

Súd: Krajský súd Bratislava
Spisová značka: 4To/80/2019
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1216010383
Dátum vydania rozhodnutia: 19. 09. 2019
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Tibor Kubík
ECLI: ECLI:SK:KSBA:2019:1216010383.1

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Krajský súd v Bratislave v senáte zloženom z predsedu JUDr. Tibora Kubíka a sudcov JUDr. Karola a Kováča a JUDr. Petra Šamka, v trestnej veci obžalovaného L. K. pre prečin pre prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Trestného zákona, o odvolaní obžalovaného proti rozsudku Okresného súdu Bratislava II sp. zn. 5T/81/2016 zo dňa 04. 04. 2019, na verejnom zasadnutí konanom v Bratislave dňa 19. 09. 2019 takto

rozhodol:

Podľa § 321 ods. 1 písm. e/, ods. 3 Tr. por. z r u š u j e sa rozsudok Okresného súdu Bratislava II, sp. zn. 5T/81/2016 zo dňa 04. 04. 2019 vo výroku o treste a spôsobe jeho výkonu.

Na základe § 322 ods. 3 Tr. por. sa

obžalovanému L. K., nar. XX. XX. XXXX v Z., trvale bytom Q. XE, XXX XX Z.

u k l a d á

Podľa § 149 ods. 2 Trestného zákona s použitím § 38 ods. 2 Trestného zákona k trestu odňatia slobody vo výmere 2 (dva) roky.

Podľa § 49 ods. 1 písm. a/, § 50 ods. 1 Trestného zákona sa výkon trestu podmienene odkladá na skúšobnú dobu v trvaní 1 (jeden) rok.

Podľa § 61 ods. 1 ods. 2 Trestného zákona ukladá sa obžalovanému trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkého druhu na dobu 1 (jeden) rok.

V ostatnej časti napadnutý rozsudok ostáva nezmenený.

odôvodnenie:

Napadnutým rozsudkom Okresného súdu Bratislava II, sp. zn. 5T/81/2016 zo dňa 04.04.2019 bol obžalovaný L. K. uznaný vinným zo spáchania prečinu usmrtenia podľa § 149 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Trestného zákona, ktorého sa dopustil na tom skutkovom základe, že

dňa 1. 9. 2014 v čase o 21.15 h v Z., na R. H. smerom k budove Y. W.. L.. Š., ako vodič motorového vozidla zn. Mercedes-Benz VIANO, EČV: Z.-XXXBI, čiernej farby, nevenoval sa plne vedeniu vozidla a situácii v cestnej premávke, pričom stredom vozidla - prednou časťou narazil pri rýchlosti cca 57 km/h do chodca poškodeného W. J., ktorý prebiehal cez vozovku z pravej strany na ľavú z pohľadu vodiča, čím podľa znaleckých posudkov z odboru zdravotníctvo a farmácia č. 1/2015 a 3/2015, vypracovaných znalcami doc. V.. W.. B. N., B.. F. W.. V. Š.R. bol bezprostrednou príčinou smrti poškodeného šok z krvácania pri trhline hrudníkovej srdcovnice a masívnom krvácaní do pohrudnicových dutín, ako aj ďalšie poranenia, ktoré poškodený utrpel pri dopravnej nehode v ťažkom stupni opitosti 2,88 promile etanolu v krvi, pričom v danom úseku vozovky je zvislým dopravným značením IP 24a zóna s dopravným obmedzením,

maximálna povolená rýchlosť jazdy 30 km/h. Obžalovaný týmto konaním porušil zákonné ustanovenie § 16 ods. 1 Zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke tým, že je povinný rýchlosť jazdy prispôbiť najmä svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla a nákladu, poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a iným okolnostiam, ktoré možno predvídať a smie jazdiť len primeranou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad a takisto porušil zákonné ustanovenie § 16 ods. 5 Zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke tým, že nesmie prekročiť najvyššiu dovolenú rýchlosť jazdy vozidiel, určenú dopravnou značkou alebo dopravným zariadením.

Za to bol obžalovanému L. K. uložený podľa § 149 ods. 2 Trestného zákona s použitím § 38 ods. 2 Trestného zákona trest odňatia slobody vo výmere 2 (dva) roky s tým, že výkon trestu mu bol podľa § 49 ods. 1 písm. a/ a § 50 ods. 1 Trestného zákona podmienenečne odložený na skúšobnú dobu v trvaní 2 (dva) roky. Súčasne mu bol uložený podľa § 61 ods. 1, ods. 2 Trestného zákona aj trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkého druhu na dobu 2 (dva) roky.

Okresný súd podľa § 288 ods. 1 Tr. por. rozhodol tak, že poškodenú S. N., I.. XX.XX.XXXX, bytom X. XXX odkázal s nárokom na náhradu škody na civilný proces.

Proti tomuto rozsudku podal v zákonnej lehote uvedenej v § 309 ods. 1 Tr. por. ako osoba oprávnená podľa § 307 ods. 1 písm. b/ Tr. por. odvolanie obžalovaný. V písomných dôvodoch podaného odvolania obžalovaný najskôr namietal výrok o treste s tým, že okresný súd zistené dôkazy v tomto konaní nesprávne vyhodnotil a niektoré dôkazy súd vôbec nezohľadnil a teda sa nevysporiadal so všetkými okolnosťami významnými pre rozhodnutie a zároveň považuje uložený trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlo na 2 roky za neprimeranú. Uviedol, že súd prvého stupňa nezohľadnil dostatočne skutočnosť spoluzavinenia tejto nehody poškodeným - chodcom ktorý sa pohyboval v rozpore s pravidlami cestnej premávky a to tým spôsobom, že tento sa nachádzal v ťažkom stupni opitosti - 2,88 promile etanolu v krvi. V tomto stupni v stave ťažkej opitosti poškodený nedokázal rozpoznať nebezpečenstvo, chodec mal nesprávnu techniku pohybu po vozovke, išiel mimo prechodu pre chodcov, bez reflexných prvkov, na mieste kde je pohyb chodcov vylúčený. Podľa záverov a výsledkov všetkých znaleckých posudkov chodec mal možnosť zabrániť zrážke správnou technikou správania sa na vozovke. Výskyt chodca na danom mieste zrážky nebolo možné predpokladať, keďže je tam pohyb chodcov zakázaný a práve z tohto dôvodu je možné jeho pohyb charakterizovať ako náhlu prekážku a to aj vzhľadom na zlé dohľadnosť a poveternostné podmienky na mieste zrážky ktoré sa rýchlo menili. Skutočnosť, že znalec z odboru dopravy Ing. O. K. došiel po nehode na miesto zrážky a vyhodnotil dohľadnosť automaticky neznamená, že takáto dohľadnosť bola aj v čase nehody, keďže poveternostné podmienky sa v tomto období rýchlo menia. Dával do pozornosti záver znaleckého posudku znalca R.. Z. podľa ktorého by on ako vodič, by nevedel zabrániť nehode ani pri dodržaní maximálnej povolenej rýchlosti - 30 km/ hod.. Taktiež uviedol, že pred vynesením rozsudku na okresnom súde navrhol uloženie peňažného trestu namiesto trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá a to z dôvodov, že má ťažko chorého brata ktorý je onkologickým pacientom a musí ho vozit' a sprevádzať na kontroly do zdravotníckeho zariadenia o čom som súdu predložil aj relevantné lekárske správy. Taktiež zdôraznil, že pracuje ako taxikár, čo je jeho jediný zdroj príjmu, o ktorý by po právoplatnosti rozsudku prišiel a vzhľadom na svoj vek by sa bez vodičského oprávnenia ťažko inde zamestnal. Keďže platí zásada, že trest má postihovať iba páchatel'a, tak aby bol zabezpečený čo najmenší vplyv na jeho rodinu a jemu blízke osoby, tak v jeho prípade súd tejto otázke vôbec nevenoval žiadnu pozornosť, neuvažoval o nej a v samotnom rozsudku sa vôbec nezmenil o možnosti nahradiť trest zákazu činnosti peňažným trestom. Doplnil a zdôraznil, že vodičské oprávnenie vlastní vyše 36 rokov a za tento čas som nemal žiadnu dopravnú nehodu, len drobné priestupky zaznamenané v karte vodiča. Podľa neho práve táto skutočnosť mala byť v tomto konaní zohľadnená ako poľahčujúca okolnosť, pričom súd naopak drobné previnenia voči pravidlám cestnej premávky za celé obdobie jeho vodičskej praxe posúdil ako priťažujúcu okolnosť a nezohľadnil to, že vodičský preukaz mu nebol nikdy zadržaný. Záverom uviedol, že ako hokejový reprezentant bývalej ČSSR sa snaží byť príkladom a vzorom pre mladú generáciu, ktorú vychováva a vediem k športu a pri zákaze činnosti by nemohol vykonávať ani dobrovoľnú trénerskú činnosť vrátane účasti na zápasoch týchto mladých športovcov. Kvôli nezodpovednému prístupu poškodeného, ktorý si sám privodil stav opitosti, čo robil veľmi často (a do budovy letiska ako bezdomovec chodil prespávať, videli ho tam viaceré osoby) by teraz v prípade zákazu činnosti muselo trpieť viacero osôb. Na základe uvádzaných skutočností navrhol, aby mu odvolací súd zrušil uložený trest zákazu činnosti viesť motorové vozidlá všetkého druhu na dobu 2 roky a nahradil ho primeraným peňažným trestom.

V ďalších dôvodoch odvolania obžalovaný vytýkal okresnému súdu, že sa nijakým spôsobom nevysporiadal s odborným vyjadrením R.. V. na Z. pod č. 12/2019 zo dňa 22. 03. 2019, ktoré bolo doplnením jeho znaleckého posudku č. 23/2016, ktoré doručil súdu 29. 03. 2019, pričom súd sa zaoberal len so závermi jeho pôvodného posudku, pričom, pre objasnenie bližšieho skutkového stavu a okolností dopravnej nehody je toto odborné vyjadrenie dôležité, nakoľko je reakciou na výpoveď znalca R.. B. N. z Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity na pojednávaní dňa 15. 01. 2019. Podľa záverov odborného vyjadrenia R.. Z. totiž nie je možné exaktne vyhodnotiť možnosti zabránenie dopravnej nehody zo strany vodiča, pričom pohyb chodca v úseku vozovky bol v rozpore s pravidlami cestnej premávky, kde pohyb chodcov nie je dovolený. Ďalej uvádza, že súd prvého stupňa sa nedostatočným spôsobom vysporiadal s otázkou spoluzavinenia nehody zo strany chodca, ktorý nebol spôsobilý byť účastníkom cestnej premávky, vzhľadom na ťažký stupeň opitosti 2,88 promile etanolu v krvi ako aj skutočnosťou, že v danom úseku je zákaz pohybu chodcov a sú tam aj betónové zátarasy, pričom chodec nemal žiadne reflexné prvky, pričom tejto otázke sa venoval aj znalec R.. O. K. (privolaný na miesto nehody), ktorý vo svojom posudku konštatoval, že chodec sa nachádzal v stave ťažkej opitosti v ktorom nedokázal rozpoznať nebezpečenstvo a ani rýchlosť prichádzajúceho vozidla a že chodec mal možnosť zabrániť zrážke správnou technikou správania sa na vozovke.

Podľa odvolateľa okresný súd nevenoval náležitú pozornosť ani záverom posudku znalca R.. V. Z., ktorý vo svojom posudku uviedol, že vodič by zrážke nezabránil za podmienok zistených pri analýze priebehu dopravnej nehody, ani v prípade, že by v čase reakcie jazdil rýchlosťou dovolenou teda 30km/h. Vodič by mohol dopravnej nehode zabrániť ak by jazdil rýchlosťou 25 km/h. Okresný súd vzhľadom na výsledky dokazovania, osobu obžalovaného, jeho zamestnanie (taxikár), ako aj povinnosti voči členom rodiny (odvoz chorého brata na vyšetrenia) nijakým spôsobom nereagoval na návrh obžalovaného na pojednávaní dňa 04. 04. 2019, ktorým žiadal súd o uloženie peňažného trestu namiesto trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá, pričom tento návrh zdôvodnil okrem iného aj listinnými dôkazmi - lekáorskými potvrdeniami o zdravotnom stave svojho brata. Súd takisto nezohľadnil ani skutočnosť, že obžalovaný počas svojej 36-ročnej vodičskej praxe nezavinil žiadnu dopravnú nehodu, ale mal len drobné prehrešky, ktoré súd nesprávne vyhodnotil ako priťažujúcu okolnosť. Súd sa dostatočne nevysporiadal s dôkazmi ktoré si navzájom odporujú a to aj napriek tomu, že trestný poriadok kladie dôraz na zásadu in dubio pro reo a teda prvostupňový súd postupoval pri hodnotení dôkazov v rozpore s touto zásadou, a prihliadol na dôkazy o ktorých existujú pochybnosti a boli napadnuté - spochybnené iným znalcom. Súd sa nezaoberal dostatočným spôsobom všetkými dôkazmi a mierou zavinenia zo strany chodca - poškodeného, ktorý za danej situácie a poveternostných podmienok vytvoril obžalovanému náhlu prekážku, bol v ťažkom stupni opitosti a bez reflexných prvkov ako aj nemožnosťou zabránenia nehody zo strany obžalovaného aj v prípade dodržania maximálne povolenej rýchlosti t.j. 30 km/h a na základe tejto skutočnosti aj možnosťou oslobodenia obžalovaného spod obžaloby vzhľadom na konanie poškodeného a všetky zistené dôkazy. Záverom preto odvolateľ navrhol, aby krajský súd zrušil podľa § 321 ods. 1, písm. b/ alebo písm. c/ Trestného poriadku napadnutý rozsudok prvostupňového súdu a podľa § 322 ods. 1 Trestného poriadku mu vrátil vec na nové konanie a rozhodnutie, prípadne podľa § 322 ods. 3 Trestného poriadku rozhodol sám rozsudkom vo veci.

Na verejnom zasadnutí odvolacieho súdu obhajca a obžalovaný zhodne zotrvali na písomných dôvodoch odvolania a navrhli mu vyhovieť v celom rozsahu. Opätovne poukázali na doterajšiu bezúhonnosť obžalovaného s tým, že pokiaľ v evidenčnej karte vodiča sa vyskytujú drobné priestupky, tie súvisia s jeho pracovnou činnosťou taxikára. Svoje konanie oľutoval, ospravedlnil sa aj rodine poškodeného. Je majiteľom taxislužby, zdroj obživy má jedine z tejto pracovnej činnosti a keďže skutok sa stal pred piatimi rokmi, vodičský preukaz mu nebol ani odňatý, odvtedy nespáchal žiadnu dopravnú nehodu, preto žiadal, aby krajský súd mu neuložil trest spojený so zákazom činnosti viesť motorové vozidlá s tým, aby mu bol uložený primeraný peňažný trest.

Prokurátor krajskej prokuratúry uviedol, že sa stotožňuje s rozsudkom okresného súdu vo všetkých jeho výrokoch, lebo okresný súd s vykonanými dôkazmi sa správne vysporiadal. Vo veci boli dodané rôzne posudky, následne aj kontrolný posudok z odboru cestnej dopravy, zo záverov ktorého jednoznačne vyplýva, že obžalovaný v danom úseku v značnej miere prekročil povolenú rýchlosť. Okresným súdom uložený trest obžalovanému pri dolnej hranici trestnej sadzby považuje za správny a zákonný, preto odvolanie obžalovaného ako nedôvodné navrhol ako nedôvodné zamietnuť.

Obžalovaný ešte pred záverom zopakoval, že ho to celé mrzí, ľutuje následok konania a dodal, že hneď po dopravnej nehode bol v kontakte s poškodenou stranou, ktorej uhradil aj výdavky spojené s pohrebom nebohého. Keďže pracuje ako taxikár, za 5 rokov najazdil až 200.000 km bez nehôd, vždy sa snažil dodržiavať predpisy, doposiaľ nemal dočinenia ani s políciou ani so súdmi. Odjazdil veľa kilometrov a v prípade uloženia trestu zákazu činnosti pre neho by to bolo likvidačné.

Odvolačný súd konštatuje, že podané odvolanie obžalovaného bolo zamerané tak do výroku o vine ako aj trestu.

V nadväznosti na uvedené krajský súd podľa § 317 ods. 1 Tr. por. preskúmal zákonnosť a odôvodnenosť všetkých výrokov napadnutého rozsudku, ako aj správnosť postupu konania, ktoré im predchádzalo a zistil, že podané odvolanie obžalovaného L. K. je len čiastočne dôvodné, a to len vo výroku o treste.

Podľa § 321 ods. 1 písm. e/ Trestného poriadku odvolací súd zruší napadnutý rozsudok aj ak je uložený trest neprimeraný.

Podľa § 321 ods. 2 Trestného poriadku ak bolo odvolanie obmedzené podľa § 317 ods. 1 alebo 3, odvolací súd z dôvodu uvedeného v odseku 1 zruší len napadnutý výrok rozsudku. Ak však odvolací súd zruší hoci i len sčasti výrok o vine, zruší vždy súčasne celý výrok o treste, ako aj ďalšie výroky, ktoré majú vo výroku o vine svoj podklad.

Podľa § 322 ods. 3 Trestného poriadku odvolací súd rozhodne sám rozsudkom vo veci, ak možno nové rozhodnutie urobiť na podklade skutkového stavu, ktorý bol v napadnutom rozsudku správne zistený alebo doplnený dôkazmi vykonanými pred odvolacím súdom. V neprospech obžalovaného môže odvolací súd zmeniť napadnutý rozsudok len na základe odvolania prokurátora, ktoré bolo podané v neprospech obžalovaného; vo výroku o náhrade škody tak môže urobiť aj na podklade odvolania poškodeného, ktorý uplatnil nárok na náhradu škody.

Odvolačný súd na základe podaného odvolania prioritne posudzoval, či nie sú splnené podmienky pre zamietnutie odvolania podľa § 316 ods. 1 Trestného poriadku alebo pre zrušenie napadnutého rozsudku podľa § 316 ods. 3 Trestného poriadku, pričom skutočnosti pre také rozhodnutie nezistil.

Ku konaniu na prvostupňovom súde odvolací súd uvádza, že po podaní obžaloby prokurátorom okresný súd najprv vydal trestný rozkaz, ktorý doručil tak obžalovanému, ako aj jeho obhajcovi spolu aj s obžalobou. Keďže vydaný trestný rozkaz bol napadnutý zo strany obžalovaného odporom, súd prvého stupňa vytýčil termín hlavného pojednávania, na ktorom bolo vykonané dokazovanie výsluchom obžalovaného L. K., svedkyne S. N. - sestry poškodeného, znalcov z odboru cestnej dopravy R. V. Z., R. O. K., pre zložitost' objasňovania skutočností dôležitých pre trestné konanie okresný súd pribral do konania Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity za účelom vypracovania kontrolného znaleckého posudku vo vzťahu k existujúcim znaleckým posudkom R. Z. F. R. K., ktorý posudok bol aj vypracovaný a prednesený jedným zo znalcov R. N. na hlavnom pojednávaní. Taktiež okresný súd prečítal znalecký posudok z odboru zdravotníctvo - súdneho lekárstva k vzniku, charakteru a mechanizmu zranení nebohého W. J., nar. XX. XX. XXXX, bezprostredným príčinám smrti tohto poškodeného a znaleckého posudku z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie toxikológia, prečítaná bola aj na vec sa vzťahujúci ostatný spisový materiál, z nich treba spomenúť najmä záznam z dopravnej nehody, zápisnica o obhliadke miesta činu, o vyšetrovacom pokuse, evidenčnú kartu vodiča, evidenčná karta vozidla, pitevná správa, listinné dôkazy súvisiace s prevozom mŕtvolu poškodeného, fotodokumentáciu a ďalšie.

Pokiaľ ide o obžalovaného L. K., tento na hlavnom pojednávaní zopakoval ako aj v prípravnom konaní, že v ten deň išiel okolo 21.00 hod. na letisko sám, v ľavom jazdnom pruhu za zlých poveternostných podmienok, lebo pršalo a fúkal vietor. Išiel rýchlosťou primeranou počasiu. Zrazu sa mu na prednej kapote a prednom skle ocitol človek, pričom nevedel odkiaľ ten človek prichádzal, lebo to nevidel. Na chodca nemohol nijako reagovať, pretože ho nevidel. Po náraze zostal stáť, vozidlo zostalo v pôvodnom postavení do príchodu polície. Hneď volal políciu a sanitku. Považoval to za náhlu prekážku, ktorej nevedel zabrániť. Poukázal na to, že jazdí dosť dlho 20-30 rokov, a to bez akéhokoľvek kontaktu s chodcom, alebo iným vozidlom. V inkriminovanom čase sa na vozovke nenachádzalo žiadne ďalšie auto. Vozovka bola osvetlená, ale v mieste nehody bol tieň stromu. Jeho vozidlo zn. Mercedes - Benz Viano bolo v dobrom stave a v dôsledku nehody na vozidle bolo poškodené predné okno na ľavej strane,

prednú masku, prednú kapotu a ľavý reflektor. Dodal, že poškodený bol podľa znaleckého posudku opitý, mal na sebe čierne oblečenie bez reflexných prvkov. Mal za to, že povolenú rýchlosť na tomto úseku 30 km/h neprekročil. Uviedol, že sa dozvedel o osobe poškodeného, že to bol bezdomovec, nemal čo jesť, nemal kde bývať, podľa jeho názoru nemal motiváciu žiť, aj keď tým nemyslel, že by mu poškodený pod auto skočil úmyselne. Poukázal na to, že vyšetrovací pokus bol robený za úplne iných podmienok ako boli v čase nehody.

Svedkyňa S. N. na strane poškodenej strany sa k samotnému priebehu skutku, teda dopravnej nehody sa vyjadriť nevedela, nakoľko nebola svedkom tejto udalosti. Nevedela sa vyjadriť ani k osobe a spôsobu života jej brata W. J. - poškodeného, ktorého videla naposledy pred 11 rokmi. Vtedy poškodený nepil a bol v dobrom zdravotnom stave. Nemala vedomosť o konkrétnej osobe, s ktorou by sa poškodený pred svojou smrťou stretával, len to, že asi pred piatimi rokmi nadviazal kontakt so svojou dcérou. Nevedela sa vyjadriť ani k zdravotnému, ani psychickému stavu poškodeného pred touto udalosťou. Uplatnila si náhradu škody vo výške 700,- eur za pohreb poškodeného.

Pokiaľ ide o závery znaleckých posudkov vypracovaných znalcami z odvetvia súdne lekárstvo (toxikológia, alkoholológia) V. W. B. N., B., pod č. 3/2015 a W. V. Š., pod č. 1/2015 (č.l. 12- 44) vyplýva, že bezprostrednou príčinou smrti poškodeného W. J., l. XX. XX. XXXX, bol šok z vykrvácania pri trhline hrudníkovej srdcovnice a masívnom zakrvácaní do pohrudnicových dutín, ako aj pri ďalších poraneniach, po dopravnej nehode. Nebolo zistené žiadne také ochorenie poškodeného, ktorého by mohlo jeho smrť spôsobiť samo o sebe alebo sa na jej nástupe spolupodieľať alebo ju urýchliť. Čas smrti znalci stanovili na 22.00 hod. dňa 01. 09. 2014.

Zo záveru znaleckého posudku vypracovaného znalcom z odvetvia toxikológie R. L. I., B. vyplýva, že toxikologicko-chemickou analýzou biologických materiálov odobratých pri pitve mŕtvoly poškodeného bolo preukázané, že v krvi bol prítomný etanol v toxikologický významnom množstve, v krvi a v moči sa ďalej nachádzal kofeín semikvantitatívne v toxikologicky nevýznamnom množstve z hľadiska akútnej toxicity. Vyšetrením vzorky krvi bol zistený stav ťažkej opitosti s tým, že koncentráciu etanolu znalci stanovili vo vzorke plnej krvi (kvantitatívne) na 2,88 g.kg⁻¹ ‰ (promile).

Znalec z odboru cestnej dopravy, odvetvie technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty cestných vozidiel - R. O. K., ktorý bol dňa 16. 09. 2014 pribratý do konania (č.l. 45), vo svojom prvotnom posudku pod č. 20/2014 (č.l. 46-90) konštatoval, že vodič (obžalovaný L. K.) vozidla mal v mieste nehody dobrý výhľad na chodca, nakoľko je vozovka dostatočne osvetlená verejným osvetlením. Pred zrážkou chodec musel prejsť cca 5m po ceste, kde vodičovi nebránilo nič vo výhľade na neho. Taktiež, chodec mal dobrý výhľad na vozidlo a už z diaľky musel vidieť predné svetlá vozidla. V čase cca 0,8s pred zrážkou sa chodec nachádzal na hranici ľavého jazdného pruhu a pohyboval sa rýchlosťou cca 7,4km/h. Vozidlo jazdilo rýchlosťou cca 59km/h vo vzdialenosti cca 14m od miesta zrážky v pri stredovej čiare. V čase cca 0,6s pred zrážkou reagoval vodič vozidla na chodca. Vozidlo jazdilo rýchlosťou cca 59km/h a chodec sa pohyboval cca 0,5m v ľavom jazdnom pruhu rýchlosťou cca 7,4km/h. V čase zrážky sa vozidlo pohybovalo rýchlosťou cca 57km/h a chodec rýchlosťou cca 7,4km/h. Miesto zrážky sa nachádza v ľavom jazdnom pruhu cca 14m pred VBM a cca 6m od PBM (cca 1m v za stredovou čiarou). Po zrážke padá chodec na kapotu vozidla. V čase cca 1s po zrážke dopadá chodec nohami na vozovku vo vzdialenosti cca 17m od miesta zrážky. Vozidlo brzdí a pohybuje sa rýchlosťou cca 36km/hod. Konečné polohy vozidla a chodca na základe analýzy nehodového deja súhlasia s polohami zadokumentovanými políciou na mieste dopravnej nehody.

Podľa tohto znaleckého posudku technika správania sa chodca W. J. bola z technického hľadiska nesprávna, nakoľko nesprávne odhadol rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúceho vozidla. Z technického hľadiska mal možnosť rozpoznať, že prichádzajúce vozidlo jazdí rýchlosťou cca 50-60km/h. Na základe záverov znaleckého posudku súdneho lekárstva sa chodec W. J. nachádzal v stave ťažkej opitosti, v ktorom nedokázal rozpoznať nebezpečenstvo a ani rýchlosť prichádzajúceho vozidla. Vodič vozidla jazdil krátko pred zrážkou rýchlosťou cca 59km/hod. a reagoval v správnom čase cca 10m pred miestom zrážky. Pokiaľ by sa v danom čase v mieste svojej reakcie pohyboval rýchlosťou 30km/h, chodcovi by sa vyhol aj bez zmeny smeru a rýchlosti jazdy, teda by nemusel ani brzdiť. Podľa znalca chodec mal možnosť zabrániť zrážke správnou technikou správania sa na vozovke. Pokiaľ by správne odhadol rýchlosť a vzdialenosť vozidla, nevstúpil by do jeho jazdnej dráhy a tak by zabránil zrážke. Na základe štúdia spisového materiálu a výsledkov analýzy znalec ustálil, že technickou príčinou dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča vozidla Mercedes L. K. a nesprávne správanie sa chodca W. J.. Nesprávnym prvkom techniky jazdy vodiča vozidla bola jeho rýchlosť jazdy, ktorá bola cca dvojnásobok povolenej rýchlosti. Nesprávnym prvkom správania sa chodca na vozovke bolo to, že nesprávne odhadol rýchlosť a vzdialenosť prichádzajúceho vozidla.

V doplnenom znaleckom posudku znalec R.. O.. K. (č.l. 93-144) vyhodnotil aj technickú prijateľnosť výpovede obvineného L. K. vo vzťahu k záverom znaleckého posudku č. 20/2015 a výsledkom vyšetrovacieho pokusu v kapitole 2.8.2. posudku. Tu vyhodnotil fakty, ktoré sú z technického hľadiska v súlade a v rozpore s výsledkom analýzy dopravnej nehody. Podľa znalca výpoveď obvineného L. K. zo dňa 01.10.2015 nemení závery znaleckého posudku 20/2015. Výsledky vyšetrovacieho pokusu znalec spracoval podrobne aj s fotodokumentáciou v kapitole 2.6.5.

Pri vykonanom vyšetrovacom pokuse znalec zistil diametrálne rozdielne reakcie vodiča L. K. v porovnaní s náhodne vybratou osobou číslo jedna a dva.

Pri prvom pokuse, keď sa chodec pohyboval pri pravej krajnici, zastavil vodič L.. K. pred koridorom chodca v priemere vo vzdialenosti 2 metre. Vodič - osoba číslo 1 zastavila vo vzdialenosti v priemere 66 metrov a osoba číslo 2 vo vzdialenosti 104 metrov od koridoru pohybu chodca. Pri vyhodnotení reakcie vodičov znalec zistil, že vodič L.. K. reagoval v tesnej blízkosti pred koridorom chodca. Vodiči - osoba číslo 1 a 2 reagovali podstatne skôr (o 64m a 102m skôr), napriek tomu že mali rovnaké podmienky v čase vyšetrovacieho pokusu.

Pri druhom pokuse keď sa chodec pohyboval pri stredovej čiare, zastavil vodič L. K. pred koridorom chodca v priemere vo vzdialenosti 1,5 metra. Vodič - osoba číslo 1 zastavil vo vzdialenosti v priemere 122 metrov a osoba číslo 2 vo vzdialenosti 128 metrov od koridoru pohybu chodca. Vodič L.. K. pri tomto pokuse reagoval na chodca v podstate tesne pred jeho polohou, čo z technického hľadiska nie je možné odôvodniť. Chodca vo svojom zornom poli si v podstate všimol neskôr ako pri prvom pokuse, keď sa pohyboval pri krajnici, napriek tomu že pri tomto pokuse mal na neho lepší výhľad. Túto skutočnosť potvrdzuje aj skoršia reakcia na chodca u vodiča -osoby 1 a 2 ako pri prvom pokuse.

Pri treťom pokuse keď sa chodec pohyboval pred vozidlom stojacim cca 20 metrov pred jeho koridorom pohybu od pravej ku ľavej krajnici, vodič R. K. rozpoznal chodca v priemere vo vzdialenosti 4,9 metra od pravej krajnice, keď sa nachádzal už v jeho ľavom jazdnom pruhu cca 1 meter. Vodič - osoba číslo 1 ho rozpoznala vo vzdialenosti v priemere 0,5 metrov a osoba číslo 2 vo vzdialenosti 1,8 metrov od pravej krajnice ešte v pravom jazdnom pruhu. Svetelné a výhľadové podmienky pri jazde všetkých vodičov boli porovnateľné a vplyv prostredia nemal vplyv na miesto ich reakcie. Viditeľnosť chodca bola pre vodičov na mieste dopravnej nehody pozitívne ovplyvnená aj osadenou zvislou informatívnou smerovou značkou IS 10- Návesť pred križovatkou. Ide o zvislú dopravnú značku s reflexnou plochou, ktorá pri osvetlení svetlometmi vozidla odrazom svetla dodatočne osvetľuje miesto vstupu chodca do vozovky na krajnici. Osvetlením postavy chodca svetlometmi vozidla sa na predmetnej reflexnej tabuli odrážal zväčšený tieň postavy chodca, čo je pozorovateľné aj na obrázkoch číslo 39 až 44. Z technického hľadiska bola reakcia vodiča L. K. oneskorená a z technického hľadiska mal možnosť pozorovať chodca podstatne skôr, ako na neho pri vyšetrovacom pokuse reagoval.

Na základe posudku pod č. 563/2015 Slovenského hydrometeorologického ústavu ako aj obhliadky miesta dopravnej nehody, resp. miesta vyšetrovacieho pokusu znalec taktiež ustálil, že poveternostné podmienky ako aj osvetlenie miesta dopravnej nehody v čase dopravnej nehody a v čase vykonania vyšetrovacieho pokusu neboli úplne identické. Zhrnutím porovnania výhľadových podmienok na mieste dopravnej nehody v čase dopravnej nehody dňa 01.09.2014 o 21:00 hod. (LSEČ - letného stredo európskeho času) a v čase vykonania vyšetrovacieho pokusu dňa 20.09.2015 o 21:00 až 24:00 hod. je možné z technického hľadiska potvrdiť, že výhľadové pomery vodiča boli počas vyšetrovacieho pokusu z technického hľadiska s dostatočnou presnosťou porovnateľné podmienkam, aké mal v čase dopravnej nehody. Jeho výhľadové podmienky zlepšovala nižšia oblačnosť a absencia dažďa v čase vyšetrovacieho pokusu a naopak ich zhoršovala porucha svetla verejného osvetlenia číslo 066/106. Porovnaním fotodokumentácie vyhotovenej v čase obhliadky miesta dopravnej nehody (obr.č.2) dňa 01.09.2014 a fotodokumentácie vyhotovenej počas vyšetrovacieho pokusu (obr.č.6) dňa 20.09.2015 je zrejmé, že výhľadové podmienky v čase vykonania vyšetrovacieho pokusu boli vyhovujúce a porovnateľné s podmienkami v čase dopravnej nehody.

Znalecký posudok zabezpečený zo strany obhajoby a obžalovaného až po podaní obžaloby dňa 19. 05. 2016, a vypracovaný znalcom R.. V. Z. pod č. 23/2019 (č.l. 296 a násl.) konštatuje, že dňa 01. 09. 2014 o 21.20 hod. v Bratislave na R. ceste došlo k zrážke vozidla Mercedes s chodcom, kedy

chodec prechádzal šikmo cez cestu sprava doľava, z pohľadu smeru jazdy vozidla Mercedes. Rýchlosť vozidla v čase zrážky s chodcom bola 41 km/h. Vodič vozidla Mercedes sa v čase začiatku jeho reakcie na vzniknutú situáciu pohyboval rýchlosťou 39 až 43 km/h, teda vyššou ako bola v danom úseku dovolená. Na chodca šikmo prebiehajúceho cez vozovku, smerom proti pohybu vozidla Mercedes reagoval cca 16 m pred miesto zrážky, v čase keď sa tento nachádzal ešte v pravom jazdnom pruhu cca 0,8 m ak s chodec pohyboval rýchlosťou 6,5 km/h, v prípade že chodec prebiehal rýchlosťou 8,6 km/h, tak chodec bol v pravom jazdnom pruhu vo vzdialenosti cca 1,5 m od pozdĺžnej prerušovanej čiary - teda jednoznačne bol mimo koridoru pohybu vozidla Mercedes. Vodič vozidla Mercedes sa pohyboval rýchlosťou vyššou, ako je v danom úseku dovolená, čo je v rozpore s platným všeobecne záväzným predpisom a na chodca reagoval vo vzdialenosti cca 16 m pred miestom zrážky, keď chodec bol ešte v pravom jazdnom pruhu minimálne 0,8 m, čo možno hodnotiť ako správnu reakciu. Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti je možné vstup chodca do vozovky a spôsob prechádzania cez ňu považovať z technického hľadiska za nesprávny a v rozpore s pravidlami cestnej premávky, pričom "tento" pohyb vytváral nebezpečenstvo pre iných účastníkov cestnej premávky. Vodič motorového vozidla Mercedes by zrážke nezabránil za podmienok zistených pri analýze priebehu dopravnej nehody, ani v prípade, že by v čase reakcie jazdil rýchlosťou dovolenou, teda 30 km/h. Vodič mohol dopravnej nehode zabrániť, ak by jazdil rýchlosťou 25 km/h, kedy by chodec bezpečne prešiel popred vozidlo, ktoré zastavilo pred miestom zrážky. Chodec mal možnosť zabrániť dopravnej nehode, ak by cez vozovku správnym odhadom vzdialenosti a rýchlosti nevstúpil do jazdnej dráhy prichádzajúceho vozidla Mercedes. Po zohľadnení všetkých zistených skutočností znalec konštatuje, že technickou príčinou vzniku predmetnej dopravnej nehody bola nesprávna technika chôdze chodca po vozovke v koridore pohybu vozidla Mercedes.

So zreteľom na uvedené dva znalecké posudky okresný súd za účelom objektívneho zistenia skutočného stavu veci a za účelom odstránenia rozporov v záveroch týchto dvoch posudkov a dodania kontrolného znaleckého posudku dňa 06. 11. 2016 pribral do konania Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline. Tento posudok napokon bol vypracovaný dňa 18. 08. 2017 a v záveroch ktorého je konštatované, že technickou príčinou dopravnej nehody sú tie prvky nehodového deja, ktoré vznikli v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky a ktoré buď vyvolali kolíznú situáciu, alebo znemožňovali zabrániť dopravnej nehode. V predmetnom nehodovom deji boli ustálené nasledovné prvky v technike jazdy vodiča vozidla a spôsobe používania komunikácie chodcom, ktoré vznikli v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky a ktoré buď vyvolali kolíznú situáciu, alebo znemožňovali zabrániť dopravnej nehode. K dopravnej nehode došlo v mieste komunikácie, kde je rýchlosť jazdy obmedzená na 30 km/h. Vodič vozidla MERCEDES sa pohyboval rýchlosťou v rozpätí cca 50 až 70 km/h. Z príslušnej časti tohto znaleckého posudku vyplýva, že vodič pred zrážkou na chodca reagoval oneskorene. Z uvedeného vyplýva, že reakcia vodiča bola oneskorená o cca 1,6 s. Predmetné oneskorenie sa vzťahuje k podmienkam, ktoré považuje kontrolný znalecký posudok za správny spôsob vyhodnocovania situácie pri okolnostiach predmetnej dopravnej nehody (pri vyhodnotení celej šírky vozovky v mieste dopravnej nehody, dvojpruhová komunikácie v jednom smere jazdy). Pri včasnej reakcii by vodič zastavil pred miestom zrážky. S ohľadom na uvedené je možné konštatovať, že technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola súčinnosť jednak nesprávneho pohybu chodca cez vozovku (kolízný vstup do vozovky a skutočnosť, že chodec nezastavil pred koridorom pohybu vozidla) a tiež nesprávnej techniky jazdy vodiča vozidla Mercedes (oneskorená reakcia na pohyb chodca). Nesprávny pohyb chodca cez vozovku bol jednak prvkom nehodového deja, ktorý vyvolal kolíznú situáciu a tiež chodcovi znemožnil zabrániť dopravnej nehode a nesprávna technika jazdy vodiča bol tým prvkom nehodového deja, ktorý vodičovi znemožnil dopravnú nehodu odvrátiť každý z účastníkov nehodového deja mal technickú možnosť pri správnej technike jazdy, resp. pri správnom prechode cez vozovku dopravnú nehodu odvrátiť a to nezávisle na konaní druhého účastníka dopravnej nehody. K dopravnej nehode teda mohlo dôjsť iba pri súčasnom spolupôsobení oboch účastníkov dopravnej nehody a ich nesprávnej techniky jazdy, resp. pohybe cez vozovku. Z uvedeného vyplýva, že príčinou dopravnej nehody bola súčinnosť oboch účastníkov dopravnej nehody. Konečné posúdenie vplyvu nesprávneho pohybu chodca cez vozovku a nesprávnej techniky jazdy vodiča na skutočnosť, že došlo k dopravnej nehode (teda miery zavinenia) sú otázky právne, ktoré nepripáda hodnotiť technickým znalcom.

Rozdiel medzi závermi znaleckého posudku R.. Z. a tohto znaleckého posudku vyplývajú najmä z toho, že R.. Z. pri určení miesta zrážky nezohľadnil stopu č. 10 a 11 (mobil a kryt mobilného telefónu) a miesto zrážky stanovil až za týmito stopami (3,6 m pred VBM). V dôsledku tejto skutočnosti uvažoval R.. Z. s menšou vzdialenosťou odhodenia tela chodca a v dôsledku tohto ustálil aj menšiu nárazovú rýchlosť (41 km/h). Uvedený postup znalca znalecký ústav súdneho inžinierstva nepovažuje za správny. Takto

stanovená nárazová rýchlosť nekorešponduje s rozsahom poškodenia vozidla a rozsahom poranení chodca. Ďalšou odchýlkou pri spracovaní posudku R.. Z. bola skutočnosť, že znalec uvažoval s dĺžkou reakčného času vodiča 1,5 s. K takémuto dlhému reakčnému času dochádza napríklad pri podmienkach, kedy sa vodič pohybuje v noci, mimo intravilánu obce, bez pouličného osvetlenia, rýchlosťou cca 90 km/h a neočakáva prípadnú prekážku. K predmetnej dopravnej nehode však došlo v blízkosti odletovej haly, kde bola rýchlosť znížená na 30 km/h a nachádzalo sa po ľavej strane pouličné osvetlenie, pričom k zrážke došlo cca 80m za priechodom pre chodcov a cca 60 m za autobusovou zastávkou. Vzhľadom k uvedenému bola uvažovaná dĺžka reakčnej doby 1,0 s. Pri určení dohľadovej vzdialenosti na chodca R.. Z. tiež nezohľadnil skutočnosť, že chodec mal topánky s výraznou bielou oblasťou.

Závery kontrolného znaleckého posudku na hlavnom pojednávaní predniesol jeden zo spracovateľov, znalec doc. R.. B. N., B., ktorý na záveroch konštatovaní zotrval s tým, že správnou technikou jazdy v tomto prípade bola rýchlosť jazdy 30 km/h a v prípade väčšej rýchlosti sledovanie celej šírky vozovky, v takom prípade by bolo možné zabrániť nehode včasnou reakciou. Náhlou prekážkou sa rozumie taká, kedy vodič nemohol zrážku odvrátiť pri správnej technike jazdy. V tomto prípade to bolo možné, pretože bola nesprávna technika jazdy vodiča a pohyb chodca bol tiež nesprávny, ale chodec náhlu prekážku nevytvoril. Chodec sa nachádzal vo vzpriamenej polohe a pohyboval sa smerom vpred, čo vyplýva z jeho zranení aj zo škody na vozidle. Z poškodenia vozidla nevyplýva, že by chodec ležal alebo kľáčal, to je technicky neprijateľné. Brali do úvahy aj to, že bol opitý. Pokiaľ ide o viditeľnosť čierneho objektu, k tomu uviedol, že ak je osvetlené pozadie za čiernym objektom, tento objekt vidíme na pozadí. Pri bežnom vyhodnocovaní situácie je možné rozpoznať osobu v čiernom. Vo vzťahu k odhodneniu mobilu oproti smeru pohybu vozidla, na ktorú možnosť poukazoval obhajca, znalec uviedol, že k takému javu môže dôjsť ak nejaká časť chodca by pri zrážke získala rýchlosť, ktorá by bola oproti smeru pohybu vozidla. Pri plnom prekrytí a vysokých vozidlách však k takémuto efektu nedochádza. V tomto prípade nebol nájdený žiadny taký relevantný dej alebo mechanizmus, pri ktorom by bolo možné za podmienok danej dopravnej nehody vysvetliť takú okolnosť aby došlo k odhodneniu mobilu proti smeru pohybu vozidla. Rýchlosť 40 km/h nekorešponduje z hľadiska rozsahu zranení chodca, resp. poškodenia vozidla. Zotrval na tom, že obžalovaný rýchlosťou svojho vozidla znemožnil rozpoznať chodca a zabrániť nehode. Keby išiel rýchlosťou 30 km/h nehode by zabránil. V prípade obžalovaného je prijateľné, že chodca nerozpoznal za konkrétnych podmienok v tej danej rýchlosti.

V nadväznosti na uvedené dôkazy odvolací krajský súd v názorovej zhode aj so závermi rozsudku okresného súdu konštatuje, že z dokazovania vykonaného na hlavnom pojednávaní nepochybne vyplýva, a to ani nebolo medzi procesnými stranami sporné, že obžalovaný L. K. viedol dňa 01. 09. 2014 v čase o 21.15 h v Z., na R. H. smerom k budove letiska, ako vodič motorové vozidlo Mercedes-Benz VIANO čiernej farby. Ako to vyplývalo zo znaleckého dokazovania, obžalovaný nevenoval sa úplne vedeniu vozidla a situácii v cestnej premávke (povolená rýchlosť na danom úseku bola 30 km/h), nereagoval na chodca W. J. prebiehajúceho cez vozovku z pravej strany na ľavú z pohľadu vodiča, pričom prednou časťou svojho vozidla narazil pri rýchlosti vozidla cca 57 km/h do tohto chodca, čím takto zrazený chodec v dôsledku zranení utrpených pri dopravnej nehode zomrel, teda bol to obžalovaný, ktorý zapríčinil smrť poškodeného, pričom bezprostrednou príčinou smrti nebohého bol šok z krvácania pri trhline hrudníkovej srdcovnice a masívnom krvácaní do pohrudnicových dutín, ako aj ďalšie poranenia, ktoré poškodený utrpel pri dopravnej nehode v ťažkom stupni opitosti 2,88 promile etanolu v krvi.

Tieto skutočnosti možno vyvodíť v podstate zo záverov všetkých posudkov, podaných v priebehu tohto trestného konania, ale najmä zo záverov kontrolného znaleckého posudku z Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline, ústne potvrdeného aj znalcom R.. B. N. na hlavnom pojednávaní, z výpovede ktorého vyplýva, že technický stav vozidla zn. Mercedes bol pred dopravou nehodou vyhovujúci, pričom technika jazdy obžalovaného L.. K. nebola správna. Nesprávnym prvkom v technike jazdy obžalovaného bolo nedostatočné sa venovanie riadeniu vozidla ako aj to, že počítačová rýchlosť jazdy obžalovaného bola v rozsahu 50 - 70 km/h, teda vyššia ako je maximálne dovolená rýchlosť jazdy na mieste nehody. Technickou príčinou dopravnej nehody medzi chodcom a vozidlom, ktoré viedol obžalovaný bola preto nesprávna technika jazdy obžalovaného a to neskorá reakcia obžalovaného na chodca prechádzajúceho po vozovke a spôsobil mu zranenia nezlučiteľné so životom v súčinnosti aj s nesprávnym pohybom poškodeného - chodca, ktorý silne opojený pod vplyvom alkoholu nesledoval premávku a nepresvedčil sa o tom, či do vozovky môže vstúpiť bez nebezpečenstva.

Obžalovaný teda bezprostredne pred dopravnou nehodou jazdil na inkriminovanom mieste rýchlosťou oveľa vyššou, než maximálne povolenou (tá bola 30 km/h, teda takmer dvojnásobná rýchlosť)! Síce obžalovaný tvrdil, že maximálne povolenú rýchlosť neprekročil, avšak uvedené bolo aj podľa názoru krajského súdu spochybnené a vyvrátené znaleckým dokazovaním. Závery znalca R.. Z., že sa obžalovaný pohyboval na danom úseku iba rýchlosťou 40 km/h, boli vyvrátené a neobstoja ani z hľadiska zranení poškodeného, ani samotného vozidla zn. Mercedes, ktoré viedol obžalovaný, čo potvrdil aj kontrolný znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline.

Krajský súd ako súd druhého stupňa sa plne stotožňuje so závermi dôvodov rozsudku I. stupňového súdu, pokiaľ ide o vinu obžalovaného, ktorý nesprávnou technikou jazdy - vyššou a neprimeranou rýchlosťou ako povolenou, nereagoval na chodca poškodeného prechádzajúceho cez vozovku mimo prechodu chodcov a ktorý síce mal v krvi 2,88 g.kg⁻¹ ‰ (promile) alkoholu. Teda obžalovaný ako vodič motorového vozidla vzhľadom na rýchlosť nedokázal s dostatočným časovým predstihom reagovať na poškodeného a táto vyššia rýchlosť spolupôsobila na vzniku kolíznej situácie, lebo pokiaľ bol išiel nižšou rýchlosťou, celkom určite by poškodeného spozoroval s dostatočným časovým predstihom a vedel by hroziacej zrážke zabrániť (znížením rýchlosti, prípadne obídienie poškodeného). K veľmi nepriaznivým poveternostným a výhľadovým pomerom v inkriminovanom čase a danom úseku krajský súd len pripomína, že práve tieto skutočnosti mal mať obžalovaný pred sebou a zohľadniť a prispôbiť tomuto počasiu aj rýchlosť svojho vozidla, teda mal zjavne výraznejšie sledovať cestnú premávku a jazdiť opatrnejšie, čo však neurobil.

Jednoznačne teda možno uzavrieť, že obžalovaný L. K., ako vodič motorového vozidla nedodrжал mieru opatrnosti vyžadovanú v danom prípade, lebo mal ísť nižšou rýchlosťou, mal predpokladať aj iných účastníkov premávky a mal tomu prispôbiť rýchlosť svojho vozidla. Týmto konaním obžalovaný porušil ustanovenie zákona o cestnej premávke (nedodrжал maximálne povolenú rýchlosť), porušil mieru opatrnosti, ktorú bol povinný zachovávať ako vodič motorového vozidla, pričom v inkriminovanom čase ako vodič motorového vozidla už viac rokov (a nielen ako taxikár), mal a mohol vedieť, že vyššie popísaným nesprávnym spôsobom techniky jazdy a za okolností, ktoré v tom čase na mieste dopravnej nehody bolo možné spôsobiť dopravnú nehodu.

Po splnení prieskumnej povinnosti odvolací súd zistil, že súd prvého stupňa vo vzťahu k rozhodovaniu o vine vykonal všetky dostupné a potrebné dôkazy, ktoré správne vyhodnotil jednotlivo i vo vzájomnej súvislosti tak, ako mu ukladajú ustanovenia § 2 ods. 10, ods. 12 Tr. por., preto dospel k správnym skutkovým zisteniam i právnym záverom, ktoré v súlade s ustanovením § 168 ods. 1 Tr. por. vecne správne v napadnutom rozsudku odôvodnil.

Vzhľadom k uvedenému je z vykonaného dokazovania zrejmé, že obžalovaný spôsobil svojim konaním smrť poškodeného a teda naplnil znaky objektívnej stránky prečinu usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Tr. zák. Odvolací súd sa následne zaoberal tým, či toto konanie obžalovaného bolo aj zavinené (a to minimálne z nevedomej nedbanlivosti) a či obžalovaný svojim konaním porušil povinnosť uloženú mu zákonom o cestnej premávke, ktorej porušenie by sa mohlo považovať za naplnenie kvalifikovanej skutkovej podstaty prečinu usmrtenia (§ 149 ods. 2 písm. a/ Tr. zák.).

Konanie obžalovaného bolo vyhodnotené ako nevedomá nedbanlivosť v zmysle ustanovenia § 16 písm. b/ Tr. zák., podľa ktorého nevedel, že svojim konaním môže také porušenie alebo ohrozenie spôsobiť, hoci o tom vzhľadom na okolnosti a na svoje osobné pomery vedieť mal a mohol.

Z hľadiska porušení zákonných povinností vodiča pri vzniku dopravnej nehody, odvolací súd konštatuje a opakuje, že obžalovaný L. K. prekročením možnej povolenej rýchlosti sa plne nevenoval vedeniu motorového vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, čím porušil ustanovenie § 16 ods. 1 Zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke tým, že vodič je povinný rýchlosť jazdy prispôbiť najmä svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla a nákladu, poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a iným okolnostiam, ktoré možno predvídať a smie jazdiť len primeranou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad a takisto porušil zákonné ustanovenie § 16 ods. 5 Zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke tým, že nesmie prekročiť najvyššiu dovolenú rýchlosť jazdy vozidiel, určenú dopravnou značkou alebo dopravným zariadením.

V kontexte vykonaných dôkazov však treba uviesť aj skutočnosť, že na vzniku dopravnej kolízie a trestného činu svoj podiel viny mal aj samotný poškodený, ktorý ako chodec, pod vplyvom alkoholických nápojov (v ťažkom stupni opitosti) nezodpovedným spôsobom sa pohyboval na danom úseku miestnej komunikácii.

Z hľadiska znakov subjektívnej a objektívnej stránky preto obžalovaný L. K. naplnil znaky skutkovej podstaty prečinu ublíženia na zdraví podľa § 149 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Tr. zák., pretože z nedbanlivosti spôsobil smrť inej osobe tým, že porušil dôležitú povinnosť vyplývajúcu mu zo zákona o cestnej premávke.

Trestný zákon bližšie nedefinuje, ktorú povinnosť je nutné označiť za dôležitú v zmysle § 149 ods. 2 Tr. zák. a toto hodnotenie ponecháva na úvahe súdu, aby v každom jednotlivom prípade po zhodnotení všetkých relevantných skutočností zvažil, či povinnosť, ktorú obžalovaný porušil svojim protiprávnym konaním možno považovať za porušenie dôležitej povinnosti. Za porušenie dôležitej povinnosti je však nutné považovať porušenie takej povinnosti, ktorej porušenie má za danej situácie spravidla za následok nebezpečenstvo pre ľudský život alebo zdravie, t. j., keď jej porušením môže ľahko dôjsť k takémuto následku (tento právny záver vyplýva aj z ustálenej judikatúry, napríklad R 11/1964). Pokiaľ obžalovaný L. Hosťovecký jazdiaci v večer, pri zlých poveternostných pomeroch, za umelého osvetlenia, nevenoval dopravnej situácii okolo seba náležitú pozornosť a nedbal na zvýšenú opatrnosť a rýchlosť jazdy neprispôbil týmto z jeho pohľadu nepriaznivým podmienkam, potom vytvoril pre poškodeného nebezpečnú situáciu, ktorá vyústila do vzniku dopravnej nehody a následnej smrti poškodeného. V daných podmienkach tejto konkrétnej dopravnej nehody teda zákonné povinnosti, ktoré obžalovaný porušil možno označiť za dôležité v zmysle § 149 ods. 2 písm. a/ Tr. zák., nakoľko ich porušením vzniklo prakticky okamžite ohrozenie poškodeného aj mimo priechodu pre chodcov. Medzi porušením týchto dôležitých zákonných povinností v posudzovanom prípade a vznikom smrteľného následku bola pritom príčinná súvislosť.

V súvislosti so spoluzavinením poškodeného na vzniku dopravnej nehody odvolací súd vo všeobecnosti pripomína aj to, že trestnoprávna teória ako aj ustálená judikatúra súdov ohľadne príčinného vzťahu medzi konaním a následkom, vychádza tradične z toho, že príčinou je každý jav, bez ktorého by iný jav nenastal, respektíve nenastal spôsobom akým nastal. Nie je rozhodujúce, ak k následku došlo pôsobením viacerých okolností, teda nielen prípadne konaním obžalovaného, pretože určitá činnosť alebo okolnosť, nestráca povahu príčiny len preto, že okrem nej viedli k následku aj iné činnosti, či okolnosti. Príčinná súvislosť je daná aj vtedy, ak vedľa príčiny, ktorá spôsobila následok, pôsobila aj ďalšia, iná príčina, pričom je nerozhodné, ak každá z týchto príčin bola inak spôsobilá privodiť následok sama o sebe alebo mohla tento následok privodiť len vo vzájomnom spolupôsobení s druhou príčinou (napríklad judikatúra R 47/1970). Skutočnosť, že poškodený svojim konaním mal podľa záverov znaleckého dokazovania spolupôsobiť na vzniku dopravnej nehody v žiadnom prípade neznamená, že jeho konanie bola výlučná príčina vzniku dopravnej nehody. Ak by obžalovaný dodržal predpisy o premávke na pozemných komunikáciách a potrebnú mieru opatrnosti bolo by bez významu konanie poškodeného prechádzajúceho cez priechod pre chodcov.

Odvolací súd pri ukladaní trestu obžalovanému vychádzal zo závažnosti prečinu, z ktorého bol obžalovaný uznaný vinným a ktorú určuje zákonodarca stanovením rozpätia trestnej sadzby, pričom v danom prípade je výška trestnej sadzby stanovená zákonom (§ 149 ods. 2 Tr. zák.) v rozpätí dva roky až päť rokov.

Vo všeobecnosti odvolací súd konštatuje, že pri ukladaní trestu musí súd v prvom rade vychádzať zo závažnosti spáchaného trestného činu. Závažnosť trestného činu určuje sám zákonodarca a to stanovením rozpätia trestnej sadzby a tým, že jednotlivé trestné činy, podľa stanovenej trestnej sadzby a formy zavinenia, zaraďuje medzi prečiny, zločiny, prípadne obzvlášť závažné zločiny. Tomuto zaradeniu potom zodpovedá buď možnosť súdu ukladať rôzne druhy trestov (napríklad alternatívnych, nespojených s odňatím slobody), prípadne povinnosť súdu uložiť len trest odňatia slobody.

Pri prečine usmrtenia podľa § 149 ods. 2 Tr. zák. stanovuje zákonodarca trestnú sadzbu v rozpätí od dvoch rokov do päť rokov. Už tým, že ide o nedbanlivostný trestný čin ho zákonodarca zaraďuje medzi prečiny (§ 10 ods. 1 písm. a/ Tr. zák.), avšak podstatným tu je hlavne to, že stanovením rozpätia trestnej sadzby, zaradil zákonodarca tento trestný čin medzi menej závažné trestné činy, čo možno vyvodiť z

toho, že za jeho spáchanie nemusí súd povinne ukladať trest odňatia slobody (§ 34 ods. 6 Tr. zák. argumentum a contrario). Trestom odňatia slobody sa tu má na mysli nielen jeho nepodmienečná forma, ale aj prípadné podmienečné odloženie výkonu trestu odňatia slobody. Súd za spáchanie prečinu podľa § 149 ods. 2 Tr. zák. môže preto uložiť dokonca len samostatné alternatívne tresty ako napríklad peňažný trest, trest povinnej práce, trest zákazu činnosti a podobne a to aj za podmienky, že sa páchatel dopustil tohto prečinu tým, že porušil dôležitú povinnosť uloženú mu podľa zákona (predmetné konštatovanie vyplýva z toho, že porušenie dôležitej povinnosti je kvalifikačným momentom pri prečine podľa § 149 ods. 2 Tr. zák.).

Z uvedených skutočností preto odvolací súd uzatvára, že prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Tr. zák. nie je podľa zákonodarcu tak typovo závažným trestným činom, aby určil súdu povinnosť ukladať pri ňom trest odňatia slobody.

Odvolací súd preto konštatuje, že za spáchanie stíhaného skutku so smrteľným následkom nemôže byť adekvátnym trestom len uloženie nepodmienečného trestu odňatia slobody. Ak by to tak bolo, celkom určite by to priamo v Trestnom zákone stanovil zákonodarca, napríklad tak ako to urobil v prípade trestného činu usmrtenia podľa § 149 ods. 4 Tr. zák., kde už zo stanovenia rozpätia trestných sadzieb vyplýva nemožnosť uloženia iného, než nepodmienečného trestu odňatia slobody. Keďže sa tak v prípade usmrtenia podľa § 149 ods. 2 Tr. zák. nestalo, možno spôsobenie smrti z nedbanlivosti za porušenia dôležitej povinnosti uloženej podľa zákona považovať len za okolnosť, ktorá podmieňuje použitie vyššej trestnej sadzby (t. j. uloženie trestu podľa kvalifikovanej skutkovej podstaty), avšak už nie za okolnosť, ktorá, bez ďalšieho, obligatórne znamená uloženie nepodmienečného trestu odňatia slobody.

Odvolací súd pri zvažovaní druhu trestu, ktorý bolo nutné uložiť obžalovanému za spáchanie skutku, vychádzal okrem závažnosti spáchaného prečinu aj z toho, že nepodmienečný trest odňatia slobody je trest ultima ratio (posledná a krajná možnosť), ktorý môže súd uložiť len vtedy, ak iné druhy trestov, prípadné iné formy trestu odňatia slobody, nemôžu celkom zjavne viesť k náprave obžalovaného.

Krajský súd preto pri skúmaní ukladania druhu trestu obžalovanému vzal do úvahy, že obžalovaný spôsobil svojim protiprávnym konaním smrteľný následok a preto mu nie je možné uložiť iba samostatný alternatívny trest. Vzhľadom na tento závažný a nenapraviteľný následok je nutné obžalovanému ukladať trest odňatia slobody. Na strane druhej však nemožno opomenúť ani tú skutočnosť, že obžalovaný nebol doposiaľ súdne trestaný, viedol riadny život pred spáchaním skutku ako aj po ňom (od spáchania stíhaného skutku už uplynulo päť rokov), absentujú v jeho prípade akékoľvek priťažujúce okolnosti, až na priestupky v doprave. Z uvedených dôvodov išlo aj podľa názoru odvolacieho súdu u obžalovaného iba o ojedinelé vybočenie z inak riadneho spôsobu vedenia života a možno očakávať, že aj uloženie trestu odňatia slobody v jeho podmienečnej forme bude viesť obžalovaného k tomu, aby dodržiaval zákonné povinnosti, ktoré sú na neho kladené. Všetky tieto skutočnosti týkajúce sa okolností prípadu a osoby obžalovaného odôvodňujú uloženie trestu odňatia slobody vo výmere 2 roky, teda na samej dolnej hranici trestnej sadzby a odôvodňujú aj splnenie podmienok uvedených v ustanovení § 49 ods. 1 písm. a/ Tr. zák., na podmienečné odloženie predmetného trestu v trvaní 1 roka v zmysle ust. § 50 ods. 1 Tr. zák., t. j. na kratšiu skúšobnú dobu, než to stanovil okresný súd, čo je podľa názoru odvolacieho súdu dostačujúca doba na to, aby obžalovaný preukázal vedenie riadneho spôsobu života.

Odvolací súd kombinoval uloženie podmienečného trestu odňatia slobody aj s ukladaním trestu zákazu činnosti viesť motorové vozidlá akéhokoľvek druhu s tým, že s prihliadnutím na základné zásady pri ukladaní trestu v zmysle ustanovenia § 34 Tr. zák., zohľadnil osobu obžalovaného, jeho rodinné a sociálne pomery a bol toho názoru, že súdom prvého stupňa uložený trest zákazu činnosti na dobu 2 roky, so zreteľom na odstup času od skutku, by bol pre obžalovaného neprimerane prísny. Preto tento trest znížil na jeden rok, pričom neakceptoval návrh obžalovaného a jeho obhajcu na uloženie peňažného trestu. Uloženie tohto druhu trestu je nevyhnutné vzhľadom k skutočnosti, že k spáchaniu trestnej činnosti došlo za porušenia povinností vodiča v cestnej premávke ako aj vzhľadom k tomu, že obžalovaný sa už v minulosti, ale aj po spáchaní inkriminovaného skutku dopustil viacerých priestupkov na úseku cestnej premávky (prekročenie rýchlosti, porušenie všeobecných povinností účastníka cestnej premávky, porušenie všeobecne záväzného predpisu - používanie telefónneho prístroja počas vedenia vozidla - za ktoré bol sankcionovaný blokovými pokutami), ktoré síce neboli vyhodnotené ako závažné porušenie povinnosti vodiča.

V tomto smere je potrebné poukázať na znenie zákonného ustanovenia § 61 ods. 2 Trestného zákona, podľa ktorého trest zákazu činnosti môže súd uložiť na jeden rok až desať rokov, ak sa páchatel dopustil trestného činu v súvislosti s touto činnosťou, kde odvolací súd opätovne upozorňuje na porušenie zákonnej povinnosti zo strany obžalovanej a spôsobenie smrti poškodenému, čo je v príčinnej súvislosti s konaním obžalovaného.

Pokiaľ obžalovaný vyslovoval v odvolaní aj určité výhrady k primeranosti trestu (vzhľadom k tomu, že by mu uloženie trestu zákazu činnosti spôsobilo problém v osobnom, či pracovnom živote), tak krajský súd pripomína definíciu trestu uvedenú v ustanovení § 31 ods. 2 Tr. zák., podľa ktorej je trest ujma na osobnej slobode, majetkových alebo iných právach odsúdeného. Vzhľadom k uvedenému musí byť trest taký, aby citeľne zasiahol obžalovaného a smeroval ho k tomu, aby viedol riadny život a nedopúšťal sa protiprávneho konania. Pokiaľ by trest vzhľadom na osobu páchatela, či okolnosti prípadu nebol dostatočne „tvrdý“, nebol by trestom. Trest, ktorý bol uložený obžalovanému je síce pre neho citeľný, avšak je zákonný vzhľadom na všetky okolnosti prípadu ako aj osobu páchatela.

So zreteľom na uvedené úvahy odvolací súd rozhodol v zmysle výroku tohto rozsudku.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku nie je prípustný ďalší riadny opravný prostriedok.