

Súd: Krajský súd Prešov
Spisová značka: 8To/24/2020
Identifikačné číslo súdneho spisu: 8717010444
Dátum vydania rozhodnutia: 24. 09. 2020
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Marián Sninský
ECLI: ECLI:SK:KSPO:2020:8717010444.2

Uznesenie

Krajský súd v Prešove v senáte zloženom z predsedu senátu JUDr. Mariána Sninského a sudcov JUDr. Moniky Halkociovej a Mgr. Iva Maruščáka, na verejnom zasadnutí konanom dňa 24.09.2020, v trestnej veci proti obžalovanému M. Y. pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Trestného zákona /ďalej Tr. zákona/ a iné, o odvolaní obžalovaného proti rozsudku Okresného súdu Poprad sp. zn. 5T/49/2017 zo dňa 22.01.2020, takto

rozhodol:

Podľa § 319 Trestného poriadku odvolanie obžalovaného M. Y. z a m i e t a .

odôvodnenie:

Rozsudkom Okresného súdu Poprad sp. zn. 5T/49/2017 zo dňa 22.01.2020 súd prvého stupňa uznal obžalovaného M. Y., nar. XX.XX.XXXX v C., trvale bytom J. T., G.. L. XXX, I.. C., vinným z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Tr. zákona, s poukazom na § 138 písm. h) Tr. zákona na tom skutkovom základe, že

- dňa 14.08.2015 asi o 15.35 hod., po ceste č. I/18 za obcou Štrba - Tatranská Štrba, okres Poprad, v smere na obec Važec, k hranici okresov Poprad - Liptovský Mikuláš, viedol motocykel tov. zn. YAMAHA FZ RN 25/III/i, ev. č. C.-XXXAE, kde v km 584,860 na rovnom úseku cesty, začal s motocyklom brzdiť a dávať znamenie o zmene smeru jazdy vľavo, čím obmedzil za ním idúce motorové vozidlo tov. zn. VW Golf, ev. č. F.-XXXBV, vodiča Y. Š., ktoré znížilo rýchlosť jazdy a pokračovalo v jazde za ním, pričom aj napriek tomu, že nemal prehľad o situácii za motorovým vozidlom zn. VW Golf, sa začal otáčať a chcel pokračovať v jazde naspäť smerom na Tatranskú Štrbu v čase, keď poškodený motocyklista Y. L., jazdiaci za ním smerom na Važec, na motocykli tov. zn. Honda CBR125R JC50/1/1, ev. č. T.-XXXAE, prejdením do protismerného jazdného pruhu predchádzal pomaly jazdiace motorové vozidlo tov. zn. Golf a po jeho predídení aj napriek brzdeniu prednou časťou motocykla narazil do prednej ľavej časti motocykla tov. zn. YAMAHA, nachádzajúceho sa priečne cez vozovku, prednou časťou asi 1 m za stredovou čiarou, v protismernom jazdnom pruhu, poškodený vodič Y. L. pri zrážke motocyklov a páde na vozovku utrpel vnútrokĺbnu zlomeninu dolného konca ľavej vretennej kosti a ľavej laktovej kosti s posunom úlomkov (ľavej hornej končatiny), pomliaždenie pravej ruky a povrchovú odreninu pravého kolena s dobou liečenia, práceneschopnosti a obmedzenia v obvyklom spôsobe života 8 - 12 týždňov, ako vodič porušil ustanovenia § 3 ods. 2 písm. a), § 4 ods. 1 písm. c), § 19 ods. 1 a § 22 ods. 1 Zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

Za to mu uložil podľa § 157 ods. 2 Tr. zákona, s použitím § 56 ods. 2 Tr. zákona, § 57 ods. 1 Tr. zákona, § 38 ods. 2, ods. 3 Tr. zákona, § 36 písm. j) Tr. zákona peňažný trest vo výške 400,- /štyristo/ eur.

Podľa § 57 ods. 3 Tr. zákona mu ustanovil pre prípad, že by výkon peňažného trestu mohol byť úmyselne zmarený, náhradný trest odňatia slobody vo výmere 2 /dvoch/ mesiacov.

Podľa § 61 ods. 1, ods. 2 Tr. zákona mu uložil trest zákazu činnosti viesť všetky druhy motorových vozidiel na dobu 20 /dvadsať/ mesiacov.

Podľa § 288 ods. 1 Trestného poriadku /ďalej Tr. poriadku/ poškodeného Y. L., nar. XX.XX.XXXX, bytom T. - L.Á. T. M., G.. T.. R. XXX/XX, I. T., Sociálnu poisťovňu, ul. 29. augusta 8 a 10, 813 63 Bratislava a Všeobecnú zdravotnú poisťovňu, a.s., Panónska cesta 2, Bratislava - mestská časť Petržalka, 851 04, IČO: 35 937 874 odkázal s ich nárokom na náhradu škody na civilný proces.

Proti tomuto rozsudku, ihneď po jeho vyhlásení a poučení o práve na opravný prostriedok, ústne do zápisnice o hlavnom pojednávaní podal obžalovaný odvolanie, a v následne písomne, prostredníctvom svojho obhajcu, predloženom odôvodnení vytykal okresnému súdu, že zásadným spôsobom porušil zásadu prezumpcie neviny a uprel obžalovanému právo na vykonanie dôkazov svedčiacich v jeho prospech tým, že odmietol vykonanie ním navrhovaného dôkazu a existujúce dôkazy vyhodnotil v rozpore s touto zásadou, pričom oprel závery svojho rozhodnutia o dôkaz nevierohodný a nezákonný. Podľa odvolateľa sa okresný súd nevysporiadal s obranou obžalovaného v časti týkajúcej sa právneho posúdenia porušenia zákona o cestnej premávke č.8/2009 Z. z., ale túto v napadnutom rozhodnutí zamlčal, resp. v rozpore s obsahom spisu existenciu jej podstatnej časti poprel, čím porušil právo obžalovaného na riadne odôvodnenie rozhodnutia a tým aj právo na spravodlivý proces, pričom odôvodnenie napadnutého rozhodnutia obsahovalo logické rozpory a bolo selektívne v tom zmysle, že vytrhávalo z kontextu negatívne skutočnosti v neprospech obžalovaného a obsahovalo zavádzajúce sugestívne vyjadrenia.

Odvolateľ mal za to, že prvostupňový súd vykonal dokazovanie v rozsahu, ako mu to bolo uložené predchádzajúcim, zrušujúcim uznesením krajského súdu, no náležite sa nevysporiadal so všetkými dôležitými skutočnosťami pre rozhodnutie tak, ako to z tohto uznesenia vyplývalo, pričom svoje rozhodnutie odôvodnil bez akýchkoľvek úprav v súlade s predchádzajúcim zrušeným rozsudkom. Tiež vytykal okresnému súdu, že síce vypočul znalcov, ale neodôvodnil, prečo za základ svojho rozhodnutia použil znalecký posudok K.. Š. Z. a prečo neuveril rovnocennému znaleckému posudku K.. V. V. a neuviedol, v čom mal pochybnosti o znaleckom posudku K.. V., čím bol rozsudok nejasný a neúplný a došlo k porušeniu zásady prezumpcie neviny a nedošlo k odstráneniu odlišných záverov týchto znaleckých posudkov. Poukázal aj na to, že jeho obhajca navrhoval na hlavnom pojednávaní dňa 22.01.2020, aby súd na odstránenie pochybností v znaleckom dokazovaní pribral znalecký ústav, a to Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline na vypracovanie revízneho znaleckého posudku, ktorý by sa vyjadril aj k doposiaľ zrealizovanému znaleckému dokazovaniu. Obžalovaný vytkol okresnému súdu, že návrh na doplnenie dokazovania znaleckým ústavom odmietol s odôvodnením, že ide o dôkazy, ktoré sa týkajú okolnosti nepodstatnej pre rozhodnutie vo veci a okolnosti, ktoré bolo možné zistiť už skôr vykonanými dôkazmi. Tento postup súdu prvého stupňa považoval obžalovaný za jednostranný v jeho neprospech a prvostupňový súd tak, podľa jeho názoru, nepochybne porušil princíp prezumpcie neviny, čo svedčilo o zaujatosti a tendenčnosti zo strany súdu prvého stupňa v neprospech obžalovaného a významným spôsobom, podľa obžalovaného, došlo k porušeniu jeho práva vyplývajúce zo zásady rovnosti strán. Znalecký posudok K.. V. nebol zo strany prokurátora spochybnený, ani jeho závery neboli vyvrátené v priebehu výsluchu na hlavnom pojednávaní, a preto podľa obžalovaného súd nemal dôvod neprihliadať pri rozhodovaní na tento znalecký posudok.

V ďalšom obžalovaný poukazoval na právny základ úpravy zavinenia v Trestnom zákone a na to, že pre stanovanie trestnej zodpovednosti bolo potrebné skúmať, či dôvody, na ktoré sa páchatel spoliehal, boli primerané, ak boli primerané, trestne zodpovedný nebude, ak neboli primerané, dôjde k vzniku trestnej zodpovednosti, pričom primeranosť dôvodu je potrebné posudzovať podľa toho, ako sa prejavili v čase spáchania činu a nie podľa toho, čo neskôr vyšlo najavo a dôvody, na ktoré sa páchatel spoliehal, musia mať charakter dôvodov dostatočných. V danom prípade bolo podľa obžalovaného nepochybne, že dôvody, na ktoré sa spoliehal obžalovaný, boli dostatočné, čo podľa jeho názoru vyplynulo zo záverov znaleckého posudku K.. V. a bolo potrebné aplikovať tzv. princíp odvodenej dôvery, ktorý spočíva v dôvere účastníkov cestnej premávky voči ostatným účastníkom cestnej premávky, že títo dodržiavajú predpisy, keďže obžalovaný nemohol oprávnene očakávať, že poškodený na hlavnej ceste výrazne prekročí povolenú rýchlosť. Dodal, že od účastníkov cestnej premávky nemožno v dobrej viere žiadať, aby pri riešení dopravných situácií vopred počítali s tým, že iný účastník cestnej premávky si pomýli jazdu na hlavnej ceste s pretekárskou dráhou. V takýchto prípadoch potom nemožno oprávnene očakávať, že druhý účastník dopravnej nehody sa bude správať tak, aby neohrozil takúto bezohľadnú jazdu iného

účastníka cestnej premávky. Obžalovaný tak podľa svojho názoru neporušil žiadne ustanovenie zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov takým spôsobom, že by jeho konanie bolo v príčinnej súvislosti s následkom v podobe ťažkej ujmy na zdraví poškodeného, pričom nebolo zrejmé, prečo prvostupňový súd nezohľadnil pri rozhodovaní porušenie povinnosti vyplývajúcej z tohto zákona zo strany poškodeného. Podľa názoru odvolateľa tu poškodený porušil viaceré svoje povinnosti, a to povinnosť venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke, keď, keďže poškodený videl spomaľujúce vozidlo, ktoré viedol vodič Y. Š., ale o dôvode jeho spomalenia sa nepresvedčil a začal predbiehať, hoci nemal o situácii v premávke náležitý prehľad, ďalej porušil aj svoju povinnosť vodiča, ktorý nesmie predchádzať, ak nemá pred sebou rozhľad na takú vzdialenosť, ktorá je potrebná na bezpečné predchádzanie, keď vypovedal, že začal predbiehať osobné motorové vozidlo, hoci pred sebou nevidel vodiča motocykla jazdiaceho pred ním, teda obžalovaného a tiež porušil povinnosť vodiča, ktorý nesmie predchádzať, ak by ohrozil alebo obmedzil jazdiaceho v protismere alebo ohrozil iného účastníka cestnej premávky, keďže podľa odvolateľa, poškodený nepochybne ohrozil obžalovaného a spôsobil mu ublíženie na zdraví. Tiež, podľa odvolateľa, poškodený porušil svoju povinnosť prispôbiť rýchlosť jazdy najmä svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla a nákladu, poveternostným podmienkam stavu a povahe vozovky a iným okolnostiam, ktoré možno predvídať a že vodič smie jazdiť len primeranou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad. Poškodený neprispôbil rýchlosť svojej jazdy okolnostiam v cestnej premávke, pretože osobné motorové vozidlo spomalilo a podľa jeho výpovede zastavilo na ceste prvej triedy, kde sa nesmie, pričom poškodený rýchlosť svojho motocykla nespomalil, prekročil povolenú rýchlosť a mal predvídať dôvod spomalenia pred ním idúceho vozidla poškodený. Pritom porušil obmedzenie rýchlosti tak, že jazdil rýchlosťou vyššou, ako je povolená, nevenoval sa vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, pričom nedodržiaval za vozidlom idúcim pred ním takú vzdialenosť, aby mohol včas znížiť rýchlosť jazdy, prípadne zastaviť. Obžalovaný poukazoval na to, že porušenie uvedených povinností bolo v príčinnej súvislosti s následkom a zhrnul, že z výsledkov doposiaľ vykonaného dokazovania a zhodnotenia všetkých súvislostí a skutočností, je, podľa jeho názoru, možné vyvodiť záver, že v posudzovanej trestnej veci absentuje jeho zavinenie, bez ktorého nie trestného činu ani trestu a že v rámci dokazovania nebolo obžalovanému jednoznačne a bez akýchkoľvek pochybností preukázané nedbanlivostné zavinenie či už vo forme vedomej alebo nevedomej.

V podstate na základe uvedeného poukazoval na to, že podľa jeho názoru ho okresný súd mal spod obžaloby oslobodiť podľa § 285 písm. b) Tr. poriadku, pretože skutok nie je trestným činom.

Krajský súd na podklade takto podaného odvolania preskúmal v zmysle ustanovenia § 317 ods. 1 Tr. poriadku zákonnosť a odôvodnenosť napadnutých výrokov rozsudku, proti ktorým odvolateľ podal odvolanie, ako aj správnosť postupu konania, ktoré im predchádzalo a zistil, že okresný súd po doplnení dokazovania v súlade s uznesením Krajského súdu v Prešove sp. zn. 8To/32/2018 zo dňa 29.10.2018 správne a pre potreby spravodlivého rozhodnutia zákonným postupom zistil skutkový stav, vykonané dôkazy hodnotil v súlade s ustanovením § 2 ods. 12 Tr. poriadku, vyrovnal sa so všetkými okolnosťami významnými pre jeho rozhodnutie, jeho úvahy boli jasné a logické, nevyvolávajúce žiadne pochybnosti o správnosti skutkových zistení. Odvolací súd tak nepovažoval za potrebné dokazovanie dopĺňať, a tak z vykonaného dokazovania vychádzal, pričom považuje za potrebné poukázať na nasledujúce, zo strany odvolacieho súdu podstatné skutočnosti vyplývajúce z vykonaných dôkazov a na právne závery z nich vyplývajúce vo vzťahu k trestnoprávnej zodpovednosti M. Y. ako osoby, na ktorú bola okresným prokurátorom podaná obžaloba.

Obžalovaný M. Y., ako jazdec motocykla zn. Yamaha, potvrdzoval, že v čase skutku bol krásny slnečný deň, vozovka v dobrom stave, pričom videl, že auto zn. VW Golf na neho reaguje, spomalilo a prispôbilo svoju jazdu jeho jazde, vodič tohto auta na neho preblikol svetlami, pričom obžalovaný tvrdil, že kontroloval situáciu na ceste, videl, že oproti nemu nejde žiadne motorové vozidlo, za ním bolo len vozidlo zn. VW Golf, a preto začal otáčací manéver tak, že znamenie o zmene smeru jazdy dával doľava, kam sa chcel otočiť, k stredovej čiare pri natočení motocykla ešte skontroloval situáciu pohľadom, no pred ukončením otáčania asi 1 meter od krajnice protismerného jazdného pruhu keď sa už plánoval zaradiť do jazdného pruhu smerom na Štrbu, niečo do neho narazilo, čo pocítil za predným kolesom svojho motocykla. Z dopravnej nehody mal zlomené obe zápästné kosti ľavej ruky, natrhnuté väzivo palca pravej ruky, pomliaždenú panvu, nebol po nehode schopný postaviť sa, mal aj ďalšie odreniny po celom tele.

Z výpovede poškodeného Y. L., ako jazdca motocykla zn. Honda, vyplynulo, že videl pred sebou na vzdialenosť asi 100 m osobné motorové vozidlo idúce pomaly /vyššie uvedené auto zn. VW Golf/, približoval sa k nemu a všimol si, že toto auto ide stále pomalšie. Keď bol od neho na vzdialenosť asi 50 m, tak sa rozhodol, že ho predbehne, rýchlosť neznižil, pokračoval rýchlosťou 100 km/hod., pretože auto pred ním nemalo zapnuté výstražné znamenie, nechcelo sa otáčať, on ho šiel predbiehať, pričom skontroloval situáciu na ceste za sebou, dal smerovku, a keďže oproti nemu nešlo vozidlo, motocykel alebo chodec, tak začal toto vozidlo predbiehať. Keď bol na úrovni zadných kolies tohto auta, vtedy zbadal, že pred týmto autom bol obžalovaný, ktorý sa motocyklom otáčal smerom na Tatranskú Štrbu, siahol hneď po brzde, obžalovaný však chcel dokončiť svoj otáčací manéver a vošiel do jeho dráhy tak, že on narazil svojím motocyklom medzi chladič a predné koleso motocykla obžalovaného. Na vozovke bola prerušovaná čiara ako vodorovné značenie, a to od miesta, v ktorom začal motorové vozidlo obiehať až po miesto zrážky. Pri predbiehaní jazdil v strede protismerného, teda ľavého jazdného pruhu, pričom k stretu motocyklov došlo asi 1 a pol metra od stredovej čiary v ľavom pruhu. Dodal, že pri predmetnej dopravnej nehode utrpel zlomeninu ľavého zápästia, odreniny a narazený hrudník, z ktorých sa liečil takmer 2 mesiace a počas tejto doby bol aj práceneschopný.

V rámci trestného konania podali svoje znalecké posudky dvaja znalci z odboru cestná doprava. Za podstatné odvolací súd považoval zistenia znalcov týkajúce sa techniky jazdy v mieste dopravnej nehody a pre potreby odpovede na otázku splnenia zákonných podmienok pre bezpečné otáčanie sa na vozovke do protismeru, v ktorom sa pohyboval poškodený, vrátane otázky bezpečnosti vykonávania úkonu predchádzania zo strany poškodeného, a to všetko vo vzťahu k príčinám vzniku dopravnej nehody medzi uvedenými jazdcami motocyklov.

Znalec K.. Š. Z. uviedol, že poškodený sa ako vodič motocykla na začiatku reakcie s motocyklom pohyboval rýchlosťou 93,13 km/hod., pričom jeho motocykel sa nachádzal v pravom jazdnom pruhu v takej vzdialenosti za vozidlom VW Golf, z ktorej dokázal vykonať ešte vyhýbací manéver smerom doľava, a znalec zistil, že keď obžalovaný najneskôr začal reagovať na motocykel obžalovaného, tento premával od neho vo vzdialenosti 27 m ešte v strede pravého jazdného pruhu, v priebehu reakcie sa poškodený dostal na stred vozovky, v tom čase sa obžalovaný stále nachádzal v pravom jazdnom pruhu, no začal odbočovať a v priebehu 0,5 s následne došlo k zrážke. Keď poškodený premával v ľavom jazdnom pruhu, tak motocykel obžalovaného mohol najskôr vidieť zo vzdialenosti 38,5 m, no táto vzdialenosť bola nedostačujúca na to, že keby poškodený začal s motocyklom okamžite brzdiť, nedobrzdil by do miesta zrážky a aby zabránil zrážke s motocyklom obžalovaného z minimálnej vzdialenosti začiatku jeho reakcie, musel by sa v čase reakcie pohybovať rýchlosťou 58 km/hod., pričom znalec dodal, že na predídenie dopravnej nehode by zároveň musela byť splnená aj podmienka na strane obžalovaného, a to, že pri takej rýchlosti poškodeného by obžalovaný už ukončil otáčanie a vtedy by motocykel poškodeného prešiel popri motocykli obžalovaného, ktorý by ale už ukončil otáčanie, rýchlosťou 38 km/hod. Znalec K.. Z. poukazoval na to, že pokiaľ poškodený jazdil v ľavom jazdnom pruhu tak, ako uvádzal, mohol vidieť vozidlo obžalovaného najskôr vo vzdialenosti 38,5 m a pokiaľ by jazdil v pravom jazdnom pruhu za autom zn. VW Golf, tak vo vzdialenosti 12 m za vozidlom najneskôr by mohol vidieť motocykel obžalovaného premávajúci pred vozidlom zn. VW Golf. K technike jazdy poškodeného sa vyjadril tak, že išlo o prechádzanie priamou jazdou smerom doľava.

Podľa znalca K.. V., znalec K.. Z. nebral do úvahy, že poškodený po celý čas uvádzal, že do ľavého jazdného pruhu prešiel vo vzdialenosti asi 50 m za vozidlom zn. VW Golf, a že pokiaľ by vodič urobil vyhýbací manéver zo vzdialenosti cca 12,5 m za vozidlom v rýchlosti 93 km/hod, jednalo by sa o tzv. „myšičku“, čo je manéver veľmi nebezpečný a podľa tohto znalca by ani nebol reálny.

Treba dodať, že pre vyslovenie hypotézy o tom, že by poškodený vykonával predbiehanie auta zn. VW Golf tzv. „myšičkou“ ako nebezpečným manévrom, nebol skutkový podklad, lebo ho nepotvrdovali žiadni účastníci dopravnej nehody a ani stopy, ktoré by boli zistené na mieste činu. Preto ani odvolací súd nepovažoval za preukázané, že by poškodený začal vykonávať predchádzanie auta zn. VW inak, ako uvádzal.

Z výpovede znalca K.. Z. vyplynulo, že z technického hľadiska bezprostrednou príčinou nehody bolo to, že obžalovaný svojím motocyklom vytvoril vodičovi, poškodenému Y. L., prekážku náhlu, teda prekážku na vzdialenosť kratšiu, než na akú by mohol s motocyklom z dovolenej alebo primeranej rýchlosti zastaviť, pokiaľ by nebol ničím obmedzený. Znalec pritom nezistil na ceste žiadne obmedzenia, nebol tam priechod pre chodcov, zastávka, nebola tam ustanovená rýchlosť znížená, v mieste bola

povolená najvyššia rýchlosť 90 km/hod a vodorovné dopravné značenie vodičom umožňovalo vzájomné predchádzanie.

Podľa znalca K. V., bolo z technického hľadiska príčinou dopravnej nehody vojdenie motocykla obžalovaného do koridoru jazdy motocykla poškodeného a tiež nesprávna technika a vysoká rýchlosť jazdy poškodeného, lebo východisková rýchlosť motocykla poškodeného na začiatku predzrážkového deja bola 113 km/hod., pričom znalec považoval dopravnú situáciu na vozovke za významný obmedzujúci faktor, keď vozidlo zn. VW Golf evidentne spomaľovalo bez snahy zastaviť alebo vybočiť, čo svedčilo podľa znalca o tom, že pred vozidlom bola určitá dopravná situácia, čo však poškodený takto nevyhodnotil a pokračoval v jazde nezníženou rýchlosťou, napriek tomu, že nevedel, čo sa pred vozidlom zn. VW Golf nachádza, a tak znalec uvedenú dopravnú situáciu považoval za obmedzujúci faktor do tej miery, že nebolo možné tvrdiť, že by obžalovaný vytvoril poškodenému prekážku náhlu.

Svedok Y. Š., ako vodič auta zn. VW, pred súdom uvádzal, že motocykel obžalovaného sa mu obehnúť nedalo, pretože ten sa stále „tlačil“ do odbočovacieho manévru, pričom on ešte v diaľke a iba v spätnom zrkadle videl za sebou v jeho ľavom jazdnom pruhu, pri stredovej čiare, jazdiť druhý motocykel. Obžalovaný jazdiaci pred ním po daní znamenia o odbočení doľava ešte pokračoval v jazde pred ním, potom obžalovaný otočil hlavou vľavo aj vpravo a s motocyklom - jeho predným kolesom prešiel za stredovú deliacu čiaru a v tom došlo k nárazu do motocyklistu idúceho pred ním. Svedok dodal, že on na svojom motorovom vozidle bol stále v pohybe, pričom ukazovateľ zmeny smeru jazdy zapnutý nemal.

Z výpovede znalca Y. Y. N. i zo záverov jeho znaleckého posudku vyplynul druh, rozsah a povaha zranení spojených s hospitalizáciou a obmedzovaním v obvyklom spôsobe života v dôsledku zranení, ktoré pri dopravnej nehode utrpel poškodený Y. L., pričom výsledky znaleckého dokazovania bez pochybností viedli k záveru, že mechanizmus vzniku poranení zodpovedá mechanizmu dopravnej nehody, ktorej bol poškodený účastníkom, a to pádu z motocykla.

Ani podľa odvolacieho súdu nebolo potrebné do konania pribrať Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, pretože súd mal dostatok informácií zo znaleckého dokazovania vykonaného vyššie uvedenými znalcami z odboru cestná doprava, pričom otázka zohľadnenia miery zavineného nesplnenia svojich zákonných povinností vodiča, vo vzťahu k vzniku dopravnej nehody, je otázkou právnou, ktorej zodpovedanie neprináleží znalcom, ale súdu. Obaja znalci popísali kolíziu situáciu, z ktorej v podstate vyplynulo, že k dopravnej nehode došlo v pravom jazdnom pruhu, po ktorom sa pri predbiehaní pohyboval poškodený na svojom motocykli a do jeho jazdnej dráha vošiel pri vykonávaní otáčania sa obžalovaný so svojim motocyklom, pričom k dopravnej nehode došlo na mieste, kde ani predbiehanie ani otáčanie nebolo zakázané dopravným značením.

Podľa judikatúry a rozhodovacej praxe Najvyššieho súdu Slovenskej republiky (napr. uznesenie Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 2Tz 6/2003) je povinnosťou vodiča, ktorý za danej dopravnej situácie má dať prednosť v jazde, aby sám určil, či situácia vyžaduje a zaväzuje ho k poskytnutiu prednosti v jazde inému vozidlu. Pre posúdenie situácie z tohto hľadiska je rozhodujúca najmä vzdialenosť vozidla, ktoré má prednosť v jazde, rýchlosť jazdy tohto vozidla, smer jeho ďalšej jazdy, hustota premávky, viditeľnosť, aj prehľadnosť miesta. Vodič musí mať schopnosť zodpovedne sa rozhodnúť za každej, aj zložitej dopravnej situácie.

Skutočnosť, že iná osoba porušila predpisy o premávke na pozemných komunikáciách a vlastným zavinením vytvorila nebezpečnú situáciu, neospravedlňuje vodiča, ak aj on sám porušil povinnosť vozidlo stále ovládať a konať tak, aby doprava nebola ohrozená. /Rozsudok Najvyššieho súdu Slovenskej republiky sp. zn. 3Tz 28/2002 zo dňa 01.11.2003/

V uvedenom rozsudku Najvyššieho súdu bolo vyslovené aj to, že podľa ustanovenia § 21 zákona č. 315/1996 Z. z. /v súčasnosti § 19 ods. 1, druhá veta zákona č.8/2009 Z. z. o cestnej premávke. v znení nesk. predpisov - ďalej aj len citovaný zákon/ vodič, ktorý sa hodlá s motorovým vozidlom otočiť, t. j. dostať sa do protismeru svojej pôvodnej jazdy, nesmie ohroziť vodičov jazdiacich za ním. V praxi to teda znamená, že vodič, ktorý s vozidlom odbočuje doľava alebo sa s ním otáča, musí ukázať znamenie smeru jazdy (zapnutá ľavá smerovka). S odbočením alebo otáčaním môže však začať až vtedy, keď sa presvedčí, že nie je predchádzaný za ním idúcim motorovým vozidlom /§ 14 zákona č. 315/1996 Z. z., v súčasnosti § 15 citovaného zákona/.

Z vykonaného dokazovania vyplynulo, že obžalovaný pri otáčaní s motocyklom porušil ustanovenia zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení nesk. predpisov v podstate tak, ako to v skutkovej vete napadnutého rozsudku uviedol okresný súd.

Obžalovaný, ktorý sa zo svojho ľavého jazdného pruhu rozhodol vykonať otáčanie motocyklom do protismerného pravého jazdného pruhu, mal povinnosť vodiča pri otáčaní neohroziť vodiča idúceho za ním a pri otáčaní dbať na zvýšenú opatrnosť /§ 19 ods. 1, druhá a tretia veta, v spojení s § 22 ods. 1 citovaného zákona/. To mohol dodržať vtedy, ak by dbal na dodržaní povinnosti prispôbiť svoje správanie situácii v cestnej premávke /§ 3 ods. 2 citovaného zákona/ a povinnosti sledovať situáciu v cestnej premávke /§ 4 ods. 1 citovaného zákona/. Nič na tom nemení ani skutočnosť, že obžalovaný nebol obmedzovaný zákazom otáčania uvedeným v ustanovení § 22 ods. 4 citovaného zákona.

Celospoločenským záujmom, ktorý je zjavne v súlade so súkromným záujmom každého účastníka cestnej premávky, je predchádzať dopravným nehodám, nehodám, pri ktorých často vznikajú závažné ujmy na ich živote, zdraví a majetku. V rámci cestnej premávky dochádza k viacerým úkonom ich účastníkov, ktoré potom bývajú v rôznom príčinnom vzťahu k vzniku kolíznej situácie, k vzniku dopravnej nehody. V rámci týchto úkonov, pokiaľ sú v rozpore so všeobecne záväznými predpismi, ktorých účelom je predchádzať vzniku dopravných nehôd, sa prejavuje úmyselný či nedbanlivostný vnútorný vzťah osoby povinnej ich dodržiavať k ich dodržiavaniu.

V danom prípade, obžalovaný sa rozhodol vykonať úkon otáčania sa na ceste s prechodom do druhého jazdného pruhu v čase, keď poškodený sa v tomto jazdnom pruhu už pohyboval, vykonávajúc úkon predchádzania pred ním sa nachádzajúceho osobného motorového vozidla.

Skutočnosť, že sa pritom poškodený pohyboval rýchlosťou presahujúcou povolenú rýchlosť v danom úseku cesty a takto porušoval svoje vodičské povinnosti, nebola bezprostrednou príčinou dopravnej nehody. V jazdnom pruhu, v ktorom poškodený porušil predpisy o povolenej rýchlosti sa poškodený už pohyboval v čase, keď sa otáčaním rozhodol obžalovaný do tohto jazdného pruhu so svojím motocyklom vstúpiť. Navyše poškodený, okrem povinnosti rešpektovať obmedzenie rýchlosti na 90 km/hod., nemal iný dôvod až na zníženie rýchlosti podľa znalca K.. Z., nakoľko v čase svojho pohybu v pravom jazdnom pruhu od začatia predbiehania až do okamihu, kedy mohol zbadáť motocykel obžalovaného a vlastne až do okamihu, keď mu obžalovaný s motocyklom vstúpil do jazdnej dráhy, nemal žiadnu prekážku pre bezpečné predbiehanie v pravom jazdnom pruhu. Okolnosť, že v ľavom jazdnom pruhu pred ním idúce vozidlo znižovalo svoju rýchlosť ešte neznamenalo, že by mohol očakávať prekážku na ceste vo vedľajšom jazdnom pruhu, v ktorom sa toto auto nepohybovalo ani nedávalo znamenie o zmene smeru jazdy, ktorým by hrozilo, že vstúpi poškodenému do jeho jazdnej dráhy. S názorom znalca K.. V., ktorý mal vylučovať možnosť vzniku prekážky náhle, sa preto odvolací súd nemohol stotožniť.

Prvotnou príčinou predmetnej dopravnej nehody bolo porušenie dopravných predpisov obžalovaným, ktoré spočívalo v tom, že keď sa rozhodol na ceste sa otočiť a vstúpiť tak do jazdného pruhu, v ktorom sa mohlo pohybovať iné vozidlo /iný účastník cestnej premávky/, urobil tak bez toho, aby sa dostatočne presvedčil o bezpečnosti takéhoto úkonu.

Pritom sa obžalovaný o bezpečnosti svojho odbočovania presvedčiť mohol, nakoľko nebol ničím nútený svoj úkon otáčania súrne vykonať. Vodič osobného motorového vozidla mu predsa dával čas na rozhodnutie, dával mu doslova prednosť a trezrivo mu poskytol dostatok času hoci aj na zastavenie. Obžalovaný mal teda možnosť dokončiť otáčanie za bezpečných podmienok. Jasne to smeruje k záveru, že svojím správaním práve obžalovaný mohol predísť dopravnej nehode aj za okolnosti neprimeranej rýchlosti motocykla poškodeného. Pokiaľ vodič auta zn. VW obžalovanému svetlami „preblikol“, dal svoju ochotu takto rešpektovať rozhodovanie obžalovaného najavo, pričom tento úkon nezbavoval obžalovaného povinnosti pri otáčaní ako vodiča motocykla dodržať všetky vyššie uvedené zákonné povinnosti, ktorých účelom bolo predchádzať vzniku dopravnej nehode.

Je však na druhej strane potrebné poukázať aj na správanie sa poškodeného. Prípade je totiž osobitý tým, že na vzniku dopravnej nehody sa spolupodieľal aj samotný poškodený, ktorý sa vo vedľajšom jazdnom pruhu pri predbiehaní pohyboval nad úroveň povolenej rýchlosti, teda v rozpore s dopravnými predpismi. Obžalovaný vošiel náhle /mohol byť poškodeným spozorovaný za takej situácie, ktorá neumožňovala

z jeho rýchlosti zastaviť pred zrážkou, pričom rýchlosť síce bola vyššia ako 90 km/h, no zastavil by len pri rýchlosti tak nízkej, že na jej zachovanie nemal za danej situácie v cestnej premávke dôvod - 58 km/h - spomaľujúci Golf, ktorý ale nedával znamenie o snahe vstúpiť do jeho jazdného pruhu/ a neoprávnené /pretože otáčaniu nevenoval zvýšenú pozornosť/, vstúpil so svojim motocyklom do dráhy na ním jazdiaceho predbiehajúceho poškodeného.

Ak by obžalovaný porušené povinnosti dodržal, nevstúpil by do jazdnej dráhy motocykla poškodeného a nedošlo by k dopravnej nehode. Práve od obžalovaného, ako vodiča vychádzajúceho zo svojho jazdného pruhu a vchádzajúceho do vedľajšieho jazdného pruhu, bolo namieste v prvom rade očakávať, že voči ostatným účastníkom cestnej premávky bude zodpovedajúco ohľaduplný a dodrží vyššie uvedené predpisy. Ak by ich dodržal, nedošlo by k dopravnej nehode.

Treba ale dodať, že obžalovaný nevedel, že svojím konaním môže také porušenie alebo ohrozenie záujmu chránenému Trestným zákonom spôsobiť /nevedel, že v jazdnom pruhu, do ktorého vchádza, sa pohybuje poškodený a že hrozí kolízia s jeho motocyklom/, hoci o tom vzhľadom na okolnosti /výhľadové pomery, dostatok času, ochotu vodiča za nim idúceho osobného motorového vozidla a okolnosti, ktoré sprevádzali jeho otáčanie s motocyklom/ a na svoje osobné pomery /dlhoročná skúsenosť vodiča motocykla a zjavnú skúsenosť, že sa otáča na cestu, po ktorej sa môže pohybovať iný, rýchly účastník cestnej premávky/ vedieť mal a mohol. Z nevedomej nedbanlivosti je vinný z predmetného prečinu, pri ktorom došlo k ujme na zdraví poškodeného Y. L..

Okresný súd teda správne uznal obžalovaného vinným z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Tr. zákona, s poukazom na § 138 písm. h) Tr. zákona.

Podľa § 34 ods. 1, 4 Tr. zákona, trest má zabezpečiť ochranu spoločnosti pred páchatelom tým, že mu zabráni v páchaní ďalšej trestnej činnosti a vytvorí podmienky na jeho výchovu k tomu, aby viedol riadny život a súčasne iných odradí od páchania trestných činov; trest zároveň vyjadruje morálne odsúdenie páchatela spoločnosťou. Pri určovaní druhu trestu a jeho výmery súd prihliadne najmä na spôsob spáchania činu a jeho následok, zavinenie, pohnútku, príťažujúce okolnosti, poľahčujúce okolnosti a na osobu páchatela, jeho pomery a možnosť jeho nápravy.

Podľa § 34 ods. 3 Tr. zákona, trest má postihovať iba páchatela tak, aby bol zabezpečený čo najmenší vplyv na jeho rodinu a jemu blízke osoby.

Je nutné súdu prvého stupňa prisvedčiť výrok o treste, pretože zohľadnil tak pri druhu, ako aj výmere, všetky všeobecné aj individuálne zásady platné pre ukládanie trestov. Uloženému trestu na jednej strane k závažnosti spôsobeného následku zodpovedá, na druhej strane miera nedbanlivostného zavinenia za okolnosti, že na vzniku dopravnej nehody sa prekročením dovolenej rýchlosti v jej mieste spolupodieľal aj poškodený. Primeranosti použitia tohto alternatívneho druhu a výmery trestu pre dosiahnutie účelu trestu zodpovedá aj doterajšia bezúhonnosť obžalovaného, absencia príťažujúcich okolností uvedených v § 37 Tr. zákona, skutočnosť, že od predmetného trestného činu nespáchal ani trestný čin ani priestupok a z toho vyplývajúca priaznivá možnosť jeho nápravy. Výške trestu zodpovedá pre prípad, že by výkon peňažného trestu mohol byť úmyselne zmarený, náhradný trest odňatia slobody vo výmere 2 mesiacov. V neprospech obžalovaného nemožno nezohľadniť závažnosť porušených povinností vodiča, no zároveň v jeho prospech skutočnosť, že popri dlhoročnom výkone vodičských oprávnení nejde o vodiča, ktorý by notoricky porušoval dopravné predpisy. Pri konštatácii výnimočného vybočenia z medzí opatrnosti, ktorú možno vo všeobecnosti spravodlivo od vodiča očakávať, je aj krajský súd toho názoru, že v rámci dočasného obmedzenia vodičského oprávnenia postačí uloženie trestu zákazu činnosti viesť všetky druhy motorových vozidiel na dobu 20 mesiacov.

Takto uložený trest zodpovedá všetkým zákonným hľadiskám stanoveným pre jeho ukládanie v zmysle § 34 ods. 1 až 4 Tr. zákona, závažnosti spáchanej trestnej činnosti vyplývajúcej zo spôsobeného následku, zo spôsobu spáchania činu, zodpovedá pomeru poľahčujúcich okolností a príťažujúcich okolností, ako aj usporiadaným pomerom obžalovaného a priaznivým možnostiam jeho nápravy. Zodpovedá aj záujmu na individuálnej a generálnej prevencii a je dostatočným vyjadrením morálneho odsúdenia trestných činov obžalovaného spoločnosťou.

Nakoľko odvolací súd ani v postupe súdu prvého stupňa nezistil žiadne dôvody pre to, aby odvolaniu obžalovaného vyhovel, podané odvolanie ako nedôvodné zamietol.
jednohlasne

Poučenie:

Proti tomuto uzneseniu ďalší riadny opravný prostriedok nie je prípustný.