

Súd: Okresný súd Námestovo
Spisová značka: 4T/66/2016
Identifikačné číslo súdneho spisu: 5816010202
Dátum vydania rozhodnutia: 12. 03. 2020
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: Mgr. Vanda Mikulášová
ECLI: ECLI:SK:OSNO:2020:5816010202.8

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Námestovo, samosudkyňou Mgr. Vandou Mikulášovou, v trestnej veci proti obž.: M. N., nar. XX.XX.XXXX v G., pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 12.03.2020 v Námestove, takto

rozhodol:

Obžalovaný M. N., nar. XX.XX.XXXX v G., trvale bytom X. N., U. I. XXXX/XX, strojník, slobodný, na slobode,

sa uznáva za vinného, že

dňa 07.09.2015 v čase okolo 09:28 hod. viedol jazdnú súpravu zloženú z nákladného motorového vozidla značky DAF XF95.480, evidenčné číslo W.-XXXCP a návesu značky Kögel SN 24, evidenčné číslo W.-XXXYG, po ceste číslo I/78 v smere od obce Lokca smerom na obec Babín, okres Námestovo, pričom v km 14.00, pri prejazde tiahlej pravotočivej zákruty, na mokrej vozovke, neprispôsobil rýchlosť jazdy svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla, poveternostným podmienkam a stavu a povahe vozovky, v dôsledku čoho ľavá zadná časť návesu Kögel SN 24 prešla do protismeru, kde narazila do protiúceho motorového vozidla značky RENAUL KANGOO evidenčné číslo TS-061AT, ktoré viedol Š.G. T., nar. XX.XX.XXXX, ktorý pri dopravnej nehode utrpel zranenia, a to polytraumu - vnútrorebečné poranenie, zlomeninu jarmovej kosti, zlomeninu hornej čeľuste, zlomeninu spodiny očnice, sériovú zlomeninu rebier s postihnutím štyroch a viacerých rebier, pohrudnicový výpotok, iný pneumothorax, pomliaždenie hrudníka, zlomeninu plecového pletenca, viaceré otvorené rany pleca a ramena, poškodenie plexus brachálie (poškodenie pletenca nervov vstupujúcich z chrbtice do ľavej hornej končatiny) s dobou liečenia a práceneschopnosti do 14.03.2016,

t e d a

inému z nedbanlivosti spôsobil ťažkú ujmu na zdraví,

t ý m s p á c h a l

prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona.

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

Podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, s prihliadnutím na ust. § 38 ods. 2 Trestného zákona, na trest odňatia slobody vo výmere 12 (dvanásť) mesiacov.

Podľa § 49 ods. 1 písm. a/ Trestného zákona súd výkon trestu podmienenečne odkladá.

Podľa § 50 ods. 1 Trestného zákona súd určuje skúšobnú dobu na 24 (dvadsaťštyri) mesiacov.

Podľa § 61 ods. 1, ods. 2 Trestného zákona súd ukladá obžalovanému trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek po dobu 24 (dvadsaťštyri) mesiacov.

o d ô v o d n e n i e :

Okresný prokurátor Okresnej prokuratúry Námestovo podal dňa 10.08.2016 na M. N. obžalobu pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, na tom skutkovom základe, ako je vyššie uvedené.

Obžalovaný na hlavnom pojednávaní nechcel uzavrieť s prokurátorom dohodu o vine a treste a po poučení podľa § 257 ods. 1 písm. b/ Trestného poriadku urobil vyhlásenie, že je nevinný.

V rámci svojho výsluchu využil svoje právo a k veci odmietol vypovedať.

Súd preto podľa § 258 ods. 4 Trestného poriadku s prihliadnutím na ust. § 2 ods. 11 Trestného poriadku prečítal jeho výpoveď z prípravného konania, kde uviedol, že od 20.01.2016 do 21.04.2016 sa podroboval ochrannej protialkolickej liečbe ústavnou formou, ktorá mu bola nariadená na základe rozhodnutia Okresného súdu Dolný Kubín. V septembri 2015 pracoval pre firmu Chyžbet SK s.r.o. so sídlom v Turanoch ako vodič na nákladnom vozidle. Dňa 06.09.2015 jazdil na jazdnej súprave zloženej z nákladného motorového vozidla zn. Daf a návesu zn. Kogel. Na tejto jazdnej súprave jazdil asi dva roky. Dňa 06.09.2015 ukončil jazdu okolo 18:00 hod a jazdnú súpravu odstavil v Dolnom Kubíne. Na druhý deň, teda 07.09.2015 mal byť o 07:00 hod. na stavbe v Námestove. V ten deň vstal okolo 05:30 hod a z Dolného Kubína na tejto jazdnej súprave vyrazil okolo 06:15 hod. Pred jazdou bol oddychnutý, alkohol nepožil a rovnako neužil žiadne lieky. V čase, keď šiel do Námestova bolo ešte šero, bolo zamračené a cesty boli mokré. Technický stav jazdnej súpravy bol dobrý, žiadna technická chyba sa pred nehodou nevyskytla. Už ako v Námestove vykladal tovar, začalo pršať. Po vyložení tovaru vyrazil z Námestova okolo 09:00 hod. a stále pršalo. Z Námestova pokračoval v smere cez obec Lokca, smerom na obec Babín a chcel prejsť cez horský prechod Príslop do Dolného Kubína. Počas jazdy stále pršalo, vozovka bola mokrá, ale či boli na ceste vyjazdené koľaje a v nich voda, vyjadriť sa vzhľadom na odstup času nevedel. Jazdná súprava bola pred nehodou bez nákladu. Po prejení obce Lokca jazdil po priamom úseku cesty, zvýšil rýchlosť na cca 80 km/hod., nepamätal sa, aký mal v tom čase zaradený prevodový stupeň a z tohto priameho úseku prechádzal do pravotočivej, podľa neho ostrej zákruty. Do zákruty jazdil vo svojom pravom jazdnom pruhu, snažil sa jazdiť čo najbližšie k pravému okraju vozovky. Ako vchádzal do zákruty oproti nemu, v tom čase, nešlo žiadne vozidlo. Po prejení pravotočivej zákruty sa dostal na takmer priamy úsek cesty. Keď sa s ťahačom nachádzal na cestnom moste, zbadal oproti sebe prichádzať vozidlo s karosériou typu PICK UP. Nevedel sa vyjadriť k vzdialenosti, v akej sa toto vozidlo nachádzalo v čase, keď ho zbadal. Možno to bolo 80 metrov. Nevedel sa vyjadriť k rýchlosti tohto vozidla a ani spôsobu jeho jazdy. Vedel len to, že toto vozidlo šlo vo svojom jazdnom pruhu. Protiidúcemu vozidlu nevenoval zvýšenú pozornosť, nakoľko na to nebol dôvod. Odrazu počul náraz, na ktorý sa pozrel do vonkajšieho ľavého spätného zrkadla a keďže tento náraz bolo počuť od zadnej ľavej časti návesu, pozrel sa aj týmto smerom. V čase, keď sa pozrel do ľavého vonkajšieho spätného zrkadla sa zadná ľavá časť návesu nachádzala v jeho jazdnom pruhu. Videl, ako vo vzduchu lietajú črepiny a zaprášilo sa. Na túto situáciu reagoval prudkým brzdením a to až tak, že jazdnú súpravu začalo lámať a ťahač smeroval a aj sa dostal do protismeru. Preto prestal brzdiť, jazdnú súpravu vyrovnal a potiahol sa až za most, kde jazdnú súpravu odstavil pri pravom okraji cesty. Zapol výstražné svetlá, obliekol si reflexnú vestu a šiel sa pozrieť, čo sa stalo. Šiel za zadnú časť návesu, kde v priekope po ľavej strane cesty z ohľadom na jeho pôvodný smer jazdy zbadal modré vozidlo typu PICK UP. V tom čase za ním v smere od Lokce zastavili ďalšie autá. Keď prišiel k modrému vozidlu videl, že v tomto aute na mieste vodiča sa nachádzal muž. V aute bol sám. Bol v bezvedomí a cez rozbité okno na jeho dverách videl, že má na hlave krv. Či bol tento muž pripútaný, to nevedel, ale pravdepodobne nie, nakoľko jeho horná časť tela bola na mieste spolujazdca. S ľuďmi, ktorí tam odstavili autá sa snažil otvoriť dvere, čo sa im nepodarilo a zdalo sa mu, že niekto volal 112. Následne prišli na miesto nehody záchranné zložky. Títo ho po vykonaní potrebných úkonov požiadali, aby ostal na mieste nehody a čakal na príchod znalca.

Svedok poškodený Š. T. sa nepripojil k trestnému konaniu s nárokom na náhradu škody a ku skutku sa vyjadril, že si na priebeh dopravnej nehody nepamätá. Vie, že chodieval k Č. do Babína pre nejaké ložiská, ale prečo tam bol, resp. odkiaľ vyrazil, to nevedel. O dopravnej nehode sa dozvedel asi po troch

dňoch v nemocnici. Nepamätal sa, ako dlho sa liečil. Je možné tak ako je uvedené v obžalobe, že 14.03.2016 mu bola ukončená PN. Čo sa týka trvalých následkov, má obmedzenú hybnosť ľavej ruky. To vozidlo vzhľadom k tomu, že predtým ako živnostník vykonával trasu Poprad - Vitanová, bolo v dobrom technickom stave, keďže si nemohol dovoliť chodiť na nejakom šrote. Nepamätal sa, aké malo vozidlo v tom čase pneumatiky, ale vedel, že na tých pneumatikách raz šiel a na Hutách, keď bola suchá cesta, sa dostal do šmyku. V čase, keď predmetné vozidlo kúpil, malo najazdených 147 000 km a keď ho dal zošrotovať, tak malo najazdených 380 000 km. Dovtedy nemal žiadnu dopravnú nehodu. Syn bol po nehode pre predmetné vozidlo a potom ho dal následne zošrotovať. Uviedol, že si nepamätá, či mal pred nehodou otvorené bočné okno od vodiča.

Z výpovede znalca Ing. Jána Rabčana vyplynulo, že vypracoval vo veci znalecký posudok, v rámci ktorého mal zodpovedať na otázku rýchlosti jazdy vozidla M. N. a rýchlosti vozidla Š.G. T., vyjadriť sa k technike a spôsobu jazdy oboch vozidiel, určiť miesto stretu vozidiel, uviesť bezprostrednú príčinu dopravnej nehody z technického hľadiska a vyjadriť sa k možnostiam zabránenia vzniku dopravnej nehody zo strany jej účastníkov.

Vodič N. v časti zrážky viedol vozidlo rýchlosťou približne 86 km/hod., pričom v čase vjazdu do zákruty bola rýchlosť vozidla 87 km/hod. Pre prejazd zákrutou pred miestom zrážky z technického hľadiska bola primeraná rýchlosť na po mokrom povrchu do 77 km/hod. Teda pri vjazde do zákruty viedol vodič jazdnú súpravu rýchlosťou o 10 km vyššou ako je rýchlosť primeraná prejazdu zákrutou.

Vodič T. sa pohyboval so svojim vozidlom v smere od obce Babín na obec Lokca, pričom v mieste zrážky malo vozidlo rýchlosť 65 až 70 km/hod. Vzhľadom k tomu, že sa pohyboval v úseku, kde je dovolená rýchlosť 90 km/hod. a ide o priamy úsek pred vjazdom do ľavotočivej zákruty, z technického hľadiska bola rýchlosť vodiča prijateľná.

Čo sa týka technicky primeranej rýchlosti, rozoznávajú sa dva typy rýchlosti a to dovolená, ktorá je stanovená predpisom a technicky primeraná, ktorá spočíva v tom, aby bolo možné uskutočniť prejazd. Vychádza sa z polomeru zákruty a kvality povrchu. V tomto prípade bol polomer zákruty 220 m a bol mokry povrch vozovky. Rozoznáva sa hraničnú rýchlosť, t.j. rýchlosť, ktorá je na hrane šmyku a potom je rýchlosť primeraná prejazdu. Táto rýchlosť primeraná prejazdu musí byť nižšia od 20%, čiže ak v danom prípade bola hraničná rýchlosť 97 km/hod., tak rýchlosť primeraná prejazdu by mala byť 77 km/hod. Rýchlosť primeraná prejazdu je rýchlosť, pri ktorej by nemala vzniknúť kolízna situácia.

Povrch vozovky bol mokry s tým, že obvyklý koridor jazdy bol vyjazdený a v koľajach bola voda. Je to poznačené aj v zápisnici o obhliadke miesta dopravnej nehody, kde je pri počasí uvedené, že bol dážď, cesta bola mokrá, s kalužami. V danom prípade, keďže bola vozovka mokrá, nákladné vozidlá malo široké pneumatiky s dosť opotrebeným dezénom, tak v danom prípade sa také vozidlo, keď vojde do kaluže, správa ako na vodných lyžiach.

Miesto stretu určil výpočtom rázu, vychádzal pri tom z výpočtu rázu a z pohybu vozidiel po zrážke a samotných stôp nehody, čiže z rozloženia črepín nehody a ďalších stôp, ktoré vznikli v dôsledku zrážky. Na základe toho dospel k určeniu miesta zrážky v jazdnom pruhu vozidla Renault vo vzdialenosti 0,5 až 1,5 m od stredovej deliacej čiary. V pozdĺžnom smere vo vzdialenosti max. 26 m za základným bodom merania.

Príčinou nehody z technického hľadiska bola nesprávna technika jazdy vodiča N., ktorý viedol jazdnú súpravu pri vjazde do zákruty pred miestom zrážky rýchlosťou o 10 km/hod. vyššou ako je rýchlosť primeraná prejazdu zákrutou. Čo sa týka techniky vodiča T., ktorý mohol jazdiť bližšie pri stredovej čiare, je to právne posúdenie.

Bol skúmaný aj technický stav vozidiel. Taktiež pneumatiky, ktoré sú aj zadokumentované, pričom hlavne na návесе vidno, že drážky sú veľmi malé, pričom aj táto skutočnosť sa mohla podpísať na nestabilite vozidla.

Bočné okno vodiča neskúmal, nakoľko nemal dôvod, pričom stane sa, že aj v dôsledku nárazu môže dôjsť k spadnutiu skleneného výplne.

V žiadnom prípade to vozidlo Renault nekontaktovalo konštrukciu mosta, nakoľko po náraze boli pravé dvere vozidla opreté o svah. Okrem toho ani na zábradlí mosta, ani na pravých dverách vozidla neboli poškodenia, ktoré by naznačovali kontakt vozidla s konštrukciou mosta. Po predložení fotiek uviedol, že nevyučuje, že tam mohlo dôjsť k malému kontaktu vozidla, ale až po zrážke vozidiel.

Už pri vypracovaní znaleckého posudku vedel o technickom stave vozidiel. Pre potreby znaleckého posudku bola fotodokumentácia urobená dostatočne.

Čo sa týka pravej bočnej ochrannnej lišty na vozidle Renault Kangoo, tak na fotografiách je to jasne uvedené, teda ich umiestnenie, napríklad na fotografii č. 56. Nevedel však potvrdiť, či sa jedná o pravú alebo o ľavú lištu.

Čo sa týka jeho tvrdenia, že vodič viedol jazdnú súpravu rýchlosťou o 10 km vyššou ako je rýchlosť primeraná prejazdu zákrutou a v dôsledku tejto vyššej rýchlosti sa zadná časť návesu dostala do šmyku, a prešla do protismerného jazdného pruhu, vychádzal z výpovede obžalovaného, ktorý v prípravnom konaní uvádzal, že jazdí vo svojom pravom pruhu a teda len šmykom zadnej časti nápravy sa mohol dostať do protismeru. Ak by tieto skutočnosti netvrdil, tak v tom prípade by musel ísť v nesprávnom jazdnom pruhu, strhnúť volant s tým, že predok by sa bol dostal do správneho jazdného pruhu a zadná časť by bola ostala v protismernom pruhu.

Po predložení fotografií sa znalec vyjadril, že na fotografii č. 2 sú tie, z ktorých by sa dalo usúdiť, že sa jedná o koľaje. Fotografie však existujú aj v elektronickej podobe, na ktorých je lepšia viditeľnosť. A v zápisnici o obhliadke miesta dopravnej nehody sú tieto skutočnosti uvedené. To miesto aj osobne pozná a vie o tom, že sú tam koľaje. Sklon vozovky nemeral, len odhadom určil sklon 2 stupne. Sklon vozovky má vplyv na výpočet primeranej rýchlosti.

Súčiniteľ trenia určil na základe atribútov ako je mokrá vozovka, široké pneumatiky, zodratý dezén, plus prázdny náves. A teda v tomto prípade súčiniteľ trenia nemohol byť vyšší.

Čo sa týka polomeru zákruty, určil ho tak, že do mapky miesta dopravnej nehody zakreslil cestu v programe PC Crash s tým, že ak by bol polomer zákruty vyšší, tak by mohla byť primeraná rýchlosť vyššia a súčiniteľ trenia by mohol byť nižší. Použil podklad z mapy CZ. Je to internetová mapa.

Vzhľadom na to, že obžalovaný si dal vypracovať znalecký posudok, ktorý predložil súdu, bol na hlavnom pojednávaní vypočutý aj znalec Dipl. Ing. Igor Harach, ktorý sa vyjadril, že nie všetky zaistené stopy, ktoré sa na mieste dopravnej nehody nachádzali boli riadne zadokumentované, jedná sa o úlomky nákladného motorového vozidla Renault z pravej strany, z ľavej strany, poloha ochranných lišt, spätné zrkadlá, plastová skrinka na náradie a stopa na vozovke.

Niekedy polícia v dôsledku nedostatku času nezadokumentuje všetky stopy pričom tieto majú veľký význam pre prípadné vypracovanie znaleckého posudku. Po obhliadke miesta dopravnej nehody vypracoval digitálny plán dopravnej nehody, len podľa fotodokumentácie s tým že stopy, ktoré boli zadokumentované políciou do tohto zahrnul, plus sa do toho snažil zahrnúť aj stopy, ktoré zistil podľa fotodokumentácie. Čo sa týka polomeru zákruty, tento zistil zo satelitného snímku pričom k rozdielnym záverom znaleckého posudku Ing. Rabčana nie je kompetentný ani to nemá vo zvyku sa vyjadrovať, a však z jeho skúmania dospel k záveru, že šmyk bol z technického hľadiska vzhľadom na techniku jazdy vodiča pri prejazde smerového oblúka vylúčený. Medzná rýchlosť je funkciou s polomerom zákruty s tým, že čím väčší je polomer zákruty, tým je medzná rýchlosť vyššia, a čím je menší polomer zákruty, tým je medzná rýchlosť nižšia.

Na strane 29 znaleckého posudku sa venoval vyhodnoteniu miesta stretu vozidiel, pričom dospel k záveru, že miesto stretu vozidiel bolo ešte pred premostením. Vychádzal z toho, že úlomkové pole bolo rozhodené na pomerne veľkú plochu. Jednalo sa o úlomky zo smeru pohybu nákladného motorového vozidla. To boli prvé úlomky a posledné úlomky sa nachádzali za premostením. Prvé úlomky boli väčšie a boli výrazné pred premostením.

Časť plastovej skrinky na náradie sa nachádzala mimo spevnenej sčasti vozovky. Skôr ho však zaujala poloha ľavého svetlometu a vytrhnutého ľavého stĺpika, pričom tieto stopy boli zdokumentované políciou.

Vozidlo po náraze sa nekontrolovateľne pohybovalo a vzhľadom na poškodenie v jeho pravej časti ustálil, že došlo ku kontaktu zrejme so zábradlím na uvedenom premostení. Poškodenie na pravej strane vozidla podľa jeho názoru nevzniklo kontaktom s niečím iným vzhľadom nato, že obhliadkou zistil, že terén tam bol mäkký, trávnatý. Miesto zrážky sa muselo nachádzať ešte pred premostením aby sa vozidlo dostalo do po nehodovej polohy.

Vylúčil, že nárazom by došlo k zapadnutiu bočného skla. Čisto hypoteticky dospel k záveru, že ak vodič počas jazdy zatváral, resp. otváral bočné okienko, teda manipuloval s tou kľučkou, v dôsledku chvíľkovej nepozornosti mohlo dôjsť k vybočeniu vozidla. K tomu záveru dospel na základe toho, že neboli nájdené stopy skla, a keďže v čase dopravnej nehody pršalo, bolo by nelogické mať otvorené okno. Tieto skutočnosti podrobnejšie uvádzal na strane 42 znaleckého posudku.

To, že boli používané programy s rozdielnymi verziami nemá vplyv na výsledok meraní v znaleckom posudku.

Podľa jeho názoru, keby náves dostal šmyk by tam boli iné stopy a aj iné následky.

Čo sa týka medznej rýchlosti tejto sa podrobnejšie venoval v časti 3.10 - posúdenie medznej rýchlosti pri prejazde smerového oblúka, kde sú uvedené príklady výpočtov medznej rýchlosti, pri polomere 270 až 275 metrov. Pri zohľadnení uhlu priečného klopenia vozovky a pozdĺžneho sklonu vozovky.

Čo sa týka výpovede obžalovaného, že začal prudko brzdiť, medzné rýchlosti boli vypočítané za predpokladu ustálenej rýchlosti a plynulého prejazdu smerovým oblúkom. V prípade, ak by došlo k náhlemu zásahu do riadiacich kolies a k intenzívnemu brzdeniu, je možné, že vozidlo by sa dostalo do bočného šmyku.

Poukázal na to, že obidve vozidlá boli vybavené systémom ABS.

Čo sa týka výpovede obžalovaného z prípravného konania zo dňa 06.07.2016 je pre neho technicky prijateľná.

Zaoberal sa výpoveďou obžalovaného a to s tou, ktorá bola technicky najprijateľnejšia s jeho technickými analýzami. Keby vodič nevypovedal dopracoval by sa k rovnakým záverom. Prvá výpoveď obžalovaného bola pre neho technicky neprijateľná, pričom jeho druhá výpoveď zo dňa 06.07.2016 bola pre neho technicky prijateľná.

Ohliadku robil 10.10.2016 s tým, že tam našiel stopy úlomkov zo spätného zrkadla, čo zakomponoval do znaleckého posudku. Ohliadku nerobil z dôvodu hľadania stôp, ale predovšetkým z dôvodu, že nebola zameraná výška zábradlia a neboli zistené spádové pomery vozovky. Tak ako v znaleckom posudku konštatoval, nemôže s istotou povedať, že sa jednalo o úlomky z predmetného vozidla, keďže ohliadku robil viac ako rok po nehode.

Ohľadom predmetnej dopravnej nehody v plnom rozsahu zotrval na svojom znaleckom posudku, keďže mu neboli predložené žiadne iné argumenty.

Pre ilustráciu uviedol, že podľa matematicko-simulačného PC CRASH súčiniteľ adhézie pozdĺžnom smere v úrovni intervalu 0,05 -0,25 predstavuje povrch pokrytý ľadom. K hodnote 0,3 sa nevedel odborne vyjadriť. Pri mokrej vozovke je interval 0,5 až 0,7.

Vzhľadom na rozdielnosť znaleckých posudkov bol opätovne vypočítaný znalec Ing. Ján Rabčan, ktorý sa vyjadril, že v plnej miere zotráva na záveroch svojho znaleckého posudku a aj na technických príčinách vzniku dopravnej nehody. Rozdiel medzi znaleckými posudkami spočíva v tom, že rozdielne určili miesto zrážky. Zotrval to, že náves s vysokou pravdepodobnosťou by až s istotou prešiel do protismeru doložil z príručky programu PC CRASH str. 528, kde je uvedené, že súčiniteľ šmykového trenia pre mokrý asfalt pneumatík nákladného vozidla je 0,3. Ďalej predložil z učebníc a z literatúry od prof. Bradáča súdne inžinierstvo grafy ktoré upravujú tento súčiniteľ vo vzťahu k rýchlosti a k výške vody. Uviedol, že použil hodnotu 0,3 pričom stanovil polomer zákruty v kritickom mieste, teda tam kde je najmenší na 220 metrov a z tohto vypočítal hraničnú rýchlosť prejazdu zákrutou a aj rýchlosť primeranú prejazdu zákrutou.

Taktiež predložil fotografie hoci sa tieto nachádzajú v súdnom spise ale na týchto je to lepšie viditeľné, koľko sa v tom čase nachádzalo vody na vozovke. Je to pneumatika ľahača, ktoré boli v lepšom stave ako pneumatiky návesu, načo poukázal už aj minule, preto na základe uvedeného hodnota 0,3 je z jeho pohľadu horná hranica súčiniteľa trenia v podmienkach, ktoré boli v čase nehody. Keď zadá všetky hodnoty a parametre tak si v programe PC CRASH nastaví aj súčiniteľ trenia. Hodnoty uvádzané Ing. Harachom sú prednastavené hodnoty. Každá zákruta sa skladá z prechodnice a oblúka s tým, že každý kto pozná tento úsek vie, že sa jedná ostrú zákrutu a preto trval na tom, že polomer v tom kritickom mieste bol 220 metrov. Rovnako zotrval aj na tom, že náves prešiel do protismeru a ku zrážke došlo v jazdnom pruhu vozidla Renault. Čo sa týka hrubých stôp došlo k zachyteniu vozidla o náves, ktorý bol navyše nestabilný a preto dochádzalo k vypadávaniu týchto častí. Nevie si predstaviť, že vodič vozidla jazdnej súpravy, ktorý sa plne sústreďuje na svoju jazdu a sleduje situáciu vpredu zaregistruje buchnutie, preniesť svoj zrak na zrkadlo, v ktorom musí zrak zaostriť. Vyhodnotí situáciu a začne brzdiť. Taktiež si nevie predstaviť, či by toto dokázal, ak by bola zrážka v mieste, ktoré určil p. Harach.

Polomer zákruty získal na základe mapovej stránky, pričom táto skutočnosť je uvedená na strane 17 znaleckého posudku.

Pripustil, že na základe mapových podkladov je možné polomer zákruty v rozmedzí od 220 až 274 metrov. Bol si to premerať aj teraz pred pojednávaním. V tom kritickom mieste je hodnota ešte nižšia ako uvádzal v znaleckom posudku. Za rozhodujúce údaje považuje tie, ktoré sú vedené v znaleckom posudku, pretože v danom mieste sa nenachádzajú čiary, ktoré by umožňovali presnejšie zmeranie pomocou jednoduchších metód.

Súčiniteľ trenia po korekcii vozidla je prijateľný už aj pre pri polomere zákruty o ktorom uvažoval Ing. Harach pre zistenie nestability návesu.

Tie merania, ktoré vykonával pred pojednávaním sú čisto informatívne a slúžili len pre jeho potrebu, pričom merania realizoval prostredníctvom tetivy. Meral výšku oblúka. Graf, ktorý predložil súdu pochádza z roku 1979.

Tieto grafy pochádzajú z príručky, ktorá bola publikovaná v novembri 2016 od autorov programu PC CRASH.

Vyjadril sa, že podľa neho bola dopravná nehoda dostatočne zadokumentovaná, aby mohla byť stanovená technická príčina dopravnej nehody.

S poukazom na rozdielnosť záverov znaleckých posudkov, súd uznesením zo dňa 25.04.2017 pribral na vypracovanie znaleckého posudku znaleckú organizáciu EXPERT GROUP k.s.

Po vypracovaní znaleckého posudku, súd nariadil hlavné pojednávanie, na ktorom sa znalec Ing. Rastislav Jurina, ktorý zotrval na záveroch znaleckého posudku s tým, že presný priebeh nehody, rýchlosť vozidiel, miesto zrážky, sú zaznamenané v znaleckom posudku. Uviedol, že čo sa týka straty smerovej stability jazdnej súpravy, o ktorej hovoril v odpovedi na otázku č. 5, je preukázané, že minimálne náves prešiel do protismerného jazdného pruhu, čo bolo vlastne príčinou kolízie a samotnej dopravnej nehody. Čo sa týka dôvodov, vzhľadom na povahu a stav vozovky, keďže v tej dobe pršalo, mohlo dôjsť k aquapleningu na niektorej náprave. Mohlo to byť spôsobené korekciou volantu, avšak dovoľuje si zabrnúť aj do otázky právnej, že aj napriek tomu, že vodič jazdnej súpravy neprekročil v danom úseku rýchlosť, pri stave vozovky, počasu a polomere oblúka, po ktorom prechádzal, by mal vodič prispôbiť jazdu takýmto podmienkam. Na mieste nehody zistili, že sa jedná o vyjazdenú vozovku, kde sú vyjazdené koľaje a teda ako uvádzal, mohlo dôjsť k aquapleningu na niektorej náprave. Technický stav vozidla neskúmali. Stotožnili sa s jazdnou skúškou, ktorú vykonal Ing. Rabčan. Čo sa týka zadokumentovaných stôp, tak ako správne zadokumentované vyhodnotili stopy, na základe ktorých bolo určené miesto zrážky. Ostatné stopy buď neboli presne zamerané, resp. boli zadokumentované len fotograficky, pričom k týmto stopám sa podrobnejšie vyjadrovali v kapitole 2.1.2 str. 34-36. V podstate miesto zrážky bolo určené na základe výraznej zmeny stopy po vozidle zn. Renault a rovnako aj z najmenších úlomkov laku, resp. všetko, čo opadlo z áut a nachádzalo sa v pravom jazdnom pruhu. Čo sa týka stopy, o ktorej sa zmieňoval Ing. Harach, tak je pravdou, že táto stopa zadokumentovaná nebola. Touto skutočnosťou sa

zaoberali v znaleckom posudku na str. 49, pričom dospeli k záveru, že táto stopa nesúvisí s nehodovým dejom a to s poukazom na to, že na vozidle zn. Renault neboli žiadne stopy, ktoré by korešpondovali s prípadným nárazom do zábradlia. Čo sa týka úlomkov skla z dverí vozidla zn. Renault, tak týmto sa v znaleckom posudku nezaoberali. Skutočnosť, či to okno na vozidle zn. Renault bolo otvorené, resp. zavreté v čase nehody nemá žiadnu výpovednú hodnotu vo vzťahu k posúdeniu miesta zrážky. Čo sa týka možnosti, žeby vodič v čase zrážky mal otvorené okno, tak úlomky by boli vo vnútri dverí, ale to nikto neskúmal. Je toho názoru, že ani Ing. Harach nemôže 100% tvrdiť, či tam tie úlomky boli, resp. neboli. Uviedol, že miesto zrážky bolo určené na základe výraznej zmeny stopy po vozidle zn. Renault a na základe drobných úlomkov laku, resp. najmenších úlomkov laku, skla, plastov. Čo sa týka odtrhnutého okenného rámu bočnej ochrannnej lišty ľavého svetlometu, dreveného klinu z návesu, resp. gumenej hadice, vychádzajúc z praxe mohlo sa stať, že tieto veci mohli ostať zaháknuté na návesovej súprave a postupne počas pohybu vozidla mohli odpadávať. V podstate všetky tieto otázky sa týkajúce sa zachytených stôp, zodpovedali v znaleckom posudku na str. 42-43. Všetky tieto pochybnosti nič nemenia na záveroch nimi vypracovaného znaleckého posudku.

So súhlasom prokurátora a obžalovaného súd čítal zápisnicu o výsluchmi svedkyne X. U. z prípravného konania, kde sa vyjadrila, že spoločnosť Chyžbet Sk s.r.o. bola držiteľom a vlastníkom návesu Kogel SN 24, ktorý bol pripojený za nákladný automobil zn. Daf XF95.480, ktoré dňa 07.09.2015 viedol obžalovaný a s ktorým mal dopravnú nehodu. Obžalovaný v čase dopravnej nehody pracoval pre ich spoločnosť ako vodič, v tom čase bol živnostníkom a v súčasnej dobe je zamestnancom spoločnosti. Pri dopravnej nehode došlo k poškodeniu návesu jazdnej súpravy, táto podľa vyjadrenia konateľa firmy nepresiahla sumu 100,- eur, pričom náves dal do pôvodného stavu na vlastné náklady obžalovaný. Z uvedeného dôvodu ich spoločnosť sa nepripojila s nárokom na náhradu škody k trestnému konaniu.

Súd na hlavnom pojednávaní vykonal dokazovanie oboznámením sa s listinnými dôkazmi a to so záznamom dopravnej nehody, zápisnicou o obhliadke miesta cestnej dopravnej nehody, fotodokumentáciou, lekársym potvrdením, zápisom o dychovej skúške na alkohol, žiadankou pre akútne toxikologické vyšetrenie, náčrtkom miesta dopravnej nehody, fotokópiou tachografického záznamu, evidenčnou kartou vozidla, evidenčnou kartou vozidla, lekárskou správou, služobným záznamom, správou PL Sučany, evidenčnou kartou, výpisom z Ústrednej evidencie priestupkov MV SR, výpisom zo živnostenského registra, správou Mesta Dolný Kubín, odpisom RT, správou OO PZ Dolný Kubín, s vyjadrením Road Service s.r.o. a s vyjadrením obžalovaného.

Na základe vykonaného dokazovania potom súd uznal obžalovaného vinným z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, za čo mu bol uložený trest odňatia slobody o výmere 12 mesiacov, výkon ktorého mu súd podľa § 49 ods. 1 písm. a/ Trestného zákona podmienene odložil a podľa § 50 ods. 1 Trestného zákona mu určil skúšobnú dobu na 24 mesiacov. Súčasne mu uložil aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu po dobu 24 mesiacov.

V zákonom stanovenej lehote podal obžalovaný proti rozsudku odvolanie.

Uznesením Krajského súdu v Žiline sp. zn. 3To/89/2019 zo dňa 28.11.2019 bol rozsudok okresného súdu zrušený a vec mu bola vrátená, aby ju v potrebnom rozsahu znovu prejednal a rozhodol.

Súd nariadil vo veci hlavné pojednávanie, na ktorom vykonal dokazovanie oboznámením sa s listinnými dôkazmi a to s uznesením Krajského súdu v Žiline sp. zn. 3To/89/2019 zo dňa 28.11.2019, so správou Mestského úradu Dolný Kubín a s odpisom z registra trestov.

Prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona sa dopustí ten, kto inému z nedbanlivostí spôsobí ťažkú ujmu na zdraví.

Vykonaným dokazovaním mal súd za preukázané, že obžalovaný konal spôsobom popísaným v obžalobe. Obžalovaný v rámci svojej výpovede nevedel uviesť príčinu dopravnej nehody, v podstate opísal len vnímanie nehody zo svojho pohľadu a uviedol len to, že v čase, keď sa s ťahačom nachádzal na cestnom moste, zbadal oproti sebe idúce motorové vozidlo, avšak sa nevedel vyjadriť v akej vzdialenosti sa od neho nachádzalo, akou šiel šofér rýchlosťou a nevedel sa vyjadriť ani k spôsobu jazdy vodiča. Reagoval až na náraz, ktorý počul od zadnej ľavej časti návesu. V čase keď pozrel do ľavého spätného zrkadla, tak videl, že zadná ľavá časť návesu sa nachádza v jeho jazdnom pruhu.

Na túto situáciu reagoval prudkým brzdením až tak, že jazdnú súpravu začalo lámať a dostala sa až do protismeru. Preto prestal brzdiť, jazdnú súpravu narovnal a odstavil ju pri krajnici. Z výpovede poškodeného Š. T. nevyplynuli žiadne skutočnosti, nakoľko si na priebeh dopravnej nehody nepamätá.

V trestnej veci boli vypracované tri znalecké posudky, ktorých obsah je vyššie popísaný. Pri ustáľovaní záveru o vine obžalovaného súd po prehodnotení predchádzajúceho odôvodnenia rozsudku vychádzal najmä zo záverov znaleckej organizácie Expert Group k.s., zo záverov ktorej vyplynulo, že technická analýza predmetnej dopravnej nehody bola spracovaná na základe spisového materiálu a obhliadky miesta dopravnej nehody. Vozidlo Renault a ani návesová súprava nezanechali po svojom pohybe pred zrážkou stopy, na základe ktorých by bolo možné analyzovať ich pohyb do miesta zrážky. Návesová súprava pri pohybe do miesta zrážky na povrchu s klesajúcim sklonom prechádzala pravotočivou zákrutou rovnomernou rýchlosťou. Z technického hľadiska nie je možné exaktne s vozidlom Renault. Táto zrážka nemusela spôsobiť viditeľné rozkmitanie ihly tachografického záznamu, na ktorom je viditeľné, že pri rýchlosti cca 62 kmh-1 došlo k rozkmitaniu ihly tachografického záznamu. K uvedenému rozkmitaniu mohlo dôjsť buď v dôsledku zrážky, alebo v dôsledku skutočnosti, že po zrážke sa jazdná súprava pohybovala v nestabilnom stave. V analýze nehodového deja bolo predpokladané, že k zrážke medzi vozidlami Renault a návesom došlo pred spomaľovaním jazdnej súpravy (vychádzajúc z výpovede vodiča vozidla DAF, keď uvádza, že návesovú súpravu spomaľoval až po zrážke s vozidlom Renault). Použitie uvedeného predpokladu nemalo vplyv na posúdenie technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody. Zohľadnením nepresnosti tachografického záznamu bola rýchlosť návesovej súpravy v čase 3,775 s pred zrážkou zohľadnená v technicky prijateľnom intervale 82,00 až 87,00 kmh-1 . Oproti návesnej súprave sa pohybovalo vozidlo Renault Kangoo v ľavotočivej zákrute s pohľadom jeho jazdy, taktiež na komunikácii s klesajúcim sklonom. Na základe poškodenia pravej časti vozidla Renault a zadokumentovaných stôp je zrejmé, že vozidlo Renault Kangoo pred zrážkou s návesovou súpravou kontaktovalo so zábradlím vpravo v smere jeho jazdy. Z polohy miesta zrážky vozidla Renault Kangoo a polohy zábradlia vyplýva, že vodič vozidla Renault Kangoo rozpoznal kolíznu situáciu (nestabilnú jazdnú súpravu, ktorej náves zasahuje do jeho jazdného pruhu) a na túto skutočnosť reagoval vyhybaním vpravo až do takej miery, že došlo ku kontaktu vozidla Renault Kangoo so zábradlím. Po zrážke vozidla so zábradlím, vozidlo Renault pokračovalo v jazde pri pravom okraji pravého jazdného pruhu (v smere jeho jazdy), pričom vozidlo mierne opúšťalo vozovku vpravo a to až po okamih zrážky s návesom. Za podmienok pohybu vozidla Renault Kangoo bola jeho rýchlosť v čase 3,775 s pred zrážkou cca 75kmh-1. Rýchlosť vozidla Renault v okamihu kontaktu so zábradlím bola cca 62,00 kmh-1. Návesová súprava prekonala do miesta zrážky za čas 3,775 s dráhu cca 91,20 m. Za tento časový okamih prekonalo vozidlo Renault dráhu do miesta zrážky cca 70,90m. Rýchlosť návesovej súpravy v okamihu zrážky s vozidlom Renault bola cca 86,00 kmh-1. Vozidlo Renault malo v okamihu zrážky s návesom rýchlosť cca 42,00kmh-1. Po zrážke do konečnej polohy prekonalo vozidlo Renault dráhu cca 16,80 m za čas 3,40 s. V nehodovom úseku neboli zadokumentované stopy po pohybe návesovej súpravy, na základe ktorých by bolo možné exaktne popísať jej pohyb po zrážke do konečnej polohy. Výpočet pohybu návesovej súpravy po zrážke je ukončený v okamihu keď vozidlo Renault zastavilo v konečnej polohe. Skutočnosť, že výpočet návesovej súpravy nebol vykonaný až do konečnej zadokumentovanej polohy nemá vplyv na problematiku vyhodnotenia technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody. Rýchlosť návesovej súpravy v okamihu zrážky s vozidlom Renault bola 82-84 kmh-1. Vodič vozidla teda neprekročil maximálne povolenú rýchlosť v danom úseku vozovky (90 kmh-1). Vzhľadom na výsledky výpočtu medznej rýchlosti návesovej súpravy po komunikácii s polomerom 235 m za daných adhézných podmienok (mokrú asfaltovú cestu s uvažovaným súčiniteľom adhézie v priečnom smere), vodič neprekročil ani medznú rýchlosť prejazdu zákrutou. Z pohľadu rýchlosti je možné techniku jeho jazdy považovať za správnu. Návesová súprava sa pohybovala v pravotočivej zákrute s premenlivým polomerom. V kritickom mieste prejazdu bol polomer pravotočivej zákruty 235 m. Pri šírke návesovej súpravy 2,50 m a šírke pravého jazdného pruhu, po ktorom sa návesová súprava pohybovala 3,20m, musel vodič volantom korigovať prejazd danej zákruty. Pri natáčaní kolies riadiacej nápravy počas prejazdu pravotočivej zákruty prešiel minimálne náves do protismerného jazdného pruhu, kde došlo k zrážke s vozidlom Renault. Oproti jazdiaci vodič vozidla Renault v čase keď mohol rozpoznáť z rýchlosti a z priečného premiestnenia sa návesovej súpravy, že táto sa pohybuje v koridore jeho pohybu, nemal možnosť ani náhlym vyhybacím manévrom zabrániť zrážke s návesom. Vodič návesovej súpravy teda prejazdom do protismerného jazdného pruhu vytvoril kolíznu situáciu, teda z technického hľadiska ohrozil oprotiidúceho vodiča vozidla Renault. Znalci sa vyjadrili, že z technického hľadiska nie je možné exaktne uviesť, čo bolo príčinou, že jazdná súprava sa dostala do stavu smerovej nestability, kedy minimálne časťou návesu prešla do protismerného jazdného pruhu. Zo spisového materiálu vyplýva, že

vodičovi návesovej súpravy nebránili žiadne okolnosti (prekážka na vozovke, technický stav vozidla a návesu), aby prejazd do zákruty uskutočnil v pravom jazdnom pruhu a to bez prejazdu do protismerného jazdného pruhu. Nie je nožné vylúčiť, že vodič návesovej súpravy po spozorovaní oproti jazdiaceho vozidla na povrchu komunikácie s klesajúcim sklonom a so zníženým súčiniteľom adhézie (mokro), pri rýchlosti 82-87 kmh-1 začal náhle korigovať volantom prejazd zákruty, čím sa minimálne zadnou časťou návesu dostal do protismerného jazdného pruhu, teda do koridoru pohybu vozidla Renault. Uvedená technika jazdy však nie je správna. Vozidlo Renault sa na počiatku reakcie vodiča pohybovalo rýchlosťou cca 76 kmh-1. Vo vzťahu k zákonným ustanoveniam je možné techniku jazdy vodiča Renault považovať za správnu. Z predložených podkladov nie je možné exaktne vyhodnotiť okamih počiatku skutočnej reakcie vodiča vozidla Renault. Na základe stôp zadokumentovaných v nehodovom úseku, na základe vyhodnotenia oblasti miesta zrážky, na základe pohybu návesovej súpravy v technicky prijateľnom rozpätí je možné konštatovať, že je technicky prijateľné a veľmi pravdepodobné, že vodič vozidla Renault reagoval na oprotiidúce vozidlo (návesovú súpravu) včas. Z výsledkov technickej analýzy nehodového deja tiež vyplýva, že vozidlo Renault sa na počiatku reakcie jeho vodiča pohybovalo v pravom jazdnom pruhu v smere jeho jazdy. Z pohľadu smerového vedenia vozidla je možné techniku jazdy jeho vodiča považovať za správnu. Pri stanovení miesta zrážky boli zohľadnené zdokumentované stopy skla, plastov, dielov vozidiel, jazdných stôp po vozidle Renault a konečnej polohy tohto vozidla. Na fotografiách príslušníka PZ na mieste dopravnej nehody je zadokumentovaná stopa po kolesách vozidla Renault mimo vozovky. Z priebehu pravej stopy od ukončenia zábradlia je v znaleckom posudku na obr. č. 25 bielymi šípkami označená relatívne rovná stopa, ktorá približne v úrovni stopy označenej vo vyšetrovacom spise pod č. 7 náhle mení svoj smer a to smerom do priekopy vpravo (červená šípka), v smere jazdy vozidla Renault. Na každú náhlu zmenu smeru stopy musí existovať objektívny podnet. V oblasti vozovky a ani v oblasti priekopy sa však nenachádza žiadna taká skutočnosť (napr. zmena sklonu priekopy, prípadná nerovnosť), ktorá by mohla byť dostatočným podnetom na náhlu zmenu smeru stopy. Predmetná zmena smerovania stôp po kolesách vozidla Renault je možné uspokojivo vysvetliť ako dôsledok kontaktu vozidla Renault s návesom jazdnej súpravy (obr. 26 znaleckého posudku). Na základe zadokumentovaných a vyhodnotiteľných stôp v nehodovom úseku, na základe fotodokumentácie z miesta dopravnej nehody, je miesto zrážky dané vzdialenosťou prednej ľavej časti vozidla Renault od VBM približne 5,40 m (pozdĺžna vzdialenosť miesta zrážky) a približne 2,90 m od stredovej deliacej čiary (pričná vzdialenosť miesta zrážky). K zrážke vozidla Renault s návesom teda došlo v jazdnom pruhu vozidla Renault. Takto vyhodnotenú miesto zrážky komplexne korešponduje z hľadiska mechanizmu poškodenia vozidla Renault a jazdnej súpravy, ale tiež z hľadiska lokalizácie a charakteru stôp zanechaných po kolesách vozidla Renault a tiež z hľadiska charakteru poškodenia pravej časti vozidla Renault od zábradlia, ako aj z hľadiska charakteru a lokalizácie podľa najmenších úlomkov, ktoré vzniklo pri kontakte vozidla Renault s návesom. Na základe technickej analýzy nehodového deja, na základe technického výkladu pravidiel cestnej premávky a na základe horeuvedeného je možné konštatovať, že technickou príčinou dopravnej nehody bola skutočnosť, že jazdná súprava stratila stabilitu a došlo k prejazdu minimálne zadnej časti návesu do protismerného jazdného pruhu, kde došlo k zrážke s protiidúcim vozidlom Renault. V dôsledku uvedeného deja došlo k vytvoreniu kolíznej situácie pre oproti jazdiaceho vodiča vozidla Renault a túto už vodič vozidla Renault nemohol odvrátiť. Vodič návesovej súpravy mohol zrážke s oproti jazdiacim vozidlom Renault zabrániť tak, ak by návesovú súpravu smerovo správne viedol v pravom jazdnom pruhu v smere svojej jazdy, nakoľko zo spisového materiálu nebolo zistené, že by sa v jeho jazdnom pruhu nachádzala nejaká prekážka. Znaleckou organizáciou boli preskúmané aj znalecké posudky Ing. Jáma Rbčana a Ing. Igora Haracha. V zmysle preskúmaní bolo konštatované, že znalec Ing. Rabčan nepresne vyhodnotil pozdĺžnu a pričnú vzdialenosť miesta zrážky vozidla Renault a návesovej súpravy. Táto skutočnosť viedla k vypočítanej vyššej hodnote rýchlosti vodiča vozidla Renault v okamihu zrážky, ale taktiež k iným výsledkom z hľadiska techniky jazdy vodiča vozidla Renault a v konečnom dôsledku aj technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody. Polohu vozidla Renault a návesu v okamihu zrážky považovali za správnu. Na základe analýzy preto sa nestotožnili s posudzovaním technickej príčiny nehody znalcom a s prípadnou súčinnosťou vodiča vozidla Renault na vzniku a priebehu dopravnej nehody znalec Ing. Harach nesprávne vyhodnotil miesto zrážky vozidiel a taktiež ich polohu v čase zrážky. Nesprávne vyhodnotenie miesta zrážky následne viedlo k nesprávnemu výpočtu pohybu vozidiel počas nehodového deja, čo vyústilo k nesprávnemu vyhodnoteniu príčiny dopravnej nehody z technického hľadiska.

Súd preto s poukazom na skutočnosti uvádzané v znaleckom posudku znaleckej organizácie nebola pochybnosti o vine obžalovaného a tohto plne uznal vinným v zmysle podanej obžaloby.

S poukazom na tieto skutočnosti potom súd uznal obžalovaného vinným z prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona.

Pri úvahách aký druh a výmera trestu by spravodlivo zohľadňovali konanie obžalovaného, jeho zavinenie, následok, pohnútku, osobu, pomery a možnosti jeho nápravy a v neposlednom rade aj poľahčujúce a priťažujúce okolnosti, vychádzal súd zo zásady, že trest je právnym následkom trestného činu a teda musí byť úmerný k spáchanému trestnému činu (zásada proporcionálnosti trestu). Trest je jedným z prostriedkov na dosiahnutie účelu Trestného zákona. Tým je určená aj jeho funkcia v tých smeroch, v ktorých má pôsobiť zákon, na ochranu spoločnosti, jednak pred páchatateľom trestného činu, voči ktorému sa prejavuje prvok represie (zabráneniu v trestnej činnosti) a prvok individuálnej prevencie (výchovy k riadnemu životu - rehabilitácia) a jednak aj voči ďalším občanom - potencionálnym páchatateľom, voči ktorým sa prejavuje prvok generálnej prevencie (výchovné pôsobenie trestu na ostatných členov spoločnosti). Trest samozrejme musí vyjadrovať aj morálne odsúdenie páchatateľa (retribúcia).

V prípade obžalovaného súd nezistil tak poľahčujúce okolnosti v zmysle § 36 Trestného zákona ako aj priťažujúce okolnosti v zmysle § 37 Trestného zákona.

S poukazom na tieto skutočnosti potom súd uložil obžalovanému trest odňatia slobody vo výmere 12 mesiacov, výkon ktorého mu podľa § 49 ods. 1 písm. a/ Trestného zákona podmienene odložil a podľa § 50 ods. 1 Trestného zákona mu určil skúšobnú dobu na 24 mesiacov. Súčasne mu uložil aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu po dobu 24 mesiacov. Súd je toho názoru, že takto uložený trest splní účel sledovaný zákonom a dopomôže k náprave obžalovaného.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku je prípustné odvolanie, ktoré možno podať na tunajší súd do 15 dní od oznámenia rozsudku. Odvolanie má odkladný účinok (§ 306 ods. 2 Tr. por.).

Odvolanie môžu podať:

- prokurátor pre nesprávnosť ktoréhokoľvek výroku, a to v neprospech i v prospech obžalovaného. V prospech obžalovaného môže podať odvolanie aj proti vôli obžalovaného (§ 307 ods. 1 písm. a), § 308 ods. 1, 2 Tr. por.)
- obžalovaný pre nesprávnosť výroku, ktorý sa ho priamo týka, a to len vo svoj prospech (§ 307 ods. 1 písm. b), § 308 ods. 2 Tr. por.)
- príbuzný obžalovaného v priamom rade, jeho súrodenci, osvojiteľ, osvojenec, manžel a druh (pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného), a to len v jeho prospech (§ 308 ods. 2 Tr. por.)
- zákonný zástupca obžalovaného, opatrovník obžalovaného a obhajca obžalovaného pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného, a to len v jeho prospech. Ak je obžalovaný pozbavený spôsobilosti na právne úkony alebo ak je jeho spôsobilosť na právne úkony obmedzená, môžu podať odvolanie v prospech obžalovaného i proti jeho vôli (§ 308 ods. 2 Tr. por.)
- štátny orgán starostlivosti o mládež pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka mladistvého obžalovaného, a to len v jeho prospech, aj proti jeho vôli (§ 345 ods. 1 Tr. por.)
- poškodený, ktorý uplatnil nárok na náhradu škody, pre nesprávnosť výroku o náhrade škody, a to v neprospech obžalovaného (§ 307 ods. 1 písm. c), § 308 ods. 1 Tr. por.). Ak je poškodeným právnická osoba, odvolanie môže podať len osoba oprávnená konať za právnickú osobu (§ 68 Tr. por.).
- zúčastnená osoba pre nesprávnosť výroku o zhabaní veci (§ 307 ods. 1 písm. d), § 45 ods. 1 Tr. por.)

Osoby oprávnené podať odvolanie proti niektorému výroku rozsudku môžu ho napadnúť aj preto, že taký výrok nebol urobený, ako aj pre porušenie ustanovení o konaní, ktoré predchádzalo rozsudku, ak toto porušenie mohlo spôsobiť, že výrok je nesprávny alebo že chýba.