

Súd: Okresný súd Bratislava II
Spisová značka: 5T/106/2015
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1215010465
Dátum vydania rozhodnutia: 24. 05. 2018
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Vladimír Buchvald
ECLI: ECLI:SK:OSBA2:2018:1215010465.8

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Bratislava II samosudcom JUDr. Vladimírom Buchvaldom, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 24. 5. 2018 v Bratislave rozhodol

r o z h o d o l :

Obžalovaná:

W.. B. Z., nar. X. X. XXXX O. G., trvale bytom Z. N., M. U.. Č.. XXXX/XX, nezamestnaná,

je v i n n á , ž e

dňa 16. 7. 2014 v čase o 06.58 h v Bratislave, na Ivanskej ceste smerom od letiska M. R. Štefánika, ako vodička osobného motorového vozidla zn. Honda CR-V, EČV: G.-XXXEV, sa nevenovala plne vedeniu vozidla a situácii v cestnej premávke a pri odbočovaní vľavo nedala prednosť v jazde protiidúcemu motocyklu zn. Piaggio VESPA GTS 300, EČV: Z.-XXXAT, ktorý viedol poškodený Z.. B. E. po Ivanskej ceste smerom k letisku M. R. Štefánika, čím spôsobila zrážku s motocyklom pri pravom okraji jazdného pruhu určeného pre priamu jazdu smerom k letisku, pri ktorej poškodený podľa znaleckého posudku č. 10/2014 a č. 48/2014, vypracovaného znalcami W.. W. E. a X.. W.. V. Š., H., W., z odboru zdravotníctvo a farmácia - odvetvie súdne lekárstvo, utrpel závažné poranenie trupu a končatín, ktoré boli nezlučiteľné so životom a ktoré viedli dňa 16. 7. 2014 v čase o 08.05 h k smrti poškodeného Z.. B. E. a obžalovaná B.H. Z. svojím konaním porušila zákonné ustanovenie § 19 ods. 4 Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, podľa ktorého ustanovenia vodič odbočujúci vľavo je povinný dať prednosť v jazde protiidúcim motorovým vozidlám i nemotorovým vozidlám, električkám idúcim v oboch smeroch a chodcom prechádzajúcim cez vozovku,

t e d a

inému z nedbanlivosti spôsobila smrť a čin spáchala závažnejším spôsobom konania - porušením dôležitej povinnosti uloženej jej podľa zákona,

č í m s p á c h a l a

prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 1 ods. 2 písm. a/ Tr. zák.

Za to sa

o d s u d z u j e

Podľa § 149 ods. 2 Tr. zák. s použitím § 36 písm. j/ a § 38 ods. 3 Tr. zák. k trestu odňatia slobody vo výmere 2 /dva/ roky.

Podľa § 49 ods. 1 písm. a/, § 50 ods. 1 Tr. zák. sa obžalovanej výkon trestu podmienične odkladá na skúšobnú dobu v trvaní 3 /tri/ roky.

Podľa § 61 ods. 1 ods. 2 Tr. zák. ukladá sa obžalovanej trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov na dobu 3 /tri/ roky.

Podľa § 287 ods. 1 Tr. por. je obžalovaná povinná nahradiť škodu poškodenej spoločnosti Všeobecná zdravotná poisťovňa, a.s., Bratislava, Mamateyova 17, vo výške 22,51 €.

o d ô v o d n e n i e :

I.

Okresný prokurátor pre Bratislavu II podal dňa 14. 7. 2015 obžalobu na W.. B. Z. pre vyššie uvedený trestný čin /prečin/ s tým, že samosudca túto preskúmal, oboznámil sa s listinným materiálom a dňa 15. 7. 2015 vydal odsudzujúci trestný rozkaz, ktorým bola obžalovaná uznaná za vinnú zo spáchania žalovaného skutku, za čo jej bol uložený trest odňatia slobody vo výmere 2 /dva/ roky so zaradením pre výkon trestu do ústavu na výkon trestu s minimálnym stupňom stráženia, pričom bol zároveň obžalovanej uložený trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov na dobu 3 /tri/ roky s povinnosťou nahradiť škodu poškodenej spoločnosti Všeobecná zdravotná poisťovňa, a.s., Bratislava, Mamateyova ul. č. 17, vo výške 22,51 € s tým, že poškodená W.. E. V. bola s nárokom na náhradu škody odkázaná na občianske súdne konanie, pričom proti tomuto rozhodnutiu bol obžalovanou W.. B. Z. prostredníctvom jej obhajcu podaný odpor, na ktorého základe bolo vo veci obligatórne nariadené hlavné pojednávanie, ktoré sa uskutočnilo dňa 13. 10. 2015 s tým, že v úvode hlavného pojednávania obžalovaná zotrvala na odpore, prokurátor takisto zotrval na podanej obžalobe, ktorú predniesol zhodne s písomne podanou, pričom súčasne vylúčil možnosť pristúpenia ku konaniu o dohode o vine a treste, obhajca zaujal k obžalobe odmietavé stanovisko /obsiahnuté už v samotnom odpore proti trestnému rozkazu/, pričom po vyriešení otázky prípadných nárokov na náhradu škody, obžalovaná po zákonom poučení podľa § 34 ods. 1 ods. 2 ods. 3 a § 257 ods. 2 - 8 Tr. por. urobila vyhlásenie o svojej nevine, na ktorom základe bolo pristúpené k vykonaniu samotného dokazovania, v rámci ktorého boli vyslúchnutí obžalovaná W.. B. Z., poškodení - svedkovia W.. E. V. a W. Z., znalec Ing. Rastislav Jurina, bola konštatovaná procesná nepoužiteľnosť znaleckých posudkov X.. W.. V. Š., W.. W. E. a R.. Ľ. I.I., ako aj znaleckého posudku R.. V. Z., a to z dôvodu, že menovaní znalci boli pribratí pred vznesením obvinenia a svoje posudky vypracovali takisto v čase pred vznesením obvinenia, čo podľa zaužívanej súdnej praxe vylučuje procesnú použiteľnosť týchto dôkazov, následne bol oboznámený relevantný listinný materiál a na základe takto vykonaného dokazovania súd rozsudkom vyhlásenom na hlavnom pojednávaní konanom dňa 13. 10. 2015 oslobodil obžalovanú W.. B. Z. spod obžaloby, keďže skutok nie je trestným činom, pričom proti tomuto prokurátor podal odvolanie, ktoré v podaní doručenom dňa 30. 11. 2015 odôvodnil tak, že má za to, že bolo jednoznačne preukázané, že obžalovaná ako vodička osobného motorového vozidla Honda CR-V, EČV: G.-XXXEV sa nevenovala plne vedeniu vozidla a situácii v cestnej premávke pri odbočovaní doľava a na priehľadnom úseku nedala prednosť v jazde protiidúcemu motocyklu poškodeného Z.. B. E., ktorý utrpel zranenia nezlučiteľné so životom, čím takýmto konaním obžalovaná porušila zákonné ustanovenie § 19 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, následne Krajský súd v Bratislave uznesením zo dňa 4. 2. 2016, sp. zn. 2To/137/2015 zrušil napadnutý rozsudok v celom rozsahu a vec vrátil súdu prvého stupňa s tým, aby ju v celom rozsahu prejednal a rozhodol, pričom úlohou súdu bolo vykonať dokazovanie všetkými znaleckými posudkami, predvolať znalcov - spracovateľov týchto posudkov na hlavné pojednávanie a vypočúť ich a v prípade, že znalci z odboru dopravy zotrvajú na svojich stanoviskách a súd rozporné závery jednoznačne nevyhodnotí, môže pristúpiť k pribratiu ústavu do konania za účelom zistenia objektívnej pravdy vo veci. V súlade s takto naznačeným smerom súd vykonal ďalšie dokazovanie, opätovným predvolaním znalcov X.. W.. V. Š., R.. W., R.. L. V., B.. F. R.. V. Z. s tým, že bol vypracovaný kontrolný znalecký posudok Ústavom súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline za účelom odstránenia rozporov v znaleckých posudkoch, pričom zistený skutkový stav možno opísať nasledovne:

II.

Obžalovaná W.. B. Z. vo svojej výpovedi pred súdom na hlavnom pojednávaní uviedla, že je jej v prvom rade ľúto, čo sa stalo - je vodičkou 20 rokov, pričom nikdy nebola účastná dopravnej nehody. V kritickom

čase išla motorovým vozidlom z Trnavy do Bratislavy s tým, že na inkriminovanom mieste odbočovala doľava, a to na druhom rýchlostnom stupni, keďže videla, že v protismernom pruhu sa nepohybuje žiadne vozidlo. Pri samotnom odbočovaní doľava takisto nezaregistrovala žiadne vozidlo, až kým nedošlo k nárazu do jej auta. Po tomto náraze vystúpila z vozidla, na mieste sa už nachádzali dvaja muži - pokúšali sa poškodenému poskytnúť prvú pomoc, obžalovaná sa následne psychicky zrútila - bola prevezená na psychiatriu, kde bola hospitalizovaná s tým, že do dnešného dňa sa ambulantne lieči. Vo vzťahu k predmetnej udalosti obžalovaná zdôraznila, že do dnešného dňa si nevie vysvetliť, ako k predmetnej nehode došlo.

Poškodená - svedkyňa W.. E. V. /sestra nebohého/ vypovedala pred súdom, že k samotnej nehode a jej priebehu sa vyjadriť nevie - nebola prítomná na mieste kolízie, o nehode sa dozvedela až od svojej mamy s tým, že pokiaľ sa týka poškodeného, tento bol krátkozraký, nosil okuliare a užíval lieky na spanie.

Poškodený - svedok W. Z. /manžel obžalovanej/ vypovedal, že k samotnej dopravnej nehode sa vyjadriť nevie - na predmetné miesto sa dostavil asi 15 minút po udalosti, a to na základe telefonátu svojej manželky, ktorú hodnotí ako bezproblémovú a spoľahlivú vodičku, ktorá jazdí 20 rokov, prejazdila prakticky celú Európu bez nehody.

Znalec R.. L. V., B.. /odbor Doprava cestná/ vypracoval v danej veci znalecký posudok i doplnok k tomuto posudku s tým, že na hlavnom pojednávaní, konanom dňa 13. 10. 2015 uviedol, že sa v plnej miere pridrižiava svojho znaleckého posudku, ako aj dodatku k tomuto znaleckému posudku, pri vypracovaní ktorých vychádzal z rovnakých podkladov, ktoré mal k dispozícii aj predchádzajúci znalec /R.. Z./, zároveň ohliadol miesto nehody za účelom zmerania základných údajov, potrebných k vypracovaniu znaleckého posudku s tým, že pokiaľ sa týka zdokumentovaných stôp, išlo o ryhovú stopu a konečnú polohu motocykla, zdokumentovanie polohy motorového vozidla bolo irelevantné, keďže došlo k jeho preparkovaniu, ako aj miesto a polohu vozidiel v čase zrážky.

Pokiaľ sa týka samotného nehodového deja, ak by sa vychádzalo z toho, že vodič motocykla išiel riadne, správnou technikou jazdy a vodička odbočovala za tejto situácie doľava, v takom prípade bola príčinou dopravnej nehody nesprávna technika jazdy vodičky vozidla, pretože motocyklistovi vytvorila kolíznu situáciu a zároveň motocyklista ani pri včasnej a správnej reakcii nemal možnosť zabrániť zrážke s vozidlom.

Vyššie uvedený záver vyplýva zo samotného znaleckého posudku s tým, že znalec následne vypracoval doplnok k znaleckému posudku, v rámci ktorého boli skúmané možnosti v prípade prípadnej nesprávnej techniky jazdy poškodeného - vodiča motocykla. V predmetnom doplnku k posudku znalec vychádzal z troch variantov technicky prijateľného pohybu poškodeného - motocyklistu, pričom tieto možnosti sú uvedené ako varianty A, B, C.

Pri variante A sa predpokladá, že motocyklista sa pohyboval v jazdnom pruhu pre odbočenie vpravo, približne 1 meter od ľavého okraja tohto jazdného pruhu s tým, že pokiaľ by sa mal dostať do priameho jazdného pruhu z pruhu pre odbočenie doprava, musel vykonať manéver premiestnenia vľavo o 2,30 m na dráhe 40,30 m.

V prípade variantu A bola technickou príčinou nehody nesprávna technika jazdy motocyklistu, ktorý svojim pohybom vytvoril pre vodičku kolíznu situáciu, a táto pri včasnej reakcii a správnej techniky jazdy nemala možnosť zabrániť zrážke s motocyklistom.

V prípade varianty B znalec vychádzal z toho, že motocyklista sa pohyboval v strede jazdného pruhu pre odbočenie vpravo - v tomto prípade manéver priečného premiestnenia vľavo predstavuje 3,15 m.

Pri variante B bol čas a prejazd do priebežného jazdného pruhu motocyklistu taký, že znalec považuje za otázku právneho posúdenia, či mala alebo nemala vodička predvídať, že vodič pri prejazde do priebežného jazdného pruhu bude v tomto jazdnom pruhu pokračovať v jazde ďalej. Ak teda mala vodička predvídať, že motocyklista bude ďalej pokračovať vo svojej jazde v priebežnom jazdnom pruhu, potom príčinou dopravnej nehody z technického hľadiska bola nesprávna technika vodičky vozidla, pretože manévrom odbočenia vytvorila motocyklistovi kolíznu situáciu a tento ani pri včasnej reakcii a správnej technike jazdy nemal možnosť zrážke s vozidlom zabrániť. Ak vodička nemala povinnosť

predvídať pri variante B, že sa bude motocyklista ďalej pohybovať v priebežnom jazdnom pruhu, potom bola príčinou dopravnej nehody nesprávna technika jazdy motocyklistu, pretože vytvoril vodičke kolíznu situáciu a znemožnil jej zabrániť zrážke.

Pri variante C znalec predpokladal, že motocyklista sa pohyboval 1 meter od pravého okraja jazdného pruhu pre odbočenie vpravo - v takom prípade vykonal manéver priečného premiestnenia o 4,00 m.

V prípade variantu C bola príčinou dopravnej nehody nesprávna technika jazdy vodičky vozidla, ktorá svojim pohybom po vozovke vytvorila motocyklistovi kolíznu situáciu a znemožnila mu zabrániť zrážke.

Vyššie uvedené technicky prijateľné manévry motocyklistu si znalec overil na mieste nehody, kde takéto manévry priamo pozoroval, pričom všetky jeho závery ohľadom variantov A, B, C, ako aj závery v znaleckom posudku č. 10/2015 sú podložené výpočtami s tým, že pokiaľ sa týka variantov A, B, C, išlo o varianty, pri ktorých si znalec sám určil hranice technicky prijateľného pohybu motocyklistu, pričom v pôvodnom znaleckom posudku sa vychádza z predpokladu, že vodič motocykla - poškodený išiel celú dobu v priamom priebežnom pruhu. Znalec zdôraznil, že z podkladov a listinného materiálu nie je možné jednoznačne určiť spôsob pohybu motocyklistu do miesta zrážky, preto aj bolo pristúpené k hodnoteniu štyroch technicky prijateľných variantov, z ktorých jeden je obsiahnutý v posudku a ďalšie tri v doplnku k posudku s tým, že z pohľadu znalca sú všetky 4 varianty rovnocenné, resp. žiadny z variantov nie je možné vylúčiť. Je síce možné súhlasiť aj s takým variantom, že poškodený išiel nepretržite do miesta zrážky v priebežnom priamom jazdnom pruhu, avšak súčasne nemôže ako znalec vylúčiť ani ďalšie varianty, teda varianty A, B, C. Súčasne je v posudku uvedené, že z hľadiska poveternostných podmienok bolo jasno, na nehodovom úseku neboli zistené žiadne prekážky či už prírodné, alebo stavebné, teda nie je dôvod, pre ktorý by na seba vodička a poškodený nemali vidieť.

Znalec X.. W.. V. Š. H.. W. /odbor zdravotníctvo/ na hlavnom pojednávaní konanom dňa 7. 7. 2016, po poučení v súlade s ustanovením § 144 ods. 1 Tr. por., sa pridržiaval záverov znaleckého posudku s tým, že príčinou smrti bol úrazový krvácajúci šok, vzniknutý v dôsledku závažného poranenia trupu a končatín, ktoré poškodený utrpel ako motocyklista pri dopravnej nehode dňa 16. 7. 2014 o 06.58 h, pričom všetky zistené poranenia boli v príčinnej súvislosti s predmetnou dopravnou nehodou a následnou smrťou, ku ktorej došlo z dôvodu uvedených poranení. Čo sa týka mechanizmu vzniku zranenia - tie pôsobili vo viacerých oblastiach tela, poranená bola hlava, trup, končatiny a hlavný smer pôsobenia násilia na telo bolo smerom zľava doprava a išlo o predmety tupého charakteru, ktoré pôsobili rôzne veľkou silou a prudkosťou.

V súlade s § 268 ods. 2 Tr. por. bol prečítaný znalecký toxikologický posudok č. 15/2014 znalca Ing. Ľ. I., B.. vypracovaný vo veci toxikologicko-chemickej analýzy biologických materiálov /krv, moč, pečeň a oblička/, odobratých pri pitve mŕtvoly Bc. Petra Zemančíka, podľa ktorého analýza biologických materiálov preukázala, že v krvi bol prítomný etanol, kofeín a amisulprid v toxikologicky nevýznamnom množstve, v krvi sa ďalej nenachádzali liečivá, ich metabolity ani žiadne iné toxikologicky významné cudzorodé aktívne látky. V moči bol prítomný kofeín, amisulprid a jeho metabolity.

Znalec R.. L. V., B.. /odbor Doprava cestná/, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 27. 9. 2016, po poučení v súlade s ustanovením § 144 ods. 1 Tr. por., sa v plnom rozsahu odvolal na písomne podaný znalecký posudok i doplnok k znaleckému posudku s tým, že zadokumentované stopy sú len od okamihu zrážky a tieto nasvedčujú tomu, že k zrážke medzi vozidlom a motocyklom došlo v priebežnom jazdnom pruhu z pohľadu jazdy motocyklu, avšak tieto zadokumentované stopy nemôžu jednoznačne vyjadriť pohyb motocykla do miesta zrážky v určitom časovom úseku pred zrážkou. Miesto zrážky je dané a nemenné s tým, že k zrážke došlo v priebežnom jazdnom pruhu, pričom každá z variant, ktoré sú uvedené v posudku ako A, B, C je technicky prijateľná a týka sa jazdy motocykla v jazdnom pruhu pre odbočenie vpravo. Znalec záverom konštatoval, že pred vypracovaním posudku mal k dispozícii aj znalecký posudok R.. Z., s ktorého závermi sa nestotožnil.

Znalec R.. V. Z. /odbor Doprava cestná/, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 27. 9. 2016, po poučení v súlade s ustanovením § 144 ods. 1 Tr. por., zotrval na záveroch znaleckého posudku s tým, že so znalcom R.. V. sa nerozhádza v otázke miesta nehody, ale vylúčil závery, že by sa motocyklista pohyboval v strede jazdného pruhu na odbočenie vpravo, prípadne jeden meter od pravého okraja pruhu na odbočenie vpravo. Pokiaľ sa týka variantu A posudku R.. V., že motocyklista sa pohyboval vo

vzdialenosti cca 1 meter od ľavého okraja odbočovacieho pruhu vpravo, znalec z technického hľadiska zhodnotil, že sa jedná o maximálne krajnú vzdialenosť pohybu motocykla pred vznikom kolíznej situácie a následne zrážky vozidla a motocykla s tým, že znalec sa k otázke, v akej vzdialenosti by sa musel nachádzať motocyklista od vozidla, aby vodička vozidla stihla zastaviť svoje vozidlo nevedel vyjadriť. Znalec pri vypracovaní posudku nemal k dispozícii posudok znalca R.. V. a nerobil žiadne výpočty v súvislosti s prípadnou jazdou motocykla pri ľavom okraji jazdného pruhu pre odbočenie vpravo. Aj v prípade, že by motocyklista išiel v jazdnom pruhu pre odbočenie vpravo maximálne vo vzdialenosti jeden meter od ľavého okraja, i tam sa pohyboval priamo - tak to mali vyhodnotiť aj ostatní účastníci cestnej premávky s tým, že podľa názoru znalca, ktorý nie je podložený výpočtom, išlo o plynulú priamu jazdu, takže v takom prípade by bol technickou príčinou kolízie pri tomto variante spôsob jazdy vodičky motorového vozidla.

Znalec X.. R.. B. N., B.. /odbor Doprava cestná/, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 24. 5. 2018, po poučení v súlade s ustanovením § 144 ods. 1 Tr. por., zotrval na záveroch znaleckého posudku s tým, že dospeli k dvom variantom možného priebehu nehodového deja. Pri variante A bolo uvažované tak, že motocyklista viedol motocykel stále jazdným pruhom pre jazdu priamym smerom rýchlou, ktorú mal v čase zrážky a vodička vozidla Honda odbočovala tak, že rýchlosť jazdy znižovala z 50 km/h na nárazovú rýchlosť až po okamih zrážky a pri variante B sa uvažovalo tak, že motocyklista vykonal priečne premiestnenie motocykla z jazdného pruhu pre odbočenie vpravo do jazdného pruhu pre jazdu priamym smerom cez pozdĺžnu súvislú čiaru rýchlou, ktorú mal v čase zrážky a vodička už počas zatáčania pri odbočovaní jazdila rýchlou, ktorú mala v čase zrážky. V prípade variantu A neboli zistené v technike jazdy motocykla žiadne nesprávne prvky, v prípade variantu B, t. j., pokiaľ sa motocyklista premiestnil cez pozdĺžnu súvislú čiaru, išlo o nesprávny prvok v jeho technike jazdy. V prípade vodičky bol zistený neprávny prvok v jej technike jazdy v oboch variantoch priebeh nehodového deja s tým, že pri variante A technickou príčinou dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodičky vozidla Honda, ktorá vykonávala odbočenie vľavo takým spôsobom, že nedala prednosť v jazde motocyklistovi, pričom v prípade B technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodičky Honda a nesprávnej techniky jazdy motocyklistu - vodička reagovala na situáciu s oneskorením 1,6 s, v dôsledku čoho nedokázala odvrátiť kolíziu situáciu, ktorú vyvolal motocyklista priečnym premiestnením motocykla cez pozdĺžnu súvislú čiaru z jazdného pruhu určeného pre odbočenie vpravo do jazdného pruhu určeného pre jazdu priamym smerom. Znalec ďalej uviedol, že rozdiel medzi ich znaleckým posudkom a posudkom R.. Z. vyplýva z toho, že R.. Z. sa nezaoberal možným pohybom motocyklistu v odbočovacom jazdnom pruhu, a čo sa týka rozdielu medzi nimi podaným posudkom a posudkom R.. V., rozdiel vyplýva z toho, že v posudku R.. V. nebola venovaná pozornosť možnosti zabránenia dopravnej nehody vodičky vozidla Honda úpravou smerového vedenia, t. j., že by vodička na pohyb motocyklistu reagovala tak, že by nezačala odbočovať, brzdila by v priamom smere. Znalec ďalej uviedol, že na vyhodnotenie príčiny nehody nemá vplyv odchýlka nárazovej rýchlosti motocykla, a je možné povedať, že R.. Z. stanovil rozpätie rýchlosti nesprávne, a v prípade posudku R.. V. je ním určená rýchlosť podstatne bližšia správnejmu rozpätiu. Znalec záverom konštatoval, že pokiaľ sa týka variant A a B nemá žiadne podklady pre posúdenie rovnocennosti týchto variant, nakoľko k dispozícii nie sú technické podklady na toto vyhodnotenie.

Z písomného znaleckého posudku č. 170/2017 Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline vypracovaný znalcami X.. R.. B. N., B., B.. R.. Q. N., H.. F. R.. V. L., znalcov z odboru Doprava cestná, vypracovaného vo veci dopravnej nehody, ku ktorej došlo dňa 16. 7. 2014 v čase o 06:58 hod. v okrese Bratislava II, obec Bratislava, komunikácia sledovaná medzi dvoma uzlami (hl. m. Bratislava, Košice), 317 - Ivanská cesta - Vrakunská, 318 - Ivanská cesta za účelom odstránenia rozporných záverov znaleckých posudkov znalcov R.. L. V., B.. a R.. V. Z. vyplýva, že k dopravnej nehode došlo tak, že vodička vozidla Honda uskutočňovala odbočovanie vľavo cez protijazdný pruh v čase, kedy sa z protismeru pohyboval motocyklista na motocykli značky Piaggio, pričom ku zrážke došlo v jazdnom pruhu určenom pre priamy smer jazdy smerom k letisku, čiže v jazdnom pruhu, ktorým sa pohyboval motocyklista. V čase zrážky bola rýchlosť motocykla Piaggio cca 50 km/h a rýchlosť vozidla Honda bola cca 31 km/h. Vzhľadom k tomu, že pred zrážkou neboli zistené žiadne stopy, na základe ktorých by bolo možné určiť presný priebeh rýchlosti motocykla, jeho koridor jazdy a taktiež sa nedal presne vypočítať intenzita spomaľovania vozidla Honda, boli vypracované dva varianty možného priebehu nehodového deja a to:

variant A, pri riešení ktorého bolo uvažované s tým, že motocyklista viedol motocykel stále jazdným pruhom pre jazdu priamym smerom rýchlou, ktorú mal v čase zrážky a vodička vozidla Honda odbočovala tak, že rýchlosť jazdy znižovala z 50 km/h na nárazovú rýchlosť až po okamih zrážky, pričom vodička vozidla Honda mohla predísť kolíznej situácii tak, že by na pohyb motocyklistu reagovala nenáhle ale pritom včasným prerušením odbočovania a zastavením, čím by nechala najskôr prejsť motocykel a až potom vykonala odbočenie. Za predpokladu, že by nastala táto situácia t. j., že motocyklista jazdil stále v jazdnom pruhu určenom pre priamy smer jazdy, v jeho technike jazdy neboli zistené nesprávne prvky,

a variant B, pri riešení ktorého bolo uvažované s tým, že motocyklista vykonal priečne premiestnenie vozidla z jedného jazdného pruhu pre odbočenie vpravo do jazdného pruhu pre jazdu priamym smerom cez pozdĺžnu súvislú čiaru rýchlou, ktorú mal v čase zrážky a vodička už počas zatáčania pri odbočovaní jazdila rýchlou, ktorú mala v čase zrážky vyplývalo, že aj v tomto prípade mohla vodička vozidla Honda nehode zabrániť tak, že by na pohyb motocyklistu reagovala intenzívnym brzdením vozidla a prerušením zatáčania vľavo, čím by nechala najskôr prejsť motocykel a až potom vykonala odbočenie, avšak táto situácia nastala ako dôsledok nesprávnej techniky jazdy motocyklistu, pri ktorej jazdil tak, že sa do jazdného pruhu pre priamy smer jazdy premiestnil z jazdného pruhu určeného pre odbočenie vpravo cez pozdĺžnu súvislú čiaru, z čoho vyplýva, že technickou príčinou vzniku dopravnej nehody v prípade tohto variantu bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy motocyklistu s tým, že vodička reagovala na situáciu s oneskorením 1,6 s, v dôsledku čoho vodička nedokázala odvrátiť kolíznu situáciu, ktorú vyvolal motocyklista.

Pokiaľ sa týka znaleckého posudku č. 26/2014 znalca R.. V. Z. z písomného znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline vyplýva, že znalec R.. Z. spracoval priebeh nehodového deja pre variant, kedy sa motocyklista pohyboval stále v jazdnom pruhu určenom pre priamy smer jazdy a vo vzťahu k tomuto vyhodnotil technickú príčinu vzniku dopravnej nehody, pričom v doplnku znaleckého posudku nespracoval komplexnú analýzu priebehu nehodového deja požadovaným spôsobom, v dôsledku čoho na hlavnom pojednávaní dňa 27. 9. 2016 v odpovedi na položenú otázku nesprávne určil technickú príčinu vzniku dopravnej nehody pre takýto variant priebehu nehodového deja.

Pokiaľ sa týka znaleckého posudku č. 10/2015 znalca R.. L. V., B. z písomného znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline vyplýva, že znalec R.. V. správnym postupom analýzy dokázal stanoviť techniku jazdy účastníkov nehody, možnosti zabránenia zrážke a na základe toho dokázal správne určiť technickú príčinu vzniku dopravnej nehody, avšak v doplnku znaleckého posudku č. úkonu 15/2015, kde znalec analyzoval pohyb motocykla aj v jazdnom pruhu pre odbočenie doprava, z ktorého sa mohol premiestniť do jazdného pruhu pre priamy smer jazdy cez pozdĺžnu súvislú čiaru, ktorá oddeľuje jazdné pruhy, znalec pri stanovení možnosti zabránenia nehode uvažoval s nezmeneným koridorom jazdy vozidla Honda, v dôsledku čoho nesprávne určil možnosti zabránenia nehode zo strany vodičky vozidla Honda, keď dospel k záveru, že vodička v takomto prípade nemala možnosť zabrániť zrážke a ako príčinu vzniku dopravnej nehody určil len konanie motocyklistu, nakoľko pri spracovaní znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline bolo zistené, že aj vodička mala možnosť zrážke zabrániť, pričom túto možnosť nevyužila, čo bolo nesprávnym prvkom v jej technike jazdy, pričom ide o prvok, ktorý znemožnil odvrátiť vzniknutú kolíznu situáciu vyvolanú nesprávnou technikou jazdy motocyklistu s tým, že technickou príčinou vzniku dopravnej nehody v takomto variante priebehu nehodového deja nebola len nesprávna technika jazdy motocyklistu, ale aj nesprávna technika jazdy vodičky vozidla Honda.

Súd na hlavnom pojednávaní oboznámil aj celý relevantný listinný materiál, všetky vykonané dôkazy vyhodnotil jednotlivo i v ich vzájomnej súvislosti, a to na základe starostlivého uváženia všetkých okolností prípadu tak, ako to predpokladá zákonné ustanovenie § 2 ods. 12 Tr. por., pričom je potrebné upozorniť aj na nasledovné faktory:

- obžalovaná W.. B. Z. sa cíti byť nevinná, pričom sama si nevie vysvetliť, ako k predmetnej nehode vôbec došlo,
- poškodení - svedkovia W.. E. V. F. W. Z. sa v čase nehody nenachádzali na predmetnom mieste, teda nehodový dej popísať nevedeli,

- podľa vyjadrenia znalca X.. W.. V. Š. H.. W. /odbor zdravotníctvo/ príčinou smrti poškodeného bol úrazový krvácajúci šok vzniknutý v dôsledku závažného poranenia trupu a končatín, ktoré poškodený utrpel ako motocyklista pri dopravnej nehode dňa 16. 7. 2014 o 6:58 hod. s tým, že všetky zistené poranenia boli v príčinnej súvislosti s predmetnou dopravnou nehodou a následnou smrťou, ku ktorej došlo z dôvodu uvedených poranení,

- znalec z odboru Doprava cestná R.. L. V., B.. stanovil štyri technicky prijateľné varianty priebehu nehodového deja, z ktorých jeden je obsiahnutý v posudku a ďalšie tri v doplnku k posudku s tým, že z pohľadu znalca sú všetky 4 varianty rovnocenné, resp. žiadny z variantov nie je možné vylúčiť - je teda nemožné kategoricky vysloviť zavinenie na strane obžalovanej, keďže prijateľná a rovnocenná je i vyššie popísaný variant A, pri ktorej bola technickou príčinou nehody nesprávna technika jazdy motocyklistu, ktorý svojim pohybom vytvoril pre vodičku kolíznú situáciu, a táto pri včasnej reakcii a správnej technike jazdy nemala možnosť zabrániť zrážke s motocyklistom. Tento znalecký posudok a doplnok k znaleckému posudku bol podrobený preskúmaniu Ústavom súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, výsledkom čoho bol záver, že znalec analyzoval pohyb motocykla aj v jazdnom pruhu pre odbočenie doprava, z ktorého sa mohol premiestniť do jazdného pruhu pre priamy smer jazdy cez pozdĺžnu súvislú čiarku, ktorá oddeľuje jazdné pruhy, pričom pri stanovení možnosti zabránenia nehode uvažoval s nezmeneným koridorom jazdy vozidla Honda, v dôsledku čoho nesprávne určil možnosti zabránenia nehode zo strany vodičky vozidla Honda, keď dospel k záveru, že vodička v takomto prípade nemala možnosť zabrániť zrážke a ako príčinu vzniku dopravnej nehody určil len konanie motocyklistu, keďže následne bolo preukázané, že technickou príčinou vzniku dopravnej nehody v takomto variante priebehu nehodového deja nebola len nesprávna technika jazdy motocyklistu, ale aj nesprávna technika jazdy vodičky vozidla Honda,

- znalec z odboru Doprava cestná R.. V. Z. vykonal analýzu predmetnej dopravnej nehody, obsiahnutú v znaleckom posudku, výsledkom ktorej bolo konštatovanie, že technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodičky, ktorá pri odbočovaní vľavo vošla do jazdnej dráhy motocyklistu, ktorý jazdil v protismere priamo, s tým, že znalec súčasne vylúčil v dodatku k znaleckému posudku, že by sa motocyklista pohyboval v strede jazdného pruhu na odbočenie vpravo, prípadne jeden meter od pravého okraja pruhu na odbočenie vpravo. Tento znalecký posudok a dodatok k znaleckému posudku bol podrobený preskúmaniu Ústavom súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, výsledkom čoho bol záver, že znalec spracoval priebeh nehodového deja pre variant, kedy sa motocyklista pohyboval stále v jazdnom pruhu určenom pre priamy smer jazdy a vo vzťahu k tomuto vyhodnotil technickú príčinu vzniku dopravnej nehody, pričom v doplnku znaleckého posudku nespracoval komplexnú analýzu priebehu nehodového deja požadovaným spôsobom, v dôsledku čoho na hlavnom pojednávaní dňa 27. 9. 2016 v odpovedi na položenú otázku nesprávne určil technickú príčinu vzniku dopravnej nehody pre takýto variant priebehu nehodového deja,

- na základe zistených rozporných záverov znalcov R.. L. V., B.. F. R.. V. Z. v nimi vypracovaných znaleckých posudkoch a k dodatkom k znaleckým posudkoch, ktoré nebolo možné jednoznačne vyhodnotiť, súd pribral do konania znalecký ústav - Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline za účelom odstránenia uvedených rozporov a zistenia objektívnej pravdy vo veci, na základe čoho bolo jednoznačne preukázané, že k dopravnej nehode došlo tak, že vodička vozidla Honda uskutočňovala odbočovanie vľavo cez protijazdný pruh v čase, kedy sa z protismeru pohyboval motocyklista na motocykli značky Piaggio, pričom ku zrážke došlo v jazdnom pruhu určenom pre priamy smer jazdy smerom k letisku, čiže v jazdnom pruhu, ktorým sa pohyboval motocyklista. Vzhľadom k tomu, že pred zrážkou neboli zistené žiadne stopy, boli vypracované dva varianty možného priebehu nehodového deja a to variant A, v prípade ktorého bol vodičke vozidla Honda zistený nesprávny prvok v technike jazdy s tým, že motocyklistovi neboli v jeho technike jazdy zistené nesprávne prvky a variant B, v prípade ktorého technickou príčinou vzniku dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodičky vozidla Honda a nesprávnej techniky jazdy motocyklistu s tým, že vodička mohla dopravnej nehode zabrániť iba takým spôsobom, ak by reagovala na túto situáciu včas, prerušením odbočovania vľavo a intenzívnym brzdením vozidla, avšak táto reagovala na situáciu s oneskorením 1,6 s v dôsledku čoho nebolo možné odvrátiť kolíznú situáciu.

Prokurátorka titulom záverečnej reči uviedla, že je názoru, že vzhľadom na vykonané dokazovanie má za to, že skutok sa stal a s poukazom na znalecký posudok, vodička mala možnosť zrážke zabrániť, pričom tento nesprávny prvok bol tak závažný, že znemožnil odvrátiť nehodu. Vo vzťahu k otázke testu,

prokurátorka navrhla uložiť nepodmienečný trest odňatia slobody so súčasným uložením trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá a zaviazaním obžalovanej nahradiť spôsobenú škodu.

Splnomocnenec titulom záverečnej reči poukázal na vyčíslenie materiálnej škody, s tým, že oveľa väčšia bola morálna škoda a to najmä u otca poškodeného, pričom stále očakáva ospravedlnenie zo strany obžalovanej.

Obžalovaná titulom záverečnej reči prostredníctvom svojho obhajcu uviedla, že z vykonaného dokazovania síce nepochybne vyplynulo, že žalovaný skutok sa stal a spáchala ho obžalovaná, avšak tento nie je trestným činom a jej konanie nie je možné posudzovať v zmysle § 138 písm. h/ Tr. zák. alebo podľa § 149 ods. 1 Tr. zák., nakoľko obžalovanej nie je možné pričítať žiadne zavinenie, a preto v jej konaní absentuje subjektívna stránka. Záverom sa obžalovaná k veci vyjadrila, že žiadne slová nebudú dostatočne vyjadrovať hĺbku zármutku a akékoľvek ospravedlnenie z jej strany nebude dostatočné. Obžalovaná sa stretla tri mesiace po nehode s poškodenou s tým, že sa chcela stretnúť aj s ich matkou, čo jej nebolo odporúčané vzhľadom na zdravotný stav a po určitom čase bola schopná napísať slová v liste, ktoré adresovala pani E. a aspoň takýmto spôsobom vyjadriť svoj hlboký zármutok.

III.

Podľa názoru súdu bolo nepochybne preukázané, že obžalovaná W. B. Z. dňa 16. 7. 2014 v čase o 06.58 h Bratislave, riadiac osobné motorové vozidlo značky Honda CR-V, EČV: G.-XXXEV, na Ivánskej ceste smerom od letiska M. R. Štefánika sa nevenovala plne vedeniu vozidla, v dôsledku čoho pri odbočovaní vľavo nedala prednosť protiídúcemu motocyklu zn. Piaggio VESPA GTS 300, EČV: Z.-XXXAT, idúcemu vo vyhradenom jazdnom pruhu po jej ľavej strane, ktorý viedol poškodený Z. B. E. po Ivánskej ceste smerom k letisku M. R. Štefánika, čím spôsobila kolíznú situáciu s motocyklom, následkom čoho poškodený utrpel úrazový krvácajúci šok, vzniknutý v dôsledku závažného poranenia trupu a končatín, čo malo za dôsledok následnú smrť poškodeného, ktorý podľahol na zranenia, ktoré príčinne súviseli so spôsobenou kolíznou situáciou zapríčinenou obžalovanou tým, že obžalovaná svojím konaním porušila zákonné ustanovenie § 19 ods. 4 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

Súd má za to, že na základe vypracovaného znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline bola zistená objektívna pravda a je toho názoru, že obžalovaná ako vodička motorového vozidla Honda bola v zmysle pravidiel cestnej premávky povinná dať prednosť protiídúcemu motocyklu, ktorý viedol poškodený, a ktorý sa v čase začiatku odbočovania vozidla Honda, podľa znaleckého posudku, jednoznačne nachádzal v jazdnom pruhu určenom pre priamy smer jazdy, a to aj v prípade variantu B - ak motocyklista pred zrážkou vykonal premiestnenie z jazdného pruhu pre odbočenie vpravo do jazdného pruhu určeného pre priamy smer jazdy. Súd sa nemohol prikloniť k úvahe obhajoby, podľa ktorej znalec pri vypracovaní znaleckého posudku, konkrétne pri variante B, počítal len so situáciou, že účastníkmi cestnej premávky je len vodič motocykla a obžalovaná, a teda že nevieme bezpečne vylúčiť to, či by prudkým brzdením a vybočením z odbočovacieho pruhu nemohla obžalovaná spôsobiť kolíznú situáciu pre iných účastníkov cestnej premávky, keď zo znaleckého posudku vyplynula práve tá skutočnosť, že v prípade, že by kolízná situácia nastala podľa variantu B, tejto situácii mohla obžalovaná zabrániť tak, že by na situáciu reagovala včasným prerušením odbočovania vľavo a intenzívnym brzdením vozidla a nie tak, že by obžalovaná mohla zabrániť kolíznej situácii jedine vybočením z odbočovacieho pruhu tak, ako si to obhajoba nesprávne vyložila. Nemožno nespomenúť, že obhajoba sa v svojej záverečnej reči odvolávala len na variant B priebehu nehodového deja, pričom podľa jej názoru za takejto situácie nie je možné obžalovanej pričítať žiadne zavinenie. V tejto súvislosti treba konštatovať, že nemožno vylúčiť ani existenciu varianty A s tým, že aj keby došlo ku kolíznej situácii podľa variantu B, obžalovanú nič nevivňuje zo skutočnosti, že bola povinná dať motocyklistovi prednosť v jazde, hoci nesprávne si v tomto prípade počínal aj motocyklista, ktorý pri tomto variante / B/ spoluzavinil vznik kolíznej situácie.

Vykonané dokazovanie, poukazujúc najmä na listinný materiál, znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, podľa ktorého bol u obžalovanej zistený nesprávny prvok v jej technike jazdy vo variante A a rovnako tak vo variante B a s poukazom na vyjadrenie X. W. V. Š. H. W., že medzi nehodou a smrťou poškodeného je priama príčinná súvislosť, smerujú jednoznačne k záveru o preukázaní toho, že žalovaný skutok sa stal, tento skutok nepochybne je trestným činom a že jeho páchatelom je práve obžalovaná W. B. Z., ktorá svojím vyššie popísaným konaním naplnila všetky znaky skutkovej podstaty nedbanlivostného prečinu usmrtenia podľa § 149 ods. 1 ods. 2 písm. a/ Tr. zák.

IV.

Po zhodnotení predmetnej dôkaznej situácie a po následnom ustálení otázky skutkového stavu, viny obžalovanej a právnej kvalifikácie jej konania, súd pristúpil k úvahám o možnom trestnoprávnom postihu menovanej podľa § 34 ods. 4 Tr. zák., pričom zvažil všetky relevantné okolnosti, prihliadol na spôsob počinania obžalovanej a jeho následok, nedbanlivostné zavinenie, existenciu poľahčujúcej okolnosti podľa § 36 písm. j/ Tr. zák., a absenciu priťažujúcich okolností, a teda na prevyšujúci pomer poľahčujúcich okolností podľa § 38 ods. 3 Tr. zák., pričom bolo takisto prihliadnuté na osobu obžalovanej, na jej doterajší spôsob života, ako i na jej pomery a možnosti nápravy s tým, že súhrn vyššie uvedených okolností a faktorov viedol súd k presvedčeniu, že na obžalovanú postačí pôsobiť primeraným podmieneným trestom odňatia slobody vo výmere 2 /dva/ roky, a to s podmieneným odkladom výkonu trestu na skúšobnú dobu vo trvaní 3 /tri/ roky s tým, že obžalovanej uložil aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkých druhov na dobu 3 roky. Súd je toho názoru, že takto uložený trest môže v danom konkrétnom prípade viesť k dosiahnutiu svojho účelu z hľadiska požiadavky zabezpečenia tak generálnej, ako aj individuálnej prevencie tak, ako to predpokladá zákonné ustanovenie § 34 ods. 1 Tr. zák., pričom pri variante B podľa kontrolného znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline a podľa výpovede znalca X.. R.. B. N., B.. /spoluzavinenie motocyklistu/ by bolo prokurátorom navrhované uloženie nepodmienečného trestu odňatia slobody neprimerane prísne a nadmieru represívne.

O otázke náhrady škody súd rozhodol v súlade so zákonným ustanovením § 287 ods. 1 Tr. por., keďže vyššie menovaná poškodená spoločnosť Všeobecná zdravotná poisťovňa, a.s., Bratislava, Mamateyova 17, včas uplatnila nárok na náhradu škody. Čo sa týka dodatočne uplatneného nároku na náhradu škody splnomocnencom poškodenej W.. E. V. vo výške 6.155,72 €, súd o ňom nerozhodoval, nakoľko tento návrh v spojení s vyčíslením nároku na náhradu škody bol uplatnený oneskorene.

S poukázaním na odôvodnenie je súd toho presvedčenia, že znenie skutkovej vety, ako aj výroky o vine, treste a náhrade škody plne zodpovedajú výsledkom náležitého zhodnotenia všetkých okolností, pomerov obžalovanej W.. B. Z., možností jej nápravy, ako i otázky potreby zabezpečenia ochrany spoločnosti.

Poučenie:

Proti rozsudku možno podať odvolanie v lehote 15 dní odo dňa jeho oznámenia, na podpísanom súde.