

Súd: Okresný súd Martin
Spisová značka: 2T/138/2014
Identifikačné číslo súdneho spisu: 5714011126
Dátum vydania rozhodnutia: 19. 02. 2016
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: Mgr. Miroslav Mazúch
ECLI: ECLI:SK:OSMT:2016:5714011126.2

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Martin v konaní pred samosudcom Mgr. Miroslavom Mazúchom na hlavnom pojednávaní 19.2.2016 takto

r o z h o d o l :

Obžalovaný
S.. C. U., R.. XX.XX.XXXX C. K., T. D. K., C.. Š.N.
XXXX/XX,

u z n á v a s a z a v i n n é h o , ž e

dňa 17.03.2014 v čase približne o 19.10 h. (astronomický súmrak) viedol ako vodič osobné motorové vozidlo zn. Mercedes - Benz, ev. č.: K. XXXDL po miestnej komunikácii s dovoleným rýchlostným limitom 50 km/h na ul. Jilemnického v Martine, na ceste I/65 v km 139,560 v smere od mesta Vrútky na smer centrum mesta Martin v ľavom jazdnom pruhu z pohľadu vodiča rýchlosťou 53 až 61 km/h, kde v uvedenom kilometri, mimo priechodu pre chodcov, asi 24 až 29 metrov za ním, v blízkosti zastávky pravidelnej verejnej dopravy, asi 1 meter až 1,9 metra vľavo do deliacej čiary medzi jazdnými pruhmi s nohami v polohe pre chôdzu sa na vozovke, v jej slabšie osvetlenom úseku, v tom čase nachádzal chodec N. D., R.. XX.XX.XXXX, R. D. K., B.. T. XXXX/XX, v oblečení tmavých odtieňov, ktorý nemal na sebe reflexné prvky a bol pod vplyvom alkoholu v koncentrácii 3,16 g/kg (promile), t.j. v stave akútnej otravy (intoxikácie) alkoholom, obžalovaný na vzniknutú situáciu reagoval s oneskorením 0,8 až 1,4 sekundy, v dôsledku čoho došlo k stretu strednej prednej časti osobného motorového vozidla zn. Mercedes - Benz, ev. č.: K. XXXDL a ľavej pootočenej bočnej plochy tela chodca N. D., ktorý v dôsledku nárazu utrpel okrem menej závažných zranení lokalizovaných na rôznych častiach tela aj zlomeninu rebier, roztrhnutie srdcovnice, trhlinu sleziny a ľavej obličky spolu s významným zakrvácaním tkanív ľavej časti brušnej dutiny a zapobrušnicového priestoru, ktoré boli nezlučiteľné so životom a ktorým na mieste podľahol, pričom podľa znaleckého posudku č. 55/2014 z 24.06.2014 znalca X.. S. W., znalca z odboru doprava cestná, odvetvie technický stav vozidiel, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty cestných vozidiel, obžalovaný mohol zrážke zabrániť z rýchlosti 61 km/h intenzívnym brzdením v čase, keď mohol rozpoznať chodca na vzdialenosť minimálne 33 metrov, z rýchlosti 53 km/h, ak by na vzniknutú situáciu reagoval v čase 1,86 sekundy pred zrážkou na vzdialenosť 27 metrov pred miestom zrážky a z rýchlosti dovolenej 50 km/h mohol zastaviť 2,5 metra až 8,5 metra pred miestom zrážky, ak by reagoval v čase, keď mohol ako vodič rozpoznať chodca (27 metrov, resp. 33 metrov),

t e d a

inému z nedbanlivosti spôsobil smrť,

č í m s p á c h a l

prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Tr. zák.,

z a t o s a o d s u d z u j e

Podľa § 149 ods. 1, § 38 ods. 2 Tr. zák. na trest odňatia slobody vo výmere 6 (šesť) mesiacov.

Podľa § 49 ods. 1 písm. a/ Tr. zák. obžalovanému výkon trestu odňatia slobody podmiennečne odkladá.

Podľa § 50 ods. 1 Tr. zák. určuje skúšobnú dobu vo výmere 1 (jeden) rok.

Podľa § 61 ods. 1, ods. 2, § 38 ods. 2 Tr. zák. obžalovanému ukladá trest zákazu činnosti vedenia motorových vozidiel vo výmere 5 (päť) rokov.

o d ô v o d n e n i e :

Prokurátor Okresnej prokuratúry Martin podal 1.8.2014 obžalobu na S.. C. U. pre skutok právne posúdený ako prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Tr. zák. na tom skutkovom základe, ako je uvedené vo výroku podanej obžaloby.

Súd trestným rozkazom zo 17.2.2015, č. k. 2T/138/2014-198 uznal obžalovaného vinným z prečinu usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Tr. zák. a podľa § 149 ods. 1, 36 písm. l/, 38 ods. 3 Tr. zák. mu uložil trest odňatia slobody vo výmere 6 mesiacov, ktorý podľa § 49 ods. 1 písm. a/ Tr. zák. a § 50 ods. 1 Tr. zák. odložil na skúšobnú dobu vo výmere 1 rok. Podľa § 61 ods. 1, ods. 2, § 36 písm. l/, 38 ods. 3 Tr. zák. obžalovanému uložil trest zákazu činnosti vedenia motorových vozidiel vo výmere 5 rokov.

Obžalovaný voči trestnému rozkazu podal v zákonnej lehote odpor a 30.3.2015 aj návrh na odňatie a prikázanie veci podľa § 23 ods. 1 Tr. por.

Krajský súd v Žiline uznesením z 21.5.2015, č. k. 3Nto/7/2015-215 samosudcu podľa § 32 ods. 1 Tr. por. nevylúčil z vykonávania úkonov trestného konania a podľa § 23 ods. 1 trestnú vec obžalovaného Okresnému súdu Martin neodňal.

Obžalovaný na hlavnom pojednávaní nechcel uzavrieť dohodu o vine a treste, rovnako sa vyjadril prokurátor. Po prednesení obžaloby obžalovaný vyhlásil, že je nevinný zo skutku uvedeného v obžalobe.

Súd na hlavnom pojednávaní vykonal dokazovanie výsluchom obžalovaného S.. C. U., výsluchom znalcov X.. S. W. z odboru doprava cestná, odvetvie technický stav vozidiel, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty cestných vozidiel, N.. K.. F. R. P. z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie súdne lekárstvo a toxikológia, prečítaním výpovedí svedkov K. D.Í., S. F., N. W., X.. C. I., N. J., prečítal listinné dôkazy, najmä zápisnicu o obhliadke miesta dopravnej nehody, zmluvu o nájme dopravného prostriedku, faktúru, príjmový pokladničný doklad, evidenčnú kartu vodiča, správu o povesti a odpis z registra priestupkov i trestov obžalovaného a oboznámil fotodokumentáciu.

Vykonaným dokazovaním na hlavnom pojednávaní a jeho zhodnotením v súhrne mal súd preukázané, že obžalovaný sa dopustil konania tak, ako bol z neho uznaný za vinného vo výrokovej časti tohto rozsudku. Obžalovaný je predovšetkým usvedčovaný výsledkami znaleckého skúmania z odboru doprava cestná, znaleckého skúmania z odboru zdravotníctvo a farmácia, výpoveďami svedkov, zápisnicou o obhliadke miesta činu, zápisnicou o obhliadke motorového vozidla, fotodokumentáciou a ďalšími listinnými dôkazmi.

Obžalovaný v podstate vypovedal, že motorové vozidlo viedol v ľavom jazdnom pruhu po ulici Jilemnického v Martine. Pred prechodom pre chodcov, pri ktorom je zastávka verejnej autobusovej dopravy znížil rýchlosť na 40 km/h., pretože tam bolo viac ľudí. Dával pozor, aby mu cez cestu neprešiel chodec. Rýchlosť znížil pomocou funkcie DISTRONIC PLUS, ktorá slúži na priestorové videnie zorného poľa pred vozidlom a pri akomkoľvek pohybe pred vozidlom brzdí. Plynule prešiel cez prechod pre chodcov. Odrazu zbadal pred sebou chodca na úrovni ľavej časti vozidla. Do chodca narazil, šliapol na brzdu. Chodec bol odhodený niekoľko metrov od vozidla. Poskytol mu prvú pomoc a privolal záchranku

aj požiariarov. Vôbec sa nevedel vyjadriť z ktorej strany chodec prišiel. Podľa jeho názoru, ak by prišiel z pravej strany vozovky v smere jeho jazdy, tak by ho videl. Poveternostné podmienky boli dobré, svetlo pouličné osvetlenie, prechod pre chodcov bol osvetlený silnejšou intenzitou svetla. Keď opúšťal prechod, tak vchádzal do tmavšieho pásma, ktoré bolo osvetlené menšou intenzitou. Venoval sa v plnej miere riadeniu motorového vozidla. Neurobil nič, čo by odpútavalo jeho pozornosť. Obžalovaný prejavil ľútosť a poukázal na to, že dopravná nehoda bola pre neho veľkým traumatickým zážitkom. V rámci svojich možností finančne zabezpečil pohreb poškodeného. Snažil sa navštíviť aj jeho brata, ktorý bol taktiež bezdomovcom, aby aspoň takýmto spôsobom prejavil rodine ľútosť.

Obžalovaný na hlavnom pojednávaní doplnil, že sa pri jazde díval pred seba. Nikoho nevidel a odrazu mal chodca pred sebou. Vozidlom do neho narazil a chodec odletel niekoľko metrov. Myslel si, že chodec sa dostal na vozovku z ľavej strany, z ostrovčeka, pretože on sa periférne pozeral na pravú stranu, kde bola zastávka. Myslel si, že mal zapnutú aj funkciu DISTRONIC, ktorá reaguje na pohyb pred vozidlom možno do vzdialenosti 20 až 30 metrov. Šancu zabrzdíť nemal, bol to moment a nasledoval náraz. Chodca jednoducho nevidel, len zrazu zaregistroval náraz.

Svedok N. W. vypovedal, že pozerajúc rozpis autobusov MHD Martin na zástavke počul tupý náraz. V tom sa otočil na cestu a zbadal osobu, ktorá bola na prednej kapote motorového vozidla a následne bola z nej odhodená na cestu do vzdialenosti asi 10 metrov. Všetko sa zbehlo veľmi rýchlo. Poveternostné podmienky boli dobré a cesta osvetlená.

Svedok X.. C. I. vypovedal, že vystúpil na zástavke MHD v Martine. Bol otočený smerom do mesta a telefonoval s manželkou. V tom počul ranu, náraz a myslel si, že niekomu roztrhlo pneumatiku. Keď sa otočil, videl v ľavom jazdnom pruhu v smere na centrum mesta Martin auto tmavej farby a letiacu osobu. Vodič vystúpil a ihneď volal záchranku. Bol večer, tma, ale sucho a relatívne teplo.

Svedok N. J. vypovedal, že kráčal po chodníku z druhej strany komunikácie. Počas kráčania videl ako čierny mercedes zrazil chodca. Nevidel to priamo, viac zboku. Videl len ako auto narazilo čelne do chodca, ktorý odletel asi 20 metrov. Auto po náraze ostalo v pohybe, ale ihneď zastavilo a vodič volal záchranku. Bol prvý pri chodcovi, ale zrazený muž nejavil známky života. Bol večer, tma, sucho a teplo. Určite nebolo mokro. Nevidel, odkiaľ sa chodec dostal na vozovku. Mal iba pocit, že chodec bol na ostrovčeku v strede a potom videl náraz. Nemohol však potvrdiť, že chodec išiel zo strany od J. (poznámka súdu: z ľavej strany z pohľadu vodiča). Neskôr videl, že zrazený chodec bol bezdomovec, ktorý postával pred J. a preto len predpokladal, že išiel z tej strany. Chodca však nevidel prechádzať cez cestu, pretože bola tma.

Z výpovedí obžalovaného aj svedkov vyplýva, že videli iba náraz vozidla do chodca. Predchádzajúci pohyb chodca do miesta stretu s motorovým vozidlom nevideli.

Obžalovaný je ďalej usvedčovaný predovšetkým výsledkami znaleckého skúmania z odboru doprava cestná. Znalec X.. S. W. dospel k záveru, že k dopravnej nehode došlo tak, že obžalovaný viedol vozidlo Mercedes rýchlosťou 53 až 61 km/h. v ľavom jazdnom pruhu po osvetlenom úseku cesty, kde je maximálne povolená rýchlosť 50 km/h. V pozdĺžnom smere jazdy, asi 24 až 29 metrov za priechodom pre chodcov narazil čelne do chodca D.Í., ktorý bol v momente zrážky vzpriamený a natočený ľavým bokom k prichádzajúcemu vozidlu. Obžalovaný teda viedol vozidlo rýchlosťou o 3 až 11 km/h. vyššou ako je maximálna povolená rýchlosť v tomto úseku. Jazda rýchlosťou o 3 až 11 km/h. vyššou ako je maximálne povolená rýchlosť bola nesprávnym prvkom v technike jazdy obžalovaného. Ak by obžalovaný viedol vozidlo rýchlosťou do 50 km/h. dokázal by pred chodcom zastaviť a chodec by nekontaktoval. V mieste zrážky sa celé vozidlo nachádzalo v ľavom jazdnom pruhu. Chodec sa v čase zrážky nachádzal v ľavom jazdnom pruhu (z pohľadu jazdy vozidla). Akým spôsobom sa chodec dostal do jazdného pruhu sa technicky nedá zistiť.

Vozidlo Mercedes je novej konštrukcie s kvalitnými svetlometmi, ktoré dokážu osvetliť vozovku tak, že stojaceho chodca mohol vodič rozpoznať na vzdialenosť minimálne 33 až 35 metrov a kľáčiaceho, alebo vstávajúceho chodca na vzdialenosť minimálne 27 metrov pred vozidlom. Svetlomety umožňovali včasné spozorovanie chodca za predpokladu, že obžalovaný sledoval hranicu rozpoznania. V takéto vzdialenostiach sa nachádzal v čase 1,6 až 2,2 sekundy pred zrážkou. Možno preto konštatovať, že obžalovaný reagoval s oneskorením 0,8 až 1,4 sekundy. Oneskorená reakcia obžalovaného ako vodiča

vozidla sa podieľala na vzniku dopravnej nehody, lebo ak by reagoval na situáciu včas, potom by dokázal zastaviť pred miestom zrážky aj z rýchlosti, ktorou viedol vozidlo.

Technickými prostriedkami nebolo možné stanoviť smer, z ktorého prichádzal poškodený D. na miesto zrážky. Z uvedeného dôvodu znalec pri analýze dopravnej nehody riešil 4 varianty možného pohybu chodca, a to vstup chodca do miesta zrážky z pravej strany, vstup chodca do miesta zrážky z ľavej strany s otočením, vstup chodca do miesta zrážky z ľavej strany cúvaním a vstávanie chodca z vozovky do stojacej polohy s nohami v kroku. Technická príčina vzniku dopravnej nehody bola stanovená vyhodnotením uvedených variant.

Technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy obžalovaného, ktorý reagoval na situáciu s oneskorením 0,8 až 1,4 sekundy, v dôsledku čoho nedokázal aj z rýchlosti, ktorou viedol vozidlo zastaviť tak, aby nedošlo ku zrážke a nesprávneho konania chodca, ktorý sa nachádzal na vozovke vo vzdialenosti 24 - 29 metrov za priechodom pre chodcov v mieste, kde je vozovka slabšie osvetlená, pričom nemal na sebe žiadne reflexné prvky. Obžalovaný by zrážke zabránil tak, že by na situáciu reagoval v čase, kedy mohol rozpoznať chodca (na vzdialenosť minimálne 33 metrov) intenzívnym brzdením vozidla z rýchlosti do 61 km/h. Z rýchlosti 53 km/h (dolná hranica vypočítanej rýchlosti vozidla) by obžalovaný zastavil vtedy, ak by na situáciu reagoval v čase 1,86 sekundy pred zrážkou (reakcia vo vzdialenosti 27 metrov pred miestom zrážky). Z rýchlosti 61 km/hod. by vodič zastavil vtedy, ak by na situáciu reagoval v čase 2 sekundy pred zrážkou (reakcia vo vzdialenosti 33 metrov pred miestom zrážky).

Ak by obžalovaný viedol vozidlo rýchlosťou 50 km/h. a reagoval v čase, kedy mohol rozpoznať chodca (27 metrov - kľáčiaci, vstávajúci chodec, resp. 33 metrov - stojaci chodec) dokázal by zastaviť vo vzdialenosti 2,5 až 8,5 metra pred miestom zrážky s chodcom. Nakoľko obžalovaný nerozpoznal chodca včas, nedokázal zrážke zabrániť.

Chodec mal dostatočné rozhľadové pomery na včasné spozorovanie prichádzajúceho vozidla. Mohol nehode zabrániť tak, že by na prechod cez vozovku využil dobre osvetlený priechod pre chodcov. Oblečenie chodca bolo tmavé. Ak by chodec mal na sebe reflexné prvky, je možné že by ho obžalovaný spozoroval podstatne skôr a dokázal by upraviť techniku jazdy tak, aby k nehode nedošlo. Reflexné prvky dokážu zlepšiť rozpoznateľnosť tak, že chodec môže vodič spozorovať aj na vzdialenosť viac ako 150 metrov.

Znalec na hlavnom pojednávaní doplnil, že variant 4 znaleckého skúmania rieši situáciu, v ktorej by chodec ležal na vozovke a z takejto polohy by sa zdvihol do postavenia v čase zrážky. Stanovil okamihy, kedy mohlo dôjsť ku zmenám z polohy ležiaceho chodca do polohy, ktorá bola v čase zrážky. Približné časové úseky, kedy sa menila takáto poloha, sú zobrazené v znaleckom posudku na obrázkoch č. 25 až 29. Obžalovaný aj pri variante č. 4 mohol chodca rozpoznať včas tak, aby z dovolenej rýchlosti 50 km/hod. dokázal s vozidlom zastaviť pred miestom zrážky. Pri variante č. 4 predpokladal, že chodec pred konečnou polohou v čase zrážky čupel, alebo sa dvíhal. Rozpoznávací vzdialenosť bola pri tomto variante 27 metrov pred miestom zrážky a obžalovaný by zrážke zabránil, ak by včas reagoval aj z rýchlosti 53 km/hod. intenzívnym brzdením vozidla.

V prípade, ak sa chodec dvíhal z vozovky, tento úkon mohol chodcovi (vzhľadom na jeho stav) trvať minimálne 3,5 sekundy - ide o dvíhnutie sa z kľáčiacej polohy a vykročenie, keďže podľa znaleckého posudku z pitvy nebohého mal kráčať. Stav do kľáčiacej polohy možno radiť k polohe ležmo a tento trval podstatne dlhšie. Keďže v čase viac ako 3,5 sekundy bolo vozidlo vo vzdialenosti viac ako 50 metrov pred miestom, kde sa nachádzal chodec, nebolo potrebné riešiť zmenu polohy z ležmo do polohy kľáčiacej (strana č. 97 spisu).

Ku zrážke vozidla s chodcom došlo 24 až 29 metrov za priechodom pre chodcov. V prípade, ak obžalovaný po prechode pre chodcov následne sledoval zastávku, prenesenie pohľadu obžalovaného naspäť na jazdný pruh pred sebou predstavuje čas asi 0,3 sekundy. Z technického hľadiska podľa znalca však musí mať vodič stále prehľad o vzdialenosti pred sebou, na ktorú je schopný zastaviť. Z tohto dôvodu, ak sa predĺži reakčný čas, aby mohol zastaviť za takej situácie, musí primerane znížiť rýchlosť jazdy. V prípade, že by dopravná situácia bola taká, že v blízkosti sa nachádzala zastávka, na ktorej by sa pohybovali deti, bolo by potrebné znížiť rýchlosť ešte na nižšiu úroveň ako bola dovolená 50 km/h.

Znalec ďalej doplnil, že v smere jazdy vodiča boli dva jazdné pruhy. Vozidlo aj chodec sa v čase zrážky nachádzali v ľavom jazdnom pruhu, ktorého šírka je 3,6 metra. Pravý jazdný pruh má 3,7 metra. Pred zastávkou je pás pre autobusy o šírke 2,1 metra. Ľavý jazdný pruh bol z ľavej strany ohraničený bielou vodiacou čiarou a za touto čiarou v smere naľavo bol ešte 0,5 metra široký spevnený pás asfaltovej cesty. Potom nasledoval mierne vyvýšený deliaci trávnatý pás.

Obžalovaný začal brzdiť približne v čase zrážky. Pri rýchlosti 53 km/hod. to vychádza asi 14 centimetrov pred miestom zrážky.

Znalec ďalej vypovedal, že pred miestom nehody bol priechod pre chodcov a za týmto priechodom sa nachádzala po pravej strane zastávka verejnej dopravy. Rozpoznanie tmavých objektov v slabšie osvetlenej časti vozovky je limitované účinným osvetlením od stretávacích svetlometov. Toto verejné osvetlenie mu však neumožňuje včasné identifikovanie tmavých objektov. Účinný dosvit svetlometov je taký, že vzdialené tmavé objekty nemusí včas rozpoznať. Aby dokázal rozpoznať tmavé objekty, musí ich účinne osvetliť svetlometmi vozidla (priblíženie sa k nim na vzdialenosť asi 35 metrov). Ak vodič prenáša pozornosť aj na iné objekty, ktoré sa nachádzajú v okolí (v tomto prípade mohol dôslednejšie sledovať priechod pre chodcov a potom svoju pozornosť zamerať smerom k zástavke verejnej dopravy, ktorá je v slabo osvetlenej časti, prípadne na chodcov na chodníku, ktorí tam boli), mohla nastať situácia, že v čase, kedy došlo k účinnému osvetleniu chodca sledoval iný objekt v okolí a preto nespozoroval chodca včas.

V súlade so znaleckým skúmaním z odboru doprava cestná sú aj závery znaleckého skúmania z odboru zdravotníctva. Znalci objasnili, že D.Í. sa v čase dopravnej nehody nachádzal vo vzpriamenej polohe prinavrátený k motorovému vozidlu svojou ľavou bočnou plochou tela. Smrť bola v priamej príčinnej a časovej súvislosti s poraneniami, ktoré pri predmetnej dopravnej nehode utrpel. Závery boli ustálené nielen na základe charakteru a lokalizácie kontaktných povrchových poranení dolných končatín, ktoré boli lokalizované na vonkajšej ploche ľavého predkolenia a ľavého stehna a na vnútornej ploche pravého predkolenia, ale aj na základe ďalších naväzujúcich poranení trupu, ktoré tiež predstavujú priamy kontakt s vozidlom. Išlo teda o vzájomné fronto-laterálne postavenie vozidla a chodca, t. j. čelná plocha motorového vozidla voči ľavej bočnej strane tela chodca. Na základe hodnotenia poranení dolných končatín znalci ustálili záver, že D. v momente primárneho nárazu veľmi pravdepodobne kráčal, nakoľko dolné končatiny neboli v zákryte. Vzhľadom na vysokú koncentráciu alkoholu v jeho krvi možno dôvodne predpokladať, že sa jednalo o pomalú taktavú chôdzu s možnými zmenami smeru, či rýchlosti. N. D. sa v čase dopravnej nehody nachádzal pod závažným vplyvom alkoholu v rozmedzí akútnej otravy, čo malo výrazný vplyv na jeho konanie v čase pred dopravnou nehodou.

Na základe charakteru a lokalizácie poranení na dolných končatínach, ako aj ďalších naväzujúcich poranení trupu zistených pri pitve vylúčili, že by sa poškodený D. v momente primárnej kolízie nachádzal na vozovke otočený voči prichádzajúcemu vozidlu zadnou, prednou alebo pravou bočnou stranou svojho tela. Naopak na základe nálezov uvedených kontaktných zranení dolných končatín, ako aj ďalších naväzujúcich poranení možno jednoznačne ustáliť záver, že v momente primárneho kontaktu bol chodec k prichádzajúcemu vozidlu s určitosťou otočený svojou ľavou stranou tela.

Kontakt vozidla s poškodeným nastal vo chvíli, keď bol poškodený vo vzpriamenej polohe. Nárazom vozidla bola zasiahnutá ľavá strana poškodeného a poškodený bol privrátený tou ľavou stranou smerom k autu. Pri náraze sa poškodený nachádzal vo vykročení, pretože nohy nemal spolu vedľa seba a váha tela spočívala na jeho pravej nohe, ľavú mal odľahčenú. Tým pádom nedošlo k porušeniu kostí na ľavej dolnej končatine a dá sa povedať, že bol pri náraze tým autom ako keby podrázený, teda bol zasiahnutý pod ťažiskom svojho tela, ktoré je v oblasti panvy. Pravá noha poškodeného bola predkročená, a teda bola zaťažovaná váhou tela.

Smrti N. D. nebolo možné zabrániť ani poskytnutím okamžitej prvej pomoci a následnej odbornej lekárskej pomoci, pretože poranenia srdcovnice takého charakteru a rozsahu, aké boli pri pitve zistené boli absolútne nezlučiteľné so životom. K smrti poškodeného preto došlo v krátkom časovom úseku po dopravnej nehode ešte na jej mieste.

Znaleckým skúmaním z odboru zdravotníctva nemožno objektívne určiť, z ktorej strany vkročil poškodený na vozovku a určiť jeho trajektóriu pohybu po vozovke v čase pred zrážkou, pretože pri tak

závažnom alkoholovom opojení je zrejmé, že sa po vozovke potácal, menil smer, mohol sa otáčať okolo zvislej osi tela, prípadne mohlo dôjsť i k pádu na vozovku a následnému postaveniu.

Poškodený mal v čase smrti cez 3 promile alkoholu, pri takejto koncentrácii alkoholu v krvi sú u každej osoby ťažko narušené zmyslové aj motorické parametre správania a vnímania reality. V takýchto hodnotách ovplyvnenia alkoholom je človek v podstate neschopný správania, ktoré sa označuje za normálne.

Vykonaným dokazovaním je teda preukázané, že obžalovaný viedol motorové vozidlo nedovolenou rýchlosťou. Na vzniknutú situáciu v cestnej premávke reagoval s oneskorením. V prípade, že by obžalovaný na vzniknutú situáciu s oneskorením nereagoval, tak mohol z dovolenej rýchlosti intenzívnym brzdením zastaviť 2,5 metra až 8,5 metra pred chodcom pri každom možnom variante pohybu chodca do miesta zrážky. Obžalovaný mal tak podľa vykonaného dokazovania možnosť zabrániť nehode. Poškodený sa v okamihu zrážky nachádzal asi 1,2 až 1,9 metra od stredovej deliacej čiary medzi jazdnými pruhmi. Šírka jazdného pruhu bola 3,6 metra a asfaltová krajnica ešte asi 0,5 metra. Poškodený sa teda v čase zrážky nachádzal pri strede ľavej časti komunikácie. Poškodený v čase zrážky bol vo vzpriamenej polohe a nohy mal v polohe pre chôdzu. Obžalovaný v prípade včasnej reakcie mal možnosť chodca rozpoznať a včas pred miestom zrážky zastaviť. Z neznámych príčin však reagoval s oneskorením 0,8 až 1,4 sekundy, čo bolo príčinou, že pred miestom zrážky nezastavil, ale v rýchlosti 53 až 61 km/hod. narazil do poškodeného a týmto nárazom spôsobil jeho smrť.

Na druhej strane ku objasneným skutkovým okolnostiam je nevyhnutné uviesť, že podľa vykonaného dokazovania sa poškodený D. taktiež podieľal na vzniknutej kolíznej situácii (spoluzavinenie). Cez vozovku prechádzal mimo priechodu pre chodcov, na sebe nemal žiadne reflexné prvky, bol v tmavom oblečení a v silnom opojení alkoholom. V prípade, že by poškodeným mal na sebe reflexné prvky, mohol ho obžalovaný spozorovať aj na vzdialenosť okolo 150 metrov pred miestom zrážky.

Súd konanie obžalovaného kvalifikoval ako prečin usmrtienia podľa § 149 ods. 1 Tr. zák., pretože obžalovaný nedbanlivostným konaním - oneskorenou reakciou na vzniknutú dopravnú situáciu spolu s prekročením dovolenej rýchlosti v meste spôsobil nárazom svojho motorového vozidla v priestore vozovky pri oddeľujúcej čiare medzi jazdnými pruhmi smrť poškodeného N. D.. Nedbanlivostné konanie obžalovaného je v priamej príčinnej súvislosti so spôsobeným smrteľným následkom. Obžalovaný konal z nedbanlivosti, lebo spôsobil smrť pri dopravnej nehode.

Súd pri úvahách o druhu a výmere trestu vychádzal najmä z ustanovení § 34, 36, 37 a 38 Tr. zák. Súd u obžalovaného poľahčujúce, ani priťažujúce okolnosti nezistil. Obžalovaný nemá záznam v registri trestov. V minulosti nebol potrestaný pre priestupky iného charakteru, ako na úseku proti bezpečnosti a plynulosti cestnej premávky, čo je v prospech komplexného hodnotenia jeho osoby. Na druhej strane obžalovaného nemožno hodnotiť ako vodiča úplne pozitívne, pretože podľa evidenčnej karty bol od roku 2004 do 17.3.2014 potrestaný 11 blokovými pokutami, z toho 8 - krát pre prekročenie dovolenej rýchlosti jazdy - 20.10.2004 pokutou 500,- Sk, 2. 7. 2009 pokutou 160,- Eur, 22. 4. 2010 pokutou 60,- Eur, 30.4.2010 pokutou 60,- Eur, 27.5.2012 pokutou 20,- Eur, 4. 10.2012 pokutou 50,- Eur, 16.10.2012 pokutou 60,- Eur a 6.8.2013 pokutou 200,- Eur. Podľa zhodnotenia obsahu evidenčnej karty vodiča je obžalovaný menej disciplinovaným vodičom najmä pri dodržiavaní predpisov upravujúcich maximálne dovolenú rýchlosť jazdy.

Súd pri úvahách o druhu a výmere trestu prihliadal tiež na okolnosti prípadu. V neprospech obžalovaného je, že prekročil maximálne dovolenú rýchlosť v meste, navyše v blízkosti zastávky verejnej dopravy i priechodu pre chodcov. Okrem toho oneskorene reagoval na vzniknutú kolíznu situáciu (v podstate nebrzdil pred miestom stretu, ktoré bolo priamo pred ním v jeho jazdnom pruhu), pričom mohol zastaviť pred poškodeným, ak by štandardne (včas) reagoval. Poškodený bol v čase zrážky z pohľadu obžalovaného vo vzpriamenej polohe, nohami v polohe pre chôdzu, pri stredovej čiare medzi jazdnými pruhmi vozovky. Nedbanlivostným konaním obžalovaného došlo k nenapraviteľnému následku, ktorým je strata ľudského života. Súd pri hodnotení okolností prípadu na druhej strane prihliadol aj na spoluzavinenie poškodeného, ktorý sa nachádzal mimo priechodu

pre chodcov, bez reflexných prvkov a v ťažkom stupni opitosti, čo zase priamoúmerne znižuje mieru zavinenia obžalovaného na spôsobenom nenapraviteľnom následku.

Súd po týchto úvahách a hodnoteniach považoval za primerané a spravodlivé, najmä z hľadiska individuálnej a generálnej prevencie trestu (nehoda v meste, na osvetlenom úseku, v blízkosti priechodu pre chodcov, zastávky, prekročenie dovolenej rýchlosti) obžalovanému uložiť trest odňatia slobody s podmieneným odkladom pri spodnej hranici trestnej sadzby (trestná sadzba trestu odňatia slobody až do 3 rokov, skúšobná doba 1 až 5 rokov) a trest zákazu činnosti vedenia motorových vozidiel pri strede zákonom stanovenej trestnej sadzby, ale stále v jej dolnej polovici (trestná sadzba od 1 do 10 rokov). Súd neukladal prísnejšie tresty, pretože pri určovaní druhu a výmery trestov prihliadal aj na spoluzavinenie poškodeného na nehode.

Súd o nároku na náhradu škody nerozhodoval, pretože náhrada škody nebola do skončenia vyšetrovania uplatnená riadnym spôsobom, lebo nebola vyčíslená (§ 164 písm. a/ Tr. por.). K tomu treba poznamenať, že obžalovaný nahradil náklady za pohreb poškodeného N. D..

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku je prípustné odvolanie, ktoré možno podať na Okresnom súde v Martine 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)
- zákonný zástupca obž., opatrovník obž. a obhajca obžalovaného pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného, a to len v jeho prospech. Ak je obž. pozbavený spôsobilosti na právne úkony alebo ak je jeho spôsobilosť na právne úkony obmedzená, môžu podať odvolanie v prospech obž. i proti jeho vôli (§ 308/2)
- štátny orgán starostlivosti o mládež pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka mladistvého obžalovaného a to len v jeho prospech a to aj proti jeho vôli (§ 345/1)
- poškodený, ktorý uplatnil nárok 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)
- zúčastnená osoba pre nesprávnosť výroku o zhabaní veci (§ 307/1d), (§ 45/1)

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.