

Súd: Okresný súd Brezno
Spisová značka: 3Nt/5/2019
Identifikačné číslo súdneho spisu: 6319010044
Dátum vydania rozhodnutia: 18. 04. 2019
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Alica Gálová
ECLI: ECLI:SK:OSBR:2019:6319010044.2

Uznesenie

Okresný súd Brezno samosudkyňou JUDr. Alicou Gálovou na verejnom zasadnutí konanom dňa 18. 04. 2019, v trestnej veci odsúdeného S. K., nar. XX. XX. XXXX, trvale bytom D. nad D., H. V. XXX, o návrhu odsúdeného na povolenie obnovy konania vo veci Okresného súdu Brezno, sp. zn. 4T/127/2010, takto

rozhodol:

Podľa § 399 ods. 2 Trestného poriadku sa návrh odsúdeného S. K., nar. XX. XX. XXXX, trvale bytom D. nad D., H. V. XXX, na povolenie obnovy konania vo veci Okresného súdu Brezno, sp. zn. 4T/127/2010 z a m i e t a , nakoľko neboli zistené podmienky obnovy konania podľa § 394 ods. 1 Trestného poriadku.

odôvodnenie:

Odsúdený S. K. prostredníctvom svojho obhajcu podal návrh na povolenie obnovy konania v trestnej veci Okresného súdu Brezno vedenej pod sp. zn. 4T/127/2010. Svoj návrh odôvodnil tým, že súd prvého stupňa zložil svoje odsudzujúce rozhodnutie predovšetkým na výpovedi svedka - rušňovodiča W. C., ktorého opis priebehu nehodového deja má korešpondovať s technickým závermi Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline. Podľa ÚSI Žilina bolo jedinou príčinou dopravnej nehody z technického hľadiska „... nesprávne konanie vodiča autobusu, keď sa vodič autobusu pred priecestím nepresvedčil, či môže bezpečne prejsť cez železničné priecestie v čase, keď už mohol vidieť prichádzajúci vlak.“ Tieto dôkazné prostriedky viedli k takému záveru, že rozsudkom Okresného súdu Brezno zo dňa 26. 05. 2011, č. k. 4T/127/2010-3279 bol obvinený uznaný vinným z prečinu všeobecného ohrozenia podľa § 285 ods. 1, 4 Trestného zákona a bol mu uložený súhrnný trest odňatia slobody vo výmere 102 mesiacov a trest zákazu činnosti vedenia motorových vozidiel vo výmere 4 roky. Napriek podanému opravnému prostriedku zo strany obvineného bolo uznesením Krajského súdu v Banskej Bystrici zo dňa 27. 02. 2012, sp. zn. 4To/99/2011 jeho odvolanie v zmysle § 319 Trestného poriadku zamietnuté. Odvolací súd sa stotožnil so skutkovými a právnymi závermi súdu prvého stupňa, ktorý údajne „správne zistil skutkový stav a vypočul všetkých relevantných svedkov v danej veci, ako i oboznámil všetky k veci vykonané dôkazy, správne právne kvalifikoval konanie obžalovaného a v neposlednom rade i uložený trest zodpovedá základným zásadám pre ukladanie trestu.“ ÚSI Žilina vôbec technicky nevyhodnotil technickú prijateľnosť výpovede obvineného, ale sa zameral iba na jednostranný priebeh nehodového deja opísaný rušňovodičom R. C.. V súlade so zásadou prezumpcie neviny je taktiež absolútne neprijateľné, aby bol opis priebehu nehodového deja, prezentovaný obvineným, spochybnený len preto, že by údajne mohol byť „účelový“. Vykonané dôkazy v pôvodnom konaní podľa názoru obvineného hodnoverne nepreukazujú jeho zodpovednosť. Obvinený za účelom opakovaného preskúmania nehodového deja, resp. ním opisovanej verzie priebehu dopravnej nehody, požiadaval odborníkov z Českej republiky o jej technické posúdenie. České vysoké učení technické v Prahe (ČVUT) vypracovalo dňa XX. XX. XXXX odborné vyjadrenie č. XXXX-XX/XX/XXXXX, Výzkumný ústav železničný, a.s. (VÚŽ) dňa XX. XX. XXXX technickú správu č. TZ-XXX/XXXX a X.. Q. Z., znalec z odboru doprava a X.. E. D., znalec z odboru doprava dňa XX. XX. XXXX znalecký posudok č. XXX, XXXX/XXXX. Na základe týchto dôkazov je možné prijať iné závery než tie, s ktorými sa stotožnil Okresný súd Brezno a Krajský súd v Banskej Bystrici o tom, kedy

mohol obvinený prvýkrát spozorovať vlak, kedy bola použitá rýchlobrzda a zvuková signalizácia pred dopravnou nehodou, aká bola rýchlosť autobusu v čase nárazu a akou rýchlosťou sa v okamihu zrážky pohyboval osobný vlak. Nové odborné závery smerujú k takým výsledkom, pre ktoré vznikajú vážne pochybnosti, či skutočným vinníkom dopravnej nehody bol obvinený. Práve tieto nové dôkazy osvedčujú, že nehodový dej mohol z technického hľadiska prebiehať tak ako ho opisoval obvinený. Spoločným znakom týchto dôkazov je rýchlosť autobusu, ktorá sa mala pohybovať podľa ich prepočtov okolo 6 km/h, na rozdiel od ÚSI Žilina, ktorý vychádzal pri analýze nehodového deja z rýchlosti 10 km/h a tiež skutočnosť, že traťová rýchlosť nezodpovedá rozhládovým možnostiam pre pomalé a dlhé motorové vozidlá, čím neumožňovala týmto dopravným prostriedkom bezpečný prejazd cez priecestie. Odborné vyjadrenie ČVUT zo dňa XX. XX. XXXX preukázalo, že rozhládová vzdialenosť na trať nebola prispôbená pre najpomalšie vozidlo, ktorá mala byť podľa predpisu ČSA S 4/3 až 399 metrov a nie iba 207 metrov. „Nehode bolo možno zabrániť, pokiaľ by vodič bol inofmován upozornením na okolnosť, že rozhládové pole (zjištěné v délce 207,5 m) není dostatečné pro příslušnou traťovou rychlost a nejpomalejší silniční vozidlo. V takovém případě se obvykle umísťuje dopravní značka „Stůj - dej přednosť v jízdě“ na společný sloupek s výstražným křížem“. V čase dopravnej nehody nebol prejazd označený dopravnou značkou „Stop“ a vodič - obvinený nemal právnu povinnosť zastaviť pri prejazde koľajiskom. „Výtlky na ceste nutily řidiče k velmi pomalé jízdě. Tedy řidič měl k dispozici příslušný rozhládový trojúhelník (14m/134,5m) postačující pro běžné silniční vozidlo, na jehož počátku se mohol pohľadom přesvědčit, že v rozhládovém poli se nenachází žádný vlak, mezitím však byl objektivně nucen zpomalit na cca 6 km/h, přičemž musel bedlivě hledět na rozložení výtluků před autobusem. Autobus se změnil na nejpomalejší silniční vozidlo, přičemž se od řidiče v té chvíli prakticky požadovala rozdvojená pozornost (na cestu i na trať zároveň), což si zřejmě neuvědomil.“ Z uvedeného tvrdenia potom rezultuje záver, že pri pohľade vľavo 14 metrov pred osobu koľaje obvinený nemusel registrovať prichádzajúci osobný vlak. Podľa výsledkov ČVUT vyšiel osobným vlak „na scénu“ o 2,2 sekundy neskôr po tom ako sa obvinenému otvoril rozhládový trojuholník, avšak v tom momente nemal obvinený vedomosť o tom, že prechádza cez prejazd s určenou traťovou rýchlosťou 70 km/h, ktorá nie je bezpečná pre najpomalšie vozidlo a že sa k priecestiu približuje osobný vlak.

V predchádzajúcom konaní sa spochybňovalo odborné vyjadrenie VÚŽ a.s. zo dňa XX. XX. XXXX z dôvodu, že použitý model brzdzenia sa týka len brzdzenia samotného motorového vozňa a nie súpravy, aká narazila do autobusu, za týmto účelom boli opätovne preskúmané údajné nedostatky odborného vyjadrenia. Následne v technickej správe Výskumného ústavu železničného, a.s., Praha zo dňa XX. XX. XXXX prijatý záver, že „Jmenovaný argument v konfrontaci s naprostou shodou průběhu porovnávaných rychlostí neobstojí, protože není relevantní“. Táto technická správa naopak spochybňuje dynamické meranie zrealizované ŽSR dňa 11. 03. 2009, ktoré boli podkladom pre vypracovanie znaleckého posudku ÚSI Žilina, keď konštatuje rozdiely v momente rýchločinnného brzdzenia, vzdialenosti jeho použitia, nárazovej rýchlosti osobného vlaku do autobusu a miesta použitia húkačky rušňovodičom oproti situácii pri dopravnej nehode, objektívne zaznamenanaj zariadením MIREL z vlaku pri udalosti. Rozhodujúce je pritom vyjadrenie VÚŽ a.s., že „Na základe těchto faktů nelze považovat výsledky dynamického měření ŽSR za přímou a věrnou rekonstrukci jízdy vlaku při nehodě.“ čo nesporne ovplyvňuje nielen validitu odborných záverov znaleckého posudku ÚSI Žilina, ale aj z nich vychádzajúcich odsudzujúcich rozhodnutí.

Znalecký posudok X.. Q. Z. a X.. E. D. zo dňa XX. XX. XXXX č. ZP XXX, XXXX/XXXX verifikuje, že vyjadrenia obvineného k priebehu dopravnej nehody sú technicky prijateľné. Znalci uvádzajú, že „Z výpočtu je možné odečítať, že vlak pohybujúci sa rychlostí 70 km/h by v okamžiku, kdy se řidič díval doleva nebo doprava, nemohol byť vidieť, i když se autobus nacházel v vzdálenosti 5 m od osy koleji - vlak byl v té době mimo dohled řidiče (byl v oblasti zakrytého výledu). Autobus i vlak byly v přímé dohlednosti až v době kdy se autobus přiblížil přední částí ke značce 4 m od osy kolejí - tehdy se nacházel vlak ve vzdálenosti asi 180 m od místa stretu. Výpočtem bylo ověřeno, že z technického hlediska byl nehodový děj popsáný řidičem autobusu možný. V době kdy se rozhodoval přejet koleje na přednětřném železničném přejezdu a rozhlížel se na obě strany nemusel vlak vidět.“

Zhrnutím identifikovaných dôkazných prostriedkov je možné dospieť k záveru, že v čase, keď sa obvinený rozhodoval prejsť autobusom cez železničné priecestie, nemusel ešte vlak vidieť. Obvinenému taktiež nie je možné vyčítať, že vzhľadom na stav vozovky, prechádzal cez daný úsek rýchlosťou nižšou ako ju vypočítal ÚSI Žilina. V cestnej premávke nie je ničím ojedinelým, keď je rýchlosť motorového vozidla na určitých úsekoch obmedzená dopravnou značkou na maximálne 5 km/h.

Z nových dôkazov teda vyplýva, že skutkový dej prebiehal inak ako ho opisoval ÚSI Žilina a ktorý nakoniec akceptovali aj súdy. Tieto dôkazy vypovedajú o nových skutočnostiach, ktoré neboli skôr známe, zároveň naplňajú ustanovenie § 394 ods. 1 Trestného poriadku, pričom môžu byť spôsobilé

odôvodniť iné rozhodnutie o vine a treste. V danom prípade nešlo len o „bežnú“ dopravnú nehodu, ale naopak, samotná špecifickosť prípadu jeho výnimočná skutková, procesná a právna zložitosť si priamo žiada, aby bola zodpovedaná každá nastolená otázka, či už zo strany súdu, prokuratúry alebo obhajoby. Odsúdený poukázal na závery ÚS SR v uznesení zo dňa 07. 08. 2018, sp. zn. III ÚS 312/2018, ktoré je možné analogicky použiť aj v trestnom konaní. V identifikovanom rozhodnutí Ústavný súd SR konštatuje, že „pre rozhodnutie o návrhu na obnovu konania stačí, že sa javí pravdepodobným, že tieto skutočnosti, rozhodnutia a dôkazy môžu privodiť pre navrhovateľa priaznivejšie rozhodnutie, a teda nie je potrebné, aby v tomto smere dospel súd k celkom bezpečnému záveru (R 6/1968).“

Pokiaľ s odstupom času od právoplatného skončenia trestného konania sa kreujú nové sporné skutočnosti, ktoré nie sú len domnienkami obžalovaného, ale a contrario majú svoj relevantný podklad v stanoviskách najvyšších odborných autorít, je podľa jeho názoru nevyhnutné opätovné preskúmanie skutkového stavu. Nové dôkazy by nemali ostať nepovšimnuté, keďže môžu prispieť k objasneniu dopravnej nehody a určeniu jej skutočného vinníka. Vzhľadom na uvedené dôkazné prostriedky ostávajú v trestnom konaní podľa obvineného naďalej nezodpovedané otázky, či rušňovodič reagoval včas na kolíziu situáciu, či na predmetnom úseku trate mala byť povolená traťová rýchlosť vlaku prispôbená rýchlosti zodpovedajúcej jej aktuálnym rozhladovým možnostiam, či bolo dostatočne zabezpečené priecestie, ktoré viedlo k lyžiarskemu stredisku a ktoré bežne využívali aj iní účastníci cestnej premávky, či bola riadne zabezpečená správa komunikácie, keď v súlade s § 3 ods. 2 písm. a) zákona č. 8/2009 o cestnej premávke v znení platnom a účinnom do 31. 03. 2009 výtlky donútili obvineného prispôsobiť rýchlosť autobusu stavu a povahe vozovky, ale prioritne, či bol správne analyzovaný nehodový dej a bezchybne interpretované výsledky znaleckého dokazovania ÚSI Žilina. Aj psychologický rozbor osoby obvineného osvedčuje, že išlo o skúseného vodiča, reagujúceho včas, adekvátne a pružne na problémové situácie v cestnej premávke, u ktorého nebolo zistené žiadne vonkajšie alebo vnútorné okolnosti negatívne ovplyvňujúce vedenie autobusu v čase dopravnej nehody. Obvinený považuje za neprijateľné, aby niesol trestnoprávnu zodpovednosť trestnoprávnu zodpovednosť za úmrtie 12 osôb a ďalších zranených osôb, ak sú dôvodné pochybnosti o tom, či by za tragickú udalosť (ne)mala niesť zodpovednosť iná (iné) osoba(y). Poukázal na konanie ŽSR po nehode, keď urobili nové priecestie, novú signalizáciu a cestu, odstránili kvôli výhľadu stĺp a kriky, ako aj na konanie rušňovodiča, ktorý keby reagoval skôr na autobus brzdením, vlak by narazil len do zadného nárazníka autobusu a nikomu by sa nič nestalo.

Prokurátor Okresnej prokuratúry Brezno žiadal návrh odsúdeného na povolenie obnovy konania zamietnuť, nakoľko jeho návrh nespĺňa zákonné náležitosti pre povolenie obnovy konania. Všetky dôkazy označené odsúdeným nemožno považovať za nové dôkazy, ktoré by boli súdu skôr neznáme a ktoré by odôvodňovali povolenie obnovy konania ako mimoriadneho opravného prostriedku.

Okresný súd Brezno rozsudkom sp. zn. 4T/127/2010 zo dňa 26. 05. 2011 uznal obžalovaného S. K. vinným z prečinu všeobecného ohrozenia podľa § 285 ods. 1, 4 Trestného zákona, na tom skutkovom základe,

že dňa XX. XX. XXXX v čase okolo 09:03:50 hod za obcou Polomka v blízkosti cesty I/66 v kilometri 150/600 viedol autobus značky Karosa, kde odbočil doprava na miestu obslužnú komunikáciu, ktorá sa ďalej mení na účelovú, vedúcu k lyžiarskemu stredisku Polomka - Bučník a prechádzal cez nechránené železničné jednokoľajové priecestie označené zvislým dopravným značením „výstražný kríž pre jednokoľajové železničné priecestie A30a s tabuľou s nápisom Pozor vlak“ bez toho, aby si počítal mimoriadne opatrne, a teda riadne sa presvedčil, či môže bezpečne prejsť cez železničné priecestie, pretože v tom čase už bolo vidieť a počuť zľava z pohľadu obžalovaného v smere od Červenej Skaly prichádzajúci osobný motorový vlak s jedným príviesným vagónom č. 812034-7, pričom obžalovaný nereagoval na prichádzajúci vlak a vošiel na železničné priecestie v čase, keď už mohol vidieť prichádzajúci vlak, ktorému nedal prednosť v jazde, v dôsledku čoho prichádzajúci motorový osobný vlak narazil do ľavého boku autobusu v jeho strednej časti, následkom čoho zomrelo 12 osôb a viaceré osoby utrpeli ťažkú ujmu na zdraví.

Prvostupňový súd v pôvodnom konaní vykonal dokazovanie výsluchom obžalovaného, svedka W. C. - rušňovodiča osobného motorového vlaku, výsluchom svedkov poškodených, prečítaním listinných dôkazov, a to hlavne rozboru záznamu elektronického rýchloameru, ktorý spracoval K. J., ďalej zápis z komisionálneho premerania priecestia po nehodovej udalosti, znalecké posudky znalcov z odboru doprava. V konaní vypracoval znalecký posudok znalec X.. P., ktorý vo svojom znaleckom posudku uviedol, že autobus sa pred nárazom pohyboval rýchlosťou 5,92 km/h, preto podľa jeho názoru, pri tejto

rýchlosti menšej ako 6 km/h nie je technicky možné, aby obžalovaný bol schopný zabrániť dopravnej nehode. Pri rýchlosti väčšej ako 6 km/h je táto možnosť zabránenia dopravnej nehode závislá na jeho reakčnej dobe. Znalec taktiež skúmal rýchlosť jazdy vlaku a konštatoval, že okamžik kolízie nebol v čase 09:03:53 hod pri rýchlosti 54 km/h, ale skôr pri vyššej rýchlosti vlaku, vlak plne nebrzdil ani celú jednu sekundu. Znalec spochybňuje závery znaleckého posudku ÚSI Žilina, ktorý konštatuje, že reakčný čas, ktorý rátajú znalci 0,7 sekundy je mimo možnosti ľudského tela. Vodič vlaku by bol schopný zabrániť dopravnej nehode, pokiaľ by namiesto trúbenia brzdil, v tomto prípade by dorazil na miesto kolízie o 3,5 sekundy neskôr. Podľa znalca vodič autobusu v dĺžke 11 metrov pri rýchlosti do 6 km/h nemôže zabrániť dopravnej nehode, a to z dôvodu nedodržania rozhladových pomerov pri povolenej traťovej rýchlosti 70 km/h, pokiaľ autobus nedosiahne minimálnu rýchlosť 6 km/h nastáva na tomto priecestí situácia, kedy vodič autobusu, ani vodič vlaku nie sú schopní zabrániť zrážke. Naopak zo znaleckého posudku ÚSI Žilina vyplýva, že z autobusu bol odobratý tachografický záznam a údaje v zázname dobre súhlasia s priebehom jazdy podľa výpovedí svedkov. Rýchlosť autobusu, ktorý šoféroval obžalovaný v čase zrážky s vlakom bola nižšie ako 20 km/h a k zrážke došlo pri rýchlosti autobusu v intervale 10 - 15 km/h. V momente nárazu mal vlak nárazovú rýchlosť 54 km/h, pričom pri stanovení takejto rýchlosti vychádzali z rozboru záznamu elektronického rýchlomeru. Analýzu rázu znalci vykonali pomocou počítačového programu PC Crash 8.2., kde uvažovali s celkovou hmotnosťou autobusu 12.940 kg a s hmotnosťou vlaku 36.000 kg. Podľa výpočtu rázu sa v momente nárazu autobus pohyboval rýchlosťou 8 km/h, avšak tu znalci dodávajú, že pri výpočte nie je možné dostatočne presne namodelovať vodiace vlastnosti kolies vlaku a koľajníc, nakoľko profil kolies kladie odpor v bočnom smere vo väčšej miere. Na základe toho znalci tvrdia, že rýchlosť autobusu, ktorý šoféroval obžalovaný v čase nárazu bola celkovo 10 km/h. v čase 7,2 sekundy pred nárazom sa vlak nachádzal 132 metrov od priecestia. Vlak je rozpoznateľný z 10 metrov vzdialenosti od priecestia, avšak obžalovaný vlak ešte nevidí, lebo autobus sa nachádza vo vzdialenosti väčšej ako 10 metrov od priecestia. V čase 5,8 sekundy pred nárazom sa vlak nachádza vo vzdialenosti 105 metrov od priecestia a autobus 10 metrov od osi priecestia. V tomto momente majú na seba vzájomný rozhlad rušňovodič aj obžalovaný. Podľa znalcov rušňovodič nemôže predpokladať, že autobus pred priecestím nezastaví. Obžalovaný mal možnosť reagovať na prichádzajúci vlak, pretože na zastavenie z rýchlosti 10 km/h potrebuje dráhu 2,7 m a k bezpečnej vzdialenosti od priecestia je ešte 6 metrov. Podľa znalcov obžalovaný vôbec nereagoval na prichádzajúci vlak a rušňovodič reagoval na prechádzajúci autobus včas. Teda jedinou príčinou nehody z technického hľadiska je nesprávne konanie obžalovaného, ktorý sa pred priecestím nepresvedčil, či môže bezpečne prejsť cez priecestie a vošiel na priecestie v čase, keď mohol vidieť prichádzajúci vlak. Okresný súd sa stotožnil so záverom znaleckého posudku ÚSI Žilinskej univerzity v Žiline.

Voči tomuto rozsudku podal odvolanie tak obžalovaný S. K. ako aj prokurátor. Krajský súd v Banskej Bystrici uznesením sp. zn. 4To/99/2011 zo dňa 27. 02. 2012 obe odvolania zamietol. Krajský súd vo svojom uznesení ustálil skutkový stav, keď sa stotožnil so záverom prvostupňového súdu. V inkriminovanom čase, kedy obžalovaný vchádzal na železničné priecestie pri odbočovaní doprava na miestnu obslužnú komunikáciu, tesne predtým ako prechádzal na nechránené železničné jednokoľajové priecestie, bolo už vidieť a počuť z pohľadu zľava obžalovaného, prichádzajúci osobný motorový vlak s jedným prívesným vagónom, pričom obžalovaný nereagoval na prichádzajúci vlak a vošiel na železničné priecestie v čase, keď už mohol vidieť, ba aj počuť prichádzajúci vlak, ktorému nedal prednosť v jazde a v dôsledku toho došlo k nárazu osobného motorového vlaku do ľavého boku autobusu v jeho strednej časti, následkom čoho došlo k úmrtiu 12 osôb a 14 osôb bolo ťažko zranených. Krajský súd poukázal hlavne na § 27 ods. 1 zákona o cestnej premávke, v zmysle ktorého pred železničným priecestím je vodič povinný počínať si mimoriadne opatrne, najmä sa presvedčiť, či môže bezpečne prejsť železničné priecestie. Rovnako podľa § 28 písm. d) zákona o cestnej premávke, vodič nesmie vchádzať na železničné priecestie, ak už vidieť alebo počuť prichádzajúci vlak alebo iné dráhové vozidlo alebo ak počuť najmä jeho húkanie alebo pískanie. Podľa krajského súdu bolo v konaní nepochybne preukázané, že zľava prichádzajúci vlak použil pred priecestím v čase ešte kedy nebolo ani vidieť prichádzajúci vlak, najmenej päťkrát zvukovo výstražné znamenie. V tomto smere za rozhodujúce dôkazy, ktoré považuje odvolací súd za objektívne, je najmä rozbor záznamu elektronického rýchlomeru, ktorý bol vykonaný dňa 25. 02. 2009, podľa ktorého rušňovodič počas jazdy dával opakovane návesť „Pozor“ húkačkou, a to pred výstražným kolíkom vo vzdialenosti 390 metrov v trvaní dvoch sekúnd, druhýkrát pred priecestím 190 metrov v trvaní dvoch sekúnd, tretíkrát 97 metrov pred miestom zrážky v trvaní jednej sekundy a návesť „Pozor“ zopakoval ešte dvakrát, pričom posledná piata návesť bola dávaná 19 metrov pred nárazom. Tieto údaje boli potvrdené aj pri dynamických meraniach dňa 11. 03. 2009, kde pri týchto meraniach bolo preukázané, že návesť „Pozor“ dávaná rušňovou húkačkou

bola počuteľná skôr, ako sa čelo vlaku objavilo v zornom poli vodiča autobusu. Argumentáciu znalca X.. P. vo vzťahu k počuteľnosti, považuje krajský súd za irelevantnú, keď nič nebránilo vodičovi autobusu predtým, ako vošiel na železničné priecestie, presvedčiť sa, či nie je počuť prichádzajúci vlak. Pokiaľ vodič vyhodnotí železničné priecestie, že nedostatočne vidí na vzdialenosti takú, aby mohol prejsť bezpečne cez priecestie, musí sa zamerať i na možnosť počuteľnosti hŕkania alebo pískania vlaku (§ 28 zákona o cestnej premávke). Krajský súd si osvojil závery dynamického merania zo dňa 11. 03. 2009 ako zodpovedajúci záveru o uzatvorení veľkej nehody spracovanej Železnicami SR. S týmito nameranými hodnotami potom pracovali i súdni znalci ÚSI ŽU Žilina. Keď rozhládové pomery, z miesta, z ktorého sa reálne mohol obžalovaný presvedčiť o možnosti prichádzajúceho vlaku, t. j. vo vzdialenosti 200 metrov od priecestia, ešte vidieť figuranta. V tejto súvislosti krajský súd poukázal na to, že čelo motorového vozňa je ďaleko väčšie ako na fotografii zachytený figurant. V nadväznosti na to potom akcentuje skutočnosť, že zákon pri prechádzaní železničným priecestím hovorí, nie o bežnej dávke opatrnosti, ale o mimoriadnej opatrnosti v zmysle § 27 zákona o cestnej premávke. Obžalovaný sa teda po náležitom presvedčení mohol rozhodnúť, či vojde na priecestie tak, aby mohol bezpečne priecestie prejsť. Krajský súd si osvojil závery ÚSU ŽU Žilina, ktorý v podstate vylúčil akúkoľvek zodpovednosť rušňovodiča za následok, ktorým bola v tomto prípade dopravná nehoda.

Podľa § 394 ods. 1 Trestného poriadku, obnova konania, ktoré sa skončilo právoplatným rozsudkom alebo právoplatným trestným rozkazom, sa povolí, ak výjdu najavo skutočnosti alebo dôkazy súdu skôr neznáme, ktoré by mohli samé o sebe, alebo v spojení so skutočnosťami, alebo dôkazmi už skôr známymi, odôvodniť iné rozhodnutie o vine, alebo vzhľadom na ktoré by pôvodne uložený trest bol v zrejmom nepomere k závažnosti činu alebo pomerom páchatel'a.

Súd zhodnotil návrh odsúdeného na povolenie obnovy konania, hlavne uvedené dôkazy, ktoré označil odsúdený ako nové dôkazy, ktoré by mohli odôvodniť iné rozhodnutie o vine prípadne o treste odsúdeného a závery prvostupňového a odvolacieho súdu, pričom dospel k záveru, že návrh odsúdeného nie je dôvodný, nakoľko odsúdeným označené dôkazy, nie sú novými dôkazmi v zmysle § 394 ods. 1 Trestného poriadku.

Technická správa Výzkumného ústavu železničného a.s. Praha zo dňa XX. XX. XXXX, ktorá spochybňuje dynamické merania zrealizované Železnicami SR zo dňa XX. XX. XXXX, ďalej odborné vyjadrenie Českého vysokého učení technického Praha, ústavu súdneho znelectva v doprave zo dňa XX. XX. XXXX, ktorý nanovo posudzuje možnosť zabránenia nehode zo strany odsúdeného, ako aj znalecký posudok znalcov X.. Z. a Ing. D. zo dňa XX. XX. XXXX, ktorí taktiež opätovne posudzovali možnosť zabráneniu nehody tak zo strany odsúdeného, ako aj rušňovodiča osobného motorového vlaku, vychádzali z tých istých dôkazov, ako prvostupňový súd a následne aj odvolací súd. Jedná sa hlavne o rozbor záznamu MIRELL z vlaku, vrátane listu pána J., správu ŽSR, ako aj zápisnice súdnych pojednávaní, znalecké posudky Ing. P. a ÚSI ŽU Žilina. Teda predložené listinné dôkazy zo strany odsúdeného, či už technická správa, odborné vyjadrenie, znalecké posudky, sú len nové technické posúdenia skutkového stavu, ktorý bol súdu známy už v pôvodnom konaní. V tomto smere treba zdôrazniť, že súd nie je viazaný závermi znaleckého posudku, môže sa so závermi znaleckého posudku stotožniť, pričom sám ustáľuje konečný skutkový stav, ktorý je rozhodujúci pre uznanie viny a následne uloženia trestu. Krajský súd vo svojom uznesení, v ktorom rozhodoval tak o odvolaní odsúdeného, ako aj o odvolaní prokurátora, jednoznačne ustáľil skutkový stav, pričom konštatoval, že odsúdený si nepočínal s mimoriadnou opatrosťou pri prejazde železničného priecestia, nedostatočne venoval pozornosť hlavne zvukovej signalizácii vlaku, čím porušil ustanovenia Cestného zákona a zavinil z nedbanlivosti dopravnú nehodu.. Okrem toho sa krajský súd stotožnil aj so závermi znaleckého posudku ÚSI ŽU Žilina, keď mal k dispozícii aj znalecký posudok X.. P., ktorý v podstate dospel k rovnakým záverom ako znalecký posudok a odborné vyjadrenie, ktoré predložil odsúdený vrámci návrhu na povolenie obnovy konania. Súd preto podľa § 399 ods. 2 Trestného poriadku návrh odsúdeného na povolenie obnovy konania zamietol ako nedôvodný.

Na záver len súd dodáva, že odsúdeným predložené dôkazy by mohli byť použité len ako obrana obžalovaného vrámci pôvodného konania. Keby súd pripustil, že nové znalecké dokazovanie, ktoré opätovne posudzuje skutkové zistenia, ktoré už boli vyhodnotené tak prvostupňovým, ako aj odvolacím súdom, sú novým dôkazom, nebolo by možné žiadne konanie, v ktorom sú vypracovávané znalecké

posudky právoplatne skončiť, nakoľko by sa odsúdený mohol opätovne, bez časového obmedzenia, domáhať povolenia obnovy konania na základe nových znaleckých posudkov.

Poučenie:

Proti tomuto uzneseniu je prípustná sťažnosť, ktorú je možné podať do 3 pracovných dní odo dňa jeho vyhlásenia prostredníctvom tunajšieho súdu na Krajský súd v Banskej Bystrici.