



## **Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság**

**16.Bhar.165/2023/5.**

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság Budapesten 2023. év október hó 11. napján megtartott nyilvános ülésen meghozta a következő

### **í t é l e t e t :**

A közúti baleset okozása vétsége miatt Terhelt1 ellen folyamatban lévő büntető ügyben a Fővárosi Törvényszék mint másodfokú bíróság 22.Bf.11.464/2022/13. számú ítéletét megváltoztatja.

Terhelt1 vádlott bűnös közúti baleset okozása vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés].

Ezért őt a bíróság megrovásban részesíti.

A vádlott köteles az eljárás során eddig felmerült 567.627,- (ötszázhatvanhétezer-hatszázhuszonhét) forint bűnügyi költségből a pótmagánvádló jogi képviselőjének eljárásával kapcsolatban felmerült 68.588,- (hatvannyolcezer-ötszáznyolcvannyolc) forint bűnügyi költséget jogi képviselőnek (székhely1), a pótmagánvádló jogi képviselőjének az ítélet jogerőre emelkedésétől számított 30 (harminc) napon belül megfizetni, az ezen túlmenően felmerült 499.039,- (négy száz kilencvenkilencezer-harminckilenc) forint bűnügyi költség az állam terhén marad.

A harmadfokú bíróság ítélete ellen nincs helye fellebbezésnek.

### **I n d o k o l á s :**

[1] Terhelt1 vádlottal szemben pótmagánvádló1 pótmagánvádló közúti baleset okozásának a vétsége [Btk. 235. § (1) bekezdés] miatt emelt vádat.

[2] A vádlottat a Budai Központi Kerületi Bíróság 2022. szeptember 12. napján kihirdetett, 5.B.28/2022/11. számú ítéletével bűnösnek mondta ki közúti baleset okozásának a vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés], melyért őt megrovásban részesítette.

[3] Az elsőfokú bíróság ítéletével szemben a védő fellebbezett a vádlott felmentése érdekében.

[4] A Fővárosi Törvényszék mint másodfokú bíróság 2023. április 19. napján kihirdetett, 22.Bf.11.464/2022/13. számú ítéletével az elsőfokú bíróság ítéletét megváltoztatta. Terhelt1 vádlottat az ellene, közúti baleset okozásának a vétsége [Btk. 235. § (1) bekezdés] miatt emelt vád alól felmentette. pótmagánvádló1 pótmagánvádlót negyvenötezer-hétszázhusz forint bünygyi költség állam részére történő megfizetésére kötelezte.

[5] A másodfokú bíróság ítélete ellen a pótmagánvádló és jogi képviselője egyaránt fellebbezést jelentett be a vádlott felmentése miatt, bűnösségének a megállapítása érdekében.

[6] A pótmagánvádló jogi képviselője a fellebbezést írásban megindokolta.

[7] Ebben az elsőfokú bíróság döntésének a helyessége, a másodfokú bíróság döntésének a téves volta mellett érvelt.

[8] Meggyőződése szerint a tényállás megállapításakor az elsőfokú bíróság emelte ki a jogi megítélés szempontjából jelentős tényeket. Ezek szerint: - A motorkerékpár az ütközés előtt 3,6 másodperccel, vagyis a forgalmi művelet megkezdése előtt 2 másodperccel már objektív észlelhető volt a vádlott számára. A motorkerékpár az autóbusz vezetőfülkéjétől az ütközés előtt 2,6 másodperccel 55 méterre, a balra kormányzás megkezdésekor 35 méterre, a sávokat elválasztó terelővonal elérésekor 17 méterre haladt. - A terhelt számára a motorkerékpár sebességtúllépése nem jelentett észlelési akadályt. - Ha a vádlott a sávváltoztatás megkezdése előtt a forgalmat ellenőrzi, észleli a motorkerékpárt, a baleset elkerülése érdekében kizárólag azt kellett volna tennie, hogy egyenesen halad tovább a forgalmi sávjában. - A sértett számára az ütközés előtt 24 méterről volt észlelhető a vádlott forgalmi művelete.

[9] Ezzel szemben a másodfokú bíróság nem a releváns tényeket vette figyelembe a vádlott büntetőjogi felelősségéről történő döntésekor. A másodfokú bíróság azzal egészítette ki a tényállást, miszerint: „A sávváltoztatási manőver megkezdése előtt a motorkerékpár az ütközés helyétől kb. 83 méterrel haladt az autóbusz mögött”. Ez azonban a vádlott büntetőjogi felelőssége szempontjából irreleváns, jelentősége annak van, hogy a manőver tényleges megkezdése előtt egy másodperccel a sértett 55 méter távolságra halad a „vezetőfülkétől, tehát a terhelttől”.

[10] Rámutatott arra is, hogy az elsőbbségadási kötelezettség elvárt módon történő teljesítése szempontjából azt kell vizsgálni, hogy az elsőbbségadásra kötelezettnek objektív milyen távolságról és milyen módon volt lehetősége észlelni az elsőbbségadásra jogosultat. Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése során elvárható, hogy közvetlenül a manőver megkezdése előtt a jármű vezetője ellenőrizze a releváns forgalmi irányt, e tekintetben hivatkozott a BH2002. 216. szám alatt közzétett jogesetben írtakra. Ezért nem helytálló a másodfokú bíróság jogi érvelése, ami szerint „kétséges, hogy amennyiben a vádlott közvetlenül a sávváltás megkezdése előtt ellenőrizte volna a forgalmat a megfelelő döntést hozta volna, mert az elsőbbségadásra kötelezett vádlottnak nem kellett azzal számolnia, hogy az elsőbbség jogosultja a megengedett sebesség háromszorosával közlekedik, olyannal, amellyel szabályosan csak autópályán haladhat”. Az ítéletben helytálló lehet annak a rögzítése, hogy a sértett sebességtúllépése szerepet játszott a baleset bekövetkezésében, de ez, az adott ügyben a vádlott büntetőjogi felelőssége szempontjából nem releváns. Álláspontjának alátámasztására részletesen ismertette a 6/1998. Büntető jogegységi határozat iránymutatásait.

[11] Rámutatott arra is, hogy a sebesség megtévesztő jellege pusztán annak mértéke alapján nem állapítható meg, így nem jelenthető ki az sem, hogy lakott területen belül a kétszeres sebességtúllépést már megtévesztőnek kell tekinteni. A konkrét közlekedési környezetet kell vizsgálni, amelyben az észlelhetőség távolságának van kiemelt jelentősége. Jelen baleset kapcsán a sebesség megítélését gátló körülmény nem volt, a szakértő is utalt rá, hogy kellő idejű megfigyelés mellett a tényleges sebesség megítélhető. A busz balra kormányzásának a megkezdése előtt a motorkerékpár egy másodpercig tartó megfigyelésével a vádlottnak észlelnie lehetett volna azt is, hogy a két haladó jármű távolsága 55 méterről 35 méterre csökken. Ezért sem tartotta helytállónak a törvényszék részéről a BH2002. 2. eseti döntésére történő hivatkozást.

[12] A pótmagánvádló jogi képviselője összegzően a másodfokú bíróság ítéletének a megváltoztatását, a KRESZ 29. § (1) bekezdésének a megszegésére tekintettel, a vádlott bűnösségének közúti baleset okozása vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés] történő megállapítását kérte. A jogkövetkezmények tekintetében nem tett indítványt.

[13] A harmadfokú bíróság vizsgálta a fellebbezés joghatályosságát.

[14] A másodfokú bíróság ítélete ellen akkor van helye fellebbezésnek, ha az első, illetve a másodfokú bíróság döntése ellentétes [Be. 615. § (1) bekezdés]. Ellentétesnek kell tekinteni a döntést abban az esetben is, ha a másodfokú bíróság az elsőfokon elítélt vádlottat felmentette [Be. 615. § (2) bekezdés b) pont]. A fellebbezés sérelmezheti magát az ellentétes döntést, illetve kizárólag az ellentétes döntéssel összefüggő felülbírálatból eredő, törvényben meghatározott rendelkezést vagy az indokolást [Be. 615. § (3) bekezdés].

[15] Pótmagánvádas eljárásban az elsőfokú bíróság ítélete ellen a pótmagánvádló, és – a pótmagánvádló hozzájárulásával – jogi képviselője is jogosult fellebbezésre [Be. 809. § (1) bekezdés]. A pótmagánvádló megkívánt hozzájárulása tekintetében elegendő, ha az ügyben a pótmagánvádló és jogi képviselője perjogi cselekvéseinek egységében és így a hozzájárulás léte tekintetében nincs kételyt ébresztő adat (BH2021. 332). A fellebbezés sérelmezheti magát az ellentétes döntést, illetve kizárólag az ellentétes döntéssel összefüggő felülbírálatból eredő, törvényben meghatározott rendelkezést vagy az indokolást [Be. 615. § (3) bekezdés]. A pótmagánvádló és az e tekintetben jogait gyakorló jogi képviselő kizárólag a vádlott terhére fellebbezhet. Ha a pótmagánvádló az elsőfokú bíróság ügydöntő határozata ellen a vádlott terhére nem jelentett be fellebbezést, a másodfokú bíróság ügydöntő határozata ellen csak a vádlott felmentése vagy az eljárás megszüntetése miatt fellebbezhet [Be. 810. § (3) és (4) bekezdés].

[16] Az eljárásban e perjogi feltételek teljesültek. Az első és másodfokú bíróság a bűnösség tekintetében ellentétes döntést hozott. A pótmagánvádló és jogi képviselője a másodfokú ítélet ellen annak kihirdetése után nyomban, együttesen és azonos tartalommal jelentették be a fellebbezést. Másodfellebbezésük a vádlott terhére irányul. Noha az elsőfokú ítéletet nem sérelmezték, de a másodfellebbezést a vádlott felmentése miatt, bűnösségének a megállapítása érdekében jelentették be. A pótmagánvádlónak és jogi képviselőjének a másodfellebbezése joghatályos.

[17] A harmadfokú bíróság az ügyet nyilvános ülésen bírálta el [Be. 787. § (1) bekezdés alapján Be. 600. § (1) bekezdés].

[18] A harmadfokú nyilvános ülésen a pótmagánvádló jogi képviselője fellebbezését és annak írásban is előadott indokait fenntartotta. Abból megismételve kiemelte, hogy: - A vádlott oldalán a sértett jelenlétének és haladási sebességének a felismerhetősége a lényeges, amelyet az autóbusz vezetőfülkéjének és a motorkerékpárnak a távolsága határoz meg. A vádlott felelőssége szempontjából kitüntetett jelentőségű az ütközés előtti 2,6. másodpercre vetítetten a jelzett távolság. Ekkor ugyanis a motorkerékpár jelenléte a vádlott számára már észlelhető volt. – Az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése során a feltételek fennállásáról közvetlenül a forgalmi művelet megkezdése előtt kell meggyőződni. Ez levezethető mind az irányadó gyakorlatból, mind az irányváltoztatás speciális esetében (párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten balra kanyarodó jármű) ezt tételesen meghatározó rendelkezéséből is [KRESZ 31. § (6) bekezdés].

[19] A vádlott büntetőjogi felelősségének a megállapítását kérte, a jogkövetkezményekre nézve továbbra sem kívánt indítványt tenni.

[20] A harmadfokú nyilvános ülésen a pótmagánvádló csatlakozott jogi képviselőjének perbeszédéhez.

[21] A harmadfokú nyilvános ülésen a védő a másodfokú bíróság ítéletének a helybenhagyását kérte.

[22] A törvényszék jogi megközelítését törvényesnek tartotta. Kifejtette, hogy: - Jelentősége van annak, hogy a sávváltoztatási manőver megkezdése előtt 1 másodperccel, vagyis a pótmagánvádló jogi képviselője által is kiemelten az ütközés előtti 2,6. másodpercben a motorkerékpár az ütközési ponttól 83 méterre közlekedett, ha ezen a ponton a motorkerékpár a megengedett sebességgel közlekedik még lassítani sem kellett volna a baleset elkerüléséhez. – Annak az elvárása, hogy az elsőbbségadásra kötelezett egy másodpercen keresztül figyelje meg a forgalmat, balesetveszélyes.

[23] A pótmagánvádló jogi képviselője viszonzválaszában rámutatott, hogy: - A sértett sebességtúllépésének balesében játszott szerepét nem vitatja. – A mögöttes forgalom legalább 1 másodperces megfigyelése az adott helyzetben elvárható volt, hiszen a vádlottnak nem kellett megosztania a figyelmet, egyetlen forgalmi irányt kellett csak ellenőriznie. – Az elvárt, időben alkalmazott megfigyelés mellett a sértett sebességtúllépése is felismerhető volt.

[24] A harmadfokú nyilvános ülésen a vádlott felszólalásában, illetve utolsó szó jogán előadta, hogy 33 éve dolgozik autóbuszvezetőként. A forgalom megfelelő, oldaltükörből történő ellenőrzése a mindennapi rutinjának a része. Ezt nyilvánvalóan teljesítette.

[25] A pótmagánvádló és jogi képviselőjének a másodfellebbezése alapos.

[26] Az ítéltábla a felülbírálat körének meghatározása során a következőket vette figyelembe.

[27] A harmadfokú bíróság a másodfokú bíróság ítéletének a fellebbezéssel sérelmezett ellentétes döntését, azon rendelkezését, illetve részét, amelyet az elsőfokú bíróság ítéletének a sérelmezett ellentétes döntéssel összefüggő felülbírálata eredményezett, továbbá az elsőfokú és a másodfokú bírósági eljárást arra tekintett nélkül bírálja felül, hogy ki milyen okból fellebbezett [a Be. 787. § (1) bekezdése alapján alkalmazandó: Be. 618. § (1) bekezdés]. Ezen túlmenően hivatalból dönt – többek között – az egyszerűsített felülvizsgálat körébe tartozó kérdésekben is [Be. 618. § (2) bekezdés]. A sérelmezett ellentétes döntés tekintetében a felülbírálat kiterjed az ítélet megalapozottságának, az ítéletnek a bűnösség megállapítására, a bűncselekmény minősítésére, a büntetés kiszabására, intézkedés alkalmazására vonatkozó rendelkezéseire, valamint az indokolás helyességének az ellenőrzésére.

[28] Jelen eljárásban egy vádlott egy bűncselekménye képezte a vád tárgyát, amelyre nézve ellentétes döntés született, a jogorvoslat az ellentétes döntést támadja, ezért a harmadfokú felülbírálat mind az eljárásjogi, mind az anyagi jogi kérdésekben teljes körű volt.

[29] A felülbírálat tárgya értelemszerűen és főszabályként először az eljárási szabályok - azon belül az ún. abszolút, majd az ún. relatív hatályon kívül helyezést eredményező eljárási szabályok – megtartása.

[30] Jelen ügyben mind az első, mind a másodfokú bíróság megtartotta azokat az általános, illetve pótmagánvádas eljárásban érvényesülő speciális szabályokat, amelyek megsértése mérlegelés nélkül tenné szükségessé ügydöntő határozataik hatályon kívül helyezését [Be. 607. § (1) bekezdés, 608. § (1) bekezdés, Be. 788. § (1) és (2) bekezdés].

[31] Az ún. relatív hatályon kívül helyezést eredményező eljárási szabályok az alsóbb fokú eljárásokban csaknem teljeskörűn érvényesültek.

[32] A pótmagánvádas eljárás lefolytatásának a törvényi feltételei fennálltak. Ezt a törvényszék az előzményi határozatok alapján, helyes ténybeli alapon, a vonatkozó jogszabályhelyek megjelölésével be is mutatta (másodfokú ítélet [12] második albekezdés).

[33] Az elsőfokú eljárásban a bizonyítás alapvetően szabályosan zajlott.

[34] A másodfokú bíróság a felülbírálatot a törvényi rendelkezéseknek megfelelő körben végezte el.

[35] Emellett azonban az elsőfokú bíróság eljárásában feltárható volt két perrendi eltérés, melyet a másodfokú bíróság nem kifogásolt, illetve nem észlelt, így azok másodfokú korrigálása, illetve jogi következményének értékelése is elmaradt.

[36] Nem felelt meg az eljárási rendelkezéseknek, hogy az alsóbb fokú bíróságok bizonyítékként felhasználhatónak tekintették a későbbi vádlott baleset helyszínén tett nyilatkozatát. Az ilyen nyilatkozatok bizonyítékká válásának a feltételét az eljárási törvény meghatározza. Terhelti vallomásnak és így bizonyítéknak [Be. 165. § b) pont] csak a terhelti figyelmeztetés után történő, hatóság előtt tett vagy ahhoz címzett szóbeli vagy írásbeli közlések számítanak [Be. 183. § (1) bekezdés], vagyis vallomásnak csak az egzaktan kialakult (terheltté válást követő) és ehhez az eljárási pozícióhoz rendelt figyelmeztetés utáni közlések tekinthetők. Kisegítő szabály, hogy ha ezek a feltételek nem teljesülnek, mert a terhelti figyelmeztetés vagy a figyelmeztetésre adott válasz jegyzőkönyvezése elmarad, a terhelt közlése vallomásként akkor vehető figyelembe, ha a terhelt azt, ilyen pozícióba kerülése és a terhelti figyelmeztetés után fenntartja [Be. 185. § (4) bekezdés b) pont]. Jelen ügyben Terhelt1 a helyszínen nem terheltként nyilatkozott, így csaknem irreleváns, hogy a figyelmeztetésének tartalmi elemei alapvetően megfeleltek a terhelti pozícióhoz rendeltnek, később terhelti pozícióban nem tett vallomást, így a helyszínen elmondottak nem válhattak bizonyítékká. Az eljárási hiba a harmadfokú eljárásban, a bizonyíték kirekesztésével orvosolható volt. Ezért a harmadfokú bíróság a bizonyítékok sorából kirekesztette az elsőfokú ítélet 2. oldal 3. bekezdését, 7. oldal 2-3. bekezdését, a 9. oldal 5-6 bekezdését és másodfokú ítélet [18] bekezdését. Az eljárási hibának a határozat megalapozottsága szempontjából van jelentősége, melyet az adott helyen értékel a harmadfokú bíróság.

[37] Tévedett az elsőfokú bíróság akkor is, amikor az ítéletének az alapjául szolgáló eljárás cselekmények között a 2022. április 21. napján megtartott előkészítő ülést is feltüntette. A bíróság határozatának a bevezető része – többek között – tartalmazza a határozat meghozatalának az alapjául szolgáló a bírósági eljárás formáját is [Be. 451. § (2) bekezdés c) pont]. A megjelölt eljárás forma jelöli ki a releváns eljárás szabályokat, a forma megjelölésével a bíróság erre utal. Így, amennyiben a bíróság az ügyet előkészítő ülésen nem fejezi be, az ügyet tárgyalásra tűzi ki, csak a megtartott tárgylásokat kell az ügydöntő határozat bevezető részben feltüntetni.

[38] A harmadfokú bíróság következő lépésként a másodfokú bíróság ítéletének a megalapozottságát vizsgálta.

[39] Ez egyrészt perrendi vonatkozású, ennek kapcsán értékelendő azoknak az eljárás szabályoknak az érvényesülése, amelyek a másodfokú eljárásban a megalapozottság vizsgálata körében érvényesülnek. Másrészt pedig a másodfokú döntés tényleges ténybeli megalapozottságára vonatkozik

[40] A másodfokú ténybeli felülbírálat körében irányadó, hogy e bíróság határozatát az elsőfokú bíróság által megállapított (történeti) tényállásra alapítja, kivéve, ha az elsőfokú bíróság ítélete megalapozatlan [Be. 591. § (1) bekezdés 1. fordulat]). A részbeni megalapozatlanság orvoslása a másodfokú bíróságnak törvényben meghatározott kötelessége (EBH2019.B.9.). A megalapozottá tétel során a másodfokú bíróság az elsőfokú bíróság által megállapított tényállást az elsőfokú bíróság által lefolytatott bizonyítást érintő ügyiratok tartalma, ténybeli következtetés vagy felvett bizonyítás alapján kiegészítheti, helyesbítheti, illetve eltérő tényállást is megállapíthat [Be. 593. § (1) bekezdés]. Ha a másodfokú bíróság az ítélet megalapozatlanságának kiküszöbölése során eltérő történeti tényeket állapít meg, az eltérő tényekkel kapcsolatos bizonyítékokat eltérően értékelheti, egyéb tényeket a felülmérlegelés tilalma véd [Be. 593. § (2) bekezdés]. Az ügyiratok tartalma, illetve helyes ténybeli következtetés útján olyan új tény is a tényállás részévé tehető, amellyel kapcsolatban az elsőfokú bíróság bizonyítékot nem értékelt (EBH2019.B.9.). Ennek feltétele, hogy az adott tény tekintetében az elsőfokú bíróság ténylegesen lefolytassa a bizonyítást.

[41] Jelen ügyben a másodfokú bíróság az elsőfokú ítélet részleges megalapozatlanságát helyesen állapította meg, így a tényálláskorrekciókra is törvényes lehetőség volt.

[42] A ténybeli megalapozottság vizsgálata során előljáróban szükséges rögzíteni, hogy a vádlott által végrehajtott forgalmi művelet egyes részmozzanatait hogyan jelöli a harmadfokú bíróság. Ez ugyanis a rendelkezésre áll bizonyítékokban és emiatt az alsóbb fokú eljárásokban nem volt teljesen egységes és így befolyásolta a tényállás pontosságát is. Az adott ügyben a „forgalmi művelet kezdete” az a tér és időbeli helyzet, amikor a vádlott a busz kormánykereket a balra térés érdekében elkezdte balra fordítani, ez az ütközés előtti 1,6.

másodpercben történt. A sávváltás kezdete az a tér és időbeli helyzet, amikor az autóbusz bal elejével elérte a középső és a „busz sávot” elválasztó terelővonalat, amely kevesebb mint egy másodperccel az ütközés bekövetkezése előtt történt.

[43] A másodfokú bíróság helyesen állapította meg, hogy az elsőfokú bíróság a tényállást felderítette (másodfokú ítélet [14]). Ezt a körülményt nem érinti az, hogy a vádlott helyszíni nyilatkozatát a harmadfokú eljárásban ki kellett rekeszteni bizonyítékok sorából. A baleset valamennyi releváns adata ugyanis megállapítható volt az elsőfokú bíróság által hitelesnek elfogadott további bizonyítékok - tanúvallomások, okirati bizonyítékok és szakértői vélemények - alapján is (elsőfokú ítélet 2. oldal 2. bekezdés).

[44] A másodfokú bíróság a tényállás hiányossága és egyes, hibás logikájú ténybeli következtetés miatt tekintette részben megalapozatlannak az elsőfokú ítéletet [Be. 592. § (2) bekezdés a) és d) pont]. Ennek orvoslására a tényállást helyesbítette, kiegészítette és megjelölése szerint – a vádlott javán – eltérő tényállást is megállapított [Be. 593. § (1) bekezdés a) és b) pont]. (másodfokú ítélet [14]). Az elsőfokú bíróság a tényállást valóban hiányosan állapította meg. Ugyanakkor a harmadfokú bíróság tényből tényre vont logikai hibát az elsőfokú ítéletben nem észlelt. Valójában a másodfokú bíróság eljárásjogi értelemben eltérő tényállást [Be. 593. § (5) bekezdés] nem állapított meg. A másodfokú bíróság eltérő döntése nem a ténybeli, hanem a jogi következtetések eltérősége miatt vezetett ellentétes döntéshez.

[45] A másodfokú bíróság az elsőfokú ítéletben a rögzített tényállást több ténymegállapítással egészítette ki. Ezek egy része indokolt volt.

[46] - Az elsőfokú bíróság ítéletében megállapított személyi körülményekre vonatkozó tények tekintetében a törvényszék helyesen mutatott rá, hogy a közlekedési bűncselekményekkel kapcsolatos ügydöntő határozatokban a terhelt közlekedési múltjával kapcsolatos adatokat – gépjárművezetői jogosultságának kezdete, köre, vezetői gyakorlata, a terhelt közlekedési előélete, ideértve a szabálysértési nyilvántartás releváns adatait – is fel kell tüntetni. Ezek a tények a jogkövetkezmények alkalmazása tekintetében lényegesek. A törvényszék e körben a tényállást a rendelkezésre álló iratok tartalma szerint pontosan és indokoltan egészítette ki (másodfokú ítélet [13]).

[47] - A másodfokú bíróság a történeti tényállás kiegészítéseként szükséges részletességgel rögzítette a baleseti környezet jellegzetességeit (másodfokú ítélet [15] bekezdés első albekezdés). Ezeknek a tényeknek a vádlott számára nyitva álló észlelési feltételek (pl. az út vonalvezetése) és az egyes, a baleset elkerülésével kapcsolatos műszaki szakértői adatok (az úttest tapadási viszonyokat befolyásoló állapota) van jelentősége.

[48] - A törvényszék ugyancsak lényeglátó okszerűséggel egészítette ki a tényállást a sértett szempontjából lényeges adatokkal. Azzal a 24 méteres távolsággal, amelyről a sértett számára az ütközés helye előtt az autóbusz sávváltoztatása már felismerhető volt, illetve az e helyen ténylegesen megengedett legnagyobb 50 km/óra sebesség megjelölésével (másodfokú ítélet [15] bekezdés 2. albekezdés). Ezeknek az adatoknak az elsőbbségsértés tényének a



vizsgálata és a sértetti sebességtúllépés balesetben játszott szerepének az értékelése szempontjából van jelentősége.

[49] - A helyes és ítéletszerkesztés szempontjából indokolt volt az elsőfokú ítéletben írt történeti tényállás második mondatának a cseréje is (másodfokú ítélet [15] bekezdés 3. albekezdés). Ez a mondat ugyanis a jogi értékelés körébe tartozó mozzanatokat is tartalmazott („nem tanúsított kellő gondosságot”, „nem biztosított elsőbbséget”). Megjegyzi a harmadfokú bíróság, hogy az elsőbbségadási kötelezettség megsértésére történő utalás, bár valóban jogkövetkeztetés, de a joggyakorlatban gyakran megjelenik a tényállásban is.

[50] Szükséges és indokolt volt továbbá a sértett sérüléseire nézve a tényleges gyógytartam idejének a feltüntetése, ami büntetés kiszabási szempont lehet (másodfokú ítélet [15] bekezdés 6. albekezdés).

[51] Emellett azonban a másodfokú bíróság tényállaskiegészítése nem tartalmaz minden releváns elemet, illetve lényegtelen tényekkel is kiegészítette a tényállást. Ezért a tényállás továbbra is részben megalapozatlan maradt [Be. 592. § (2) bekezdés a) pont]. A hiányosságok a harmadfokú eljárásban a tényállás kiegészítésével, egyes ténymegállapítások mellőzésével, az elsőfokú bíróság által lefolytatott bizonyítást érintő ügyiratok alapján a harmadfokú eljárásban korrigálható volt [Be. 619. § (3) bekezdés]. Erre tekintettel a:

[52] - A harmadfokú bíróság a másodfokú ítélet [13] bekezdésében írtakat – a vádlott harmadfokú nyilvános ülésen tett nyilatkozata alapján - kiegészíti azzal, hogy vádlott 33 éve dolgozik autóbusz vezetőként.

[53] - A harmadfokú bíróság a másodfokú ítélet [15] bekezdés 4. albekezdésében írt kiegészítést mellőzi és annak helyébe a – a műszaki szakértői vélemények alapján – a következőket illeszti: „A vádlott az autóbusz bal oldali visszapillantótükréből a tőle balra eső sáv forgalmát mintegy 80 méter távolságon látta be. Ilyen módon a sértett érkezése a forgalmi művelet kezdete előtt két másodpercen keresztül már folyamatosan észlelhető volt. Amennyiben a vádlott ebben az időintervallumban a sértett érkezését észleli, közlekedésének jellemzőit felméri, a forgalmi művelet megkezdésének a rövid idejű elhalasztásával a baleset is elmarad”. A tényállás pontosítás indokai a következők:

[54] - A másodfokú bíróság tényként rögzítette, hogy „A motorkerékpár az ütközés előtt 3,6 másodperccel, a sávváltás megkezdése előtt 2 másodperccel volt észlelhető az autóbusz külső visszapillantó tükrébe tekintve” (másodfokú ítélet [15] 4. bekezdés). E tekintetben a „sávváltás megkezdése” kifejezés pontatlan, a kijelölt fogalomhasználat szerint a „forgalmi művelet” (balra kormányzás) megkezdésére vonatkozik, ez volt ugyanis az ütközés előtti 1,6. másodpercben és ez előtt 2 másodpercen keresztül, vagyis az ütközés előtti 3,6. másodperctől volt látható a motorkerékpár a vádlott számára. A másodfokú tényállaskiegészítés nem pontos a tekintetben sem, hogy nem tűnik ki belőle egyértelműen, hogy a motorkerékpár a forgalmi művelet megkezdése előtt két másodpercig folyamatosan észlelhető volt. A pontosítás azért releváns mert a vádlott felelősségének a megállapítása szempontjából az a lényeges, amit ebben a két másodpercben tett vagy nem tett.

[55] - A baleset elkerülésével kapcsolatos harmadfokú bíróság által rögzített megállapítás köznapis ismeretek szintjén is megtehető, mert bizonyos, hogy ha a vádlott ebben az időintervallumban az észlelték alapján a forgalmi művelet megkezdésének az elhalasztása mellett dönt (nem kezd balra kormányozni) a busz saját sávjában marad, az ütközés nem következik be.

[56] - A harmadfokú bíróság kisebb pontosítással az elsőfokú bíróság ítélete 2. oldal 1. bekezdés 2. mondata után utalja az elsőfokú ítélet 9. oldal 2. bekezdésének azon tagmondatát, amely szerint: „Terheltl vádlott a forgalmi művelet megkezdése előtti 2 másodpercben nem ellenőrizte a mögöttes forgalmat”. A korrekció indoka a következő: A kerületi bíróság rögzítette, hogy „Terheltl vádlott az ütközés előtt 3,6 másodperccel, a sávváltoztatás megkezdése előtt 2 másodperccel nem ellenőrizte a mögöttes forgalmat” (9. oldal 2. bekezdés). Ezt a ténymegállapítást a másodfokú bíróság érintetlenül hagyta. A tényálláshoz tartozónak kell tekinteni mindazokat a történeti tényeket, amelyek az ítéletben megállapításra kerültek, függetlenül attól, hogy ítéletszerkesztési hiba folytán esetleg nem a történeti tényállásban, hanem az indokolás más részében, így a bizonyítékok értékelése vagy a jogi indokolás körében kerültek leírásra (BH2016. 163.). Ez a tagmondat, tényt rögzít, a vádlott magatartásának jogi megítélése szempontjából lényeges. Emellett ugyancsak kisebb korrekcióra szorul, mert egy adott időpillanatban fennálló mulasztás tényét rögzíti, nem pedig a releváns intervallumban történő cselekvés hiányát.

[57] - A harmadfokú bíróság másodfokú ítélet [15] bekezdés 5. albekezdésében írt tényállás kiegészítést és a [24] bekezdésben írtakat mellőzi. A [15] bekezdés helyére – a műszaki szakértői vélemények adatai alapján – a következőket illeszti: „A sértett számára a busz sávváltoztatása az ütközés előtti egy másodpercen belül, az ütközés helye előtt mintegy 24 méter távolságra volt felismerhető. A 24 méteres távolságon a baleset a motorkerékpár valós sebességéről nem volt elkerülhető, az itt megengedett 50 km/óra sebességgel történő haladás esetén a motorkerékpár sem intenzív fékezéssel, sem vészfékezéssel nem lett volna megállítható.” A tényállás pontosítás indokai a következők:

[58] - A törvényszék szükségesnek látta annak a rögzítését is, hogy: „A sávváltoztatási manőver megkezdése előtt a motorkerékpár az ütközés helyétől kb. 83 méterrel haladt az autóbusz mögött” (másodfokú ítélet [15] ötödik bekezdés). A 83 méteres távolság rögzítése mindkét járművezető oldalán lényegtelen. A vádlottén azért, mert a motorkerékpár észlelhetősége szempontjából nem a sértett és az ütközés helye közötti távolság, hanem a visszapillantó tükör (autóbusz vezetőfülkéje) és a motorkerékpár távolsága a lényeges. Ez pedig a forgalmi művelet (balra kormányzás) megkezdésekor 35 méter volt. A sértett szempontjából a feltüntetett 83 méter azért irreleváns, mert a vádlott sávváltoztatási szándékát a forgalmi művelet megkezdése pillanatában még nem ismerhette fel, ez részére a sávváltás megkezdésekor, vagyis az ütközés helye előtt mindössze 24 méter távolságon nyílt meg. Mind a köznapis ismeretek, mind a műszaki szakértői vélemény alapján az is rögzíthető, hogy ezen a 24 méteres távolságon a motorkerékpár az ütközés helye előtt a tényleges sebességéről semmilyen módon nem volt megállítható, mert ezt a jármű az emberi reakcióidőn belül befutja ( $120 \text{ km/óra} = 33,3 \text{ m/másodperc}$ ), vagyis a sértettnek arra sem volt lehetősége, hogy felismerje a veszélyt, arra reagáljon, arra pedig még kevésbé, hogy a jármű sebességének a csökkenése megkezdődhessen.

[59] - A másodfokú bíróság tényként emelte ki azt is, hogy a sértett oldalán „a veszélyhelyzet felismerésére jellemző reakcióidő mellett 41-43 km/h-t meg nem haladó sebességről lehetett volna térben elkerülni a balesetet”. Ebből arra a ténybeli következtetésre jutott, hogy amennyiben a motoros a megengedett, vagy azt minimális mértékben meghaladó sebességgel közlekedik a baleset nem következik be (másodfokú ítélet [24]). Ez a következtetés azonban egy hibás premisszát is tartalmaz. A balesetei környezetben ugyanis a sávváltás megkezdésének (az autóbussz betérésének) az objektív észlelhetőségi helyén a megengedett sebesség nem 40 km/óra, hanem 50 km/óra. A 40 km/óra megengedett sebesség az ütközés helyére vonatkozik. A baleset elkerülhetősége szempontjából nyilvánvalóan az észlelés helyén érvényesülő szabályoknak van jelentősége, mert ebben a helyzetben tud cselekedni a jármű vezetője, az ütközés helyén már csak a fizika törvényei érvényesülnek. Mivel a térbeli elkerülési sebesség kisebb, mint a megengedett sebesség, a hétköznapi ismeretek alapján is megállapítható, hogy megengedett sebességről nem lehetett volna a balesetet elkerülni. A 24 méteres távolságon intenzív fékezéssel csak a 32-34 km/óra sebességgel közlekedő, míg vészfékezéssel is csak a 45-48 km/óra sebességgel haladó motorkerékpárt lehetett volna megállítani (műszaki szakértői alapszakvélemény 15. oldal utolsó bekezdés), vagyis az 50 km/óra sebességgel haladó járművet nem.

[60] Mivel az elsőfokú bíróság által rögzített tényállást, a másod és harmadfokú eljárásban több korrekció érte a baleset bekövetkezését leíró tényállásrészt a harmadfokú bíróság, végső formájában a következők szerint ismerteti a tartalom mindenkor megártása, kisebb mondat szerkesztési egyszerűsítések mellett:

[61] „Terhelt1 vádlott 2019. május 23. napján 08 óra 05 perc körüli időben, az általa vezetett FJX-199 forgalmi rendszámú autóbusszal az Erzsébet hídon annak Budapest I. kerületében lévő budai hídfőjénél közlekedett Pestről Buda irányában, a jobb szélső forgalmi sávban, derült időben, nappali természetes fényviszonyok között, száraz aszfalt burkolatú úttesten, gyér áramlású forgalomban. Az Erzsébet híd ezen szakaszon lakott területen belüli egyenes vonalvezetésű főútvonal, irányonként útburkolati jelekkel elválasztott három-három forgalmi sávval ellátva, melyekből mindkét irányban a külső sáv „Busz” (autóbussz) forgalmi sáv. A vádlott haladása során - megközelítve a híd budai hídfőjét - a külső forgalmi sávból egy sávval balra, a középső forgalmi sávba történő sávváltása közben 40-43 km/h haladási sebességgel behaladt az elsőbbségi helyzetben, mintegy 120 km/h sebességgel közlekedő, pótmagánvádlól által vezetett rendszám1 forgalmi rendszámú motorkerékpár elé, amely változatlan sebességgel nekiütközött az autóbussz bal első részének. Terhelt1 vádlott a forgalmi művelet megkezdése előtti 2 másodpercben nem ellenőrizte a mögöttes forgalmat. A vádlott az autóbussz bal oldali visszapillantótükréből a tőle balra eső sáv forgalmát mintegy 80 méter távolságon látta be. Ilyen módon a sértett érkezése a sávváltoztatás érdekében történő balra kormányzás megkezdése előtt két másodpercen keresztül már folyamatosan észlelhető volt. Amennyiben a vádlott ebben az időintervallumban a sértett érkezését észleli, közlekedésének jellemzőit felméri, a forgalmi művelet megkezdésének a rövid idejű elhalasztásával a baleset is elmarad. A sértett számára a busz sávváltoztatása az ütközés előtti egy másodpercen belül, az ütközés helye előtt mintegy 24 méter távolságra volt felismerhető. A 24 méteres távolságon a baleset a motorkerékpár való sebességéről nem volt elkerülhető, az észlelhetőség helyén megengedett még 50 km/óra sebességgel történő haladás esetén a motorkerékpár sem intenzív fékezéssel, sem vészfékezéssel nem lett volna megállítható”.

[62] A harmadfokú kiegészítések és helyesbítések a tényállás további elemeit nem érintik.

[63] A tényállás ilyen formában alapja a harmadfokú bíróság döntésének.

[64] A bizonyítékok értékelése körében megállapítható volt, hogy az elsőfokú bíróság azt törvényesen végezte el.

[65] Az elfogadott bizonyítékok köréből a harmadfokú bíróság kiemeli azt is, hogy tanú4 tanú vallomása a sértett által vezetett jármű észlelhetősége tekintetében maradéktalanul megerősíti a műszaki szakértői véleményt. A tanú a busz bal oldalán foglalt helyet, a sávváltás megkezdésekor hátránézett, látta az érkező sértettet és felmérte a busz forgalmi műveletének a veszélyes voltát (elsőfokú ítélet 4. oldal 1. bekezdés, 7. oldal 8. bekezdés). Ebből következően, ha a hátra tekintést a vádlott is elvégzi, maga is észlelte volna a motorost és a sebességét.

[66] A cselekmény jogi értékelése körében a harmadfokú bíróság a következőkre volt tekintettel.

[67] A közúti baleset okozása vétségét az követi el, aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz [Btk. 235. § (1) bekezdés].

[68] A bűncselekmény diszpozíciója olyan büntetőjogi keretrendelkezés, amelyet a közúti közlekedésigazgatási rendelkezések - különösen a KRESZ rendelkezései - töltenek ki tartalommal, így az irányváltoztatásra és a forgalmi elsőbbségre vonatkozó szabályok megszegését is az igazgatási rendelkezéseknek az alapulvételével kell megítélni (BH1998. 467.).

[69] Aki járművel irányt változtat (terelővonalat, az úttest szélét vagy képzeletbeli felezővonalát átlépi, forgalmi sávot változtat, másik útra bekanyarodik, főútvonalról vagy szilárd burkolatú útról letér stb.) köteles az azonos irányban vagy szemben haladó, irányt nem változtató járműveknek elsőbbséget adni [KERSZ 29. § (1) bekezdés].

[70] Az elsőbbség, továbbhaladási jog a közlekedés más résztvevőjével szemben [KRESZ 1. függelék III. b) pont első mondat]. Azt jelöli ki, hogy ha egy forgalmi helyzetben a járművezetők továbbhaladási szándéka szerint az általuk vezetett járművek nyomvonala találkozna, (egymásba fonódna, érintkezne, keresztezné egymást stb.) e találkozási ponton a jogosult járműve haladhat át elsőként. Azt a járművet, amelynek elsőbbsége van, az elsőbbségadásra kötelezett nem kényszerítheti haladási irányának vagy sebességének hirtelen megváltoztatására (KRESZ 1. függelék III. b) pont). Eszerint az elsőbbségi jog megsértése nélkül az alárendelt helyzetben közlekedő jármű vezetője nem hajthatja úgy végre a forgalmi műveletét, hogy a baleset elkerülése érdekében a fölé rendelt helyzetben haladónak már

bizonyos mértéket meghaladóan („hirtelen”) sebességét vagy haladási irányát meg kelljen változtatnia. Az elsőbbségi joggal rendelkezőtől a nem hirtelen sebességcsökkentés, nem hirtelen irányváltoztatás elvárható, a hirtelen sebesség vagy irányváltoztatásra kényszerítés viszont mindig az elsőbbség meg nem adását jelenti (BH2014. 200.). Ez a rendelkezés nyelvtani értelmezéséből is következik.

[71] A sebesség „hirtelen” megváltoztatásának fogalmát a KRESZ egzaktan nem határozza meg. A joggyakorlati iránymutatások alapján azonban egyértelműen megállapítható, hogy részben a jogosult reakció idejére, részben az általa vezetett jármű fékintenzitására vonatkozik. Sérül az elsőbbségi jog, ha az elsőbbséggel rendelkező jármű vezetője a baleset elkerülése érdekében váratlan, a szükséges körülmétekintést lehetővé nem tevő hirtelen gyorsításra vagy erős fékezésre, illetve haladási irányának hirtelen megváltoztatására kényszerül (BH2014. 200.). A fékintenzitás függvényében hirtelen a fékezés, mind az intenzív fékezés (esetenként: intenzív lassító,- erős fékezés megjelölés) mind a „vérsfékezés” (BH2011. 241., BH2014. 200.), és értelemszerűen az elsőbbség jogának a megsértését jelenti az elháríthatatlan baleseti helyzet létrehozása is. Az ennél kisebb mértékű, a hirtelen fékezés körén kívül eső lassulásokra a joggyakorlat az „enyhe (esetenként: a „lassító”,- „üzemi” fékezés megjelölés) kifejezést használja. Az utóbbi lassulási tartományba azok a fékezések tartoznak, amelyek a forgalom normális menetében a forgalmi együttműködés során rendszeresen előfordulnak, a járműben ülők számára kellemetlen érzéssel járó lassulást (pl. elmozdulás, veszélyérzet) nem eredményeznek. Noha az egyes ügyekben a reakcióidőhöz, illetve a különböző lassulásokhoz a szakvélemények egzakt értéket rendelnek, ennek az adott esetben elfogadható voltáról a jogalkalmazónak a közlekedési körülményei alapján (út tapadási viszonyai, jármű jellegzetességei pl. közösségi utasszállítás) állást kell foglalnia.

[72] Az elsőbbségi jog érvényesülése szempontjából jelentős, hogy jogosult fékezésben megnyilvánuló reakciója csak attól kezdve vehető figyelembe, amikor objektív módon felismerheti, hogy a kötelezett az elsőbbség körében szabályozott forgalmi műveletet hajt végre, jelen ügyben az, hogy ténylegesen betér a forgalmi sávjába. Ez szükségszerűen később történik, mint amikor az alárendelt helyzetben közlekedő felméri, hogy tervezett művelete szabályosan végrehajtható-e, dönt a végrehajtásról és megkezdí vezetéstechnikai kivitelezését.

[73] Az elsőbbség joga a fölérendelt helyzetben közlekedőt sebességétől függetlenül megilleti. A közúti közlekedés szabályai szerint elsőbbségadásra kötelezett általában akkor is felelősséggel tartozik az elsőbbségadási szabályok megszegéséért, ha az elsőbbségre jogosult a megengedett sebességet túllépte (6/1998. Büntető jogegységi határozat I. első mondat) Az elsőbbség különféle speciális rendelkezéseinek az ítélkezési gyakorlatban történő ilyen értelmű alkalmazását az a közlekedési tapasztalat befolyásolja, hogy kritikus helyzetekben a veszély realizálódását már csupán az elsőbbség adására kötelezett jármű vezetője képes a végrehajtani szándékozott forgalmi manővere hatókörében zajló forgalomról gondos meggyőződéssel és a megfelelő előírászerű magatartás tanúsításával elhárítani (BH1998. 467.).

[74] A sebeségtúllépés a jogosult oldalán csak a balesetelhárítási kötelezettség teljesíthetősége szempontjából jut jelentőséghez (BH2010. 59.). Másképpen csak ebből a

szempontból vizsgálható az események alakulása a jogosult megengedett sebességgel történő közlekedését feltételezve, vagyis csak a baleseti veszély felismerhetőségének pillanatához rendeltén vizsgálható az események lefolyása annak alapján, hogy a jogalkalmazó feltételezi a sebeségtúllépés elmaradását.

[75] A kötelezett oldalán a jogosult sebeségtúllépése csak akkor jut jelentőséghez, ha az elsőbbségadási kötelezettsége szempontjából jelentős körülményeket az elsőbbségre jogosult szabályszegése következtében nem észlelhette, vagy ha e körülményekre nézve az elsőbbségre jogosult megtévesztette (6/1998. Büntető jogegységi határozat második mondat). Az első eset akkor valósul meg, ha a kötelezett – a teljesítés feltételeinek felméréséhez szükséges idő alatt – jellemzően az útviszonyok, útkanyarulat, domborulat nem láthatja a jogosultat, vagyis okkal téved a közeledését illetően. A második eset akkor állapítható meg, ha a közlekedés környezeti feltételei jelentősen befolyásolják azokat a körülményeket, amely alapján a jogosult jármű valós sebességének a becslését támogatják (a jogosult nagyobb távolsága, a korlátozott látási viszonyok, illetve a jogosult jármű elmozdulásának mértékét megjelenítő tereptárgyak (villanyoszlopok, épületek stb.) hiánya. A sebesség önmagában a túllépés mértéke alapján tehát nem tekinthető megtévesztőnek.

[76] A joggyakorlat az elsőbbségadási kötelezettség teljesítése során a gondos meggyőződést várja el (BH1998. 467.). A meggyőződés nem egyszeri „odapillantás”, hanem a forgalmi irány kellő idejű megfigyelése, ami a forgalom függvényében több másodperc is lehet. Ugyanis szélsőséges körülmények hiányában egy jármű sebesége kellő idejű megfigyeléssel felmérhető.

[77] Jelen esetben megállapítható volt, hogy:

[78] - A sértett motoros számára az autóbusz sávváltoztatási manővere az ütközés helye előtt 24 méterre volt felismerhető. Ezen a távolságon a motor vezetője az ütközést a legnagyobb intenzitású fékezéssel sem tudta elkerülni. Így megállapítható az is, hogy a vádlott irányválttatása során megsértette a sértett elsőbbségi jogát, egyben a KRESZ 29. § (1) bekezdésében írtakat. Ezzel a vádlott a közúti baleset okozásának vétsége szempontjából tényállásszerű elkövetési magatartást tanúsított.

[79] - A sértett nyolc napon túl gyógyuló sérülést szenvedett. A tényállásszerű eredmény megvalósult, a szabályszegés és az eredmény között az okozati összefüggés megállapítható.

[80] - A vádlott a forgalmi művelet megkezdése előtti két másodpercben nem ellenőrizte a mögöttes forgalmat. A vádlott haladási irányába a forgalom gyér volt, csak egy forgalmi iránnyal került forgalmi kontaktusba. A meggyőződés a forgalmi manőver megkezdését közvetlenül megelőző intervallumban elvárt és a fölérendelt forgalom néhány másodperces megfigyelését jelenti. Az adott forgalmi helyzetben nem volt olyan tényező, ami ennek a kötelezettségnek a teljesítését hátrányosan befolyásolta volna. A vádlott nem az elvárt gondossággal járt el a forgalmi művelet végrehajtása során.

[81] - A balra kormányzás megkezdése előtti két másodpercben a visszapillantó tükörből a motorkerékpár közeledése észlelhető volt. Az észlelhetőség kezdetén a járművek távolsága 80 méter volt, amely a balra kormányzás megkezdésének idejére 35 méterre csökken. Elvárt gondosság tanúsítása esetén a sértett sebességtúllépése nem tévesztette volna meg a vádlottat. A közlekedés feltételei alapján a sértett sebességtúllépése és a tényleges sebesség becsülhető mértéke objektív felismerhető volt, mert a járművek közötti távolság intenzíven csökkent, noha a vádlott is a megengedett sebesség közelében haladt. Emellett a motorkerékpár egységnyi idő alatt történő elmozdulásának a mértéke, a nappali fényviszonyok között a rendkívül jól tagolt közlekedési környezetben (híd tartó-pillérei, terelővonal felfestett egységei, szembe közlekedő forgalmi irányban álló járműsor) ugyancsak felmérhető volt. Ezért helyes az elsőfokú bíróságnak az a jogi következtetése, hogy a jogosult sebességtúllépése a közlekedés adott és az észlelés feltételei mellett nem volt megkérdőjelezhető. A másodfokú bíróság által hivatkozott BH2002.2. jogesetben a forgalmi művelet megkezdésekor a jogosult és a kötelezett közötti távolság lényegesen nagyobb 120-124 méter volt, ahol a sebesség felmérését a közlekedési feltételek is rontották.

[82] - 24 méteren a baleset a sértett megengedett sebességgel haladása esetén sem lett volna elkerülhető. Így önmagában az ütközés bekövetkezésében a gyorsajtás nem játszott szerepet. A sebességtúllépés elméleti és tapasztalati szinten a baleset kimeneteli kockázatát, a keletkezett sérülések súlyosságát fokozhatta, erre azonban ez eljárásban nem folyt bizonyítás, így ez tényszerűen nem rögzíthető.

[83] E körülmények alapján megállapítható az is, hogy a vádlott elkövette a pótmagánvád tárgyává tett bűncselekményt. Az ítéltábla jogi konklúziója egyező az elsőfokú bíróság ítéletének a 10. oldal 6. bekezdésében írtakkal.

[84] A harmadfokú bíróság, a másodfokú bíróság ítéletét megváltoztatta [Be. 624. § (1) bekezdés]. Terhelt1 vádlottat bűnösnek mondta ki közúti baleset okozása vétségében [Btk. 235. § (1) bekezdés].

[85] A jogkövetkezmények meghatározása körében a harmadfokú bíróság a következőkre volt figyelemmel.

[86] A vádlott terhén megállapított vétség egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő.

[87] A harmadfokú eljárásban érvényesül a súlyosítási tilalom (Be.595. § (1) bekezdése), vagyis az elsőfokú bíróság által alkalmazott intézkedést súlyosítani csak akkor lehet, ha az elsőfokú ítélet tekintetében a vádlott terhére fellebbezést jelentettek be. Ilyen azonban nem történt, a vádlottal szemben az elsőfokú bíróság a legenyhébb intézkedést és egyben a legenyhébb szankciót alkalmazta, ami ilyen formában súlyosabb jogkövetkezményre nem változtatható, de jellege folytán nem is enyhíthető.

[88] Mindemellett megjegyzi a harmadfokú bíróság, hogy az elsőfokú bíróság által a büntetéskiszabás során figyelembe vett körülményekkel egyetért, azzal, hogy az igen jelentős hivatásos, közösségi közlekedésben eltöltött idő jelentős enyhítő körülmény. A jogkövetkezmény alkalmazása törvényes.

[89] A harmadfokú bíróságnak rendelkeznie kellett a bűnügyi költségről is. Bűnügyi költség a jogszabályban meghatározottak szerint többek között az a díj vagy költség, amelyet a büntetőeljárásban, illetve a büntetőeljárással összefüggésben az állam előlegezett, illetve a terhelt, a sértett, a vagyoni érdekelt és az egyéb érdekelt költsége, akkor is, ha azt az állam nem előlegezte [Be. 145. § (1) bekezdés b) és c) pont]. A pótmagánvádló meghatalmazott képviselőjének díja bűnügyi költség, melyet azonban nem az állam előlegez. Pótmagánvádas eljárásban hozott bűnösséget megállapító ítéletben a terheltet kötelezni kell a pótmagánvádló jogi képviselői díjának viselésére (BH2019. 127). A pótmagánvádló képviselője díjának megállapítása során a 19/2018. (VI. 28.) IM rendelet 6. § (1) bekezdése alapján 3. § (2) bekezdésében és a 4. §-ban, valamint a 32/2017. IM rendelet 7. § (1), (4) és (7) bekezdésében foglaltakat kell megfelelően alkalmazni. A díjat a bíróság a jogerős ügydöntő határozatában állapítja meg. A kirendelt védőt az eljárási cselekményen való részvételért az eljárási cselekmény – idézésben vagy értesítésben megjelölt – kezdő időpontja és a kirendelt védő jelenlétének befejező időpontja között eltelt időtartamra, megkezdett óránként a kirendelt ügyvédi óradíj összege illeti meg [32/2017. (XII. 27.) IM rendelet 7. § (1) bekezdés]. A kirendelt védői díj a pótmagánvádló eljárásának intervallumában egységen óránként 6000 forint volt. Az eljárásban a pótmagánvádló eljárása folytán 68.588 forint bűnügyi költség merült fel, melyet a vádlott a jogi képviselőnek köteles a rendelkező részben írtak szerint megfizetni. Az ezen túlmenően 499.039 forint bűnügyi költség viselése alól a harmadfokú bíróság mentesítette a vádlottat, mert a teljes költség aránytalanul nagy volt a bűncselekmény tárgyi súlyához képest [Be. 574. § (5) bekezdés].

[90] A harmadfokú bíróság ügydöntő határozata ellen a perrend nem biztosít jogorvoslati lehetőséget.

**Budapest, 2023. év október hó 11. napján**

**Dr. Ujvári Ákos**  
a tanács elnöke

**Dr. Fülöp Ágnes Katalin**  
előadó bíró

**Dr. Patassy Bence**  
bíró

A Fővárosi Ítéltábla mint harmadfokú bíróság 16.Bhar.165/2023/5. számú ítélete 2023. év október hó 11. napján jogerőre emelkedett.

**Budapest, 2023. év október hó 11. napján**



**Dr. Ujvári Ákos**  
a tanács elnöke