

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG LEGFELSŐBB BÍRÓSÁGA

Bfv.II.1.066/2010/7. szám

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG NEVÉBEN!

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága Budapesten, a 2011. április 21. napján tartott nyilvános ülésen meghozta a következő

v é g z é s t :

A közúti baleset okozásának vétsége miatt a terhelt ellen folyamatban volt büntetőügyben a terhelt védője által benyújtott felülvizsgálati indítványt elbírálván, a Tatabányai Városi Bíróság 14.B.179/2008/9. számú ítéletét és a Komárom-Esztergom Megyei Bíróság 1.Bf.534/2009/6. számú ítéletét hatályában fenntartja.

A végzés ellen fellebbezésnek és felülvizsgálatnak nincs helye, s ebben az ügyben sem az indítvány előterjesztője, sem azonos tartalommal más jogosult újabb felülvizsgálati indítványt nem nyújthat be.

I n d o k o l á s

A Tatabányai Városi Bíróság 2008. július 1. napján megtartott tárgyaláson kihirdetett 14.B.179/2008/9. számú ítéletével a terhelt bűnösségét halálos közúti baleset gondatlan okozásának vétségében (Btk. 187. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pontja) állapította meg és ezért őt 1 év fogházbüntetésre, valamint 2 év 1 hónap "C" kategóriához kötött közúti járművezetéstől eltiltásra ítélte. A szabadságvesztés büntetés végrehajtását 1 évi próbaidőre felfüggesztette. Kötelezte a terheltet az eljárás során felmerült 272.232.- forint bűnügyi költség megfizetésére.

A Komárom-Esztergom Megyei Bíróság, mint másodfokú bíróság, a 2008. december 4. napján megtartott tanácsülésen meghozott 2.Bf.493/2008/5. számú ítéletében a városi bíróság ítéletét megváltoztatta és a terheltet az ellene közúti baleset okozásának vétsége miatt emelt vád alól felmentette, az eljárás során felmerült 294.264.- forint bűnügyi költséget az államra terhelte.

A megyei bíróság ítélete 2008. december 24. napján jogerőre emelkedett.

A Magyar Köztársaság Legfelsőbb Bírósága a 2009. október 22. napján megtartott nyilvános ülésen meghozott Bf.II.305/2009/6. számú végzésével a Komárom-Esztergom Megyei Főügyészség által benyújtott felülvizsgálati indítványt elbírálva, a Komárom-Esztergom Megyei Bíróság 2.Bf.493/2008/5. számú ítéletét hatályon kívül helyezte és a Komárom-Esztergom Megyei Bíróságot új másodfokú eljárás lefolytatására utasította.

Ezt követően a Komárom-Esztergom Megyei Bíróság mint másodfokú bíróság a 2010. április 6. napján megtartott nyilvános ülésen meghozott 1.Bf.534/2009/6. számú ítéletével a Tatabányai Városi Bíróság 14.B.179/2009/9. számú ítéletét annyiban változtatta meg, hogy a a terhelő bűnügyi költség összegét 294.264.- forintban állapította meg, egyebekben az elsőfokú ítéletet helybenhagyta azzal, hogy a bűncselekmény megnevezése: közúti baleset okozásának vétsége (Btk. 187. § (1) bekezdés, (2) bekezdés b) pont).

A Tatabányai Városi Bíróság elsőfokú ítéletében rögzített tényállás szerint a terhelt az autópálya jobb pályatestén Budapest felől Győr irányába közlekedett a MP tulajdonában levő tehergépkocsival.

M.I. az általa vezetett személygépkocsival ugyanezen a napon éjjel 1 óra körüli időben szintén az autópálya jobb pályatestén Budapest felől Győr irányába közlekedett, amikor a bal hátsó kereke defektet kapott. A 4,8 méter hosszúságú és 2 méter széles személygépjárművel a leálló sávban - a külső forgalmi sávtól elválasztó bordázott vonaltól járművének bal elejével 0,6 méterre, míg bal hátsó sarkával 0,5 méterre - állt meg. A leálló sáv külső szélén a szalagkorlát felé a gépjármű jobb elejétől 30 cm, jobb hátuljától 40 cm szabad távolság maradt. A leálló sáv aszfaltburkolatának széle és a szalagkorlát között keskeny fű sáv maradt.

M.I. annak érdekében, hogy a bal hátsó kerék defektje miatt mozgásképtelenné vált járműre a figyelmet felhívja, bekapcsolva hagyta a jármű belső és külső világítását, működtette a jobb és bal oldali irányjelzőket, azaz a vészvillogót.

A gépkocsi egyik utasa, B.B. a járműtől 30,9 méter távolságban kihelyezte az elakadásjelző háromszöget, majd a sárga színű láthatósági mellényt felvéve, az elakadásjelző háromszög és a gépjármű közé állva szükség szerint karjelzéssel is felhívta az autópályán közlekedő járművek vezetőinek figyelmét a veszélyhelyzetre. A jármű egyik utasa, a sértett, a defektet kapott bal hátsó kereket szerette volna kicserélni, ennek okán a jármű bal hátsó részénél tartózkodott.

Amikor a kereket nem tudták kicserélni, annak vezetője, M.I. elindult, hogy a segélykérő telefonon a meghibásodást bejelentse és segítséget kérjen.

A gépjárműben tartózkodó negyedik személy a gépkocsi felnyitott csomagterében tartózkodott és a kiadott műszaki könyvből igyekezett rájönni, hogyan tudnák a defektes kereket kicserélni.

A terhelt és társa a tehergépkocsival heti 2-3 alkalommal közlekedett Szombathely-Budapest-Szombathely útvonalon. A vád szerinti napon a tehergépjárművet Szombathely-Budapest útvonalon a társ-gépkocsivezető vezette, aki a visszafelé tartó úton a jobb első ülésen tartózkodott.

A 79+300 kilométerszelvényt a terhelt a 3,8 méter szélességű külső forgalmi sávban 74-77 km/h közötti sebességgel közelítette meg olyan időszakban, amikor a forgalom gyér volt, előtte, mögötte és a belső sávban sem közlekedett másik jármű. A belső forgalmi sáv szélessége 4 méter volt.

A terhelt annak ellenére, hogy a műszaki okokból a leálló sávban álló gépkocsi vészvillogóját 200 méter távolságról, a sárga színű láthatósági mellényt viselő B.B-t 85-90 méterről, míg a kihelyezett elakadásjelző háromszöget legalább 110 méterről észlelte, sebességén, illetve haladási irányán nem változtatva, közvetlenül a külső forgalmi sávot és a leálló sávot elválasztó bordázott terelővonal mellett haladt, és úgy érkezett a későbbi baleset helyszínére, hogy azzal a láthatósági mellényt viselő, a leállósávban tartózkodó B.B-ban és a gépjármű bal hátsó részénél álló Sz.L.-ben azt az érzetet keltette, hogy őket elsodorja, illetve a gépjárművükkel is ütközni fog.

A láthatósági mellényt viselő B.B. észlelve a forgalmi sáv szélén haladó tehergépjárművet, integetett annak, majd félreugrott, egyidejűleg kiabálva igyekezett figyelmeztetni a gépjármű defektes kerekét kicserélni igyekvő a sártettet a veszélyhelyzetre.

A sértett ebben a pillanatban a személygépkocsinak háttal és kissé a terhelt által vezetett teherautó irányába forduló felemelkedő testhelyzetben volt, amikor a járműtől 0,5-0,7 méter oldaltávolsággal elhaladó tehergépkocsi karosszériájának jobb széle, amely ilyen formában a külső forgalmi sávot és a leálló sávot elválasztó útburkolati jelen, vagy annak közvetlen közelében haladt, elütötte őt. Az ütközés következtében a sértett a tengelye körül balra irányuló mozgást írt le, majd vágódott a személygépkocsi oldalfalának, közben valószínűsíthetően fejével a teherautó dobozos rakterének jobb első élével is találkozott. Ezután teste tehetetlenül sodródott a két jármű között, végül az elhaladó teherautó oldalirányban a személyautó elé taszította, és

az aszfalton csúszva, perdülve került a műszaki sávban álló személygépkocsi elé, fejjel Budapest irányába. A terhelt a sértett elütésével együtt járó hanghatásra figyelt fel és határozta el, hogy megáll, megnézi, mi adhatta ki a hangot. A járművel a leálló sávban várakozó személygépkocsi előtt 51,7 méterre állt meg. A tehergépkocsi bal hátulja a belső, illetve a külső forgalmi sávot elválasztó terelővonalától 3,1 méterre, míg bal eleje 3,7 méterre volt.

A baleset során a sértett benyomatos, kis terjedelmű koponyacsont-törést, kis terjedelmű lágyagyburki vérzést, bal oldali bordatöréseket, a szegycsont kétszeres törését, két oldali - bal oldalon kiterjedtebb - tüdőzúzódást, a medencecsontok durva darabos törését, a kismedencei lágyrészek durva roncsolódását, lép roncsolódást, bal vese repedését szenvedek el.

A sértett a baleset során elszenvedett sérülései következtében 02.45 órakor életét veszítette.

A baleset közvilágítás nélküli útszakaszon, éjszakai látási viszonyok mellett következett be, hibátlan aszfaltburkolatú, útburkolati jellel ellátott úttesten.

A balesetben elhunyt a sértett, illetve a gépjármű üzemeltetője olyan KRESZ szabályt, amely a balesettel összefüggésben állt, nem szegett meg. A terhelt közlekedése során megszegte a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában és a 25. § (2) bekezdésében írt közlekedési szabályt.

A Komárom-Esztergom Megyei Bíróság másodfokú ítéletében a városi bíróság ítélete történeti tényállási részét bizonyos pontosításokkal kiegészítette, illetve helyesbítette.

A terhelt által vezetett gépkocsi hossza 9,1 méter, a szélessége 2,4 méter volt. A tehergépkocsi karosszériájának a kiképzése folytán a kerék nyomvonalától a karosszéria legfeljebb 10 cm-t nyúlhat ki.

Az ütközési pont a személygépkocsi hátsó lökhárítójától Győr irányában 1 méterre található.

A terhelt által vezetett tehergépkocsi a sértettől 0,7-0,8 méter oldaltávolságra haladt el. A sértett optikailag kedvezőtlen, sötét tónusú ruházatot viselt. A terhelt által vezetett jármű nem haladt rá az útburkolati jelre, közvetlenül mellette, az attól 50-60 cm távolságban álló személygépkocsi mellett közlekedett. Az elütés pontos térbeli pontját különös burkolati nyom nem jelezte, a gyalogos elütéséből eredően származtak a tehergépjármű első lökhárító jobb sarokrészén és jobb oldali műanyag részénél törések.

A sérülések a talajtól 50-70 cm közötti távolságban helyezkedtek el, ezen túlmenően a jobb első kerék külső oldalfalán is letörlési nyomot rögzítettek. A valószínűsíthetően hajlott testhelyzetű, illetve korábban guggoló testhelyzetű sértett észlelési lehetőségét tompított fényszóró alkalmazása mellett 25-30 méterben lehet megállapítani, a tényleges féktávolságon belül válhatott a terhelt által felismerhetővé. a sértett felemelkedő testhelyzete a külső visszapillantó tükörrel való találkozás elmaradását is magyarázza.

A terhelt az ütközés előtt értékelhető beavatkozást (fékezés, kitérés) nem tett. A vészvillogóval veszélyt jelző személygépkocsihoz a szükséges óvatosság nélkül, indokolatlanul közel ment, ezzel a KRESZ 42. § (4) bekezdésére is figyelemmel, a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában írt rendelkezést megszegte.

A megyei bíróság másodfokú ítéletét e kiegészítésekkel és helyesbítésekkel korrigált elsőfokú ítéleti tényállásra alapította.

A bíróság jogerős ügydöntő határozata ellen a terhelt védője terjesztett elő felülvizsgálati indítványt, melyet a védő a Be. 416. § (1) bekezdés a) pontjára alapított. Arra hivatkozott, hogy a terhelt bűnösségének megállapítására a büntető anyagi jog szabályainak megsértése miatt került sor. A védő álláspontja szerint a terhelt egyetlen KRESZ szabályt sem szegett meg, a baleset a sértett KRESZ szabályszegéseire vezethető vissza, ezért a jogerős határozat megváltoztatását és a terhelt bűncselekmény hiányában történő felmentését indítványozta.

A Legfőbb Ügyészség BF.3024/2010. számú átiratában a védő felülvizsgálati indítványát részben a törvényben kizártnak, részben alaptalannak tartotta. Az átiratban kifejtett álláspont szerint a felülvizsgálati indítvány a törvényben kizárt abban a részében, melyben a tényállás megalapozatlanságára hivatkozik, egyébként pedig alaptalan, mivel a terhelt megsértette a KRESZ 35. § (1) bekezdésében foglaltakat (figyelemmel a 34. § (1) bekezdés d) pontjában foglaltakra). Ebből következően bűnösségének megállapítása az anyagi jogi szabályokkal összhangban áll. A Legfőbb Ügyészség ezért a felülvizsgálati indítvánnyal támadott határozatok hatályában fenntartását indítványozta.

A Legfelsőbb Bíróság nyilvános ülésén a védő és a Legfőbb Ügyészség képviselője felszólalásában az írásban előadottakat fenntartotta, a terhelt a történetek miatt sajnálkozását fejezte ki, de nem érezte magát bűnösnek.

A Legfelsőbb Bíróság a megtámadott határozatot a Be. 423. § (4) és (5) bekezdése alapján a Be. 416. § (1) bekezdés c) pontjában meghatározott eljárási szabálysértések és a védő felülvizsgálati indítványában megjelölt okból felülvizsgálva megállapította, hogy

az eljárás bíróságok az említett körbe eső un. abszolút eljárási szabálysértést nem valósítottak meg, ugyanakkor a védő felülvizsgálati indítványa részben a törvényben kizárt, részben pedig alaptalan.

Helytállóan mutatott rá a Legfőbb Ügyészség a felülvizsgálati indítványra tett észrevételeiben arra, hogy a védő felülvizsgálati indítványa a törvényben kizárt abban a részében, amelyben a jogerős határozatban megállapított tényállást támadja, az ott megállapítottaktól eltérő tényadatokra hivatkozik, illetve amelyben a jogkérdéseket az ítéleti tényállástól eltérő tények alapján vezeti le. A Be. 423. § (1) bekezdése értelmében ugyanis a felülvizsgálati eljárásban a jogerős határozatban megállapított tényállás az irányadó, a felülvizsgálati indítványban a jogerős határozat által megállapított tényállás nem támadható. E rendelkezésekből következően a Legfelsőbb Bíróság felülvizsgálata során nem veheti alapul azokat a felülvizsgálati indítványban foglalt hivatkozásokat, amelyek vitatják a tényállás megállapításának módját és a tényállásban foglaltakat, a bizonyítékok értékelésének helyességét, illetve az ügy hiányos felderítettségét. A tényállás megalapozottsága már nem vizsgálható, minden egyes jogkérdést az ítéleti tényállásban rögzítetteken alapulón lehet csak eldönteni. A terhelt bűnösségének megállapítását vitató érvek kizárólag az ítéleti tények tükrében értékelhetők.

A védő felülvizsgálati indítványa szerint a sértetti oldalon többszörös KRESZ szabályszegés történt, amiből következik, hogy a halálos eredmény bekövetkezése a sértett szabályszegésére vezethető vissza. Ehhez kapcsolódó érvelésével ellentétben a KRESZ egyetlen szabálya sem írja elő a defektes gépjármű továbbhaladási kötelezettségét. A defektes gépjármű ítéletben rögzített leállítási módja sem kifogásolható. Megállapítható, hogy sértetti oldalról a veszélyhelyzetre történő figyelemfelhívás érdekében a KRESZ szabályai értelmében megkövetelt biztonsági intézkedések megtörténtek, sőt a gépkocsi utasai a kötelezően előírtakon túlmenő figyelemfelhívási kísérleteket is tehettek. Mindebből következően a Legfelsőbb Bíróság álláspontja szerint a bekövetkezett balesetben a sértettnek felróható KRESZ szabályszegés nincs.

Ugyanakkor a terhelt magatartása a KRESZ 3. § (1) bekezdés c) pontjában foglaltakkal ellentétes volt. Az itt írtak értelmében aki a közúti közlekedésben részt vesz, köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse, másokat közlekedésükben indokolatlanul ne akadályozzon és ne zavarjon.

A Legfelsőbb Bíróság már a korábbi másodfokú ítéletet hatályon kívül helyező végzésében megállapította, hogy "... a terhelt a közvilágítás nélküli, forgalommentes autópályán haladva több, mint

110 méterről meglátta a vészvillogó sárga jelzésével a leálló sávban tartózkodó gépkocsit, majd a fényvisszaverő mellényt viselő tanút és az elakadályjelző háromszöget. A KRESZ 42. §-ának (4) bekezdése más vonatkozásban a megkülönböztető vagy figyelmeztető jelzéseket használó járművekkel kapcsolatos közlekedési magatartás kapcsán rögzíti, hogy az ilyen fényjelzést használó járművek fokozott óvatossággal közelíthetők meg. Bár e szabály nem a vészvillogóval veszélyt jelző gépkocsik körüli közlekedésre vonatkozik, egyszerű közlekedésjogi analógia alapján állítható, hogy a KRESZ 3. § (1) bekezdésének c) pontjában előírt szabály -, amely szerint mindenki köteles úgy közlekedni, hogy a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse - adott esetben azt a kötelezettséget róta a terheltre, hogy a műszaki hiba miatt félreállított, a veszélyt - egyebek mellett - vészvillogóval jelző jármű közvetlen közelében a leállított kocsit kevesebb, mint 1 méterre megközelítve, ne haladjon el. Ez önmagában veszélyes. Egy gépkocsit 70-80 cm távolságra megközelíteni, különösen ha az a vészvillogóját használja, a baleset közvetlen veszélyével jár, mivel akörül személyek lehetnek. Minden ésszerű indok, kényszerítő körülmény nélkül ilyen közel nem lehet, nem szabad elhajtani. Ez az adott esetben sem volt indokolt, elkerülhetetlen vagy szükségszerű. Ha a terhelt csupán saját sávja közepén halad, már elkerülhette volna, hogy az álló jármű közvetlen közelében elhaladva, az ott esetlegesen tartózkodó személy vagy személyek bármelyikét elsodorja. A veszélyhelyzetre figyelemmel a KRESZ 3. § (1) bekezdésének c) pontja szerint megkívánt óvatosság a beljebb húzódással járó irányaváltást is indokolta volna. A terhelt a járművével indokolatlanul és veszélyeztető módon a műszakilag meghibásodott autó mellé húzódott. Csak így gázolhatta el a sértettet, aki szorosan a gépjármű mellett tartózkodott, és így kerülhetett sor arra is, hogy a sértett teste a két gépkocsi között sodródott, mivel ehhez a két gépkocsi rendkívüli közelsége kellett. Ez a magatartás okozta a balesetet."

A Legfelsőbb Bíróság az e körben kifejtetteket maradéktalanul fenntartja a jelen felülvizsgálata során is. Mindez pedig a terhelt büntetőjogi felelősségét megalapozza.

Ugyanakkor a Legfelsőbb Bíróság nem értett egyet azzal a legfőbb ügyészégi állásponttal, amely szerint az adott esetben a baleset bekövetkezésével és annak eredményével okozati összefüggésben a KRESZ 34. § (1) bekezdésének d) pontjára figyelemmel, a 35. § (1) bekezdése megsértése is felhívható. A KRESZ 35. § (1) bekezdése ugyanis az úttest menetirány szerinti jobb oldalán álló jármű kikerülésére vonatkozóan tartalmaz rendelkezést, az elbírált esetben azonban a leállított jármű nem az úttesten, hanem a leálló sávon állt, márpedig a leállósáv nem az úttestnek, hanem az útnak - mégpedig annak az úttesttől elválasztott - része. része. (KRESZ 1. sz. függelék I/c. és f. pont)

A kifejtettek értelmében a védői felülvizsgálati indítvány - törvényben nem kizárt részében - alaptalan, mivel a terhelt büntetőjogi felelőssége megállapítására az anyagi jog szabályaival összhangban került sor. A Legfelsőbb Bíróság ezért a felülvizsgálati indítvánnyal támadott határozatot a Be. 426. §-a alapján hatályában fenntartotta.

A Be. 3. §-ának (4) bekezdése kizárja a Legfelsőbb Bíróság határozata elleni fellebbezés lehetőségét, felülvizsgálatnak a Be. 416. § (4) bekezdés b) pontja alapján nincs helye. A Be. 418. § (3) bekezdése értelmében minden jogosult csak egy ízben nyújthat be felülvizsgálati indítványt.

Budapest, 2011. április 21.

Dr. Schäfer Annamárias.k. a tanács elnöke, Dr. Kiss Sándor s.k.
előadó bíró, Dr. Csere Katalin s.k. bíró

A kiadmány hiteléül:

bírósági ügyintéző
Kné