

Súd: Krajský súd Bratislava  
Spisová značka: 4To/94/2021  
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1617010446  
Dátum vydania rozhodnutia: 19. 01. 2023  
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Karol Kováč  
ECLI: ECLI:SK:KSBA:2023:1617010446.1

## ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Krajský súd v Bratislave v senáte zloženom z predsedu JUDr. Karola Kováča a sudcov Mgr. Michala Kačániho, PhD. a JUDr. Jána Goliana, PhD., v trestnej veci obžalovaného W. S., pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Tr. zák., o odvolaní prokurátora proti rozsudku Okresného súdu Malacky z 23.06.2021 č. k. 2T/25/2017-648, na verejnom zasadnutí konanom 19. januára 2023 takto

### r o z h o d o l i :

Podľa § 321 ods. 1 písm. b/, písm. d/ Tr. por. z r u š u j e sa napadnutý rozsudok v celom rozsahu.

Na základe § 322 ods. 3 Tr. por. sa

obžalovaný W. S., nar. XX.XX.XXXX v A., trvale bytom XXX XX W.,  
A. XXXX, T. republika, na slobode,

podľa § 285 písm. a/ Tr. por.

o s l o b o d z u j e

spod obžaloby prokurátora Okresnej prokuratúry Malacky zo dňa 31.10.2017 sp. zn. 1 Pv 74/16/1106, pre skutok právne posúdený ako prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Tr. zák., ktorého sa mal dopustiť na tom skutkovom základe,

ž e

dňa 28.01.2016 v čase o 06.30 h viedol nákladné motorové vozidlo zn. Mercedes Benz Actros, bielej farby, ev. č. XSDXXXX, MPZ „CZ“ s návesom zn. Schwarzmuller, ev. č. XSXXXXX, MPZ „CZ“, v ľavom jazdnom pruhu po diaľnici D2 v smere Česká republika - Bratislava, kde v 44,6 km sa dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, následkom čoho zišiel pravým kolesom na trávnatý porast mimo vozovku, pri pokuse vrátiť sa späť na vozovku diaľnice zadná náprava ťahača a návesu narazila do zvodidiel na pravej krajnici, čím prišlo postupnému preklopeniu nákladného motorového vozidla na pravú nápravu a nadvihnutiu kolies ľavej strany do vzduchu, až sa vozidlo prevrátilo na pravú stranu cez oba jazdné pruhy diaľnice D2, pričom pri preklápaní nákladného vozidla prišlo k zrážke s osobným motorovým vozidlom zn. Renault Espace, striebornej farby, ev. č. SE-XXX BZ, ktoré v tom čase predbiehalo nákladné motorové vozidlo a ktoré viedol poškodený A. H., po zrážke osobné motorové vozidlo zn. Renault Espace sa niekoľko krát prevrátilo na vozovke, čím obvinený W. S. porušil ustanovenie § 4 ods. 1 písm. c/ a § 137 ods. 1 Zákona číslo 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, v dôsledku tejto dopravnej nehody poškodený A. H., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom Z., G. XXX/X, utrpel otras mozgu ľahkého stupňa, zlomeninu tela čapovca (2. krčný stavec), dilaceračné poranenia palca a ukazováka ľavej ruky, reznú ranu chrbta pravej ruky a viacpočetné povrchové pomliaždenia tváre a trupu, ktoré zranenia si vyžadovali liečenie v trvaní 3 mesiace a spolujazdkyňa v osobnom motorovom vozidle poškodená N. H., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom Z., C. XXX/XX, utrpela krvácanie pod tvrdou mozgovou plenou v ľavej čelovo-temennej oblasti, prelomenie prednej a bočnej steny pravej

čelustnej dutiny, zlomeniny III., IV. a V. rebra vpravo, tržnozmliaždenú ranu vlasatej časti hlavy vpravo, viacnásobné pomliaždenia a odreniny tváre a všetkých končatín, pomliaždenie brušnej steny a ramena, ktoré zranenia si vyžadovali liečenia v trvaní 2 mesiace,

I e b o

nebolo dokázané, že sa stal skutok, pre ktorý je obžalovaný stíhaný.

Podľa § 288 ods. 3 Tr. por. sa poškodení A. H., nar. XX.XX.XXXX, bytom Z. G. XXX/X, N. H., nar. XX.XX.XXXX, bytom Z., C. XXX/XX, Všeobecná zdravotná poisťovňa, a.s., Bratislava, Panónska cesta č. 2, IČO: XXXXXXXX a Sociálna poisťovňa, Bratislava, ul. 29. augusta 8 a 10, IČO: XXXXXXXX, odkazujú s nárokom na náhradu škody na civilný proces.

#### o d ô v o d n e n i e :

Rozsudkom Okresného súdu Malacky 23.06.2021 č. k. 2T/25/2017-648 bol obžalovaný W. S. podľa § 285 písm. b/ Tr. por. oslobodený spod obžaloby prokurátorky Okresnej prokuratúry Malacky zo dňa 30.10.2017 sp. zn. 1 Pv 74/16/1106, pre skutok právne kvalifikovaný ako prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Tr. zák., na tom skutkovom základe, že dňa 28.01.2016 v čase o 06.30 h viedol nákladné motorové vozidlo zn. Mercedes Benz Actros, bielej farby, ev. č. XSDXXXX, MPZ „CZ“ s návesom zn. Schwarzmuller, ev. č. XSXXXX, MPZ „CZ“, v ľavom jazdnom pruhu po diaľnici D2 v smere Česká republika - Bratislava, kde v 44,6 km sa dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, následkom čoho zišiel pravým kolesom na trávnatý porast mimo vozovku, pri pokuse vrátiť sa späť na vozovku diaľnice zadná náprava ťahača a návesu narazila do zvodidiel na pravej krajnici, čím prišlo postupnému preklopeniu nákladného motorového vozidla na pravú nápravu a nadvihnutiu kolies ľavej strany do vzduchu, až sa vozidlo prevrátilo na pravú stranu cez oba jazdné pruhy diaľnice D2, pričom pri preklápaní nákladného vozidla prišlo k zrážke s osobným motorovým vozidlom zn. Renault Espace, striebornej farby, ev. č. SE-XXX BZ, ktoré v tom čase predbiehalo nákladné motorové vozidlo a ktoré viedol poškodený A. H., po zrážke osobné motorové vozidlo zn. Renault Espace sa niekoľko krát prevrátilo na vozovke, čím obvinený W. S. porušil ustanovenie § 4 ods. 1 písm. c/ a § 137 ods. 1 Zákona číslo 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, v dôsledku tejto dopravnej nehody poškodený A. H., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom Z., G. XXX/X, utrpel otras mozgu ľahkého stupňa, zlomeninu tela čapovca (2. krčný stavec), dilaceračné poranenia palca a ukazováka ľavej ruky, reznú ranu chrbta pravej ruky a viacpočetné povrchové pomliaždenia tváre a trupu, ktoré zranenia si vyžadovali liečenie v trvaní 3 mesiace a spolujazdkyňa v osobnom motorovom vozidle poškodená N. H., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom Z., C. XXX/XX, utrpela krvácanie pod tvrdou mozgovou plenou v ľavej čelovo-temennej oblasti, prelomenie prednej a bočnej steny pravej čelustnej dutiny, zlomeniny III., IV. a V. rebra vpravo, tržnozmliaždenú ranu vlasatej časti hlavy vpravo, viacnásobné pomliaždenia a odreniny tváre a všetkých končatín, pomliaždenie brušnej steny a ramena, ktoré zranenia si vyžadovali liečenia v trvaní 2 mesiace, pretože skutok nie je trestným činom.

Podľa § 288 ods. 3 Tr. por. boli poškodení A. H., nar. XX.XX.XXXX, bytom Z. G. XXX/X, N. H., nar. XX.XX.XXXX, bytom Z., C. XXX/XX, Všeobecná zdravotná poisťovňa, a.s., Bratislava, Panónska cesta č. 2, IČO: XXXXXXXX a Sociálna poisťovňa, Bratislava, ul. 29. augusta 8 a 10, IČO: XXXXXXXX, odkázaní s nárokmi na náhradu škody na civilný proces.

Proti tomuto rozsudku v lehote uvedenej v § 309 ods. 1 Tr. por. bolo podané odvolanie zo strany prokurátora (odvolanie bolo podané ihneď po vyhlásení oslobodzujúceho rozsudku), pričom odvolateľ bol oprávnenou osobou podľa § 307 ods. 1 písm. a/ Tr. por. Odvolanie podané v neprospech obžalovaného bolo prokurátorom podrobne odôvodnené osobitným podaním doručeným na prvostupňový súd dňa 18.11.2021 a to nasledovným spôsobom:

„V predmetnej veci bolo vykonané dokazovanie v dostatočnom rozsahu, aby bolo možné objektívne vyhodnotiť skutkový stav a prijať záver o vine obžalovaného.

V prípravnom konaní bol vypracovaný znalecký posudok z odboru cestnej dopravy L.. S. C., ktorý za technickú príčinu dopravnej nehody určil jednoznačne nesprávnu techniku jazdy obvineného, možnosťou technickej závady súpravy sa nezaoberal, nakoľko na mieste dopravnej nehody na to

dôvod nezistil. Na hlavnom pojednávaní v rámci výpovede v procesnom postavení znalca sa vyjadril aj k možnému úniku vzduchu z pneumatiky zadného kola návesu na ľavej strane a uviedol, že na pneumatike v čase po dopravnej nehode neboli zistené stopy po dlhšej jazde bez tlaku a po prevrátení návesu späť na nápravy pneumatika nevykazovala podhustenie. Tiež dodal, že vodič mal dostatok času, aby postupným brzdením znižoval rýchlosť súpravy až na 40 km/h, kde by účinky úniku vzduchu prakticky neprejavili. Navyiac ťahaná súprava má stabilizačné systémy a aj keby došlo k postupnému úniku vzduchu z pneumatiky, neprejavilo by sa to takými technickými nedostatkami jazdy, aby súprava vybočovala až 2 metre vľavo alebo vpravo pri priamej jazde. Prepočtom tiež zistil, že obžalovaný jazdil cca 90 km/h asi jednu minútu a prešiel približne 1,5 km, počas ktorých vybočoval. Ak by dôvodom jeho tzv. plávania na vozovke bol únik vzduchu z pneumatiky, mal dostatok času, minimálne 50 sekúnd na postupné ubrzdovanie súpravy, vyhodenie výstražných svetiel a k plynulému zabočovaniu ku krajnici diaľnice teda za 1,5 km jazdy mohol plynulú súpravu zastaviť bez následkov. Aj z tachografu je zistiteľné, že ku koncu jazdy približne v poslednej minúte rýchlosť súpravy nieže znižoval, ale naopak zvyšoval, teda jeho konanie nenasvedčuje tomu, že spozoroval technickú chybu súpravy. Záverom poukázal na výpoveď obžalovaného, ktorý uviedol, že cítil po určitú dobu tzv. plávanie, ktoré vyrovnával, podľa tachografu asi pol minúty pred nehodou znížil rýchlosť na 70 km/h a namiesto toho, aby v znižovaní rýchlosti pokračoval, urobil opak a rýchlosť zvyšoval až kým dosiahol 90 km/h v čase kolízie.

Znalec Ing. Juraj Korbeľ, ktorý znalecký posudok vypracoval na žiadosť obvineného, príčinu opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahača s návesom vyhodnocoval v dvoch alternatívach. Podľa alternatívy A nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča ťahača s návesom bolo nedostatočné venovanie sa riadeniu ťahača s návesom vodičom, tak ako to vyhodnotil znalec Ing. Vojtech Hóbor. Podľa alternatívy B príčinou neštandardného pohybu ťahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice bol technický stav návesu, keď počas jazdy ťahača s návesom došlo k úniku vzduchu niektorej pneumatiky návesu, čo mohlo mať z technického hľadiska za následok stratu stability jazdy ťahača s návesom, ktorú vodič ťahača s návesom z technického hľadiska nedokázal korigovať. Poukazujem tiež na to, že fotografia č. 4 znaleckého posudku, na ktorú tento znalec odkazuje, bola vyhotovená so značným časovým odstupom od dopravnej nehody, čo nepoprel ani samotný znalec. K alternatíve B navyiac uviedol, že nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť, či vodič ťahača s návesom na uvedenú situáciu (nestabilitu jazdy ťahača s návesom) reagoval z technického hľadiska správne a to len z dôvodu, že nie je možné z technického hľadiska jednoznačne určiť, po aký dlhý čas sa ťahač s návesom pohyboval po vozovke diaľnice nestabilne a či mal vodič ťahača s návesom dostatočný časový priestor k tomu, aby nestabilitu jazdy ťahača s návesom mohol vykorigovať znížením rýchlosti jazdy ťahača s návesom.

Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, ktorý do trestného konania bol pribratý Okresným súdom Malacky dospel k rovnakému záveru ako znalec Ing. Juraj Korbeľ. Tiež pripustil, že príčinou smerovej nestability jazdnej súpravy mohol byť pokles vzduchu v pneumatikách návesu jazdnej súpravy a v tejto súvislosti nevyklúčil, že vodič jazdnej súpravy nemal technickú možnosť dopravnej nehode zabrániť. Ďalej v znaleckom posudku vysvetlil, že v danom prípade sa jednalo o náves, ktorý bol výrazne zaťažovaný a náklad sa na návese nachádzal pomerne vysoko, čo zhoršovalo smerovú stabilitu jazdnej súpravy za predpokladu, že pokles vzduchu v pneumatikách návesu nastal počas jazdy. Práve podmienky, ktoré nastali počas nehodového deja (výrazne zaťažená jazdná súprava nákladom, ktorý má vysoko ťažisko) sú také podmienky, kedy pri poklese tlaku v jednom kolese na poslednej náprave návesu sú podmienky, kedy je jazdná súprava najviac náchylná k smerovej nestabilite. Ak by čo i len jedna podmienka nebola splnená (napríklad by ťažisko nákladu nebolo vysoko, alebo by jazdná súprava nebola výrazne zaťažená, alebo by k poklesu tlaku nedošlo na poslednej náprave návesu) potom by značne klesla pravdepodobnosť rozvoja smerovej nestability v dôsledku nízkeho tlaku v kolese návesu. Ústav súčasne vylúčil mikrosprávok vodiča, s poukazom na stopy zanechané pri vjazde na nespevnený okraj cesty. Jazdná súprava opúšťala vozovku už v stave smerovej nestability, čo korešponduje aj s opisom nehodového deja zo strany svedka X.Z. analýzy tachografu ťahača nepochybne vyplýva, že posledných cca 7 minút jazdy obžalovaný jazdil rýchlosťou od 60 do 90 km/h, hoci pri hustote premávky v inkriminovanom čase podľa názoru znalca Ing. Vojtecha Hóboru dôvod na spomalenie až na 60 km/h nemal. K tejto skutočnosti sa obžalovaný v prípravnom konaní nevyjadril, hlavného pojednávania sa nezúčastnil, preto bola jeho výpoveď prečítaná. Vo svojej výpovedi uviedol, že po diaľnici jazdil rýchlosťou asi 90 km/h, počas jazdy zacítil neštandardné prejavy chovania sa celej jazdnej súpravy a mal pocit, že to ide od zadnej časti návesu. Zistil, že súprava sa vychýľuje z priameho smeru jazdy, v spätnom zrkadle videl, že náves sa mierne vychýľuje zo strany na stranu, mal problém udržať súpravu na ceste a smer jazdy korigoval riadením ťahača. Nevyklúčil, že počas tejto neštandardnej jazdy vyšiel so súpravou aj mimo pravého jazdného pruhu doprava aj doľava. Táto nestabilita trvala podľa neho veľmi krátky

čas. Nevie či brzdil, následne sa súprava dostala úplne mimo cestu a keď strhol volant doľava došlo k prevráteniu súpravy. Podstatné je, že poslednú minútu podľa tachografu jazdil ustálenou rýchlosťou 90 km/h a prešiel cca 1,5 km a počas tohto pomerne dlhého úseku cesty sa jazdná súprava správala neštandardne, ale obžalovaný neurobil žiadne opatrenia na zistenie príčiny tohto stavu. Pripomínam, že priemerný reakčný čas vodiča je 0,8 až 1 sekunda.

Svedok O. X. vypovedal, že v inkriminovanom čase jazdil za kamiónom asi 100 až 200 m, ktorý sa chystal predbehnúť a keď sa priblížil k nemu na vzdialenosť 10 - 30 m si všimol, že súprava jazdí nebezpečne, vybočuje raz vľavo možno aj 2 metre, potom vpravo ku krajnici, akoby cik - cak, tzn. plával po diaľnici. Preto od predbiehania upustil a jazdil ďalej za kamiónom asi 1 km, čo bolo asi 1 minútu. Asi dve alebo tri autá so silnými motormi to riskli a kamión predbehli vtedy, keď práve vybočoval ku krajnici.

Vykonaním dokazovaním sa síce nepodarilo vyvrátiť, že mohlo dôjsť k postupnému úniku vzduchu zo zadnej ľavej nápravy kamiónu, avšak tento únik nebol náhly ani kritický, nakoľko po prevrátení návesu späť na nápravy pneumatika nevykazovala podhustenie a toto sa prejavilo až s odstupom času. Vychádzajúc z výpovede svedka X., ale aj samotného obžalovaného, je však nepochybné, že súprava jazdila neštandardne a nebezpečne určitú dobu, podľa svedka asi 1 km, t. j. asi 1 minútu, podľa obvineného to bol len krátky čas. Počas tohto krátkeho času, ako to určil samotný obžalovaný, zistil, že súprava jazdí neštandardne mimo jazdného pruhu doprava aj doľava. Túto jazdu sledoval v spätnom zrkadle, avšak okrem sledovania jazdy v spätnom zrkadle neurobil žiadne opatrenia na zistenie príčiny tohto stavu až do momentu, keď sa súprava dostala mimo cestu a keď strhol volant, následkom čoho sa súprava stala neovládateľnou a prevrátila sa.

Mám za to, že konanie obžalovaného nebolo v súlade s bezpečnosťou vedenia tejto jazdnej súpravy. V rámci výpovede sa sám stavia do pozície skúseného vodiča a vediac o tom, že vedie výrazne zaťaženú jazdnú súpravu, po zistení nestability jazdnej súpravy mal predvídať nebezpečenstvo a počínať si tak, aby toto hroziace nebezpečenstvo odvrátil. Namiesto toho, aby začal uberať na rýchlosti ľahača a za použitia výstražných znamení sa snažil súpravu zastaviť, naďalej jazdil maximálnou rýchlosťou stanovenou pre takúto jazdnú súpravu a príčinu nestability súpravy len sledoval v spätných zrkadlách a aj videl, že sa náves mierne vychýľuje, ktoré zistenie muselo trvať určitý čas. Ako už bolo uvedené, miesto toho, aby začal znižovať rýchlosť jazdy, tak neurobil a smer jazdy korigoval len riadením ľahača, čo nebolo správne a bolo rozpore s pravidlami cestnej premávky. Každý vodič dopravného prostriedku si musí byť vedomý svojej zodpovednosti za život a zdravie iných účastníkov cestnej premávky a preto techniku jazdy musí prispôbiť nielen stavu a povahe vozovky, poveternostným podmienkam, ale aj technickým parametrom vozidla a nákladu. Čo sa týka celkového času, počas ktorého mala jazdná súprava jazdiť nestabilne, svedok X. to odhaduje cca na 1 km, resp. 1 minútu, pričom počas takejto pomerne dlhej jazdy jazdnú súpravu predbehli viaceré vozidlá so silnejším motorom a to v čase, keď jazdná súprava sa vychýľovala práve do pravej strany. Tento svedok jazdil za jazdnou súpravou ako prvý a sledoval jej jazdu najmä z dôvodu, že mal úmysel túto tiež predbehnúť a od svojho úmyslu upustil výlučne z dôvodu, že predvídal nebezpečenstvo takéhoto manévru. Jeho výpovedi je možné pripísať vysokú vierohodnosť, keďže nejde o svedka náhodnej udalosti, ale svedka sledujúceho určitý čas jazdu kamiónu pred sebou.

Ing. Juraj Korbeľ ako aj Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline síce nevyúčlili technickú závalu vozidla, vychádzali pritom len z fotodokumentácie poškodenej pneumatiky, ktorá však bola vyhotovená so značným časovým odstupom po dopravnej nehode. Za podstatnú chybu prípravného konania pripisujú tomu, že nebol kontrolovaný tlak v pneumatikách jazdnej súpravy bezprostredne po dopravnej nehode a preto technickými výpočtami nevedeli stanoviť presný okamih začiatku smerovej nestability jazdnej súpravy a preto nevedeli ani vyhodnotiť, či vodič jazdnej súpravy mohol postupným znižovaním rýchlosti stabilizovať jazdnú súpravu tak, aby táto neopustila spevnenú časť vozovky. Za potrebné považujem poukázať tiež na to, že na tej istej pneumatike bola jazdná súprava odtiahnutá a prešla ďalších 20 km bez problémov.

Zastávam názor, že za dopravnú nehodu je zodpovedný obžalovaný, ktorý nesprávne reagoval na zistený stav a neurobil potrebné opatrenia na odvrátenie hroziaceho nebezpečenstva napríklad znižovaním rýchlosti jazdnej súpravy a jej zastavením. Na druhej strane však možno pripustiť, že dokazovaním na hlavnom pojednávaní, na rozdiel od prípravného konania, nebolo dostatočne preukázané, že obžalovaný svojím konaním porušil aj konkrétnu dôležitú povinnosť vyplývajúcu zo zákona o cestnej premávke. Je však nesporné, že jeho konanie je v príčinnej súvislosti s následkom, teda ublížením na zdraví iného, a preto ho mal súd posúdiť minimálne v zmysle základnej skutkovej podstaty prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona.

Vzhľadom na všetky horeuvedené skutočnosti navrhujem, aby Krajský súd v Bratislave zrušil rozsudok Okresného súdu Malacky sp. zn. 2T/25/2017 zo dňa 23.06.2021 a vec vrátil Okresnému súdu Malacky na nové konanie a rozhodnutie.“

Obžalovaný W. S. sa k odvolaniu prokurátora písomne vyjadril osobitným podaním, ktoré bolo doručené na Okresný súd Malacky dňa 13.12.2021. V odôvodnení tohto vyjadrenia uviedol nasledovné:

„Úvodom považuje obžalovaný za potrebné zdôrazniť, že v celom rozsahu zotrváva na svojich obhajobných tvrdeniach, skutkovej a právnej argumentácii, produkovanej počas celého prípravného a súdneho konania v posudzovanej trestnej veci, pričom v tejto súvislosti v plnom rozsahu odkazuje najmä na záverečnú reč svojho obhajcu zo dňa 23.06.2021, ktorá tvorí súčasť zápisnice o hlavnom pojednávaní zo dňa 23.06.2021. Obžalovaný sa v rámci záverečnej reči podrobne vyjadril ku všetkým skutočnostiam, ktoré mu boli kladené za vinu, ako aj ku právnej kvalifikácii skutku, ktorého sa údajne mal dopustiť a to predovšetkým v intenciách rozsiahleho a náročného znaleckého dokazovania, ktoré bolo v dotknutej trestnej veci vykonané po tom, ako Krajský súd v Bratislave uznesením zo dňa 14.05.2019, sp. zn. 4To/47/2019, zrušil podľa ust. § 321 ods. 1 písm. b), písm. c), písm. f) Tr. por. predchádzajúci odsudzujúci rozsudok Okresného súdu Malacky zo dňa 19.11.2018, sp. zn. 2T/25/2017 a podľa ust. § 322 ods. 1 Tr. por. vec vrátil súdu prvého stupňa na opätovné prejednanie a rozhodnutie (ďalej len "zrušovacie Uznesenie KS BA"). Prvostupňový súd v poradí v druhom, oslobodzujúcom rozsudku, po rozsiahlom dokazovaní celkom správne konštatuje, že obžalovaný je nevinný, nakoľko žalovaný skutok nie je trestným činom, v dôsledku čoho máme za to, že prvostupňový súd postupoval správne, keď obžalovaného spod obžaloby OP Malacky oslobodil procesným postupom podľa ust. § 285 písm. b) Tr. por. Odvolanie OP Malacky považuje obžalovaný v celom jeho rozsahu za nedôvodné. Obžalovaný od počiatku trestného stíhania, vedeného voči jeho osobe, poukazuje na skutočnosť, že už v prípravnom konaní vznikla situácia, kedy proti sebe stáli dve skupiny dôkazov, pričom obžalobná verzia nebola nikdy ničím jednoznačne a bez akýchkoľvek rozumných pochybností podložená. Ako vyplýva z obsahu súdneho spisu, v predmetnej trestnej veci boli spočiatku vypracované dva odlišné znalecké posudky zo strany dvoch znalcov z odboru cestnej dopravy a to znalecký posudok č. 40/2016, vyhotovený zo strany znalca Ing. Vojtecha Hóboru, zapísaného v zozname znalcov Ministerstva spravodlivosti Slovenskej republiky pod č. 914 230 (ďalej len "Znalecký posudok č. 40/2016") a znalecký posudok č. 10/2017, vyhotovený zo strany znalca Ing. Juraja Korheľa, zapísaného v zozname znalcov Ministerstva spravodlivosti Slovenskej republiky pod č. 911 691 (ďalej len "Znalecký posudok č. 10/2017"). Obidva vyššie uvedené znalecké posudky sa zaoberali analýzou dopravnej nehody zo dňa 28.01.2016 a príčinami jej vzniku, pričom ako Ing. Vojtech Hóbor, tak aj Ing. Juraj Korheľ sa zhodli na tom, že jedna alternatíva nehodového deja vychádza z premisy, v zmysle ktorej mohla byť príčinou vzniku dopravnej nehody nesprávna technika jazdy obžalovaného, pričom s touto alternatívou nehodového deja obžalovaný od počiatku trestného konania nesúhlasil. Zároveň ale Ing. Juraj Korheľ určil druhú alternatívu nehodového deja, ktorá bola rovnocenná s vyššie uvedenou alternatívou a je rovnako pravdepodobná a síce, že k vzniku dopravnej nehody došlo v dôsledku výskytu náhlej technickej chyby na jazdnej súprave, čo malo za následok stratu stability jazdy ťahača s návesom, ktorú obžalovaný ako vodič nedokázal z technického hľadiska korigovať. V nadväznosti na vyššie uvedené obžalovaný argumentoval skutočnosťou, že za takto vygenerovanej dôkaznej situácie nie je možné túto alternatívu nehodového deja vylúčiť a to z dôvodu, že orgány činné v trestnom konaní nezaistili jazdnú súpravu ako vec dôležitú pre trestné konanie a nenariadili znalecké skúmanie pneumatík návesu, aby sa tak objektívne a jednoznačne potvrdilo alebo vyvrátilo, či mohlo dôjsť k postupnému úniku vzduchu na niektorej pneumatike návesu, čo mohlo mať následne vplyv na stabilitu celej jazdnej súpravy. Túto skutočnosť napokon potvrdili obaja znalci, pričom Ing. Juraj Korheľ na pojednávaní prvostupňového súdu dňa 19.11.2018 uviedol nasl.: „Za chybu považujem, že neboli skúmané dostatočne pneumatiky návesu, aby sa bližšie objasnila skutočnosť, či k úniku vzduchu došlo v dôsledku nehody alebo tento únik bol spôsobený vred nehodou a mohol byť príčinou dopravnej nehody.“ Znalec Ing. Vojtech Hóbor zároveň uviedol, že „tým, že náves bol asi 20 kilometrov do vlastnej osi odtiahnutý, už skúmanie ľavej pneumatiky nemalo dôkazný význam. Na fotodokumentácii, nachádzajúcej sa v súdnom spise, sú totiž bez akýchkoľvek pochybností zachytené pneumatiky návesu, vykazujúce znaky podhustenia, alebo poškodenia (viď. príloha č. 5 Znaleckého posudku č. 10/2017), pričom v dôsledku nedbalého postupu orgánov činných v trestnom konaní objektívne nie je možné uzavrieť, kedy došlo k úniku vzduchu z pneumatík (či sa tak stalo počas jazdy ťahača s návesom, alebo až v dôsledku dopravnej nehody) a či tento únik vzduchu mal za následok vznik dopravnej nehody v dôsledku nestability celej jazdnej súpravy. V intenciách zrušovacieho uznesenia KS Bratislava bol napokon vypracovaný v poradí tretí znalecký posudok a to znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 33/2021 zo

dňa 30.03.2021 (ďalej len "Znalecký posudok č. 33/2021"), ktorý podľa názoru obžalovaného potvrdil verziu obhajoby, v zmysle ktorej k vzniku dopravnej nehody došlo v dôsledku náhlej technickej chyby na návese, ktorá mala za následok stratu stability jazdy ťahača s návesom, ktorú už obžalovaný ako vodič nedokázal v tak krátkom čase z technického hľadiska korigovať a to ani napriek tomu, že sa o to pokúšal a na vzniknutú situáciu reagoval technicky správne, tzn. že jeho technika jazdy bola správna z hľadiska snahy o obnovenie smerovej stability. ÚSI ŽU totiž v záveroch v odpovedi na otázku č. 1 jednoznačne uvádza, že v čase vjazdu jazdnej súpravy na nespevnený okraj bola už jazdná súprava v nestabilnom stave. Rovnako konštatuje, že príčinou opustenia vozovky vpravo nebol mikrosprávok u obžalovaného, keďže jazdná súprava opúšťala vozovku v čase smerovej nestability, čo korešponduje s opisom nehodového deja zo strany svedka O. X.. ÚSI ŽU ďalej v záveroch Znaleckého posudku č. 33/2021 uvádza, že z technického hľadiska je prijateľné, že smerová nestabilita jazdnej súpravy mohla vzniknúť vplyvom poklesu tlaku v pneumatike poslednej nápravy návesu vľavo. Tento pokles tlaku v pneumatike mal za následok skutočnosť, že súprava sa „mohla stať výrazne smerovo citlivá, čo mohlo rozvinúť vychyľovanie so strán a následne opustenie vozovky“. ÚSI ŽU rovnako konštatuje, že z technického hľadiska je prijateľné, že technika jazdy obžalovaného mohla byť správna z hľadiska jeho snahy o obnovenie smerovej stability, z čoho vyplýva, že obžalovaný reagoval na vznik náhlej technickej chyby správne, keď sa pokúšal korigovať jazdu ťahača s návesom, ale v dôsledku technickej chyby už nebolo možné stabilitu obnoviť. ÚSI ŽU sa stotožnil aj s námietkami obžalovaného vo vzťahu ku skutočnosti, že bolo chybou OČTK, že tieto nezaistili jazdnú súpravu a nenariadili znalecké skúmanie pneumatík návesu, pričom ÚSI ŽU v zhode s obžalovaným uviedol, že vizuálny spôsob skúmania technického stavu pneumatík nebol dostatočný (odpoveď na otázku č. 9). Obžalovaný zastáva názor, že v nadväznosti na vykonané znalecké dokazovanie a s prihliadnutím na obsah súdneho spisu možno uzavrieť, že nestabilita jazdnej súpravy mohla byť spôsobená postupným poklesom tlaku vzduchu v pneumatike ľavej poslednej nápravy návesu, ktorý obžalovaný nemal možnosť spozorovať (odpoveď na otázku č. 5). Strata smerovej stability v dôsledku poklesu tlaku vzduchu v pneumatike následne mohla mať za následok taký rozvoj smerovej nestability, ktorú už obžalovaný nemohol odvrátiť ani správnou technikou jazdy (odpoveď na otázku č. 4). Prokurátor OP Malacky vo svojom odvolaní spochybňuje závery a zistenia znalca Ing. Juraja Korbeľa uvedené v Znaleckom posudku č. 10/2017, ako aj zistenia ÚSI ŽU, špecifikované v Znaleckom posudku č. 33/2021, ktorý dospel k rovnakým záverom ako znalec Ing. Juraj Korbeľ. Dovoľujeme si ale tvrdiť, že k týmto odborným záverom najvyššej znaleckej autority (ÚSI ŽU) prokurátor OP Malacky uvádza iba vlastné domnienky a rôzne skutkové tvrdenia, ktoré nemajú žiadnu oporu vo vykonanom dokazovaní a ani v doterajšom obsahu súdneho spisu. V tejto súvislosti považujeme za potrebné vyjadriť sa predovšetkým k nižšie uvedeným tvrdeniam prokurátora OP Malacky obsiahnutým v odvolaní. Prokurátor na str. 2 odvolania OP Malacky uvádza vo vzťahu k Znaleckému posudku č. 40/2016, vypracovanému zo strany znalca Ing. Vojtecha Hóboru, nasl.: „V prípravnom konaní bol vypracovaný znalecký posudok z odboru cestnej dopravy Ing. Vojtechom Hóborom, ktorý za technickú príčinu dopravnej nehody určil jednoznačne nesprávnu techniku jazdy obvineného, možnosťou technickej závady súpravy sa nezaoberal, nakoľko na mieste dopravnej nehody na to dôvod nezistil. Na hlavnom pojednávaní v rámci výpovede v procesnom postavení znalca sa vyjadril aj k možnému úniku vzduchu z pneumatiky zadného kolesa návesu na ľavej strane a uviedol, že na pneumatike v čase po dopravnej nehode neboli zistené stopy po dlhšej jazde bez tlaku a po prevrátení návesu späť na nápravy pneumatika nevykazovala podhustenie (str. 2 odvolania OP Malacky). Vyššie uvedené tvrdenia prokurátora ale nemajú oporu v obsahu súdneho spisu, nakoľko súdny znalec Ing. Vojtech Hóbor sa na hlavnom pojednávaní prvostupňového súdu dňa 17.09.2018 vyjadril v tom smere, že pneumatiky skúmal, ale toto skúmanie vykonal iba vizuálne, čo vyplýva z obsahu zápisnice prvostupňového súdu o hlavnom pojednávaní zo dňa 17.09.2018. ÚSI ŽU ale v tejto súvislosti uvádza nasl.: „Vizuálny spôsob skúmania technického stavu pneumatík návesu nemožno v danom prípade považovať za dostatočný a to s ohľadom na priebeh a charakter predmetnej dopravnej nehody (kedy pri nehodovom deji neboli vytvorené podmienky na únik tlakového vzduchu z ľavých kolies návesu, avšak na fotodokumentácii polície je vyhodnotiteľný pokles tlaku v pneumatike ľavého kolesa poslednej nápravy návesu). V danom prípade bolo opodstatnené skúmať, či na ľavej pneumatike poslednej nápravy návesu je technická závada a ak áno či sa jednalo o dlhotrvajúcu závadu (ktorú bolo možné odstrániť pred jazdou), alebo sa jednalo o náhlu závadu, ktorá vznikla počas jazdy (odpoveď na otázku č. 9 v Znaleckom posudku ÚSI ŽU č. 33/2021). Pokiaľ prokurátor OP Malacky akcentuje, že po prevrátení návesu späť na nápravy pneumatika nevykazovala podhustenie, žiada sa poukázať na skutočnosť, že po prevrátení návesu bol tento prázdny, nakoľko náves už v tom čase nebol zaťažovaný pôvodne prevážaným nákladom. Prokurátor OP Malacky ďalej poukazuje na skutočnosť, že podľa jeho názoru, ak by dôvodom tzv. plávania na vozovke bol únik vzduchu z pneumatiky, mal (obžalovaný) dostatok času, minimálne 50

sekúnd na postupné ubrzdžovanie súpravy, vyhodenie výstražných svetiel a k plynulému zabodovaniu ku krajnici diaľnice teda za 1,5 km jazdy mohol plynulé súpravu zastaviť bez následkov (str. 2 odvolania OP Malacky). Prokurátor OP Malacky tento svoj názor rozvíja aj v ďalšej časti odvolania, kde na str. 4 uvádza nasl.: „Podstatné je, že poslednú minútu podľa tachografu jazdil ustálenou rýchlosťou 90 km/h a prešiel cca 1,5 km a počas tohto pomerne dlhého úseku cesty sa jazdná súprava správala neštandardne, ale obžalovaný neurobil žiadne opatrenia na zistenie príčiny tohto stavu. Pripomínam, že priemerný reakčný čas vodiča je 0.8 až 1 sekunda“. Prokurátor OP Malacky rovnako tvrdí nasl.: „Počas tohto krátkého času, ako to určil samotný obžalovaný, zistil, že súprava jazdí neštandardne mimo jazdného pruhu doprava aj doľava. Túto jazdu sledoval v spätnom zrkadle, avšak okrem sledovania jazdy v spätnom zrkadle neurobil žiadne opatrenia na zistenie príčiny tohto stavu až do momentu, keď sa súprava dostala mimo cestu a keď strhol volant, následkom čoho sa súprava stala neovládateľnou a prevrátila sa“ (str. 5 odvolania OP Malacky). Vyššie uvedené tvrdenia prokurátora OP Malacky, ale nie sú pravdivé a sú podľa nášho názoru hrubou dezinterpretáciou reálneho skutkového stavu veci, ako aj všetkých v konaní produkovaných znaleckých zistení. Obžalovaný totiž vo svojej výpovedi zo dňa 22.08.2016, vykonanej v priebehu prípravného konania uviedol, že nestabilita jazdnej súpravy trvala veľmi krátky čas, pričom presné trvanie nestability uviesť nevedel. Exaktné trvanie smerovej nestability jazdnej súpravy pritom nebolo možné v konaní určiť ani znalecky, čo vyplýva z odpovede na otázku č. 2 v záveroch Znaleckého posudku č. 33/2021 ÚSI ŽU, v zmysle ktorej: „Technickými výpočtami nebolo možné stanoviť presný okamih začiatku smerovej nestability jazdnej súpravy a teda nie je možné vyhodnotiť, či vodič jazdnej súpravy mohol postupným znižovaním rýchlosti stabilizovať jazdnú súpravu tak, aby táto neopustila spevnenú časť vozovky.“ Vlastné výpočty prokurátora OP Malacky uvádzané v odvolaní, preto nemajú žiadnu relevanciu a ani odborný základ v niektorom zo znaleckých posudkov. Obdobne tak tvrdenie prokurátora, v zmysle ktorého údajne obžalovaný v tejto súvislosti „neurobil žiadne opatrenia“, nie je pravdivé, nakoľko z vykonaného dokazovania jednoznačne vyplýva, že obžalovaný korigoval smer jazdy riadením ťahača. Pokiaľ prokurátor OP Malacky v tejto súvislosti tvrdí, že toto konanie obžalovaného „nebolo správne a bolo v rozpore s pravidlami cestnej premávky“ (str. 5 odvolania OP Malacky), žiada sa poukázať na skutočnosť, že ÚSI ŽU uvádza vo svojom Znaleckom posudku č. 33/2021 pravý opak a síce, že „z technického hľadiska je prijateľné, že technika jazdy vodiča jazdnej súpravy mohla byť (po prvotnom rozpoznaní miernej smerovej nestability) správna z hľadiska jeho snahy o obnovenie smerovej stability“ (str. 72 Znaleckého posudku č. 33/2021 ÚSI ŽU). Vo vzťahu k zaťaženiu jazdnej súpravy, kde prokurátor používa v odvolaní slovné spojenie „výrazne zaťažená jazdná súprava“, sa žiada uviesť, že podľa vážneho listu č. 12588 sa v návесе dňa 28.01.2016 nachádzal náklad o hmotnosti 23.180 kg, pri celkovej hmotnosti návěsu 38.500 kg (str. 10 Znaleckého posudku č. 10/2017, takže jazdná súprava nebola zaťažená „výrazne“, ale celkom štandardne, pričom podstatné je, že nebola preťažená. Len pre úplnosť sa žiada uviesť, že s ohľadom na vážny list č. 12588 mohol byť náklad ťažší ešte o ďalších 5.000 kg a stále by nedošlo k preťaženiu jazdnej súpravy. Rovnako tak sa žiada poukázať na skutočnosť, že prokurátor OP Malacky značne skreslene uvádza rýchlosti jazdy jazdnej súpravy s tým záverom, že obžalovaný údajne „posledných cca 7 minút jazdy jazdil rýchlosťou od 60 do 90 km/h, hoci pri hustote premávky v inkriminovanom čase podľa názoru znalca Ing. Vojtecha Hóboru dôvod na spomalenie až na 60 km/h nemal“ (str. 4 odvolania OP Malacky). V prvom rade je v tejto súvislosti potrebné poukázať na skutočnosť, že v danej veci nebola zisťovaná a ani nebola predmetom dokazovania dopravná situácia v inkriminovanom časovom úseku, na ktorý poukazuje prokurátor OP Malacky, takže nie je na mieste polemizovať o tom, či obžalovaný mohol alebo nemohol mať nejaký dôvod na prípadné spomalenie, nakoľko takéto domnienky majú charakter špekulácií. V každom prípade sa ale relevantnými údajmi o rýchlosti jazdy jazdnej súpravy exaktne zaoberá ÚSI ŽU, ktorý na str. 44 Znaleckého posudku č. 33/2021 uvádza nasl.: „Pokles rýchlosti začína z hodnoty 90 km/h v čase 6:27:25. Rýchlosť mierne klesá do času 6:27:53, teda v čase 28 sekúnd. Následne začína prudší pokles rýchlosti jazdnej súpravy do času 6:27:57 a potom začína prudší pokles rýchlosti do času 6:28:00 a ďalej do času 6:28:01, v ktorom je zaznamenaná rýchlosť 40 km/h. Výraznejší pokles rýchlosti končí v čase 6:28:02. Od času 6:28:09 je ďalej zaznamenaná ešte konštantná rýchlosť 30 km/h (pravdepodobne po prevrátení vozidla sa ešte otáčali kolesá prevráteného vozidla a motor vozidla Mercedes bol v prevádzke aj keď sa vozidlo už nepohybovalo), (str. 44 Znaleckého posudku ÚSI ŽU č. 33/2021). Práve vyššie citované zistenia považoval ÚSI ŽU za podstatné a teda aj relevantné pre samotný priebeh nehodového deja. Vo vzťahu k rýchlosti jazdnej súpravy v čase pred opustením vozovky ÚSI ŽU konštatuje nasl.: „Z vyhodnotenia predmetných údajov vyplýva, že vodič jazdnej súpravy sa pohyboval v čase pred opustením vozovky rýchlosťou do 90km/h“ (str. 48 Znaleckého posudku ÚSI ŽU). Rovnako tak nie je pravdivé tvrdenie prokurátora OP Malacky, v zmysle ktorého bola „fotodokumentácia poškodenej pneumatiky vyhotovená so značným časovým odstupom po nehode“ (str. 3, str.4, str. 5 odvolania

OP Malacky), nakoľko ide o fotodokumentáciu, ktorá bola vyhotovená zo strany orgánov činných v trestnom konaní priamo na mieste nehody, prípadne fotodokumentáciu, ktorú vyhotovili pracovníci odťahovej služby, ale taktiež na mieste dopravnej nehody. Žiadna iná fotodokumentácia sa napokon vo vyšetrovacom spise nenachádza, pričom toto je jednoznačne uvedené na str. 7 Znaleckého posudku č. 10/2017, ako aj na str. 59 - 64 Znaleckého posudku ÚSI ŽU č. 33/2021, kde sa nachádzajú aj fotografie, na ktorých je zreteľne viditeľné podhustenie ľavej zadnej pneumatiky návesu. Takéto podhustenie sa teda neprejavilo „až s odstupom času“, ako tvrdí prokurátor OP Malacky na str. 4 odvolania, nakoľko je zreteľne viditeľné na fotodokumentácii, pričom bolo chybou prípravného konania, že orgány činné v trestnom konaní nezaistili jazdnú súpravu ako vec dôležitú pre trestné konanie a nenariadili znalecké skúmanie pneumatík návesu, aby sa tak objektívne a jednoznačne potvrdilo alebo vyvrátilo, či mohlo dôjsť k postupnému úniku vzduchu na pneumatike návesu, čo mohlo mať následne vplyv na stabilitu celej jazdnej súpravy, na čo celkom správne poukazuje znalec Ing. Juraj Korbeľ v zhode s ÚSI ŽU, ale aj prvostupňový súd na str. 21-22 napadnutého rozsudku. V tomto smere je celkom bez významu argumentácia prokurátora OP Malacky, ktorý na str. 6 odvolania poukazuje na skutočnosť, že „na tej istej pneumatike bola jazdná súprava odtiahnutá a prešla ďalších 20 km bez problémov“, nakoľko nie je sporné, že počas odťahovania návesu po vlastnej osi už nebol náves zaťažovaný žiadnym nákladom, rýchlosť odťahovania je neporovnateľne nižšia oproti rýchlosti, ktorou jazdná súprava štandardne jazdí a rovnako je otáznosť, či vôbec počas odťahovania mala dotknutá pneumatika kontakt s povrchom, nakoľko v dôsledku nezaťaženia návesu mohlo dôjsť k typickému zdvihnutiu zadnej nápravy. S ohľadom na vyššie uvedené skutočnosti sa stotožňujeme s názorom prvostupňového súdu, v zmysle ktorého sa v dotknutej trestnej veci „nepodarilo mimo rozumné pochybnosti preukázať to, že verzia, že obžalovaný sa v danom čase a na danom mieste ako vodič predmetnej jazdnej súpravy dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, čím porušil dôležitú povinnosť“ uloženú mu podľa zákona, následkom čoho zavinil dopravnú nehodu, ktorou z nedbanlivosti poškodeným H.m spôsobil ťažkú ujmu na zdraví, je pravdivá a že sa skutočne stala; z hľadiska vykonaného dokazovania tak nastala situácia tvrdenia proti tvrdeniu, keď nie je možné objektívne uzavrieť, ktorá z verzii sa stala“ (str. 22 rozsudku OS Malacky). V kontexte vyššie uvedeného prvostupňový súd správne konštatuje, že „v konaní pred súdom nebol produkovaný taký súhrn priamych a nepriamych dôkazov, ktoré by tvorili uzavretú reťaz na usvedčenie obžalovaného zo spáchania žalovaného skutku, resp. ktoré by inú alternatívu než vinu obžalovaného nepripustili. Súd v tejto súvislosti uzatvára, že vyššie popísané okolnosti vylučujú súdu urobiť záver, že sa mimo dôvodné (rozumné) pochybnosti preukázalo, že skutok, pre ktorý je obžalovaný stíhaný, je trestným činom“ (str. 22 rozsudku OS Malacky). S poukazom na skutočnosti, uvedené v tomto vyjadrení, si dovoľujeme Krajskému súdu v Bratislave ako súdu odvolaciemu navrhnúť, aby v zmysle dikcie ust. § 319 Trestného poriadku zamietol odvolanie prokurátora ako nedôvodné.“

Krajský súd v Bratislave v konaní o odvolaní prokurátora, nariadil verejné zasadnutie, ktorého sa zúčastnili iba obhajkyňa obžalovaného a prokurátorka krajskej prokuratúry.

Odvolací súd podľa § 293 ods. 7 Tr. por. vykonal verejné zasadnutie bez prítomnosti obžalovaného W.a S.a, nakoľko svojim písomným podaním z 17.01.2023, ktoré bolo doručené na krajský súd toho istého dňa, t. j. 17.01.2023, požiadal, aby sa odvolacie konanie vykonalo v jeho neprítomnosti. Obžalovaný bol na verejné zasadnutie riadne a včas upovedomený (doklad o doručení upovedomenia o termíne verejného zasadnutia bol obžalovaným podpísaný dňa 13.12.2022), pričom obžalovaný bol poučený o možnosti konania verejného zasadnutia v jeho neprítomnosti. Verejné zasadnutie pred odvolacím súdom bolo vykonané aj v neprítomnosti splnomocnenca poškodeného Mgr. A. M., poškodených A. H. a N. H., zástupcov poškodených subjektov Všeobecnej zdravotnej poisťovne, a.s., Bratislava a Sociálnej poisťovne Bratislava, nakoľko na takýto postup boli splnené všetky zákonné podmienky.

Na verejnom zasadnutí pred odvolacím súdom prokurátorka krajskej prokuratúry poukázala na podrobné odôvodnenie podaného odvolania zo strany prokurátora, s ktorým sa v plnej miere stotožnila. Navrhla, aby krajský súd zrušil napadnutý rozsudok v celom rozsahu a vec vrátil súdu prvého stupňa na nové konanie a rozhodnutie.

Obhajkyňa obžalovaného poukázala na písomné vyjadrenie k odvolaniu prokurátora a tohto sa v plnom rozsahu pridržiavala. Navrhla, aby odvolací súd postupom podľa § 319 Tr. por. odvolanie prokurátora ako nedôvodné zamietol.

Krajský súd v Bratislave ako súd odvolací na podklade odvolania prokurátora podľa § 317 ods. 1 Tr. por. preskúmal zákonnosť a odôvodnenosť napadnutých výrokov rozsudku, proti ktorým odvolateľ podal odvolanie, ako aj správnosť postupu konania, ktorému predchádzalo a zistil, že odvolanie prokurátora je síce dôvodné, avšak z celkom iných dôvodov, ako namietal.

Úvodom treba uviesť, že Okresný súd Malacky pôvodne rozhodol odsudzujúcim rozsudkom z 19.11.2018 č. k. 2T/25/2017-453 (vo veci konal a rozhodol samosudca JUDr. Ľubomír Hudák).

Z podnetu odvolania obžalovaného Krajský súd v Bratislave uznesením zo 14.05.2019 sp. zn. 4To/47/2019 zrušil napadnutý rozsudok v celom rozsahu a vec vrátil súdu prvého stupňa, aby ju v potrebnom rozsahu znovu prejednal a rozhodol.

Súd prvého stupňa v intenciách zrušujúceho uznesenia odvolacieho súdu pribral do konania znalecký ústav na podanie znaleckého posudku. Následne na hlavnom pojednávaní boli prečítané znalecké posudky znalcov Ing. Vojtecha Hóbera a Ing. Juraja Korbeľa, ako aj znalecký posudok ústavu - Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, tiež boli prečítané aj ďalšie listinné dôkazy zabezpečené v procesnom spise. Po takto doplnenom dokazovaní okresný súd rozhodol oslobodzujúcim rozsudkom (zo dňa 23.06.2021 č. k. 2T/25/2017-648).

Odvolací súd po splnení prieskumnej povinnosti zistil, že pred súdom I. stupňa boli vykonané na hlavnom pojednávaní po zrušení rozsudku všetky dostupné a potrebné dôkazy na objasnenie skutkového stavu veci v súlade s ustanovením § 2 ods. 10 Tr. por. a tieto okresný súd do prevažnej miery vyhodnotil tak, ako mu to ukladá ustanovenie § 2 ods. 12 Tr. por. Možno preto konštatovať, že konanie na súde prvého stupňa po zrušení rozsudku, bolo vykonané v súlade s ustanovením § 327 ods. 1 Tr. por.

Okresný súd pochybil v tom, keď obžalovaného W.a S.a oslobodil spod obžaloby podľa ustanovenia § 285 písm. b/ Tr. por., hoci správny postup mal byť taký, že obžalovaný mal byť oslobodený spod obžaloby podľa § 285 písm. a/ Tr. por. Takéto pochybenie odvolací súd konvalidoval svojim vlastným rozhodnutím.

Senát krajského súdu vyslovuje, že výrok o vine musí byť založený len na takých dôkazoch, ktoré celkom vylučujú pochybnosť, že žalovaný skutok sa skutočne stal. Ak existujú akékoľvek rozumné pochybnosti, nemožno ich vyložiť v neprospech obžalovaného, ale naopak, je nutné ich vyložiť v jeho prospech. Odsudzujúci výrok môže mať zákonný podklad iba vtedy, ak je v dôkaznom konaní dosiahnutý najvyšší možný stupeň istoty vo vzťahu ku skutku, ktorý možno od ľudského poznania požadovať, a to aspoň na úrovni všeobecného pravidla: „aby bol zistený skutkový stav veci, o ktorom nie sú dôvodné pochybnosti,“ nestačí akýkoľvek vysoký stupeň podozrenia.

Z vykonaného dokazovania vyplýva, a to ani nebolo medzi stranami sporné, že obžalovaný dňa 28.01.2016 v čase o 06.30 hod. viedol nákladné motorové vozidlo zn. Mercedes Benz Actros, bielej farby, ev. č. XSDXXXX, MPZ „CZ“ s návesom zn. Schwarzmuller, ev. č. XSXXXX, MPZ „CZ“, v pravom jazdnom pruhu po diaľnici D2 v smere Česká republika - Bratislava, kde v 44,6 km, následne zišiel pravým kolesom na trávnatý porast mimo vozovku, pri pokuse vrátiť sa späť na vozovku diaľnice zadná náprava ľahača a návesu narazila do zvodidiel na pravej krajnici, čím prišlo postupnému preklopeniu nákladného motorového vozidla na pravú nápravu a nadvihnutiu kolies ľavej strany do vzduchu, až sa vozidlo prevrátilo na pravú stranu cez oba jazdné pruhy diaľnice D2, pričom pri preklápaní nákladného vozidla prišlo k zrážke s osobným motorovým vozidlom zn. Renault Espace, ktoré sa niekoľkokrát prevrátilo a v dôsledku tejto dopravnej nehody poškodený A. H., utrpel otras mozgu ľahkého stupňa, zlomeninu tela čapovca (2. krčný stavec), dilaceračné poranenia palca a ukazováka ľavej ruky, reznú ranu chrbta pravej ruky a viacpočetné povrchové pomliaždenia tváre a trupu, ktoré zranenia si vyžadovali liečenie v trvaní 3 mesiace a jeho spolujazdkyňa poškodená N. H., utrpela krvácanie pod tvrdou mozgovou plenou v ľavej čelovo-temennej oblasti, prelomenie prednej a bočnej steny pravej čelustnej dutiny, zlomeniny III., IV. a V. rebra vpravo, tržnozmliaždenú ranu vlasatej časti hlavy vpravo, viacnásobné pomliaždenia a odreniny tváre a všetkých končatín, pomliaždenie brušnej steny a ramena, ktoré zranenia si vyžadovali liečenia v trvaní 2 mesiace.

Tieto skutkové okolnosti vyplynuli z vykonaného dokazovania na hlavnom pojednávaní, na ktoré sa poukazuje aj v odôvodnení napadnutého rozsudku. Predmetné skutkové okolnosti však nepopisujú protiprávne konanie obžalovaného (t. j. nehovoria nič o trestnoprávnom relevantnom konaní).

Trestnoprávne relevantným konaním je v danej veci len tá časť skutkovej vety obžaloby, ktorá uvádza, že „obžalovaný sa dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, čím porušil ustanovenie § 4 ods. 1 písm. c/ a § 137 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, čo zapríčinilo vznik predmetnej dopravnej nehody, pri ktorej dvaja účastníci tejto nehody utrpeli zranenia,

ktoré si vyžiadali niekoľkomesačné liečenie". Len táto časť skutkovej vety môže napĺňať znaky skutkovej podstaty žalovaného prečinu a preto pre záver o tom, či sa skutok stal alebo nestal, má význam len zistenie, či táto časť skutkových okolností bola dokazovaním nepochybne ustálená (preukázaná).

Ťažiskovou otázkou bolo, či sa obžalovaný W. S. ako vodič nákladného motorového vozidla, nedostatočne venoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, následkom čoho zišiel pravým kolesom na trávnatý porast mimo vozovku a pri pokuse vrátiť sa späť na vozovku diaľnice, došlo k tomu, že zadná náprava ťahača a návesu narazila do zvodidiel na pravej krajnici, čím prišlo postupnému preklopeniu jeho nákladného motorového vozidla na pravú nápravu a nadvihnutiu kolies ľavej strany do vzduchu, až sa vozidlo prevrátilo na pravú stranu cez oba jazdné pruhy diaľnice D2, pričom pri preklápaní nákladného vozidla prišlo k zrážke s osobným motorovým vozidlom zn. Renault Espace, ktoré sa niekoľkokrát prevrátilo a v dôsledku tejto dopravnej nehody poškodení A. H. a N. H. utrpeli zranenia, ktoré si vyžiadali niekoľkomesačné liečenie a či týmto konaním porušil ustanovenie § 4 ods. 1 písm. c/ a § 137 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, (tak ako mu to kladie za vinu obžaloba a vyvodzuje z toho porušenie dôležitej povinnosti uloženej zákonom o cestnej premávke a tým aj naplnenie skutkovej podstaty trestného činu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Tr. zák.) a v kladnom prípade, či táto prípadná nesprávna technika jazdy obžalovaného bola, resp. mohla byť pokrytá nedbanlivostným zavinením obžalovaného. V tomto smere odvolací súd pripomína, že tak ako každý trestný čin, aj trestný čin ublíženia na zdraví podľa § 157 Tr. zák., musí byť zavinený, pričom uvedený trestný čin musí byť zavinený aspoň z nevedomej nedbanlivosti.

Zo znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline z 30.03.2021 č. 33/2021 (na č. I. 504 - 629) vyplynuli nasledovné závery:

- v čase vjazdu jazdnej súpravy na nespevnený okraj bola jazdná súprava v nestabilnom stave; príčinou opustenia vozovky vpravo nebol mikrosprávok vodiča,
- z technického hľadiska je prijateľné, že smerová nestabilita jazdnej súpravy mohla vzniknúť vplyvom poklesu tlaku v pneumatike poslednej nápravy návesu vľavo, pri poklese tlaku v pneumatike zadnej nápravy sa zvýši zaťaženie prvej a druhej nápravy návesu a zníži sa zaťaženie prednej časti návesu, teda aj závesu; y. dôsledku uvedeného sa jazdná súprava mohla stať výrazne smerovo citlivá, čo mohlo rozvinúť vychyľovanie do strán a následné opustenie vozovky,
- z technického hľadiska je prijateľné, že technika jazdy vodiča jazdnej súpravy mohla byť (po prvotnom rozpoznaní miernej smerovej nestability) správna z hľadiska jeho snahy o obnovenie smerovej stability, v dôsledku nevyhovujúceho technického stavu návesu (znížený tlak v pneumatike zadnej nápravy návesu) nebolo možné túto obnoviť a snaha o stabilizovanie vozidla korekciou volantom viedla k rozvoju smerovej nestability a to až do takej miery, že došlo k opusteniu vozovky a vjazdu na nespevnený okraj cesty,
- keďže nebol kontrolovaný tlak v pneumatikách jazdnej súpravy bezprostredne po dopravnej nehode, nie je možné jednoznačne ustáliť či smerová nestabilita bola spôsobená poklesom tlaku, alebo nesprávnym smerovým vedením jazdnej súpravy zo strany vodiča,
- vzhľadom na charakter zdokumentovaných stôp, hmotnosť nákladu, výšku nákladu a stav pneumatík po dopravnej nehode, kde s väčším časovým odstupom je vidieť deformáciu ľavej zadnej pneumatiky aj pri nezaťaženom návese nie je možné vylúčiť, že smerová nestabilita vznikla z dôvodu postupného znižovania tlaku vzduchu v pneumatike ľavej, poslednej nápravy návesu; technickými výpočtami nebolo možné stanoviť presný okamih začiatku smerovej nestability jazdnej súpravy a teda nie je možné vyhodnotiť, či vodič jazdnej súpravy mohol postupným znižovaním rýchlosti stabilizovať jazdnú súpravu tak, aby táto neopustila spevnenú časť vozovky,
- z technického hľadiska nie je možné vylúčiť, že strata smerovej stability jazdnej súpravy spôsobená poklesom tlaku vzduchu ľavej pneumatiky poslednej nápravy návesu (za podmienok nehodového deja) mala za následok taký rozvoj smerovej nestability, ktorú vodič jazdnej súpravy nemohol odvrátiť ani správnou technikou jazdy,
- postupný únik vzduchu z pneumatík návesu vodič jazdnej súpravy nemal možnosť spozorovať; zmenu jazdných vlastností jazdnej súpravy mohol vodič spozorovať až v čase, kedy sa začal náves výraznejšie vychyľovať od priameho smeru jazdy,
- technickými výpočtami nebolo možné vylúčiť ani jednu variantu, ktorú ktoré uviedol znalec Ing. Juraj Korheľ, z technického hľadiska sú obidve alternatívy prijateľné a pomerne rovnocenné,
- ani v prípade alternatívy B (technická závada na pneumatike návesu) nie je možné jednoznačne z technického hľadiska vyhodnotiť techniku jazdy ťahača s návesom, z technického hľadiska možno iba konštatovať, že nie je možné vylúčiť, že vodič jazdnej súpravy ani pri správnej technike jazdy nemohol odvrátiť rozvoj smerovej nestability jazdnej súpravy a teda dopravnej nehode zabrániť nemohol,

- vizuálny spôsob skúmania technického stavu pneumatík návesu nemožno v danom prípade považovať za dostatočný a to s ohľadom na priebeh a charakter predmetnej dopravnej nehody; v danom prípade bolo opodstatnené skúmať, či na ľavej pneumatike poslednej nápravy návesu je technická závada a ak áno, či sa jednalo o dlhotrvajúcu závadu (ktorú bolo možné odstrániť pred jazdou), alebo sa jednalo o náhlu závadu, ktorá vznikla počas jazdy,

- vodič vozidla Renault mohol zadnú časť návesu sledovať od okamihu cca 10 s pred zrážkou, pričom v čase 4,4 s pred zrážkou sa zadná časť návesu nachádzala takmer celou šírkou na pravej krajnici, v tomto okamihu však vodič vozidla Renault nemohol vedieť, že jazdná súprava následne uskutoční vjazd do ľavého jazdného pruhu, pričom vozidlo Renault sa nachádzalo pozdĺžne cca 25,6 m za zadnou časťou návesu, čiže vo vzdialenosti menšej, ako bol minimálny bezpečný pozdĺžny odstup vozidla Renault a jazdnej súpravy (67,6 m).

Pokiaľ sa zo záverov znaleckých posudkov znalcov Ing. Vojtecha Hóboru a Ing. Juraja Korbeľa nedalo dospieť k zhodnému záveru o príčinách posudzovanej dopravnej nehody, tak súd druhého stupňa v názorovej zhode s okresným súdom konštatuje, že ani po doplnenom dokazovaní (na základe posudku znaleckého ústavu) platí, že všetky vykonané dôkazy ešte viac, resp. vo väčšej miere neumožňujú dospieť k jednoznačnému záveru, že príčinou tejto dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy obžalovaného. Do svetla tohto posudzovaného prípadu mohlo viesť znalecké skúmanie pneumatík návesu bezprostredne po dopravnej nehode, aby sa tak objektívne potvrdilo alebo vyvrátilo, či došlo k postupnému úniku vzduchu na niektorej pneumatike návesu, čo mohlo mať následne vplyv na stabilitu celej jazdnej súpravy, avšak k tomuto znaleckému skúmaniu vôbec nedošlo. Znalecký ústav nepovažoval vizuálny spôsob skúmania technického stavu pneumatík návesu v danom prípade za dostatočný a to s ohľadom na priebeh a charakter predmetnej dopravnej nehody; v danom prípade bolo opodstatnené skúmať, či na ľavej pneumatike poslednej nápravy návesu je technická závada a ak áno, či sa jednalo o dlhotrvajúcu závadu (ktorú bolo možné odstrániť pred jazdou), alebo sa jednalo o náhlu závadu, ktorá vznikla počas jazdy; keďže nebol kontrolovaný tlak v pneumatikách jazdnej súpravy bezprostredne po dopravnej nehode, nie je možné jednoznačne ustáliť, či smerová nestabilita bola spôsobená poklesom tlaku, alebo nesprávnym smerovým vedením jazdnej súpravy zo strany vodiča (obžalovaného).

V tomto kontexte treba pripomenúť doposiaľ ustálenú súdnu prax, podľa ktorej, tam, kde nie je možné bezpečne určiť, ktorá z variant skutkového riešenia zodpovedá skutočnosti, volí súd tú, ktorá je pre obžalovaného priaznivejšia.

Vzhľadom na výsledky znaleckého dokazovania, predovšetkým na závery posudku znaleckého ústavu, bolo nutné prijať záver, že prokurátor neunesol dôkazné bremeno ohľadom viny obžalovaného, nakoľko nepredložil také priame dôkazy, resp. aspoň súhrn nepriamych dôkazov, z ktorých by bolo možné bez rozumných pochybností ustáliť, že obžalovaný v dôsledku toho, že sa nedostatočne venoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, došlo ku kolízii jeho nákladného motorového vozidla s osobným motorovým vozidlom zn. Renault Espace, ktoré sa niekoľkokrát prevrátilo, čím porušil ustanovenie podľa § 4 ods. 1 písm. c/ a § 137 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke.

Výrok o vine zo spáchania trestného činu nie je možné založiť na indíciách, domnienkach, alebo do určitej miery pravdepodobných skutkových záveroch. Výrok o vine musí byť založený na skutkovom stave, o ktorom nie sú dôvodné (rozumné) pochybnosti a ktorý nepochybne vyplýva z vykonaných dôkazov.

Odvolacie námietky prokurátora predstavujú len inú hladinu hodnotenia dôkazov (bez akceptovania zásady „in dubio pro reo“), čo je pre obžalobu pochopiteľné. Takéto hodnotenie dôkazov však nadriadený súd nemôže akceptovať, najmä ak v odvolaní sa poukazuje len na určitú časť dôkazov, ale bez ich hodnotenia v celkovom kontexte.

Znovu treba vysloviť, že akýkoľvek vysoký stupeň podozrenia sám osebe nestačí k tomu, aby mohol tvoriť zákonný podklad pre odsudzujúci výrok súdu.

Na základe vyššie uvedených záverov neostalo odvolaciemu súdu nič iné, iba obžalovaného W.a S.a podľa § 285 písm. a/ Tr. por. spod obžaloby prokurátora oslobodiť, pretože nebolo dokázané, že sa stal skutok, pre ktorý je obžalovaný stíhaný. Pre úplnosť treba dodať a zopakovať, že podstatou skutku podľa obžaloby prokurátora malo byť predovšetkým to, že obžalovaný sa dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, čím porušil ustanovenie § 4 ods. 1 písm. c/ a § 137 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, čo zapríčinilo vznik predmetnej dopravnej nehody. Nakoľko však nebolo jednoznačne dokázané, že táto najpodstatnejšia časť tzv. skutkovej vety obžaloby prokurátora sa stala, bolo potrebné uplatniť oslobodzujúci dôvod podľa § 285 písm. a/ Tr. por.

K oslobodzujúcemu dôvodu podľa § 285 písm. a/ Tr. por. stačí, že nie je dokázané, že sa skutok stal, pritom sa však nevyžaduje, že musí byť nepochybné, že sa nestal skutok, resp. nevyžaduje sa dokázanie (rozumná istota), že sa skutok nestal (porovnaj R 13/1982).

S poukazom na to, že krajský súd rozhodol postupom podľa § 285 písm. a/ Tr. por., ohľadom adhézneho konania musel obligatórne aplikovať ustanovenie § 288 ods. 3 Tr. por. a poškodených A. H., N. H., Všeobecnú zdravotnú poisťovňu, a.s., Bratislava a Sociálnu poisťovňu Bratislava, odkázať s nárokom na náhradu škody na civilný proces.

Vzhľadom na vyjadrené úvahy, krajský súd rozhodol na základe odvolania prokurátora spôsobom, vyplývajúcim z výrokovej časti tohto rozsudku, pričom v zmysle § 322 ods. 3 Tr. por. mal dostatok podkladov pre vlastné rozhodnutie.

Predmetné rozhodnutie bolo prijaté senátom krajského súdu pomerom hlasov 3:0.

**Poučenie:**

Proti tomuto rozsudku nie je prípustný ďalší riadny opravný prostriedok.