

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság Budapesten, a 2011. év február hó 09. napján megtartott nyilvános ülésen meghozta a következő

ÍTÉLETET:

A halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétsége miatt **vádlott** ellen indított büntetőügyben a Pest Megyei Bíróság mint másodfokú bíróság 2.Bf.469/2009/9. számú ítéletét **megváltoztatja**.

A vádlott bűnös közúti baleset okozásának vétségében (Btk. 187.§ (1), (2) bekezdés b) pont).

Ezért őt 10 (tíz) hónapi fogházbüntetésre és a „B” kategóriájú járművezetéstől 1 (egy) év 6 (hat) hónapi eltiltásra ítéli.

A szabadságvesztés végrehajtását 1 (egy) évi próbaidőre felfüggeszti.

A vádlottat előzetes mentesítésben részesíti.

A „B” kategóriájú járművezetéstől eltiltás tartamába a 2007. október 03. napjától a mai napig eltelt időt beszámítani rendeli.

A harmadfokú bíróság kötelezi a vádlottat az eljárás során felmerült 233.888,- (kettőszázharmincháromezer-nyolcszáznyolcvannyolc) forint büntügyi költség megfizetésére az állam javára.

Az ítélet ellen további fellebbezésnek nincs helye.

INDOKOLÁS:

A vádlottat a Budakörnyéki Bíróság a 2009. május 13. napján kelt 17.B.1093/2007/24. számú ítéletével a Btk. 187.§ (1) bekezdésébe ütköző és a (2) bekezdés b) pontja szerint minősülő és büntetendő közúti baleset gondatlan

okozásának vétsége miatt 10 hónap, végrehajtásában 1 évi próbaidőre felfüggesztett fogházbüntetésre és a közúti járművezetéstől 1 év 6 hónapi eltiltásra ítélte. Rendelkezett a gépjárművezetői engedély visszavonása óta eltelt idő beszámításáról, valamint az eljárás során felmerült bűnügyi költség megfizetéséről.

Az elsőfokú ítélet ellen a vádlott felmentésért, a védője elsődlegesen felmentésért, míg másodlagosan a kiszabott büntetés enyhítése végett jelentett be fellebbezést.

A Pest Megyei Bíróság a felülbírálata során a 2010. január 28. napján kelt 2.Bf.469/2009/9. számú ítéletével az elsőfokú határozatot megváltoztatta és a vádlottat az ellene emelt vád alól felmentette, egyben megállapította, hogy a felmerült bűnügyi költséget az állam viseli.

A másodfokú ítélet ellen az ügyész jelentett be fellebbezést a vádlott bűnösségének az elsőfokú bíróság ítéletében írtak szerinti megállapítása és az általa kiszabott büntetés alkalmazása végett.

A Fővárosi Fellebbviteli Főügyészség a BF.191/2010/1. számú átiratában és képviselője a nyilvános ülésen a bejelentett fellebbezést változatlan tartalommal fenntartotta. Álláspontja szerint mind az elsőfokú, mind pedig a másodfokú bíróság az eljárási törvény előírásait betartotta, eljárási hibát nem vétett.

Az elsőfokú bíróság a lehetséges bizonyítékokat feltárta és értékelte, az általa megállapított tényállás megalapozott, amelyet a másodfokú bíróság is irányadónak tartott apróbb kiegészítésekkel.

E tényállás alapján az elsőfokú bíróság megállapította a vádlott bűnösségét, mert nem tett eleget kanyarodásának megkezdésekor annak a kötelezettségének, hogy meggyőződjön a művelet veszélytelenségéről. A vádlott által alkalmazott egyszeri odatekintéssel ugyanis ez a meggyőződési kötelezettség nem teljesíthető, legalább kétszeri odapillantás vagy szükség szerint hosszabb megfigyelés szükséges.

Ezzel szemben a másodfokú bíróság a vádlott terhére nem állapított meg közlekedési szabályszegést, mivel álláspontja szerint a baleset a sértett sebességtúllépése miatt azért következett be, mert a jelentős sebességtúllépésével a vádlottat megtévesztette.

Az ügyészség állásfoglalása szerint a másodfokú bíróság jogi álláspontja téves. A vádlottnak ugyanis lett volna lehetősége, hogy a sértett sebességét helyesen mérje fel, e tekintetben azonban annyira figyelmetlen volt, és oly mértékben tévesen értékelte a közlekedési helyzetet, hogy a sértett még a megengedett 50 km/h sebesség mellett sem tudta volna elkerülni az ütközést.

Ezért az elsőfokú bíróság döntése felel meg a hatályos jogszabályi rendelkezéseknek, azok értelmezésének és a 6/1998. BJE jogegységi határozatban írtaknak is.

Mindezek alapján az ügyészség a másodfokú bíróság ítéletének megváltoztatását,

az elsőfokú ítéletben írtakkal egyezően a vádlott bűnösségnek megállapítását és vele szemben az ott kiszabott büntetés alkalmazását indítványozta.

A védő perbeszédében a másodfokú határozat helybenhagyását indítványozta. Kiemelte, hogy a vádlott a baleset helyszínét igen jól ismerte, azon napi rendszerességgel közlekedett. Éppen ezért a 200 méterre közlekedő sértett távolságát biztonságosan mérte fel. Hangsúlyozta, hogy a háromszori odatekintés nem várható el a közlekedésben résztvevőktől, különösen akkor, ha nincs forgalom. Álláspontja szerint joggal bízhatott a vádlott abban, hogy a sértett betartja a megengedett haladási sebességet. Határozott álláspontja szerint a sértett sebességtúllépése megtévesztette a vádlottat, amelyet a műszaki szakértő is elismert. Az 50%-os sebességtúllépés a kialakult gyakorlat szerint már megalapozza a felelősség megfordulását, ezért a másodfokú határozat helybenhagyását indítványozta.

A vádlott a nyilvános ülésen úgy nyilatkozott, hogy nem érzi magát bűnösnek a terhére rótt bűncselekmény elkövetésében, mert betartotta a KRESZ szabályait.

A harmadfokú bíróság a Be. 387.§ (1) bekezdése alapján a fellebbezéssel megtámadott másodfokú ítéletet és az azt megelőző bírósági eljárást teljes terjedelmében felülbírált abból a szempontból is, hogy az eljárási szabályokat az elsőfokú illetőleg a másodfokú eljárásban megtartották-e, valamint a másodfokú ítélet megalapozott-e.

Ennek során a harmadfokú bíróság megállapította, hogy az első- és másodfokú bíróság az eljárást a perrendi szabályoknak megfelelően folytatta le.

Az elsőfokú bíróság a tényfeltáró kötelezettségének maradéktalanul eleget tett, a fellelhető bizonyítékokat beszerezte és értékelte. Indokolási kötelezettségének is eleget tett a szükséges mértékig. A döntésének jogi indokolásakor kifejtette, hogy bár a sértett a megengedett sebességet jelentősen túllépte, azonban az nem volt megtévesztő a vádlott számára. A vádlott ugyanis azzal, hogy nem kétszeri tekintet váltással, vagy hosszabb ideig tartó megfigyeléssel tett eleget az elsőbbségadási kötelezettségének, saját magát fosztotta meg attól, hogy az elsőbbségi helyzetbe közlekedő motorosok tényleges sebességét felmérje, és a kanyarodás veszélytelenségéről meggyőződjön.

Ekként pedig a KRESZ 31.§ (5) bekezdés c) pontjának a megsértése a terhére róható.

Ez a szabályszegés pedig közvetlen okozati összefüggésben áll a bekövetkezett közúti balesettel, melyben azonban a sértett jelentős sebességtúllépésére tekintettel a sértett közrehatását is megállapította.

A másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság ítéleti tényállását hiányosnak és részben megalapozatlannak találta és azt az iratok tartalma alapján kiegészítette a következők szerint.

Kiegészítette a tényállást azzal, hogy a baleset éjszakai látási viszonyok között következett be.

Kiegészítette azzal is, hogy a vádlott a baleset bekövetkezése előtt a tompított világítását üzemeltette.

Helyesbítette a tényállást megállapítva, hogy a vádlottat a kanyarodásának megkezdésekor a tőle mintegy 95-100 méterre jól láthatóan közlekedő a sértett által vezetett motorkerékpár 83-90 km/h sebessége, - amely a megengedett haladási sebesség 66-80 %-os túllépése - megtévesztette.

Ezzel egyidejűleg mellőzte a tényállásból, hogy a sebesség téves felmérésének oka a vádlott figyelmetlensége volt.

Végezetül kiegészítette a tényállást azzal, hogy a sértett a baleset során elszenvedett sérülései következtében a kórházba szállítását követően még a baleset napján életét veszítette.

A másodfokú bíróság a kiegészített tényállás alapján, a vádlott felelősségének vizsgálata során az első foktól eltérő jogi álláspontra helyezkedett.

Álláspontja szerint ugyanis a vádlott részéről csak hosszas fókuszálás vagy többszöri pillanatváltás eredményezhette volna azt, hogy a sértett haladási sebességét megfelelően felmérhesse.

Ugyanakkor azonban joggal bízhatott abban, hogy a kanyarodás megkezdésekor a tőle 95-100 méterre közlekedő motorkerékpár a megengedett 50 km/h sebességgel halad.

A másodfokú bíróság álláspontja szerint, a vádlott még azt is feltételezhette a bukkánóra tekintettel, hogy a sértett sebessége a megengedett 50 km/h-át sem éri el.

A másodfokú bíróság is rögzítette, hogy a veszélyhelyzetet a vádlott hozta létre, álláspontja szerint azonban ez önmagában nem elegendő annak megállapítására, hogy a vádlott figyelmetlensége következtében megszegte a KRESZ 31.§ (5) bekezdés c) pont I. fordulatában írt szabályt. Az ugyanis nem várható el, hogy hosszas fókuszálással vagy háromszori oda pillantással kelljen felmérni a védett útvonalon haladó jármű sebességét.

A másodfokú bíróság kifejtett véleménye szerint ezért a bekövetkezett baleset nem a vádlott szabályszegő magatartása, hanem a sértett 66-80%-os sebességtúllépése miatt következett be.

A harmadfokú bíróság a felülbírálat során megállapította, hogy a másodfokú bíróság ezt az álláspontját sem a vádlott szabályszegésének hiánya tekintetben, sem a tőle elvárható magatartás tekintetében jogi érveléssel egyáltalán nem támasztotta alá, döntésének jogi indokát nem adta.

E tekintetben a másodfokú bíróság ítélete súlyos hiányosságban szenved, ez azonban a határozat érdemi felülbírálatát nem akadályozta meg.

A harmadfokú bíróság a felülbírálat során megállapította, hogy az első fokú bíróság által megállapított és a másodfokú bíróság által kiegészített tényállás a Be. 351.§ (2) bekezdése szerinti megalapozatlanságban szenved, mert részben hiányos, részben iratellenes, illetve helytelen ténybeli következtetéseket is tartalmaz.

Ezért azt a Be. 388.§ (2) bekezdése alapján az alábbiak szerint helyesbítette, illetve egészítette ki.

Az elsőfokú ítélet 2. oldal 4. bekezdésének 3. sorát azzal egészíti ki, hogy a sértett az 50 km/h megengedett sebességet jelentős mértékben lépte túl.

Megállapította a harmadfokú bíróság, hogy az elsőfokú ítélet 2. oldalának 5. és 6. bekezdésében, illetve a másodfokú bíróság határozata 2. oldal 4. bekezdésében írtak - a sértettnek a vádlott kanyarodása megkezdésekor megállapítható haladási távolságára vonatkozóan - a szakértői véleményben rögzítettekkel és a szakértő tárgyalási nyilatkozatával is ellentétes adatokat tartalmaznak, ezért iratellenesek.

A szakértő ugyanis a szakvéleményében és a tárgyaláson is úgy nyilatkozott, hogy a vádlott az ütközés előtt 4-4,5 sec-mal korábban, álló helyzetből elindulva kezdte el a gépkocsi gyorsítását, hogy a kanyarodást végrehajthassa.

Ekkor a sértett az ütközési ponttól 95-100 m-re volt.

A vádlott a parkoló magasságát elérve 2-2,5 sec-el az ütközés előtt haladt rá a felezővonalra, amikor a motoros az ütközési ponttól 40-45 méterre haladt.

Megállapítható tehát, hogy mind az első, mind pedig a másodfokú bíróság pontatlanul idézte a szakvélemény erre vonatkozó megállapításait és tévesen értelmezte azokat.

Ezért a harmadfokú bíróság az elsőfokú ítélet 5. és 6. bekezdése illetve a Pest Megyei Bíróság ítélete 2. oldalának 4. bekezdése helyébe a következőket illeszti, egyben az ítéletek indokolásából a fentiek szerint helytelenül idézett és az alábbiakkal ellentétes adatokat mellőzi:

A vádlott az Y utca 35. szám előtti útszakaszon a felezővonalhoz húzódva megállt, előre nézett és észlelte a vele szemben haladó motorosokat.

A későbbi ütközés előtt 4-4,5 másodperccel kezdte meg a vádlott álló helyzetből, egyenesen haladva a jármű 15-20 km/h sebességre történő gyorsítását azért, hogy a balra kanyarodási szándékát kivitelezhesse.

Ekkor a sértett a későbbi ütközési ponttól 95-100 méterre haladt.

A vádlott a parkoló magasságában - az ütközés előtt 2-2,5 másodperccel - az úttest hossz tengelyével 45-50 fokos szöget bezárva, 6-11 km/h sebességgel, a motoros féktávolságán belül haladt rá a felezővonalra anélkül, hogy a menetiránya szerinti bal oldali sávba történő bekanyarodás veszélytelenségéről meggyőződött volna.

A felezővonal átlépésének pillanatában a motoros a későbbi ütközési ponttól 40-45 méterre haladt. Számára ekkor vált felismerhetővé, hogy a vádlott a balra kanyarodási szándékát kivitelezi és be fog haladni a nyomvonalába.

Az első fokú ítélet 2. oldal 7. bekezdés utolsó előtti mondatát a következők szerint helyesbíti:

Azonos reakciópontról (vagy is 40-45 méterről) a sértett lassító (intenzív- lassító) fékezéssel 43-50 km/h, míg vészfékezéssel 61-68 km/h sebességről tudta volna a motort a későbbi ütközési pont előtt megállítani (a műszaki szakértő tárgyalási nyilatkozata).

Az elsőfokú ítélet 3. oldal 3. bekezdéséből a forgalmi sávok szélességére vonatkozó megállapítást a tényállásból kirekeszti, mivel erre vonatkozóan a helyszínrajz, illetve a helyszíni szemle jegyzőkönyve, illetve a szakértői vélemény sem tartalmaz adatokat.

A másodfokú ítélet tényállásából (2. oldal 4. bekezdés) mellőzi annak megállapítását, hogy a vádlottat a sértett 83-90 km/h-s, haladási sebessége, - amely a megengedett sebességnek 66-80%-os túllépése - megtévesztette.

A másodfokú bíróság által megállapított tényállásból kirekeszti a 2. oldal 4. bekezdés utolsó mondatát és helyébe a következő mondatot illeszti:

A baleset azért következett be, mert a vádlott megszegte a KRESZ 31.§ (5) bekezdés c) pont I. fordulatában írt kötelezettséget akkor, amikor nem győződött meg legalább kétszeri odatekintéssel arról, hogy a kanyarodást végre tudja-e hajtani úgy, hogy az elsőbbségi helyzetben közlekedő jármű részére az elsőbbséget meg tudja adni.

A sértett pedig a KRESZ 26.§ (1) bekezdés a) pontjában írt kötelezettség megsértésével a baleset bekövetkezésében jelentősen közrehatott.

Az így kiegészített tényállás már minden szempontból megalapozott, így a Be. 388.§ (1) bekezdése alapján a harmadfokú eljárásban is irányadó volt.

Mint arra már korábban is utalt a harmadfokú bíróság az indokolási kötelezettségének az elsőfokú bíróság a szükséges mértékig, míg a másodfokú bíróság igen szűkszavúan tett eleget a feltárt bizonyítékok tekintetében.

Az elsőfokú bíróság a vádlott vallomása, a meghallgatott tanúk vallomása és a nyilatkozataikat alátámasztó helyszíni szemle jegyzőkönyv adatai alapján helytállóan állapította meg, hogy az útvonal a vádlott haladási irányából 200 méteres távolságra akadálymentesen belátható volt, az azon túli útszakasz pedig csak fokozatosan veszített a beláthatóságából, mivel a 200 méterre lévő bukkanó „lankás” jellegű volt.

Azt is helyesen rögzítette az elsőfokú bíróság, hogy a baleset helyszínén a megengedett haladási sebesség 50 km/h-ban volt meghatározva.

A vádlott maga sem vitatta, hogy amikor a felezővonalhoz húzódva megállt és előre nézett, észlelte a vele szemben kb. 180-200 méterre közeledő motorosokat. Ezt a távolságot biztonságosnak ítélte a kanyarodás végrehajtásához és ezért döntött úgy, hogy a motorosok elhaladása előtt végrehajtja a kanyarodási műveletet.

Helyesen döntött az elsőfokú bíróság akkor is, amikor a motorosok sebességét nem a vádlott, illetve a kihallgatott tanúk vallomása, szubjektív észlelése alapján, hanem a műszaki szakértői véleményben rögzítetteknek megfelelően állapította meg, hiszen ezt műszaki adatok, szakértői számítások támasztották alá.

Ugyancsak megindokolta az elsőfokú bíróság, hogy a kanyarodás kilencven fokos szögben történő végrehajtására vonatkozó vádlotti vallomást miért nem fogadta el, hasonlóan ahhoz a vádlotti előadáshoz, amely szerint az ütközés pillanatában a járművének első két kereke már áthaladt a parkoló szegélykövén.

Ezekkel az állításokkal szemben az elsőfokú bíróság a tényállását a szakértői véleményben rögzítettekre alapította, mivel a szakértő egyértelműen és határozottan cáfolta mind a két állítás műszaki realitását.

Megállapítható, hogy a másodfokú bíróság tényállás kiegészítése a látási viszonyok, a személygépkocsi világításának működése és a sértett halála bekövetkezésének időpontja tekintetében az iratok között fellelhető bizonyítékokon alapult.

Rögzíthető azonban, hogy a kanyarodás megkezdésének, illetve a felezővonal átlépésének az ütközés idejéhez, illetve a sértett haladásához viszonyított adatait az ítéleti tényállásban és az indokolásban is, mind az első-, mind pedig a másodfokú bíróság a szakértői megállapításokkal részben ellentétesen, részben tévesen rögzítette.

Így helytelenül került rögzítésre, hogy a kanyarodás megkezdésére a későbbi ütközés előtt hány másodperccel korábban került sor, és az is, hogy ekkor a sértett az ütközési ponttól számítva hol haladt.

A szakértő ugyanis az ütközést, a vádlott kanyarodási manőverének megkezdését és folyamatát, valamint a sértett ezen időpontokban megállapítható haladási helyét (ütközési ponttól való távolságát) egymáshoz viszonyította és mind a kanyarodás megkezdésétől az ütközésig eltelt idő, mind pedig a sértett távolsága tekintetében két- két adatot számolt ki.

Megadta az ütközéshez viszonyítva azt az időpontot, amikor a sértett a felezővonal mellé húzódva, álló helyzetből, de még a saját haladási sávjában megkezdte a járművének gyorsítását, amely műveletre az ütközés előtt 4-4,5 másodperccel került sor, és amely pillanatban a sértett az ütközési ponttól 95-100 méterre haladt.

Ezen túlmenően megadta azt az időpontot is, amikor a vádlott kb. 6-11 km/h sebességre felgyorsulva, 45 fokos szögben a felezővonalra ráhaladt.

Erre a manőverre, - ami egyben a tényleges veszélyhelyzet előidézése is - az ütközés előtt 2-2,5 másodperccel korábban került sor, amikor a sértett az ütközési ponttól mindössze 45-50 méterre haladt.

Azt azonban mindezek ellenére helyesen rögzített az elsőfokú bíróság, hogy a vádlott a sértett elé, annak féktávolságán belül kanyarodott, azonban az erre vonatkozó okfejtése, csak úgy mint a megtévesztéssel kapcsolatos érvelése hibás és iratellenes a fentiek miatt, amit a harmadfokú bíróságnak korrigálnia kellett.

Az elsőfokú bíróság részletesen vizsgálta a vádlott érdemi védekezését, vagyis azt, hogy a sértett motorkerékpár jelentős sebességtúllépése megtévesztette-e a vádlottat vagy sem.

E vizsgálódás eredményeként végül is helyesen állapította meg, hogy a sértett sebessége nem volt megtévesztő a vádlott számára, azonban ennek indokolása részben a szakvélemény hibás értékeléséből eredően téves ténybeli és hiányos jogi alapokon nyugodott.

Ezzel szemben a másodfokú bíróság - bár gyökeresen ellentétes álláspontot foglalt el a sebesség megtévesztő tényére vonatkozóan - azonban álláspontjának mind ténybeli mind jogi indokolásával adós maradt.

A harmadfokú bíróság álláspontja szerint a két szembenálló jogi álláspont közül az elsőfokú bíróság jogi álláspontja a helytálló az alábbiak szerint:

A harmadfokú bíróság osztotta az alapügyben eljáró elsőfokú bíróság jogi álláspontját abban, hogy a halálos eredménnyel járó közlekedési balesethez vezető

ok-folyamatot a terhelt figyelmetlenül és szabálytalanul végrehajtott kanyarodása, elsőbbségi szabályt megszegő magatartása indította el.

A közúti baleset gondatlan okozása vétsége kapcsán a közúti közlekedés szabályainak a megszegése és az eredmény közötti okozati összefüggés akkor is megállapítható ugyanis, ha a terheltnek az ok-folyamatot elindító és az eredményhez vezető KRESZ szabályszegéséhez az elkövetőtől független további közreható ok is társul (EBH. 2005. 1291.).

A KRESZ 31. § (5) bekezdés c) pontjának I. fordulatában írtak szerint elsőbbséget kell adni -, ha a 28. § (2) bekezdésében foglaltakból más nem következik - a balra bekanyarodó járművel az úttesten szemből érkező és egyenesen továbbhaladó vagy jobbra bekanyarodó jármű részére.

Éppen ezért az elsőbbségi szabályok megsértésével okozati összefüggésben bekövetkezett súlyos eredménnyel járó baleseteknél elsődlegesen az elsőbbségadásra kötelezett jármű vezetőjének felelősségét kell vizsgálni (BH. 1997. 516.).

A vádlott terhére az elsőbbségi szabályok megsértése akkor róható fel, ha a védett útvonalon az áthaladás veszélytelenségéről szemrevételezéssel kellően nem győződik meg, holott a másik jármű már a védett út belátható szakaszán halad és annak közeledését, sebességét - bármely, neki felróható okból - figyelmen kívül hagyja.

Az irányadó tényállás szerint a vádlottat a KRESZ rendelkezése alapján elsőbbségadási kötelezettség terhelte.

A 6/1998. Büntető jogegységi határozat nyomán követett és kifejezetten az elsőbbségi jog meg nem adásából származó balesetek elbírálása körében következetes bírói gyakorlat szerint a közúti közlekedés szabályai szerint az elsőbbségadásra kötelezett akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte.

Kivételként kizárhatja a felelősséget, ha az elsőbbségadási kötelezettség szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhette, vagy e körülményre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette.

A felülvizsgált ítélet tényállása szerint a terhelt számára a balra kanyarodás megkezdését megelőzően a motorkerékpáros kb. 200 méterre akadálymentesen észlelhető volt.

Ezt a távolságot a vádlott - saját előadása szerint - olyannak ítélte, amely mellett nyugodtan végre tudja hajtani a balra kanyarodását.

A vádlott saját következetes vallomása szerint a saját sávjában a felezővonal mellett, még álló helyzetben volt, amikor előretekintve a motorosokat 200 méterre észlelte.

Ezt követően azonban már nem az elsőbbségi helyzetben közlekedő motorosokat figyelte, hanem gyorsítani kezdte a járművét.

A szakvéleményben rögzítettek szerint az elindulására a későbbi ütközés előtt 4-4,5 másodperccel került sor, amikor a sértett már 95-100 méterre volt csak az ütközési ponttól.

Ha a vádlott ekkor, még a tényleges kanyarodás megkezdése előtt eleget tesz annak a kötelezettségének, hogy a művelet veszélytelenségéről meggyőződjön, akkor akadálymentesen észlelhette volna az ekkor már fele utat megtett motorost és nyilvánvalóan elhalasztja a kanyarodás megkezdését.

A vádlott azonban az elindulását követően már nem győződött meg arról, hogy az általa korábban már észlelt és elsőbbségi helyzetben lévő motorosok hol járhatnak.

Hangsúlyozni kell, hogy a tényleges veszélyhelyzet akkor alakult ki, amikor a vádlott áthaladt a felezővonalon és megkezdte a behaladását a bal oldali forgalmi sávban. A felezővonal átlépésekor mindenképpen elvárható lett volna a vádlottól hogy még egyszer meggyőződjön arról, hogy az elsőbbséget biztosítani tudja e az ekkor már az ütközési ponttól mindössze 45-50 méterre haladó motoros részére, különös tekintettel arra, hogy a baleset 2-2,5 másodperc múlva bekövetkezett.

A terhelt azonban elmulasztotta ezt az elvárható kötelezettségét, mivel az elindulását követően az általa is tudottan vele szemben haladó motorosok helyzetét nem mérte fel, hanem a kanyarodás végrehajtását határozta el.

A balra kanyarodás végrehajtásához szükséges felezővonal átlépésekor a sértett pedig csupán 45-50 méterre járt a vádlottól.

Nem vitás, hogy a balra nagy ívben kanyarodó jármű vezetőjének figyelmét a közlekedési manőver során többfelé meg kell osztania.

Az elsőbbségi jog megsértésével megvalósuló szabályszegés tényét nem menti azonban, hogy a járművezetőnek nem csak a vele szemben közlekedő és egyenesen továbbhaladó járművekre, hanem annak az útnak, helynek, jelen esetben a parkolónak a forgalmára is figyelnie kell, amelyre bekanyarodik, hiszen ott gyalogosok is előfordulhatnak, emellett meg kell figyelnie a mögötte esetleg haladó járművek mozgását is, és mindezt éjszakai fényviszonyok között kell teljesítenie.

Mindezek ellenére nyomatékosan hangsúlyozandó, hogy csak olyan helyzetben lehet megkezdeni a kanyarodást, amelyben a gépjárművezető a közlekedési szituációt már biztonságosan áttekintette, meggyőződött arról, hogy a műveletet az

elsőbbségi jog sérelme nélkül és biztonságosan végre tudja hajtani és csak ezt követően lehet a felezővonalat átlépnie.

A sértett sebességtúllépésére vonatkozó másodfokú bírósági állásponttal kapcsolatban az ítélőtábla a következőkre mutat rá:

Jelen ügyben megállapítható, hogy mindkét járművezető számára azonos távolságból nyílt meg az egymás észlelésének lehetősége. A sértett is 200 méterről már akadálytalanul láthatta a védett útvonalra történő bekanyarodási szándékát irányjelző használatával jelző és felezővonal mellé behúzódott, de még álló helyzetben lévő személygépkocsit.

Ugyanakkor azt is hangsúlyozni kell, hogy mindaddig, amíg a vádlott a személygépkocsival nem lépte át a felezővonalat a sértett joggal és alappal bízhatott abban, hogy a vádlott az elsőbbséget a részére biztosítani fogja.

Amikor a vádlott a felezővonalat átlépte, a sértett számára akkor vált bizonyossá, hogy az elsőbbségi jogot a vádlott nem fogja biztosítani, ám ekkor ő már az ütközési ponttól mindössze 45-50 méterre volt.

Nem vitatható, hogy a sértett a megengedett sebességet jelentősen túllépve, mintegy 83-90 km/h sebességgel közlekedett, ami a megengedett haladási sebesség 66-80%-os túllépését jelenti.

Megállapítható az is, hogy a szakértő az írásbeli szakvéleményében az elkerülhetőségi sebességre vonatkozóan 3-3,5-es lassulási értékkel számolt, ami az intenzív fékezés alkalmazásakor szokás. Tárgyalási meghallgatásakor hangsúlyozta, hogy bár a szakvéleményében a „lassító fékezés” kifejezést használta, ez azonban lényegében az intenzív lassító fékezést jelenti, amely tehát még nem éri el a vészfékezés mértékét - (ekkor ugyanis általában 6-6,5-es lassulási értékkel történik a számítás).

A sértettől elvárható fékezést, azaz az ütközés elkerülésének lehetőségeit azonban csak a megengedett 50 km/óra sebesség betartására vonatkoztatva kell és lehet vizsgálni ahhoz, hogy az esetleges közrehatása a tényleges közlekedési szabályszegésével (sebesség túllépésével) összefüggésben értékelhető legyen.

Ezt vizsgálva a harmadfokú bíróság azt állapította meg, hogy a sértett a megengedett sebességhatáron belül haladva, lassító (intenzív-lassító) fékezéssel el tudta volna kerülni az ütközést, mivel járművét 43-50 (ez utóbbi adat a szakértő tárgyalási vallomása alapján állapítható meg) méterről még az ütközés előtt meg tudta volna állítani.

Ebből következően a baleset bekövetkezésében a terhére a közreható és felróható szabályszegése megállapítható. (KRESZ 26.§ (1) bekezdés a) pont).

Összegezve megállapítható, hogy a másodfokú bíróság hibás ténybeli alapokon nyugvó tényállás és téves jogi okfejtés útján jutott arra az álláspontra, hogy a vádlottat nem terheli büntetőjogi felelősség a sértett jelentősen eltúlzott és ezáltal megtévesztő sebessége miatt.

A Btk. 187. §-ának (2) bekezdés c) pontja szerinti vétség gondatlan eredmény-bűncselekmény.

Az (1) bekezdésben írt törvényi tényállás megvalósulásának feltétele, hogy a közúti közlekedési szabályok szándékos vagy gondatlan megszegése és a bekövetkezett eredmény (halál) okozati összefüggésben álljon.

Az elkövető büntetőjogi felelőssége - egyéb feltételek megléte esetén - csak akkor állapítható meg, ha az elkövetői tevékenység kifejtése során a tudata átfogta az eredmény bekövetkezésének lehetőségét, előre láthatta magatartásának lehetséges következményét, de könnyelműen bízott azok elmaradásában vagy e következmények lehetőségét azért nem látta előre, mert a tőle elvárható figyelmet, körültekintést elmulasztotta.

A terhelt jelen ügyben 200 méterről észlelte a vele szemben elsőbbségi helyzetben haladó motorost. Bár a szándékolt haladási útja forgalmának megfigyelése jelentős időt igényelt mégis felróható, hogy nem győződött meg többszöri tekintetváltással a védett útvonalra történő behaladás veszélytelenségéről, holott a motoros már a védett út általa is belátható szakaszán haladt, őt 200 méterről észlelte is, azonban ennek ellenére a közeledését, és a tényleges sebességét - bármely, neki felróható okból - figyelmen kívül hagyta.

Ebben az esetben pedig a vádlott terhére az elsőbbségi szabály megsértése felróható és felelőssége az eredmény tekintetében is megállapítható.

Az ítélet tábla mindezekre figyelemmel a Pest Megyei Bíróság mint másodfokú bíróság határozatát megváltoztatta és a Be. 398.§ (1) bekezdése alapján megállapította a vádlott büntetőjogi felelősségét a Btk. 187.§ (1) és (2) bekezdés b) pontja szerinti halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétségében.

A büntetés kiszabása körében az elsőfokú bíróság helyesen sorolta fel az értékelendő enyhítő és súlyosító körülményeket, amelyet a másodfokú bíróság csak azzal egészít ki, hogy a másodfokú határozat meghozatala óta eltelt időmúlás tovább enyhít a vádlott oldalán.

Az elsőfokú bíróság helyesen értékelte a bűnösségi körülményeket, amikor a vádlottat végrehajtásában felfüggesztett szabadságvesztésre ítélte. A szabadságvesztés mértékével és a próbaidő tartamával a harmadfokú bíróság is egyetértett.

Azonban a vádlott büntetlen előéletére, eddigi kifogástalan életvitelére, a jelentős időmúlásra, a megbánására tekintettel alkalmazhatónak tartotta a Btk. 104.§ (1) bekezdését és a vádlottat előzetes mentesítésben részesítette.

Nem tévedett az elsőfokú bíróság akkor sem, amikor a vádlottal szemben járművezetéstől eltiltást alkalmazott. Erre vonatkozóan azonban nem hagyható figyelmen kívül, hogy a gépjárművezetői engedély bevonására közel 4 évvel ezelőtt került sor, a vádlott hosszabb ideje vesz részt a közúti forgalomban, korábban a közlekedési szabályokkal összeütközésbe nem került, így a harmadfokú bíróság álláspontja szerint alkalmazható a Btk. 58.§ (2) bekezdése, amely alapján a vádlottat rendelkező rész szerinti időtartamra a B kategóriájú járművek vezetésétől tiltotta el.

Mindezekre figyelemmel a harmadfokú bíróság a másodfokú bíróság ítéletét a Be. 398.§ (1) és (2) bekezdése alapján megváltoztatta., míg a Be. 398.§ (3) bekezdése alapján kötelezte őt a felmerült bűnügyi költség viselésére.

Budapest, a 2011. év február hó 09. napján

Máziné Dr. Szepesi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

Dr. Halász Irén sk.
előadó bíró

Zólyominé dr. Törő Erzsébet
bíró

A Pest Megyei Bíróság mint másodfokú bíróság 2.Bf.469/2009/9. számú ítélete a Fővárosi Ítéltábla 5.Bhar.97/2010/5. számú ítélete folytán 2011. év február hó 9. napján jogerőre emelkedett és a szabadságvesztés kivételével végrehajtható.

Budapest, a 2011. év február hó 09. napján

Máziné Dr. Szepesi Erzsébet sk.
a tanács elnöke

A kiadmány hitelül:
Moncz Tímea
tisztviselő