ered, hogy a sértett lelépését azért nem észleli, mert - figyelemmel a hétsávos forgalomra - a figyelmét a forgalom más iránya, illetve eseménye köti le.

Összességében a fent kifejtetteket a harmadfokú bíróság álláspontja a vádlott terhére semmilyen KRESZ szabályszegés nem róható, és a terhére büntetőjogi következményeket maga után vonó cselekvési késedelem sem állapítható meg sem az elsőfokú, sem pedig a másodfokú bíróság által rögzített tényállás alapján.

Erre figyelemmel a másodfokú bíróság a vádlottat bűncselekmény hiányában mentette fel az ellene emelt vád alól a Be. 6. § (3) bekezdés a) pont I. fordulata alapján.

A Fővárosi Ítéltábla megállapította, hogy az eljárás során felmerült bűnügyi költséget az állam viseli a Be. 338. § (2) bekezdése alapján, azzal azonban, hogy a másodfokú eljárásban felmerült bűnügyi költség összegét - számítási hiba folytán - a harmadfokú bíróság 158.932 forintra helyesbítette.

Budapest, 2016. év október hó 5. napján

Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

dr. Halász Irén sk.
előadó bíró

. Borbás Virág Bernadett sk.
bíró

A Budapest Környéki Törvényszék 2.Bf.1064/2014/17. számú ítélete a Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság 5.Bhar.52/2016/7. számú végzés folytán 2016. év október hó 5. napján jogerőre emelkedett.

Budapest, 2016. év október hó 5. napján

Máziné dr. Szepesi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

A kiadmány hitelül:

Czibere Éva
tisztviselő