

Súd: Okresný súd Rožňava
Spisová značka: 1T/53/2010
Identifikačné číslo súdneho spisu: 7810010158
Dátum vydania rozhodnutia: 17. 03. 2014
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Ján Gallo
ECLI: ECLI:SK:OSRV:2014:7810010158.2

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd v Rožňave, samosudca JUDr. Ján Gallo, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 17.03.2014, v trestnej veci obžalovaného H. E. takto

r o z h o d o l :

Obžalovaný H. E. S. B. U. O. F. S. : nar. XX.X.XXXX v Košiciach, trvale bytom Y. Č.. XX, okr. Rožňava, konateľ firmy JFM, spol. s.r.o. Ivanka pri Dunaji,

je v i n n ý,

že dňa 8.3.2007, okolo 14.10 hod. riadil osobné motorové vozidlo zn. Seat Leon, ev. č. LC 963 AZ smerom od Prellenkirchenu do Deutsch Altenburg v Rakúsku, pričom pri jazde v pravotočivej zákrute neprispôobil rýchlosť jazdy technickému stavu motorového vozidla, spočívajúci v opotrebovaných zadných zimných pneumatikách s hĺbkou dezénu pod 1 mm, stavu a povahe mokrej vozovky, čím dostal šmyk, prešiel do protismeru, kde narazil do oprotiidúceho vozidla zn. BMW 318d, ev. č. ND-KB1 (A), pričom pri nehode vodička vozidla zn. BMW L. F., ktorá sa nachádzala v 27. týždni tehotenstva, utrpela zlomeninu pravého predlaktia s posunom úlomkov, natrhnutie maternice a plodového koláča, následkom ktorých došlo k zlyhaniu srdcovo-cievneho obehu embria a následnému nedostatočnému zásobeniu kyslíkom, pričom plod ženského pohlavia zomrel, pomliaždeniny pravej strany tváre, oboch kolien, s dobou liečenia najmenej 5 mesiacov,

t e d a

inému z nedbanlivosti spôsobil ťažkú ujmu na zdraví

č í m s p á c h a l

prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona č. 300/2005 Z.z. v znení zákona č. 692/2006 Z. z. a § 20 ods.1 Rakúskeho zákona o cestnej premávke a za to sa

o d s u d z u j e :

Podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, s použitím § 38 ods. 2, 3, § 36 písm.j Tr. zák. k trestu odňatia slobody v trvaní 6 (šesť) mesiacov.

Podľa § 49 ods. I písm.a/ Trestného zákona mu výkon trestu p o d m i e n e č n e odkladá a podľa § 50 ods.I Trestného zákona mu určuje skúšobnú dobu v trvaní 1 (jedného) roka.

Podľa § 6l ods. 1, 2 Trestného zákona obvinenému ukladá aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov na dobu 1 (jedného) roka.

Podľa § 288 ods. 1 Trestného poriadku súd poškodenú L. F., nar. XX.XX.XXXX, L. Z. L. XX, XXXX U., K. s nárokom na náhradu škody odkazuje na konanie vo veciach občianskoprávných.

o d ô v o d n e n i e :

Skutok popísaný vo výrokovej časti tohto rozsudku sa stal v Rakúskej republike, v obvode Štátneho zastupiteľstva Korneuburg, ktoré žiadosťou zo dňa 28.7.2007, sp. zn. 3St 122/07b-10 požiadalo Generálnu prokuratúru SR o prevzatie trestného konania proti obžalovanému. Keďže skutok je obojstranne trestne stíhateľný a vykazuje znaky prečinu ublíženia na zdraví, podľa § 157 ods. 2 písm. a Tr. zák. a trestné stíhanie obžalovaného nie je na území Slovenskej republiky premlčané, Generálna prokuratúra SR v zmysle ustanovenia § 528 ods. 1 Tr. por. prevzala trestné konanie proti obžalovanému a vec postúpila na ďalší postup podľa § 197 a nasl. Tr. por. vecne a miestne príslušnej Okresnej prokuratúre v Rožňave, ktorá po ukončení vyšetrovania podala na H. E. obžalobu pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, 2 písm. a Tr. zák. v podstate na tom skutkovom základe, ako je to popísané vo výrokovej časti tohto rozsudku.

Súd pôvodne vo veci po vykonanom dokazovaní rozhodol rozsudkom sp.zn. 1T/53/2010 zo dňa 23.08.2011 tak, že obžalovaného uznal vinným zo žalovaného skutku a to z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods.1,2 písm.a/ Trestného zákona , s poukazom na § 138 písm.h/ Trestného zákona a uložil mu trest odňatia slobody v trvaní 14 mesiacov, s podmieneným odkladom na skúšobnú dobu v trvaní 2 rokov, ako aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov na dobu 2 rokov. Poškodenú L. F. s nárokom na náhradu škody podľa § 288 ods.1 Trestného poriadku odkázal na konanie vo veciach občianskoprávných.

Proti tomuto rozsudku podal odvolanie obžalovaný, ktoré odôvodnil tým, že rozsudok je nezákonný a je v rozpore so zásadou náležitosti zistenia skutkového stavu uvedenou v § 2 ods.10 Trestného poriadku. V odvolaní tvrdil, že dopravnú nehodu nezavinil, ale jej príčinou bola strata smerovej stability vozidla v dôsledku technickej poruchy, čo potvrdil svedok F.Š., ktorý bol pre havarované vozidlo v Rakúsku a tento vypovedal, že videl poškodenú pravú prednú pneumatiku ním riadeného vozidla. Tento svedok nebol nikým ovplyvňovaný a tento sám oslovil svedka O., že zistil poškodenie pneumatiky, ktoré mohlo byť príčinou nehody. Čo sa týka dôveryhodnosti jeho výpovede v odvolaní uviedol, že policajti v Rakúsku ho vypočúvali bezprostredne po nehode, po tom , čo bol prepustený z lekárskeho ošetrovania, kedy sa cítil zle, mal bolesti a zvracal. Ďalej v odvolaní poukázal aj na to, že znalec Ing. F. na hlavnom pojednávaní uviedol, že jednou z príčin dopravnej nehody mohlo byť prasknutie pneumatiky v kombinácii s vysokou rýchlosťou a nedostatočnou hĺbkou dezénu pneumatík. Tento znalec tiež poukázal na nedostatočné zadokumentovanie stôp na mieste nehody rakúskou políciou, pričom možnosť náhleho prasknutia pneumatiky znalec nepripustil s tým, že z predloženej dokumentácie vyplýva, že vozidlo malo po nehode všetky pneumatiky pod tlakom. Jeho obhajobu, že nehodu nezavinil môže potvrdiť posudok Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline, kde s využitím poznatkov tohto ústavu možno exaktne zodpovedať otázku, či by v prípade náhleho úniku tlaku z pravej prednej pneumatiky ním riadeného vozidla mohlo dôjsť k takému pohybu vozidla, aký zodpovedal jeho polohe po nehode.

V podstate z týchto dôvodov a ďalších dôvodov uvedených v písomnom odvolaní obžalovaný žiadal rozsudok zrušiť a vrátiť vec na nové prejednanie a rozhodnutie s pokynom vyžiadať vo veci posudok ústavu.

Na podklade podaného odvolania Krajský súd v Košiciach uznesením sp.zn. 6To 103/2011 zo dňa 25.01.2012 v zmysle ustanovenia § 321 ods.1 písm.b/,c/ Trestného poriadku zrušil napadnutý rozsudok v celom rozsahu a podľa § 322 ods.1 Trestného poriadku vrátil vec okresnému súdu, aby ju v potrebnom rozsahu znova prejednal a rozhodol.

Krajský súd v zrušujúcom uznesení uviedol, že vzhľadom na doposiaľ vykonané dokazovanie vyplynuli dve verzie dopravnej nehody, z ktorých verzia obhajoby je založená na tvrdení obžalovaného, že príčinou vzniku dopravnej nehody je náhla strata tlaku pravej prednej pneumatiky - podporená

výpoveďami svedkov O. O. C. E. F. a verzia svedčiaca proti obžalovanému, spočívajúca v jazdení obžalovaného na vozidle s opotrebovanými pneumatikami, ktoré spolu s rýchlosťou boli príčinou straty stability, prejedenia do protismeru a následnej zrážky. Pritom prijať len jednu z alternatív dvoch možných spôsobov priebehu skutku možno len vtedy, ak je tento skutkový dej vykonaným dokazovaním jednoznačne a nepochybné preukázaný, kým druhá alternatíva skutkového deja vo vykonanom dokazovaní nemá oporu.

Vzhľadom na takúto dôkaznú situáciu krajský súd nariadil súdu I. stupňa v záujme náležitého zistenia skutkového stavu veci pribrať do konania Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline a tomuto uložiť:

1. posúdiť celkovú situáciu pri dopravnej nehode motorových vozidiel zn. Seat Leon a BMW 318d, ktoré viedli obžalovaný H. E. a poškodená L. F.,
2. posúdiť techniku jazdy vodičov H. E. C. L. F.,
3. uviesť rýchlosť jazdy oboch vodičov s tým, či rýchlosť ich jazdy bola primeraná k danej dopravnej situácii,
4. určiť príčinu vzniku dopravnej nehody z technického hľadiska, či touto príčinou bolo správanie sa niektorého z vodičov, prípadne aké iné okolnosti mali na ňu vplyv a v akej miere,
5. skúmať mieru zavinenia jednotlivých vodičov na dopravnej nehode, či niektorých z vodičov mohol dopravnej nehode zabrániť, a ak áno, akým spôsobom a z akých okolností,
6. posúdiť, či v prípade náhleho úniku tlaku v pravej prednej pneumatike vozidla obžalovaného mohlo dôjsť k takému pohybu vozidla, aký by zodpovedal jeho polohe po nehode,
7. vyjadriť sa ku všetkým skutočnostiam, ktoré sú podľa názoru znalca potrebné pre objektívne posúdenie veci a zistenie príčinnej súvislosti medzi konaním všetkých účastníkov dopravnej nehody a nastalým následkom.

Ďalej krajský súd v zrušujúcom uznesení upozornil okresný súd na zmluvu medzi Slovenskou republikou a Rakúskou republikou o doplnení Európskeho dohovoru o vzájomnej pomoci v trestných veciach z 20.04.1959 a uľahčenie jeho vykonávania (oznámenie Ministerstva zahraničných vecí SR č. 51/1996 Zb.), konkrétne na článok XV. ods.3 tejto zmluvy, podľa ktorého trestné činy spáchané v doprave sa v dožiadanom zmluvnom štáte posudzujú podľa dopravných predpisov platných na mieste činu.

Súd v intenciách zrušujúceho uznesenia krajského súdu nariadil kontrolné znalecké dokazovanie Ústavom súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, ktorému uložil zodpovedať na vyššie uvedené otázky.

Zo znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 99/2013 zo dňa 18.04.2013 vyplynulo nasledovné:

Obžalovaný v kritikom čase prechádzal pravotočivú zákrutu cesty L167 v danom úseku v smere jazdy od Prellenkirchenu technicky prijateľnou rýchlosťou cca 85 - 100 km/hod. Na konci tejto zákruty došlo k strate smerovej stability vozidla Seat Leon - pravotočivému šmyku, na ktorý obžalovaný reagoval natočením riadenia vľavo (v snahe zvládnuť vzniknutý nestabilný stav vozidla), ktorý spôsobil prejazd vozidla Seat do protismeru jazdného pruhu v pretáčavom ľavotočivom šmyku, kde sa v rýchlosti cca 75 km/hod. zrazilo s protiúdcim vozidlom BMW.

Poškodená jazdila po ceste L167 na vozidle BMW na rovnom úseku cesty technicky prijateľnou rýchlosťou cca 80 km/hod. Na pohyb protiúdcieho vozidla Seat, ktoré vychádzalo zo zákruty reagovala príbrzdením a po rozpoznaní straty smerovej stability tohto vozidla aj intenzívnym brzdením a vyhýbacím manévrom vpravo. V čase zrážky vozidiel bola okamžitá rýchlosť vozidla BMW cca 48 km/hod. pričom k zrážke vozidiel došlo v jazdnom pruhu vozidla BMW.

Pokiaľ ide o techniku jazdy poškodenej na BMW táto z technického hľadiska bola správna. Technika jazdy obžalovaného bola z technického hľadiska nesprávna. Nesprávnym prvkom v technike jazdy obžalovaného bola jazda rýchlosťou, ktorá bola vzhľadom na skutočný technický stav vozidla (ojazdené zadné pneumatiky s dezénom pod 1 mm) rýchlosťou blížiacou sa k hraničnej rýchlosti pre prejazd predmetnej zákruty na mokrej asfaltovej ceste (za predpokladu, že nedošlo pred zrážkou vozidiel k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky vozidla Seat), resp. rýchlosťou hraničnou pre prejazd predmetnej zákruty (za predpokladu, že pred zrážkou vozidiel došlo k náhlemu úniku vzduchu

z pravej prednej pneumatiky vozidla Seat). V prípade, ak nedošlo pred zrážkou vozidiel k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky vozidla Seat, potom prejazd vozidla Seat do protismeru bol spôsobený len nesprávnym smerovým vedením a ovládaním vozidla Seat vodičom, čo bolo tiež nesprávnym prvkom v technike jazdy.

V prípade ak pred zrážkou vozidiel došlo k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky vozidla Seat, tak táto skutočnosť mohla spôsobiť stáčanie vozidla Seat k pravému okraju cesty, na ktorý následne obžalovaný reagoval natočením riadenia vľavo v snahe zvládnuť vzniknutý nestabilný stav vozidla. Táto reakcia obžalovaného na vzniknutú situáciu spolu s ojazdenými zadnými pneumatikami Seat spôsobila následný prejazd vľavo točivom šmyku do protismeru, kde došlo k zrážke vozidiel. Nesprávnym prvkom v technike jazdy obžalovaného bola aj skutočnosť, že jazdil s vozidlom, ktorého technický stav nezodpovedal legislatívnym požiadavkám, keďže na zadnej náprave vozidla Seat boli pneumatiky s hĺbkou dezénu pod 1 mm.

Čo sa týka primeranosti rýchlosti jazdy oboch vodičov v danej dopravnej situácii v znaleckom posudku je konštatované, že poškodená na svojom vozidle sa pohybovala primeranou rýchlosťou. Obžalovaný pred začiatkom straty jeho smerovej stability sa pohyboval rýchlosťou cca 85 - 100 km/hod. Pri danom technickom stave vozidla Seat možnosť prejsť na mokrej asfaltovej ceste, predmetný pravotočivý smerový oblúk v jazdnom pruhu vozidla Seat za predpokladu správneho smerového vedenia a ovládania vozidla, ak by do tohto vchádzal rýchlosťou do cca 100 km/hod. Vypočítaná rýchlosť jazdy vozidla Seat 85-100 km/hod. pri prejazde predmetnou zákrutou bola pri danom technickom stave vozidla Seat nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča, totiž obžalovaný prechádzal zákrutu rýchlosťou blížiacou sa k hraničnej rýchlosti pre prejazd. Nižšia rýchlosť jazdy by pritom vodičovi umožňovala bezpečnejšie ovládať vozidlo a aj v prípade náhleho úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky by mal vodič lepšie možnosti vozidlo smerovo viesť tak, aby neopustilo jeho jazdný pruh.

Podľa záveru znaleckého posudku, čo sa týka príčiny vzniku dopravnej nehody, z technického hľadiska tak touto bola skutočnosť, že vozidlo Seat riadené obžalovaným po prejazde pravotočivej zákruty v smere jeho jazdy prešlo do protismerného pruhu, kde sa zrazilo s protiúdcim vozidlom BMW 318d.

Podľa záveru znaleckého posudku z technického hľadiska jazda poškodenej bola správna. Technika jazdy obžalovaného bola z technického hľadiska nesprávna, pričom na technickú príčinu dopravnej nehody mohla mať vplyv len technika jazdy obžalovaného. Nehode mohol zabrániť len v prípade, ak by s vozidlom neprešiel do protismerného jazdného pruhu.

V znaleckom posudku pokiaľ ide o zodpovedanie na otázku č. 6 , v jeho závere je uvedené, že pri prvotných úkonoch na mieste dopravnej nehody policajt dokumentujúci udalosť fotograficky zadokumentoval aj zapísal, že na pneumatikách zadnej nápravy vozidla Seat bol dezén ojazdený pod 1 mm, no nikde neuviedol, že by na pravom prednom kolese vozidla bol po nehode únik vzduchu. Na fotodokumentácii nie je vidieť na vonkajšej bočnici pneumatiky pravého predného kolesa vozidla Seat žiadne poškodenie tejto pneumatiky. Z technického hľadiska však nie je možné vylúčiť , že táto pneumatika bola po dopravnej nehode poškodená, pričom poškodenie nemusí byť na fotografiách viditeľné. Z technického hľadiska na základe pokladov nie je možné ustáliť (vylúčiť ani potvrdiť), či pred prejazdom vozidla Seat do protismeru došlo k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky tohto vozidla. Z vykonanej analýzy nehodového deja vyplýva, že bolo nájdené technicky prijateľné riešenie pohybu vozidla Seat Leon počas nehodového deja aj za predpokladu, že k udávanému úniku vzduchu z tejto pneumatiky pred zrážkou vozidiel došlo.

Obžalovaný v priebehu dokazovania na hlavných pojednávaniach vypovedal, že v kritický deň mal úmysel ísť na letisko do Viedne. V Rakúsku šiel po miestnych komunikáciách. Jazdil v kolóne a dodržiaval povolenú rýchlosť. Touto cestou na letisko jazdil prvýkrát v živote. Jazdil rýchlosťou 80-90 km/h. Bola hustá premávka a rýchlejšie sa nedalo ísť a pritom začalo pršať. Pred zákrutou mu na vozidle niečo prasklo, alebo buchlo, predpokladá, že v prednej časti. Zaregistroval tlmený zvuk a otras na vozidle, na to vozidlo sa dostalo do šmyku, nevedel posúdiť, či mu uteká zadná, alebo predná časť vozidla, snažil sa ho vyrovnať, no vozidlo sa dostalo do protismeru, zaregistroval náraz a ocitol sa už v poškodenom vozidle v poli. Nepamätal sa, čo sa dialo bezprostredne po tom, mal otras mozgu, no registroval prevoz do nemocnice v Hainburgu. V nemocnici mu dali dlahu na ľavú nohu a nejaké lieky. Neskôr prišli policajti a vzali ho na výsluch, pritom však bol otrasený a bol v strese. Pri výsluchu

bola prítomná tlmočníčka. Počas výpovede mal bolesti v žalúdku, bolela ho noha a bol aj vracat'. Počas výpovede policajtom hovoril, že s vozidlom nebolo niečo v poriadku, žiadal ich, aby vozidlo prekontrolovali. Povedal im, že pred šmykom začul tupý zvuk. Žiadal policajtov, aby zistili na vozidle, čo bolo príčinou šmyku, pretože šmyku predchádzala technická porucha. Čo sa týka vozidla Seat Leon, ktorým jazdil, toto nepoznal a jazdil na ňom prvýkrát. Nevšimol si pred jazdou, že boli ojazdené pneumatiky. Kamarát ho ubezpečil, že auto je v poriadku.

Obžalovaný po oboznámení sa so správou z vyšetrovania od Policajného inšpektorátu Hainburg, kde je uvedený, že po jeho súhlase bol prevezený na výsluch, pritom počas výsluchu sa nesťažoval na nevoľnosť, ani na iné bolesti a nepôsobil dojmom, že je omámený, alebo nepríčetný vypovedal, že je to pravda, no po nehode mal pocit na zvracanie, nepovedal však vypočúvajúcemu, že mu je špatne a že vypovedať nebude. Skutočnosť, že predtým, ako sa s vozidlom dostal do šmyku počul prasknutie, neuviedol asi preto, že bol v šoku. No asi sa domáhal u policajtov, aby bol zisťovaný technický stav vozidla. Je mu ľúto, čo sa stalo. Ďalej vypovedal, že havarované auto, ktoré dovezol F. z Rakúska nevidel. Asi po dvoch týždňoch ako havaroval, telefonoval s O., ktorý mu oznámil, že príčinou nehody mala byť prasknutá pneumatika. Bezprostredne po nehode do Rakúska prišiel pre neho O.. Fridrich sa dozvedel, že bola prasknutá pneumatika od F., lebo on mu to telefonicky oznámil. O prasknuté koleso sa nezaujímal, ani nechcel ho zobrať ako dôkazný prostriedok, lebo si myslel, že by mu to mohlo poškodiť.

Z „hlásenia o dopravnej nehode“ na č.l. 143-147 Policajného inšpektorátu Hainburg a.d. Donau vyplýva, že obžalovaný dňa 8.3.2007 okolo 14.10 hod. viedol osobné motorové vozidlo Seat Leon ev. č. LC 963-AZ (Sk) na komunikácii L167 v katastri obce 2472 Prellenkirchen, v smere do Bad Deutsch Altenburgu. Bezprostredne po pravotočivej zákrute na km 4.8 sa jeho vozidlo v dôsledku mokrej vozovky dostalo do šmyku a následne prešlo do protismeru vozidla BMW 318D, ev. č. ND-KB1, ktoré viedla L. F., ktorému sa nevedela vyhnúť a došlo k zrážke. Obe vozidlá skončili na priľahlom poli. Tehotná vodička BMW utrpela zranenia popísané vo výrokovej časti rozsudku. Je podozrenie, že H. E. spôsobil dopravnú nehodu.

Z vyšetrovania nehody vyplynulo, že H. E. jazdil na osobnom vozidle svojho priateľa bez toho, aby pred jazdou skontroloval jeho technický stav, na zadnej náprave vozidla boli namontované zimné pneumatiky, ktoré na celom obvode plášťa a na celej šírke vykazovali hĺbku dezénu len 1 mm a menej, čo bolo zistené opakovaným meraním Oblastného inšpektorátu Zaxa prístrojom na meranie hĺbky dezénu. Na vozovke L167 stála dažďová voda, ktorá tvorila koľaje a H. E. jazdil rýchlosťou asi 100 km/h podľa vlastného udania, pritom šlo o cestu s početnými zákrutami a touto trasou jazdil prvýkrát.

Z „hlásenia“ ďalej vyplýva, že k nehode došlo na úseku s početnými zákrutami a oblasť zákrut v smere na Prellenkirchen je označená dopravnými značkami „Pozor nebezpečenstvo“. Ďalej vyplýva, že na vozovke sa nedali zistiť žiadne stopy. Z ojazdených pneumatík vozidla Seat ev. č. LC 963 AZ (Sk) boli zhotovené fotografické snímky.

Z fotodokumentácie na č.l. 90 nevyplýva, že by niektoré z predných kolies bolo poškodené, resp. že by pneumatika nebola pod tlakom.

Zo správy z vyšetrovania nehody na č.l. 194-195 okrem iného vyplýva, že obžalovaný po ošetrení v nemocnici bol prepustený do domácej liečby a po jeho súhlase prevezený na výsluch na Policajný inšpektorát v Hainburgu. Pred, ani počas výsluchu sa nesťažoval na nevoľnosť, ani na iné bolesti a nepôsobil dojmom, že je omámený alebo nepríčetný. Nebolo mu na vracanie ani počas výsluchu, ktorý viedli rev. inšp. K. a rev. inšp. B., v prítomnosti slovenského tlmočníka. Nesťažoval sa na bolesti alebo nevoľnosť. H. E. bol vypočúvaný k priebehu nehody, k jej príčinám, k poveternostným podmienkam a k povahe vozovky. Rev. inšp. B. mu oznámil, že jazdil na vozidle, ktoré na pneumatikách zadnej nápravy vykazovali hĺbku profilu menej než 1 mm, resp. miestami žiadny profil. H. E. uviedol, že nevie nič o stave vozidla a ani ho pred jazdou neskontroloval. K príčine dopravnej nehody uviedol len, že pršalo a on naraz strhol vozidlo. Nepožiadal žiadneho policajta, ani na mieste nehody, ani na policajnej stanici, ani pri výsluchu v prítomnosti tlmočníka, aby jeho vozidlo bolo podrobené expertíze. Nevyjadril ani podozrenie na nejakú technickú chybu, ani že by pred nehodou počul nejaký zvuk (rachot) na svojom vozidle. Bol dokonca opytovaný na možnosť technickej chyby na vozidle. Uviedol však, že nevie, prečo sa vozidlo dostalo do šmyku a na ostatné sa už nepamätá.

Zo zápisnice o výsluchu podozrivého H. E. na č.l. I48 a I49, ktorý bol vykonaný dňa 8.3.2007 v čase od 17.14 hod. do 19.00 hod. za prítomnosti tlmočnice vyplýva, že H. E. bol oboznámený s predmetom výsluchu, bol poučený o zákonných dôvodoch pre odmietnutie výpovede, o práve, že na požiadanie môže byť pri výsluchu prítomná osoba, ktorej dôveruje. Pri tomto výsluchu v podstate uviedol, že pred nehodou jazdil so zaradením piateho rýchlostného stupňa a šiel rýchlosťou asi 100 km/h, pršalo, tvorili sa kolóny. Nevie prečo, ale zrazu strhol volant doľava a pokúsil dostať vozidlo späť do jeho jazdného pruhu. Na zákrutu sa vôbec nepamätal. Nad vozidlom stratil kontrolu, dostal sa do protismeru a došlo k zrážke s protiúdcim vozidlom. Vozidlo Seat si požičal od K. V., ktorý mu pri odovzdávaní povedal, že má na ňom namontované zimné pneumatiky. To, že zimné pneumatiky sú ojazdené a majú len dezén I-2 mm neskontroloval.

Súd po takto doplnenom dokazovaní, s prihliadnutím na už vykonané dôkazy, ako aj na to, že bolo nepochybne dokázané, že obžalovaný jazdil na vozidle, ktoré malo opotrebované zadné pneumatiky s hĺbkou dezénu pod 1 mm, doplnil skutok uvedený v obžalobe: „že neprispôsobil rýchlosť jazdy technickému stavu motorového vozidla, spočívajúcu v opotrebovaní zadných zimných pneumatikách s hĺbkou dezénu pod 1 mm“ a uznal obžalovaného rozsudkom zo dňa 17.06.2013 vinným z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods.1,2 písm.a/ Trestného zákona č. 300/2005 Z.z. v znení Zákona č. 692/2006 Z.z. s poukazom na § 138 písm.h/ Trestného zákona a § 20 ods.1 Rakúskeho zákona o cestnej premávke a uložil mu trest podľa § 157 ods.2 Trestného zákona s použitím § 38 ods.2,3, § 36 písm.j/ Trestného zákona odňatia slobody v trvaní 14 mesiacov s podmieneným odkladom na skúšobnú dobu v trvaní 2 rokov, ako aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov na dobu 2 rokov. Poškodenú L. F. s nárokom na náhradu škody podľa § 288 ods.1 Trestného poriadku odkázal na konanie vo veciach občianskoprávných.

Proti tomuto rozsudku zahlásil odvolanie obžalovaný ústne do zápisnice na hlavnom pojednávaní, ktoré aj písomne odôvodnil. V písomných dôvodoch odvolania uviedol, že znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline nebol okresným súdom vyhodnotený správne a preto rozhodnutie okresného súdu je nepresvedčivé a nezákonné. Navrhol, aby krajský súd napadnutý rozsudok zrušil a spod obžaloby ho oslobodil, pretože dopravnú nehodu nezavinil, ale jej príčinou bol náhly únik z pravej prednej pneumatiky, čím došlo k strate smerovej stability.

Proti rozsudku podal odvolanie aj okresný prokurátor, čo do výroku o náhrade škody, nesúhlasil s názorom okresného súdu, že vo veci by bolo potrebné vykonať ďalšie dokazovanie, ktoré by bolo nad rámec trestného stíhania, pretože poškodená v prípravnom konaní podrobne vyčíslila výšku spôsobenej škody, žiadala preto, aby krajský súd zrušil napadnutý rozsudok v časti výroku o náhrade škody a prikázal okresnému súdu, aby vo veci znova konal a rozhodol.

Obžalovaný vo vyjadrení k odvolaniu prokurátora v súvislosti s výrokom o odkázaní poškodenej s jej nárokom na náhradu škody na občianskoprávne konanie poukázal na fakt, že poškodenej už bola škoda nahradená poisťovňou v celkovej výške 47.593,47 € a na Okresnom súde v Lučenci je vedené konanie pod sp.zn. 17C/27/2011 o žalobe Slovenskej kancelárie poisťovateľov proti K. V. a spol. o náhradu škody v sume 47.593,47 €. Navrhol preto odvolanie prokurátora zamietnuť.

Na základe podaných odvolaní Krajský súd v Košiciach uznesením sp.zn. 6To/89/2013 zo dňa 30.10.2013 podľa § 321 ods.1 písm.b/,c/ Trestného poriadku zrušil napadnutý rozsudok v celom rozsahu a podľa § 322 ods.1 Trestného poriadku vrátil vec súdu I. stupňa, aby ju v potrebnom rozsahu znova prejednal a rozhodol.

V zrušujúcom uznesení poukázal na uznesenie Krajského súdu v Košiciach sp.zn. 6To/103/2011 zo dňa 25.01.2012, kde je konštatované, že existujú dve verzie dopravnej nehody, z ktorých verzia obhajoby je založená na tvrdení obžalovaného, že príčinou vzniku dopravnej nehody je náhla strata tlaku v pravej prednej pneumatike a verzia svedčiaca proti obžalovanému, spočívajúca v jazdení obžalovaného na vozidle s opotrebovanými pneumatikami, ktoré spolu s rýchlosťou boli príčinou straty stability, prejedania do protismeru a následnej zrážky. Pritom podľa zrušujúceho uznesenia krajského súdu zo záverov znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline vyplýva, že v prípade, ak nedošlo pred zrážkou vozidiel k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky vozidla SEAT, potom prejazd vozidla SEAT do protismeru bol spôsobený len nesprávnym smerovým vedením a ovládaním vozidla SEAT obžalovaný, čo bolo tiež nesprávnym prvkom v jeho technike jazdy. V prípade, že pred

zrážkou vozidiel došlo k náhlemu úniku vzduchu pravej prednej pneumatiky vozidla SEAT, tak táto skutočnosť mohla spôsobiť stáčanie vozidla SEAT k pravému okraju cesty, na ktorý obžalovaný reagoval natočením riadenia vľavo. Pri takomto priebehu nehodového deja mohol byť prvotným impulzom pre stratu smerovej stability vozidla SEAT práve náhly únik vzduchu z pravej prednej pneumatiky. Reakciu vodiča - obžalovaného na vzniknutú situáciu, ale z technického hľadiska nie je možné považovať za nesprávnu. Nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča E. - obžalovaného bola skutočnosť, že jazdil s vozidlom, ktorého technický stav nezodpovedal legislatívnym požiadavkám, keďže podľa údajov v spisovom materiáli pneumatiky na zadnej náprave vozidla SEAT boli s hĺbkou dezénu pod 1 mm. Z technického hľadiska teda na základe podkladov v spisovom materiáli nie je možné ustáliť (vylúčiť ani potvrdiť), či pred prejazdom vozidla SEAT do protismeru došlo k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky tohto vozidla.

Ďalej krajský súd v zrušujúcom uznesení, vzhľadom na doteraz vykonané dokazovanie nariadil skúmať, či prípadnú nesprávnu techniku jazdy obžalovaného možno považovať za porušenie dôležitej povinnosti uloženej obžalovanému podľa Zákona č. 315/1996 Z.z. v znení neskorších predpisov o premávke na pozemných komunikáciách, pretože porušenie dôležitej povinnosti uloženej podľa zákona predstavuje závažnejšie konanie, než je bežné porušenie zákonom stanovených povinností.

Vzhľadom na dôkaznú situáciu krajský súd uložil okresnému súdu podrobne vypočítať spracovateľa znaleckého posudku.

Súd na hlavnom pojednávaní doplnil už vykonané dokazovanie výsluchom znalca - jedného zo spracovateľov znaleckého posudku č. 99/2013 Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline Ing. C. J.. Tento na hlavnom pojednávaní na otázku prokurátora vypovedal, že v plnej miere sa pridriavajú znaleckého posudku, ktorý bol písomne podaný. Na otázku obhajcu v súvislosti s technickým stavom - opotrebovaním zadných pneumatík vozidla SEAT vypovedal, že pri vypracovávaní znaleckého posudku vychádzali z prvotnej dokumentácie a fotodokumentácie ľavého zadného kolesa vozidla SEAT. Na otázku, ak by nebolo došlo k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky, či by došlo k dopravnej nehode znalec odpovedal, že z technického hľadiska nie je možné vyhodnotiť na základe predložených podkladov, či k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky vozidla SEAT došlo alebo nie. V prípade, ak k tomuto úniku nedošlo, potom nesprávna technika jazdy vodiča vozidla SEAT spôsobila stratu smerovej stability jeho vozidla a následný prejazd do protismeru, kde došlo k zrážke. V prípade, ak k úniku vzduchu z pneumatiky pravého predného kolesa vozidla SEAT došlo, potom tento únik mohol vyvolať stratu stability vozidla, jeho natáčanie k pravému okraju vozovky, na ktorú vodič reagoval korekciou riadenia, v snahe udržať smerovú stabilitu vozidla, čo ale vyvolalo opäť prejazd vozidla SEAT do protismeru.

Z výpovede znalca na hlavnom pojednávaní, ako aj zo znaleckého posudku vyplynulo, že vychádzajúc z nárazových rýchlostí oboch vozidiel - SEAT 75km/hod. a BMW 48 km/hod., pri verzii, že k zrážke došlo pri náhlom úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky, vozidlo SEAT sa pohybovalo rýchlosťou 100 km/hod. a pri druhej verzii rýchlosťou 85 km/hod. Podľa znalca a názoru Ústavu súdneho inžinierstva, vzhľadom na skutočný technický stav vozidla SEAT v čase dopravnej nehody (opotrebované zadné pneumatiky), poveternostné podmienky a samotné miesto dopravnej nehody, je možné považovať za primeranú rýchlosť pre prejazd predmetnej zákruty rýchlosť do cca 80 km/hod.. Pri tejto rýchlosti je možné považovať prejazd zákruty za bezpečný.

Pokiaľ ide o to, či poškodeného pravé predné koleso bolo tak poškodené, že by nebolo možné dostať vozidlo na korbú odťahovky znalec uviedol, že vzhľadom na fotodokumentáciu bolo možné bez problémov natiahnuť pomocou navijaka havarované vozidlo na ložnú plochu odťahovky. Na otázku, či možno vylúčiť prípadné poškodené pravej prednej pneumatiky vozidla SEAT nárazom, znalec uviedol, že vzhľadom na vzájomnú polohu vozidiel v čase zrážky, ktorá je okrem iného znázornená na čl. 50 znaleckého posudku, je možné usudzovať, že pri nehodovom deji mohlo dôjsť ku kontaktu pneumatiky pravého predného kolesa vozidla SEAT s vozidlom BMW, z uvedeného dôvodu z technického hľadiska nie je možné vylúčiť, že k udávanému poškodeniu vonkajšej bočnice pneumatiky pravého predného kolesa došlo pri zrážke. Pokiaľ by bolo koleso v stave, ako bolo po dopravnej nehode k dispozícii, teoreticky by bolo možné na základe prípadných zanechaných stôp na tejto pneumatike usudzovať, či sa vozidlo pohybovalo určitý časový úsek s poškodenou pneumatikou. Obvykle túto skutočnosť je možné vidieť na bočnici plášťa pneumatiky.

Súd po zhodnotení vykonaného dokazovania v zmysle zásad uvedených v ustanovení § 2 ods.12 Trestného poriadku dospel k jednoznačnému záveru, že obžalovaný konaním popísaným vo výrokovej časti tohto rozsudku naplnil všetky znaky prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods.1 Trestného zákona a § 20 ods.1 Rakúskeho zákona o cestnej premávke.

Totíž výsledky vykonaného dokazovania v danom prípade vyznievajú jednoznačne a tvoria úplne ucelenú reťaz tak priamych ako aj nepriamych dôkazov, z ktorých možno vyvodiť bezpečný záver, že obžalovaný skutok spáchal tak, ako je popísaný vo výrokovej časti tohto rozsudku.

Podľa ustanovenia § 157 ods. 1 Tr. zákona prečinu ublíženia na zdraví sa dopustí ten, kto inému z nedbanlivosti spôsobí ťažkú ujmu na zdraví.

Objektom tohto trestného činu je ľudské zdravie a predmetom útoku je živý človek. Na naplnenie zákonných znakov tohto prečinu sa vyžaduje, aby páchatel' inému z nedbanlivosti spôsobil ťažkú ujmu na zdraví.

Z vykonaného dokazovania nepochybne vyplynulo, že obžalovaný svojim nedbanlivostným konaním, keď rýchlosť jazdy neprispôbil svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla a poveternostným podmienkam, ktoré mohol a mal predvídať, čím prešiel do protismeru, kde zavinil zrážku s iným motorovým vozidlom, čím inému spôsobil ťažkú ujmu na zdraví, porušil povinnosti vodiča uvedené v ustanovení § 15 ods. 1 zákona o premávke na pozemných komunikáciách č. 315/1996 Z.z., v znení neskorších noviel, ako aj z ustanovenia § 20 ods.1 Zákona o cestnej premávke Rakúskej republiky, podľa ktorého vodič motorového vozidla je povinný prispôbiť rýchlosť vozidla daným alebo dopravnými značkami oznamovaným okolnostiam, najmä stavu a povahe vozovky, dopravným a poveternostným podmienkam, ako aj vlastnostiam vozidla a nákladu.

Zo správy z vyšetrovania nehody na čl. 143-147, 194-195, ako aj fotodokumentácie nepochybne vyplýva, že obžalovaný jazdil na vozidle s opotrebovanými pneumatikami, ktoré aj podľa znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline boli spolu s rýchlosťou príčinou straty stability a prejedenia do protismeru a následnej zrážke. Ako vypovedal jeden zo spracovateľov znaleckého posudku na hlavnom pojednávaní, podľa názoru jeho a ústavu súdneho inžinierstva, vzhľadom na skutočný technický stav vozidla SEAT v čase dopravnej nehody, poveternostné podmienky a samotné miesto dopravnej nehody, je možné považovať za primeranú rýchlosť pre prejazd predmetnej zákruty rýchlosť do cca 80 km/hod. Pri tejto rýchlosti je možné považovať prejazd zákruty za bezpečný. Ako však vyplynulo zo znaleckého posudku, vychádzajúc z konečných polôh vozidiel po nehode, vozidlo SEAT riadené obžalovaným pri verzii, že nedošlo k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky, pred zrážkou v čase cca 2,90 sec. jazdilo rýchlosťou cca 85 km/hod. teda rýchlosťou, ktorou vzhľadom na technický stav vozidla (ojazdené zadné pneumatiky) a poveternostné podmienky, nemohlo bezpečne prejsť zákrutou a preto sa dostalo do protismeru. Na druhej strane pri verzii, že došlo k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky v čase cca 2,95 sec. pred zrážkou vozidiel, vozidlo SEAT riadené obžalovaným sa pohybovalo rýchlosťou cca 100 km/hod., teda aj pri tejto verzii obžalovaný jazdil pred nehodou, vzhľadom na technický stav aute- ojazdené zadné pneumatiky a poveternostné podmienky neprimeranou rýchlosťou, v dôsledku ktorej prešiel do protismeru a zavinil tak nehodu.

Podľa Vládneho nariadenia č. 195/2006 Z.z., § 3 hĺbka dezénu zimných pneumatík nesmie byť menej ako 3 mm a letných menej ako 1,6 mm.

Na rozdiel od obžaloby, vzhľadom na vykonané dokazovanie, súd konanie obžalovaného popísané vo výrokovej časti tohto rozsudku, kvalifikoval len podľa ods.1 ustanovenia § 157 a nie aj podľa odseku 2 s poukazom na ustanovenie § 138 písm.h/ Trestného zákona.

Podľa ods.2 citovaného ustanovenia , uvedeného prečinu sa páchatel' dopustí, ak čin uvedený v ods.1 spácha závažnejším spôsobom konania. V zmysle ustanovenia § 138 písm.h/ Trestného zákona, závažnejším spôsobom sa rozumie páchanie trestného činu, porušením dôležitej povinnosti vyplývajúcej z páchatel'ovho zamestnania, postavenia a lebo funkcie alebo uloženej mu podľa zákona.

Za porušenie dôležitej povinnosti vodiča v premávke na pozemných komunikáciách sa považuje také porušenie povinnosti vodiča motorového vozidla, ktoré so zreteľom na všetky okolnosti prípadu môže mať za danej situácie za následok vážnu dopravnú nehodu a ktoré podľa všeobecnej skúsenosti takýto následok aj skutočne máva.

Súdna prax za porušenie dôležitej povinnosti považuje napr. neprimeranú rýchlosť, jazdu pod vplyvom alkoholu, liekov, značnej únavy, nedania prednosti v jazde, vedomé použitie vozidla na jazdu s neúčinnými brzdami a pod.

Porušenie dôležitej povinnosti uloženej vodičovi podľa zákona je spojené s agresívnou jazdou, s hazardným alebo iným nebezpečným spôsobom jazdy, ktorý svedčí o bezohľadnom vzťahu.

Zo znaleckého posudku a výpovede znalca, podľa názoru súdu nepochybne vyplynulo, že príčinou nehody bola rýchlosť a zlý technický stav vozidla, t.j. opotrebovanie zadných pneumatík, práve tieto dve skutočnosti spôsobili stratu smerovej stability a prejedenie do protismeru a následnej zrážky.

Súd vychádzajúc z verzie, že pred zrážkou nedošlo k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky vozidla SEAT, zistenú rýchlosť znaleckým dokazovaním pred nehodou, t.j. 85 km/hod. nepovažoval za výrazne neprimeranú a agresívnu a preto konanie obžalovaného kvalifikoval len podľa ustanovenia § 157 ods.1 Trestného zákona.

Pokiaľ ide o verziu tvrdenú obžalovaným, že príčinou vzniku dopravnej nehody bola náhla strata tlaku v prednej pneumatike, súd poznamenáva, že ide len o tvrdenie, ktoré nie je podložené žiadnym objektívnym dôkazom. Tvrdenia svedkov F., ohľadne poškodenia pneumatiky sú rozporné, keď svedok O. tvrdil, že videl poškodené koleso namontované na aute a svedok F. tvrdil, že O. prišiel pozrieť auto a koleso bolo odmontované. Tvrdenie o poškodení vozidla F. je spochybnené aj výpoveďou znalca na hlavnom pojednávaní (viď vyššie uvedené). Objektívne je nepochybne preukázané len to, že zadné zimné pneumatiky boli opotrebované a práve táto skutočnosť spolu s rýchlosťou a poveternostnými podmienkami, ako to vyplynulo aj zo znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline boli príčinou prejedenia do protismeru vozidlom riadeným obžalovaným a zavinenia nehody, pri ktorej poškodená utrpela poranenia, popísané vo výrokovvej časti tohto rozsudku, ako to vyplýva zo znaleckého posudku na čl. 160-170, ako aj odborného lekárskeho vyjadrenia na čl. 271-279, ktoré v zmysle ustanovenia § 123 ods.3 písm.g/ a i/ Trestného zákona sú ťažkou ujmom na zdraví.

Nie je ničím preukázané, že pokiaľ by aj bola poškodená pneumatika, že k jej poškodeniu došlo pred nehodou a teda pokiaľ v skutočnosti bola poškodená ako to tvrdia svedkovia F. a O., nie je objektívne preukázané, či k poškodeniu došlo pred nehodou alebo počas nehodového deja. Podľa znalca Ing. J., vzhľadom na vzájomnú polohu vozidiel v čase zrážky, ktorá je znázornená na čl. 50 znaleckého posudku, je možné usudzovať, že pri nehodovom deji mohlo dôjsť ku kontaktu pneumatiky pravého predného kolesa vozidla SEAT s vozidlom BMW a preto z technického hľadiska nemožno vylúčiť, že k udávanému poškodenou vonkajšej bočnice pneumatiky pravého predného kolesa došlo pri zrážke.

Súd obranu obžalovaného, spočívajúcu v tom, že k strate stability a následného prejedenia do protismeru došlo v dôsledku prasknutia prednej pneumatiky, hodnotí len ako účelovú a nepresvedčivú, poukazujúc aj na závery kontrolného znaleckého posudku. Obžalovaný v tomto smere vypovedal rozporuplne. V prípravnom konaní tvrdil, že pri výsluchu pred policajmi v Rakúsku hovoril, že s vozidlom nebolo nič v poriadku a žiadal, aby vozidlo prekontrolovali a že pred šmykom počul tupý zvuk, teda že šmyku predchádzala technická porucha a pri výsluchu sa sťažoval nevoľnosť. Na hlavnom pojednávaní dňa 17.10.2010 po oboznámení sa so správou z vyšetrovania od policajného inšpektorátu Hainburgu vypovedal, že skutočnosť, že počul pred šmykom prasknutie nevedel asi preto, že bol v šoku a vypočúvajúcemu nepovedal, že mu je špatne. Aj svedok O. O. potvrdil, že keď sa obžalovaného pýtal, ako došlo k nehode, tento mu nevedel povedať, ako sa to stalo. Teda nepovedal mu, že by pred nehodou počul nejaké prasknutie. Obžalovaný na hlavnom pojednávaní konanom dňa 23.08.2011 vypovedal, že asi po 2 týždňoch od nehody O. mu telefonoval, že príčinou nehody mala byť prasknutá pneumatika, no havarované auto, ktoré bolo u F.Š. pozrieť nebol, ani o koleso sa nezaujímal. Ani tvrdenie obžalovaného, že v kritický čas autom jazdil prvýkrát, vzhľadom na výpoveď svedka O., ktorý tvrdil, že týmto autom obžalovaný jazdil, nemožno považovať za hodnoverné.

Vzhľadom na vyššie uvedené sú značné pochybnosti v tvrdeniach obžalovaného a svedkov, ktoré sú navyše spochybnené aj znaleckým dokazovaním, súd sa priklonil k verzii, že k nehode nedošlo v dôsledku verzie tvrdenej obžalovaným, čo v konečnom dôsledku je pre neho priaznivejšie, pretože pri tejto verzii obžalovaný pred nehodou by jazdil rýchlosťou cca 100 km /hod., čo by bolo potrebné hodnotiť ako agresívnu jazdu a porušenie dôležitej povinnosti a teda konanie obžalovaného kvalifikovať podľa ustanovenia § 157 ods.1 Trestného zákona s poukazom na § 138 písm.h/ Trestného zákona. Ako však zo záverov znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline vyplynulo, z technického hľadiska nemožno vylúčiť ani túto verziu. Súd vychádzajúc zo zásady in dubio pro reo, v pochybnostiach v prospech obžalovaného, priklonil sa k verzii, že pred nehodou nedošlo k náhlemu úniku vzduchu z pravej prednej pneumatiky vozidla SEAT.

Súd pri určení druhu a výmery trestu postupovala podľa zásad uvedených v § 34 a nasl. Trestného zákona. Obžalovaný v mieste bydliska je hodnotený všeobecne. Doposiaľ súdne trestaný nebol.

Podľa ustanovenia § 38 ods. 2 Tr. zák. pri určovaní druhu trestu a jeho výmery musí súd prihliadať na pomer a mieru závažnosti poľahčujúcich a priťažujúcich okolností. V zmysle citovaného ustanovenia súd prihliadol na poľahčujúcu okolnosť v zmysle § 36 písm. j Tr. zák. spočívajúcu v tom, že pred spáchaním trestného činu viedol riadny život. Iné poľahčujúce okolnosti zistené neboli. Priťažujúca okolnosť zistená nebola.

V zmysle vyššie uvedených zásad, prihliadajú aj na uplynutú dobu od spáchania posudzovanej trestnej činnosti, súd obžalovanému uložil trest odňatia slobody s podmieneným odkladom na dolnej hranici trestnej sadzby na skúšobnú dobu - 1 roka, ako aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov na dobu 1 roka. Mal za to, že takto uložený trest je postačujúci na jeho prevýchovu a nápravu.

Podľa ustanovenia § 288 ods. I Tr. por. poškodenú s nárokmi na náhradu škody odkázal na konanie vo veciach občianskoprávných, nakoľko o výške škody je potrebné vykonať rozsiahle dokazovanie, ktoré presahuje potreby trestného konania a navyše za škodu zodpovedá aj prevádzkovateľ motorového vozidla, ktorým obžalovaný nebol a vzhľadom na neprítomnosť poškodenej na hlavnom pojednávaní, hoci predvolanie riadne prevzala, nebolo možné zistiť, či k náhrade škody aspoň čiastočne došlo z titulu zákonného poistenia motorových vozidiel, pritom podľa udania obžalovaného k náhrade škody už malo dôjsť Slovenskou kanceláriou poisťovateľov.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku je prípustné odvolanie, ktoré možno podať na Okresnom súde v Rožňave do 15 dní od oznámenia rozsudku. Odvolanie má odkladný účinok (§ 306/2).

Odvolanie môžu podať:

prokurátor pre nesprávnosť ktoréhokoľvek výroku (§ 307/1a), a to v neprospech i v prospech obžalovaného (§ 308/1,2). V prospech obžalovaného môže podať odvolanie aj proti vôli obžalovaného (§ 308/2).

obžalovaný pre nesprávnosť výroku, ktorý sa ho priamo týka (§ 307/1b), a to len vo svoj prospech (§ 308/2)

príbuzný obžalovaného v priamom rade, jeho súrodenci, osvojiteľ, osvojenec, manžel a druh (pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného), a to len v jeho prospech (§ 308/2)

poškodený, ktorý uplatnil nároku na náhradu škody, pre nesprávnosť výroku o náhrade škody (§ 307/1c), a to v neprospech obžalovaného (§ 308/1). Ak je poškodeným právnická osoba, odvolanie môže podať len osoba oprávnená konať za právnickú osobu (§ 68)

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.