

Súd: Okresný súd Levice
Spisová značka: 3T/29/2013
Identifikačné číslo súdneho spisu: 4313010203
Dátum vydania rozhodnutia: 19. 04. 2018
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Ján Šmrhola
ECLI: ECLI:SK:OSLV:2018:4313010203.8

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Levice, v konaní pred samosudcom JUDr. Jánom Šmrholom, v trestnej veci proti obžalovanej E., pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 odsek 1, odsek 2 písmeno a/ Trestného zákona č. 300/2005 Z.z. v znení zákona č. 262/2011 Z.z. / ďalej len Trestného zákona /, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 19.04.2018, takto

r o z h o d o l :

Obžalovaná :

E. narodená XX.XX.XXXX v Topoľčanoch, trvale bytom

Q.s.a uznáva vinnou, že :

- dňa 26.09.2011 v čase o 15.50 h viedla tmavomodré motorové vozidlo zn. Hyundai Tuscon s evidenčným číslom Q. po ceste číslo II/564 v smere od mesta Tlmače na mesto Levice v okrese Levice, pri predchádzaní pred ňou jazdiace vozidlá v križovatke cesty II/564 a komunikácie vedúcej k obci Hronské Kosihy, v kilometri 5,1 cesty II/564 sa plne nevenovala riadeniu vozidla a sledovaniu situácie v cestnej premávke, keď v ľavom jazdnom pruhu z pohľadu jej jazdy narazila prednou časťou vozidla Hyundai do ľavej zadnej časti osobného motorového vozidla modrej farby zn. Peugeot 106, evidenčné číslo A., ktoré viedol Q. a ktorý s vozidlom odbáčal doľava na komunikáciu vedúcu do obce Hronské Kosihy, čím porušila ustanovenie § 4 odsek 1 písmeno c/, § 15 odsek 5 písmeno g/ zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, pričom po náraze došlo k odhodeniu vozidla Peugeot mimo cestu vľavo do priekopy, kde sa prevrátilo na strechu a ostalo stáť a vozidlo Hyundai vyšlo mimo cestu vľavo na trávnatú plochu, kde zostalo stáť na kolesách, pričom pri dopravnej nehode došlo k zraneniam vodiča vozidla Peugeot, Q., ktorý utrpel zranenia, polytraumu, a to pomliaždenie mozgu, krvácanie pod tvrdú plenu mozgovú, zlomeninu lebečnej klenby, zlomeninu lebečnej spodiny, zlomeninu nosovej kosti, tržnú ranu záhlavia, pomliaždenie pľúc, zlomeninu IX. rebra vľavo, naštípenie VI. rebra vľavo a pomliaždenie pravého predkolenia, ktoré zranenia si vyžiadali dobu liečenia v trvaní minimálne 12 týždňov, pričom došlo aj k poškodeniu životne dôležitého orgánu a to mozgu a pľúc, ako aj k dlhšie trvajúcej poruche jeho zdravia a taktiež došlo aj k zraneniu spolujazdca vo vozidle Peugeot, T., ktorý utrpel otvorenú ranu vlasatej časti hlavy v parietálnej oblasti vpravo, oderku v nadkľúčnej oblasti vpravo s dobou liečenia do 7 dní bez práceneschopnosti,

t e d a

- inému z nedbanlivosti spôsobila ťažkú ujmu na zdraví a spáchala tento čin závažnejším spôsobom konania, porušením dôležitej povinnosti uloženej jej podľa zákona,

t ý m s p á c h a l a

- prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 odsek 1, odsek 2 písmeno a/ Trestného zákona s poukazom na § 138 písmeno h/ Trestného zákona

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

podľa § 157 odsek 2 Trestného zákona, za použitia § 38 odsek 2, 3, § 36 písmeno j/ Trestného zákona, na trest odňatia slobody v trvaní 12 / dvanásť / mesiacov.

Podľa § 49 odsek I písmeno a/ Trestného zákona, sa obžalovanej výkon trestu odňatia slobody podmienene odkladá.

Podľa § 50 odsek I Trestného zákona, sa obžalovanej určuje skúšobná doba v trvaní 12 / dvanásť / mesiacov.

Podľa § 61 odsek 1, 2 Trestného zákona, sa obžalovanej ukladá trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu v cestnej premávke na dobu 18 / osemnásť / mesiacov.

Podľa § 288 odsek 1 Trestného poriadku, súd poškodených Všeobecnú zdravotnú poisťovňu, a.s. Mamateyova č. 17, 850 05 Bratislava, IČO 35 937 874, UNION zdravotnú poisťovňu, a.s. Bajkalská 29/A, 821 08 Bratislava, IČO 36 284 831 a O. - J., Kozárovce č. 283, IČO 34 282 734, odkazuje s ich nárokmi na náhradu škody na civilný proces.

o d ô v o d n e n i e :

Na základe obžaloby prokurátora Okresnej prokuratúry v Leviciach vykonal súd na hlavnom pojednávaní dokazovanie výsluchom obžalovanej, výsluchmi jednotlivých poškodených a svedkov, znalcov, prečítaním správ, charakteristík, odpisu z registra trestov a ďalšieho na vec sa vzťahujúceho spisového materiálu a po jeho vyhodnotení v zmysle § 2 odsek 12 Trestného poriadku, dospel ku skutkovým a právnym záverom uvedeným vo výrokovvej časti tohto rozsudku.

Obžalovaná E. na hlavnom pojednávaní konanom dňa 25.06.2013 uviedla, že v kritický deň viedla motorové vozidlo zn. Hyundai Tuscon v smere od mesta Tlmače na mesto Levice a videla, že oproti nešlo žiadne vozidlo, tak sa rozhodla predbehnúť biele dodávkové vozidlo jazdiace pred ňou. Keď bola na úrovni bielej dodávky, tak si všimla, že pred ňou jazdiace motorové vozidlo zn. Peugeot 106 dalo svetelné znamenie o zmene smeru jazdy doľava a začalo odbočovať. Ona sa zaradila do svojho pravého jazdného

3

3T 29/13

pruhu, pred dodávkové vozidlo, pričom vodič vozidla sa náhle vrátil späť zo stredu vozovky a zaradil sa pred jej motorové vozidlo. Urobila manéver a vošla do ľavého jazdného pruhu, avšak vodič motorového vozidla zn. Peugeot 106 znovu odbočil doľava a následne došlo ku kontaktu s vozidlom. V momente, keď jej vozidlo zn. Peugeot 106 skrížilo cestu, brzdila v ľavom jazdnom pruhu. Žiadnu dopravnú značku pred križovatkou si nevšimla.

Na hlavnom pojednávaní konanom dňa 09.01.2014 zasa uviedla, že modré vozidlo zn. Peugeot 106 pri svojom druhom manévri pred ňou, nemalo zapnutú smerovku doľava, v čase zrážky mala nižšiu rýchlosť ako 90 km/h a pred zrážkou nebrzdila, možno len v čase nárazu. Ďalej pri otázkach prokurátora využila ustanovenie § 34 odsek 1 Trestného poriadku a k veci odmietla vypovedať.

Svedok - poškodený Q. na hlavnom pojednávaní uviedol, že v kritickom čase viedol motorové vozidlo zn. Peugeot 106 z obce Kozároviec smerom na Levice, pričom chcel odbočiť na obec Hronské Kosihy. Keď dával smerovku doľava, tak si všimol v späťom zrkadle, že za ním idú dve motorové vozidlá a v tom čase nikto nepredbiehal. Ako sa zaradil bližšie k stredovej čiare, tak náhle uvidel motorové vozidlo, ktoré riadila obžalovaná a predchádzala motorové vozidlo, ktoré išlo hneď za ním a následne došlo ku kolízii. Potvrdil s určitosťou, že tam bola dopravná značka znázorňujúca križovátku a bola riadne viditeľná.

Svedkyňa - poškodená O. na hlavnom pojednávaní uviedla, že je majiteľkou motorového vozidla zn. Peugeot 106, ktoré chcela predať Q., pričom predmetné vozidlo mal požičané, aby si ho vyskúšal, nakoľko ho chcel kúpiť. Vozidlo používal 3-4 týždne, bolo v dobrom technickom stave, malo platnú technickú aj emisnú kontrolu.

Svedok - poškodený M. na hlavnom pojednávaní uviedol, že motorové vozidlo zn. Hyundai Tuscon bol firemné a obžalovaná mala súhlas na jeho používanie a v tom čase išla na služobnú cestu.

Svedok H. na hlavnom pojednávaní uviedol, že bol svedkom dopravnej nehody, ktorá sa stala na ceste medzi Tlmačami a Levicami. Viedol motorové vozidlo zn. Fabia, predným išlo malé auto a videl po ľavej strane ako sa snaží predísť motorové vozidlo zn. Hyundai Tuscon motorové vozidlá, ktoré išli za ním. Ako už vozidlo zn. Hyundai Tuscon predbiehalo dve autá, tak vodič malého vozidla dal znamenie, že odbočuje doľava, pričom do neho narazilo zozadu vozidlo zn. Hyundai Tuscon. Vodič motorového vozidla zn. Hyundai Tuscon predbiehal tri motorové vozidlá. Dodal, že vozidlo zn. Hyundai Tuscon sa nezaradilo pred neho, keď ho obchádzal a vodič malého vozidla, potom ako odbočovalo doľava neurobil následne manéver doprava.

Znalec O. na hlavnom pojednávaní uviedol, že vypracoval posudok č. 34/12 pre obhajcu a po oboznámení so spisovým materiálom má za to, že predmetná križovatka z hľadiska dopravného značenia v čase dopravnej nehody bola nedostatočne označená, nakoľko zo strany jazdy obžalovanej sa vyskytovala pravdepodobne jediná dopravná značka trojuholníkového tvaru, ktorá mohla byť P6. Ak obžalovaná v tom úseku predbiehala a značka P6 bola zakrytá predbiehaným vozidlom, tak nemala dostatok informácií, že sa blíži ku križovatke, resp. že sa v nej nachádza.

4

3T 29/13

Znalec O. na hlavnom pojednávaní uviedol, že vypracoval znalecký posudok č. 79/2013, v záveroch ktorého uviedol, že vychádzajúc z výsledkov simulácie pravdepodobného priebehu dopravnej nehody, predloženého spisového materiálu a z ohliadky miesta dopravnej nehody ako aj z fotodokumentácie poškodenia vozidiel je možné čisto z technického hľadiska konštatovať, že prvotnou príčinou vzniku kolíznej situácie je spôsob a technika jazdy vodiča vozidla zn. Hyundai Tuscon vo vozovke cesty, pred a počas predchádzania v križovatke odbočujúceho vozidla zn. Peugeot 106. Ďalej konštatoval, že stopa č. 1, ktorá je zadokumentovaná ako stopa vedúca z pravého jazdného pruhu do ľavého a s prerušením smeruje do miesta zrážky a s najväčšou pravdepodobnosťou ju zanechalo vozidlo zn. Hyundai pravým kolesom prednej nápravy. Vychádzajúc zo zanechaných stôp na mieste nehodového deja je pravdepodobné a čisto z technického hľadiska prijateľné, že vodič vozidla zn. Peugeot 106 začal odbočovanie v čase, keď ešte nebolo vozidlom zn. Hyundai Tucson predbiehané. Ďalej uviedol, že aj vozidlo vybavené antiblokovacím brzdovým systémom zanecháva na vozovke špecifické trasologické stopy, ktoré sú kombináciou stôp jazdy a stôp brzdenia. Pri brzdení sa odtlačok plášťa na vozovke rozmazáva, tvar a obrys dezénu je skreslený a deformovaný.

Svedok E. na hlavnom pojednávaní uviedol, že v kritický deň mal výjazdovú službu a keď prišiel na miesto nehody, tak pristúpil k jej dokumentácii a to označil stopy dopravnej nehody, zmapoval celé miesto nehody, následne ho zadokumentoval. Po vyhotovení záznamu dopravnej nehody, zápisnice o ohliadke miesta dopravnej nehody a náčrtka z miesta dopravnej nehody, tieto obžalovaná dobrovoľne podpísala a nemala žiadne pripomienky k nim. Voči obžalovanej nebol vyvíjaný žiadny fyzický ani psychický nátlak. Ďalej uviedol, že ako prichádzal na miesto dopravnej nehody, tak sa pohľadom presvedčil o dopravnej značke, označení tvaru križovatky, ktorá tam bola umiestnená.

Na hlavnom pojednávaní sa súd oboznámil s nasledovnými listinnými dôkazmi :

Z vyčíslenia vynaložených liečebných nákladov za zdravotnú starostlivosť poskytnutú poškodeným vyplýva, že Union zdravotná poisťovňa žiada náhradu škody vo výške 4.172,01.-eur a Všeobecná zdravotná poisťovňa žiada náhradu škody vo výške 19,80.-eur.

Zo záznamu z dopravnej nehody, zápisnice o ohliadke miesta dopravnej nehody, z jej fotodokumentácie ako i náčrtku vyplýva, kde a kto bol účastníkom dopravnej nehody, aké boli zaistené stopy.

Z odborného vyjadrenia E. vyplývajú zranenia, ktoré utrpel poškodený Q. pri dopravnej nehode.

Z lekárskej správy E. vyplýva, aká diagnóza bola zistená u poškodených Q. a T. pri autonehode.

Zo zápisu o dychovej skúšky vyplýva, že obžalovaná a poškodený Q. v čase dopravnej nehody neboli pod vplyvom alkoholu.

Zo správy Okresného dopravného inšpektorátu Levice vyplýva, že križovatka cesty II/564 s miestnou komunikáciou vedúcou k obci Hronské Kosihy v km 5,1 bola v čase dopravnej nehody označená dopravnou značkou P5 Križovatka s vedľajšou cestou s dodatkovou tabuľkou P13 Tvar križovatky. V mesiaci apríl 2012 bola preznačená novými dopravnými značkami P6 Križovatka s vedľajšou cestou v oboch smeroch cesty.

Z výpisu z Obchodného registra Okresného súdu Nitra vyplýva, že spoločníkmi spoločnosti U. - svetelné reklamy, s.r.o. sú M. a A..

Z kúpnej zmluvy zo dňa 17.12.2011 vyplýva, že spoločnosť U. predala motorové vozidlo zn. Hyundai Tuscon.

Z evidenčných kárt vozidiel zn. Hyundai Tuscon a Peugeot 106, kto je ich vlastníkami.

Z lekárskeho posudku o bolestnom vyplýva, že diagnózy ktoré utrpel poškodený Q. boli ohodnotené na 595 bodov.

Zo správy Regionálnej správy a údržby ciest Levice a.s. vyplýva, že staré dopravné značky P6 „Križovatka s vedľajšou cestou“, v križovatke na účelovú komunikáciu do obce Hronské Kosihy, boli v čase nehody v dobrom technickom stave, čo sa týka zrozumiteľnosti, prehľadnosti, viditeľnosti a čitateľnosti. Neboli zistené žiadne závady a neboli ničím tienené.

Z odporu obžalovanej vyplýva, že sa cíti byť nevinnou. V čase dopravnej nehody sa riadila všetkými ustanoveniami zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a dodržala všetky svoje povinnosti súvisiace s cestnou premávkou a vedením vozidla.

Z fotodokumentácie vyhotovenej zo dňa 28.08.2011 vyplýva, aká dopravná značka bola umiestnená pred križovatkou, kde bola spôsobená dopravná nehoda.

Z odbornej literatúry predloženej znalcom O. vyplýva, aké stopy zanechávajú vozidlá pri dopravných nehodách so systémom ABS.

Zo záverečnej správy z mediácie zo dňa 18.08.2014 vyplýva, že obžalovaná odmietla dať písomný súhlas k mediácii a urobiť vyhlásenie podľa § 220 odsek 1 písmeno a/ Trestného poriadku.

Z odvolania obžalovanej podaného prostredníctvom obhajcu vyplýva, že súd nerešpektoval základné zásady trestného konania a to ustanovenia § 2 odsek 10, 11, 12 Trestného poriadku. Vytýkala súdu, že vykonanie dôkazu znaleckým posudkom znalca O., ktorý obstarala v súlade s ustanovením § 119 odsek 3 Trestného poriadku odmietol, nakoľko nebol vykonaný v súlade so zákonom. Následne vytýkala nedostatočné zistenie skutkového stavu súdom a rozobrala výsledky vykonaného dokazovania z technického hľadiska. Z výsledkov analýzy nehodového deja obžalovaná nemala možnosť zabrániť zrážke, pretože vodič vozidla Peugeot jej vytvoril na vozovke svojou chybnou technikou jazdy prekážku náhlu. Vodič vozidla Peugeot mohol zabrániť dopravnej nehode, ak by neodbočoval v čase, keď bol predchádzaný vozidlom obžalovanej. Obžalovaná dodržala všetky svoje povinnosti súvisiace s cestnou premávkou a vedením vozidla, ako aj pravidlá cestnej premávky ustanovené zákonom.

6

3T 29/13

Z uznesenia Krajského súdu v Nitre sp. zn. 4To 46/2015 zo dňa 24.09.2015 vyplýva, že rozsudok Okresného súdu v Leviciach sp. zn. 3T 29/2013 zo dňa 02.12.2014 bol zrušený a vec bola vrátená súdu I. stupňa, aby ju v potrebnom rozsahu prejednal a rozhodol.

Okresný súd v intenciách uznesenia Krajského súdu v Nitre doplnil dokazovanie a to výsluchom znalca O..

Znalec O. na hlavnom pojednávaní uviedol, že porovnaním šírky a tvaru profilu behúňa pneumatík, ktoré boli na vozidle v čase dopravnej nehody a brzdovej stopy zadokumentovanej na mieste dopravnej nehody ako č. 1, mal za to, že brzdová stopa nebola vytvorená vozidlom Hyundai. Miesto zrážky sa nachádzalo vo vzdialenosti cca 6,3 m pred ryhou, ktorú zanechala polos vozidla vo vzdialenosti 25,7 m pred východiskovým bodom merania, ako to bolo zadokumentované na mieste dopravnej nehody, čo je vo vzdialenosti cca 22 metrov od mysleného stredu križovatky. Technika jazdy vodičky vozidla Hyundai bola z technického hľadiska správna, ak nebola informovaná o skutočnosti, že sa blíži ku križovatke alebo dopravnú značku nemusela vidieť pri predchádzaní iného dodávkového vozidla. Jazdu vodiča vozidla Peugeot možno z technického hľadiska považovať za nesprávnu, lebo začal odbočovanie v čase, kedy bol predchádzaný iným vozidlom.

Z odvolania obžalovanej podaného prostredníctvom obhajcu zo dňa 15.03.2016 vyplýva, že súd nerešpektoval základné zásady trestného konania a to ustanovenia § 2 odsek 10, 12 Trestného poriadku. Vytýkala súdu, že pri rozhodovaní nevzal do úvahy podstatné skutočnosti, že obžalovaná jazdila za veľkým bielym dodávkovým motorovým vozidlom, na vozovke bola prerušovaná čiara, vodič Peugeota náhle zmenil smer jazdy doprava, pričom sa automaticky vypne ľavá smerovka, myslela že vodič Peugeota mohol niekoho obiehať, významne znížil svoju rýchlosť jazdy. Stopa č. 1 nepochádza od vozidla Hyundai. Dopravné značenie - zvislé aj vodorovné bolo nedostatočné, nesprávne a priamo zavádzajúce. Znalec O. počas výsluchu O. na hlavnom pojednávaní nevyvrátil rozdielnosti tvrdené znalcom O.. Znalecký posudok O. je nejasný a neúplný. Následne vytýkala nedostatočné zistenie skutkového stavu súdom a rozobrala výsledky vykonaného dokazovania z technického hľadiska. Nebolo preukázané, že reklamné zariadenie nemalo prekážať vo výhľade pri výjazde z miestnej komunikácie. Obžalovaná žiadnu dopravnú značku pred križovatkou nevidela, nemala ďalšie náležité informácie, že sa blíži ku križovatke, resp. že sa v nej nachádza a teda z jej pohľadu predbiehať v danom úseku mohla. Z výsledkov analýzy nehodového deja obžalovaná nemala možnosť zabrániť zrážke, pretože vodič vozidla Peugeot jej vytvoril na vozovke svojou chybnou technikou jazdy prekážku náhlu. Obžalovaná dodržala všetky svoje povinnosti súvisiace s cestnou premávkou a vedením vozidla, ako aj pravidlá cestnej premávky ustanovené zákonom. Ďalej vytýkala chyby polície v zadokumentovaní miesta dopravnej nehody, nebol vypočítaný vodič bielej skriňovej dodávky, boli tam nedostatky v dopravnom značení, ktoré bolo priamo zavádzajúce, vzniesla námietku zaujatosti znalca Ing. Jenča, ktorý mohol zodpovedať aj za vyhotovenie nesprávneho dopravného značenia predmetnej križovatky a súd neodstránil rozpory v znaleckých posudkoch O. a O..

Z uznesenia Krajského súdu v Nitre sp. zn. 4To 35/2016 zo dňa 02.06.2016 vyplýva, že rozsudok Okresného súdu v Leviciach sp. zn. 3T 29/2013 zo dňa 28.01.2016 bol zrušený a vec bola vrátená súdu I. stupňa, aby ju v potrebnom rozsahu prejednal a rozhodol.

Okresný súd v intenciách uznesenia Krajského súdu v Nitre doplnil dokazovanie a to pribratím do konania na vypracovanie znaleckého posudku Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline.

Znalec doc. O., PhD. na hlavnom pojednávaní uviedol, že bola vypracovaná časovo - priestorová analýza nehodového deja. K dopravnej nehode došlo tak, že vozidlo Hyundai v rýchlosti 80 až 85 km/h narazilo v ľavom jazdnom pruhu do odbočujúceho vozidla Peugeot, ktorý v čase zrážky mal rýchlosť 30 - 35 km/h. Z predložených podkladov a ich analýzy sa nedalo jednoznačne určiť, či vodička Hyundai pred zrážkou brzdila. Preto boli riešené dva varianty nehodového deja. Prvý, kedy bolo uvažované s brzdením vozidla Hyundai pred zrážkou po zdokumentovaných stopách a druhý, kedy vozidlo Hyundai - vodička pred zrážkou nebrzdila / brzdenie začala v okamihu zrážky / a v čase začiatku odbočovania vozidla Peugeot vozidlo Hyundai čiastočne zasahovalo aj do ľavého jazdného pruhu. Vyhodnotením fotodokumentácie a technickými výpočtami sa nedalo s absolútnou istotou potvrdiť, že stopu začínajúcu v čísle 1 zanechalo vozidlo Hyundai v dôsledku brzdenia pred zrážkou. V prípade prvého variantu bola technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody predovšetkým nesprávna technika jazdy vodičky vozidla Hyundai a to - prechádzanie v úseku križovatky, kde to v zmysle pravidiel cestnej premávky nie je dovolené a nedodržanie minimálnej bezpečnej pozdĺžnej vzdialenosti za vozidlom Peugeot v čase, kedy sa vozidlo Hyundai pohybovalo v pravom jazdnom pruhu. V prípade druhého variantu bola technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodiča vozidla Peugeot, ktorý odbočovanie vľavo začal v čase, kedy už z priečnej polohy vozidla Hyundai mohol rozpoznať,

že odbočovaním vytvorí vozidlu Hyundai kolíziu situáciu, že vozidlo Hyundai z technického hľadiska ohrozí. Toto bolo stanovené za predpokladu, že v danom úseku má vodič vozidla Peugeot povinnosť presvedčiť sa o tom, či nie je predchádzaný a či odbočovaním vľavo neohrozí vodičov jazdiacich za ním. V danom úseku bolo však predchádzanie zakázané. Ohľadom znaleckého posudku O. uviedol, že znalec uvádzal veľmi úzke rozpätie vypočítanej rýchlosti vozidiel v čase zrážky a pred zrážkou, v technike jazdy vodičov neboli vyhodnotené všetky prvky techniky jazdy vodičov, čo viedlo k tomu, že aj v technickej príčine vzniku dopravnej nehody tieto prvky absentujú a vychádzal z toho, že stopu označenú č. 1 s určitosťou zanechalo vozidlo Hyundai. Predmetný posudok možno hodnotiť ako nekomplexný, zaoberal sa iba jedným z technicky prijateľných priebehov nehodového deja. Pri riešení priebehu nehodového deja však stanovil príčinu dopravnej nehody podobne ako v znaleckom posudku vypracovanom ústavom. O. vypracoval znalecký posudok, v ktorom stanovil miesto zrážky vozidiel 6,3 m pred stopou č. 2 z dôvodu, že poloos vozidla musela po náraze padnúť a toto malo trvať určitý čas. S uvedeným tvrdením sa ústav nestotožnil. Nezaoberal sa situáciou, kedy by vozidlo Hyundai začínalo predchádzanie z pravého jazdného pruhu, predpokladal pohyb vozidla Hyundai len v ľavom jazdnom pruhu. Predmetný posudok možno hodnotiť ako nekomplexný, zaoberal sa iba jedným z viacerých technicky prijateľných priebehov nehodového deja. O. vo svojom znaleckom posudku hodnotil dopravné značenie. V uvedenom hodnotení dopravného značenia neboli zistené nedostatky.

Súd sa oboznámil s fotodokumentáciou predloženou obhajcom obžalovanej z miesta dopravnej nehody.

Obžalovaná E. z miesta trvalého bydliska je pozitívne hodnotená. Zamestnávateľ Ministerstvo práce, sociálnych vecí a rodiny SR hodnotí obžalovanú kladne. V registri priestupkov sa už neeviduje žiaden záznam o priestupku. V evidenčnej karte vodiča má 4 záznamy. Doposiaľ nebola súdne trestaná.

Okresný súd Levice v predmetnej veci vykonal rozsiahle dokazovanie aj v intenciách uznesenia Krajského súdu v Nitre sp. zn. 4To 46/2015 zo dňa 24.09.2015, vrátane uznesenia Krajského súdu v Nitre sp. zn. 4To 35/2016 zo dňa 02.06.2016 všetkými dostupnými a vykonateľnými dôkazmi tak, aby bol náležite zistený skutkový stav v danej trestnej veci v rozsahu nevyhnutnom pre rozhodnutie súdu.

Všetky vykonané dôkazy súd vyhodnotil jednotlivo aj v ich vzájomných súvislostiach v zmysle ustanovenia § 2 odsek 12 Trestného poriadku a dospel k záveru, že žalovaný skutok sa stal tak, ako je popísaný v enunciaci tohto rozsudku a že ho spáchala obžalovaná. Napriek tomu, že obžalovaná na hlavnom pojednávaní sa necítila byť vinnou zo spáchania skutku, podľa názoru súdu zo skutku je dostatočne usvedčovaná najmä výpoveďami a to svedka Q., ktorý uviedol, že predtým, ako začal odbočovací manéver doľava, dal znamenie o zmene smeru jazdy, tak videl v spätnom zrkadle ako obžalovaná so svojim motorovým vozidlom chcela predísť vozidlo, ktoré išlo za ním a zároveň pred ňou. Potvrdil, že v čase keď chcel odbočiť doľava, všetky vozidlá za ním boli zaradené za sebou a znamenie, že chce odbočiť dal tam, kde bola umiestnená tabuľa znázorňujúca križovatku, ktorá bola riadne viditeľná. Svedok Bohumil Matejov potvrdil, že Q. dal znamenie, že odbočuje doľava, nakoľko počul vo vozidle ako kliká smerovka a následne zacítil náraz do vozidla, v ktorom sedel ako spolujazdec. Svedok Peter Holečka uviedol, že riadil osobné motorové vozidlo zn. Fabia a pred ním išlo malé vozidlo, ktoré dalo znamenie, že odbočuje doľava, teda z hlavnej cesty na vedľajšiu, pričom po ľavej strane ho chcelo predísť motorové

vozidlo zn. Hyundai Tuscon. Ďalej uviedol, že vodič motorového vozidla zn. Hyundai Tuscon predbiehal tri motorové vozidlá a nezaradil sa pred ním do pravého jazdného pruhu, ale narazil do zadnej časti malého vozidla, ktoré odbočovalo doľava.

Zo spáchania skutku je obžalovaná usvedčovaná aj nepriamo - výpoveďou svedkyne IF., ktorá uviedla, že motorové vozidlo zn. Peugeot 106 pred nehodou bolo v dobrom technickom stave, malo vykonanú technickú kontrolu vozidla. Svedok E. uviedol, že všetky relevantné stopy dopravnej nehody zadokumentoval a záznam dopravnej nehody napísal tak, ako mu uviedla obžalovaná, ktorý následne dobrovoľne podpísala ako i zápisnicu o obhliadke miesta dopravnej nehody a jej náčrtok, pričom nemala žiadne pripomienky k tomu.

Súd nemal pochybnosti o pravdivosti a vierohodnosti svedeckých výpovedí uvedených svedkov, ktorí na nich zotrvali v priebehu celého konania, sú v dobrom vzájomnom súlade, majú logickú nadväznosť a bez akýchkoľvek pochybností usvedčujú obžalovanú zo žalovanej trestnej činnosti. Neboli žiadnym iným dôkazom spochybnené a súd im nemal dôvod neveriť.

Obranu obžalovanej spočívajúcu v tom, že nemala vedomosť o existencii križovatky, nevidela dopravnú značku, že vodič motorového vozidla zn. Peugeot 106 náhle zmenil smer a vyvolal vznik nehodovej situácie, jej motorové vozidlo nezanechalo žiadnu brzdnu dráhu, brzdnu stopu č. 1 nezanechalo jej motorové vozidlo, namietanie protokolácie ohľadom spísania dopravnej nehody, čo policajť neakceptoval, súd považuje za tendenčnú, aby sa vyhla trestu.

V tejto súvislosti súd poukazuje na jej prvú výpoveď z hlavného pojednávania, kedy najprv obžalovaná uviedla, že keď jej vozidlo zn. Peugeot 106 skrížilo cestu, brzdila v ľavom jazdnom pruhu, išla rýchlosťou cca 80 km/h. Po vypracovaní znaleckého posudku č. 79/2013 zo dňa 16.12.2013 už čiastočne zmenila svoju výpoveď, keď na hlavnom pojednávaní uviedla, že pred zrážkou nebrzdila a neskôr tvrdila, že brzdila v čase zrážky vozidiel.

Vina obžalovanej je preukázaná i objektívnymi dôkazmi, a to záznamom z dopravnej nehody zo dňa 26.09.2011, lekáorskými správami E., ktorý ošetroval poškodených - účastníkov dopravnej nehody. Z odborného vyjadrenia znalca z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie chirurgia a traumatológia E. vyplývajú zranenia, ktoré utrpel poškodený Q..

Súd obhajcom obžalovanej navrhnuté dôkazy - predvolanie a vypočutie svedka - vodiča bielej dodávky, odmietol vykonať, pričom obhajca nevedel uviesť totožnosť vodiča a ani jeho bydliska a okolnosti, ktoré by mal uviesť nestotožnený vodič bielej dodávky, bolo možné zistiť inými už navrhnutými dôkazmi. Navyše zo správy OR PZ, Okresného dopravného inšpektorátu Levice zo dňa 03.11.2017 vyplynulo, že jediným svedkom po príchode príslušníka PZ na miesto dopravnej nehody bol H., ktorý však bol vypočutý na hlavnom pojednávaní.

Ďalej navrhol doplnenie a prepracovanie znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, čo súd taktiež odmietol vykonať, nakoľko sa týkalo okolnosti, ktorú možno zistiť inými, už skôr navrhnutými dôkazmi a v priebehu trestného konania boli zabezpečené dôkazy postačujúce na objasnenie veci, bola zadovážená fotodokumentácia a plánik z miesta činu a výpovede svedkov neboli nijakým relevantným spôsobom spochybnené. Navyše doplnenie posudku o variant C je úplne irelevantný, keďže sám znalec doc. O., PhD. uviedol na hlavnom pojednávaní ohľadom variantu C, že by bol totožný s vypracovaným variantom B.

Súd vykonávajúci dokazovanie vo veci čo do rozsahu dokazovania nie je viazaný návrhmi strán ani ich názormi. Je výlučne na jeho zväžení, vykonanie ktorého z dôkazov má pre rozhodnutie veci podstatný význam a vykonanie ktorého naopak nie je právne významné, keďže pre vydanie rozhodnutia nie je podstatné, koľko dôkazov je vykonaných, ale aká je ich dôkazná sila / argumenta ponderantur, non numerantur /. Teda súd nie je povinný vyhovieť každému návrhu strany na doplnenie dokazovania.

Súd poukazuje na vypracovaný znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline ako aj na výsluch znalca doc. Ing. H., PhD. z hlavného pojednávania a má za to, z technického hľadiska nebolo možné jednoznačne identifikovať, či vozidlo Hyundai pred zrážkou zanechalo brzdne stopy, na základe ktorých by bolo možné jednoznačne usudzovať o priebehu rýchlosti a trajektórii tohto vozidla pred zrážkou. Teda vyhodnotením fotodokumentácie a technickými výpočtami sa nedalo s absolútnou istotou potvrdiť, že stopu začínajúcu v čísle 1 zanechalo vozidlo Hyundai v dôsledku brzdzenia pred zrážkou.

Pre vyhodnotenie technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody bolo hlavné, akým spôsobom vykonávala prechádzanie obžalovaná vozidlom Hyundai a nie, ktoré vozidlo zanechalo stopu č. 1.

Vo svojich výpovediach obžalovaná uvádzala, že pred začiatkom predbiehania vozidla Peugeot sa radila do pravého jazdného pruhu. Vzhľadom na okolnosť, že sa nedalo jednoznačne vylúčiť zhodnosť stôp, t.j. stopa č. 1 nie je identická v porovnaní so stopou začínajúcou v čísle 2, ktorá najväčšou pravdepodobnosťou je od vozidla Hyundai, súd

s poukazom na pochybnosti, ktoré vznikli v trestnom konaní o vyššieuvedenej skutočnosti trvajú aj po vykonaní a zhodnutí všetkých dostupných dôkazov sa vysporiadal tak, že prihliadol na skutočnosť, že obvinená pred zrážkou nebrzdila.

Taktiež súd poukazuje na skutočnosť, že vodič vozidla Peugeot začal uskutočňovať odbočovanie skôr, ako je obvyklá trajektória pohybu odbočujúcich vozidiel a radil sa do časti vozovky určenej pre jazdu protismerom na ceste vedúcej do obce Hronské Kosihy. Takéto smerové vedenie vozidla začal skôr, ako vyžadovalo odbočovanie v správnom koridore jazdy.

V čase začiatku odbočovania vozidla Peugeot, vozidlo Hyundai zasahovalo do ľavého jazdného pruhu. Zároveň je nutné poznamenať, že vodič vozidla Peugeot nemal povinnosť predpokladať, že v danom úseku môže byť v rozpore s pravidlami cestnej premávky predchádzany.

Vodič vozidla Peugeot plynulo znižoval rýchlosť vozidla pred odbočovaním, pričom zároveň sa radil s vozidlom ku stredovej čiare. Znižovanie rýchlosti vozidla Peugeot rozpoznal aj vodič U., ktorý viedol vozidlo zn. Fabia za vozidlom Peugeot.

Súd z dokazovania má za to, že obžalovaná v čase zrážky viedla vozidlo v ľavom jazdnom pruhu. Do ľavého jazdného pruhu prechádzala tak, že po predchádzajúcom predchádzaní sa úplne nezaradila do pravého jazdného pruhu. Teda reagovala na situáciu v čase cca 1,0s pred zrážkou. V tomto čase mala rozpoznať na základe polohy vozidla Peugeot, že vodič vykonáva s vozidlom Peugeot odbočenie vľavo. Nesprávnym prvkom techniky jazdy obžalovanej bolo to, že vykonávala prechádzanie v mieste, kde to v zmysle pravidiel cestnej premávky nie je dovolené. Uvedenú skutočnosť vyhodnotil takto aj znalec. Navyše manéver predchádzania by neukončila pred hranicou križovatky.

V prípade tvrdenia obžalovanej, že nevidela dopravnú značku, ktorá upozorňovala na križovatku / po pravej strane vozovky v smere jej pohybu /, mala rozpoznať, že sa blíži ku križovatke a to aj napriek tomu, že vodorovné dopravné značenie v mieste križovatky nebolo zmenené. S poukazom na rozhľadové pomery v mieste nehody, z pohľadu vodiča na miesto dopravnej nehody zo smeru jazdy vozidiel mohla vyhodnotiť, že v mieste, kde došlo k zrážke sa nachádza napojenie na cestu a dalo sa identifikovať, že sa jedná o komunikáciu, čo mohla obžalovaná rozpoznať aj na základe vodorovného dopravného značenia - vodiacej čiary / č. V4 /.

Aj keď vodič vozidla Peugeot vykonával odbočovanie nesprávnym koridorom jazdy, je možné hovoriť o určitej miere spoluzodpovednosti, avšak treba poznamenať, že sa jedná o prvok nehodového deja, ktorý nevyvolával kolíznú situáciu. Ak by vodič odbočoval správnym koridorom pohybu, došlo by k tesnému minútiu vozidla Peugeot a Hyundai, t.j. nešlo by o bezpečné míňanie vozidiel.

No bola to nevhodná technika jazdy obžalovanej a ňou porušené pravidlá cestnej premávky, ktoré preukázateľne vyvolali vznik nehodovej situácie a v konečnom dôsledku to bola práve obžalovaná, ktorá spôsobom svojej jazdy zavinila vznik predmetnej dopravnej nehody a vznik ťažkej ujmy na zdraví poškodeného.

Znalec doc. O., PhD. počas výsluchu reagoval a vysvetlil všetky obhajobné tvrdenia obhajcu obžalovanej a potvrdil, že znalec Ing. Jenčo ustálil miesto zrážky takmer totožne ako bolo ustálené v znaleckom posudku, nebolo rozhodujúce pre posúdenie technickej príčiny dopravnej nehody, či vodička vozidla Hyundai brzdila pred zrážkou alebo nebrzdila, akou rýchlosťou sa pohybovala, či stopa č. 1 vznikla alebo nevznikla počas nehodového deja, ale rozhodujúce a na vyhodnotenie príčiny malo vplyv, akým spôsobom predchádzala vozidlo Fabie. Znalec mal za to, že vodička vozidla Hyundai mohla vedieť, že je tam križovatka a to z týchto okolností - po pravej strane bola umiestnená dopravná značka - križovatka s vedľajšou cestou, na hlavnú cestu z diaľky bolo viditeľné, že sa napája vedľajšia cesta, na vedľajšej ceste je umiestnená dopravná značka - daj prednosť v jazde a z konkrétnej dopravnej situácie - spomaľovanie vozidiel Peugeot a Škoda.

Znalec Ing. E. uviedol, predmetná križovatka z hľadiska dopravného značenia v čase dopravnej nehody bola nedostatočne označená, nakoľko zo strany jazdy obžalovanej sa vyskytovala pravdepodobne jediná dopravná značka trojuholníkového tvaru, ktorá mohla byť P6. Ohľadom dopravného značenia vodorovného uviedol, že vodiaca čiara V4 vyznačuje okraj vozovky a oddeľuje vozovku od krajnice, teda sa používa vo vyhotovení plnej čiary a vyhotovenie prerušovanej čiary sa používa najmä pri vyústení zjazdu z miesta ležiaceho mimo cesty. Teda použitá dopravná značka V4 v mieste nehody naznačuje, že sa jedná o miesto mimo cesty.

Z fotodokumentácie dopravnej nehody zhotovenej príslušníkom PZ dňa 26.09.2011 je možné vidieť, že pole bolo bez porastu, nebola tam vysoká suchá tráva ako tvrdí obhajoba a fotky predložené obhajcom nemôžu byť porovnateľné s vyhotovenou fotodokumentáciou polície, keďže je na nich výrazná vegetácia, ktorá sa na poli v čase dopravnej nehody nenachádzala a z pohľadu jazdy vozidiel bolo možné rozpoznať, že v mieste, kde došlo k dopravnej nehode sa pripája cesta, t.j. že ide o križovatku.

Posudzovanie hodnovernosti svedkov, ich výpovedí, vykonaných dôkazov a polemizovanie so závermi vypracovaného znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline súd má za to, že takéto námietky obhajoby, smerujúce k hodnoteniu dôkazov spôsobom, ktorý by zodpovedal len predstavám obžalovanej, resp. to pôsobí v kontexte celého vykonaného dokazovania zo strany obhajoby

ako účelové. Obhajca obžalovanej neuviedol ani jeden jediný technický nesprávny údaj v podanom znaleckom posudku.

Na základe takto dôsledne a podrobne spracovaného znaleckého posudku ústavu súdneho inžinierstva, ani po výsluchu znalca, nebolo možné vyvodit' iný záver o príčine dopravnej nehody, iba ten, že z technického hľadiska bola nesprávne vyhodnotená situácia v premávke pred vozidlom zo strany obžalovanej ako vodiča vozidla zn. Hyundai Tuscon na pohyb vozidla Peugeot 106 a vzdialenosť počiatku predchádzania vozidla pred križovatkou, ktoré viedlo ku kontaktu vozidiel v križovatke. Vychádzajúc zo zanechaných stôp na mieste nehodového deja je pravdepodobné a čisto z technického hľadiska je prijateľné, ak vozidlo Peugeot 106 začalo odbočovanie v čase, keď ešte nebolo vozidlom Hyundai Tuscon predbiehané, resp. prejazd stredovou čiarou mohli vykonať vozidlá naraz, ale s rozdielnymi rýchlosťami.

Zároveň na otázky obhajoby ohľadom ekvivalentnej energetickej rýchlosti, ABS, stier pneumatík, vplyvu korózie na vozidlo, vykonanej technickej kontroly vozidla znalec uviedol, že nemali priamy súvis s dopravnou nehodou. Obhajoba v danom prípade s uvedenými okolnosťami neriešila technický priebeh dopravnej nehody.

Rozbor nehodového deja pomocou simulačného výpočtového programu je nesporne rekonštruovaním priebehu nehodovej udalosti z technického hľadiska, bez vstupu subjektívnych faktorov, na podklade dôkazov zadokumentovaných na mieste nehody.

Znalec Ing. D. počas výsluchu znalca Ing. D. na hlavnom pojednávaní podrobne vyvrátil rozdielnosti tvrdené Ing. D., že miesto zrážky bolo vo vzdialenosti 6,253 m pred ryhou, ktorá je zadokumentovaná vo vzdialenosti 25,7 m od východiskového bodu merania. Teda, ak hranica križovatky je vo vzdialenosti 20,0 m od východiskového bodu merania, potom je ryha 5,7 m pred hranicou križovatky. Ak bola zrážka 6,253 m pred ryhou, potom ku zrážke došlo $5,7 + 6,253 = 11,953$ m pred hranicou križovatky, pričom je v tomto mieste kontaktu vozidlo Peugeot 106 nasmerované prednou časťou vozidla tak, že ak by ku kontaktu nedošlo, vozidlo Peugeot 106 by s najväčšou pravdepodobnosťou pri pokračovaní v jazde skončilo mimo vozovky.

Obhajobná verzia obžalovanej o priebehu dopravnej nehody bola v súlade s výsledkami znaleckého dokazovania vyvrátená aj výpoveďou svedka Q., do vozidla ktorého obžalovaná so svojim vozidlom narazila. Pritom treba zdôrazniť, že vozidlo zn. Peugeot 106 malo zapnuté svetlá odbočovacie, teda poškodený - svedok Q. zapol na aute ľavý ukazovateľ smeru jazdy, brzdil, prišiel s autom k stredovej čiare.

V tejto súvislosti je potrebné poznamenať, že obžalovaná viedla v kritickej dobe motorové vozidlo zn. Hyundai Tuscon po jej neznámej trase, bola povinná sa plne venovať vedeniu vozidla, pričom sama obžalovaná vo svojej výpovedi na hlavnom pojednávaní uviedla, že videla ísť vozidlo zn. Peugeot 106 pred ňou, ktoré odbočovalo doľava, pričom nerozmýšľala, prečo má vyhodenu smerovku doľava. Ona chcela predbehnúť bielu dodávku a zaradiť sa do svojho jazdného pruhu, pričom vedela, že idú ďalšie motorové vozidlá pred ňou. Teda obžalovaná nevenovala dostatočnú pozornosť vedeniu vozidla v situácii / jazda v kolóne /, ktorá si to nevyhnutne vyžadovala.

Obžalovaná spôsobom svojej jazdy zavinila vznik predmetnej dopravnej nehody a je nesporné, že ku kontaktu vozidiel Hyundai Tuscon a Peugeot 106 došlo v ľavom jazdnom pruhu v smere ich jazdy a následne ku zrážke medzi prednou pravou stranou vozidla Hyundai Tucson, pričom bolo aj poškodené evidenčné číslo a poškodenie miesta na spodnej časti vozidla pod mriežkou vetracieho otvoru ako následok poškodenia od ľavej zadnej časti vozidla Peugeot 106.

Ak vodič vozidla dá znamenie pre zmenu smeru jazdy vľavo a vybočí doľava vo svojom jazdnom pruhu, vodič vozidla, ktoré ide vzadu, je preto povinný sledovať situáciu v cestnej premávke a byť pripravený vhodne reagovať na eventuálnu prekážku. Obžalovaná jazdila po neznámej trase prvýkrát a nevenovala plnú pozornosť vedeniu motorového vozidla, nebadala dopravnú značku - križovatka s vedľajšou cestou, ktorá bola umiestnená vo vzdialenosti cca 200 - 250 metrov pred križovatkou, predbiehala minimálne dve autá, nemohla sa bezpečne zaradiť pred vozidlá, ktoré chcela predísť.

Vodič nesmie predchádzať, ak nemá istotu, že sa bude môcť bezpečne zaradiť pred vozidlo, ktoré hodlá predísť a ak nemá pred seba rozhľad na takú vzdialenosť, aby s ohľadom na rozdiel rýchlosti svojho vozidla a predchádzajúceho vozidla neohrozil iných účastníkov cestnej premávky. Teda vodič nesmie predchádzať pri jazde cez križovatku a v takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nie je dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pred úrovňou križovatky.

Zároveň súd poukazuje na skutočnosť, že križovatkou je miesto, v ktorom sa cesty pretínajú alebo spájajú, pričom nikde v zákone nie je uvedené, že križovatka je miesto, kde sa cesty spájajú iba označené dopravnými značkami.

Ohľadom reklamného zariadenia, ktoré sa nachádza pri ceste II/564 bolo správnym orgánom povolené a umiestnené tak, aby neprekážalo vo výhľade pri výjazde z miestnej komunikácie.

Pokiaľ sa týka námietok obžalovanej ohľadom nezaujatosti znalca Ing. D., tak súd poukazuje na skutočnosť, že Ing. D. je znalcom v oblasti dopravy cestnej, koná v odvetviach - dopravné nehody, stav vozidiel a stanovenie hodnoty vozidiel a nie dopravné značenie a pozemné komunikácie. Rieši technický priebeh nehodového deja a okresný úrad ako jeho zamestnávateľ nemá vo vlastníctve pozemné komunikácie, nezaobstaráva údržbu pozemných komunikácií a neodsúhlasuje dopravné značenia. Ing. Ján Jenčo neoznámil žiadne skutočnosti, ktoré by mu vo veci bránili byť činný ako znalec. Medzi výkonom jeho funkcie ako štátneho zamestnanca a znalca nie je žiaden konflikt záujmov.

Zo súhrnu dôkazov vykonaných počas trestného konania možno jednoznačne vyvodiť záver o zavinení obžalovanej spočívajúcom vo vedomej nedbanlivosti v zmysle § 16 písmeno a/ Trestného zákona, keďže ako vodička motorového vozidla zodpovedá za následok dopravnej nehody, ktorú mala a mohla predvídať.

Pri posudzovaní okolností, ktoré môže alebo nemôže vodič predvídať, je treba vychádzať z konkrétnej dopravnej situácie. Z hľadiska zavinenia z nedbanlivosti to potom znamená, že okrem miery povinnej opatrnosti vyplývajúcej z pravidiel cestnej premávky, tu existuje i jej subjektívne vymedzenie, vzťahujúce sa k miere opatrnosti, ktorú je schopný vodič v konkrétnom prípade vynaložiť.

Súd následne po úprave skutku, ktorý precíznejším spôsobom vyjadruje konanie obžalovanej na rozdiel od skutku uvedeného v obžalobe prokurátora Okresnej prokuratúry v Leviciach pod č. 1Pv 616/11 zo dňa 26.02.2013 a dospel k záveru, že obžalovaná sa plne nevenovala riadeniu vozidla a sledovaniu situácie v cestnej premávke, čím porušila aj ustanovenie § 4 odsek 1 písmeno c/ zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

Súd teda upravil len okolnosti týkajúce sa priebehu dopravnej nehody, resp. čo obžalovaná porušila v predpise o cestnej premávke, avšak zachoval podstatu skutku, t.j. samotný priebeh dopravnej nehody.

Stupeň závažnosti spáchaného prečinu obžalovanej v zmysle kritérií uvedených v § 10 odsek 2 Trestného zákona vykazuje, že táto závažnosť činu je vyššia ako nepatrná poukazujúc na spôsob a miesto spáchania činu ako i spôsobený následok.

Obžalovaná svojim konaním naplnila všetky zákonné znaky prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 odsek 1, odsek 2 písmeno a/ Trestného zákona s poukazom na § 138 písmeno h/ Trestného zákona, ktorý ich vykazuje tak po stránke objektívnej ako aj po stránke subjektívnej, čím je predmetný trestný čin protiprávny v zmysle ustanovenia § 8 Trestného zákona.

Obžalovaná dopravnú nehodu zavinila tým, že porušila ustanovenia § 4 odsek 1 písmeno c/, § 15 odsek 5 písmeno g/ zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov. Pre určenie porušenia dôležitej povinnosti v cestnej doprave je podstatné porušenie pravidiel cestnej premávky závažnejším spôsobom podľa § 137 odsek 2 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o

zmene a doplnení niektorých zákonov, ktoré spravidla má charakter porušenia dôležitej povinnosti v cestnej doprave, avšak len vzhľadom na konkrétnu situáciu tak, aby bola splnená všeobecná teória a judikatúrou vyžadovaná definícia dôležitej povinnosti. Porušením dôležitej povinnosti pri cestnej doprave na pozemných komunikáciách je najmä také porušenie povinnosti vodiča motorového vozidla, ktoré so zreteľom na silu, rýchlosť a hmotnosť motorových vozidiel môže mať za následok vážnu dopravnú nehodu a ktorá podľa všeobecnej skúsenosti taký následok skutočne máva. Význam ktorejkoľvek povinnosti vodiča je priamo závislý od konkrétnej dopravnej situácie. V danom prípade obžalovaná svojou jazdou porušila pravidlá cestnej premávky závažným spôsobom uloženú jej podľa § 137 odsek 2 písmeno n/ zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov, predchádzanie iného vozidla v mieste, kde je to zakázané, v dôsledku čoho spôsobila dopravnú nehodu a v príčinnej súvislosti s touto dopravnou nehodou vodič a spolujazdec utrpeli zranenia popísané vo výrokovej časti rozsudku.

Za porušenie dôležitej povinnosti uloženú zákonom v zmysle ustanovenia § 157 odsek 2 písmeno a/ Trestného zákona s poukazom na § 138 písmeno h/ Trestného zákona treba považovať aj nedbanlivosť vodiča, ktorý nevenuje náležitú pozornosť vedeniu vozidla v situácii, ktorá si to nutne vyžaduje. Súd mal na podklade vykonaného dokazovania za to, že k porušeniu tejto dôležitej povinnosti došlo a to k porušeniu súčasne viacerých povinností vodiča. Obžalovaná ako vodič motorového vozidla mala povinnosť venovať sa plne riadeniu motorového vozidla a sledovať situáciu v cestnej doprave. Obžalovaná sa však nevenovala v kritickom úseku dostatočne riadeniu svojho motorového vozidla, nedostatočne sledovala situáciu v cestnej premávke, nebadala dopravnú značku „križovatka“, predchádzala vozidlá do takej vzdialenosti pred križovatkou, ktorá nebola dostatočná na bezpečné dokončenie predchádzania pre úroveň križovatky, v dôsledku čoho narazila do odbočovacieho motorového vozidla zn. Peugeot 106 do jeho zadnej časti.

Chráneným záujmom, resp. objektom tohto trestného činu je ochrana ľudského života a zdravia.

Pri úvahách o druhu a výmere trestu vychádzal súd z kritérií uvedených v § 34 odsek 1, 3, 4, 6 Trestného zákona a prihliadol na spôsob spáchania činu a jeho následok, zavinenie, pohútku, pohľadujúcu okolnosť - viedla pred spáchaním trestného činu riadny život, priťažujúcu okolnosť súd nezistil. Zároveň prihliadol na osobu páchatel'a, jej pomery a možnosť nápravy. Vzhľadom na jej doterajší život a prostredie, v ktorom žije, dodržiavala právny poriadok a ďalšie základné normy občianskej spoločnosti, riadne si plnila svoje povinnosti voči zamestnávateľovi, nenarušovala občianske spoluzitie v bydlisku ani v zamestnaní, súd dospel k záveru, že účel trestu bude u obžalovanej splnený uložením trestu odňatia slobody po uplatnení ustanovenia § 38 odsek 3 Trestného zákona, na samej dolnej hranici stanovenej hranici trestnej sadzby, t.j. trestu odňatia slobody v trvaní 12 mesiacov s podmieneným odkladom na skúšobnú dobu v trvaní 12 mesiacov. V danom prípade je sadzba trestu odňatia slobody v rozpätí 1 rok až 5 rokov za prečin ublíženia na zdraví ustanovená v odseku 2 § 157 Trestného zákona a po znížení hornej hranice zákonom ustanovenej trestnej sadzby o jednu tretinu, bola určená trestná sadzba odňatia slobody v rozpätí 1 rok až 3 roky 8 mesiacov.

Súd uložil popri treste odňatia slobody aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu v cestnej premávke v trvaní 18 mesiacov, teda takmer na samej dolnej hranici zákonom stanovenej trestnej sadzby, pretože trestný čin spáchala s súvislosťou s vedením motorového vozidla. Súd prihliadol na to, že doposiaľ mala 4 záznamy v evidenčnej karte vodiča, z toho dva záznamy za rýchlosť jazdy, čím porušila dôležité pravidlá cestnej premávky, teda ide o nedisciplinovaného vodiča, zároveň aj prihliadol na skutočnosť, že od spáchania skutku uplynulo takmer 7 rokov.

Takýmto uloženými trestami za trestný čin spáchaný v doprave bude teda dosiahnutý jeho účel, pretože postačí na zabezpečenie ochrany spoločnosti pred obžalovanou tak, že má účinne pôsobiť aj na ostatných členov spoločnosti, najmä v prípadoch ťažkého, resp. nenapraviteľného následku spôsobeného vodičom, ktorý porušil uložené mu povinnosti zákonom o cestnej premávke a prejavil bezohľadnosť voči ostatným účastníkom cestnej premávky.

Takto uložené tresty súd považoval z hľadiska individuálnej a generálnej prevencie za primerané a zodpovedajúce zákonu.

Poškodení Q. a M. si neuplatnili nárok na náhradu škody a poškodení Všeobecná zdravotná poisťovňa, a.s. Bratislava, Union zdravotná poisťovňa, a.s. Bratislava a O. - Sírius v rámci adhézneho konania

síce riadne a včas uplatnili nárok na náhradu škody voči obžalovanej a výšku spôsobenej škody, avšak o ich nároku by sa mohlo meritórne rozhodnúť len po vykonaní ďalších dôkazov, ktoré by však presahovali potreby trestného stíhania. Súd s poukazom na § 288 odsek 1 Trestného poriadku, odkázal poškodených na občianske súdne konanie. V tejto súvislosti súd poukazuje aj na ustanovenie § 420 odsek 2 Občianskeho zákonníka a okolnosť, že obžalovaná škodu súvisiacu s ujmom na zdraví poškodeným účastníkom nehody totiž spôsobila ako vodička služobného motorového vozidla pri činnosti fyzickej osoby podnikajúcej pod obchodným menom M. - HANTON, Murárska 374, Topoľčany 95501, IČO : 11764929

/ ktorá jej ho na tento jej firmou aj v čase spáchania žalovaného skutku vozidlo poskytla / a preto bola spôsobená touto fyzickou osobou a obžalovaná za ňu sama / s výnimkou prípadného následného regresného vzťahu k tomuto svojmu bývalému zamestnávateľovi /, nezodpovedá.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku možno podať odvolanie do 15 dní odo dňa jeho oznámenia na Okresný súd Levice k sp. zn. 3T 29/2013.

O odvolaní rozhoduje Krajský súd v Nitre.

Oznámením rozsudku je jeho vyhlásenie v prítomnosti toho, komu treba rozsudok doručiť. Ak sa rozsudok vyhlásil v neprítomnosti takejto osoby, oznámením je až doručenie rozsudku.

Poškodený môže podať odvolanie pre nesprávnosť výroku o náhrade škody.

V písomne podanom odvolaní treba uviesť, proti ktorým výrokom smeruje a či smeruje aj proti konaniu, ktoré rozsudku predchádzalo. Odvolanie musí byť odôvodnené tak, aby bolo zrejmé, ktorej časti rozsudok napáda a aké chyby sa vytýkajú rozsudku alebo konaniu, ktoré rozsudku predchádzalo. Odvolanie možno oprieť o nové skutočnosti a dôkazy.

Právo podať odvolanie nemajú tí účastníci konania, ktorí sa svojho práva vopred výslovne vzdali.