

Súd: Krajský súd Trnava
Spisová značka: 6To/80/2023
Identifikačné číslo súdneho spisu: 2522010081
Dátum vydania rozhodnutia: 23. 11. 2023
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Katarína Batisová
ECLI: ECLI:SK:KSTT:2023:2522010081.1

Uznesenie

Krajský súd v Trnave v senáte zloženom z predsedníčky senátu JUDr. Kataríny Batisovej a sudcov Mgr. Pavla Macháča a JUDr. Rastislava Kresla, v trestnej veci obžalovaného A. B., nar. XX.XX.XXXX v C., trvale bytom D. E. XXX/X, F., pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, o odvolaniach prokurátora Okresnej prokuratúry Piešťany a obžalovaného proti rozsudku Okresného súdu Piešťany zo dňa 05.04.2023, č. k. 8T/25/2022- 481, na verejnom zasadnutí konanom dňa 23.11.2023 v Trnave, takto

rozhodol:

Podľa § 319 Trestného poriadku sa odvolania obžalovaného A. B. a prokurátora Okresnej prokuratúry Piešťany z a m i e t a j ú.

odôvodnenie:

Okresný súd Piešťany (ďalej len okresný súd) rozsudkom zo dňa 05.04.2023, č. k. 8T/25/2022- 481, uznal obžalovaného A. B. (ďalej len obžalovaný) za vinného z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona na tom skutkovom základe, že dňa 06.08.2018 v čase o 12:30 hod. ako vodič viedol osobné motorové vozidlo zn. Subaru Forester, ev. č. G. XXXXX po ceste II. triedy č. 499 v obci Krakovany smerom na obec Vrbové a v kilometri 62,00 pri vchádzaní vľavo na hlavnú cestu z vedľajšej cesty označenou príkazovou dopravnou značkou „Stoj, daj prednosť v jazde“, po zastavení vozidla a prejazde dvoch dodávkových vozidiel zľava sa opätovne nepresvedčil, či sprava neprichádza žiadne vozidlo a vošiel do jazdnej dráhy poškodenému G. H., ktorý viedol motocykel zn. Honda I., ev. č. G. XXXXX, prichádzajúci sprava po hlavnej ceste rýchlosťou 132 km/h v úseku s maximálnou povolenou rýchlosťou 70 km/h, čím mu vytvoril náhlu prekážku, následkom čoho vyvolal kolíziu, pri ktorej poškodený narazil prednou časťou motocykla do pravej zadnej strany vozidla a poškodený spadol z motocykla, následkom čoho poškodenému G. H. boli spôsobené zranenia a to otras mozgu, pomliaždenie a odreniny hlavy v čelovej oblasti vpravo, pomliaždenie ľavej polovice hrudníka, zlomeninu V. - VIII. rebra vľavo, zlomeninu tela pravej ramennej kosti s posunom úlomkov, zlomeninu zadnej časti kĺbovej jamky ľavého bedrového kĺbu s vykĺbením bedrového kĺbu, tržno - zmliaždenú ranu v oblasti vonkajšieho členka vľavo, roztrhnutie väzov pravého členkového kĺbu, zlomeninu tela 1. a 4 bedrového stavca, pomliaždenie ľavého predlaktia, zlomeninu ľavej pätovej kosti - vnútro kĺbová s posunom úlomkov, pomliaždenie ľavého predkolenia a odreniny oboch predkolení s dobou liečenia najmenej 6 mesiacov, pričom poškodený po dobu minimálne 71 dní nemohol chodiť ani s pomocou barlí a mal fixovanú pravú hornú končatinu, pričom obžalovaný porušil ustanovenie § 4 odsek 1 písmeno c), § 20 odsek 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov.

Okresný súd za to obžalovanému uložil podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, s poukazom na § 36 písm. j) Trestného zákona, § 38 ods. 3 Trestného zákona trest odňatia slobody vo výmere 6 (šesť) mesiacov, ktorý mu podľa § 49 ods. 1 písm. a) Trestného zákona podmienenečne odložil a podľa § 50 ods. 1 Trestného zákona mu určil skúšobnú dobu vo výmere 1 (jeden) rok. Podľa § 288 ods. 1 Trestného poriadku odkázal poškodenú Všeobecnú zdravotnú poisťovňu, a. s., so sídlom Panónska cesta 2, 851

04 Bratislava, IČO : 35 937 874 so svojím nárokom na náhradu škody na civilný proces alebo na konanie pred iným príslušným orgánom.

Z odôvodnenia napadnutého rozsudku vyplynulo, že okresný súd mal z vykonaného dokazovania preukázané, že skutok sa stal tak, ako je uvedené v skutkovej vete výroku napadnutého rozsudku. Okresný súd skutkovú vetu oproti obžalobe z časti upravil, keďže z dokazovania vyplynulo, že obžalovaný rešpektoval príkazovú značku „stoj, daj prednosť v jazde“, keďže na hranici križovatky zastavil, avšak po prejazde dvoch dodávkových vozidiel zľava sa opätovne nepresvedčil, či sprava neprichádza žiadne vozidlo. Okresný súd do skutkovej vety doplnil aj zistenú rýchlosť poškodeného na motocykli, ktorá bola 132 km/h v úseku s maximálnou povolenou rýchlosťou 70 km/h. V závere skutkovej vety okresný súd doplnil k preukázaným zraneniam poškodeného aj dobu, po ktorú bol poškodený závažne ovplyvnený v obvyklom spôsobe života. Skutočnosť, že dňa 06.08.2018 v čase okolo 12:30 hod. na ceste II. triedy číslo 499 v obci Krakovany smerom na obec Vrbové v kilometri 62,00 obžalovaný vchádzajúc vľavo na hlavnú cestu z vedľajšej, po zastavení vozidla na značke „stoj, daj prednosť v jazde“ a prejazde dvoch dodávkových vozidiel zľava sa opätovne nepresvedčil, či sprava neprichádza žiadne vozidlo a vošiel do jazdnej dráhy poškodenému G. H. (ďalej len poškodený H.), ktorý viedol motocykel zn. Honda prichádzajúci sprava po hlavnej ceste rýchlosťou 132 km/h v úseku s maximálnou povolenou rýchlosťou 70 km/h, čím mu vytvoril náhlu prekážku, následkom čoho vyvolal kolíziu, pri ktorej poškodený narazil prednou časťou motocykla do pravej zadnej strany vozidla a poškodený spadol z motocykla, následkom čoho si spôsobil ťažkú ujmu na zdraví, mal okresný súd jednoznačne preukázanú z výpovede obžalovaného, poškodeného, kamerového záznamu, všetkých znaleckých posudkov a taktiež z dokladov a fotodokumentácie k dopravnej nehode.

Okresný súd v odôvodnení napadnutého rozsudku ďalej uviedol, že základným pravidlom, ktorým sa riadi cestná premávka, je pravidlo prednosti v jazde. Toto pravidlo spočíva v povinnosti účastníka cestnej premávky počínať si tak, aby ten, kto má prednosť v jazde, nemusel zmeniť smer jazdy alebo rýchlosť jazdy. Obžalovaný síce vošiel do križovatky až potom, čo sa presvedčil, že z pravej strany na úseku asi 240 metrov neprichádza žiadne vozidlo, avšak následne dával prednosť dvom dodávkovým vozidlám prichádzajúcim zľava, pričom v tom čase sa už nepozrel vpravo, či z tohto smeru neprichádzajú nejaké vozidlá spoliehajúc sa len na svoj odhad, že za čas, čo prešli dve dodávkové vozidlá, by na danom úseku nemohlo žiadne vozidlo idúce predpísanou 70 km/h rýchlosťou prejsť takú vzdialenosť, aby toto vozidlo ohrozil, či obmedzil. Ak by sa však obžalovaný v čase, keď popred neho prešlo prvé aj druhé dodávkové vozidlo, pozrel doprava, videl by prichádzajúci motocykel a mal možnosť vyhodnotiť situáciu na hlavnej ceste v časovom úseku 3,2 s až 2,08 s pred zrážkou vo vzťahu ku skutočnej rýchlosti motocyklistu. Obžalovaný ako vodič sa tak plne nevenoval sledovaniu situácie v cestnej premávke, ktorú povinnosť má podľa § 4 ods. 1 písm. c) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov (ďalej len zákon č. 8/2009 Z. z.), keďže nevošiel na hlavnú cestu hneď potom, čo sa presvedčil, či sprava neprichádzajú žiadne vozidlá, ale na hlavnú cestu vošiel až po prejdení dvoch dodávkových vozidiel zľava, pričom medzičasom neskontroloval situáciu vpravo. Obžalovaný ako vodič by mal pred vjazdom na hlavnú cestu predpokladať, že po hlavnej ceste sa môžu pohybovať aj účastníci cestnej premávky rýchlosťou výrazne vyššou ako povolenou, keďže po hlavnej ceste sa môžu pohybovať aj vozidlá s právom prednostnej jazdy, ktoré nie sú povinné dodržiavať maximálne povolenú rýchlosť, pričom ide o pomerne široký okruh takýchto vozidiel upravených v § 40 ods. 2 zákona č. 8/2009 Z. z. Vzhľadom na to, že obžalovaný ako vodič má zákonnú povinnosť predpokladať aj pohyb takýchto vozidiel po hlavnej ceste, nemôže sa spoliehať len na okolnosť, že úsek na pravej strane od neho nemôže žiadne vozidlo prejsť, ak dodržiava maximálne povolenú rýchlosť. Okrem toho sám obžalovaný uviedol, že daný úsek pozná a 90 % vodičov tam dodržiava maximálne povolenú rýchlosť, teda sám obžalovaný si bol vedomý toho, že nejaká časť vodičov na danom úseku prekračuje maximálnu povolenú rýchlosť. Povinnosťou obžalovaného bolo predpokladať aj prípadný pohyb vozidiel s právom prednostnej jazdy, ktorých je veľké množstvo a ich pohyb na pozemných komunikáciách nie je len výnimočný, a teda mal sledovať situáciu na pravej strane od neho aj počas prejazdu dvoch dodávkových vozidiel, kedy jednoznačne mohol vidieť príjazd motocyklistu sprava. Okresný súd bol toho názoru, že technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy motocyklistu, a to rýchlosť jeho jazdy vyššia ako bola rýchlosť pre daný úsek maximálne povolená a nesprávnej techniky jazdy vodiča vozidla, a to nedanie prednosti v jazde vo vzťahu k skutočnej rýchlosti jazdy motocyklistu. Na dopravnej nehode zapríčinennej nedaním prednosti v jazde inému vozidlu vždy v rozhodujúcej miere nesie zodpovednosť ten vodič, ktorý porušil povinnosť dať prednosť v jazde, pričom vodič, ktorý má prednosť v jazde, nie je povinný meniť smer alebo rýchlosť jazdy, pokiaľ nič nenasvedčuje tomu, že by hrozil stret s vozidlom, ktorého vodič je povinný dať mu prednosť v jazde. Túto povinnosť a v nadväznosti na to aj povinnosť zabrániť stretu vozidla má vodič iba vtedy, keď včas a na dostatočnú vzdialenosť zistí, že vodič vozidla, ktorý

mu má dať prednosť v jazde, svoju povinnosť nesplnil, resp. že si počína tak, že ju zrejme nesplní. (Uznesenie Najvyššieho súdu SR, sp. zn. 2Tz 6/2006). Zo záverov znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva súčasne vyplynulo, že motocyklista by pri dodržaní maximálne povolenej rýchlosti, resp. aj rýchlosti asi do 109 km/h sice vedel zrážke zabrániť zastavením pred miestom zrážky, avšak iba pri intenzívnom brzdení, pričom vodič, ktorý má dať prednosť v jazde si má počínať tak, aby vodič, ktorému má dať prednosť v jazde, nebol povinný meniť smer alebo rýchlosť jazdy. Zo záverov znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva však vyplýva, že motocyklista pre zabránenie zrážke by musel intenzívne brzdiť, aj keby išiel maximálne povolenou rýchlosťou, teda obžalovaný ako vodič by ho aj tak obmedzil.

Okresný súd ďalej uviedol, že z hľadiska posudzovania zavinenia obžalovaného ako vodiča pri spolu zavinení motocyklistu ako poškodeného treba zohľadniť tzv. princíp obmedzenej dôvery. Ide o osobitný princíp v cestnej doprave, ktorý zohľadňuje špecifiká právnej úpravy cestnej premávky. Princíp obmedzenej dôvery znamená, že vodič ako účastník cestnej premávky sa môže spoliehať na to, že ostatní účastníci cestnej premávky budú dodržiavať pravidlá cestnej premávky, pokiaľ z konkrétnych okolností nebude vyplývať opak. V danom prípade bol okresný súd toho názoru, že z konkrétnych okolností, a to skutočnosti, že sa obžalovaný ako vodič už nepozrel vpravo od momentu kedy popred neho prešli dve dodávky, čím porušil aj povinnosť sledovať situáciu v cestnej premávke, nakoľko vtedy mal možnosť motocyklistu vidieť a vyhodnotiť situáciu aj vo vzťahu k aktuálnej rýchlosti motocyklistu. Princíp obmedzenej dôvery určuje, aby aj vodič rešpektujúci dopravné predpisy adekvátne reagoval na porušenia pravidiel cestnej premávky zo strany iného účastníka cestnej premávky, ktoré vníma. A to tak, aby minimalizoval, prípadne sa úplne vyhol kolíznej situácii. Kolíznej situácii sa môže vyhnúť tak, že spomalí, zastaví vozidlo, či inak reaguje na porušenie pravidiel cestnej premávky zo strany iných účastníkov. Práve z tohto dôvodu možno hovoriť o obmedzenom princípe dôvery. Obmedzenie môže vyplývať z konkrétnej kolíznej dopravnej situácie, na ktorú je povinnosť reagovať. Konanie poškodeného, ktoré je zjavne v rozpore s pravidlami cestnej premávky (napr. prekročená rýchlosť, alkohol) automaticky nevylučuje trestnoprávnu zodpovednosť vodiča motorového vozidla, ktorý sám porušuje pravidlá cestnej premávky. Princíp obmedzenej dôvery znamená napr. povinnosť vodiča jazdiaceho po vedľajšej ceste predvídať, že vodič idúci po hlavnej ceste môže ísť vyššou ako povolenou rýchlosťou. A toto by mal brať do úvahy pri vyhodnocovaní opatrení, ktoré treba vykonať pred vjazdom na hlavnú cestu.

Následkom konania obžalovaného došlo k tomu, že poškodený H. utrpel ťažkú ujmu na zdraví. Poškodený H. utrpel pri dopravnej nehode dňa 06.08.2018 otras mozgu, pomliaždenie a odreniny hlavy v čelovej oblasti vpravo, pomliaždenie ľavej polovice hrudníka, zlomeninu V. - VII. rebra vľavo, zlomeninu tela pravej ramennej kosti s posunom úlomkov, zlomeninu zadnej časti kĺbovej jamky ľavého bedrového kĺbu s vykĺbením bedrového kĺbu, otvorené vykĺbenie pravého členkového kĺbu, tržno-zmliaždenú ranu v oblasti vonkajšieho členka vľavo, roztrhnutie väzov pravého členkového kĺbu, zlomeninu tela 1. a 4. bedrového stavca, pomliaždenie ľavého predlaktia, zlomeninu ľavej pätovej kosti vnútro kĺbovej s posunom úlomkov, pomliaždenie ľavého predkolenia a odreniny oboch predkolení. Jednotlivé zranenia poškodeného si vyžiadali rôznu dobu liečenia, pričom najdlhšiu dobu liečenia si vyžiadali zlomenina kĺbovej jamky a zlomeniny bedrových stavcov, a to 4 až 6 mesiacov, a zlomenina pätovej kosti, a to 3 až 4 mesiace. Zranenia poškodeného vznikli pri náraze motocykla do pravej zadnej strany vozidla, kedy došlo k nárazu a stlačeniu ľavej dolnej končatiny poškodeného medzi karosériu vozidla a konštrukciu motocykla, pričom vznikli poranenia na ľavej, prevažne dolnej strane tela poškodeného a po vymrštení poškodeného z motocykla mimo vozovku došlo k poraniam na pravej strane a hlave poškodeného. Intenzita násillia bola na stupnici od 1 po 5 v hodnote 5. Poškodený bol po úraze opakovane hospitalizovaný, najskôr od 06.08.2018 do 24.08.2018 na jednotke intenzívnej starostlivosti traumatologicko - ortopedickej kliniky v Trnave, od 24.08.2018 do 28.08.2018 na ortopedickom oddelení nemocnice v Piešťanoch, od 28.08.2018 do 25.09.2018 a od 16.10.2018 do 19.10.2018 bol hospitalizovaný na traumatologicko - ortopedickej klinike nemocnice Trnava. Počas hospitalizácií podstúpil poškodený niekoľko operačných zákrokov v celkovej aj lokálnej anestézii, boli mu podávané početné infúzie, antibiotiká, analgetiká a mal početné preväzy operačných rán. Počas prvých šiestich týždňov mohol poškodený vykonávať všetky bežné úkony len na posteli a bol odkázaný na pomoc inej osoby. Až po 20.09.2018 začal byť vysádzaný do kresla a postavovaný bol až po 16.10.2018, kedy sa začal učiť chodiť pomocou bariel. Mobilizácia a vertikalizácia poškodeného bola sťažovaná tým, že mal na oboch dolných končatinách zranenia, teda nemohol dostupovať na jednu dolnú končatinu a druhú odľahčovať pomocou bariel. Znalec bodovo ohodnotil zranenia na 805 bodov, čo predstavuje sumu 15.359,40 eur. Obžalovaný svojím konaním naplnil skutkovú podstatu prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, nakoľko poškodenému H. z nedbanlivosti spôsobil ťažkú ujmu na zdraví.

Okresný súd nevyhodnotil konanie obžalovaného ako porušenie dôležitej povinnosti hoci nedal prednosť v jazde motocyklistovi, avšak tento sa pohyboval takmer dvojnásobne vyššou rýchlosťou ako bola na danom úseku povolená. Obžalovaný však dostatočne nesledoval situáciu v cestnej premávke, nakoľko potom, čo skontroloval úsek cesty vpravo a medzičasom zľava prešli dve dodávky, už nesledoval situáciu na pravej strane, kedy mal možnosť motocyklistu spozorovať a reagovať na jeho aktuálnu aj keď vyššiu rýchlosť, čím by nevojdením do križovatky zabránil dopravnej nehode, pričom okresný súd zohľadnil aj skutočnosť, že motocyklista by zabránil zrážke aj pri dodržaní maximálne povolenej rýchlosti len intenzívnym brzdením. Uvedeným konaním obžalovaný porušil ustanovenie § 4 ods. 1 písm. c) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, pričom z dôvodu výrazného spoluzavinenia dopravnej nehody poškodeným nebolo možné konanie obžalovaného vyhodnotiť ako porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Ťažká ujma na zdraví poškodeného H. bola spôsobená v príčinnej súvislosti s dopravnou nehodou, pričom u poškodeného pri náraze motocykla do pravej zadnej strany vozidla došlo k nárazu a stlačeniu ľavej dolnej končatiny poškodeného H. medzi karosériu vozidla a konštrukciu motocykla, kedy vznikli poranenia na ľavej, prevažne dolnej strane tela poškodeného a po vymrštení poškodeného H. z motocykla mimo vozovku došlo k poraneniám na pravej strane a hlave poškodeného H..

Okresný súd do skutkovej vety obžaloby doplnil dobu, počas ktorej bol poškodený z dôvodu zranení závažne ovplyvnený v obvyklom spôsobe života, kedy po dobu minimálne 71 dní bol úplne pripútaný na lôžko, nemohol chodiť ani pomocou barlí a mal fixovanú pravú hornú končatinu, teda bol plne odkázaný na pomoc inej osoby, lebo mal zranené obe dolné a jednu hornú končatinu, čo podstatným a závažným spôsobom ovplyvnilo jeho obvyklý spôsob života. V priebehu tohto obdobia bol poškodený nepretržite hospitalizovaný od 06.08.2018 do 25.09.2018 a potom od 16.10.2018 do 19.10.2018. Aj po uplynutí 71 dní pokračovali obmedzenia poškodeného v tom, že sa pomaly učil chodiť o barlách.

Obžalovaný ako držiteľ vodičského oprávnenia od roku 1976 bol povinný sledovať situáciu v cestnej premávke tak, aby pred vojdením na hlavnú cestu z vedľajšej vyhodnocoval situáciu na hlavnej ceste aj pre prípad, že sa na nej budú pohybovať vozidlá idúce vyššou ako povolenou rýchlosťou, ktorým má dať prednosť v jazde tak, aby nemuseli zmeniť smer jazdy alebo rýchlosť jazdy, avšak obžalovaný nevedel, že svojím konaním môže také porušenie alebo ohrozenie spôsobiť, hoci o tom, vzhľadom na okolnosti a na svoje osobné pomery, vedieť mal a mohol, zohľadniac, že je dlhoročným vodičom a vozidlo používa pravidelne aj v zamestnaní. V danom prípade obžalovaný svojím nedbanlivostným konaním vo forme nevedomej nedbanlivosti, ohrozil vodiča motocykla, ktorý narazil do pravej zadnej strany vozidla obžalovaného.

Uznaniu viny obžalovaného nebránil ani tzv. materiálny korektív uvedený v § 10 ods. 2 Trestného zákona, lebo zo spôsobu vykonania činu (nesledovanie situácie vpravo na hlavnej ceste pred vojdením do križovatky) a najmä jeho následku (spôsobenie ťažkej ujmy na zdraví poškodeného), ale aj okolností, za ktorých bol spáchaný (obžalovaný mal možnosť poškodeného prichádzajúceho sprava vidieť na hlavnej ceste ešte pred tým ako vošiel do križovatky a začal odbočovací manéver doľava, pričom súčasne mal motocyklista zakrytý výhľad na vozidlo obžalovaného v čase, keď toto začalo vchádzať na hlavnú cestu a nemohol naň reagovať skôr) a miere zavinenia obžalovaného, kedy konal vo forme nevedomej nedbanlivosti, po objektívnom vyhodnotení týchto kritérií, je evidentne zrejmé, že stupeň závažnosti činu bol vyšší ako nepatrný a konanie tak bolo treba definovať ako prečin.

K výroku o treste okresný súd uviedol, že pri určovaní druhu trestu a jeho výmery vychádzal z ustanovení § 34 ods. 1, ods. 4 Trestného zákona, pričom vzal do úvahy spôsob spáchania činu, jeho následky, zavinenie, pohnútku, poľahčujúce okolnosti, priťažujúce okolnosti, osobu páchatel'a, jeho pomery a možnosť jeho nápravy. Trest je právnym následkom trestného činu, a teda musí byť úmerný k spáchanému trestnému činu (zásada proporcionality trestu). Trest má zabezpečiť ochranu spoločnosti pred páchatel'om tým, že mu zabráni v páchaní ďalšej trestnej činnosti a vytvorí podmienky na jeho výchovu k tomu, aby viedol riadny život a súčasne iných odradí od páchania trestných činov; trest zároveň vyjadruje morálne odsúdenie páchatel'a spoločnosťou.

Obžalovanému uložil trest odňatia slobody, nakoľko okresný súd bol toho názoru, že takýto druh trestu bude mať na obžalovaného výchovný účinok a povedie ho k tomu, aby bol obozretnejší a predvídavejší pri dodržiavaní právnych predpisov aj v oblasti dopravy, keďže takýmito porušeniami môže ohroziť nie len zdravie, ale aj život iných osôb. Pri určovaní druhu a výmery trestu okresný súd zohľadnil aj spôsob spáchania činu, jeho následky, zavinenie a pohnútku, pričom obžalovaný dostatočne nesledoval situáciu vpravo na hlavnej ceste pred vojdením do križovatky spoliehajúc sa len na svoj odhad nemožnosti prejdenia úseku vpravo od neho povolenou rýchlosťou žiadnym vozidlom, ktoré by mohol ohroziť, avšak nezohľadňujúc, že po hlavnej ceste môžu ísť aj vozidlá vyššou ako povolenou rýchlosťou, Následkom

konania obžalovanému bola poškodenému spôsobená ťažká ujma na zdraví. Obžalovaný konal vo forme nevedomej nedbanlivosti

Z hľadiska posúdenia osoby obžalovaného, jeho osobných pomerov a možnosti nápravy, okresný súd zistil, že obžalovaný doposiaľ nebol súdne trestaný, priestupku v doprave sa dopustil len jedného, a to rok pred dopravnou nehodou, a to za prekročenie rýchlosti s pokutou 20 eur, čo nasvedčuje tomu, že nešlo o závažný priestupok v doprave a súčasne ide o priestupok za iný druh porušenia dopravných predpisov. Po dopravnej nehode sa obžalovaný nedopustil žiadneho priestupku. Z miesta pracoviska je pozitívne hodnotený. Perspektíva nápravy obžalovaného sa tak javí ako veľmi vysoká.

Pri určovaní výmery trestu okresný súd u obžalovaného zistil jednu poľahčujúcu okolnosť podľa § 36 písm. j) Trestného zákona, že pred spáchaním činu viedol, riadny život, nakoľko nemá záznam v registri trestov a v registri priestupkov má síce záznam o jednom priestupku za prekročenie rýchlosti, avšak išlo o ojedinelé priestupkové previnenie menej závažného charakteru a iného druhu priestupku ako sa týka prejednávanej veci, a preto okresný súd na tento jediný priestupok neprihliadal. Príťažujúca okolnosť u obžalovaného nebola zistená žiadna. Pri prevahe poľahčujúcich okolností nad príťažujúcimi okolnosťami sa trestná sadzba prečinu podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona vo výmere od 6 mesiacov do 2 rokov menila tak, že sa horná hranica trestnej sadzby znižovala o jednu tretinu. Okresný súd tak obžalovanému ukladal trest v sadzbe od 6 mesiacov do 18 mesiacov. Obžalovanému bol s ohľadom na všetky vyššie uvedené skutočnosti uložený trest odňatia slobody na dolnej hranici trestnej sadzby vo výmere 6 mesiacov, ktorý okresný súd považoval za primeraný s ohľadom na individuálnu aj generálnu prevenciu. Prísnejší trest mu neukladal aj z dôvodu, že od dopravnej nehody uplynul už dlhý čas a aj počas tejto doby viedol obžalovaný riadny život.

S ohľadom na osobu obžalovaného, jeho doterajší život, keďže je riadne zamestnaný, doposiaľ nebol súdne trestaný a má len jediné priestupkové postihnutie v doprave z roku 2017, bol okresný súd toho názoru, že pre nápravu obžalovaného výkon trestu odňatia slobody nie je nevyhnutný, a preto okresný súd obžalovanému výkon trestu odňatia slobody podmienene odložil podľa § 49 ods. 1 písm. a) Trestného zákona a určil mu skúšobnú dobu vo výmere 1 rok, teda v minimálnej výmere, nakoľko takto určenú skúšobnú dobu okresný súd považoval za dostatočnú, aby obžalovaný preukázal väčšiu obozretnosť a predvídavosť nie len pri dodržiavaní dopravných predpisov ale aj ostatných právnych predpisov.

Okresný súd obžalovanému neuložil trest zákazu činnosti riadiť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu v cestnej premávke, hoci sa obžalovaný skutku dopustil v súvislosti s vedením motorového vozidla, nakoľko okresný súd bol toho názoru, že už samotný podmienkový trest odňatia slobody je dostatočný z hľadiska výchovného účinku. Trest zákazu činnosti ukladaný v súvislosti s trestnými činmi v doprave je svojou povahou trestnom viac preventívnym než represívnym, nakoľko má ochrániť spoločnosť pred tými, ktorí riadenie motorového vozidla nezvládli a v príčinnej súvislosti s tým inému ublížili na zdraví alebo spôsobili smrť, či už z dôvodu nedostatočnej skúsenosti s riadením vozidla alebo z iných relevantných dôvodov. Pri úvahách, či a v akej výmere trest zákazu činnosti uložiť, súd zohľadňuje to, či možno počas doby trvania zákazu činnosti dôvodne očakávať dosiahnutie vyššej ochrany spoločnosti pred týmto konkrétnym páchatelom. V danom prípade mal súd s ohľadom na všetky okolnosti skutku ako aj osobu obžalovaného, ktorý sa do dopravnej nehody dopustil len jedného menej závažného priestupku v doprave a po dobu takmer piatich rokov od dopravnej nehody sa nedopustil žiadneho dopravného priestupku, že na vyššiu ochranu spoločnosti pred obžalovaným nie je potrebné obžalovanému ukladať popri treste odňatia slobody aj trest zákazu činnosti. Okresný súd hodnotil obžalovaného ako skúseného a zodpovedného vodiča, pričom pri dopravnej nehode išlo len o ojedinelé zlyhanie v tom smere, že sa obžalovaný spoliehal len na svoj odhad vzdialenosti, avšak reálne sa nepresvedčil o tom, že mu sprava neprichádza žiadne aj keď rýchlejšie idúce vozidlo, ktorému by mal dávať prednosť v jazde.

Poškodenú Všeobecnú zdravotnú poisťovňu, ktorá si riadne a včas uplatnila nárok na náhradu škody, okresný súd odkázal s jej nárokom na civilný proces, keďže bude potrebné pri rozhodovaní o nároku na náhradu škody podrobne skúmať mieru zavinenia oboch účastníkov na dopravnej nehode.

Po vyhlásení rozsudku priamo do zápisnice prokurátor Okresnej prokuratúry Piešťany (ďalej len prokurátor) si ponechal lehotu na podanie opravného prostriedku a obžalovaný zahlásil odvolanie proti všetkým výrokom.

Obžalovaný zahlásené odvolanie odôvodnil prostredníctvom obhajkyne JUDr. Aleny Korpášovej (ďalej len obhajkyňa), v ktorom namietal, že okresný súd sa nevysporiadal so všetkými okolnosťami významnými pre rozhodnutie a napadnutý rozsudok je založený na nesprávnom právnom posúdení skutku, čo zakladá následne chybné rozhodnutie o vine. Necíti sa byť vinný zo skutku, nedopustil sa žiadneho protizákonného konania, ktoré by zakladalo trestnú zodpovednosť. Predmetnú dopravnú nehodu zaviniť výlučne poškodený H., ktorý mimoriadne závažným spôsobom porušil ustanovenia

zákona č. 8/2009 Z. z. Od počiatku trestného stíhania sa ku skutku vyjadroval rovnako, svoju výpoveď nenechal, na rozdiel od poškodeného H., ktorý na hlavnom pojednávaní vypovedal tak, že v danom čase jazdil po hlavnej ceste od obce Krakovany smerom na obec Vrbové, išiel medzi vozidlami, teda pred ním a tiež za jeho motocyklom išli vozidlá. Podľa jeho názoru išiel maximálne rýchlosťou 85 km/h, viac sa medzi vozidlami nedalo ísť. Jeho vozidlo si všimol až v poslednej chvíli, takto mu vytvoril náhlu prekážku, na ktorú už nestihol žiadnym spôsobom reagovať. Poškodený uviedol, že podľa jeho názoru dodávky prichádzajúce od obce Vrbové obžalovanému vytvorili zakrytý výhľad, keď prešli okolo neho a pri uskutočňovaní výjazdu boli po jeho pravej strane, tiež podľa tvrdenia poškodeného uvedené dodávky vytvorili prekážku aj jemu. V prípravnom konaní pri výsluchu dňa 30.10.2019 poškodený H. uviedol, že dňa 06.08.2018 viedol svoj motocykel v smere od obce Piešťany do obce Vrbové, pričom ako prechádzal okolo odbočky na obec Krakovany, kde je rovinka až po obec Vrbové, všimol si, že z ľavej strany z odbočky na firmu Mabonex vychádza na hlavnú cestu, po ktorej jazdil, osobné vozidlo čiernej farby, ktoré odbočovalo na obec Vrbové, teda zaraďovalo sa do jeho jazdného pruhu. V danom momente jazdil súbežne s autami jazdiacimi v jeho jazdnom pruhu pred ním a za ním, nevie určiť akou rýchlosťou jazdil. Pri výsluchu dňa 24.02.2022 okrem iného uviedol, to že nevidel obžalovaného, bolo spôsobené dvomi nákladnými autami. Z výsluchu poškodeného H. vyplýva, že sú nepochybné rozdiely v prípravnom konaní a na hlavnom pojednávaní, z obsahu výpovedí je zrejmé, že účelovo mení svoje výpovede ku skutku. Zrejme sám poškodený H. vyhodnotil, že pokiaľ by zotrval na tvrdení, že už od odbočky na obec Krakovany videl obžalovaného odbočovať na hlavnú cestu a zaradiť sa do jeho jazdného pruhu, s poukazom na ďalšie dôkazy v konaní a to znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline povolenú rýchlosť 70 km/h v danom úseku, na jeho tvrdenie že ide o rovný úsek cesty, bez prevýšení, bolo výlučne na ňom, aby rýchlosť motocykla znížil na povolenú resp. na takú rýchlosť, aby zabránil dopravnej nehode, keď videl obžalovaného zaraďovať sa do jeho jazdného pruhu podľa § 3 ods. 2 písm. a) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

Jemu ako obžalovanému je kladené za vinu, že po zastavení vozidla a prejazde dvoch dodávkových vozidiel zľava sa opätovne nepresvedčil, či sprava neprichádza žiadne vozidlo a vošiel do jazdnej dráhy poškodenému H. prichádzajúcemu sprava po hlavnej ceste. S takýmto záverom okresného súdu nesúhlasí, nakoľko vykonaným dokazovaním, okrem jeho výsluchu najmä kamerovým záznamom je zrejmé, že s vozidlom stál dlhšiu dobu, dával prednosť viacerým vozidlám a to z pravej strany autobus, motocyklista, následne sa približovali z ľavej strany dve dodávky. Tak ako uviedol, keď bola prvá dodávka na jeho úrovni, pozrel doprava, následne ako prechádzali dodávky okolo mňa pozrel doľava, kde v diaľke videl prichádzajúce vozidlá od obce Vrbové, ale pohľadovo vyhodnotil ich vzdialenosť tak, že odbočovací manéver bezpečne vykoná, čo je zrejmé aj z kamerového záznamu, kedy najskôr došlo k dopravnej nehode a následne až za niekoľko sekúnd sa uvedené vozidlo objavujú na kamerovom zázname a zastavujú. Z vykonaného dokazovania, okrem jeho tvrdenia ale aj poškodeného, nie je iný dôkaz skutočnosti, že uvedený úsek cesty je rovný, s dobrými výhľadovými pomermi, teda vodič prichádzajúci z vedľajšej cesty má značný výhľad pri vchádzaní na hlavnú cestu. Napriek uvedenej skutočnosti, je rýchlosť v danom úseku obmedzená na 70 km/h. Je toho názoru, že uvedené obmedzenie rýchlosti je dané práve výjazdom vozidiel z vedľajšej cesty, aby vozidlám z vedľajšej cesty bolo umožnené bezpečne vojsť na hlavnú cestu, nakoľko sa jedná o frekventovanú cestu, ktorá jediná spája mesto Piešťany s ostatnými obcami až po mesto Senica. Taktiež je pred pripájaním sa vedľajšej cesty umiestnená výstražná značka (trojuholníková- P6 križovatka s vedľajšou cestou vľavo), ktorá skutočnosť vyplýva zo znaleckého dokazovania. Znaleckým dokazovaním bolo preukázané, že poškodený asi 3,2 s pred zrážkou sa pohyboval rýchlosťou okolo 132 km/h. Je pravdou, že daný úsek cesty od odbočky na obec Krakovany až po obec Vrbové, je rovný úsek cesty, bez zákrut, bez prevýšení, s dobrým rozhľadom. Či uvedený úsek môže mať dĺžku cca 600 m (ako tvrdí poškodený), neviem spoľahlivo vyhodnotiť, ale určite sa jedná o úsek v dĺžke 400 m až 500 m. Teda pokiaľ sa poškodený H. pri začiatku jeho výjazdu na hlavnú cestu t.j. 3,2 s nachádzal vo vzdialenosti 102,9 m (znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline str. 45), tak v čase keď pozrel doprava, keď pred ním bola prvá dodávka, za ňou v krátkom odstupe išla druhá dodávka, motocyklista sa mohol nachádzať vo vzdialenosti od jeho vozidla cca 200 m až 250 m. Tento odhad vzdialenosti poškodeného od jeho vozidla je len orientačný, ale vychádza zo znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline, kde sú graficky znázornené výhľadové pomery účastníkov dopravnej nehody a tiež čas, dráha a rýchlosť vozidiel. Pokiaľ poškodený H. prešiel za 3,2 s dráhu 102,9 m, pričom od okamihu 2,08 s začína nábeh brzdového systému motocykla a následne poškodený H. intenzívne brzdí, a napriek tomu prešiel dráhu 102,9 m, tak pri konštantnej rýchlosti 132 km/h, musel prejsť podstatne dlhšiu dráhu. Z uvedenej teoretickej úvahy, ktorá má určitý základ vo vykonanom dokazovaní, len nie je empiricky overená (napr. vyšetrovací pokus, resp. dodatok k znaleckému posudku v naznačených častiach), potom vyplýva, že v čase prejazdu prvej dodávky

pred jeho vozidlom, keď pozeral doprava, tak videl len prázdny jazdný pruh, nakoľko poškodený H. sa mohol nachádzať vo vzdialenosti minimálne 200 m až 250m, čo môže byť odbočka na obec Krakovany a zodpovedalo by to tvrdeniu poškodeného H., že ho videl vychádzať na hlavnú cestu už od odbočky na obec Krakovany (znalecké posudky určili, že výhľadové pomery boli lepšie na strane poškodeného H.). Časový úsek prejazdu dodávok pred ním, nie je zaznamenaný, ale je overiteľný z kamerového záznamu. Opätovne v teoretickej rovine, pokiaľ by sa dodávky pohybovali povolenou rýchlosťou 70 km/h, tak za 1 s prejdú dráhu 19,44 m. Priemerná dĺžka dodávky je 4,00 m až 4,50 m, medzi dodávkami bol mierny rozostup (kamerový záznam). Odhadujúc z týchto parametrov, potom čas prejazdu dodávok pred ním, by sa mal rovnať času jeho posledného pohľadu doprava, tento čas mohol byť v časovom úseku okolo 2 s, teda výjazd na hlavnú cestu mohol začať uskutočňovať 2 s od posledného pozretia doprava. Z uvedeného, veľmi laicky spočítaného času, potom výpoveď poškodeného H. v prípravnom konaní môže byť pravdivá, že ho videl už od odbočky na obec Krakovany, on mal výhľad len po odbočku, cca 200 m až 250 m.

Zo znaleckého dokazovania vyplynulo, že poškodený H. mal lepšie výhľadové pomery, teda mal podstatne dlhší čas na zabránenie dopravnej nehode, s poukazom aj na jeho výpoveď v prípravnom konaní, napriek uvedenej skutočnosti nevykonal žiadne úkony na zabránenie dopravnej nehode. Vykonaným dokazovaním bolo vyvrátené tvrdenie poškodeného H., že jazdil medzi vozidlami, teda, že vozidlá išli pred ním a za ním, pokiaľ by tvrdenie poškodeného H. bolo v danej časti pravdivé, tak vozidlo pred ním logicky by ako prvé narazilo do jeho vozidla. Poukázal na skutočnosť, že po nehode neboli zabezpečené žiadne brzdné stopy motocykla, nebol zadokumentovaný zaradený rýchlostný stupeň na motocykli ako aj tachometer motocykla. Mal výhľad cca 200 m - 250 m, pri rozhodovaní zvažil, jednak situáciu na ceste, keď z pravej strany na uvedenú vzdialenosť nevidel žiadne vozidlo, ďalej že na tak veľkú vzdialenosť sa nedokáže ku nemu priblížiť žiadne vozidlo, tiež vyhodnotil pohyb vozidiel pred ním, ktorým dával prednosť, t.j. ako rýchlo sa ku nemu priblížili a prechádzali pred ním. Z kamerového záznamu vyplýva, že týchto vozidiel bolo viac a tiež zo záznamu je pohľadovo zrejmy podstatný rozdiel v rýchlosti týchto vozidiel a motocykla poškodeného H., ktorý v čase, keď je prvý krát zaznamenaný na kamerovom zázname, už intenzívne brzdí.

Ohľadne posúdenia techniky jazdy účastníkov dopravnej nehody zo záverov znaleckého dokazovania Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline vyplynulo, že v prípade, ak mal vodič vozidla Subaru predpokladať pohyb vozidiel rýchlosťou cca 132 km/h (teda rýchlosťou výrazne prevyšujúcou rýchlosť pre daný úsek) a s ohľadom na túto skutočnosť mal vyhodnocovať situáciu na hlavnej ceste, potom technika vozidla bola nesprávna, pričom nesprávnym prvkom v jeho technike jazdy bola skutočnosť, že vjazd na hlavnú cestu uskutočnil takým spôsobom, že nedal prednosť v jazde vodičovi motocykla Ronda, ak však vodič nemá povinnosť predpokladať pohyb vozidiel rýchlosťou prevyšujúcou rýchlosť pre daný úsek, potom možno konštatovať, že technika jazdy vodiča Subaru bola z technického hľadiska správna, nakoľko svojim rozjazdom vozidla so súčasným odbočovaním vľavo z technického hľadiska dal prednosť v jazde vodičovi motocykla. Ďalej zo znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline vyplýva, že z analýzy zabránenia dopravnej nehode zo strany poškodeného H. je zrejmé, že tento by s motocyklom zastavil 43 m pred miestom zrážky v prípade, ak by použil správnu techniku jazdy. V prípade, ak by poškodený H. išiel rýchlosťou aj 109 km/h, tak by intenzívnym brzdením dokázal zastaviť tesne pred miestom zrážky a zabrániť nehode. Poškodený jazdil po hlavnej ceste nielen rýchlosťou prekračujúcou povolenú rýchlosť o 90% , ale aj rýchlosťou pri ktorej už nebol schopný zastaviť motocykel na vzdialenosť dohľadu, tak ako mu to ukladá § 16 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z.z. Zo záveru znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline vyplynulo, že pokiaľ by motocyklista išiel najvyššou povolenou rýchlosťou 70 km/hod a pri brzdení s polovičnou hodnotou spomalenia, došlo by k vyrovnaniu rýchlosti motocykla a vozidla pri takej hodnote pozdĺžneho odstupu, ktorý podľa znalcov je možné považovať za nekolízny - teda bezpečný. K vyrovnaniu rýchlosti vozidla a motocykla by dochádzalo pri pozdĺžnej vzdialenosti cca 40m. Pri posúdení techniky jazdy vodiča vozidla Subaru na strane č. 58/59 okrem iného znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline konštatuje, že pre vyhodnotenie techniky jazdy vodiča vozidla Subaru je potrebné zodpovedať otázku právnu a to či má vodič predpokladať, že v danom úseku a za daných okolností sa môže v smere jazdy motocyklistu pohybovať účastník cestnej premávky rýchlosťou výrazne vyššou (132 km/h), ako je rýchlosť pre daný úsek maximálne dovolená, a teda či s ohľadom na túto skutočnosť ma vyhodnocovať situáciu na hlavnej ceste. Znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline súčasne dodáva, že v čase začiatku rozjazdu vozidla Subaru sa motocykel nachádzal vo vzdialenosti cca 100 m, pričom na takúto vzdialenosť je pomerne náročné vyhodnotiť skutočnú rýchlosť motocykla. Je nepochybné, že právo prednosti v jazde po hlavnej ceste je primárne, avšak nie absolútne t.j. za každých okolností. V konaní bolo bez pochybností preukázané, že poškodený H. sa pred nehodou pohyboval rýchlosťou cca 132 km/h, čím prekročil v danom úseku povolenú rýchlosť

o 90%. Tak ako uviedol, od vozidiel, ktorým dával prednosť, teda registroval ich v určitej vzdialenosti a za určitý časový úsek sa ku nemu priblížili, v danom čase a na danom mieste mohol odhadovať bezpečný výjazd.

Podľa § 16 ods. 5 zákona č. 8/2009 Z. z. je výslovne zakázané prekročiť najvyššiu dovolenú rýchlosť - „vodič nesmie prekročiť najvyššiu dovolenú rýchlosť jazdy vozidiel určenú dopravnou značkou alebo dopravným zariadením“. Ako vodič vykonávajúci výjazd na hlavnú cestu, nemal z akých okolností v danom čase usudzovať/predpokladať pohyb vozidla tak vysokou rýchlosťou. V prípade, že by sa v danom čase na ceste pohybovalo vozidlo s právom prednostnej jazdy podľa § 40 zákona č. 8/2009 Z.z., tak uvedené vozidlá pri využívaní tohto práva, majú povinnosť použiť zvláštne výstražné znamenia (zvukové, svetelné), pričom vodičom takýchto vozidiel je taktiež zákonom uložená povinnosť dbať na potrebnú opatrnosť tak, aby iných účastníkov cestnej premávky neohrozili. Súčasne použitie výstražných znamení je určené byť videný/počutý na väčšiu vzdialenosť ostatným účastníkom cestnej premávky a tomuto včas prispôbiť jazdu. Ako účastník cestnej premávky v danom prípade, ale aj všeobecne, sa mohol spoľahnúť na skutočnosť, aj s poukazom na konkrétny skutkový stav, že ostatní účastníci cestnej premávky dodržiavajú pravidlá cestnej premávky, teda že v konkrétnom prípade nenastane situácia, že si niekto zamení frekventovanú cestu II. triedy za pretekársku dráhu, nakoľko od počiatku trestného konania tvrdí, že mal dobré rozhľadové pomery a žiadne vozidlo, ani motocyklistu nevidel a nepredpokladal, že v priebehu 2 až 3 sekúnd, sa môže ku nemu priblížiť nejaké vozidlo na dráhe 200- 250m. To, že rýchlosť motocyklistu 110 m pred zrážkou bola zistená 132 km/h, ešte nevyklučuje podstatne vyššiu rýchlosť pred daným časom na strane poškodeného H., odhadujúc len zo skutočnosti, že za tak krátky časový úsek sa dokázal ku nemu priblížiť a naraziť do jeho vozidla rýchlosťou 77 km/h pri intenzívnom brzdení. V zmysle existujúcej judikatúry výrazné prekročenie rýchlosti o viac ako 70% sa považuje za porušenie dôležitej povinnosti uloženej vodičovi motorového vozidla právnymi predpismi, nakoľko takéto porušenie má spravidla za následok veľmi reálne nebezpečenstvo pre ľudský život a zdravie v cestnej premávke.

Už v odpore proti trestnému rozkazu poukázal na uznesenie Najvyššieho súdu ČR zo dňa 20.10.2004 sp. zn. 5 Tdo 1173/2004, v zmysle ktorého súd uzavrel, že prekročenie rýchlosti zo strany motocyklistu, ktorý jazdil bezprostredne pred nehodou v obci na motocykli rýchlosťou 86 až 97 km/hod., bolo zásadnou a jedinou príčinou vzniku dopravnej nehody, pokiaľ by motocyklista išiel povolenou rýchlosťou mohol vodič z vedľajšej cesty vojsť na hlavnú cestu bez porušenia pravidiel cestnej premávky a bez toho, aby došlo k dopravnej nehode. Obdobný právny názor vyplýva aj z uznesenia NS SR sp.zn. 8 Tdo/216/2006 zo dňa 28.02.2006 v situáciách; ak vodič jazdí po hlavnej ceste rýchlosťou výrazne prekračujúcou maximálnu povolenú rýchlosť a vodič blížiaci sa ku križovatke na vedľajšej ceste nemá dôvod očakávať takéto prekročenie, vodič jazdiaci po hlavnej ceste musí byť zodpovedný za každú kolíziu. Rovnaký právny záver prijal aj Krajský súd v Trenčíne v rozsudku zo dňa 09.11.2020, sp. zn. 23To/90/2020 - vo všeobecnosti taktiež platí, že ak vodič (účastník cestnej premávky) prekračuje rýchlosť, musí si byť vedomý, že jednak zabraňuje ostatným účastníkom cestnej premávky dodržať predpisy (napr. dať mu prednosť v jazde v súlade s pravidlami cestnej premávky), a jednak si sám sebe znemožňuje zabrániť dopravnej nehode.

Obdobný skutkový a právny záver vyplýva aj z uznesenia Najvyššieho súdu ČR zo dňa 19.04.2011, sp. zn. 4 Tdo 459/2011 citujem : „Pokud má řidič vyjíždějící z vedlejší silnice ztížené výhledové podmínky a přesto vjede do dráhy řidiči jedoucímu po hlavní silnici, nelze bezvýjimečně trvat na závěru, že překročení povolené rychlosti řidičem, který jede po hlavní silnici, má pauze omezený význam pro vznik dopravní nehody. To by totiž znamenalo, že řidič vyjíždějící z vedlejší silnice na hlavní by odbočení v podstatě nikdy nemohl provést. V takovém případě je tudíž třeba výrazné překročení povolené rychlosti vozidla řidiče jedoucího po hlavní silnici považovat za jedinou a zásadní příčinu dopravní nehody.). Sama skutečnost, že primárne je třeba v prípade kolízie vozidiel na križovatke zvažovať zodpovednosť řidiče jedoucího po vedlejší pozemní komunikaci, neznamená, že způsob jízdy řidiče vozidla pohybujícího se po silnici hlavní, je nerozhodný (usnesení ze dne 15.6.2011, sp. zn. 7 Tdo 688/2011- „Obvinený téměř dvojnásobným překročením povolené rychlosti jízdy navodil takový průběh dopravní situace, že vozidlo, které mu jinak mělo dát přednost, nestačilo včas projet križovatkou, a sám se zbavil možnosti na přítomnost tohoto vozidla v križovatce adekvátne reagovat.“).

Skutkový záver prijatý okresným súdom, že po prejazde dvoch dodávkových vozidiel zľava sa opätovne nepresvedčil, či sprava neprichádza žiadne vozidlo a vošiel do jazdnej dráhy poškodenému H. považuje vzhľadom na vykonané dokazovanie za nesprávny. Pokiaľ by sa mal správať ako vodič vychádzajúci na hlavnú cestu takýmto spôsobom, tak s poukazom na frekventovanú cestu (jediná cesta spájajúca mesto Piešťany a mesto Vrbové, Myjava, Senica), rovný úsek cesty s dobrými výhľadovými pomermi, obmedzená rýchlosť na 70 km/h, tak by výjazd na hlavnú cestu nemohol nikdy uskutočniť. Pokiaľ by

vyčkal prejazd dodávkových vozidiel, pričom z ľavej strany od obce Vrbové videl prichádzať ďalšie vozidlá, následne by za uvedený čas musel dať týmto prednosť, potom znova sledovať situáciu na hlavnej ceste v oboch jazdných pruhoch, nakoľko ide o frekventovanú úsek a vždy v diaľke z pravej alebo z ľavej strany sa objavujú prichádzajúce vozidlá.

Navrhol, aby odvolací súd podľa § 321 ods. 1 písm. b) Trestného poriadku zrušil napadnutý rozsudok v celom rozsahu a aby sám v zmysle § 322 ods. 3 Trestného poriadku rozhodol tak, že ho oslobodí spod obžaloby podľa § 285 písm. b) Trestného poriadku.

V zákonom stanovenej lehote podal prokurátor odvolanie čo do výroku o treste, v ktorom namietal, že intervenujúca prokurátorka navrhla, aby obžalovanému okresný súd uložil podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona v spojení s § 36 písm. j), písm. k) Trestného zákona trest odňatia slobody na dolnej hranici trestnej sadzby vo výmere 6 (šesť) mesiacov podmienene a podľa § 49 ods. 1 písm. a) Trestného zákona mu výkon trestu odňatia slobody podmienene odložil a podľa § 50 ods. 1 Trestného zákona určil skúšobnú dobu vo výmere 1 (jeden) rok. Zároveň navrhla, aby okresný súd obžalovanému podľa § 61 ods. 1, ods. 2 Trestného zákona uložil trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu na dobu 1 rok. Neuloženia trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá považuje za nezákonný postup okresného súdu. Poukázal na judikatúru: Za predpokladu, že zrejme má náchylnosť obvineného k porušovaniu predpisov o pravidlách cestnej premávky je prejavom jeho nedisciplinovanosti ako vodiča a jeho bezohľadnosti voči užívateľom ciest so slabšími vozidlami, nemožno dôvodne urobiť záver, že na dosiahnutie zákonom ustanoveného účelu trestu postačí len výkon trestu zákazu vedenia motorového vozidla spolu len s hrozbou výkonu trestu odňatia slobody (R 19/1973).

Trest zákazu činnosti je typickou sankciou za najzávažnejšie porušenia pravidiel cestnej premávky, najmä za trestné činy spáchané v doprave. Účelom trestu je zabránenie páchatelovi v páchaní ďalších trestných činov, chráni sa ním nezávadný výkon takejto činnosti a jeho účelom je aj vychovávať páchatel'a a ostatných občanov k náležitému morálnemu vzťahu k nezávadnému výkonu činnosti. Účelom trestu zákazu činnosti je predovšetkým zabrániť opakovaniu trestného činu, a preto je jeho uloženie úplne odôvodnené vtedy, keď páchatel' vyvolá trestným činom v doprave pochybnosť o svojej spoľahlivosti alebo spôsobilosti viesť motorové vozidlo. (prvá veta) (R 1/1966) Ak vodič motorového vozidla opakovane porušuje dôležité pravidlá cestnej premávky, svedčí to o jeho nespoľahlivosti viesť motorové vozidlo. V takomto prípade musí súd uvažovať o uložení trestu zákazu viesť motorové vozidlá na primeranú dobu. (R 46/1984) Vodičom motorových vozidiel, ktorí hrubo porušia dôležitú povinnosť uloženú im podľa zákona tým, že vedú motorové vozidlo v opitosti, treba zásadne ukladať popri iných druhoch trestu aj trest zákazu viesť motorové vozidlá na dlhší čas. (R 41/1978). Vodičom motorových vozidiel, ktorí vedú motorové vozidlo pod vplyvom alkoholu, treba spravidla ukladať trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá, a to podľa okolností buď ako trest samostatný alebo popri inom treste. Neuloženie takéhoto trestu v takýchto prípadoch by malo byť len výnimkou, odôvodnenou mimoriadnymi okolnosťami prípadu a u takého páchatel'a, ktorý sa ako vodič motorového vozidla ešte nedostal do rozporu so zákonom. (R 42/1978). Na hlavnom pojednávaní okresný súd oboznámil, že obžalovaný doposiaľ nebol súdne trestaný, pričom priestupku v doprave sa dopustil len 1 (jedného), a to dňa 27.09.2017, teda rok pred dopravnou nehodou, a to za prekročenie rýchlosti s pokutou 20 Eur, ktorú na mieste zaplatil. Okresný súd v odôvodnení neuloženia trestu zákazu činnosti obžalovanému neúmerne vyzdvihol okolnosť, že v prípade obžalovaného ide o netrestanú osobu, ktorá má evidovaný len 1 (jeden) priestupok v doprave počas dlhšej doby vedenia vozidiel, opomenul však prihliadnúť aj na okolnosti dopravnej nehody a na jej následky. Z citovanej judikatúry pritom vyplýva, že pri ukladaní trestu zákazu činnosti ho možno neuložiť len v prípadoch hodných osobitného zreteľa, musí byť neuloženie odôvodnené mimoriadnymi okolnosťami a malo by ísť o obžalovaného, ktorý sa do rozporu so zákonom ešte nedostal. V danom prípade neboli splnené uvedené okolnosti, kedy by bolo možné u obžalovaného uvažovať o neuložení trestu zákazu činnosti, vo vyváženej miere.

Obžalovaný v predmetnej veci jednoznačne mohol spozorovať motocykel poškodeného H. skôr, ako započal odbočovací manéver. V dôsledku toho nesplnil svoju povinnosť dať poškodenému prednosť v jazde, teda nehoda nebola zavinená poškodeným H. tým, že jazdil vyššou ako povolenou rýchlosťou. Obžalovaný jednoznačne mal prehodnotiť svoj odbočovací manéver. Obžalovaný však konal tak, že po prejazde dvoch dodávkových vozidiel zľava, na ktoré vyčkal, sa opätovne ani len nepresvedčil, či sprava neprichádza žiadne vozidlo a vošiel do jazdnej dráhy poškodeného motocyklistu. Obžalovaný tak odbočoval napriek tomu, že na cestu nevidel. Z hľadiska nápravy obžalovaného a ochrany spoločnosti pred jeho konaním poukazuje, na rozdiel od názoru okresného súdu, na skutočnosť, že u obžalovaného bola zistená len jedna poľahčujúca okolnosť, a to podľa § 36 písm. j) Trestného zákona, že pred spáchaním činu viedol riadny život, nakoľko nemá záznam v registri trestov a v registri priestupkov má síce záznam o jednom priestupku za prekročenie rýchlosti, avšak išlo o ojedinelé priestupkové

previnenie menej závažného charakteru a iného druhu priestupku ako sa týka prejednávanej veci, a preto okresný súd na tento jediný priestupok neprihliadal. Tu je nevyhnutné poukázať na postoj obžalovaného, ktorý ku svojmu správaniu a zavineniu dopravnej nehody bol masívne nekritický, pričom tvrdí, že „necíti vinu“, nedopustil sa „žiadneho protizákonného konania“ s tým, že predmetnú nehodu „zavinil výlučne poškodený“. Poukázal na to, že v konaní pred okresným súdom bolo pritom preukázané, že nebezpečnú situáciu vytvoril jednoznačne práve obžalovaný tak, že hoci poškodený H. išiel po ceste nepovolenou rýchlosťou, obžalovaný vošiel na vozovku za situácie, že nevidel na protismerný jazdný pruh, pretože mu vo výhlade bránili dve dodávkové vozidlá. Napriek tomu vošiel do križovatky. Uvedené správanie vodiča vykazuje znaky neopatrnosti, pričom je zrejmé, že sám obžalovaný uviedol, že má skúsenosť, že asi 10 % vodičov na danom úseku rýchlosť prekračuje, pričom je známe, že v cestnej premávke sa môžu nachádzať aj vozidlá s prednosťou v jazde, teda napríklad policajné vozidlá alebo vozidlá záchranej služby, ktoré sa mohli v danom úseku takisto pohybovať vyššou rýchlosťou. Uvedeným postojom obžalovaného je preukázané, že okresný súd nepostupoval správne, keď trest zákazu činnosti neuložil, nakoľko z hľadiska individuálnej a generálnej prevencie obžalovaný si žiadne porušenie predpisov nepripúšťa, pričom necíti žiadnu zodpovednosť za hazardné konanie. Súčasne poukazuje aj na závažné následky dopravnej nehody, kedy poškodený H. má v dôsledku zranení spôsobených dopravnou nehodou trvalé následky, pričom je na plnom invalidnom dôchodku s vážnymi následkami najmä v oblasti mobility.

Účelom trestu zákazu činnosti je predovšetkým zabrániť opakovaniu trestného činu, a preto je jeho uloženie úplne odôvodnené vtedy, keď páchatel' vyvolá trestným činom v doprave pochybnosť o svojej spoľahlivosti. Uvedená pochybnosť je daná existenciou nekritickosti postoja obžalovaného voči svojmu konaniu, jeho nesprávnou technikou jazdy v kombinácii s následkom, ktorý spôsobil na zdraví poškodeného. Z uvedeného dôvodu je okresným súdom vyzdvihnutá bezúhonnosť obžalovaného a neprihliadanie na priestupok v doprave, za ktorý bol potrestaný rok pred spáchaním skutku, za nekomplexné vyhodnotenie správania sa, postoja a osoby obžalovaného, poľahčujúcich okolností jeho prípadu, pričom okresným súdom uvedené okolnosti nie sú mimoriadne, ktoré by odôvodňovali možnosť neuloženia trestu zákazu činnosti obžalovanému, pričom okolnosti uvádzané okresným súdom intervenujúci prokurátor zohľadnil, a to pri návrhu výmery uvedeného trestu, ktorý navrhoval uložiť na spodnej hranici vo výmere 1 (jedného) roka. Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti považuje napadnutý rozsudok za nezákonný, čo do uloženého trestu, a navrhol, aby Krajský súd Trnava ako odvolací súd podľa § 321 ods. 1 písm. b) Trestného poriadku zrušil napadnutý rozsudok okresného súdu a podľa § 322 ods. 3 Trestného poriadku sám vo veci rozhodol rozsudkom. Navrhol, aby obžalovanému uložil podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona v spojení s ustanovením § 36 písm. j) Trestného zákona trest odňatia slobody na dolnej hranici trestnej sadzby vo výmere 6 (šesť) mesiacov podmienene a podľa § 49 ods. 1 písm. a) Trestného zákona mu výkon trestu odňatia slobody podmienene odložil a podľa § 50 ods. 1 Trestného zákona určil skúšobnú dobu vo výmere 1 (jeden) rok. Zároveň aby okresný súd obžalovanému podľa § 61 ods. 1, ods. 2 Trestného zákona uložil trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu na dobu 1 (jeden) rok.

K odvolaniu prokurátora sa obžalovaný vyjadril prostredníctvom obhajkyne tak, že ho považuje za nedôvodné, ktoré nemá základ vo vykonanom dokazovaní na hlavnom pojednávaní prípadne v prípravnom konaní. Odvolanie je všeobecné, založené na množstve citovaných rozhodnutí, ktoré skutkovo ani právne nesúvisia s prejednávanou trestnou vecou. Nesúhlasí s tvrdením prokurátora, že v konaní bolo jednoznačne preukázané, že nebezpečnú situáciu vytvoril jednoznačne on. Tvrdenie prokurátora, že nevidel na protismerný jazdný pruh, nakoľko mu vo výhlade bránili dve dodávkové vozidlá, považuje za tvrdenie nepodložené žiadnym dôkazom. Naopak vykonaným dokazovaním a to kamerovým záznamom, znaleckým dokazovaním znalecký Ústavu súdneho inžinierstva Žilina bolo preukázané, že bol to práve poškodený H., ktorý ako vodič sa správal absolútne nezodpovedne a svojou jazdou ohrozoval ostatných účastníkov cestnej premávky. V zmysle označených dôkazov, bolo v konaní preukázané, že poškodený 3,2 s pred zrážkou videl vozidlo obžalovaného a to už v čase jeho rozjazdu na hlavnú cestu, v tomto zmysle poškodený H. vypovedal aj v prípravnom konaní. V danom čase neexistoval na strane poškodeného žiadny zákryt vytvorený dodávkami jazdiacimi v opačnom jazdnom pruhu, čo potvrdzuje grafické znázornenie priebehu nehodového deja v znaleckom posudku. Z uvedeného vyplýva, že poškodený videl vozidlo obžalovaného, ako aj jeho počiatočný rozjazd, ale značne vysoká rýchlosť poškodeného bola jedinou príčinou nehody, pretože na úseku približne 100 metrov, odkedy spozoroval výjazd obžalovaného a začal intenzívne brzdiť, už nedokázal motocykel ubrzdiť.

Tvrdenie prokurátora v odvolaní, že mohol spozorovať motocykel poškodeného skôr, ako započal odbočovací manéver neobstojí, nakoľko uvedené tvrdenie je len v rovine dohadu/odhadu, ale nie

je podložené žiadnym dôkazom. Aj záver o tom, že nehoda nebola zavinená poškodeným H., tým že jazdil vyššou rýchlosťou ako povolenou nemá oporu vo vykonanom dokazovaní. V konaní bolo jednoznačne preukázané, že poškodený H. prekročil rýchlosť minimálne o 90% povolenej rýchlosti, ktoré prekročenie rýchlosti je zo strany prokurátora bagatelizované a vina za nehodu je odvolaním pripisovaná výlučne jemu bez akýchkoľvek relevantných dôkazov. Súčasne prokurátor v odvolaní tvrdí, že bez toho, aby sa presvedčil, či sprava neprichádza žiadne vozidlo, vošiel do jazdnej dráhy poškodeného. V odvolaní sa podrobne k tejto skutočnosti vyjadril, keď uviedol, že posledný jeho pohľad bol doprava, keď dodávky boli na jeho úrovni a cesta bola prázdna z pravej strany, pričom keď druhá dodávka bola na jeho úrovni ihneď započal odbočovací manéver. Toto jeho tvrdenie bolo preukázané aj výpoveďou poškodeného a znaleckým posudkom Ústavu súdneho inžinierstva Žilina, z ktorých dôkazov jednoznačne vyplynulo, že pokiaľ by poškodený H. jazdil prikázanou rýchlosťou pre daný úsek, neprišlo by k vytvoreniu náhlej prekážky, nakoľko poškodený by nemusel intenzívne brzdiť resp. meniť smer a rýchlosť jazdy, lebo vozidlá by sa minuli na dráhe 40 m. Aj tvrdenie v odvolaní, že uviedol, že asi 10% vodičov v danom úseku prekračuje rýchlosť neobstojí, lebo je rozdiel keď niekto prekročí rýchlosť o 10 km/h až 30 km/h a keď prekročí rýchlosť o 62 km/h. Toto tvrdenie bolo vyvrátené dôkazom znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilina, ktorý dôkaz jednoznačne konštatuje, že pokiaľ by poškodený išiel rýchlosťou 109 km/h, tak by intenzívnym brzdením dokázal zastaviť tesne pred miestom zrážky a zabrániť nehode. Nesúhlasí s tvrdením prokurátora v odvolaní, keď poukazuje na jeho postoj k nehode citujem: „obžalovaný ku svojmu správaniu a zavineniu dopravnej nehody bol masívne nekritický, pričom tvrdím, že necítim vinu, nedopustil som sa žiadneho protiprávneho konania a predmetnú nehodu zaviniť výlučne poškodený.“ Nevie z akého jeho konania prokurátor odvodzuje jeho masívnu nekritickosť k dopravnej nehode, lebo jednoznačne vyhlásil, že je mu ľúto, čo sa stalo, ale súčasne vyhlásil, že sa necíti byť vinný za dopravnú nehodu. Toto vyhlásenie, že sa necíti byť vinným, ktoré zákon ukladá okresnému súdu vykonať a je jeho právo sa vyjadriť, prokurátor považuje za nekritické správanie. S takýmto záverom nesúhlasí a bol toho názoru, že je jednoznačne nad rámec konania. Pokiaľ by len nejakým náznakom sa vyjadril k vine/ nevine inak, aj takéto jeho nejednoznačné vyjadrenie by vyvolalo množstvo úvah zo strany odvolateľa, tak ako je proti nemu použité vyjadrenie, kedy uviedol, že má skúsenosť, že asi 10% vodičov v danom úseku prekračuje rýchlosť. V obsahu podaného odvolania vidí absolútnu nekritickosť k správaniu poškodeného, ktorý tak výrazným spôsobom prekročil rýchlosť (temer dvojnásobok povolenej rýchlosti), ktorý svojím správaním ohrozoval všetkých ostatných účastníkov premávky, ale aj seba. Považuje za absurdné zo strany prokurátora, žiadať od neho kritickosť k svojmu správaniu, vyvodzovať zodpovednosť a vinu za zisteného skutkového stavu a konanie poškodeného H. posudzovať ako prekročenie povolenej rýchlosti resp. vyššiu rýchlosť ako povolenú. Bolo na poškodenom H., aby si uvedomil, že ako vodič motocykla, je slabší článok v doprave, oproti osobným a nákladným vozidlám, či z hľadiska reflektovania na možnú vzniknutú dopravnú situáciu, z hľadiska možnosti zabránenia dopravnej kolízie a možnosti ochrany svojej osoby ako takej, keď je priamo ako osoba pri akejkoľvek kolízii bez konštrukčnej ochrany motocykla vystavený účinkom nárazu. Pokiaľ poškodený H. svojím správaním nedbal na ochranu svojho života a zdravia, nie je na mieste vyžadovať túto povinnosť od iných účastníkov premávky v situácii, kedy poškodený H. svojím správaním priamo ohrozuje aj ich, kedy jeho správanie je spôsobilé vyvolať kolízie v cestnej premávke. Poukázal na citovaný právny záver R 19/1973 - náchylnosť obvineného k porušovaniu predpisov o cestnej premávke, ktorá je prejavom nedisciplinovanosti, bezohľadnosti voči užívateľom ciest so slabšími vozidlami. V konaní nebolo preukázané z jeho strany ako vodiča porušovanie pravidiel cestnej premávky. Bol toho názoru, že toto citované rozhodnutie reflektuje na správanie poškodeného H. ohľadne slabšieho užívateľa ciest, súčasne s výrazným prekročením rýchlosti, ktorú je možné kvalifikovať ako bezohľadnosť voči ostatným užívateľom cesty. Bol toho názoru, že poukázanie prokurátora na R I/1966 o závere spoľahlivosti a spôsobilosti viesť motorové vozidlá nemá oporu v zistenom skutkovom stave v konkrétnej trestnej veci a nie je spôsobilé skutkovo ani právne aplikovať ho v danom prípade. Súčasne aj citované rozhodnutia zverejnené v zbierke rozhodnutí (R 46/1984 a R 41/1978) nemajú žiadnu súvislosť s prejednávanou vecou, nakoľko uvedené rozhodnutia súvisia s úvahou súdu pri ukladaní trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá v situácii, kedy na strane páchatela/vodiča súd zistí porušovanie dôležitých pravidiel cestnej premávky. Na citované rozhodnutia s opakovaným a dôležitým porušením pravidiel cestnej premávky v jeho trestnej veci nie je dôvod prihliadať zo strany súdu pri úvahe o uložení trestu zákazu činnosti. Absolútne vymykajúce sa z rámca prejednávanej veci, je citovanie rozhodnutia R 42/1978, ktoré rozhodnutie reaguje na vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu a to tak, že neuloženie trestu zákazu činnosti v takomto prípade by malo byť len výnimočne. V súvislosti s jeho vyjadrením k citovaným rozhodnutiam uvedených v odvolaní prokurátora poukazuje na to, že ide rozhodnutia z rokov 1966 až 1984, súdna prax za 40 rokov z hľadiska právneho vývoja/ posúdenia sa vyvíja a reflektuje na

zmeny spoločenského vývoja v označenej cestnej problematike, či už v prípadoch používania alkoholu prípadne cestnej bezpečnosti. Odvolanie prokurátora považuje za nedôvodné a navrhol, aby ho odvolací súd zamietol.

Odvolací súd vo veci vykonal verejné zasadnutie, na ktoré sa dostavila prokurátorka krajskej prokuratúry, poškodený H., obhajkyňa obžalovaného a obžalovaný. Verejné zasadnutie sa konalo v neprítomnosti poškodeného Všeobecná zdravotná poisťovňa a. s. a splnomocneného zástupcu poškodeného H. - A. A. J.. Prokurátorka na verejnom zasadnutí uviedla, že sa v plnom rozsahu stotožňuje s dôvodmi v písomne odôvodnenom odvolaní, rovnako bola toho názoru, že popri treste odňatia slobody s podmieneným odkladom ja namieste uložiť obžalovanému aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu, a preto odvolaniu prokurátora navrhla vyhovieť a pokiaľ ide o odvolanie obžalovaného, toto navrhla zamietnuť podľa § 319 Trestného poriadku, pretože výrok o vine napadnutého rozsudku považovala za správny a zákonný. Obhajkyňa obžalovaného sa pridrжала písomne vyhotoveného odvolania. Konečný návrh obhajkyňa predložila v písomnej forme, ktorý sa v podstatných častiach zhodoval s podaným odvolaním (preto uvedené námietky tu nebolo potrebné zopakovať). Obžalovaný sa pridrжал toho čo povedala jeho obhajkyňa.

Podľa § 315 Trestného poriadku, o odvolaní proti rozsudku okresného súdu rozhoduje krajský súd. O odvolaní proti rozsudku Špecializovaného trestného súdu rozhoduje najvyšší súd.

Podľa § 316 ods. 1 Trestného poriadku, odvolací súd zamietne odvolanie, ak bolo podané oneskorene, osobou neoprávnenou alebo osobou, ktorá sa odvolania výslovne vzdala alebo znovu podala odvolanie, ktoré v tej istej veci už predtým výslovne vzala späť alebo bolo podané proti výroku, proti ktorému nie je prípustné.

Podľa § 316 ods. 3 Trestného poriadku, odvolací súd zruší napadnutý rozsudok a vec vráti súdu prvého stupňa, aby ju v potrebnom rozsahu znovu prejednal a rozhodol, ak zistí, že

- a) súd rozhodol v nezákonnom zložení,
- b) obžalovaný nemal obhajcu, hoci išlo o prípad povinnej obhajoby, alebo
- c) hlavné pojednávanie bolo vykonané v neprítomnosti obžalovaného, hoci na to neboli splnené zákonné podmienky.

Podľa § 317 ods. 1 Trestného poriadku, ak nezamietne odvolací súd odvolanie podľa § 316 ods. 1 alebo nezruší rozsudok podľa § 316 ods. 3, preskúma zákonnosť a odôvodnenosť napadnutých výrokov rozsudku, proti ktorým odvolateľ podal odvolanie, ako aj správnosť postupu konania, ktoré im predchádzalo. Na chyby, ktoré neboli odvolaním vytýkané, prihliadne len vtedy, ak by odôvodňovali podanie dovolania podľa § 371 ods. 1.

Podľa § 319 Trestného poriadku odvolací súd odvolanie zamietne, ak zistí, že nie je dôvodné.

Krajský súd v Trnave ako súd odvolací, na základe riadne a včas podaných odvolaní na to oprávnenými osobami - obžalovaným a prokurátorom, voči výrokom, voči ktorým tieto subjekty odvolanie podať mohli, preskúmal postupom podľa § 317 ods. 1 Trestného poriadku zákonnosť a odôvodnenosť napadnutých výrokov rozsudku, ako aj správnosť postupu konania, ktoré im predchádzalo a zistil, že odvolania obžalovaného i prokurátora sú nedôvodné.

K výroku o vine a konaní, ktoré mu predchádzalo

Pokiaľ ide o konanie, ktoré predchádzalo výroku o vine, obžalovaný mu v odvolaní konkrétne procesné pochybenia nevytýkal (prokurátor podal odvolanie len voči výroku o treste) a krajský súd vlastným prieskumom nezistil také chyby, ktoré by odôvodňovali podanie dovolania podľa § 371 ods. 1 Trestného poriadku.

Odvolací súd konštatuje, že okresný súd pri dodržaní procesného postupu správne zistil skutkový stav veci, vykonal úplné dokazovanie a dôsledne prebral všetky dôkazy dokumentované v prípravnom konaní, takže z hľadiska dodržania zásad obsiahnutých v ustanovení § 2 ods. 10 Trestného poriadku treba konštatovať, že neexistuje žiaden relevantný dôkaz, ktorý by nebol v napadnutom konaní vykonaný. Následne súd I. stupňa všetky zákonne vykonané dôkazy v intenciách § 2 ods. 12 Trestného poriadku správne vyhodnotil jednotlivo i v celom ich súhrne a tak dospel k úplným a správnym skutkovým záverom.

Okresný súd pritom v odôvodnení svojho rozhodnutia v súlade s požiadavkami obsiahnutými v ustanovení § 168 ods. 1 Trestného poriadku podrobne a jasne vyložil, ktoré skutočnosti vzal za preukázané a o ktoré dôkazy svoje skutkové zistenia oprel, existenciu ktorých skutočností pokladal so zreteľom na výsledky dokazovania za vylúčené alebo pochybné, akými úvahami sa správal pri hodnotení dôkazov a tiež sa vyrovnal s obhajobou obžalovaného.

Ani odvolací súd nemá pochybnosti o tom, že obžalovaný spáchal skutok v rozsahu skutkových zistení napadnutého rozsudku súdu I. stupňa. Z tohto dôvodu si skutkové závery súdu I. stupňa osvojuje, a keďže sa s nimi stotožňuje, v celom rozsahu na ne ako na správne aj odkazuje.

Pokiaľ ide o obranu obžalovaného, tento v prvom rade namietal, že sa necíti byť vinný a nedopustil sa nezákonného konania.

Podľa § 4 ods. 1 písm. c) zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, vodič je povinný venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke.

Z vykonaného dokazovania bez pochyb vyplynulo, že obžalovaný dôsledne nesledoval situáciu v cestnej premávke, čím došlo k porušeniu vyššie citovaného zákonného ustanovenia, čo bolo jednou z príčin dopravnej nehody. Uvedená skutočnosť bola preukázaná z kamerového záznamu firmy Mabonex a zo samotnej výpovede obžalovaného na hlavnom pojednávaní 27.02.2023 z ktorej je zrejmé nasledovné: „Prišiel som na dopravnú značku Stop, daj prednosť v jazde. Zostal som stáť, pozrel som vpravo, išiel jeden väčší nákladiak, za ním motocyklista. Zľava išli dve menšie dodávky. Keď prišli so mnou zároveň, pozeral som doprava, čo vidím cca 240 – 250 metrov do odbočky na Krakovany, cesta bola prázdna. Tak som ohľadom toho, že prešli tie dva nákladiaky, tak žiadne auto, ktoré by išlo 70 km/h, by sa nemalo ku mne priblížiť, preto som odbočil. Ako som bol zaradený do svojom pruhu, pocítil som náraz, myslel som, že som dostal defekt, ale zbadal som, že letí vedľa mňa motorka...“ „...Videl som tie dva nákladiaky, ktoré okolo mňa obišli. Motocyklistu som v tom čase nevidel.“ ... „Asi 20 metrov za sebou, preto som aj usúdil, že žiadne auto, žiadny dopravný prostriedok nemôže prísť, keď ja som vpravo videl prázdnu cestu na 240 metrov keď bolo prvé auto so mnou zároveň.“ ... „Bolo krásne vtedy, keď prišli zároveň so mnou, pozeral som doprava, videl som až do Krakovian na odbočku, čo je asi 240 m, prázdna cesta bola. Tieto autá išli okolo 70 km/h, takže keď aj prešli okolo mňa, nebola šanca, že ak by niekto išiel rýchlosťou 70 km/h, tak by som ho ohrozil.“ ... Na otázky okresného súdu odpovedal: „Otázka: Nemohli vám tie autá zakrývať výhľad na proti jazdný pruh? Odpoveď: Bolo krásne vtedy, keď prišli zároveň so mnou, pozeral som doprava, videl som až do Krakovian na odbočku, čo je asi 240 m, prázdna cesta bola. Tieto autá išli okolo 70 km/h, takže keď aj prešli okolo mňa, nebola šanca, že ak by niekto išiel rýchlosťou 70 km/h, tak by som ho ohrozil.“ ... „Otázka: Môžete ešte raz výslovne uviesť súdu, čo ste videli v čase keď ste začali odbočovací manéver zľava a čo sprava? Odpoveď: Ako som prišiel na tú značku, prišli tie dve dodávky zároveň so mnou, sprava bola voľná cesta, usúdil som, že môžem bezpečne vybočiť, lebo tam nikto nebol. Ja som vybočil a prišiel náraz. On nemohol ísť 70 km/h, lebo by sa nijak ku mne nedostal. Otázka: Aké boli tie dve nákladné vozidlá? Odpoveď: Boli menšie, neboli to veľké nákladiaky, nebol to kamión, niečo ako Avia alebo Iveco, možno Ford Tranzit. Takže vtedy som nemal dostatočný výhľad ako tam boli tie dve autá, ale keby išiel motocyklista 70 km/h tak by tam neprišiel.“ Na otázky obhajkyne obžalovaný odpovedal nasledovne: „ Otázka: Ako dlho ste stáli ? Odpoveď: Možno 3 – 4 minúty. Otázka: Čo ste robili počas tejto doby? Odpoveď: Sledoval som autá. Sprava prešli, ostala prázdna cesta, zľava išli tie dve autá menšieho charakteru. Posúdil som, keď bol so mnou zároveň prvý nákladiak, ešte stále bola cesta vpravo voľná. Prešlo druhé auto, sledoval som aj vľavo cestu, že kludne môžem manéver urobiť, lebo tie dve autá boli dostatočne ďaleko. Snažil som sa pozerieť doprava, ale trocha mi ten výhľad tie dve autá zakrývali. Ďalšie vozidlá smerom zľava boli odo mňa asi 40 – 50 metrov. Pred týmito vozidlami som odbočil doľava a tieto vozidlá potom dávali poškodenému prvú pomoc, lebo videli, čo sa stalo. S týmito vozidlami som nemal kolíziu.“ Na otázky splnomocneného zástupcu poškodeného odpovedal: „Otázka: Kde bol motocyklista, keď ste vychádzali na cestu? Odpoveď: To ja neviem. Nevidel som ho. Keby ho vidím, tak tam nejdem. Otázka: Bránili vám vo výhľade vozidlá, čo boli na ceste? Odpoveď: Bránili. Otázka: Prečo ste išli na cestu? Odpoveď: Lebo som myslel, že každý rýchlosťou 70 km/h dodrží a na tú vzdialenosť 240 metrov, čo som videl, nemal šancu tam prísť.“

Z výpovede obžalovaného na hlavnom pojednávaní je zrejmé, že jeho výpoveď nie je úplne konzistentná, keď najskôr tvrdil, že mu nič nebránilo vo výhľade a následne na otázky odpovedal, že mu dodávky vo výhľade bránili. Z jeho výpovede tiež zreteľne vyplýva, že sa pred rozjazdom nepozrel na cestu opakovane doprava, pretože sa spoliehal na svoj úsudok, že stihne uskutočniť odbočovací manéver, a to aj napriek skutočnosti, že nemal dostatočný rozhľad. Práve tieto okolnosti sú zásadné pre posúdenie viny obžalovaného, ktorý v dôsledku toho, že nedostatočne sledoval situáciu na ceste a ešte aj nesprávne vyhodnotil situáciu na ceste, vychádzal z vedľajšej cesty na hlavnú cestu takým spôsobom, že vytvoril prekážku v jazde poškodeného H..

Obžalovaný ďalej v odvolacích námietkach argumentoval tým, že okresný súd sa nezaoberal rozporom vo výpovedi poškodeného H. z prípravného konania vo vzťahu k výpovedi, ktorú urobil na hlavnom pojednávaní. V tomto smere krajský súd konštatuje, že obžalovaný na hlavnom pojednávaní nenavrhol čítať výpovede poškodeného z prípravného konania na odstránenie rozporov, a keďže tieto zápisnice neboli na hlavnom pojednávaní prečítané, nakoľko to obhajoba nenavrhol, tak na ne nie je možné prihliadať v odvolacom konaní, keďže pri rozhodovaní môže súd prihliadnuť len na tie dôkazy, ktoré boli vykonané na hlavnom pojednávaní alebo verejnom zasadnutí v zmysle § 2 ods. 19 Trestného poriadku.

Podstatná časť odvolacích námietok obžalovaného (aj námietok uvedených v konečnom návrhu na verejnom zasadnutí) sa týkala toho, že poškodený H. nedodrжал v danom úseku predpísanú povolenú rýchlosť 70km/h. Je pravdou, že motocykel sa pohyboval rýchlosťou (cca 132 km/h) výrazne prevyšujúcou rýchlosťou pre daný úsek maximálne dovolenú (70 km/h), pričom však bolo otázkou právneho posúdenia, či mal vodič vozidla (obžalovaný) predpokladať pohyb motocyklov jazdiacich takouto rýchlosťou, na čo okresný súd odpovedal správne. Zo znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva vyplývajú dve možnosti technického hľadiska o príčine vzniku dopravnej nehody. To, ktorá z týchto dvoch príčin bola skutočnou príčinou dopravnej nehody záviselo od vyriešenia právnej otázky, ktorú okresný súd vyhodnotil podrobne na str. 7 a 8 napadnutého rozsudku tak, že obžalovaný musí predvídať aj možnosť, že po tejto ceste jazdia vozidlá rýchlosťou (132 km/h), ktorá výrazne prevyšuje rýchlosť pre daný úsek maximálne dovolenú. V tejto časti krajský súd odkazuje na podrobné odôvodnenie napadnutého rozsudku a v celom rozsahu sa s ním stotožňuje bez nutnosti ho opakovať. Keďže sa krajský súd stotožnil s právnym názorom okresného súdu, že príčinou predmetnej dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodiča motocykla Honda G. H. (a to rýchlosť jeho jazdy vyššia ako bola rýchlosť pre daný úsek maximálne dovolená) a nesprávnej techniky jazdy vodiča vozidla Subaru (nedanie prednosti v jazde vo vzťahu k skutočnej rýchlosti jazdy motocyklistu), tak na daný prípad nemožno aplikovať judikatúru uvedenú obžalovaným v odvolaní, nakoľko táto nezodpovedá podstatným okolnostiam tohto prípadu, ktoré sú práve na strane obžalovaného.

Ďalšia podstatná časť odvolacích námietok obžalovaného spočívala v poukazovaní na výpočty týkajúce sa toho, či mohol alebo nemohol vidieť poškodeného H. jazdiaceho po hlavnej ceste, pričom poukazoval iba na tú časť znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva, ktorá bola pre neho priaznivejšia, pričom ako už predtým krajský súd uviedol znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva pracoval s dvomi verziami technickej príčiny nehody, ktoré záviseli od posúdenia právnej otázky, ktorú už vyhodnotil okresný súd a od toho sa odvíjalo aj použitie tej verzie technickej príčiny dopravnej nehody, ktorá zodpovedala vyhodnotenej právnej otázke. V tomto smere tak odvolacie námietky obžalovaného spočívali v kritike spôsobu, akým okresný súd vyhodnotil vykonané dôkazy, najmä ako vyhodnotil odpoveď na právnu otázku obsiahnutú v znaleckom posudku. V odvolaní následne obžalovaný polemizoval s odôvodnením napadnutého rozsudku a presadzoval vlastnú verziu (že skutok nespáchal), ktorá verzia je založená na inom, pre neho priaznivejšom hodnotení vykonaných dôkazov (vyhodnotenie znaleckého posudku v jeho prospech).

Ku kritike obžalovaného ohľadne spôsobu, akým okresný súd hodnotil vykonané dôkazy, je potrebné vo všeobecnosti uviesť, že v trestnom konaní platia zákonom stanovené pravidlá pre zisťovanie skutkového stavu veci a pre hodnotenie dôkazov. Podľa nich je potrebné zisťovať skutkový stav veci v rozsahu nevyhnutnom pre rozhodnutie. Trestný poriadok nestanovuje žiadne pravidlá, pokiaľ ide o mieru dôkazov potrebných na preukázanie určitej skutočnosti, ani váhu jednotlivých dôkazov. Inak povedané, Trestný poriadok neupravuje otázku minimálneho množstva a kvality dôkazov potrebných na preukázanie viny obžalovaného. Platí zásada voľného hodnotenia dôkazov, podľa ktorej orgány činné v trestnom konaní a súd hodnotia dôkazy získané zákonným spôsobom podľa svojho vnútorného presvedčenia založeného na starostlivom uvážení všetkých okolností prípadu jednotlivo i v ich súhrne nezávisle od toho, či ich obstaral súd, orgány činné v trestnom konaní alebo niektorá zo strán. V súvislosti s hodnotením dôkazov platí aj druhé pravidlo, podľa ktorého ak okresný súd postupoval pri hodnotení dôkazov dôsledne podľa § 2 ods. 12 Trestného poriadku, teda že ich hodnotil na základe vnútorného presvedčenia založeného na starostlivom uvážení všetkých okolností prípadu jednotlivo i v ich súhrne a dospel k logicky odôvodneným skutkovým zisteniam, krajský súd nemôže napadnutý rozsudok zrušiť len preto, že by sám na základe svojho presvedčenia hodnotil tie isté dôkazy s iným do úvahy prichádzajúcim výsledkom. V takom prípade totiž nie je možné napadnutému rozsudku vytknúť žiadnu vadu v zmysle uvedeného ustanovenia (porovnaj R 53/1992). Krajský súd tiež opakovane vo svojich rozhodnutiach prizvukuje, že právo na spravodlivý proces neznamena právo na to, aby bola strana konania pred všeobecným súdom úspešná, teda aby bolo rozhodnuté v súlade s jej požiadavkami, predstavami a právnymi názormi. Súd neporuší žiadne práva strany v konaní, ak sa neriadi jej výkladom všeobecne záväzných právnych predpisov. Rovnako súd neporuší žiadne práva strany v konaní, ak si neosvojí ňou navrhnutý spôsob hodnotenia vykonaných dôkazov, lebo proces dokazovania (a to nie len z hľadiska hodnotenia obsahu jednotlivých dôkazov, ale aj z hľadiska rozsahu dokazovania) je ovládaný zásadou voľného hodnotenia, kedy po vykonaní logických úsudkov v kontexte všetkých vo veci vykonaných dôkazov dochádza k vydaniu meritórneho rozhodnutia. Zákon pritom neurčuje a ani nemôže určiť konkrétne pravidlá, podľa ktorých by sa malo vychádzať v konkrétnom prípade pri určení rozsahu dokazovania alebo pri hodnotení obsahu dôkazov, prípadne ich vzájomnej súvislosti. Jediným všeobecným pravidlom určujúcim rozsah dokazovania je zásada vyjadrená v ustanovení § 2 ods. 10 Trestného poriadku, podľa ktorej orgány

postupujú tak, aby bol zistený skutkový stav veci, o ktorom nie sú dôvodné pochybnosti, a to v rozsahu nevyhnutnom na rozhodnutie (porovnaj uznesenie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky zo dňa 25.08.2015, sp. zn. 4Tdo/36/2015).

Krajský súd ešte považoval za potrebné vyjadriť sa k otázke spoluviny poškodeného H., kedy dáva obhajobe do pozornosti, že pri svojom rozhodovaní rovnako ako aj okresný súd prihliadal aj na okolnosti, ktoré boli na strane poškodeného H., a to konkrétne značné prekročenie maximálnej povolenej rýchlosti, teda neopomenul ani túto skutočnosť. Avšak povinnosť obžalovaného dať prednosť v jazde treba vyhodnotiť v kontexte toho, že to bol práve obžalovaný, ktorý nesplnil svoje povinnosti pri vychádzaní z vedľajšej cesty na hlavnú cestu, keď sa opakovane nepozrel, či mu neprichádza žiadne vozidlo sprava v čase, keď ani nemal dostatočný výhľad na cestu. Pokiaľ by u obžalovaného neboli preukázané z vykonaného dokazovania tieto porušenia jeho povinností pri vedení motorového vozidla, potom by bolo možné uvažovať, že jedinou príčinou dopravnej nehody bola práve neprimeraná rýchlosť poškodeného H..

V posudzovanom prípade tak podľa názoru krajského súdu vykonané dokazovanie vytvára ucelenú, ničím nenarušenú, logickú štruktúru o tom, že skutok sa stal a spáchal ho obžalovaný.

K výroku o treste

Pri úvahách o druhu a výmere trestu postupuje každý súd v zmysle zásad a kritérií rozhodných pre ukladanie trestov uvedených v ust. § 34 ods. 1, ods. 3 Trestného zákona, podľa ktorých trest má zabezpečiť ochranu spoločnosti pred páchatelom tým, že mu zabráni v páchaní ďalšej trestnej činnosti a vytvorí podmienky na jeho výchovu k tomu, aby viedol riadny život a súčasne iných odradí od páchania trestných činov, trest zároveň vyjadruje morálne odsúdenie páchatel'a spoločnosťou. Trest má postihovať iba páchatel'a, tak aby bol zabezpečený čo najmenší vplyv na jeho rodinu a jemu blízke osoby.

Trest ako taký je právnym následkom trestného činu a preto musí byť úmerný k spáchanému trestnému činu (zásada proporcionálnosti trestu). Úmernosť trestu okrem iného určujú aj pohnútky páchatel'a a možnosti jeho nápravy. Úsudok o možnosti nápravy páchatel'a si súd vytvára z veľkej časti už na základe hodnotenia povahy a závažnosti spáchaného trestného činu (t.j. či ide o prečin, zločin, obzvlášť závažný zločin) pri náležitom zhodnotení osoby páchatel'a. Záver súdu o možnosti nápravy páchatel'a musí byť vždy v plnom súlade s ochranou, ktorú súd uloženým trestom poskytuje záujmom spoločnosti, štátu a členom spoločnosti pred útokmi páchatel'ov trestných činov a výchovným pôsobením na ostatných členov spoločnosti.

Trest je aj jedným z prostriedkov na dosiahnutie účelu Trestného zákona, čím je určená aj jeho funkcia v tých smeroch, v ktorých má pôsobiť zákon, t.j. na ochranu spoločnosti a na výchovu páchatel'a a ostatných občanov. Ochrana spoločnosti sa uskutočňuje dvoma prvkami, jednak prvkom donútenia (represia), ale tiež prvkom výchovy. Oba prvky sa uplatňujú zásadne súčasne v každom treste, pričom treba mať na zreteli dôležitosť vzájomného pomeru medzi trestnou represiou a prevenciou. Trestný zákon vychádza z myšlienky, že základným účelom a cieľom trestu je ochrana spoločnosti pred trestnými činmi a pred ich páchatel'mi.

Individuálna prevencia spočíva vo vytvorení podmienok na výchovu odsúdeného k tomu, aby viedol riadny život. Generálna prevencia má zabezpečiť nielen odradenie ostatných potenciálnych páchatel'ov od páchania trestných činov, ale i utvrdenie pocitu právnej istoty a spravodlivosti u ostatných členov spoločnosti. Spravodlivé a včasné uloženie trestu dáva ostatným členom spoločnosti najavo, že konanie, za ktoré bol uložený trest, je protiprávne a nežiaduce, varuje ich pred páchaním trestnej činnosti a posilňuje pocit právnej istoty a právneho štátu. Trestný zákon vychádza z jednoty individuálnej a generálnej prevencie, pričom obe tieto zložky sa navzájom dopĺňajú a podmieňujú. Disproporcija medzi jednotlivými druhmi prevencie v zásade vedie k nedostatočnému výchovnému pôsobeniu trestu, tak na páchatel'a trestného činu, ako i na ostatných členov spoločnosti. Trest samozrejme musí vyjadrovať aj morálne odsúdenie páchatel'a spoločnosťou. Inak povedané musí vyjadrovať spoločenské odsúdenie, negatívne ohodnotenie páchatel'a a jeho činu, tak právne, ako aj etické.

Pri ukladaní trestu musí súd obligatórne prihliadnuť podľa § 38 ods. 2 Trestného zákona na pomer a mieru závažnosti poľahčujúcich okolností a priťažujúcich okolností. Zároveň pri určovaní druhu a výmery trestu musí súd v súlade s ust. § 34 ods. 4 Trestného zákona prihliadnuť na spôsob spáchania trestného činu a jeho následok, zavinenie, pohnútku, priťažujúce a poľahčujúce okolnosti, ako aj na osobu páchatel'a, jeho pomery a možnosti jeho nápravy. Podľa § 34 ods. 5 Trestného zákona pri určovaní druhu trestu a jeho výmery prihliadne súd u spolupáchatel'ov aj na to, ako mierou konanie každého z nich prispelo k spáchaniu trestného činu.

Po preskúmaní spisového materiálu odvolací súd dospel k záveru, že okresný súd vykonal na hlavnom pojednávaní dostatočné dokazovanie ohľadom výroku o treste, správne vyhodnotil osobu obžalovaného a ďalšie skutočnosti potrebné pre uloženie spravodlivého trestu.

Okresný súd správne u obžalovaného zistil existenciu poľahčujúcej okolnosti podľa § 36 písm. j) Trestného zákona, že viedol pred spáchaním trestného činu riadny život, pričom u neho nezistil žiadnu priťažujúcu okolnosť. Pri prevahe poľahčujúcich okolností nad priťažujúcimi okolnosťami sa trestná sadzba podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona vo výmere od 6 mesiacov do 2 rokov zmenila tak, že sa horná hranica trestnej sadzby znižovala o jednu tretinu. Okresný súd tak obžalovanému ukladal trest v upravenej trestnej sadzbe od 6 mesiacov do 18 mesiacov. Obžalovanému bol s ohľadom na všetky skutočnosti aj podľa názoru krajského súdu uložený primeraný trest odňatia slobody na dolnej hranici trestnej sadzby vo výmere 6 mesiacov, ktorý mu bol podmiennečne odložený na skúšobnú dobu vo výmere 1 rok, ktorý je spravodlivý s ohľadom na individuálnu aj generálnu prevenciu.

Krajský súd sa stotožnil aj so záverom okresného súdu ohľadne neuloženia trestu zákazu činnosti obžalovanému, ktorý náležite v napadnutom rozsudku odôvodnil a krajský súd nepovažuje za potrebné toto odôvodnenie opakovať, a preto naň iba odkazuje.

S námietkami prokurátora, že obžalovanému je nutné uložiť aj trest zákazu činnosti s ohľadom na jeho minulosť a postoj k dodržiavaniu jednotlivých spoločenských noriem jeho povinností a vývoj trestnej činnosti, sa krajský súd absolútne nestotožnil, keďže obžalovaný doposiaľ nebol súdne trestaný, spáchal 1 priestupok na úseku dopravy, za ktorý mu bola uložená pokuta 20,- eur, teda nešlo o priestupok závažného charakteru. Možno tak dospieť jednoznačne k záveru, že u obžalovaného ide o ojedinelý exces v správaní nedbanlivostného charakteru. U obžalovaného nešlo o opakujúcu alebo sa stupňujúcu trestnú činnosť, keďže sa po prvýkrát dostal do závažného rozporu so zákonom.

Okrem toho pri výroku o treste krajský súd rovnako ako okresný súd zohľadnil aj okolnosti na strane poškodeného H., ktorý spoluzavinil dopravnú nehodu, keď nesprávnou jazdou tiež prispel k závažným následkom tejto dopravnej nehody, pričom uvedenú skutočnosť nemožno pri ukladaní trestu ignorovať. Okresný súd tiež správne postupoval, keď poškodenú Všeobecnú zdravotnú poisťovňu a. s. odkázal s nárokom na náhradu škody na civilný proces, keďže bude potrebné pri rozhodovaní o nároku na náhradu škody podrobne skúmať mieru zavinenia oboch účastníkov na dopravnej nehode.

S poukazom na vyššie uvedené skutočnosti krajský súd odvolania obžalovaného a prokurátora podľa § 319 Trestného poriadku ako nedôvodné zamietol.

Toto uznesenie bolo prijaté jednomyseľne (§ 163 ods. 4, § 180 Trestného poriadku).

Poučenie:

Proti tomuto uzneseniu nie je prípustný riadny opravný prostriedok.