

Súd: Krajský súd Prešov
Spisová značka: 1To/8/2024
Identifikačné číslo súdneho spisu: 8323010001
Dátum vydania rozhodnutia: 11. 06. 2024
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Jaroslav Bugel'
ECLI: ECLI:SK:KSPO:2024:8323010001.2

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Krajský súd v Prešove, v senáte zloženom z predsedu senátu JUDr. Jaroslava Bugeľa a sudcov JUDr. Petra Farkaša a JUDr. Emila Dubňanského na verejnom zasadnutí konanom dňa 11. júna 2024 v trestnej veci proti obž. A. B., pre prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Tr. zákona, o odvolaní obžalovaného a okresného prokurátora proti rozsudku Okresného súdu Humenné sp. zn. 1T/1/2023 zo dňa 28.09.2023, takto

rozhodol:

Podľa § 321 ods. 1 písm. d/ Tr. poriadku z r u š u j e napadnutý rozsudok v celom rozsahu.

Podľa § 322 ods. 3 Tr. poriadku

obžalovaného A. B., nar. XX.XX.XXXX v C., trvale bytom D. X. A. E. XX/XX, F. G. H.,

podľa § 285 písm. b/ Tr. poriadku o s l o b o d z u j e spod obžaloby Okresného prokurátora zo dňa 29.12.2022, sp. zn. 1Pv 524/19/7702-70 pre skutok právne kvalifikovaný ako prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Tr. zákona, ktorý mal spáchať tak, že

- dňa 10.1.2019 v čase okolo 19.30 hod. riadil osobné motorové vozidlo zn. Škoda Octavia Combi evidenčné číslo A. po rovnom neosvetlenom úseku štátnej cesty II. triedy č. 559 v smere z obce I. nad J. na obec K. nad J., pričom v rozpore s ustanoveniami § 4 ods. 1 písm. c/, § 9 ods. 1, § 16 ods. 1 zákona NR SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke vozidlo riadil po stredovej časti vozovky, plne sa nevenoval vedeniu vozidla, sledovaniu situácii v cestnej premávke a neprispôbil rýchlosť vozidla rozhládovým pomerom, v dôsledku čoho nereagoval na chodca L. M., ktorý sa v stave opitosti s hladinou alkoholu v krvi 2,34 promile pohyboval po stredovej časti vozovky, do ktorého bez brzdenia narazil, v dôsledku čoho ten utrpel pomliaždenie mozgu s vnútrolebečným krvácaním, zlomeninu lebečnej klenby, roztrhnutie väzivového spojenia medzi spodinou lebky a krčnou chrbticou, zlomeninu I. krčného stavca pri polytraume, na následky ktorých L. M. dňa XX.X.XXXX v čase o 03.30 hod. zomrel,

lebo skutok nie je trestným činom.

Podľa § 288 ods. 3 Tr. poriadku súd odkazuje poškodených:

1/ maloletý N. M., nar. XX.XX.XXXX, bytom K. G. J. XXX, zastúpený zákonným zástupcom - matkou O. M., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom K. G. J. XXX,

2/ Union zdravotná poisťovňa, a. s., Karadžičova 10, 814 53 Bratislava, IČO: 36 284 831, s uplatnenými nárokmi na náhradu škody na civilný proces.

Podľa § 319 Tr. poriadku z a m i e t a odvolanie prokurátora.

o d ô v o d n e n i e :

Napadnutým rozsudkom Okresný súd Humenné uznal obžalovaného A. B. za vinného z prečinu usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Tr. zákona, ktorý mal spáchať tak, že

-dňa 10.1.2019 v čase okolo 19.30 hod. riadil osobné motorové vozidlo zn. Škoda Octavia Combi evidenčné číslo A. po rovnom neosvetlenom úseku štátnej cesty II. triedy č. 559 v smere z obce I. nad J. na obec K. nad J., pričom v rozpore s ustanoveniami § 4 ods. 1 písm. c), § 16 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, plne sa nevenoval vedeniu vozidla, sledovaniu situácii v cestnej premávke a neprispôbil rýchlosť vozidla tak, aby bol schopný vozidlo zastaviť na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad, v dôsledku čoho nereagoval na chodca L. M., ktorý sa v stave opitosti s hladinou alkoholu v krvi 2,34 promile pohyboval po stredovej časti vozovky, do ktorého bez brzdenia narazil, v dôsledku čoho ten utrpel pomliaždenie mozgu s vnútrolebečným krvácaním, zlomeninu lebečnej klenby, roztrhnutie väzivového spojenia medzi spodinou lebky a krčnou chrčticou, zlomeninu I. krčného stavca pri polytraume, na následky ktorých L. M. dňa 11.1.2019 v čase o 03.30 hod. zomrel.

Uložil mu za to podľa § 149 ods. 1 Tr. zákona, prihladajúc v zmysle § 38 ods. 2, ods. 3 Tr. zákona, na § 36 písm. j/ Tr. zákona, podľa § 46 Tr. zákona, na trest odňatia slobody na 6 (šesť) mesiacov.

Podľa § 49 ods. 1 písm. a/ Tr. zákona, súd výkon uloženého trestu odňatia slobody podmiennečne odkladá.

Podľa § 50 ods. 1 Tr. zákona, súd určuje skúšobnú dobu na 1 (jeden) rok.

Podľa § 288 ods. 1 Tr. poriadku, súd odkazuje poškodených: 1/ maloletý N. M., nar. XX.XX.XXXX, bytom K. G. J. XXX, zastúpený zákonným zástupcom - matkou O. M., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom K. G. J. XXX, 2/ Union zdravotná poisťovňa, a. s., Karadžičova 10, 814 53 Bratislava, IČO: 36 284 831, s uplatnenými nárokmi na náhradu škody na civilný proces.

Proti tomuto rozsudku po jeho vyhlásení a poučení o opravnom prostriedku v zápisnici o hlavnom pojednávaní zahlásil odvolanie okresný prokurátor a v zákonnej lehote podal odvolanie obžalovaný.

Okresný prokurátor v písomných dôvodoch odvolania uviedol, že samosudca neuloženie trestu zákazu činnosti v zásade odôvodnil poukazom na skutočnosť, že v danom prípade na vzniku nehodového deja významným spôsobom participoval aj samotný poškodený - nebohý L. M., ktorý sa v nočných hodinách v stave ťažkej opitosti pohyboval po strede vozovky neoznačený žiadnym reflexným prvkom. Na margo tejto argumentácie uvádza, že prokuratúra však už túto skutočnosť - významnú mieru spoluzavinenia zo strany poškodeného - zohľadnila pri podávaní obžaloby a právnej kvalifikácii skutku samotného, keď skutok kvalifikovala len podľa ustanovenia § 149 ods. 1 Tr. zákona, čo napokon vyplýva aj z odôvodnenia obžaloby, čiže vodičovi nedávala za vinu spáchanie skutku porušením dôležitej povinnosti uloženej mu zákonom. Z vykonaného dokazovania na hlavnom pojednávaní však bezpochyby vyplýva, že ak by obvinený viedol vozidlo vo svojom jazdnom pruhu pri pravom okraji jazdného pruhu (a nie stredom vozovky), tak by chodca minul, resp. mohol sa mu vyhnúť aj vyhýbacím manévrom doprava, pričom chodca by minul o vzdialenosť možno 15 cm. Na tejto skutočnosti nič nemení ani vyhýbavý postoj znalca z odboru cestnej dopravy ktorý tvrdil, že pre bezpečný odstup od chodca je potrebná vzdialenosť min. 1,5 metra, čo je však parameter daný pre bežné vyhýbanie sa vodičov voči chodcom v cestnej premávke a navyše do zákona o cestnej premávke zavedený jeho novelou s účinnosťou od 01.03.2022, teda viac ako 3 roky po danej dopravnej nehode. Obvinený však na chodca ani nereagoval, čo sám vo svojej výpovedi potvrdil. Obvinený nereagoval ani na bliknutie oproti idúceho vozidla v čase pred zrážkou, keď sa nachádzal ešte v obci a nezvýšil svoju pozornosť pri vedení vozidla v cestnej premávke (č.l. 24 vyš. spisu, zápisnica o vyšetrovacom pokuse z 11.01.2019). Klamlivé a zavádzajúce sú tvrdenia obvineného o zníženej viditeľnosti, pretože v čase dopravnej nehody bola vozovka suchá, sivej farby (od posypovej soli), vedľa vozovky bola súvislá snehová pokrývka ale predovšetkým v danom čase nesnežilo, ani nepršalo. Jedným z kritérií, ktoré súd zohľadňuje v rámci

svojich úvah pri ukladaní druhu a výmery trestu je aj samotná osoba páchatela. O tejto si súd urobí vlastný obraz okrem vyžiadaných písomných správ aj z vystupovania, prednesu a vyjadrení počas hlavného pojednávania, ale predovšetkým jeho postoja k spáchanému skutku a vzniknutému následku. Je nútený konštatovať, že obvinený A. B. ani raz počas hlavného pojednávania úprimne neverbalizoval ľútosť nad celou udalosťou, ani raz či už písomne, materiálne alebo verbálne neprejavil žiadnu formu morálnej satisfakcie voči pozostalým po nebohom L. M., ale naopak, svojim vystupovaním arogantne dával najavo svoje rozčúlenie nad tou skutočnosťou, že si ho vôbec prokuratúra dovolila obžalovať a naposledy aj nad tým, že si ho prvostupňový súd dovolil uznať vinným. Svoju ľútosť nad spoluzavineným nezvratným následkom neprejavil ani v rámci záverečnej reči a posledného slova. Práve zo zvukového záznamu z hlavného pojednávania si potom môže odvolací súd urobiť obraz o postoji obvineného B. k spáchanému skutku a tak aj k otázke, či pôsobenie na obvineného len hrozbou podmienčne odloženého trestu odňatia slobody (ktorý mimochodom taktiež neakceptuje) bude z hľadiska generálnej a individuálnej prevencie dostatočné. Zároveň poukazuje aj na priestupkovú históriu obvineného od času po spáchaní skutku. Z vyžiadaného výpisu z evidenčnej karty vodiča obvineného A. B. vyplýva, že ten sa aj v čase po spáchaní skutku opakovane na úseku cestnej premávky dopustil konaní, ktoré svojím spôsobom poukazujú na to, že ide o nedisciplinovaného vodiča a ani takáto závažná udalosť so smrteľným následkom ktorú spoluzavinil, nemala na jeho osobu a správanie v cestnej premávke takmer žiaden vplyv smerom uvedomeniu si potreby dodržiavania všeobecne záväzných predpisov v cestnej premávke. Len päť mesiacov po spáchaní skutku bol dňa 19.06.2019 postihnutý za prekročenie rýchlosti v obci najviac o 20 km/hod, toho istého roku, dňa 13.12.2019 bol postihnutý pokutou vo výške 50 Eur za porušenie predpisov v cestnej premávke v súvislosti s jazdou cez križovatku, dňa 10.2.2023 bol postihnutý blokovou pokutou vo výške 50 Eur za porušenie pravidiel v cestnej premávke pri zastavení a státi na vyhradených miestach, dňa 17.02.2023 bol postihnutý za prekročenie rýchlosti v obci do 20 km/hod. a nakoniec dňa 06.05.2023 za ďalšie prekročenie rýchlosti v obci o viac ako 20 km/hod. Na základe uvedeného preto zastáva názor, že prvostupňový súd síce správne rozhodol v merite veci čo do skutku a jeho právnej kvalifikácii, avšak nie celkom dôsledne vyhodnotil všetky vyššie preukázané skutočnosti týkajúce sa osoby obvineného v otázke ukladaní druhu a výmery trestu. Preto v závere navrhuje, aby odvolací Krajský súd v Prešove na podklade dostatočne a správne ustáleného skutkového stavu napadnutý rozsudok v dotknutej časti zrušil a pri zachovaných skutkových zisteniach sám rozhodol tak, že obžalovanému A. B. uloží aj trest zákazu činnosti vedenia motorových vozidiel všetkých druhov pri dolnej hranici zákonom stanovenej trestnej sadzby, prípadne hoc aj ako trest samostatný.

Obžalovaný A. B. uviedol, že podľa znaleckých posudkov vypracovaných znalcami z odboru dopravy a opakovanej rekonštrukcii dopravnej nehody dopravy a opakovanej rekonštrukcii dopravnej nehody nebolo preukázané, aby jazdil v rozpore s ustanoveniami § 4 ods. 1 písm. c/, § 9 ods. 1, § 16 ods. 1 zákona NR SR č.8/2009 Z.z. o cestnej premávke a navyše znalec Ing. P. N., znalec pre odbor: doprava cestná, odvetvie: odhad cestných vozidiel, technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave uviedol, že technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bol nesprávny charakter používania vozovky zo strany chodca - dlhodobý pobyt v strede vozovky, v noci za zníženej viditeľnosti bez reflexných prvkov / str. 3 Rozsudku/ a v doplnku uvedený znalec uviedol okrem iného, že aj pri využití plného brzdného spomalenia vozidla by obžalovaný narazil do chodca nárazovou rýchlosťou 55,30 km/hod. Znalec podrobne na pojednávaní dňa 28.09.2023 vysvetlil rozdielnú zistenú rýchlosť primeranú rozhl'adu /str. 3 Rozsudku/. Znalec tiež na pojednávaní dňa 28.09.2021 uviedol, že " vodič nemal možnosť zabrániť zrážke s chodcom bezpečným vyhnutím sa buď vľavo alebo vpravo. To, že súd na str. 5 Rozsudku uvádza, že vykonaným dokazovaním bolo preukázané, že rýchlosť, ktorou jazdil bezprostredne pred nehodou bola vyššia než mala byť rýchlosť, pri ktorej by bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú mal mať rozhl'ad však nie je dôkazom toho, že jazdil rýchlosťou vyššou ako je povolená rýchlosť v úseku, kde došlo k dopravnej nehode. Nikto nemôže predvídať to, že po strede vozovky v čase zníženej viditeľnosti a nepriaznivých klimatických podmienok sa bude pohybovať osoba pod vplyvom alkoholu a bez reflexných prvkov. Znalci z odboru zdravotníctva A. N. a A. N. v znaleckom posudku uviedli, že neb. M. L. sa pohyboval v stave opitosti s hladinou alkoholu v krvi 2,34 promile po stredovej časti vozovky a nemal na sebe žiadne reflexné prvky. Opakovane poukazuje na to, že pravdivosť jeho tvrdení zobrali do úvahy aj obaja vyšetrovatelia v prípravnom konaní, keď podali návrh na zastavenie trestného stíhania, čo prokurátor neakceptoval a podal na obžalovaného obžalobu. Chce uviesť, že všetci znalci boli pribratí orgánmi činnými v trestnom konaní, obžalovaný výsledky znaleckého dokazovania akceptoval bez výhrad. To, že ho súd uznal za vinného má ďalšie následky a to v tom, že v civilnom konaní, na ktoré boli odkázaní poškodení mal. N. M. a Q. zdravotná poisťovňa môže ho súd zaviazať uhradiť poškodeným škodu, čo by malo za následok zníženie jeho príjmu a ohrozenie plnenia vyživovacej povinnosti voči

mal. dcére. Na základe vyššie uvedených skutočností navrhuje, aby súd vyhovel jeho odvolaniu a spod obžaloby ho oslobodil. Je mu úprimne ľúto, že bol účastníkom dopravnej nehody, pri ktorej vyhasol život neb. L. M., ale on naozaj ani pri najväčšej opatrnosti nemohol zrážke zabrániť a preto pozostalým vyjadruje úprimnú sústrasť, čo uviedol „bezprostredne aj po dopravnej nehode.

K odvolaniu okresného prokurátora zaslal obžalovaný aj vyjadrenie v ktorom uvádza, že v súdom stanovenej lehote podáva vyjadrenie k Odôvodneniu Odvolania proti Rozsudku sp. zn. 1T/1/2023 vydaného Okresným súdom Humenné dňa 28.09.2023 proti obv. A. B., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom J. XXX/X, XXX XX F. G. H. podaného Okresnou prokuratúrou Humenné, kde uvádza, že nevie posúdiť kto má akú mieru empatie, ale určite veľmi zasiahnutý tým, že bol účastníkom dopravnej nehody, pri ktorej zomrel L. M., čo opakovane uvádzal pri všetkých výsluchoch, či na súde, či na polícii. Je mu to úprimne ľúto o to viac, že prokurátor vo svojom Odôvodnení uvádza, že obžalovaný sa nikdy neospravedlnil a ani podľa jeho vyjadrenia neprejavil ľútosť, čo nie je pravda a nevie, čo viedlo prokurátora k takémuto vyjadreniu voči jeho osobe. Čo sa týka toho, že má teraz priestupky za prekročenie rýchlosti tu chce obžalovaný uviesť, že pri svojej práci profesionálneho vodiča je len veľmi ťažké dodržať všetky obmedzenia tak, aby vždy dopravil tovar bezpečne a na určené miesto včas. Nechce, aby to vyznelo ako výhovorka, ale dovoľí si povedať, každý počas svojej pracovnej kariéry neúmyselne pochybí, či nedodrží presne všetky pravidlá a u obžalovaného ako vodiča sú to pravidlá cestnej premávky. Naozaj sa snaží, aby dodržiaval všetko, aby bol s ním zamestnávateľ spokojný, čo aj uviedol vo svojom pracovnom posudku. Obžalovaný si vo svojom regióne nedokáže nájsť takú prácu a tak zaplatenú ako ju má teraz, ako profesionálny vodič a chce si naďalej riadne a včas plniť vyživovaciu povinnosť, ktorú má voči dcérke. Ďalej chce uviesť, že prokurátor nariadil opakovanú rekonštrukciu prípadu, ktorej sa zúčastnil, pričom prokurátor na tom trval preto, že chcel byť osobne prítomný a nakoniec neprišiel. Je pre obžalovaného veľmi bolestivé sa stále vracaať k tomu nešťastnému dňu a napriek tomu sa nebránil opakovanej rekonštrukcii prípadu. Obžalovaný pravdivo uviedol skutočnosti k danej veci a dovoľuje si požiadať odvolací súd, aby ho spod obžaloby oslobodil. Je mu úprimne ľúto, že bol účastníkom dopravnej nehody, pri ktorej vyhasol život neb. L. M., ale naozaj ani pri najväčšej opatrnosti nemohol zrážke zabrániť a preto pozostalým vyjadruje úprimnú sústrasť, čo uviedol bezprostredne aj po dopravnej nehode.

Na základe podaných odvolaní preskúmal krajský súd napadnutý rozsudok v intenciách ustanovenia § 317 ods. 1 Tr. poriadku podľa ktorého ak odvolací súd nezamietne odvolanie podľa 316 ods. 1, alebo nezruší rozsudok podľa § 316 ods. 3 preskúma zákonnosť a odôvodnenosť napadnutých výrokov rozsudku proti ktorým odvolateľ podal odvolanie ako aj správnosť postupu konania ktorým predchádzalo, pričom na chyby, ktoré neboli odvolaním vytykané prihliadne len vtedy ak by odôvodňovali podanie dovolania podľa § 371 ods. 1 Tr. poriadku a dospel k záveru, že odvolanie obžalovaného je dôvodné.

Okresný súd rozhodnutie o vine a treste obžalovaného odôvodnil tým, že obžalovaný na hlavnom pojednávaní vyhlásil, že je nevinný. K osobným pomerom uviedol, že je slobodný, má vyživovaciu povinnosť voči maloletej 10-ročnej dcére, ktorá žije s matkou. Pracuje ako vodič kamiónovej dopravy. Má priemerný mesačný zárobok okolo 1.800,00 Eur. Vodičský preukaz mu nebol zadržaný, preto naďalej vykonáva svoju prácu. Ku skutku, ktorý je predmetom obžaloby využil právo odoprieť výpoveď. Na hlavnom pojednávaní bol prečítaný znalecký posudok č. 11/2020 a doplnok znaleckého posudku č. 27/2022, ktorý vypracoval v prípravnom konaní znalec Ing. Štefan Kováč, znalec pre odbor: doprava cestná, odvetvie: odhad cestných vozidiel, technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave. Podľa záveru znaleckého posudku (strana 23 - čl. 206) technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bol nesprávny charakter používania vozovky zo strany chodca - dlhodobý pobyt v strede vozovky, v noci za zníženej viditeľnosti, bez reflexných prvkov. Obžalovaný vodič A. B. mohol zabrániť dopravnej nehode zastavením pred miestom zrážky, ak by v čase reakcie (dohľad na chodca vo vzdialenosti 39,40 m od miesta zrážky) jazdil rýchlosťou najviac 51,71 km/hod.. V takomto prípade by zastavil pred miestom zrážky pri využití plného brzdného spomalenia vozidla. Podľa doplnku znaleckého posudku č. 27/2022 (strana 14 - čl. 367), ak by vodič na chodca reagoval v čase, kedy už reagovať mohol, to je vo vzdialenosti 63,84 metrov pred miestom zrážky, nezastavil by so svojím vozidlom pred miestom zrážky pri rýchlosti, ktorá bola zistená, t.j. 84,50 km/hod. a aj pri využití plného brzdného spomalenia vozidla by narazil do chodca nárazovou rýchlosťou 55,30 km/hod.. Na tomto mieste okresný súd upozorňuje, že znalec v doplnku znaleckého posudku na stranách 6 až 10 analyzuje dohľadnosť chodca pri rôznom spôsobe jeho oblečenia (kontrast šiltovky červenej farby) a z týchto analýz plynie, že aj pri najväčšej zistenej dohľadnosti (bod 2., 3., 4. na strane 9 a 10) pri zapnutých diaľkových svetlách a statickej dohľadnosti chodca vo vzdialenosti 79,80 metrov, by takzvaná dynamická dohľadnosť chodca bola 63,84 metrov, a pri

tejto do úvahy vzatej najväčšej vzdialenosti, na ktorú mohol vodič chodca spozorovať, t.j. 63,84 metrov od miesta zrážky nato, aby vodič zastavil pred miestom zrážky pri využití plného brzdného spomalenia vozidla, by musel jazdiť rýchlosťou najviac 72,58 km/hod.. Nekolíznym brzdným spomalením pri využití polovičného brzdného spomalenia by sa vodič musel v čase jeho možnej reakcie vo vzdialenosti 63,84 metrov pred miestom zrážky, keď už mal chodca na dohľad, pohybovať rýchlosťou najviac 57,26 km/hod.. Vodič sa však pohyboval rýchlosťou 84,50 km/hod. - poznámka súdu. Pri výsluchu na otázky prokurátora znalec vysvetlil rozdielnú zistenú rýchlosť primeranú rozhľadu, keď znalec na str. 15 znaleckého posudku č. 11/2020 túto rýchlosť zdefinoval ako 99,54 km/h a na str. 25 znalec uvádza, že vodič mohol reagovať na chodca pri zistenej rýchlosti 84,50 km/h 1,68 sekúnd pred zrážkou, v doplnku tohto znaleckého posudku na str. 14 pri použití skutočnej rýchlosti 84,50 km/h - teda tej istej rýchlosti, sa už uvádza väčšia vzdialenosť, aj iný čas, kedy mohol prvýkrát reagovať na chodca, a to je vzdialenosť 63,84 m pred miestom zrážky a v čase 2,7 sekúnd pred zrážkou takto: „V danom prípade sa jedná o dva pojmy, čo sa týka dohľadnosti a to: prvý pojem je rozhľad vodiča, ktorý je vypočítaný na str. 15 podľa uvedeného vzorca - t.j., ktorý je vypočítaný na základe dosvitu reflektoru pre motorové vozidlo Škoda Octavia, kde je dosvit reflektorov pri zapnutých diaľkových svetlách 100 metrov. Druhý pojem je dohľad na prekážku, tento pojem je menší alebo kratší, alebo vzdialenosť dohľadu je kratšia ako vzdialenosť rozhľadu. Pri dohľade na chodca sa berie vzdialenosť, keď reflektory motorového vozidla osvecujú chodca do výšky kolien. Z tohto dôvodu aj pri vyšetrovacom pokuse z 15. marca 2022 bola táto dohľadnosť stanovená na 79,8 metra. Čo sa týka rozdielu času, kedy mohol vodič reagovať, v znaleckom posudku bol tento čas stanovený na 1,68 sekundy, následne v dodatku znaleckého posudku bol stanovený na 2,7 sekundy. Uvedené je z dôvodu toho, že pri prvom vyšetrovacom pokuse, ktorý bol vykonávaný ešte iným súdnym znalcom, bola nameraná vzdialenosť dohľadu vodiča na chodca 39 metrov a pri druhom vyšetrovacom pokuse táto vzdialenosť bola pri zapnutých diaľkových svetlách 79 metrov. Z tohto dôvodu je tam ten rozdiel 1 sekundy. Rýchlosť motorového vozidla bola vypočítaná na 84,5 km/h. A nameraná vzdialenosť dohľadnosti pri 1. vyšetrovacom pokuse bola nižšia, takže aj ten čas reakčný je kratší. Konštatuje, že pri oboch vyšetrovacích pokusoch sa vychádzalo z rovnakej rýchlosti motorového vozidla, t.j. 84,5 km/h, bola zistená iba rozdielna vzdialenosť dohľadnosti. Časy uvádzané ako 1,68 sekúnd pri prvom pokuse a 2,7 sekundy pri druhom pokuse predstavujú čas, ktorý by uplynul pri prejení vzdialenosti, na ktorú bol zistený dohľad motorovým vozidlom pri zistenej rýchlosti 84,5 km/h.“. Znalec upozornil, že na mieste sa nezachovali žiadne brzdné stopy, ktoré sa zachovávajú pri brzdení vozidla, a vodič vo svojej výpovedi sám sa vyjadril, že chodca zbadal až tesne pred zrážkou. A až potom začal reagovať, takže vlastne v tej vzdialenosti nereagoval brzdením a nebolo zistené, aby vodič reagoval na chodca vyhýbacím manévrom. Podľa záverov znalca pri zistenej rýchlosti jazdy vodiča 84,5 km/h, ak by vodič motorového vozidla Škoda Octavia reagoval na chodca vtedy, keď reagovať mohol, teda keď sa so svojím vozidlom nachádzal 64 metrov od chodca, v čase 2,7 sekundy pred zrážkou, mal možnosť reagovať brzdením po uplynutí času reakcie vodiča, ktorá v danom prípade bola stanovená na 1,2 sekundy a uplynutí nábehu brzdného účinku vozidla, t.j. 0,2 sekundy, by motorové vozidlo začalo brzdiť a tým aj znižovať rýchlosť v čase 1,3 sekundy pred zrážkou. Začal by znižovať rýchlosť a narazil by do chodca nárazovou rýchlosťou 55,3 km/h. Znalec ďalej uviedol, že vodič nemal možnosť zabrániť zrážke s chodcom bezpečným vyhnutím sa buď vľavo alebo vpravo. Nakoľko pri danej rýchlosti bezpečné vyhnutie od chodca je približne 1,5 metra. Navyše bolo zistené, že chodec bol pod vplyvom alkoholu, a jeho stabilita bola otázná - vyhýbacím manévrom vpravo od chodca by ho auto minulo o 15 cm. Bol prečítaný znalecký posudok č. 60/2021 - MUDr. Dušan Sukovský, znalec pre odbor zdravotníctvo a farmácia, odvetvie chirurgia a traumatológia (čl. 332) a znalecký posudok č. 012/2019, 069/2019 znalcov A. O. N. a A. A. N. - obidvaja znalci pre odbor zdravotníctvo a farmácia, odvetvie súdne lekárstvo (čl. 47). Zo záverov týchto posudkov plynú zranenia, na následky ktorých chodec L. M. dňa 11.01.2019 v čase o 03.30 hod. zomrel. Vykonaným dokazovaním bolo preukázané, že rýchlosť, ktorou jazdil obžalovaný bezprostredne pred nehodou bola vyššia než mala byť rýchlosť, pri ktorej by bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad v zmysle § 16 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z.z.. Znalec určil rýchlosť, pri ktorej by vodič zastavil pred miestom zrážky pri využití plného brzdného spomalenia vozidla najviac na 72,58 km/hod. - pričom pri tzv. nekolíznom brzdení a využití bezpečného polovičného brzdného spomalenia, by takáto rýchlosť mohla byť nanajvyš 57,26 km/hod. (strana 10 doplnku znaleckého posudku - čl. 362). Konanie obžalovaného teda súd posúdil ako konanie, ktorým inému z nedbanlivosti spôsobil smrť. U obžalovaného prichádza do úvahy uloženie samostatného trestu, pretože v tomto konaní ho súd odsudzuje za jeden trestný čin. Pri posudzovanom prečine usmrtenie je trestná sadzba pri treste odňatia slobody až tri roky. Pri ukladaní trestu súd zistil poľahčujúce okolnosti podľa § 36 písm. j/ Tr. zákona, to je, že obžalovaný viedol pred spáchaním činu riadny život. Súd nezistil žiadnu priťažujúcu okolnosť v zmysle § 37 Tr. zákona. Pomer a mieru závažnosti poľahčujúcich okolností a

príťažujúcich okolnosti súd vyhodnotil ako prevahu poľahčujúcich okolností a z toho dôvodu súd pristúpil k úprave hornej hranice zákonom stanovenej trestnej sadzby v zmysle § 38 ods. 3 Tr. zákona, čím bola stanovená horná hranica trestnej sadzby na dva roky. Pri ukladaní trestu súd prihliadal na kritériá uvedené v základných zásadách ukladania trestov (§ 34 Tr. zákona) najmä v ustanovení odseku 3, podľa ktorého trest má postihovať iba páchatel'a tak, aby bol zabezpečený čo najmenší vplyv na jeho rodinu a jemu blízke osoby a v ustanovení odseku 4, podľa ktorého pri určovaní druhu trestu a jeho výmery súd prihliadne najmä na spôsob spáchania činu a jeho následok, zavinenie, pohnútku, príťažujúce okolnosti, poľahčujúce okolnosti a na osobu páchatel'a, jeho pomery a možnosť jeho nápravy. Každý prípad je súd povinný skúmať a posudzovať individuálne s ohľadom najmä na spôsob spáchania činu a jeho následok, zavinenie, pohnútku, príťažujúce okolnosti, poľahčujúce okolnosti a na osobu páchatel'a, jeho pomery a možnosť jeho nápravy. Po zvážení relevantných skutočností súd obžalovanému uložil trest odňatia slobody na šesť mesiacov. Súd výkon uloženého trestu odňatia slobody podmienene odložil a určil skúšobnú dobu na jeden rok. Obžalovaný nemá žiadny záznam v registri trestov a v centrálnej evidencii správnych deliktov a priestupkov má zaevidované iba priestupky na úseku cestnej premávky, ktoré sú zaevidované aj v evidenčnej karte vodiča (čl. 397), z ktorej plynie, že od roku 2012, kedy získal vodičské oprávnenie pre skupinu B, sa dopustil jedného závažného priestupku v roku 2013 (nesprávne predchádzanie, výška pokuty 150,00 eur), a od roku 2015 má v evidenčnej karte vodiča spolu osem menej závažných priestupkov s výškou pokút 10,00 eur, resp. 20,00 eur a v roku 2018 má evidované porušenie pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom s pokutou 100,00 eur. Podľa správy zamestnávateľa TRANSMET SLOVAKIA, s.r.o., na čl. 523 je obžalovaný zamestnaný ako vodič kamiónovej prepravy od 01.09.2022 a pracovný pomer v tejto spoločnosti doteraz trvá. Podľa správy zamestnávateľa obžalovaný počas trvania pracovného pomeru jazdí bez nehody a mesačne vykonáva prepravu v rozsahu cca 10.000 kilometrov. Do miesta výkonu práce, ktoré je v I., sa dopravuje tak, že do I. dochádza svojim osobným motorovým vozidlom a to aj na základe operatívnej požiadavky zamestnávateľa. Zamestnávateľ považuje obžalovaného za pracovitého a zodpovedného zamestnanca. Podľa názoru súdu účel trestu, ktorým je primárne prevýchova páchatel'a a ochrana spoločnosti pred ním, bude dosiahnutý aj bez uloženia trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá. Tento svoj názor okresný súd odôvodňuje tým, že konanie vodiča (obžalovaného) nebolo primárnou príčinou dopravnej nehody - za túto súd (aj znalec) považuje správanie sa poškodeného chodca, ktorý porušil všetky elementárne povinnosti chodca ako účastníka cestnej premávky - predovšetkým povinnosť chodca podľa § 52 ods. 1 zák. č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov - tam, kde chodník nie je alebo kde je neschodný, chodí sa po ľavej krajnici; tam, kde nie je krajnica alebo kde je krajnica neschodná, chodí sa čo najbližšie pri ľavom okraji vozovky. Vyššie uvedený právny názor okresného súdu korešponduje s právnym názorom, ktorý vyslovil Krajský súd v Prešove v odôvodnení uznesenia sp. zn. 5To/51/2018, zo dňa 20. marca 2019: „Mieru zavinenia poškodenej na vzniku dopravnej nehody konajúci súd zohľadnil aj pri ukladaní trestu. Vzhľadom k tomu, že poškodená utrpela ťažké poranenia, javí sa uloženie trestu zákazu činnosti vedenia motorových vozidiel všetkých druhov ako účelné. Konajúci súd k uloženiu tohto trestu nepristúpil nielen z dôvodu výraznejšej miery zavinenia poškodenej na vzniku dopravnej nehody, ale súčasne aj preto, že obžalovaný neporušil dôležitú povinnosť, ktorú mu ukladá zákon pri vedení motorového vozidla.“ Porušenie povinnosti vodiča (uvedené v skutkovej vete výroku o vine tohto rozsudku), venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke v zmysle § 4 ods. 1 písm. c/ zákona č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, prispôbiť rýchlosť jazdy svojim schopnostiam, poveternostným podmienkam a iným okolnostiam, ktoré možno predvídať, jazdiť len primeranou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad v zmysle § 16 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z., o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov neboli jediným (ani primárnym) dôvodom vzniku tragickej dopravnej nehody. Podľa § 137 ods. 2, písm. c/ zákona č. 8/2009 Z. z., porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom je také porušenie pravidiel cestnej premávky, v ktorého dôsledku vznikne dopravná nehoda, pri ktorej sa inému ublíži na zdraví alebo sa inému spôsobí škoda na majetku, alebo nesplnenie si povinností účastníka dopravnej nehody alebo škodovej udalosti. „V súvislosti s posudzovaním porušenia dôležitej povinnosti dáva odvolací súd do pozornosti ustanovenie § 137 ods. 2 zák. č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, v ktorom je definované, aké porušenie pravidiel cestnej premávky sa považuje za porušenie závažným spôsobom. Medzi takéto porušenie podľa písm. c/ citovaného ustanovenia patrí i také porušenie pravidiel cestnej premávky, v ktorého dôsledku vznikne dopravná nehoda, pri ktorej sa inému ublíži na zdraví alebo sa inému spôsobí škoda na majetku, alebo nesplnenie si povinností účastníka dopravnej nehody alebo škodovej udalosti. Porušenie povinnosti uloženej vodičovi v § 4 ods. 1 písm. c/ zák. č. 8/2009 Z. z. venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke, ktoré je v príčinnej súvislosti so vznikom dopravnej nehody, pri ktorej

poškodená osoba utrpela ťažké poranenia, by sa mohlo považovať v zmysle § 137 ods. 2 písm. c/ zák. č. 8/2009 Z. z. za závažné porušenie, ak by išlo o jedinú príčinu vzniku dopravnej nehody. V prerokúvanom prípade však bolo potrebné prihliadať i na ďalšie okolnosti a to, že i poškodená sa podieľala výrazným spôsobom na vzniku dopravnej nehody, keď nemala na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky a mimo priechodu pre chodcov prechádzala bez ohľadu na vzdialenosť a rýchlosť jazdy prichádzajúcich vozidiel, pričom donútila vodiča na zmenu rýchlosti jazdy, čím porušila ustan. § 52 ods. 3 a § 53 ods. 3 zák. č. 8/2009 Z. z.“ (Krajský súd v Prešove v odôvodnení uznesenia sp. zn. 5To/51/2018, zo dňa 20. marca 2019) V prejednávannej veci poškodený chodec sa nachádzal mimo obytnej zóny v strede vozovky bez akéhokoľvek reflexného prvku a navyše pod značným vplyvom alkoholu (čl. 45 - toxikologické vyšetrenie - pošk. L. M. - 2,34 promile). Nad rámec už vyššie uvedeného, okresný súd uvádza, že porušenie povinnosti vodiča jazdiť vpravo pri pravom okraji jazdného pruhu v zmysle § 9 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z., nebolo v konaní preukázané tak, aby toto zistenie bolo bez akýchkoľvek pochybností - v neosvetlenej časti cesty mimo obývaného územia vo večerných, resp. nočných hodinách vodič má jazdiť pri pravej krajnici cesty - nie však po nej, lebo tak by mohol ohroziť protiídúcich chodcov povinných sa pohybovať po ľavej strane cesty (z ich pohľadu), ale aj seba samého zverou pohybujúcou sa pri pravej strane cesty. Súd odkázal poškodených s uplatnenými nárokmi na náhradu škody na civilný proces a to pre do úvahy prichádzajúcu náhradu škody z povinného zmluvného poistenia, ale aj pre rozsah dokazovania o nej.

Krajský súd preskúmal napadnutý rozsudok, dôvody odvolania odvolateľov ako aj dôkazy, ktoré boli vykonané v štádiu prípravného konania a na hlavnom pojednávaní, následne vykonané dokazovanie na verejnom zasadnutí v konaní o odvolaniach odvolateľov, kde dospel k záveru, že odvolanie obžalovaného je dôvodné, pričom rozhodnutie okresného súdu bolo vykonané na základe nedostatočne vyhodnotených dôkazov, najmä dôkazov poskytnutých znalcom v znaleckom posudku a výsluchu v prípravnom konaní a na hlavnom pojednávaní.

Obžalovaný na hlavnom pojednávaní vyhlásil, že je nevinný a odmietol ku skutku vypovedať. K osobným pomeroch uviedol, že je slobodný, má jednu vyživovaciu povinnosť a pracuje ako vodič kamiónovej dopravy, kde mesačne zarába okolo 1800 Eur. Vodičský preukaz po dopravnej nehode nebol zadržaný a preto naďalej vykonáva prácu vodiča z povolenia.

V prípravnom konaní vo výpovedi z 18.09.2020 uviedol, že jeho konaním nedošlo k dopravnej nehode, on nič neporušil, čo potvrdil aj znalecký posudok z odboru dopravy.

Z výpovedí svedkov S. M., O. M., A. M., A. M., C. M. vyplýva, že poškodený v čase kedy došlo k dopravnej nehode mal oblečené rifle a mikinu tmavomodrej farby, tmavomodrú bundu na ktorej bola kapucňa a na odevy nemal žiadne reflexné prvky.

Z výpovede svedka T. U., príslušníka policajného zboru, ktorý dokumentoval dopravnú nehodu vyplýva, že na výsluch sa dostavil obvinený sám, pričom vypovedal bez toho, aby bol na neho vyvíjaný nátlak.

Zástupkyňa poškodenej strany zdravotnej poisťovne Q. T. I. uplatnila v prípravnom konaní náhradu škody vo výške 1 487,40 Eur a taktiež aj maloletý N. M. zastúpený matkou O. M. si uplatnil nárok na náhradu škody.

Zo znaleckého posudku znalca MUDr. Dušana Sukovského, znalca z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie chirurgie a traumatológie vyplýva, že poškodený utrpel po dopravnej nehode zlomeniu lebečnej kosti v oblasti spánkovej vľavo, zlomeninu prednej časti prvého krčného stavca s posunom a rozostuproztrhnutie panve v krížovo- bedrovom kĺbe vľavo. Všetky uvedené tri hlavné poranenia poškodeného ako dominantné poranenia pre určenie polohy vozidlo-chodec, poukazujú na skutočnosť, že počas dopravnej nehody došlo k nárazu prednej časti vozidla Škoda Octavia do zadnej časti tela poškodeného, kde v čase zrážky došlo v prvej fáze pohybu tela poškodeného k nabratiu tela poškodeného na prednú kapotu vozidla, kde v prvej fáze pohybu tela poškodeného došlo k ohnatiu kolien a nárazu oblasťou zadnej, viac ľavej strany panve a trupu do strednej časti prednej kapoty vozidla Škoda Octavia, následne v druhej fáze pohybu tela poškodeného došlo k nárazu ľavej strany hlavy poškodeného do čelného skla v jeho strednej časti a v tretej fáze pohybu tela poškodeného došlo k preleteniu tela ponad vozidlo a dopadu tela poškodeného za vozidlo. S prihliadnutím na dominantné poranenia poškodeného je možno s prihliadnutím zo súdnoznaleckého hľadiska konštatovať, že v čase nárazu bolo telo poškodeného mierne vyrotované a k vozidlu natočené viac ľavou zadnou stranou panve a trupu s hlavou natočenou

vľavo takmer o 90 stupňov. Táto skutočnosť o polohe tela v čase zrážky poukazuje na skutočnosť, že poškodený sa pred nehodou pozrel- natáčal sa k prichádzajúcemu vozidlu cez ľavé rameno, takže hlavu mal v čase zrážky vytočenú smerom vľavo takmer o 90 stupňov. Telo poškodeného bolo v čase zrážky vyrovnané, t.j. nebolo v podrepe, prípadne ohnuté-prehnuté dopredu a taktiež neležalo na vozovke. S prihliadnutím na pohyb tela poškodeného po zrážke s motorovým vozidlo je možno zo súdnoznaleckého hľadiska konštatovať, že rýchlosť vozidla v čase zrážky bola jednoznačne nad 70 km/hod. Ďalej znalec uviedol, že deformácia vozidla Škoda Octavia poukazuje na skutočnosť, že chodec v čase zrážky sa nenachádzal pri krajnici cesty, ale sa pohyboval prinajmenšom približne v strede jazdného pruhu kadiaľ sa vozidlo Škoda Octavia mohlo pohybovať.

Z výsledku tohto vedeckého vyšetrenia zo dňa 14.01.2019 vyplýva, že na pracovisko dňa 14.01.2019 bolo doručená vzorka krvi označená menom L. M., rodné číslo XXXXXX/XXXX so žiadosťou o stanovenie koncentrácie etylalkoholu, pričom metódou plynovej chromatografie s FID detektorom bola v tejto krvi stanovená koncentrácia etylalkoholu 2,34 g/kg (promile).

Vo veci bol vypracovaný znalecký posudok znalcom z odboru doprava cestná, Ing. Štefanom Kováčom, ktorý v znaleckom posudku uviedol, že vodič motorového vozidla Škoda Octavia combi jazdil na začiatku nehodového deja mimo intravilánu obce rýchlosťou 84,50 km/hod čo je nižšia aká je v danom úseku „dovolená“. Na prítomnosť chodca vo vozovke vodič reagoval oneskorene, až tesne pred zrážkou. Vzhľadom na dohľadnosť v čase a mieste nehodového deja, ktorá bola zistená vyšetrovacím pokusom, kde pre uvedený nehodový dej 39,4 m, nemôžeme reakciu vodiča motorového vozidla na chodca považovať z technického hľadiska za správnu. Vodič mohol reagovať na chodca keď sa vozidlom nachádzal vo vzdialenosti 39,4 m pred miestom zrážky, t.j. 1,68 s pred zrážkou. Napriek tomu, že vodič reagoval na prítomnosť chodca vo vozovke o 1,68 neskôr ako reagovať mohol, je odôvodnené povedať, že jazdil správnou technikou jazdy, nakoľko táto jeho oneskorená reakcia, je síce nesprávnym prvkom v jeho technike jazdy, ktorý vznikol v rozpore s ustanoveniami zákona o cestnej premávke, ale nie je prvkom technickej príčiny dopravnej nehody, nakoľko nevyvolal vznik kolíznej situácie a ani nezneslabil zabráneniu dopravnej nehody, nakoľko ak by aj vodič reagoval na prítomnosť chodca na vozovke, keď už reagovať mohol, t.j. 1,68 s pred zrážkou, nezastavil by s vozidlom pred miestom zrážky so skutočnej rýchlosti, pri využití plného brzdného spomalenia, a zrážke s chodcom by vo vozovke nezabránil ani vyhábacím manévrom. Čiže oneskorená reakcia vodiča na prítomnosť chodca vo vozovke nemôže byť prvkom technickej príčiny dopravnej nehody. Vodič motorového vozidla Škoda Octavia combi mohol zabrániť dopravnej nehode ak by reagoval na prítomnosť chodca vo vozovke v čase 1,68 s pred zrážkou, keď už reagovať mohol a jazdil by s uvedeným motorovým vozidlom rýchlosťou 51,71 km/hod, vtedy by zastavil s vozidlom pred miestom zrážky pri využití plného brzdného spomalenia vozidla. Vodič motorového vozidla Škoda Octavia combi jazdil v pred nehodovom deji rýchlosťou nižšou ako je rýchlosť z ktorej by bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť na ktorú má rozhľad.

Vodič A. B. jazdil v pred nehodovom deji v danom úseku vozovky rýchlosťou 84,50 km/hod, čo je rýchlosť nižšia ako je rýchlosť v danom úseku vozovky dovolená nakoľko vodič reagoval na chodca až tesne pred zrážkou, a brzdil až po zrážke, jeho rýchlosť v čase zrážky bola 84,50 km/hod. vodič motorového vozidla Škoda Octavia combi by bol schopný z uvedenej rýchlosti zastaviť vozidlo na vzdialenosť na ktorú mal rozhľad.

Chodec sa nachádzal na vozovke v tmavom oblečení bez reflexných prvkov, v čase keď po vozovke jazdili vozidla so zapnutými stretávacími, resp. diaľkovými svetlami. Chodec bol povinný presvedčiť sa či môže vstúpiť do vozovky bez nebezpečenstva. Z uvedeného vyplýva, že chodec pri dodržaní pravidiel cestnej premávky nemal na vozovke čo robiť. Ak máme posudzovať technickú príčinu vzniku dopravnej nehody a možnosti jej zabránenia, potom je možné charakter používania vozovky zo strany chodca hodnotiť ako nesprávny a vo vzťahu ku vzdialenosti prichádzajúceho vozidla ako prvok, ktorý prinútil vodiča ku náhlejšej zmene smeru a hlavne rýchlosti vozidla. K zrážke motorového vozidla Škoda Octavia combi s chodcom došlo v pravom jazdnom pruhu, dvojpruhovej komunikácie, vo vzdialenosti 14,60 m za VBM v smere jazdy motorového vozidla Škoda Octavia Combi a 2,40 m od PBM vľavo. Vodič motorového vozidla A. B. mohol zabrániť dopravnej nehode, zastavením pred miestom zrážky, ak by reagoval keď reagovať mohol (mal dohľad na chodca) t.j. vo vzdialenosti 39,40 m od miesta zrážky, na začiatku tejto reakcie by musel jazdiť rýchlosťou naviac 51,71 km/hod. v tomto prípade by bol zastavil pred miestom zrážky pri využití plného brzdného spomalenia vozidla.

Chodec mohol dopravnej nehode zabrániť tak, ak by dodržal povinnosti chodcov ako účastníkov cestnej premávky, ktoré sú pre prípad pohybu po vozovke v ustanoveniach zákona č. 8/2009 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách a ak by sa nezdržoval na vozovke mimo intravilánu obce, v noci v tmavom oblečení bez reflexných prvkov. Chodcovi vo výhľade na motorové vozidlo nič nebránilo.

Technickou príčinou vzniku dopravnej nehody je nesprávny charakter používania vozovky zo strany chodca. Nesprávnym prvkom v jeho charaktere pohybu, ktorý vznikol v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky, bol jeho dlhodobý pobyt v strede vozovky v noci za zníženej viditeľnosti, bez reflexných prvkov, ktorým prinútil vodiča motorového vozidla Škoda Octavia Combi, ku náhlejšiemu zmeneniu smeru a hlavne rýchlosti vozidla.

Následne po podaní tohto znaleckého posudku bol vo veci vykonaný vyšetrovací pokus za prítomnosti znalca, ktorý znalec po vyšetrovacom pokuse podal doplnok znaleckého posudku č. 11/2020 v ktorom uviedol, že z vykonanej analýzy zabránil zrážke motorového vozidla s chodcom vyplýva, že vodič reagoval na chodca oneskorene. Napriek tomu, že vodič reagoval na prítomnosť chodca vo vozovke neskôr ako reagovať mohol, je odôvodnené povedať, že táto jeho oneskorená reakcia je síce nesprávnym prvkom v jeho technike jazdy, ktorý vznikol v rozpore s ustanoveniami zákona o cestnej premávke, ale nie je prvkom technickej príčiny dopravnej nehody, nakoľko nevyvolal vznik kolíznej situácie a ani neznesiteľne zabránilu dopravnej nehody. Ak by vodič reagoval na chodca keď už reagovať mohol vo vzdialenosti 63,84m pred miestom zrážky v čase 2,7 s pred zrážkou, nezastavil by so svojím vozidlom pred miestom zrážky, so skutočnej rýchlosti 84,50 km/hod., pri využití plného brzdného spomalenia vozidla a narazil by do chodca nárazovou rýchlosťou 55,30 km/hod. Čiže oneskorená reakcia vodiča na prítomnosť chodca vo vozovke nemôže byť prvkom technickej príčiny dopravnej nehody.

Na hlavnom pojednávaní dňa 31.07.2023 bol znalec vysluchnutý pred okresným súdom a pri výsluchu uviedol, že na rozdielnu zistenú rýchlosť primeraného rozhľadu je potrebné uviesť, že sa jedná o dva pojmy čo sa týka dohľadnosti a to prvý pojem je rozhľad vodiča, ktorý je vypočítaný podľa vzorca na str. 15 znaleckého posudku t.j., ktorý je vypočítaný na základe dosvitu reflektoru pre motorové vozidlo Škoda Octavia, kde je dosvit reflektorov pri zapnutých diaľkových svetlách 100 metrov. Druhý pojem je dohľad na prekážku, tento pojem je menší, alebo kratší, alebo vzdialenosť dohľadu je kratšia ako vzdialenosť rozhľadu. Pri dohľade na chodca sa berie vzdialenosť keď reflektory motorového vozidla osvecujú chodca do výšky kolien. Z tohto dôvodu aj pri vyšetrovacom pokuse z 15.03.2022 bola táto dohľadnosť stanovená na 79,8m. Čo sa týka rozdielu času, kedy mohol vodič reagovať, v znaleckom posudku bol tento čas stanovený na 1,68 s, následne v dodatku znaleckého posudku bol stanovený na 2,7 s. Uvedené je z dôvodu toho, že pri prvom vyšetrovacom pokuse, ktorý bol vykonávaný ešte iným súdnym znalcom, bola nameraná vzdialenosť dohľadu vodiča na chodca 39 metrov a pri druhom vyšetrovacom pokuse táto vzdialenosť bola pri zapnutých diaľkových svetlách 79 m. Z tohto dôvodu je tam ten rozdiel 1 sekundy. Rýchlosť motorového vozidla bola vypočítaná na 84,50 km/hod. A nameraná vzdialenosť dohľadnosti pri 1. vyšetrovacom pokuse bola nižšia, takže aj ten čas reakčný je kratší. Pri oboch vyšetrovacích pokusoch sa vychádzalo z rovnakej rýchlosti motorového vozidla, t.j. 84,5 km/h, bola zistená iba rozdielna vzdialenosť dohľadnosti. Časy uvádzané ako 1,68 sekúnd pri prvom pokuse a 2,7 sekundy pri druhom pokuse predstavujú čas, ktorý by uplynul pri prejdení vzdialenosti, na ktorú bol zistený dohľad motorovým vozidlom pri zistenej rýchlosti 84,5 km/h. Na reakciu vodiča na chodca znalec uviedol, že ak by vodič motorového vozidla reagoval v čase 2,7 sekundy pred zrážkou, keď sa so svojím vozidlom nachádzal tu uviedol, že sa jedná o vzdialenosť 79 m a jedná sa o statickú dohľadnosť. Statická dohľadnosť bola vykonaná vyšetrovacím pokusom na mieste nehodového deja zo stojaceho motorového vozidla, kde predpokladali výskyt chodca niekde v týchto miestach. Preto sa táto vzdialenosť pri analýze nehodového deja znižuje o 20 % na tzv. dynamickú dohľadnosť, a v danom prípade to je približne 64 metrov. Takže aj ten čas 2,7 sekundy pred zrážkou kedy vodič mohol prvýkrát zbrať chodca, tak sa vtedy nachádzal vo vzdialenosti 64 metrov. Čas 2,7 sekundy je čas, za ktorý prešlo motorové vozidlo Škoda Octavia vzdialenosť 64 metrov pri rýchlosti 84,5 km/h. Pôvodne nesprávne uviedol vzdialenosť 79 metrov, čo bola statická dohľadnosť. Ak by vodič motorového vozidla Škoda Octavia reagoval na chodca vtedy, keď reagovať mohol, teda keď sa so svojím vozidlom nachádzal 64 metrov od chodca, v čase 2,7 sekundy pred zrážkou, mal možnosť reagovať brzdením po uplynutí času reakcie vodiča, ktorá v danom prípade bola stanovená na 1,2 sekundy a uplynutí nábehu brzdného účinku vozidla, t.j. 0,2 sekundy, by motorové vozidlo začalo brzdiť a tým aj znižovať rýchlosť v čase 1,3 sekundy pred zrážkou. Začal by znižovať rýchlosť a narazil by do chodca nárazovou rýchlosťou 55,3 km/h.

Čo sa týka zabránenia nehody vyhnutím sa chodcovi, bolo v znaleckom posudku vypočítané, že vodič nemal možnosť zabrániť zrážke s chodcom bezpečným vyhnutím sa buď vľavo alebo vpravo. Nakoľko pri danej rýchlosti bezpečné vyhnutie od chodca je približne 1,5 metra. Znalec ďalej uviedol, že chodec bol pod vplyvom alkoholu a jeho stabilita na vozovke bola otázná. Ak by vodič sa vyhýbal vyhýbacím manévrom vpravo od chodca, by tohto chodca auto minulo o 15 cm. Osobné motorové vozidlo zasahovalo do ľavého jazdného pruhu asi 30 cm. Následne znalec bol vysluchnutý na verejnom zasadnutí pred krajským súdom dňa 11.06.2024, kde uvádza, že pri vypracovaní zabránenia dopravnej nehody pri vyhýbacom manévri vychádzal z toho, že bežný koridor chodca je široký približne 1 meter, a bezpečná vzdialenosť pri vyhýbaní sa 1,5 metra. Táto vzdialenosť bola vypočítaná aj vzorcom, ktorý je v znaleckom posudku uvedený a tento vzorec sa používal bežne v znaleckej praxi pri výpočte bezpečného bočného odstupe od chodca. Čo sa týka bežného koridora chodca v rozmedzí 1 metra tak tento údaj sa udáva u chodca u ktorého nebol použitý alkohol. Vzhľadom k tomu, že poškodený mal v sebe 2,34 promile alkoholu vôbec sa nedá predpokladať spôsob jeho pohybu a jeho šírka. Čo sa týka pohybu poškodeného po vozovke mimo zastavanej oblasti znalec konštatoval, že pohyb chodca v tejto oblasti v strede vozovky je potrebné hodnotiť ako neočakávaný. Ak by vodič motorového vozidla išiel po krajnici vozovky, pravdepodobne aj tak by došlo k dopravnej nehode, kedy by vodič ľavým spätným zrkadlom vozidla narazil do chodca, ak by tento dodržiaval koridor šírky pohybu 1 m.

Okresný súd pri vyhlásení rozsudku upravil skutok na rozdiel od obžaloby tak, že ani v skutkovej vete, ani v právnom posúdení porušení povinnosti vodiča neuvádzal ustanovenie § 9 ods. 1 Zákona NR SR č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, teda porušenie povinnosti vodiča spočívajúce v tom, že neriadil obžalovaný motorové vozidlo popri pravej krajnici vozovky. Okresný súd dal za vinu obžalovanému to, že v zmysle ustanovenia § 4 ods. 1 písm. c/ sa nevenoval plne vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke. Aj z ustanovenia § 16 ods. 1 Zákona o cestnej premávke z ktorého vyplýva, že vodič je povinný rýchlosť jazdy prispôbiť najmä svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla, nákladu, poveternostným podmienkam, stavu a povrchu vozovky a iným okolnostiam, ktoré možno predvídať. Vodič smie jazdiť len primeranou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť na ktorú má rozhľad.

Krajský súd pri vyhodnotení znaleckého dokazovania, ktoré je základným dôkazom pri rozhodovaní o vine, resp. o nevine obžalovaného dospel k záveru, že vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti, znalecký posudok, doplnok znaleckého posudku a výsluchy znalca, je možné dospieť k záveru, že technickou príčinou dopravnej nehody nebola nesprávna technika jazdy vodiča, ale nesprávny pohyb chodca po vozovke. Chodec totiž porušil ustanovenie § 52 ods. 1, ods. 3 Zákona č. 8/2009 Z.z. z ktorých vyplýva, že ak nie je chodník popri ceste, alebo je neschodný, chodec je povinný chodiť po ľavej krajnici. Tam, kde nie je krajnica, alebo kde je krajnica neschodná chodí sa čo najbližšie pri ľavom okraji vozovky. Taktiež má mať chodec za zníženej viditeľnosti idúci po krajnici, alebo po okraji vozovky na sebe viditeľné umiestnené reflexné prvky, alebo oblečenie reflexný, bezpečnostný odev.

Ako to vyplýva z vykonaného dokazovania z výsluchov svedkov je zrejmé, že poškodený išiel po strede vozovky v tmavom oblečení bez reflexných prvkov.

Čo sa týka možnosti zranenia zrážky obžalovaným je potrebné poukázať na závery znaleckého posudku a celého znaleckého dokazovania v tom, že pokiaľ by aj obžalovaný začal pri prvej mozgnej reakcii, resp. zbadaní prekážky na vozovke reagovať v čase keď reagovať mohol plným brzdným spomalením aj tak by pri rýchlosti ktorej išiel by nebolo možné zabrániť dopravnej nehode. Taktiež znalec uviedol, že ani pri reakcii na dohľad, ktorá vyplýva z vyšetrovacích pokusov by nebolo došlo k zabráneniu dopravnej nehody. Čo sa týka bezpečného obídenia chodca, manévrom vpravo od chodca, tu znalec uviedol, že koridor pohybu chodca do šírky 1 m, avšak v prípade ak je chodec bez požitia alkoholických nápojov čo v danom prípade tak nebolo a teda nie je možné predpokladať pohyb chodca a teda aj v tomto prípade nie je možné dospieť jednoznačne k záveru, že ak by obžalovaný sa vyhýbacím manévrom vyhýbal chodcovi vpravo, isto by nedošlo k dopravnej nehode. Tieto skutočnosti resp. tvrdenia sú iba v hypotetickej rovine, nakoľko nebolo možné ani vyšetrovacím pokusom zistiť či by takýmto vyhýbacím manévrom nedošlo k dopravnej nehode a vzhľadom k tomu, že sú určité pochybnosti o tom, či by vyhýbacím manévrom vpravo sa vyhol obžalovaný poškodenému, krajský súd poukázal na zásadu in dubio pro reo pochybnostiach v prospech obžalovaného a to aj napriek tomu, že okresný súd porušenie povinnosti obžalovaného ako vodiča motorového vozidla tým, že ho neriadil popri pravej krajnici nedal obžalovanému za vinu.

Z vykonaného dokazovania teda jednoznačne bolo preukázané, že k dopravnej nehode došlo, účastníkom dopravnej nehody bol obžalovaný ako aj poškodený L. M., avšak z týchto dôkazov nemožno jednoznačne, nepochybne dospieť k záveru, že príčinou dopravnej nehody bolo aj spoluzavinenie obžalovaného A. B. a preto krajský súd napadnutý rozsudok zrušil v celom rozsahu a obžalovaného A. B. v zmysle § 285 písm. b/ Tr. poriadku oslobodil spod obžaloby okresného prokurátora, lebo skutok nie je trestným činom.

Keďže došlo k oslobodzujúcemu výroku krajský súd v zmysle ustanovenia § 288 ods. 3 Tr. poriadku odkázal poškodených mal. N. M. zastúpeného matkou O. M. a Union zdravotnú poisťovňu s uplatnenými nárokmi náhradou škody na civilný proces a odvolanie prokurátora ako nedôvodné v zmysle § 319 Tr. poriadku zamietol.

Toto rozhodnutie bolo prijaté jednomyseľne.
jednohlasný

Poučenie:

Proti tomuto rozhodnutiu ďalší riadny opravný prostriedok nie je príпустný.