

Súd: Okresný súd Liptovský Mikuláš
Spisová značka: 1T/131/2011
Identifikačné číslo súdneho spisu: 5611010331
Dátum vydania rozhodnutia: 25. 02. 2014
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Katarína Podhorcová
ECLI: ECLI:SK:OSLM:2014:5611010331.1

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Liptovský Mikuláš samosudkyňou JUDr. Katarínou Podhorcovou na hlavnom pojednávaní dňa 25. februára 2014 v Liptovskom Mikuláši takto

r o z h o d o l :

obžalovaný

S. K. I. H. X. N. G. L., nar. X. X. XXXX N. F. Z., trvale bytom F.
S. XXX, X. F. Z.,

u z n á v a s a z a v i n n é h o ,

že

dňa 22. 4. 2011 v čase približne o 16.30 hod. viedol osobné motorové vozidlo zn. Honda Civic, ev. č. LM-559BX, po štátnej ceste č. I/18 v smere Červený kút -Liptovský Hrádok, okres Liptovský Mikuláš, a v km 563,00 prešiel s vozidlom ku pravej krajnici v úmysle sa otočiť s vozidlom do protismeru, a tento úkon začal vykonávať bez toho, aby riadne sledoval a vyhodnotil situáciu v cestnej premávke, čím vytvoril náhlu prekážku za ním jazdiacemu motocyklu zn. Honda XR 125L, ev. č. LM-872AE, ktorý viedol N. S., H.. XX. X. XXXX, bytom F. D., U. E. XXX/X, a ktorý v dôsledku intenzívneho brzdenia v snahe vyhnúť sa motorovému vozidlu sa dostal do šmyku a následne padol s motocyklom na vozovku a narazil do ľavej zadnej časti uvedeného motorového vozidla, pričom N.Q. S. utrpel zranenia - otras mozgu, zlomeninu 1. až 6. rebra vpravo a 1. až 5. rebra vľavo, pomliaždenie hrudnej chrbtice, pomliaždenie pľúc obojstranne, poúrazové krvácanie do hrudníka obojstranne, podozrenie na pomliaždenie pravej obličky, Benetovu zlomeninu bázy I. záprstnej kosti ľavej ruky - trieštivú s posunom, zlomeninu bázy proximálneho článku malíčka pravej ruky - trieštivú s minimálnym posunom a tržnú ranu pravého kolena nad jabĺčkom, v dôsledku ktorých bol liečený a obmedzený v obvyklom spôsobe života najmenej do 9. 6. 2011, a jeho spolujazdec na motocykli Q. S., H.. X. X. XXXX, bytom F. D., U. E. XXX/X, utrpel zranenia -početné trhliny parenchýmu pečene s krvácaním do dutiny brušnej, roztrhnutie pravej obličky, otras mozgu, odreninu ľavého predlaktia 15x15 cm, povrchové odreniny v oblasti horných končatín obojstranne a brucha, pomliaždenie ľavého predkolenia, v dôsledku ktorých bol liečený a obmedzený v obvyklom spôsobe života najmenej do 9. 6. 2011, s trvalými následkami na zdraví - stratou pravej obličky,

t e d a

inému z nedbanlivosti spôsobil ťažkú ujmu na zdraví, a čin spáchal závažnejším spôsobom konania - porušením dôležitej povinnosti uloženej mu podľa zákona,

č í m s p á c h a l

prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, 2 písm. a/ Trestného zákona.

Za to sa

o d s u d z u j e

podľa § 157 ods. 2, § 38 ods. 3, § 36 písm. j/ Trestného zákona na trest odňatia slobody vo výmere 1 (jeden) rok.

Podľa § 49 ods. 1 písm. a/ Trestného zákona súd výkon trestu odňatia slobody podmienienečne o d k l a d á .

Podľa § 50 ods. 1 Trestného zákona súd určuje skúšobnú dobu vo výmere 1 (jeden) rok.

Podľa § 61 ods. 2 Trestného zákona súd u k l a d á obžalovanému trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá na 16 (šestnásť) mesiacov.

o d ô v o d n e n i e :

O d ô v o d n e n i e

Prokurátorka Okresnej prokuratúry Liptovský Mikuláš podala na S. K. obžalobu pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, 2 Trestného zákona s použitím § 138 písm. h/ Trestného zákona.

Okresný súd Liptovský Mikuláš rozsudkom sp. zn. 1T/131/2011 zo dňa 19. 2. 2013 uznal obžalovaného S. K. za vinného z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, 2, písm. a/ Trestného zákona a podľa § 157 ods. 2, § 38 ods. 3, § 36 písm. j/ Trestného zákona mu uložil trest odňatia slobody vo výmere 1 rok, výkon ktorého bol podmienienečne odložený na skúšobnú dobu 1 rok, pri súčasnom uložení trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá na 16 mesiacov.

Proti rozsudku prvostupňového súdu podal obžalovaný prostredníctvom obhajcu odvolanie.

Krajský súd v Žiline dňa 26. 9. 2013 uznesením č. k. 3To/86/2013-197 rozhodol o zrušení rozsudku Okresného súdu Liptovský Mikuláš a vrátil mu vec na opätovné prejednanie a rozhodnutie.

Vysloveným právnym názorom nariadil nadriadený súd okresnému súdu opätovné skúmanie a posudzovanie otázky zavinenia obžalovaného i poškodeného na spôsobenej dopravnej nehode, ako aj otázky týkajúcej sa skúmania existencie náhlej prekážky a jej posudzovanie z technického a právneho hľadiska. Výsluchom znalca mal okresný súd zistiť, či z technického hľadiska je možné preukázať obžalovanému, či otáčací manéver vykonal plynule po znížení rýchlosti, alebo pred otáčacím manévrom na pravom okraji vozovky zastavil alebo stál, a ako dlho a v akej vzdialenosti sa nachádzal vodič motocykla.

Obžalovaný v priebehu celého konania popieral zavinenie dopravnej nehody a na svoju obhajobu uvádzal nasledovné.

Dňa 22. 4. 2011 v čase približne o 16. 30 hod. riadil osobné motorové vozidlo zn. Honda Civic ev. č. LM 559BX a išiel z Kráľovej Lehoty smerom do Liptovského Hrádku. Na križovatke smerom na Hybe dával prednosť protiidúcim vozidlám idúcim z Liptovského Hrádku a pokračoval po ceste na Liptovský Hrádok. Postupne zaradil štvrtý rýchlostný stupeň, šiel rýchlosťou asi 60 - 70 km/h. Keď prešiel Červený Kút, manželka mu navrhla, aby sa išli najesť na motorest Červený kút. Uvedený úsek cesty dobre poznal a vedel, že asi vo vzdialenosti cca 500 metrov sa nachádza vedľajšia cesta na obec Liptovská Maša, v ktorej blízkosti je široká krajnica, kde sa môže bezpečne otočiť tak, že je možné využiť na bezpečné otáčanie aj krajnicu v protismere. Keď sa blížil k miestu, kde sa chcel otočiť, tri - štyri krát

skontroloval situáciu na vozovke pred ním a v spätných zrkadlách za ním. V uvedenom čase zapadalo slnko, viditeľnosť bola dobrá, pred ním nešlo nič, ani proti nemu, a situácia za ním bola dobre viditeľná. Pozeral sa zo západu na východ a videl v spätných zrkadlách osvetleného motocyklistu, ktorý bol minimálne 400 metrov za ním. Pamätá si to z toho dôvodu, lebo z jeho pohľadu bol za ním pred tabuľou označujúcou Červený Kút. Z motorkárovho pohľadu bol vlastne pred touto tabuľou niekoľko metrov, asi 20 - 30 metrov. Minimálne 150 metrov pred odbočkou na Liptovskú Mašu začal obžalovaný dávať znamenie ľavými smerovými svetlami a s vozidlom spomaľoval, znižoval rýchlosť a radil sa k stredovej čiare. Rýchlosť znižoval aj pribrzdievaním, takže mu svietili i brzdové svetlá. Keďže mu už nič nebránilo v tom čase k odbočeniu, resp. otočeniu sa na ľavú krajnicu, v protismere chcel priečne prejsť cez jazdný pruh na už uvedenú krajnicu. Motorkára sledoval počas celého procesu dobrzdievania a spomaľovania v spätných zrkadlách periférne. Motorkár mal dostatočné miesto predbehnúť ho po pravej strane. Keď bol obžalovaný asi jeden až dva metre ľavým predným kolesom za stredovou čiarou v smere odbočovania, cez bočné okno vodiča pozrel a videl, ako motorkár strhol motorku smerom na vozovku a šmykal sa v jeho jazdnom pruhu, až pokým nepocítil silný náraz do zadnej časti auta. Ako strhol motorku na zem, až ku jeho autu bolo podľa odhadu 15 - 20 metrov. Náraz bol taký silný, že jeho auto odhodilo priečne cez vozovku a ostal stáť v strede vozovky, pričom väčšia časť vozidla bola v protismernom jazdnom pruhu a vozidlo bolo kolmo cez vozovku, čo dokazuje aj šmyková stopa po gumách, ako ho odhodilo, čo bolo určite jeden meter. Hneď vyskočil z auta, motorka bola na motorkárovi, preto ju z neho odsunul, aby ho dokázal otočiť. Pri páde motorkára spolujazdca, ktorý sedel za ním, vyhodilo na ľavú krajnicu. Keď obžalovaný vystúpil z auta, pomáhal vodičovi motorky. Spolujazdec sa už pohyboval a vstával. Manželka pomáhala motorkárovi a volala 112. Sanitka prišla zhruba do 12 minút. Motorkári mali na hlavách prilby, nemali oblečené žiadne ochranné prvky, boli len naľahko v tričkách, chlapec mal šuštiakovú bundu a krátke nohavice.

Obžalovaný na hlavnom pojednávaní ďalej uviedol, že pracuje ako technický poradca a mesačne najazdí zhruba 3.000 - 4.000 km, preto má automaticky zaužívané, že neustále sleduje premávku i v spätných zrkadlách, čo urobil aj v prípade motorkára za ním. Keď sa začal otáčať, stále ho sledoval, nič mu nebránilo otočiť sa, bol dostatočne ďaleko, minimálne 300 metrov, keď sa otáčal do protismeru a bol asi jeden, dva metre za stredovou čiarou. Vlastne ani nešlo o otáčanie, ale odbočovanie. Určite vie, že nezastavil, a určite vie, že neprešiel za pravú krajnicu. V tomto okamihu videl, ako motorka padala na zem. Zdalo sa mu, že predné koleso, a asi aj celá motorka akoby boli strhnuté iným smerom, než čakal. Predpokladal, že skôr ho bude obiehať vpravo. Mal tam dostatočný priestor, vyše dvoch metrov. Nevidel, ako začal brzdiť, len usúdil, že asi pred tým pádom začal brzdiť, videl dym. Bol to okamih, sekunda, videl mrak dymu, a to, ako padá na zem. Zacítil silný náraz do auta. Predtým, ako sa rozhodol odbočovať, šiel rýchlosťou asi 70 km/h na šiestom prevodovom stupni. Keď sa rozhodol odbočovať, vie, že určite neprešiel za pravú krajnicu a bol vo svojom jazdnom pruhu. Ľavú smerovku zapol minimálne 150 metrov predtým, ako odbočoval. Vo vzdialenosti 150 metrov pred odbočovaním začal pribrzdievať z rýchlosti 70 km/h. Vždy prvú zapína smerovku, a až potom pomaličky brzdi. Otáčal sa na druhom prevodovom stupni pri rýchlosti asi 7 - 10 km/h. Keď začal natáčať vozidlo, myslí, že bol niekde v strede jazdného pruhu a približoval sa k stredovej čiare. Motocyklistu sledoval tak, ako má vybudovaný reflex, to znamená cez stredné spätné zrkadlo, ľavé spätné zrkadlo a pravé spätné zrkadlo. Podľa neho v okamihu, keď začal natáčať vozidlo, bol motorkár od neho 100 - 150 metrov. V okamihu, keď bol za stredovou čiarou, sa cez ľavé okienko tiež pozrel na motocyklistu. Odhaduje, že tesne pred nárazom mohol byť vo vzťahu ku stredovej čiare v uhle približne 80 stupňov. Predná časť vozidla bola asi viac za polovicou. Keď vystúpil po zrážke z auta, pamätá si len na to, že motocykel bol vzadu po ľavej strane jeho vozidla. Predné koleso smerovalo viac ku jeho prednému ľavému kolesu. Riadítka boli smerom od vozidla. Vo vozidle s obžalovaným bola jeho manželka, nikto iný.

Svedok - poškodený N. S. na hlavnom pojednávaní dňa 19. 2. 2013 uviedol, dňa 22. 4. 2011 približne o 17.00 hod., šiel so synom Q. na motorke Honda XR 125 v smere od Červeného Kúta na Liptovský Hrádok. Bolo to po rovine. Išiel rýchlosťou medzi 70 - 80 km/h. Pohyboval sa v strede svojho jazdného pruhu. V okamihu, ako vyšiel spoza zákruty, zbadal vo vzdialenosti asi 100 metrov prvýkrát vozidlo tmavej farby. Videl, že išiel na kraj cesty. Nevie, či vozidlo dávalo smerovku. Možno dačo blinkalo, ale nepamätá si. Keď bol od vozidla asi 50 metrov, toto zastalo na kraji vozovky. Nepamätá si, v akej vzdialenosti bolo vozidlo od neho, keď začalo ísť na krajnicu. Nevidel brzdové svetlá. Vozidlo chcel obísť, dal sa doľava. Bol vtedy asi 1 meter od stredovej čiary. Pamätá si, že začal brzdiť. Pravdepodobne bolo vozidlo vtedy pred ním, ináč by nebrzdil. Brzdil tak, že použil spojku a zadnú brzdu. Keď začal brzdiť, vozidlo bolo kolmo ku stredu vozovky. Dostal šmyk. Nepamätá si, či narazil do vozidla. Podľa

fotiek odhaduje, že keď začal brzdiť, bol od vozidla asi 15 - 20 metrov. Svietilo slnko, bola dobrá viditeľnosť. Vodičský preukaz má od roku 1991, na motorke mohol mať 6 rokov praxe. Pri nehode utrpel zlomeninu palca ľavej ruky, malíček ľavej ruky, zlomeninu rebier v počte 11, 5 na ľavej strane, 6 na pravej. Mal vnútorné krvácanie do hrudníka po úraze, otras mozgu, a menšie odreniny. Bol liečený a obmedzený v obvyklom spôsobe života skoro 3 mesiace. Toľko isto bol aj práceneschopný. V tom čase bol zamestnaný.

Z dôvodu rozporov vo vyjadreniach svedka prokurátorka navrhla prečítať zápisnicu o jeho skoršom výsluchu zo dňa 11. 10. 2011 (č. I. 64) v časti týkajúcej sa popisu svedka o priebehu pred nehodou a po nehode. V prípravnom konaní dňa 11. 10. 2011 poškodený uviedol, že ako spolujazdca mal so sebou svojho syna Q.. Na hlavách mali prilby, oblečené mali kožené bundy, syn mal kožené čižmy aj nohavice, on mal obyčajné dlhé nohavice. Zaregistroval, že tmavé vozidlo pred ním malo smerovku vyhodенú doprava, čiže tam, kde odbočilo a zastalo, na pravej krajnici vozovky. Vozidlo prvýkrát zaregistroval na vzdialenosť asi 200 metrov. Keď sa vozidlo dávalo na krajnicu napravo, bol za ním asi 100 metrov, plynule pokračoval v jazde. Keď bol zhruba 15 metrov za ním, vozidlo mu vošlo do jazdnej dráhy, nakoľko sa začalo otáčať cez vozovku do protismeru. Jeho prvá reakcia bola, že stlačil spojku a začal brzdiť nohou, čiže zadnou brzdou. Prednou brzdou, ktorá je na pravej ruke, nebrzdil. Na tú krátku vzdialenosť nemohol nič robiť, bol to moment, vozidlo bolo v podstate v strede jazdného pruhu a bolo už kolmo cez vozovku v jeho jazdnom pruhu. Možno, ale nevie to povedať, mohlo byť aj prednou časťou za stredovou časťou v protismere.

Po prečítaní zápisnice o výsluchu svedka a po výzve, aby vysvetlil príčinu rozporov vo svojich vyjadreniach, svedok uviedol, že videl blinkať smerovku, nereagoval, či je to ľavá alebo pravá. Obžalovaný mu vytvoril náhlu prekážku. Vzdialenosti podľa neho nie sú podstatné. Podľa neho vzdialenosti, keď prvý krát zbadal vozidlo, mohla byť 200 metrov. Ak sa vyjadroval predtým, že videl smerovku vyhodенú doprava, asi to tak vnímal. Na doplňujúcu otázku svedok uviedol, že mohlo byť vtedy asi 17.00 hod., slnko mohlo svietiť z ľavej strany. On išiel asi na západ. Syn mohol mať vtedy 65 kg, on 90 kg.

Svedok poškodený mal. Q. S. uviedol, že dňa 22. 4. 2011 asi o 16.30 hod šiel s otcom na motorke značky Honda 125 z Hýb smerom na Liptovský Hrádok, a odtiaľ chceli ísť smerom do Hýb. On sedel vzadu za otcom. Na hlave mal prilbu, oblečenú koženú bundu, kožené nohavice, čižmy. Otec mal tiež prilbu, oblečenú mal bundu, ale čo mal presne oblečené, si nepamätá. Obaja mali rukavice. Keď sedel za otcom, väčšinou sa pozeral na tachometer, akou rýchlosťou idú. Keď išli po rovinke od Červeného Kúta smerom na Liptovský Hrádok, išli rýchlosťou medzi 70 - 80 km/h. Pokiaľ ide o vzdialenosť vozidla, ktoré išlo pred ním, v prípravnom konaní svedok uvádzal, že to mohlo byť asi 100 metrov, keď ho prvý krát zbadal, kým na hlavnom pojednávaní uvádzal, že to bola vzdialenosť asi 70 metrov. Išlo o vozidlo čiernej farby. Po havárii vedel, že je to Honda. Pri zrážke utrpel zranenia - vybratú má pravú obličku, zošitú mal pečeň, oškretú mal pravú ruku. Nepamätá si už, ako dlho nenavštevoval školu.

Svedkyňa Z. K., manželka obžalovaného, vo svojej výpovedi uviedla, že dňa 22. 4. 2011 bola spolu s manželom na návšteve u jej rodičov v E. F.. V čase približne o 16.20 hod. odchádzali z návštevy domov. Vozidlo šoféroval manžel, ona sedela na vozidle spolujazdca vpredu. Pri kolibe Červený kút manželovi navrhla, aby sa vrátili na kolibu najesť sa. Manžel jej povedal, že sa otočia na Maši a vrátia sa späť. Smerovku vyhodil smerom doľava, začal pribrzdiť. Vozidlo začal otáčať, a keď bol predkom za stredovou čiarou, pocítila náraz, odhodilo ich. Obidvaja vystúpili z vozidla. Ona poskytovala vodičovi motorky prvú pomoc a volala 112. Motorkár bol celým telom opretý o auto na zemi pozdĺž celého auta, tvárou k autu a bol privalený motorkou. Chlapec bol za krajnicou na tráve za ľavým jazdným pruhom, sedel, bol v šoku. Podľa svedkyne obžalovaný dal smerovku minimálne 100 metrov predtým, ako sa začal s vozidlom otáčať. Predtým, ako sa začal otáčať, bol s vozidlom v strede pruhu tak, ako chodí vždy, a keď sa začal otáčať, začal sa bližieť ku stredovej čiare. Keď došlo k nárazu, ich vozidlo bolo v takej polohe, že bolo jednou tretinou alebo polovicou v protiahlom pruhu. Vozidlo bolo po nehode v inej polohe ako v čase, keď došlo k nárazu, lebo po náraze ich ešte odhodilo.

Zo znaleckého posudku znalca z odboru cestná doprava P. Z. O. mal súd preukázané nasledovné. Vozidlá sa pred dopravnou nehodou pohybovali podstatne rozdielnymi rýchlosťami. Vodič osobného vozidla Honda Civic sa pohyboval spomaľovaním, pretože mal v úmysle sa otočiť a jeho rýchlosť sa mohla pohybovať 5 - 10 km/h. Vodič motocykla Honda XLR 125 sa pohyboval rovnomerným pohybom

a pred začiatkom brzdenia sa pohyboval rýchlosťou 56,7 km/h, tzn. 15,7 metra za sekundu. V dobe zrážky mal rýchlosť 3,26 km/h, tzn. 0,6 m/sek. Vodičovi osobného motorového vozidla Honda Civic nič nebránilo vo výhlade z miesta vodiča, pokiaľ ide o vozovku a okolie miesta kolízie, prípadne priestor medzi križovatkou Červený Kút a miesta dopravnej nehody. Vodič osobného motorového vozidla Honda Civic sa pred otočením zaradil na pravú krajnicu a počas toho manévru mal možnosť stále sledovať premávku pred aj za vozidlom. Vodiča motocykla musel vidieť na vzdialenosť minimálne 30 metrov. Z brzdnej dráhy, rýčích stôp a následného postavenia vyplýva, že vodič motocykla sa nepohyboval po pravej strane jazdného pruhu vozovky, ale viac vľavo v smere jazdy motocykla. Jazdný pruh smerom na Liptovský Hrádok je široký 4 metre a brzdne stopy sú zaznamenané 2,2 metra od vodiacej čiary. Po krátkej brzdenej dráhe 5,9 metra došlo k pádu a kĺzaniu motocykla po vozovke 2,7 metra od vodiacej čiary.

Vzhľadom k postaveniu osobného vozidla Honda Civic po dopravnej nehode je isté, že osobné motorové vozidlo začalo úkon otáčania z pravej strany vozovky, alebo až od pravej krajnice. Ak by sa vzala do úvahy výpoveď vodiča motocykla, že osobné motorové vozidlo sa otáčalo od pravého kraja, tak vodič motocykla mohol zaregistrovať úmysel o odbočenie doľava na vzdialenosť 28,7 metra, maximálne 33 metrov, podľa predpokladu znalca, sa pohyboval rýchlosťou 56,7 km/h, tzn. 15,7 m/s, a v danom prípade musel okamžite reagovať. Stopy po blokovani pneumatiky a drecie stopy počas šmykania boli namerané 17,7 metra. Ak videl vodič motocykla vozidlo v pravo v smere jazdy a bol od neho vo vzdialenosti 50 metrov, nemohol predpokladať, že ak je v tejto vzdialenosti od osobného vozidla, osobné vozidlo vykoná manéver otáčania a vojde do koridoru jazdnej dráhy motocykla. Pri súčiniteli šmykového trenia 0,78 metra by bola celková dráha na zastavenie 28,758 metra. Počas kĺzania sa motocykla po boku je súčiniteľ trenia ťažko stanoviť, pretože presné polohy motocykla počas kĺzania sa, dotyk jednotlivých plôch (stupačky, riadítka volantu a pod.) spôsobujú rôzne spomalenie a ich pôsobenie na vozovku sa nedá určiť ani rekonštrukciou pádu. Ak by vodič osobného motorového vozidla vykonával odbočenie (otáčanie sa) od stredovej čiary, potom mal vodič motocykla osobné motorové vozidlo pred sebou celú dobu, tzn., že mal možnosť sledovať jeho činnosť už celých 200 metrov, a v danom prípade nebol dôvod brzdiť alebo prudko meniť smer jazdy, pretože mal dostatok miesta vpravo, kde mohol vozidlo bezpečne obísť po pravej strane vozovky a nemusel toto vozidlo ani predbiehať po krajnici, kde sa pre motocyklistov nachádza nebezpečné drobné kamenie alebo prach.

Na hlavnom pojednávaní dňa 19. 2. 2013 znalec, ktorý bol prítomný pri výsluchu obžalovaného a všetkých vypočutých svedkov dopravnej nehody, dodal nasledovné.

Pokiaľ ide o svedkov, z ich výsluchov je zrejmé, že majú problémy s odhadom vzdialeností, pretože celá rovina od Červeného Kútu smerom na Liptovský Hrádok ku miestu dopravnej nehody má dĺžku 295 metrov, čo uviedol i v znaleckom posudku. To, čo tvrdí obžalovaný K., že so svojim vozidlom jazdil v pravom jazdnom pruhu a manéver otočenia sa s vozidlom naspäť na Červený Kút chcel vykonať tým, že sa priblížil ku stredovej čiare, je z technického hľadiska neprijateľné. Svedčí o tom postavenie vozidla po dopravnej nehode, poškodenie tohto vozidla na ľavej časti, kde došlo k poškodeniu predného nárazníka, došlo k poškodeniu predného ľavého blatníka, predných ľavých, zadných ľavých dverí, zadný ľavý blatník, zadný ľavý nárazník. Toto poškodenie je zaevidované pri obhliadke miesta dopravnej nehody. Postavenie po nehode vozidla Honda Civic svedčí o tom, že k nárazu na toto vozidlo došlo vtedy, keď sa vozidlo alebo vodič snažil otočiť od pravého okraja svojho jazdného pruhu. Ak by išiel od stredovej čiary, ako uvádzal, tak so svojim vozidlom pri natočení volantu vľavo by nemohol utvoriť uhol 80 st., ako uvádza, a nemohlo by dôjsť k poškodeniu predných ľavých dverí predného ľavého blatníka a predného ľavého nárazníka. Na otočenie s osobným motorovým vozidlom Honda potrebuje podľa výrobcu polomer 5,46 metra. Tento polomer si vypočítal obžalovaný s tým, že pravdepodobne, ako uvádzal, rátal s križovatkou na Mašu, ako je závora, ale podľa fotodokumentácie z miesta dopravnej nehody je zrejmé, že sa začal otáčať až za touto križovatkou, tzn. od stredovej čiary by hrozilo, že mu jeho otočenie nevydá, pretože šírka jazdného pruhu Liptovský Hrádok Červený Kút je 4 metre. Krajnica, tzn. tá časť od vodiacej čiary po okraj cesty, má 5 metrov, potom je už nespevnená časť. Preto predpokladá, že vodič OMV Honda Civic v snahe otočiť sa na prvý krát, chcel využiť šírku obidvoch jazdných pruhov, čo je 8 metrov, a najpravdepodobnejšie je, že odbočenie a otáčanie začínal z pravej strany cesty alebo jazdného pruhu v smere Červený Kút Liptovský Hrádok. Tým postavením vozidla pri otáčaní spôsobil vodičovi motocykla prekážku náhlu, kedy on svojim brzdením v podstate nezvládol danú situáciu, nezastal pred miestom zrážky, ale hneď po krátkom brzdení 5,9 metra došlo k pádu motocykla, ktorý vytvoril dreciu stopu v dĺžke 11,8 metra. Táto dráha 17,7, tzn. dráha po pneumatikách + drecia stopa napovedá, že vodič motocykla,

ktorý začal brzdiť pri 17,7 metra mohol zbadáť prekážku, ak sa pohyboval rýchlosťou 60 - 70 km/h vo vzdialenosti 34 metrov, a keďže pri rýchlosti 60 km/h sa predmet pohybuje rýchlosťou 16,6 m/s, tak práve tých 16,6 metra možno brať ako reakčnú dobu + technické oneskorenie bŕzd (reakčná doba 0,8 sekundy vzhľadom k veku vodiča motocykla), a technické oneskorenie bŕzd motocykla je stanovené na 0,2 sekundy. Toto je práve tá doba, dokiaľ sa neprejavili brzdné stopy od motocykla na vozovke. Ak by sa uvažovalo s rýchlosťou 70 km/hod, tak vtedy sa pohybuje vozidlo, motocykel, alebo predmet rýchlosťou 19,4 m/s. Ak sa chcel vodič osobného MV Honda Civic otočiť na prvý krát, otáčal sa pravdepodobne rýchlosťou okolo 5 km/h (1,38 m/s), to je prijateľná rýchlosť na otáčanie a zároveň sledovanie situácie v cestnej premávke pred sebou a za sebou. Aby vykonal otáčací manéver pri tejto rýchlosti, potreboval na to 3,6 - 4 sekundy. Podľa tohto za 4 sekundy, ak šiel vodič motocykla rýchlosťou 70 km/h, prešiel dráhu 79,6 metra. Z uvedeného pre súd vyplýva, že motocykel nebol v dostatočne veľkej vzdialenosti na to, aby sa vozidlo mohlo otočiť v danej situácii bez problémov. Vozidlo vytvorilo náhlu prekážku a motocykel po svojom páde doň narazil. Pri hmotnosti motocykla Honda 125 204 kg, a takto kolmo postaveného vozidla, mohlo dôjsť k posunutiu a zároveň k poškodeniu vozidla na ľavej strane. Ak by osobné motorové vozidlo Honda Civic začalo manéver otáčania od stredovej čiary, potom by náraz vyzeral úplne ináč. Uhol, ktorý je schopné vytvoriť osobné motorové vozidlo pri natočení volantu vľavo, by nevytvoril možnosť poškodiť jeho ľavú stranu v takom rozsahu, ale došlo by k značnému poškodeniu zadnej časti vozidla, zadnej nápravy, a hlavne by došlo k posunutiu vozidla dopredu, do protismeru.

Na otázku - ako by vyzeralo vyhodnotenie pri verzii poškodeného, že vozidlo pred dopravnou nehodou stálo na pravej krajnici a pohýnalo sa z miesta, či by v čase zrážky a pri rýchlostiach uvádzaných poškodeným, bolo možné, aby v čase zrážky, príp. po nej, sa motorové vozidlo nachádzalo v takom postavení ako bolo zdokumentované, znalec odpovedal, že z hľadiska priestorového zabránenia dopravnej nehody sa jedná o možnosť zabránenia dopravnej nehody vzhľadom k vzdialenostiam, kde vodič vozidla Honda Civic uvádzal, že nebolo možné motocykel prehliadnuť, a že bol od neho vzdialený cca 200 metrov, keď začínal otáčanie, tzn. že pri povolenej maximálnej rýchlosti 90 km/h, tzn. 25 m/s, táto vzdialenosť nebola dostatočná na to, aby začal úkon predbiehania. Pokiaľ ide o časové zabránenie dopravnej nehody, jedná sa o zabránenie dopravnej nehody určitou rýchlosťou. Ak by šiel motocykel rýchlosťou nižšou ako 40 km/h, vodič osobného motorového vozidla by sa stihol bez problémov točiť. Ak by išiel rýchlosťou vyššou ako 80 km/h, stihol by vodič motocykla prejsť miesto dopravnej nehody skôr, než začal vodič motorového vozidla úkon otáčania. Na otázku, či vzhľadom na postavenie vozidiel po dopravnej nehode, bol by mohol vodič motorového vozidla Honda dokončiť otáčací manéver na jeden krát, znalec dospel k záveru, že vzhľadom na to, že zadná náprava je 1,8 metra od vodiacej čiary pravého jazdného pruhu smerom na Liptovský Hrádok, zostáva 2,2 metra pravého jazdného pruhu, zbytok, tzn. predná časť vozidla Honda Civic je druhou polovicou v protismernom jazdnom pruhu približne v dĺžke asi dvoch metrov, a na dotočenie alebo ukončenie otáčacieho manévru ostáva 3 metre pevnej časti cesty, čo by bol dostatočný priestor na dokončenie otočenia.

Pokiaľ ide o prvý kontakt a miesto zrážky, vychádzalo sa z výpovede vodiča osobného motorového vozidla, pretože po dopravnej nehode zmenil postavenie motocykla

Pri prevádzkovej hmotnosti motocykla Honda 125, 204 kg, a náraze takéhoto predmetu pri rýchlosti 4 km/h, priamo na náboj kolesa, mohol motocykel poškodiť zavesenie nápravy. Pokiaľ náraz nebol smerovaný priamo, ale do nejakej pružnej časti, ako je pneumatika, nemusí dôjsť k rozsiahlemu poškodeniu. Za situácie, ak by nedošlo k zrážke, mohol vodič osobného motorového vozidla dokončiť manéver otáčania, ale otočenie od stredovej čiary vozovky by bolo problematické. Podľa polomeru otáčania, ktorý udáva výrobca vozidla Honda, a šírky cesty, by to nemuselo vyjsť po spevnenej časti cesty. Na ručnej brzde by to bolo možné, ale to je pretekársky úkon. Za situácie, keby obžalovaný vykonával manéver otáčania od krajnice alebo spoza krajnice, otočil by sa z vozidlom na jeden krát.

Na hlavnom pojednávaní dňa 25. 2. 2014, teda v rámci doplňujúceho dokazovania, znalec svoj znalecký posudok doplnil nasledovne.

Z technického hľadiska nie je možné jednoznačne preukázať, či vozidlo plynule znižovalo jazdu, a potom začalo manéver otáčania alebo, či stálo, a potom sa pohnulo a skrížilo koridor jazdy motocykla. Pri spracovaní posudku vychádzal zo zistených stôp na mieste dopravnej nehody a z výpovede účastníkov dopravnej nehody. Pokiaľ ide o znamenie o zmene smeru jazdy, obžalovaný dňa 17. 5. 2011 vo svojej

výpovedi uvádza, že mal zapnutú smerovku vľavo a vodič motocykla Honda uviedol vo svojej výpovedi zo dňa 11. 10. 2011,

že osobné motorové vozidlo zn. Honda malo smerovku doprava. Toto sú dve protichodné výpovede, čiže z technického hľadiska bral do úvahy situáciu, že vozidlo začalo odbočovací manéver z pravej strany od pravého okraja cesty, pretože odbočovanie od stredu vozovky sa preukázalo ako technicky neprijateľné, čo dokazuje postavenie vozidiel po dopravnej nehode a brzdné a drecie stopy na vozovke. V znaleckom posudku riešil hlavne, kedy došlo k skríženiu koridorov jazdy vozidla motocykla Honda, v akej vzdialenosti sa nachádzal motocykel Honda, keď osobné motorové vozidlo Honda začalo otáčací manéver. Zo zistených brzdnych stôp, drecích stôp, z pravdepodobnej reakčnej doby technického oneskorenia bŕzd, s ktorými počítal, a je to uvedené v zn. posudku 5/2011 bod 2.3.3., je zrejmé, že otáčací manéver, a to už je jedno, či vozidlo stálo alebo sa pomaly pohybovalo, začalo približne vo vzdialenosti cca 30 - 35 metrov. Vozidlá sa pohybujú v metroch za sekundu, a rýchlosť, ktorú vypočítal - cca 60 km/h znamená, že vozidlo motocykel Honda sa pohybovalo rýchlosťou 16,6 m/s, keď sa začal otáčací manéver osobného motorového vozidla Honda. Túto dráhu 30 - 35 metrov v podstate motocykel prešiel za cca 3 sekundy, a vodič osobného motorového vozidla Honda musel na svoje odbočenie z pravého okraja cesty vykonať dráhu cca 4 - 5 metrov, pretože celá šírka jazdného pruhu plus spevnená časť cesty za vodiacou čiarou je podľa merania 5 metrov, takže predpokladá, že vodič osobného vozidla Honda nezachádzal úplne na nespevnenú časť a na svoje otočenie mu stačilo využiť šírku jazdného pruhu smerom na Liptovský Hrádok a šírku jazdného pruhu smerom Liptovský Hrádok Červený kút. Pri predpokladanej rýchlosti otáčania cca 5 km/h, tzn. 1,4 m/s by prekonal túto dráhu 4 - 5 metrov za 3,6 - 4 sekundy. Tzn., ak vodičovi motocykla Honda do miesta stretu vozidiel trvalo prejdienie dráhy 2 sekundy, tak vodič osobného motorového vozidla Honda prekrižil koridor jazdnej dráhy motocykla v mieste, kde došlo k dopravnej nehode. Vodič osobného motorového vozidla Honda sa dával, keď sa pripravoval na otáčací manéver, k pravému okraju cesty, a podľa brzdnych stôp a drecích stôp po páde motocykla je jasné, že vodič motocykla jazdil viac v ľavej strane svojho jazdného pruhu, čiže je predpoklad, že sa snažil o dodržanie bočného odstupu a nemohol predvídať, že ak vozidlo, ktoré bolo pred ním vo vzdialenosti 50 metrov a viac, nezačalo manéver odbočovania alebo manéver vchádzania na cestu do jazdného pruhu, ale tento manéver začal až vtedy, keď už motocykel Honda bol v tejto kritickej vzdialenosti. To, že vozidlo Honda vytvorilo náhlu prekážku motocyklu, svedčí skutočnosť, že vodič motocykla v danom úseku dodržal rýchlosť, ktorá je stanovená v zákone o cestnej premávke. Dokonca sa pohyboval rýchlosťou nižšou, primeranou k danej situácii, a na takú krátku vzdialenosť, na ktorú mu vodič osobného motorového vozidla Honda vytvoril prekážku tým, že začal krížiť koridor jeho jazdy, nebol schopný zastaviť pred miestom dopravnej nehody, a tým prekážka, ktorú vytvorilo osobné motorové vozidlo Honda motocyklu, bola náhla.

Na doplňujúce otázky znalec uvádzal nasledovné.

Vzdialenosť, ktorú mal na zastavenie vodič motocykla Honda, keď začal manéver otáčania vodič osobného motorového vozidla, bola 30 - 35 metrov. Aby vodič bol schopný zastaviť vozidlo a nemuselo sa hovoriť o náhlej zmene smeru alebo rýchlosti jazdy, by vodič vozidla motocykel Honda mal využiť len ručné brzdné spomalenie, a nie plné tak, ako to dokazujú brzdné stopy pred pádom. Brzdné spomalenie volil u vozidla motocykel Honda 7 m/s, tzn., že pri plnom brzdnom spomalení nebol schopný zastaviť pred miestom zrážky, a ak by bol využil polovičné brzdné spomalenie, tak v žiadnom prípade by nedokázal zabrániť dopravnej nehode. Otázka alebo situácia, či vozidlo plynule spomaľovalo, a potom náhle zmenilo smer alebo náhle začalo otáčací manéver z kludového stavu nemá vplyv na samotný priebeh nehodového deja, konkrétne na prekríženie koridoru pohybu motocykla Honda. Ak by vodič motocykla videl jasne, že osobné motorové vozidlo Honda začína otáčací manéver, a bol by v dostatočnej bezpečnej vzdialenosti, kde by mohol vykonať iný manéver, tzn. vybočenie do protismerného jazdného pruhu, pravdepodobne vtedy nič nešlo, keď vodič vozidla Honda sa rozhodol pre otáčanie, tzn., že protismerný jazdný pruh ani protiúde vozidlá sa tam nenachádzali, alebo by volil jazdu vpravo, pretože vozidlo Honda by sa dostalo za tú dobu dostatočne ďaleko z jazdného pruhu, mal by dostatočný priestor po jazde v pravej časti jazdného pruhu. To isté možno hodnotiť, ak by sa vozidlo pohlo z kludového stavu, ak by to bolo v dostatočnej vzdialenosti, riešil by situáciu presne tak isto, ako pri pomalom pohybe vozidla a plynulom odbočovaní. Dopravná nehoda, ku ktorej došlo, je výsledkom náhleho vytvorenia prekážky. Vodič motocykla Honda bol v takej vzdialenosti, kedy už manéver vybočovania asi nebol možný, pričom nemôže hodnotiť skúsenosti vodiča motocykla, či sa dalo z tej vzdialenosti reagovať vyhybaním alebo brzdením. Na tú krátku vzdialenosť 30 - 35 metrov, ktorú

mal, keď mu osobné motorové vozidlo začalo vytvárať prekážku, mal na rozhodovanie dve sekundy a niekoľko otázok. Za prvé, ak odbočí do protismerného jazdného pruhu, či to včas vodič OMV spozoruje a zastaví, alebo, keď sa začalo vozidlo pohýnať a on by začal vykonávať manéver obhádzania vpravo, či vodič OMV Honda nespanikári a nezabrdí, a tým mu ostane stáť v jazdnej dráhe. Pokiaľ by mal okamžité odpovede na tieto otázky, tzn., že ak by mu vodič OMV Honda nevytvoril prekážku v protismernom jazdnom pruhu, tak bolo z technického hľadiska možné obísť vozidlo v protismernom jazdnom pruhu. To isté sa týka druhej možnosti obídenia vozidla vpravo, keď musel mať úplne jasno, že vodič osobného motorového vozidla tam nezastaví a bude mať dostatočný priestor po pravej strane na obídenie OMV Honda.

Po prejení 10 metrov vodičom motocykla Honda, čím sa priblížil ešte viac k osobnému motorovému vozidlu, začal vodič vozidla odbočovací manéver.

Na otázku, či je možné, aby sa obžalovaný dostal viac ako polovicou vozidla za stredovú čiaru, kým motocykel prejde 10 metrov, je odpoveď, že je to úplne technicky možné, ale nevedno, koľko metrov ešte ostávalo motocyklu ku koridoru jazdy osobného motorového vozidla Honda.

Zo záznamu z dopravnej nehody vyplýva, že k dopravnej nehode došlo dňa 22. 4. 2011 o 16.30 hod. na štátnej ceste č. I/18 v smere od Červeného Kúta na Liptovský Hrádok, kde v kilometri 563,00 sa vodič vozidla Honda Civic ev. č. LM-559BX mal v úmysle s vozidlom sa otočiť. V tom čase z nezistených príčin došlo k pádu motocyklistu N. Q. S. jazdiaceho za motorovým vozidlom, ktorý viedol motocykel zn. Honda XR 125 L ev. č. LM-872AE po ceste č. I/18 v smere od Červeného kúta na Liptovský Hrádok spolu so spolujazdcom Q. S.. Pri dopravnej nehode došlo k zraneniu motocyklistu N. S. a jeho spolujazdca Q. S..

Zo zápisnice o obhliadke miesta dopravnej nehody mal súd preukázané, že ide o priamy úsek cesty, povrch vozovky živica, kvalita povrchu dobrá, stav povrchu suchý, neznečistený. Stav krajnice dobrý, výrazne viditeľný vodiaci pruh, komunikácia dvojpruhová, prednosť nevyznačená, premávka neriadená, vyplýva z pravidiel cestnej premávky. Dopravná nehoda situovaná na jazdnom pruhu, rýchlostný limit 90 km/h. Poveternostná situácia - deň, viditeľnosť neznižovaná vplyvom poveternostných podmienok, rozhládové podmienky dobré.

Zo zápisov o dychovej skúške obžalovaného a poškodeného N. S. vyplýva výsledok negatívny 0,00 mg/l alkoholu v dychu.

Z výpisu zo zdravotnej dokumentácie vyplýva, že dňa 22. 4. 2011 sa dostavil na ošetrovanie poškodený N. S. so subjektívnymi ťažkosťami: silné bolesti v oblasti hrudných stavcov, pri dýchaní udáva bolesti, bolesti aj v oblasti palca ľavej ruky. Nepamätá si, čo sa presne stalo, bol v bezvedomí, krvácal i z nosa. Z objektívneho nálezu vyplýva, že pacient bol privezený pri vedomí, palpačne algie udával v oblasti VI. - VIII. hrudného stavca, dýchanie čisté, bez VDF, počuteľné v celom rozsahu pľúc. Krepitus prítomný v oblasti bázy pravého metakarpu ľavej ruky, kde je trieštivá zlomenina. Tržná rana pod pravým kolenom, zlomenina Th8, po neurologickom vyšetrení diagnostikovaný otras mozgu.

Z výpisu zo zdravotnej dokumentácie poškodeného Q. S. vyplýva, že 22. 4. 2011 sa dostavil na lekárske ošetrovanie chirurgickej pohotovostnej služby. Subjektívne ťažkosti mal - bolesti na pravej strane brucha, mierne bolesti hlavy, po zrážke bol v bezvedomí, nepamätá si, čo sa stalo, tiekla mu z nosa krv. Z objektívneho nálezu vyplýva palpačná bolestivosť brucha v oblasti pravého mezogastria, bez hmatnej rezistencie, pravé rebrá bez algí, bez krepitu, USG nález lézie pravej obličky, moč krvavý, neurologicky diagnostikovaný otras mozgu.

Zo znaleckého posudku znalca z odboru zdravotníctva a farmácie, odvetvia chirurgie, Z.. A. M., vyplýva, že N. S. utrpel zranenia - otras mozgu, zlomenina prvého - šiesteho rebra vpravo a prvého - piateho rebra vľavo, pomliaždenie hrudnej chrbtice, pomliaždenie pľúc obojstranne, poúrazové krvácanie do hrudníka obojstranne, podozrenie na pomliaždenie pravej obličky, Benetova zlomenina bázy prvej zápästnej kosti ľavej ruky, trieštivá s posunom, zlomenina bázy proximálneho článku malíčka pravej ruky, trieštivá s minimálnym posunom, tržná rana pravého kolena pod jabĺčkom.

Poškodený Q. S. utrpel zranenia - početné trhliny parenchýmu pečene s krvácaním do dutiny brušnej, roztrhnutie pravej obličky, otras mozgu, odrenina ľavého predlaktia 15 x 15 cm, povrchové odreniny v oblasti horných končatín obojstranne a brucha, pomliaždenie ľavého predkolenia.

Iniciačným momentom v zraňujúcom deji bolo prekríženie dráhy motocyklistovi osobným motorovým vozidlom. Po narazení motocykla s vozidlom a spolujazdcom do ľavej bočnej plochy motorového vozidla došlo k momentovej zmene charakteru pohybu motocykla v zmysle jeho prudkého zabrzdzenia a v dôsledku fyzikálnych zákonov o zotrvačnosti došlo k prudkému pohybu tiel poškodených (vodič a spolujazdec), a to proti ľavej bočnej ploche motorového vozidla Honda Civic - ich nárazu do ľavej bočnej časti motorového vozidla, čím došlo k zraneniam, ktoré poškodení utrpeli.

Poškodený N. S. bol obmedzovaný v obvyklom spôsobe života tak, že mal obmedzenú bežnú domácu činnosť, hygienu, bol práceneschopný, hospitalizovaný bol v nemocnici, pripútaný bol na lôžko počas hospitalizácie, obmedzený mal pohyb, mal kľudový a šetriaci režim, kontroly mal na traumatologickej ambulancii, vykonával rehabilitáciu. N. S. bol obmedzený v obvyklom spôsobe života minimálne do doby podania znaleckého posudku 9. 6. 2011.

Poškodený Q. S. bol obmedzený v obvyklom spôsobe života tým, že bol pripútaný na lôžko počas hospitalizácie, podrobil sa operácii, obmedzenú mal bežnú činnosť dieťaťa, bežnú športovú činnosť, hygienu, nemohol navštevovať školu, počas hospitalizácie bol odkázaný na pomoc druhej osoby. Obmedzený bol v obvyklom spôsobe života najmenej do 9. 6. 2011 s trvalými následkami na zdraví - stratou pravej obličky.

Z výpisu z evidenčnej karty vodiča - obžalovaného a poškodeného N. S. mal súd preukázané, že dňa 21. 8. 2008 bola obžalovanému uložená bloková pokuta v sume 2.000,- Sk za porušenie povinnosti vodiča podľa § 4 ods. 2 písm. a/ zákona č. 315/1996 Z. z. v znení neskorších predpisov. Poškodený N. S. nemá záznam v evidenčnej karte vodiča o priestupkoch a zadržaniach vodičského preukazu.

Zo správy obce Liptovský Peter o povesti obžalovaného mal súd preukázané, že je prihlásený k trvalému pobytu, je ženatý, žije usporiadaným rodinným životom. Miestna samospráva nemá výhrady voči jeho vystupovaniu na verejnosti. Pohľadávky voči miestnej samospráve má splnené.

Z výsledku lustrácie v evidencii MS SR mal súd preukázané, že okrem konania vedeného pred Okresným súdom Liptovský Mikuláš sp. zn. 1T/131/2011 sa proti obžalovanému nevedie pred súdmi SR žiadne iné konanie.

Z odpisu z registra trestov zo dňa 24. 2. 2014 mal súd preukázané, že obžalovaný nemá záznam v registri trestov GP SR.

Na základe vykonaného dokazovania, hodnotiac dôkazy jednotlivo aj v ich súhrne mal súd preukázaný nasledovný skutkový i právny stav.

Výpoveďou obžalovaného S. K. a poškodených N. S. a Q. S. mal súd jednoznačne a bez pochybnosti preukázané, že dňa 22. 4. 2011 v čase približne o 16.30 hod. jazdili na dopravných prostriedkoch, a to obžalovaný na osobnom motorovom vozidle značky Honda Civic ev. č. LM-559BX a obidvaja poškodení na motocykli značky Honda XR 125 L ev. č. LM-872AE v smere Červený Kút - Liptovský Hrádok. Obžalobný na svoju obhajobu uvádzal, že pred manévrom odbočovania šiel primeranou rýchlosťou, včas zapol znamenie o zmene smeru jazdy doľava a na vykonanie manévru mal dostatočný manévrovací priestor.

Napriek uvedenej argumentácii obžalovaného, z výsledkov vykonaného dokazovania mal súd spoľahlivo preukázané spáchanie skutku, ktorý obžalovanému kladie za vinu obžaloba.

Pokiaľ ide o príčiny a priebeh dopravnej nehody, verzie obžalovaného i poškodeného N. S. si v podstatných bodoch odporovali.

Z hľadiska posudzovania zavinenia dopravnej nehody sa súd zameril na skúmanie podstatných okolností, ktoré majú v danej veci relevantný význam.

Na základe vykonaného dokazovania možno jednoznačne a bez pochybností konštatovať, že obžalovaný so svojim motorovým vozidlom pred odbočovaním v ľavo, respektíve pred otáčaním, začal vykonávať manéver z pravého okraja vozovky, a nie tak, ako to tvrdil on, teda v blízkosti stredného jazdného pruhu. Vzhľadom k tomu, že súd nemal jednoznačne a bez pochybností preukázané, že by obžalovaný pred otáčaním a počas otáčania nedával znamenie o zmene smeru jazdy, nemožno jednoznačne a bez pochybností uzavrieť, žeby tento úkon nerobil.

Z hľadiska dokazovania je významnou okolnosťou zisťovanie, či obžalovaný pred manévrom otáčania sa dostatočne presvedčil, či môže ohroziť vodiča motocykla idúceho za ním. Z doplňujúceho znaleckého posudku mal súd jednoznačne a bez pochybností preukázané, a to najmä zo zistených brzdných stôp, drecích stôp, z pravdepodobnej reakčnej doby technického oneskorenia bŕzd, že obžalovaný začal otáčací manéver, keď vozidlo Honda bolo od motocykla Honda vo vzdialenosti približne 30 až 35 m. Motocykel Honda sa pohyboval rýchlosťou 16,6 m/s, keď sa začal otáčací manéver osobného motorového vozidla. Dráhu 30 až 35 m motocykel prešiel približne za 3 sekundy. Obžalovaný musel svojím osobným motorovým vozidlom z pravého okraja cesty vykonať dráhu približne 4 až 5 m, pretože celá šírka jazdného pruhu a spevnená časť cesty za vodiacom čiarou je 5 metrov, a podľa logického predpokladu obžalovaný s vozidlom nezachádzal úplne na nespevnenú časť, a na otočenie s vozidlom mu stačilo využiť šírku jazdného pruhu smerom na Liptovský Hrádok a šírku jazdného pruhu smerom Liptovský Hrádok - Červený Kút.

Pri predpokladanej rýchlosti otáčania približne 5 km/hod, to znamená 1,4 m/s, by prekonal túto dráhu štyroch až piatich metrov za 3,6 až 4 sekundy. Ak teda vodičovi motocykla Honda do miesta stretu vozidiel od okamihu, kedy začal obžalovaný otáčací manéver, trvalo prejdenie dráhy 30 až 35 m dve až tri sekundy, z uvedeného vyplýva, že obžalovaný svojím osobným motorovým vozidlom prekrížil koridor jazdnej dráhy motocykla v mieste, kde došlo k dopravnej nehode.

Vo svetle zistených skutočností nemá zásadný význam zisťovanie, či z technického hľadiska je možné preukázať obžalovanému, či otáčací manéver vykonal plynule pri znížení rýchlosti alebo pri otáčacom manévri na pravom okraji vozovky zastavil alebo stál, teda či vozidlo plynule znižovalo rýchlosť jazdy, a potom začalo manéver otáčania, alebo či stálo a potom sa pohlo a skrížilo koridor jazdy motocykla.

Pri skúmaní otázky, či obžalovaný zaviniel skríženie koridorov jazdy vozidla Honda a motocykla Honda súd poukazuje, na to, že vodič motocykla jazdil viac v ľavej strane svojho jazdného pruhu, a teda, vychádzajúc i zo znaleckého posudku, je predpoklad, že sa snažil o dodržanie bočného odstupu. Od poškodeného nemožno spravodlivo požadovať, aby predvídal, že vozidlo, ktoré bolo pred ním vo vzdialenosti približne 50 m, začne manéver odbočovania alebo otáčania za situácie, keď motocykel bol od neho v kritickej vzdialenosti. Ak potreboval poškodený na prejdenie vzdialenosti 30 až 35 m čas približne 3 sekundy, tak za situácie, keď by obžalovaný pri predpokladanej rýchlosti otáčania cca 5 km/h prekonal potrebnú dráhu 4 až 5 metrov za 3,6 až 4 sekundy, kolízii sa nedalo vyhnúť, a vozidlo Honda vytvorilo motocyklu Honda náhlu prekážku. Poškodený vodič motocykla Honda v danom úseku dodržal rýchlosť, ktorá bola stanovená, dokonca sa pohyboval rýchlosťou nižšou ako maximálna povolená rýchlosť v danom úseku, a na takú krátku vzdialenosť, na ktorú mu vodič osobného motorového vozidla Honda, teda obžalovaný, vytvoril prekážku tým, že začal križovať koridor jeho jazdy, nebol schopný zastaviť pred miestom dopravnej nehody, a to za situácie, keď brzdné spomalenie podľa znalca je pri motocykli Honda 7 m/s to znamená, že poškodený ani pri plnom brzdnom spomalení by nebol schopný zastaviť pred miestom zrážky, a ak by bol využil polovičné brzdné spomalenie, tak by taktiež nedokázal zabrániť dopravnej nehode.

Na základe uvedenej zistenej dôkaznej situácie mal súd preukázané, že základnou príčinou vzniku dopravnej nehody bola okolnosť, že v čase, keď sa obžalovaný začal s vozidlom otáčať, uskutočňujúc manéver z pravej krajnice cesty, nachádzal sa motocykel vedený poškodeným N. S., v takej vzdialenosti, kedy nemohol motocykel nehode zabrániť ani intenzívnym brzdením.

Tým, že obžalovaný nevenoval zvýšenú opatrnosť, keď vykonával otáčanie so svojím osobným motorovým vozidlom, nakoľko tento manéver začal vykonávať v čase, keď sa motocyklista jazdiaci za ním nemohol vozidlu vyhnúť, ani zastaviť pred miestom, kde došlo ku kolízii, obžalovaný porušil

ustanovenie § 3 ods. 2 písm. a/, zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, v zmysle ktorého účastník cestnej premávky je povinný správať sa disciplinovane a ohľaduplne tak, aby neohrozil bezpečnosť alebo plynulosť cestnej premávky, pritom je povinný prispôsobiť svoje správanie najmä stavebnému, dopravnému - technickému stavu cesty, situácii v cestnej premávke, poveternostným podmienkam a svojim schopnostiam. Obžalovaný nevykonával manéver otáčania na ceste bezpečne a ohrozil ďalších účastníkom cestnej premávky.

Rovnako obžalovaný porušil pravidlá ustanovenia § 19 ods. 1 z citovaného zákona, lebo ohrozil vodiča idúceho za ním a nevenoval zvýšenú opatrnosť pri manévri s vozidlom.

Obžalovaný zaviniel dopravnú nehodu, pri ktorej spôsobil poškodeným N. S. a Q. S. ťažkú ujmu na zdraví vo forme dlhší čas trvajúcej poruchy zdravia (podľa ustálenej súdnej praxe najmenej 42 dní), a poškodenému Q. S. navyše stratu dôležitého orgánu - jednej obličky, spáchal čin závažnejším spôsobom konania, teda porušením dôležitej povinnosti uloženej mu podľa zákona, a naplnil všetky pojmové znaky prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, 2 písm. a/ Trestného zákona (§ 138 písm. h/ Trestného zákona).

Pri úvahách o druhu a výmere trestu mal súd na zreteli účel trestu, ktorý plní predovšetkým funkciu ochrany spoločnosti, individuálnej a generálnej prevencie, berúc do úvahy spôsob spáchania činu a jeho následok, zavinenie, pohnútku, príťažujúce okolnosti a poľahčujúce okolnosti, osobu páchatela, jeho pomery a možnosti jeho nápravy.

Obžalovaný doposiaľ nebol súdne trestaný, nevedie sa proti nemu žiadne iné trestné konanie, v minulosti sa dopustil len jedného priestupku na úseku cestnej premávky. V obci je hodnotený kladne. Z hľadiska naplnenia účelu trestu súd považuje za primeraný trest odňatia slobody vo výmere 1 rok na dolnej hranici zákonom ustanovenej trestnej sadzby pri konštatovaní prevahy poľahčujúcich okolností, pretože obžalovaný doposiaľ viedol riadny život (§ 36 písm. j/ Trestného zákona), pri podmienenom odklade výkonu trestu v skúšobnej dobe vo výmere 1 rok. Takto uložený trest pri obligátnom uložení trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá na dobu 16 mesiacov, keďže obžalovaný sa dopustil trestného činu práve v súvislosti s vedením motorového vozidla, súd považuje za trest primeraný, vyjadrujúci v plnej miere cieľ individuálnej i generálnej prevencie.

Vzhľadom k tomu, že poškodení si neuplatnili nárok riadne a včas do skončenia vyšetrovania, v trestnom konaní si tento nárok uplatniť už nemôžu, o čom súd rozhodol na hlavnom pojednávaní dňa 20. februára 2014, keď zákonná zástupkyňa maloletého poškodeného Z. S. si uplatnila nárok na náhradu škody za poškodenie zdravia jej syna, a rovnako si uplatnil nárok na náhradu škody z titulu poškodenia zdravia i poškodený N.Q. S..

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku je prípustné odvolanie, ktoré možno podať na Okresnom súde Liptovský Mikuláš do 15 dní odo dňa oznámenia rozsudku. Odvolanie má odkladný účinok.

Odvolanie môžu podať:

prokurátor pre nesprávnosť ktoréhokolvek výroku, a to v neprospech i v prospech obžalovaného, v prospech obžalovaného môže podať odvolanie aj proti vôli obžalovaného, obžalovaný pre nesprávnosť výroku, ktorý sa ho priamo týka, príbuzný obžalovaného v priamom rade, jeho súrodenci, osvojiteľ, osvojenec, manžel a druh pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného, ak je obžalovaný pozbavený spôsobilosti na právne úkony alebo ak je jeho spôsobilosť na právne úkony obmedzená, môžu podať odvolanie v prospech obžalovaného i proti jeho vôli štátny orgán starostlivosti o mládež, obhajca i zákonný zástupca pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného, poškodený, ktorý uplatnil nárok na náhradu škody, pre nesprávnosť výroku o náhrade škody, a to v neprospech obžalovaného. Ak je poškodeným právnická osoba, odvolanie môže podať len osoba oprávnená konať za právnickú osobu, zúčastnená osoba pre nesprávnosť výroku o zhabaní veci.

Osoby oprávnené podať odvolanie proti niektorému výroku rozsudku môžu ho napadnúť aj preto, že taký výrok nebol urobený, ako aj pre porušenie ustanovení o konaní, ktoré predchádzalo rozsudku, ak toto porušenie mohlo spôsobiť, že výrok je nesprávny alebo, že chýba.

Rozsudok možno napadnúť odvolaním len v niektorej jeho časti alebo sa odvolania výslovne vzdať.