

Súd: Okresný súd Humenné
Spisová značka: 4T/193/2006
Identifikačné číslo súdneho spisu: 8306010849
Dátum vydania rozhodnutia: 25. 01. 2012
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Marián Sninský
ECLI: ECLI:SK:OSHE:2012:8306010849.1

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Humenné na hlavnom pojednávaní konanom dňa 25.1.2012 v Humennom samosudcom JUDr. Mariánom Sninským rozhodol takto:

rozhodol:

Obžalovaný X. I., nar. XX.XX.XXXX B. Z., tr. bytom I. Č.. XX, okr.
Z.,

je vinný, že

dňa 14.8.2006 v čase okolo 02.30 hod. po štátnej ceste II/558 v smere od obce G., R.. Z., P. Z. viedol osobné motorové vozidlo zn. U. U., A..Č.. Z.-XXXAV pod vplyvom alkoholických nápojov s hladinou 2,81 promile alkoholu v krvi, čím konal v rozpore s povinnosťou vodiča uvedenou v § 4 ods. 3 písm. b/ Zákona č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov, v dôsledku čoho sa náležite nevenoval vedeniu vozidla a situácii v cestnej premávke, teda konal v rozpore s povinnosťou vodiča uvedenou v § 4 ods. 2 písm. c/ Zákona č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov a po prejdení vrcholu stúpania pri následnom klesaní v km 11,250 s vozidlom prešiel do protismeru tak, že konal v rozpore s povinnosťou vodiča uvedenou v § 8 ods. 5 Zákona č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov, kde došlo k zrážke s protiidúcim motorovým vozidlo zn. B. XXXX, A..Č.. Z.-XXXAR, ktoré viedol vodič A. W., K.. X.X.XXXX, pričom jeho spolujazdci Q. I., K.. XX.X.XXXX, Ľ. I., K.. XX.X.XXXX U. X. V., K.. X.X.XXXX utrpeli zranenia, ktorým na mieste nehody podľahli, pričom vodič A. W. utrpel zranenie, a to pomliaždenie pečene, zlomeninu 9 a 10 rebra s posunom úlomkov, pomliaždenie a odreniny horných a dolných končatín, ako aj ďalšie poranenia s dobou liečenia v trvaní 5 týždňov a spolujazdec Q. I., K.. XX.XX.XXXX utrpel zranenia, a to otras mozgu ľahkého stupňa, pomliaždenie ľavej polovice hrudníka, pomliaždenie ľavého ramenného pletenca s dobou liečenia v trvaní 21 dní a spolujazdkyňa vodiča X. I. v osobnom motorovom vozidle zn. AT. U. H. Č., K.. XX.X.XXXX utrpela zranenia, a to otras mozgu ľahkého stupňa, povrchovú odreninu v oblasti pravého líca a špičky nosa s dobou liečenia 21 dní a na osobnom motorovom vozidle zn. U. U., A.. Č.. Z.-XXXAV, ktoré je majetkom leasingovej spoločnosti ČSOB leasing a.s. Bratislava bola spôsobená škoda vo výške 430.901,- Sk /14.303,29 eur/,

t e d a

- ako vodič dopravného prostriedku spôsobil v stave vylučujúcom spôsobilosť vykonávať takú činnosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky z nedbanlivosti smrť viacerých osôb,
- inému z nedbanlivosti ublížil na zdraví tým, že porušil dôležitú povinnosť uloženú mu podľa zákona,
- vykonával v stave vylučujúcom spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky činnosti, pri ktorej by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí alebo spôsobiť značnú škodu na majetku a spôsobil takým činom inému ublíženia na zdraví a väčšiu škodu na cudzom majetku,

č í m s p á c h a l

v jednočinnom súbahu prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 4, 5 Tr. zák., prečin ublíženia na zdraví podľa § 158 Tr. zák. a prečin ohrozenia pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 ods. 1 písm. c/ Tr. zák.
Za to sa odsudzuje:

Podľa § 149 ods. 5 Tr. zák. s použitím § 41 ods. 1 Tr. zák., § 38 ods. 2, 3 Tr. zák. prihliadnuc na pohľadujúce okolnosti uvedené v § 36 písm. j, n, Tr. zák. oproti prirážajúcej okolnosti uvedenej v § 37 písm.h Tr. zák. na úhrnný trest odňatia slobody na 9(deväť) rokov.

Podľa § 48 ods. 2 písm. a/ Tr. zák. súd zaraďuje obžalovaného na výkon trestu odňatia slobody do ústavu na výkon trestu odňatia slobody s minimálnym stupňom stráženia.

Podľa § 61 ods. 2 Tr. zák. sa obžalovanému ukladá trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov na 9(deväť) rokov.

Podľa § 287 ods. 1 Tr. por. sa obžalovanému ukladá povinnosť nahradiť Všeobecnej zdravotnej poisťovni, a.s. krajská pobočka Prešov, Kúpeľná5, Prešov, IČO 35937874 škodu v sume 20.233,- Sk /671,61 eur/ a 15.231,- Sk /505,57 eur/.

o d ô v o d n e n i e :

Okresný prokurátor v Humennom podal na obžalovaného X. I. obžalobu, o ktorej Okresný súd Humenné rozsudkom ešte zo dňa 17.10.2006 v spojení s uznesením odvolacieho súdu právoplatne rovnako rozhodol tak, ako je uvedené vo výroku tohto rozsudku. Súd prvého stupňa konal následne po povolení obnovy konania, keď príslušný súd poukázal na možné pochybnosti o správnosti skutkových zistení, a tak bolo namieste pokračovať v konaní na podklade pôvodnej obžaloby. Po doplnení dokazovania súd prvého stupňa však nezistil skutočnosti, ktoré by odôvodnili iné rozhodnutie o vine obžalovaného či o výroku o treste resp. iné rozhodnutie o nárokoch poškodených o náhrade škody než k akým súd dospel už 17.10.2006. Po zabezpečení znaleckého posudku zo strany znaleckého ústavu a po vykonaní tohto relevantného dôkazu bolo pre súd prvého stupňa jednoznačné, že práve obžalovaný a nikto iný spáchal žalovaný skutok a trestnú činnosť tak, ako je uvedené vo výroku tohto rozsudku. Obžalovaný požiadal a písomne udelil súhlas na vykonanie hlavného pojednávania konaného dňa 25.1.2012 vo svojej neprítomnosti, pričom bol prítomný jeho obhajca. V rámci hodnotenia dôkazov, tak konajúci súd poukazuje aj na pôvodné zistenia.

Obžalovaný na hlavnom pojednávaní pôvodne prejavil ľútosť z dopravnej nehody a pozostalým sa ospravedlnil. Uviedol, že sa cíti vinným, že viedol svoje osobné motorové vozidlo G.. U. U. 8 pod vplyvom alkoholických nápojov a že v dôsledku požitia alkoholu sa náležite nevenoval vedeniu vozidla a situácii v cestnej premávke a keď prešiel vrchol stúpania pri následnom klesaní cestou na Z., tak s vozidlom prešiel do protismeru a došlo k zrážke s vozidlom A. W.. Toto jeho vyhlásenie nebolo samosudcom prijaté, pretože obžalovaný súčasne na svoju obhajobu uviedol výhradu, že na dopravnej nehode sa podieľal i vodič protiidúceho vozidla a že, keď vyšiel na kopec, zbadal dve autá, pričom svetlá A. W. zbadal vo svojom jazdnom pruhu, ako by tento obiehal vozidlo, ktoré išlo vlastne už za ním, lebo už sa vlastne zaradzovalo do svojho jazdného pruhu. Pred vrcholom kopca žiadne svetlá z protíľahlej strany kopca neregistroval. Auto, ktoré išlo v jeho jazdnom pruhu sa už akoby zaradzovalo do svojho jazdného pruhu, teda do ľavého jazdného pruhu po obžalovaného strane a vtedy došlo k zrážke. V tej chvíli zrazu nevedel, čo spraviť, a tak urobil to, že nezostal vo svojom jazdnom pruhu, ale vybočil doľava, že urobí myšičku, teda že prejde pomedzi tie dve vozidlá, ktoré som mal pred sebou. Takto chcel zabrániť čelnej zrážke. Strhol riadenie doľava a pravý obrys jeho vozidla U. U. sa nachádzal v oblasti stredovej čiary. Nasledovala však zrážka a už sa nepamätá s ktorým vozidlom, no podľa obžalovaného bolo to prvé vozidlo, ktoré sa zaradzovalo. K zrážke došlo v strede vozovky, viac obžalovaného protismernom pruhu. Bližšie uviedol, že pred jazdou požil alkoholické nápoje a bol som si vedomý, že ako vodič nemá alkohol požiť. Po celú cestu sa so svedkyňou Č. rozprával a tesne pred nehodou ladila rádio. Dodal, že pršalo, a tak pred nehodou viedol svoje vozidlo rýchlosťou 90 až 10 km/hod. Tvrdil aj, že necítil taký stupeň opilosti. Dodal, že cestoval zo W., za ním išiel Q. Y., no nešiel za ním celú cestu a musel ho dobehnúť až pred zrážkou, lebo dovtedy ho nevidel za sebou. Pritom bola tma a v tejto sú svetlá vozidiel nepravdepodobne prehliadnuteľné. Býva v I. a veľmi často touto cestou jazdí a trasu, tak veľmi dobre pozná. K svojim pomerom uviedol, že je slobodný, bezdetný a nemá žiadne záväzky. Je súkromný podnikateľ v rozsahu

voľných živností. Ročne najazdí okolo 70 tisíc km. Uviedol, že nikdy nemal vážnu dopravnú nehodu, pri ktorej by došlo k zraneniu nejakých osôb, no bol za dopravné priestupky opakovane postihnutý, pričom pred vzatím do väzby, žil v spoločnej domácnosti so svojou starou matkou, o ktorú sa staral. Dodal, že napomáhal pri rekonštrukcii prípadu, odovzdali vzorku krvi na expertízu. S vyšetrovateľom spolupracoval.

V prípravnom konaní obžalovaný uvádzal, že keď sa chcel vyhnúť slabým svetlám, ktoré boli v jeho jazdnom pruhu, tak strhol volant vľavo v snahe zabrániť zrážke, no, že celý čas išiel vo svojom jazdnom pruhu a že pred nehodou a celú nedeľu nepožíval žiaden alkohol. Uvedené rozpory vysvetľoval tým, že pred nehodou jazdil vo svojom jazdnom pruhu, pričom o požití alkoholu je pravdou to, čo vypovedal na hlavnom pojednávaní. Predtým bol v tomto smere v šoku a vlastne sa zľakol. V súčasnosti pociťuje ľútosť a preto vypovedám. Súd má za to, že takéto zmeny vo výpovedi obžalovaného - ktoré hodnoverne ani nevysvetlil - len vzbudzujú pochybnosti o dôveryhodnosti obhajoby.

Svedkyňa-poškodená S. I.Y. - manželka nebohého L. I., ktorý zomrel pri dopravnej nehode uviedla, že tento išiel so svojim starším bratom Q. I., ďalej s bratom - dvojčaťom Q. I., svojim švagrom X. V., ďalej s A. W. v deň nehody si hľadať prácu. Svedkyňa-poškodená K. I. uviedla, že bola družkou nebohého X. V., no nevidela, ako do vozidla nastupuje. S L., Q. U. Q. išli zbierať železo a následným odpredajom železa chceli zarobiť. Svedkyňa-poškodená X. I. bola matkou nebohého Q. I. a rovnako nevidela, ako nastupuje do vozidla a o nehode sa dozvedela až nadržanom.

Svedok-poškodený A. W. uviedol, že šoféroval v čase dopravnej nehody osobné mot. Vozidlo B. XXXX červenej farby A. Z. XXXAR, ktoré bolo vo vlastníctve neb. L. I.. V čase dopravnej nehody vedľa neho sedel L. I.. Za chrbtom vodiča na zadnom sedadle sedel Q. I., vedľa neho X. V. a vedľa neho na pravej strane sedel Q. I.. Vodič a L. I. boli zapnutý bezpečnostnými pásmi. Za nimi išiel vo vozidle Q. I. Q., ako šofér vozidla J.. Vo vozidle mal svojho otca Q. I. a dvoch bratov Q. U. Du Q.. Pohybovali sa tak, že A. W. išiel v pravom jazdnom pruhu asi 60 km/hod.. Druhé vozidlo, ktoré šoféroval Q. I. ml., išlo asi 10 metrov za ním, tiež v pravom jazdnom pruhu. Túto situáciu nijako nemenili a takto sa pohybovali až do okamihu zrážky, teda zrážky vozidla, ktoré som šoféroval a vozidla obžalovaného. Mali zapnuté tlmené svetlá. V okamihu, keď sa približovali k vrcholu kopca registroval na horizonte svetlá za kopcom a videl, že vodič tohto auta svieti diaľkovými svetlami. Keď teda videl tie diaľkové svetlá, tak asi trikrát svojimi svetlami blikol, teda takto som prepol tlmené na diaľkové a naspäť. K zrážke došlo v pravej časti vozovky v jazdnom pruhu vodiča A. W. a podľa tohto svedka to bol čelný náraz, pričom sa svedok chcel obžalovanému vyhnúť do svojej ľavej strany a aj zatočil volantom doľava, no len stihol len mierne otočiť volantom a v tom momente došlo k zrážke. Svedok potvrdil, že k stretu vozidiel došlo v pravej časti vozovky, teda v jeho jazdnom pruhu. V čase dopravnej nehody pršalo a svedok mal zapnuté stierače na rýchly pohyb stieračov. K vodičskej spôsobilosti menovaného súd nemá výhrady, pretože popri poznatkoch o dlhodobej vodičskej praxi ani pri tejto dopravnej nehode neboli zistené porušenia vodičských povinností vodiča W., a to ani jeho osobných, ani podmienok týkajúcich sa spôsobilosti samotného vozidla, ktoré jazdilo v čase platnosti kontroly vykonanej na stanici technickej kontroly aj technickej, ktoré riadil, vrátane spôsobu, rýchlosti jazdy, zabezpečenia potrebného rozhľadu pred svojim vozidlom, snahy o predchádzanie nehody svetelnou výstrahou, ani správania sa ostatných členov posádky.

Pre úplnosť bolo skúmané, v akom poradí vozidlá poškodených šli od započatia jazdy v mieste bydliska poškodených až k času, keď vychádzali z ostatnej benzínovej čerpaciej stanice. Bolo nad rozumnú pochybnosť a tak v dostatočnom rozsahu preukázané, že v tomto z miesta bydliska najprv išlo vozidlo Q. I. U. W. vozidlo išlo za jeho vozidlom. Z prvej benzínovej pumpy, kde zastavili, tak vyšli v rovnakom poradí, teda za W. išiel na vozidle Q. I.. Z druhej pumpy, teda z pumpy Slovnaft na W. X. už vyšli v opačnom poradí, teda prvé bolo W. vozidlo a za ním išlo vozidlo Q. I.. Q. I. Q.. nepoznal až tak dobre cestu do Ž. a poškodení mali namierené do Ž.. Obidve autá poškodených mali pripojené prívesné vozíky. Svedok-poškodený Q. I. uviedol, že pri dopravnej nehode utrpel pomliaždeniny, ujmu na chrbtici, pričom desať dní bol hospitalizovaný v nemocnici a dokopy bol práceneschopný 21 dní. Aj tento svedok potvrdil výpoveď svedka W., keď tesne pred dopravnou nehodou po výjazde z ostatnej benzínovej čerpaciej stanice išlo ako prvé v smere jazdy auto A. W. a za nimi išiel Q. I. Q.. s posádkou. Išli smerom na G. a odstup za sebou mali 15 až 30 metrov, bola noc a pršalo. Takto išli až do okamihu zrážky. Q. I.Á. ml. išiel normálne za nimi a nemal snahu ich predbehnúť a ani nijako ich nepredbehoval. Svedok sedel za vodičom a bol to zlomok sekundy, keď vnímal veľké svetlá auta, ktoré išlo proti nim a zrazu došlo k zrážke. Aj podľa svedka vodič W. trochu pohlol volantom, že sa vyhne protiúdcemu autu, no bol to zlomok sekundy. Bližšie uviedol, že keď išli do kopca na G., tak obžalovaný išiel z kopca. Išli po svojej, teda po pravej strane a obžalovaný im prešiel do ich jazdného pruhu a narazil bližšie k pravej strane ich vozidla. Aj podľa výpovede tohto svedka došlo vlastne k čelnému nárazu vozidiel. K správaniu sa

posádky pred nehodou uviedol, že sedeli normálne a boli ticho. Svedok dodal, že po zrážke bolo ich vozidlo skrižované cez ich pravý jazdný pruh a trochu zasahovalo do ľavého pruhu.

Obžalovaný odmietol na hlavnom pojednávaní podstúpiť konfrontáciu medzi ním a svedkom A. W., ako aj svedkom Q. I., hoci títo svedkovia ku konfrontácii s obžalovaným boli bez výhrad ochotní. Rovnako na takom stanovisku zotrval obžalovaný aj voči svedkovi Q. I. Q...

Svedok Q. I. ml. potvrdil, že v čase skutku šoféroval vozidlo J. bielej farby, v ktorom bol ešte Q. I. st. a O. Q.. Jemu samotnému škoda nevznikla. V ďalšom potvrdil pravdivosť svedectva W. U. Tok, že z benzínovej stanice Slovnaft odišiel ako prvý A. W. a on išiel za ním. Tento svedok jednoznačne potvrdil, že A. W. sa k vrcholu kopca približoval ako prvý a svedok bol za ním vo vzdialenosti asi 20 až 25 metrov, pričom nikto nikoho nepredbehoval. Išiel stredom svojho, teda pravého jazdného pruhu. Svedok potvrdil, že zrazu videl pred sebou diaľkové svetlá a bolo to v čase, keď vozidlo A. W. išlo pred ním v pravom jazdnom pruhu. Svedok dodal, že brzdil okamžite, išiel do šmyku a ťahalo ho k priekope, no stíhol ubrzdiť včas a do ničoho nenarazil. Vedľa v priekope zbadal vozidlo obžalovaného prevrátené na streche. Aj keď sa vozidlo A. W. tesne pred zrážkou trochu vychýlilo, stále ostalo vo svojom, teda v pravom jazdnom pruhu. Vozidlo A. W. videl v prostriedku pravého jazdného pruhu, pričom svedok pred nehodou išiel 50 až 60 km/hod. Obžalovaný aj s tou svedkyňou zostával sedieť vo svojom aute, až do príchodu policajtov. Svedok Q. I. W.. vypovedal, že 14.8.2006 bol v osobnom mot. vozidle, ktoré šoféroval môj syn Q. I. a sedel na zadnom sedadle za vodičom. K jazde vozidla pred nimi uviedol, že dakedy sa pozrel pred seba a videl, že auto ide rovno. Situáciu v cestnej premávke nesledoval, lebo sa práve pozeral do strany a len zrazu počul náraz. Vyšli všetci von a videli, že autá boli rozbité a boli tam mŕtvi ľudia. Nezbadal žiadne protiidúce vozidlo. Dodal, že ich vozidlo išlo ich cestou po pravej strane, smer jazdy nemenili a len išli za vozidlom W., teda za autom, ktoré havarovalo a do ktorého buchlo druhé auto.

Svedkyňa- poškodená H. Č., ktorá je s obžalovaným v kamarátskom vzťahu uviedla, že v čase dopravnej nehody sedela na mieste spolujazdca vo vozidle s obž. X. I.. Predtým boli v W., no nevidela, žeby pred zrážkou pil nejaký alkohol, pričom na ňom nevidela, že by mal požitý alkohol. Pred dopravnou nehodou bola s obžalovaným 4 až 5 hodín. V W. v prítomnosti obžalovaného vypila niekoľko decilitrov vína. Zo W. do Z., a to až do okamihu dopravnej nehody, viedol mot. vozidlo U. U. obžalovaný X. I.. V aute počúvali hudbu, svedkyňa práve prepínala autorádio a vtedy pred nimi zbadala svetlá protiidúceho vozidla v tesnej blízkosti, nastala zrážka, no samotnú zrážku si už nepamätá. Svedkyňa pred súdom uvádzala, že predpokladá, že protiidúce vozidlo bol v čase zrážky v ich jazdnom pruhu. Treba však zdôrazniť, že manipulovaním s autorádiom nesledovala situáciu v cestnej premávke, ktorá bola navyše sťažená nočným časom a daždňom za okolnosti, že svetlá oproti vozidla zbadala na krátky okamih. Navyše sama mala požitý alkohol a svedkyňa len vyslovila predpoklad a nie istotu. Išlo o časovo krátky úsek a za takých okolností jej svedectvo voči svedectvu poškodených neobstojí. Na druhej strane, ale svedkyňa vnímala cestu zo W., čo je evidentne dlhší časový úsek, pričom svedkyňa s istotou potvrdila, že nevidela, že by za nimi zo W. až do okamihu zrážky išlo nejaké vozidlo. Trochu cítila opilosť, no okolie vnímala..

Svedok Q. Y., ktorý je s obžalovaným v kamarátskom vzťahu uviedol, že 14.8.2006 v čase dopravnej nehody bol za autom obžalovaného. Tvrdil, že hoci sedel s obžalovaným v podniku Korzo 4 až 5 hodín a odchádzali v noci o 02.00 hod. nevidel, že by obžalovaný alkohol pil. Obžalovaný sa mu zdal normálny. Obžalovaný však potvrdil, že alkohol pil a v spojení so znaleckým posudkom znalca Q.. G. je svedectvo svedka nedôveryhodné. Ďalej svedok uvádzal, že z podniku vyrážali s autami spoločne, pričom obžalovaný išiel s kamarátkou na svojom aute U. U., a on po celý čas zo W. išiel za vozidlom obžalovaného a teda, že po celý čas videl vozidlo obžalovaného, pričom išiel rýchlosťou maximálne 100 km/ hod.. To je v evidentnom rozpore so svedectvom svedkyne Č. i výpoveďou obžalovaného. Svedok tvrdil, že obžalovaný tesne pred zrážkou akoby s vozidlom zabočil doľava, lebo v protismere sa mu nachádzalo iné vozidlo. Vozidlo mohlo byť v strede cesty, viac na ich strane. Obžalovaný bol nútený brzdiť. Od vozidla obžalovaného bol vtedy 30 až 50 metrov. Vtedy zbadal, že mu svietia brzdomové svetlá a vtom istom okamihu začal sám brzdiť, súčasne zbadal auto v protismere a všimol si, že obžalovaný strhol trošku riadenie doľava. Svedok brzdením doslova letel k vozidlu obžalovaného a poškodeného. Svedok tvrdil, že tesne pred nehodou išlo vozidlo obžalovaného po svojej strane vozovky. Lialo až tak, že sám mal stierače na 4-tom stupni, teda pohybovali sa rýchlo. Svedok dodal, že pri brzdení zastal pred J. poškodeného asi meter a po celý čas sa bál, že tiež do nej narazí. To auto zostalo po náraze stáť v jeho jazdnom pruhu, teda v protismere. Svedok ešte dodal, že hneď nacúval zopár metrov, zapol výstražné svetlá, bežal na pomoc obžalovanému, ktorého auto sa nachádzalo vyvrátené na streche v protismere v priekope. Vozidlo poškodených stálo na kolesách v protismere, to vozidlo ako keby stálo

priečne na ceste. Všimol si ešte jedno vozidlo, z ktorého vystúpili ďalšie osoby. Ich vozidlo zastalo asi 20 metrov od prvého vozidla.

Navyše ďalšie pochybnosti do hodnovernosti svojej výpovede svedok vniesol, keď uviedol, že pokiaľ ide o presnosť údajov, ktoré udával, tak myslí, že ich uvádzal s toleranciou presnosti až 10 až 30 metrov. Tieto, podľa súdu účelové tvrdenia, potom mali opodstatňovať svedectvo svedka, že videl po celý čas na auto obžalovaného, že tento išiel normálne vo svojom jazdnom pruhu a smer jazdy nemenil. Nielen svedectvo Č. a samotného obžalovaného, ale najmä znalcom zistené údaje vylučujú, žeby svedok Y. mohol vnímať pohyb vozidiel pred dopravnou nehodou a vo vzťahu k tomu, žeby mohol podať svedectvo k technike jazdy vozidiel zúčastnených na nehode. Okrem toho, svedecká verzia svedka Y. neobstojí voči svedectvu svedkov W., Q. I., Q. I. W., Q. I. Q., a ani voči situácii zistenej na mieste nehody a zisteniam znalca H.. Q..

Treba tiež poukázať, že tento svedok si nevšimol, žeby na niektorom z vozidiel v blízkosti dopravnej nehody svietili smerové svetlá. To si nevšimli ani ostatní účastníci dopravnej nehody. Aj to potvrdzovalo neopodstatnenosť požiadavky obhajoby podrobiť smerové svetlá vozidiel expertíznemu skúmaniu nato, či neboli v čase nehody zapnuté. To by, v prípade pozitívneho nálezu, podľa obhajoby mohlo nasvedčovať teórii o predbiehaní. Súd sa nestotožnil s nevyhnutnosťou vykonania takého dôkazu. K takému skúmaniu nedošlo ani v prípravnom konaní, samotné vozidlo riadené poškodeným W. skončilo zdevastované a aj keby v čase nehody boli smerovky zapnuté, ešte to nedokazuje, že príslušné vozidlo i vykonalo zmenu smeru jazdy tak, ako to tvrdí obhajoba. Naopak je dostatok svedkov, ktorí vylučujú akékoľvek predbiehanie pred ním idúceho auta. Navrhovaný dôkaz tak sa týka okolnosti nepodstatnej pre rozhodnutie a navyše okolnosti zistiteľnej z ostatných, skôr navrhnutých a vykonaných dôkazov. Súd považuje za vylúčené, žeby v prípade, ak vozidlo W. bolo predbiehané druhým vozidlom tak, ako udal obžalovaný, tak žeby predbiehajúce vozidlo skončilo bez poškodenia a zastavilo v mieste, kde podľa ostatných dôkazov zastavilo. Rovnako súd považuje za vylúčené, žeby v prípade, ak vozidlo Q. I. Q.. bolo predbiehané vozidlom W. tak, ako udal obžalovaný, tak žeby predbiehajúce vozidlo skončilo zo zásahom tak, ako to vyplýva z fotodokumentácie a ostatných stôp zaznamenaných na mieste nehody a vozidlo Q. I. Q., žeby skončilo bez poškodenia a zastavilo v mieste, kde podľa ostatných dôkazov zastavilo. Dôkazná situácia nasvedčuje, že vozidlá poškodených išli vo svojom jazdnom pruhu v dostatočnom odstupe a nijako sa nepredbiehali. Naopak vozidlo obžalovaného prešlo do protismeru, v ktorom narazilo do vozidla svedka W.. Prejavená ľútosť obžalovaného je plne namieste.

Súd nevyhovel návrhu na výsluch svedka P. Q., ktorý jednak bol členom posádky vo vozidle Q. I. Q.. a sedel na pravej strane vnútorného priestoru vozidla, ďalej súd zistil, že tento svedok uviedol, že je hluchonemý, čo nebolo bez pochyb vyvrátené, no tento svedok sa v súčasnosti zdržiava v Č. Y. na bližšie neznámej adrese a nie sú poznatky, žeby jeho výsluch bol realizovateľný v dohľadnom čase. Jeho prípadný výsluch sa pritom týka okolnosti, ktorú možno zistiť inými, už skôr navrhnutými dôkazmi, a to výsluchmi už vykonanými - teda výsluchmi svedkov W., Q. I., Q. I. Q.. U. st., u ktorých navyše nebola prekážka hluchosti, či nemosti, ktorí mali ničím nerušený výhľad na skutkový stav, ktorých výpovede sa v podstate zhodovali, u ktorých neboli zistené pochybnosti o hodnovernosti. Okrem reálne neopodstatnenej domnienky obhajoby o predchádzaní a teda spoluvine poškodeného W. na dopravnej nehode nič túto domnienku hodnoverne nepotvrdzuje, naopak je vylúčená svedectvami štyroch hodnoverných svedkov, znaleckým skúmaním znalcom z odboru dopravy a situáciou zistenou na mieste dopravnej nehody, z ktorej nakoniec aj znalec z odboru dopravy vychádzal pri podaní znaleckého posudku. Súd odmietol vypočuť aj brata P. Q., pretože tento je nedostupný a zdržiava sa na neurčenom mieste v U., pričom tak v dohľadnom čase nie je jeho výsluch realizovateľný. Prítom jeho výsluch nie je dôležitý, a to z obdobných dôvodov ako u P. Q..

Vo veci, za účelom podania odborných technických informácií vyžadujúcich špecifické znalecké postupy, ktoré by priniesli dôkazné informácie použiteľné pri ich vlastnom vyhodnotení i vyhodnotení v spojitosti s ostatnými dôkazmi, podal znalec H.. X. Q. z odboru cestnej dopravy a to konkrétne i dopravných nehôd znalecký posudok z odboru dopravy pod č. 52/2006, pričom znalec v celom rozsahu na tento znalecký posudok odkázal. Neboli zistené skutočnosti svedčiace zaujatosti znalca. Znalec mal k dispozícii zápisnicu o obhliadke miesta činu, plánok z miesta nehody, fotodokumentáciu z miesta nehody, výpovede účastníkov nehody a svedkov, zápisy o skúške na alkohol, zápisnice o obhliadke vozidiel, zápisnicu o vyšetrovacom pokuse - rekonštrukcii. Tieto dôkazy boli pred súdom oboznámené aj samostatne a nie sú v rozpore so znaleckým posudkom. Znalec dodal, že najprv vychádzal z náčrtku vykonaného priamo pri dopravnej nehode, ďalej z jeho prepisu k zápisnici o dopravnej nehody a nakoniec

berie plánok ako taký. Ide totiž o to, že to, čo sa urobí na mieste, sa nemusí v úplnosti preniesť do prepisu a aj do zakreslenia. K podstatnej nezrovnalosti nedošlo, k čomu dospel i súd. Znalec pri znaleckej činnosti použil i metódu počítačovej simulácie priebehu dopravnej nehody programom PC Crash. Mierka sa vždy volí podľa toho, čo vlastne má daná situácia znázorňovať. Keďže vozidla boli vo vzájomnom protismernom pohybe a došlo k stlačeniu prednej časti B. nadol, v technickej praxi sa ako hranica možností uvádza práve miesto, kde vzniknú ryhy na vozovke, prípadné kontraktné stopy. Podľa simulácie možného vzniku a priebehu dopravnej nehody začiatok rýh práve zodpovedá miestu zrážky tak, aby sa vozidla pohybovali tak, B. do konečnej polohy a U. v smere stôp. Znalec podal posudok v zmysle uznesenia, ktorým bol do konania pribratý a súd nemá pochybnosti o dostatočnosti a hodnovernosti podaného znaleckého posudku, ani voči výpovedi znalca na hlavnom pojednávaní. Podľa súdu podal znalec posudok v zmysle uznesenia, ktorým bol do konania pribratý a súd nemá pochybnosti o dostatočnosti a hodnovernosti podaného znaleckého posudku, ani voči výpovedi znalca na hlavnom pojednávaní. Pochybnosti o záveroch znalca predkladané obhajobou si súd neosvojil a odmietol nariadiť kontrolné znalecké skúmanie, pretože sa návrh na dôkaz týka okolností, ktoré možno zistiť i zo samotného znaleckého posudku, ako dôkazu skôr navrhnutému a vykonanému. Nakoniec aj vznášané pripomienky obhajoby sa týkajú okolností nepodstatných pre rozhodnutie o obžalobe, teda pre rozhodnutie vo veci. Uvedenému nasvedčuje aj výsledok znaleckého skúmania zo strany Ústavu súdneho inžinierstva, Ž..

Znalec pred súdom zotrval na svojom znaleckom posudku. Bezprostredne po dopravnej nehode prišiel na miesto dopravnej nehody na podnet polície. Nachádzali sa tam havarované vozidlá a mŕtvolý ľudí, ako aj stopy pohybu vozidla U. mimo cesty a množstvo črepín tak, ako to polícia zamerala a zaznamenala v zápisnici o ohliadke. Vozidlo U. bolo v smere od Z. v pravej vozovke na streche, za ním boli viditeľné na proti smeru do priekopy rýčie stopy, ďalej smerom k G. boli na nespevnenej časti pravej krajnice viditeľné stopy pohybu vozidla do priekopy. Bližšie k G. stálo vozidlo B. približne kolmo na os vozovky, zadnou časťou v ľavej polovici v danom smere a pravou približne na stredovej čiare. V ľavej priekope bol prázdny prívesný nákladný vozík za osobný automobil a bližšie smerom na Z. pri pravom okraji vozovky stálo ďalšie vozidlo B. s pripevneným nákladným prívesom. Vozidlo U. malo okrem iného poškodenú pravú stranu prednej časti až za predné koleso. Vozidlo B. malo masívne zdemolovanú a čiastočne i na dol zatlačenú tiež pravú stranu odpredu, až po zadné dvere. Na mieste sa nachádzalo množstvo črepín, ktoré iba relatívne určovali miesto zrážky. Po zameraní všetkých týchto stôp bola privolaná hasičská skupina, priestor črepín bol vodou umytý a keďže v tom čase už bolo ráno a teda dobrá viditeľnosť, na mieste v pravom jazdnom pruhu smerom na G. boli zistené viacnásobné ryhy oblúkového charakteru smerujúce akoby od G. K. Z. a otočenie do pravého pruhu v danom smere. Následne znalec ohliadol vozidlá, čo sa týka ich rozsahu poškodenia priamo nehodou, teda ich zrážkou. Neskôr bola na mieste vykonaná rekonštrukcia dopravnej nehody a v tej súvislosti i vyšetrovací pokus vzájomnej dohľadnosti oboch vozidiel v danom mieste, pretože sa jedná o úsek najmä zo strany od G. s vrcholom stúpania a horizontom, ktorý môže brániť vzájomnej dohľadnosti vodičov. V mieste nehody je mierny sklon vozovky smerom na Z.. Nehoda sa stala za tmy a na mokrej vozovke za dažďa. Z technického hľadiska na mieste dopravnej nehody neboli zistené žiadne technicky objektívne použiteľné stopy, ktoré by charakterizovali pohyb vozidiel v prednehodovom deji. Vyhodnotením poškodenia vozidiel a stôp zistených na mieste dopravnej nehody, na základe technickej analýzy vyplýva, že k zrážke vozidiel došlo v pravom jazdnom pruhu smerom na G. s tým, že vozidlo B. účastné na nehode bolo v pravej polovici vozovky v smere svojej jazdy celou svojou šírkou a vozidlo U. bolo v svojom smere jazdy, teda na Z., v ľavom jazdnom pruhu. V čase zrážky boli vozidlá k sebe v mierne šikmej polohe vzhľadom na os vozovky od seba, akoby viac vľavo. Došlo ku čelnej zrážke vozidiel s neúplným prekrytím okolo pol metra, kde vozidlo U. bolo zrážkou pootočené zadnou časťou do šikmej polohy vľavo a z dôvodu vyššej rýchlosti a hmotnosti a masívnejšej konštrukcie sa pohybovalo vľavo do priekopy v šikmom smere. Vozidlo B. bolo pravou časťou pod prednú časť vozidla U. U. vklepené a nárazom za súčasnej masívnej deformácie otočené vľavo do protismernej časti vozovky.

Z uvedeného vyplýva, že technická príčina dopravnej nehody bola v tom, že miesto zrážky bolo v ľavom jazdnom pruhu smere jazdy vozidla U. U., teda v jeho protismernom jazdnom pruhu resp. v pravom jazdnom pruhu v smere jazdy vozidla B.. K tejto dopravnej nehode by nedošlo, keby vozidlo U. U. zotrvalo v pravom jazdnom pruhu v smere svojej jazdy a teda by sa vozidlá minuli. Keď sa k sebe vozidlá blížili, mali na seba pri stúpaní na vrchol stúpania zakrytý výhľad, nie však na vzdialenosť kratšiu ako 120 metrov. V prípade, žeby vodiči v čase spozornenia svetlometov protiidúceho vozidla, okolo 3,0 s pred zrážkou zaregistrovali i nebezpečenstvo zrážky, pri reakcii havarijným brzdením vzhľadom na podmienky

v mieste nehody vodič W. mohol svoje vozidlo zastaviť pred miestom zrážky, no vodič vozidla U. U. po mieste zrážky svoje vozidlo zastaviť nemohol. Aj z tejto situácie je zrejmé, že vodič U. U. nevenoval potrebnú pozornosť situácii v cestnej premávke, lebo ak by venoval, zotrval by vo svojom jazdnom pruhu. Aj situácia súvisiaca s naznačenou reakciou na svetlá protiidúceho vozidla by nepreniesla vylúčenie dopravnej nehody, pretože pre vodiča U. U. by nebola včasnou táto reakčná doba, ktorá by inak bola včasnou pre vodiča W.. V rámci cestnej premávky pritom nemožno prijať konštrukciu, že každý je povinný bez výhrad predvídať správanie druhého účastníka cestnej premávky.

K technike jazdy vodiča W. v prednehodovom deji znalec konštatoval, že jazdil s nákladným prívesom v smere od mesta Z. na G., po priamom úseku komunikácie so stúpaním, kde sa pravou stranou pravej časti ním riadeného vozidla čelne zrazil s protiidúcim vozidlom U. U.. V čase zrážky sa pohybovalo rýchlosťou okolo 60 km/h s toleranciou 10% a nárazom pri súčasnej masívnej deformácii jeho karosérie bolo takmer na mieste zastavené, pootočenou zadnou časťou vľavo, kde ostalo v konečnej polohe. Zadnou časťou v protismernej polovici a prednou cez stred vozovky. Pri zrážke došlo k uvoľneniu prívesu z gule závesu a následne jeho premiestneniu smerom vľavo do priekopy.

Na základe stavu zisteného na mieste, najmä vyšetrovacieho pokusu ohľadne dohľadnosti cez vrchol stúpania, rýchlosti jazdy vozidiel a podmienok, by svedok Y. na svetlá protiidúceho vozidla pri včasnej reakcii s tým, žeby videl v protismere, ak k zrážke došlo v druhom jazdnom pruhu, nemohol vozidlo zastaviť po vozidlo B. tak, ako uvádza, ale iba v prípade, žeby brzdením zareagoval na svetlá protiidúceho vozidla. Vozidlá sa pohybovali k sebe, t.j. aj protiidúce vozidlo muselo vykonať určitú dráhu po miesto zrážky a teda skrátiť vzdialenosť, na ktorú mohlo vozidlo zastaviť od kedy prvýkrát zbadalo svetlá protiidúceho vozidla. Ak berieme do úvahy, že nárazová rýchlosť U. U. do vozidla B. bola ešte stále okolo 90 km/hod., t.j., že keď vozidlo jazdiace za ním zastavilo pred miestom zrážky, muselo by ísť u svedka Y. podstatne nižšou rýchlosťou, alebo Y. by musel zareagovať ešte podstatne skôr, ako mohol zbadáť svetlá protiidúceho vozidla. Keďže v mieste dopravnej nehody bola zistená dohľadnosť vozidiel na svetlá protiidúceho vozidla maximálne 120 metrov, na zastavenie vozidla U. z rýchlosti 90 km/hod. potreboval vodič okolo 97 metrov a vodič vozidla B. okolo 41,4 metra, t.j., že aj keby na hranici včasnej dohľadnosti z danej rýchlosti začali obidvaja brzdiť, aj tak by sa stretli, aj keď nižšou rýchlosťou. Ale z rovnakej rýchlosti jazdy potreboval zabrzdiť i vodič idúci za vozidlom U. a teda, tiež nemohol po miesto zrážky zastaviť, ako uvádza. Z toho vyplýva, že svedok Y. sa nemohol nachádzať na mieste, ako udáva a vnímať situáciu pred zrážkou predmetných vozidiel.

Vzhľadom na povahu prípadu bolo namieste zistiť a preveriť relevantné technické aspekty predmetnej dopravnej nehody aj znaleckým skúmaním znaleckým ústavom tak, aby boli vylúčené dôvodné pochybnosti /naznačené pri povolení obnovy konania/, no v rozsahu nevyhnutnom pre rozhodnutie súdu. Podrobným a kvalifikovaným postupom príslušný znalecký ústav samostatne z technického hľadiska preveril všetky dôležité otázky, podal odpovede, ktoré boli zo súdneho hľadiska plne použiteľné pre následné právne posúdenie prípadu. Súd považoval za nadbytočné vykonávať v tomto ďalšie dôkazy, a to najmä s ohľadom na autonómnu činnosť znaleckého ústavu, ktorá nijako nezávisela ani nenadväzovala na doterajšie znalecké zistenia. Je správne, že znalecký ústav prítomnosť prívesného vozíka podrobne zohľadnil, pretože pre zistenie skutkového stavu sú rozhodujúce poznatky vychádzajúce z reality, a nie z popierania reálneho stavu zisteného pri obhliadke miesta dopravnej nehody, keď bola zaznamenaná aj poloha vozidiel. Rovnako je správne a svedčí o požadovanej nezávislosti, objektívnosti a nestrannosti znaleckého ústavu, keď ním bola vykonaná vlastná plnohodnotná analýza dopravnej nehody na základe podkladov uvedených v spise. Súd preto nepovažoval za potrebné pre svoje rozhodnutie požadovať doplnenie znaleckého posudku a odmietol takýto návrh. Na hlavnom pojednávaní pritom nebol pred ukončením dokazovania predložený návrh na vykonanie iného znaleckého dôkazu. Zároveň súd prvého stupňa konštatuje, že predmetný znalecký posudok znaleckého ústavu ako kolektívne dielo znalcov považuje za plne kvalifikovaný. V neposlednom rade týmto znaleckým posudkom bola v podstate potvrdená hodnovernosť skôr podaného znaleckého posudku H.. Q.. Znalecký ústav plne zohľadnil špecifiká danej dopravnej nehody, nezaoberal sa špekuláciami, teda verziami, ktoré by nemali oporu v stave zistenom v čase a mieste činu a ktoré by v konečnom dôsledku súd len zavádzali a zahmlievali pravý skutkový stav veci. Preto po vykonaní daného znaleckého dôkazu bolo rozhodnuté, že ďalšie dôkazy sa vo veci nebudú vykonávať.

Z výsluchu znalca H.. X. P. V., ktorý teda ako poverený zodpovedný riešiteľ zastupoval Ústav súdneho inžinierstva Ž. T. v Ž., ktorá podala znalecký posudok č. 399/2011 bolo zistené, že k znaleckej

činnosti mal ústav k dispozícii celý trestný spis Okresného súdu Humenné 4T/193/2006. Znalecký ústav postupoval nezávisle a riešil položené otázky samostatne. Pre posúdenie aktuálnosti znaleckého posudku znaleckého ústavu bolo podstatné, že nenastala žiadna zmena a aj znalec potvrdil, že od vypracovania znaleckého posudku č. 399/2011 nie sú známe žiadne nové skutočnosti. Za znalecký ústav jeho zástupca jednoznačne zotrval na záveroch tohto písomného znaleckého posudku, v ktorom popísali techniku jazdy obžalovaného, ako sa pohyboval pred zrážkou v rozsahu troch sekúnd pred samotnou zrážkou s vozidlom poškodeného so záverom, že približne tri sekundy pred zrážkou sa obžalovaný s vozidlom pohyboval v ľavom jazdnom pruhu, v svojom smere jazdy rýchlosťou približne 85 km/h. Vzhľadom na rýchlosť jazdy bola v tomto technika jazdy obžalovaného správna, no vzhľadom na smerové vedenie vozidla, bola technika jazdy obžalovaného nesprávna. Naproti tomu, pokiaľ ide o techniku jazdy poškodeného ako vodiča vozidla B. XXXX, tak tento sa v rovnakom čase pred zrážkou pohyboval v pravom jazdnom pruhu v smere jazdy svojho vozidla rýchlosťou cca 73 km/h., pričom aj včasnosť vodičovej reakcie a smerové vedenie vozidla bola technicky správna.

Z hľadiska možnosti zabránenia dopravnej nehody jednoznačne znalecký ústav konštatoval, že vodič vozidla B. XXXX /poškodený/, nemal možnosť zabrániť nehode, hoci vozidlo viedol správne a že práve vodič vozidla U. U. /obžalovaný/, by zabránil vzniku dopravnej nehody v prípade, ak by so svojím vozidlom jazdil technicky správnym spôsobom, teda ak by jazdil v pravom jazdnom pruhu v smere jazdy svojho vozidla U. U.. Technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola jednoznačne v danom prípade nesprávna technika vodiča U. U. a to vzhľadom na jeho smerové vedenie vozidla, keď jazdil v ľavom jazdnom pruhu v smere jazdy svojho vozidla.

K navodeným pochybnostiam o možnom zásadnom vplyve napojenia prívesného vozíka vozidla poškodeného na priebeh dopravnej nehody znalec poukázal, že pripojenie prípojného vozíka malo vplyv na rýchlosť a smer pohybu ťažného vozidla B. XXXX, ale až v čase po zrážke. Pri samotnej zrážke, teda výpočte rázu nastáva situácia, že pripojený vozík má vplyv na rýchlosť a smer pohybu ťažného vozidla, len v čase po zrážke. Pokiaľ ide o čas pred zrážkou, tak v pohybujúcej sa jazdnej súprave je zanedbateľné pôsobenie prípojného vozíka. Jeho existenciu možno pripodobniť vlastne len uvažovaním o vyššej hmotnosti vozidla, ktoré sa v danom prípade navyše pohybovalo do kopca, a tak pohyb vozidla dopredu musel byť vodičom udržiavaný udržiavaním rýchlosti. Malo to teda vplyv len na dynamiku jazdy. Rozhodujúce je v danom prípade to, že rýchlosť vozidla B. XXXX nebola taká vysoká, aby to, že za sebou ťahalo prípojný vozík malo vplyv na stratu smerovej stability ťažného vozidla.

Z protokolov o lekárskom vyšetrení ku skúške na alkohol v krvi vodiča W. vyplynula negatívna hladina alkoholu v krvi tohto vodiča. Z protokolov o lekárskom vyšetrení ku skúške na alkohol v krvi vodiča X. I. vyplynuli východiská, ktoré znalec Q. X. G. použil vo svojom znaleckom posudku. Znalec v plnom rozsahu a bez výhrad zotrval na svoj znaleckom posudku č. 27/06. Z neho vyplýva, že po dopravnej nehode jednoznačne obžalovaný nepožil alkoholické nápoje, pričom mu boli odobraté tri vzorky krvi, a to v časovej následnosti 1,5 hodiny po dopravnej nehode, potom o pol hodinu nato a tretia vzorka znova o následnú pol hodinu. Všetky tri vzorky boli na špecializovanom pracovisku v O. O. vyšetrené špecifickou metódou plynovej chromatografie, ktorá priamo poukazuje na prítomnosť etylalkoholu v skúmanej vzorke. Všetky tieto tri výsledky boli pozitívne, t.j. v prvej vzorke sa zistila 2,63 promile, v druhej vzorke 2,48 promile a tretej vzorke 2,35 promile alkoholu v krvi. Keďže predmetné vzorky boli odobraté s určitým časovým odstupom po dopravnej nehode, za ktorý čas dochádzalo k odbúravaniu alkoholu v danom prípade znalec odborným znaleckým postupom, voči ktorému nemá súd výhrady zistil, aké množstvo sa mohlo odbúrať od času dopravnej nehody do času odberu prvej vzorky krvi a túto hodnotu prirátal k výsledku zistenému z prvej vzorky. Tak dospel k výsledku, že obžalovaný X. I. v čase dopravnej nehody dňa 14.8.2006 o 02.30 hod. mohol mať hladinu od 2,81 až do hodnoty 2,93 promile alkoholu v krvi, čo zo súdneho hľadiska znamená stav opilsti ťažkého stupňa. Tu súd, v súlade s princípom prezumpcie neviny vzal za dostatočne preukázané, že obžalovaný X. I. v čase dopravnej nehody dňa 14.8.2006 o 02.30 hod. mal hladinu 2,81 promile alkoholu v krvi, čo však stále bol u obžalovaného prejav stavu opilsti ťažkého stupňa. Prítom v rámci znaleckej praxe za kritické ovplyvnenie vodiča alkoholom možno pokladať už rozpätie hladín 0,8 až 1,0 promile. Znalec poukázal, že v namáhavejších situáciách, napr. pri jazde v noci, už od začiatku tohto kritického rozpätia býva už značné oneskorenie reakcie a pri prekvapivom podnete sa zjavuje bezradnosť, býva otupená sebakritickosť, to vedie k bezstarostnosti, voľbe rýchlej, riskantnej jazdy a bravúrnych manévrov, čo vyplýva z preceňovania schopnosti vlastných i vozidla. Tieto spomínané prejavy sú prítomné už od kritického obdobia a závažnejšie sú v priamej úmere k výške hladiny alkoholu v krvi. V ďalšom znalec poukázal na ďalšiu stránku takého alkoholového opojenia, a to na dvojité videnie, o ktoré - vzhľadom na výpoveď samotného obžalovaného a miesto

dopravnej nehody za kopcom, mimoriadne krátky čas vzniku dopravnej nehody, svetelnú situáciu - mohlo v skutočnosti u obžalovaného ísť. Ide o očný klam, keď pacient v dôsledku opilosti nie je schopný zaostriť obraz, vnímaný oboma očami. To môže vyriešiť nazeraním len jedným okom. Aj keby nastal tento očný klam u obžalovaného, nič to nemení na podstate, že obžalovaný viedol svoje vozidlo v stave porušovania základných povinností vodiča. Z protokolu o toxikologickom vyšetrení vyplýva, že obžalovaný nemal v čase dopravnej nehody užitú toxikologicky významnú liečivú, či psychoaktívne látky amfetamínového a opiátového typu a ani kokain.

Znalci z odboru patológie v súlade s právnym poriadkom vykonali pitvu všetkých troch nebohých poškodených, pričom zistili smrteľnú povahu zranení, ktoré títo poškodení utrpeli. Z popísaného mechanizmu vzniku týchto poranení je súd presvedčený, že vznikli v priamej súvislosti s nárazom vozidla obžalovaného do vozidla, v ktorom sa uvedení poškodení nachádzali, teda do vozidla riadeného vodičom W.. Zo znaleckého posudku znalca z odboru zdravotníctvo vyplýva opodstatnenosť zranení, popísaných vo výroku tohto rozsudku u osôb, vrátane popisu dĺžky ich práceneschopnosti. Rozsah a výška spôsobenej škody na vozidle U. U., patriacej leasingovej spoločnosti vyplýva zo znaleckého posudku príslušného znalca.

Z dokazovania vyplýva, že obžalovaný ako vodič dopravného prostriedku spôsobil v stave vylučujúcim spôsobilosť, vykonávať takú činnosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky z nedbanlivosti, smrť viacerých osôb. Už spodná hranica zistenej hladiny alkoholu v krvi obžalovaného, v spojení s klinickými prejavmi takého ovplyvnenia jednoznačne potvrdzujú, že obžalovaný bol v čase a mieste dopravnej nehody v takom stave, a práve v stave vylučujúcim spôsobilosť vykonávať činnosť vodiča riadne - teda plne dodržiavať zákonné povinnosti a obmedzenia - nevenoval sa bezpečne riadeniu motorového vozidla, reagoval plne nesprávne riskantným manévrom a zo svojho jazdného pruhu vošiel do protismeru, kde narazil do protiidúceho motorového vozidla. Z evidentnej ľahkovážnej nedbanlivosti podcenil vplyv alkoholu a nárazom do protiidúceho vozidla spôsobil taký pohyb tiel poškodených v protiidúcom vozidle, že traja ľudia z tejto posádky na mieste nehody zomreli. Pritom aj ďalším osobám z nedbanlivosti ublížil na zdraví a toto jeho konanie bolo priamo spojené s porušením zákonných povinností uvedených vo výroku tohto rozsudku. V neposlednom rade vykonával teda v stave vylučujúcim spôsobilosť, ktorý si privodil vplyvom návykovej látky činnosť vodiča osobného motorového vozidla, pri ktorej by mohol ohroziť život alebo zdravie ľudí, alebo spôsobiť značnú škodu na majetku a takto spôsobil inému ublíženie na zdraví a väčšiu škodu na cudzom majetku. Za dôležitú povinnosť uloženú obžalovanému ako vodičovi podľa zákona súd v tomto prípade považoval to, že v zmysle Zákona č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov ku dňu dopravnej nehody, a to povinnosť podľa § 4 ods. 3 písm. b/ Zákona č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov, keď vodič nesmie viesť vozidlo bezprostredne po požití alkoholického nápoja alebo v čase, keď by ešte mohol byť pod ich vplyvom, v dôsledku čoho sa obžalovaný náležite nevenoval vedeniu vozidla a situácii v cestnej premávke, teda konal v rozpore s povinnosťou vodiča uvedenou v § 4 ods. 2 písm. c/ Zákona č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov a po prejení vrcholu stúpania pri následnom klesaní v km 11,250 s vozidlom prešiel do protismeru tak, že konal v rozpore s povinnosťou vodiča uvedenou v § 8 ods. 5 Zákona č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov, podľa ktorej vodič smie prechádzať z jedného jazdného pruhu do druhého jazdného pruhu len vtedy, ak neohrozí vodiča jazdiaceho v jazdnom pruhu, do ktorého prechádzam, pritom je povinný dávať znamenie o zmene smeru jazdy. Naproti tomu nebolo potvrdené, žeby práve vodič W. či Q. I. Q.. viedli svoje vozidlá spôsobom, žeby vytvorili pre obžalovaného náhlu prekážku. Jazdili vo svojom jazdnom pruhu, s dostatočným odstupom od seba, o čom svedčí aj to, že vozidlo vodiča Q. I. Q.. neutrpelo žiadnu ujmu, a vodič dokázal zastaviť bez toho, aby došlo ku kolízii, či výjazdu tohto vozidla z vozovky. Pritom toto vozidlo dokonca zastavilo skôr, ako k jeho blízkosti po zrážke ukončilo svoju dráhu vozidlo obžalovaného. Súd aj po doplnení dokazovania zdôrazňuje, že je nad všetku rozumnú pochybnosť preukázané, že vozidlá riadené vodičmi W. a I. Q.. išli v súlade s pravidlami cestnej premávky vo svojom, pravom jazdnom pruhu a že, ak by obžalovaný zotrval napriek požitému alkoholu vo svojom jazdnom pruhu, nedošlo by k predmetnej dopravnej nehode.

Obžalovaný teda v jednočinnom súbehu spáchal prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 4, 5 Tr. zák., prečin ublíženia na zdraví podľa § 158 Tr. zák. a prečin ohrozenia pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 ods. 1 písm. c/ Tr. zák. Závažnosť predmetného skutku obžalovaného a spáchaných prečinov je mimoriadne vysoká. Je daná predovšetkým neodstrániteľným následkom v podobe smrti troch ľudí.

Vek obetí dopravnej nehody, jej miesto a čas, ako aj okolnosti vzniku dopravnej nehody, závažnosť prípadu zvyšujú. Následky svojej nedbanlivosti si obžalovaný aj v súčasnosti uvedomuje, pretože prejav ľútosti neodvolal. V čase nehody bol v ťažkom stupni alkoholového opojenia, čo výrazne v skutočnosti ovplyvnilo pravdivosť jeho vnímania a úsudok, no tento stav si jednoznačne zavinil sám a dopravnú nehodu zavinil z nedbanlivosti. Spáchanie dvoch trestných činov, prečinov v jednočinnom súbehu si vyžaduje ukládanie trestu úhrnného bez použitia tzv. asperačnej zásady. Okolnosti zistené v prospech obžalovaného súd zohľadnil vo výške uloženého trestu v rámci trestnej sadzby. Pri určovaní druhu trestu a jeho výmery, prihliadal súd na účel trestu uvedený v § 34 ods. 1 Tr. zák. s ohľadom na § 34 ods. 2, 3 Tr. zák. a § 41 ods. 1 Tr.zák. Súd zohľadnil spôsob spáchania činu, jeho následok, nedbanlivostné zavinenie páchatel'a. Súd prihliadol i na ľahkovážne porušenie viacerých povinností páchatel'a. Zohľadnil i pomer poľahčujúcich a priťažujúcich okolností, keď zistil prítomnosť poľahčujúcej okolnosti, že obžalovaný viedol pred spáchaním trestného činu riadny život a napomáhal pri objasňovaní trestnej činnosti príslušným orgánom - najmä umožnil odber svojej krvi. Priťažovalo mu, že spáchal viac prečinov. V prospech obžalovaného zohľadnil i usporiadané pomery a priaznivú možnosť jeho nápravy. Treba poukázať na mimoriadne ťažký následok trestnej činnosti obžalovaného. Preto mu súd uložiť deväťročný trest odňatia slobody v rámci zákonnej trestnej sadzby ustanovenej pre trestný čin najprísnejšie trestaný spomedzi spáchaných trestných činov. Obžalovaný doposiaľ nebol vo výkone trestu odňatia slobody, a tak bol zaradený do ústavu na výkon trestu odňatia slobody s minimálnym stupňom stráženia. Povaha prípadu i spôsobený následok vyžaduje uloženie výrazného trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov, pričom s prihliadnutím na doterajšiu vodičskú prax obžalovaného a opakované páchanie dopravných priestupkov obžalovaným a porušovanie povinností vodiča, súd tento trest uložil na dobu deväť rokov.

Spomedzi poškodených len Všeobecná zdravotná poisťovňa a.s. škodu uplatnila včas - teda do skončenia vyšetrovania a riadne - teda jednoznačným vyčíslením svojho nároku - svoj nárok na náhradu škody. Pretože vznik tejto škody bol v priamej príčinnej súvislosti s konaním obžalovaného a súd nemal pochybnosti o výške škody, bol obžalovaný zaviazaný k jej náhrade v požadovanom rozsahu. O nárokoch ostatných poškodených súd nerozhodoval, pretože nároky neboli uplatnené včas a riadne v zmysle § 46 ods. 3 Tr.por..

Poučenie:

Proti tomu rozsudku možno podať odvolanie do 15 dní od jeho oznámenia na Okresnom súde Humenné. Oznámením rozsudku je jeho vyhlásenie v prítomnosti toho, komu treba rozsudok doručiť. Ak sa rozsudok vyhlásil v neprítomnosti takejto osoby, oznámením je až doručenie rozsudku. Rozsudok môže odvolaním napadnúť prokurátor pre nesprávnosť ktoréhokoľvek výroku, obžalovaný pre nesprávnosť výroku, ktorý sa ho priamo týka, poškodený pre nesprávnosť výroku o náhrade škody. Oprávnená osoba môže podať odvolanie proti niektorému výroku rozsudku môže ho napadnúť aj preto, že taký výrok nebol urobený, ako aj pre porušenie ustanovení o konaní, ktorého predchádzalo rozsudku, ak toto porušenie mohlo spôsobiť, že výrok je nesprávny alebo, že chýba. Po vyhlásení rozsudku sa môže oprávnená osoba odvolania výslovne vzdať.