

Súd: Okresný súd Liptovský Mikuláš
Spisová značka: 3T/106/2019
Identifikačné číslo súdneho spisu: 5619011480
Dátum vydania rozhodnutia: 08. 11. 2021
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: Mgr. Silvia Lesňáková
ECLI: ECLI:SK:OSLM:2021:5619011480.6

ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Liptovský Mikuláš samosudkyňou Mgr. Silviou Lesňákovou na hlavnom pojednávaní dňa 8. novembra 2021 v Liptovskom Mikuláši, takto

r o z h o d o l :

O b ž a l o v a n ý

S.. S. G. X. M. Š. H. Q., nar. XX. XX. XXXX I. N., trvale bytom S. N. XXX/XX, N., zamestnaný,

u z n á v a s a z a v i n n é h o, ž e

dňa 21. 8. 2018 v čase asi o 14.00 hod. viedol osobné motorové vozidlo značky Citroën Jumpy, ev. č. SK 461 BB, po štátnej ceste I/18 v obci Východná smerom na obec Hybe, okres Liptovský Mikuláš a v úseku klesajúcej cesty pri amfiteátri Východná, obehol cyklistu a v úmysle odbočovať vpravo na miestnu komunikáciu, pričom cyklistovi L. E., nar. X. XX. XXXX, bytom G. XX/X, Y. Š.Y., okres K., jazdiacemu rovno po hlavnej ceste, nedal prednosť a zaradením sa pred neho vytvoril pre neho náhlu prekážku, v dôsledku čoho cyklista L. E. nestihol zabrzdiť bicykel a ani sa vyhnúť vozidlu, predným kolesom narazil do pravej zadnej časti nárazníka vozidla, následne tvárou narazil do pravého zadného okna vozidla a spadol na vozovku, pričom utrpel pomliaždenie a zakrvácanie do mozgu v spánkovej oblasti vpravo s krvácaním medzi mäkké mozgové blany, zlomeninu čelovej kosti vľavo s vtlačením úlomkov do ľavej čelovej dutiny, zlomeninu vnútornej steny v strope ľavej očné, kožnú odreninu v oblasti hornej pery, pomliaždenie ľavého predlaktia a ľavého predkolenia, na ktoré bol liečený a obmedzený v obvyklom spôsobe života najmenej po dobu 8 týždňov, pričom obžalovaný nesprávnym spôsobom jazdy na motorovom vozidle porušil ustanovenia § 4 ods. 1 písm. e/ a § 19 ods. 6 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov,

t e d a

inému z nedbanlivosti spôsobil ťažkú ujmu na zdraví a čin spáchal závažnejším spôsobom konania - porušením dôležitej povinnosti uloženej mu podľa zákona,

č í m s p á c h a l

prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Trestného zákona (s použitím § 138 písm. h/ Trestného zákona).

Za to sa

o d s u d z u j e:

Podľa § 157 ods. 2 Trestného zákona s použitím § 38 ods. 2 Trestného zákona a § 56 ods. 1, ods. 2 Trestného zákona na peňažný trest vo výmere 2.000,- (dvetisíc) Eur.

Podľa § 57 ods. 3 Trestného zákona pre prípad, že by výkon peňažného trestu mohol byť úmyselne zmarený mu súd u s t a n o v u j e náhradný trest odňatia slobody vo výmere 1 (jeden) rok.

Podľa § 61 ods. 1, ods. 2 Trestného zákona mu súd u k l a d á trest zákazu činnosti viesť všetky druhy motorových vozidiel na 2 (dva) roky.

Podľa § 287 ods. 1 Trestného poriadku súd obžalovanému u k l a d á povinnosť nahradiť poškodenému L. E., nar. X. XX. XXXX I. F., Č. V., trvale bytom G. XX/X, Y. Š., okres K., škodu vo výške 3.434,40 eura.

o d ô v o d n e n i e :

Prokurátorka Okresnej prokuratúry Liptovský Mikuláš podala dňa 29. 11. 2019 na S.. S. G. obžalobu pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Trestného zákona (s poukazom na § 138 písm. h/ Trestného zákona), pre skutok uvedený vo výrokovej časti rozsudku.

Obžalovaný na hlavnom pojednávaní nemal záujem uzavrieť dohodu o vine a treste s prokurátorkou a po zákonom poučení v súlade s ustanovením § 257 ods. 1 písm. a/ Trestného poriadku vyhlásil, že je nevinný.

V prípravnom konaní obžalovaný vypovedal, že dňa 21. 8. 2018 asi o 14.00 hod. viedol, ako vodič osobné motorové vozidlo zn. Citroën Jumpy ev. č. SK 461 BB po štátnej ceste I/18 v obci Východná v smere Važec - Východná. Predbiehal cyklistu asi 700 m pred samotným odbočovaním v mieste, kde je to dovolené, čo je vyznačené aj vodorovnou dopravnou značkou - stredová prerušovaná čiara. Po predídení cyklistu sa pred neho zaradil s dostatočným odstupom tak, aby cyklistovi nevzniklo žiadne nebezpečie, ani nebol žiadnym spôsobom ohrozený. Rýchlosť cyklistu bola vyššia, než je tomu bežné pri iných cyklistoch. Mohol ísť dolu kopcom asi aj 50 km/h. Pred samotným odbočením, dal znamenie o zmene smeru jazdy doprava, a to vo vzdialenosti 150 m. Cyklistu za sebou registroval a očakával, že ho obíde po pravej alebo po ľavej strane. Svoje vozidlo začal spomaľovať, cyklista na to nezareagoval a ešte pred odbočením do zadnej časti vozidla narazil, preto nie je pravdivé jeho tvrdenie, že mu vytvoril náhlu prekážku na ceste. Pokiaľ by sa venoval vedeniu svojho bicykla, obišiel by ho. Po tom, čo sa stala udalosť, vystúpil z vozidla spolu so spolujazdkyňou F. Q. a šli sa pozrieť za vozidlo, kde na ceste ležal cyklista, ktorému pomohli vstať zo zeme. Tento z miesta nehody chcel odísť, vravel mu, aby na miesto nevolal políciu, ani sanitku. Nepočúvol ho a privolal ich. Po príchode RZP cyklista odmietal nastúpiť do sanitky s tým, že mu nič nie je a chce ísť domov. Napokon ho do sanitky naložili, odviezli do nemocnice. Na vozidle žiadnu škodu nevidel, cyklista stále hovoril, že má slabé brzdy a nestihol zabrzdiť. Cyklista na hlave nemal prilbu, čo si všimol už pri jeho predbiehaní a bolo to zvláštne, pretože všetci cyklisti majú mimo obce na hlave prilby a tento ju mal pripevnenú na riadidlách bicykla, tak ako je to vyobrazené na fotkách č. 17, 18, 19, 20 znaleckého posudku č. 54/2018. Dopravnú nehodu podľa neho zaviniť cyklista, nie on. Pred dopravnou nehodou bol zdravý po duševnej aj telesnej stránke, neužíval pred jazdou žiadne lieky, alkohol ani iné návykové látky. Držiteľom vodičského preukazu je približne 20 rokov a jazdí výlučne na osobných motorových vozidlách ročne aj 20.000 km. Ráno pred jazdou sa cítil dobre, dostatočne odpočínutý, vyspatý. Jazdu začal asi o 13.00 hod. smeroval od Štrby k Východnej, prešiel asi 20 km a viezol deti do detského tábora. Poveternostné podmienky boli dobré, hustota premávky nebola skoro žiadna, mal zapnuté bezpečnostné pásy a venoval sa vedeniu vozidla. Svetlá mal zapnuté podľa automatického systému. Situácia pred nehodou bola rovnaká, ako počas celej jazdy. Vozovka bola suchá, netelefonoval, s posádkou vozidla nekomunikoval. Pred predídením cyklistu jazdil v strede svojho jazdeného pruhu. Premávka pred a za vozidlom nebola žiadna. Cyklista išiel popri pravej vodiacej čiare, rýchlo a bez prilby. Podľa neho nehoda vznikla nedodržaním bezpečnej vzdialenosti cyklistu od vozidla a jeho vyššej rýchlosti. Cyklista narazil do zadnej časti vozidla, jemu na vozidle nevznikla žiadna škoda. Cyklista nemal vonkajšie poranenia, odviezla ho RZP. Určite nejazdil riskantne ani nebezpečne, lebo viezol deti z detského tábora na výlet, takže pri šoférovaní bol opatrný.

Pri svojej ďalšej výpovedi vypovedal rovnako, že cyklistu začal predbiehať asi 700 m pred samotným odbočovaním. Cyklistu predbiehal v mieste, kde je to dovolené a teda vyznačené vodorovnou dopravnou značkou - stredová prerušovaná čiara. Po predídení cyklistu sa pred neho zaradil s dostatočným odstupom, pred samotným odbočením dal znamenie zmeny smeru jazdy doprava a vo vzdialenosti 150

m pred odbočením. Cyklistu za sebou registroval, očakával, že ho obíde po pravej alebo ľavej strane. Svoje vozidlo začal spomaľovať, na čo cyklista nezareagoval a pred samotným odbočením do zadnej časti vozidla vrazil a preto nie je pravdivé jeho tvrdenie, že mu vytvoril náhlu prekážku na ceste. Pred odbočením si skontroloval spätné zrkadlá aj pravé bočné zrkadlo, v ktorom cyklistu nevidel, pretože bol priamo za ním. V ostatnom poukázal na svoju predchádzajúcu výpoveď. Hlásenie poisťovni neurobil, pretože na vozidle nevznikla žiadna škoda. Škodu, ktorú si uplatnil poškodený si svojim konaním zavinil sám nesprávnym spôsobom jazdy na bicykli a nedostatočným venovaním sa vedeniu vozidla. Podľa neho cyklista neskoro zareagoval na to, že spomaľuje, nevenoval sa vedeniu vozidla v dostatočnej miere. Mal nedostatočne funkčné brzdy na bicykli. Ako sám uviedol, nedodržel dostatočný rozstup medzi pred ním idúcim vozidlom, čo malo za následok, že vrazil do zadnej pravej časti motorového vozidla. On zrážke nevedel nejako zabrániť, dodržel všetky ustanovenia zákona o cestnej premávke a za nepozornosť cyklistu nenesie žiadnu zodpovednosť.

Obžalovaný na hlavnom pojednávaní dodal, že v aute boli deviaty, okrem neho ako vodiča bola spolujazdkyňou svedkyňa Q., ktorá je vychovateľkou a ďalšie osoby boli maloleté deti z tábora. Pred odbočovaním, keďže cyklistu pred predbiehaním vnímal, spomalil, počkal, aby prešiel okolo neho, čo sa bohužiaľ nestalo. To, že cyklistu vnímal, že za ním ide bolo z dôvodu, že ho predtým obehol. V spätnom zrkadle ho nevidel. Cyklista tvrdil, že má nejaké slabé brzdy, keby mal hydraulické, tak, že by ubrzdil. Cyklista nemal prilbu na hlave, čo si všimla jeho spolujazdkyňa, aj deti. Prilbu neskôr našli, mal ju uviazanú na bicykli, omotanú spôsobom, ako je to na fotografii vyhotovenej po nehode. Policajti sa pred ním vyjadril, že za to môže cyklista, ktorý nedodržel bezpečnú vzdialenosť, nie on, no po vypočutí cyklistu policajti zmenil rétoriku. Po ceste sa orientoval podľa navigácie, takže vedel, kde bude odbočovať a očakával, že ho cyklista obehne po pravej strane. Keď do neho narazil, s vozidlom bol v ľavej časti svojho jazdného pruhu, keďže plánoval odbočovať a podvedome mu vpravo robil priestor na obehnutie. Smerovku odbočovania mal zapnutú. Cyklista narazil do pravej strany zadnej časti vozidla. Motorové vozidlo neostalo na mieste nehody, pretože asi spanikáril a nechcel robiť prekážku v ceste, keďže miesta predchádzala zákruta, z ktorej mohlo vybehnúť iné auto. Miesto nehody neoznačil výstražným trojuholníkom, pretože auto dal z cesty preč. Vodičský preukaz má asi 20 rokov a bolo to prvýkrát, čo mal dopravnú nehodu. Pri obiehaní mohol ísť rýchlosťou 70-80 km/h. Keď došlo k nárazu, spomaľoval, takže jeho rýchlosť mohla byť asi 15-20 km/h. Po náraze s poškodeným komunikoval. Dopravná nehoda nebola najprv hlásená poisťovni, pretože nemal žiadnu škodu, po začatí trestného stíhania to ohlásili, keďže si poškodený uplatňuje škodu. Od poisťovne odpoveď nemá. Ohľadne priebehu konania sa s poškodeným nebavil. Od nehody ho nekontaktoval. Od policajta vie, že poškodený sa pri prvotných úkonoch vyjadril, že nič nechce riešiť, no neskôr, keď ho vypočúval, si škodu žiadal a zrejme sa s niekým radil, aby získal nejaké finančné odškodnenie. Policajti, ktorý riešil túto vec by to dosvedčil. Po tom, čo cyklistu obehol až po samotnú križovatku, kde chcel odbočovať, ubehlo niekoľko 100 metrov, možno ± 500 metrov. Po zaradení sa pred cyklistu ho neregistroval v spätnom zrkadle, ani v ľavom ani v pravom. Jazdil zrejme v strede pruhu za ním. Vzadu je fólia a taktiež hlavy spolujazdcov, takže tam vidieť nemohol, taktiež ho nevidel ani v strednom vnútornom spätnom zrkadle. Pred samotným odbočením ho neregistroval v spätných zrkadlách, len tušil, že je za ním, keďže ho obiehal. Kamera vo vnútri tohto motorového vozidla nainštalovaná nebola.

Súd na hlavnom pojednávaní ďalej vykonal dokazovanie výsluchom poškodeného L. E., svedkyne F. Q., osoby podávajúcej odborné I. F. Z. N., znalca F. S. P. a prečítaním znaleckého posudku z odboru zdravotníctva, odvetvie traumatológia a listinných dôkazov.

Svedok a poškodený L. E. v prípravnom konaní vypovedal, že dňa 21. 8. 2018 asi o 09.00 hod. vyrazil na svojom cestnom bicykli zn. COLNAGO z Tatranskej Štrby na Liptovskú Maru. Pred jazdou bol riadne oddychnutý, alkoholické nápoje nepožíval. Počas jazdy mal na hlave riadne upevnenú cyklistickú prilbu. Plne sa venoval vedeniu bicykla, s bicyklom sa držal tesne pri bielej čiare z ľavej strany. Šiel po hlavnej ceste cez obec Važec, potom vošiel do obce Východná, pričom v časti, ako sa začína amfiteáter Východná v klesaní ľavotočivej zákruty bol predchádzaný mikrobused striebornej farby, a to tým spôsobom, že počas toho, ako ho predchádzal jeho vodič, išiel tesne popri ňom, čiže nemal šancu sa niekam vyhnúť. Následne ho vozidlo predbehlo, zaradilo sa tesne k pravej krajnici, pričom vzdialenosť jeho predného kolesa a zadnej časti vozidla bola najviac tri metre. Potom vodič tohto vozidla začal náhle brzdiť a v tento moment bicykel viedol rýchlosťou cca 45-50 km/h. Keďže to bolo dole kopcom, vytvoril mu náhlu prekážku, v dôsledku čoho nemal možnosť sa vozidlu vyhnúť, keďže vodič vozidla chcel odbočiť vpravo na miestnu komunikáciu a s vozidlom spomalil možno na 20 km/h, nemal možnosť bicykel na takom krátkom úseku zabrzdiť, pretože oboma rukami držal riadidlá a aby mohol brzdiť, musel by ruky prehmatnúť do spodnej polohy, aby mohol stlačiť brzdy, čo v ten moment nebolo

možné. Inštinktívne strhol riadenie bicykla vpravo, no nárazu nedokázal zabrániť, lebo pred ním bolo vozidlo a po pravej strane cesty sa nachádzalo zvodidlo, tak došlo k nárazu súčasne ľavej časti riadidla bicykla - barana, predného kolesa a následne cyklistickej prilby, ktorú mal na hlave do zadnej časti auta - zadného okna a k nárazu jeho tvárovej časti - čela do zadného stierača. Toto všetko sa odohralo v rýchlosti asi 45 až 50 km/h, čo bola jeho rýchlosť. Po náraze spadol na cestu niekde ku pravému zvodidlu v smere jazdy, zotrvačnosťou spravil asi dva až tri kotrmelce. Precitol sa ako leží na ceste, vozidlo, do ktorého narazil, bolo mimo cestu vpravo v uličke. Prišli k nemu nejaké osoby, bol dezorientovaný, snažil sa prekonať bolesť celého tela, všetko sa mu točilo. Vstal, nebol schopný sám prejsť ani krok. Pomohli mu prejsť k nejakému domu, kde ho posadili na stoličku. Po určitej dobe vytiahol foťák z ľadvinky, ktorú mal zapnutú okolo pása a odfotil si auto, ktoré ho zrazilo. Keďže bol zranený, bola privolaná sanitka. Po príchode ho ošetrili a odviezli na vyšetrenie do nemocnice v Liptovskom Mikuláši, kde bol ošetrovaný, podrobený dychovej skúške a hospitalizovaný v nemocnici asi na týždeň. Lekárom mu bolo povedané, že utrpel pomliaždenie mozgu, krvácanie do mozgu, prasknutie lebečnej kosti v oblasti ľavej nadočnice, silné narazenie ľavého lakťa a odreniny po celom tele. Po prepustení z nemocnice si na OR PZ v Liptovskom Mikuláši vyzdvihol svoj bicykel, ktorý si ohliadol a zistil, že riadidlá sú stočené doprava, spadnutá reťaz, inak bicyklu nebolo nič, na ňom mu žiadna škoda nevznikla. Domov sa dopravil vlakom, na pokyn lekára bol v kľudovom režime. Ráno nemohol prudko vstať, pretože mal motanie hlavy. Nemohol chodiť vonku na prudké slnko, nemohol ísť na bicykel. Pri zmene tlaku trpel bolesťou hlavy, trvalo to asi dva mesiace, počas ktorých užíval antibiotiká a nejaké lieky. Jeho dovolenka sa z dvoch týždňov predĺžila na dva neplatené mesiace, čo ho stálo nemalé finančné prostriedky, pretože pracuje ako kuchár v zahraničí, pričom mal nastúpiť 1. 9. 2018 do práce do Virgentalu v Rakúsku, kde mal mať na starosti chatu, takže za dva mesiace na maródke prišiel o cca 4.000,- Eur. Po úraze bol trikrát u obvodného lekára, ktorý mu povedal, aby dodržiaval kľudový režim, že ho nebude evidovať ako pacienta, lebo nemá u neho zdravotnú kartu, ale predpísal mu lieky na uzdravenie vnútorných zranení. Absolvoval vyšetrenie u znalca S.. E., kde mu robili röntgen lebky. Znalec mu povedal, že mal prasknutú lebku, pričom zranenia obodoval na 180 bodov, t. j. 3.283,- Eur, čo sa skoro rovná sume, o ktorú za dva mesiace doma prišiel. Od poisťovne nedostal žiadne finančné odškodnenie. Od vodiča, ktorý mu vytvoril náhlu prekážku, pri ktorej došlo k dopravnej nehode a jeho zraneniu si nebude uplatňovať žiadne odškodnenie, je rád, že sa zdravotne zotavil, nemá žiadne trvalé následky a v súčasnosti sa už cíti zdravý, takže ako odškodnenie bude považovať za dostatočné vyplatenie finančných prostriedkov za obodované zranenia. Z jeho pohľadu, keby vodič vozidla, ktoré ho predchádzalo, sa s vozidlom nezaradil tesne pred jeho bicykel a dal mu priestor na to, aby mohol bezpečne prejsť, vôbec by nedošlo ku kolíznej situácii. Keďže ho natvrdo zblokoval, vytvoril mu stenu a on nemal šancu, aj keby intenzívne brzdil, aby zabrzdil, čo môže povedať úplne vážne, pretože na bicykli jazdí už dlhú dobu, osem rokov pretekal. Aby mohol v takom kopci zabrzdiť, potreboval by pri rýchlosti 50 km/h brzdnu dráhu minimálne 10 metrov na rovnom úseku cesty.

Na hlavnom pojednávaní poškodený doplnil, že išiel smerom dolu do dediny. Obžalovaný ho s vozidlom obehoval v mieste, kde je plná biela čiara. Zaradil sa tesne pred ním tak, že nemal ani čas stlačiť brzdy. Keďže chcel náhle odbočiť do pravého uhla, dupol na brzdy. V uzavretej obci išiel od amfiteátra vo Východnej k rodinnému domu pozrieť kamaráta. Prilbu mal upevnenú na baranoch bicykla, podľa vyhlášky nie je povinný mať v obci prilbu na hlave. Celé sa to odohralo na 50-tich metroch. V okamihu, keď ho zaregistroval vedľa seba až do okamihu nárazu mohlo ubehnúť 50 metrov. Vozidlo vnímal ako prekážku, ktorá sa nedala minúť. Keď ho s vozidlom obiehal, išiel po pravej strane jazdného pruhu vedľa bielej okrajovej čiary, takže ho musel obehnúť cez plnú čiaru. Od odbočky, kde chcel vodič odbočiť, boli asi 50-60 metrov. Či malo auto zapnutú smerovku si nevšimol, pretože pred sebou videl len zadné dvere. Nevidel ani brzdové svetlá. To, že spomaľuje poznal až nárazom, pretože auto zrazu stálo. Ruky počas jazdy držal na brzdách, tak sa jazdí na pretekárskom bicykli a má dlhodobú prax, pretože sa 30 rokov súťažne zúčastňoval pretekov v cestnej cyklistike. Brzdy sa na jeho bicykli nijako nepodhmatujú. Pokiaľ je napísané v jeho výpovedi, že „na to, aby som mohol brzdíť, by som musel ruky prehmatnúť do spodnej polohy, aby som mohol stlačiť brzdy, čo v ten moment nebolo možné“, to písal policajt, ale nemôže brzdíť tým, že bude podhmatovať, to je proti logike. Brzdy už držal, no vodič auta mu nedal šancu zareagovať. Je pravda, že zápisnicu podpísal, no je to tam zle formulované. Po náraze odišiel vodič s autom z cesty. Celý čas bol pri vedomí, vozidlo si potom aj odfotil, má to niekde uložené. Liečený bol dva týždne v nemocnici a potom v domácom liečení. Točenie hlavy s lekármi riešil možno aj rok potom. V súčasnosti sa už cíti dobre. Túto cestu veľmi dobre pozná. Od miesta jeho bydliska v Tatranskej Štrbe je Východná cca 9 km. Po nehode ho obžalovaný nekontaktoval.

Poškodený poukázal na to, že neskôr o tejto udalosti rozmýšľal a spomenul si, že prilbu v dedine nemal, pretože predtým bol pri amfiteátri pri hlavnej bráne, kde si prezeral sochy, tam si ju dal dole, upevnil na bicykel a napojil sa na hlavnú cestu. Nehoda sa stala v úseku medzi hlavnou bránou amfiteátra a ďalšou odbočkou ku amfiteátru. Odbočka, kde chcelo odbočovať motorové vozidlo je vyššie, než spodná odbočka ku amfiteátru. Pokiaľ sa v jeho výpovedi uvádza, že išiel cez obec Važec, potom vošiel do obce Východná a následne bol predchádzaný mikrobusedom striebornej farby, je pravda, že nespomenul, že sa zastavil pri amfiteátri Východná, ale nepovažoval to vtedy za dôležité. Pri svojej jazde bol v čase nárazu od vodiacej čiar napravo asi 30-40 cm. Počas jazdy bol pripravený brzdiť a zastaviť, ale nemal šancu. Ak jeho ako cyklistu vozidlo obieha a potom odbočuje vpravo pred ním, tak ho určite obieha z ľavej strany, nie z pravej, to je logické. Či vozidlo prešlo pri obiehaní cez stredovú čiaru nemohol vidieť, pretože bolo vedľa neho, ak vychádza zo šírky pruhu, šírky jeho ako cyklistu, odstupu od neho a šírky vozidla, tak mu vychádza, že nutne musí prejsť za stredovú čiaru. Brzdiť nezačal, pretože, keď ho vozidlo obieha, nemá dôvod brzdiť. Ani vtedy nebezpečie necítil. Cítil ho až tesne pred nárazom.

Poškodený po nahliadnutí do fotografií na č. I. 168 (fotografia č. 8 odborného vyjadrenia) uviedol, že začiatok obiehacieho manévru mohol nastať v úseku, kde nabral rýchlosť cca 40 km/h, teda motorové vozidlo muselo ísť rýchlejšie. V danom úseku po jeho ľavej strane bolo záchytné parkovisko amfiteátra. Na danej fotografii poškodený vyznačil približné miesto začiatku obiehacieho manévru (bod 1) a miesto, kde sa vodič zaradil pred neho a ukončil obiehací manéver (bod 2). Čo sa týka verzii vypracovaných v odbornom vyjadrení po nahliadnutí do fotografií č. 9, č. 11 a č. 12 súhlasil s tým, že to prebehlo takto, ako je to nasimulované a po nahliadnutí do fotografie č. 19, č. 20 uviedol, že vzdialenosť medzi ním a motorovým vozidlom po obehnutí v žiadnom prípade nemohla byť 24,5 m. Čo sa týka rýchlosti, odhadom mohol ísť nad 40 km/h, pretože úsek 100 metrov mu postačuje, aby sa na túto rýchlosť dostal. Na zabrzdenie potrebuje cca 10 metrov v závislosti od povrchu vozovky a tiež od toho, či ide z kopca. Toto bolo z kopca, ale povrch vozovky bol dobrý, čiže by mu postačovalo 10 až 15 metrov na zastavenie. To, že sa zaradil pred neho, nie je nič nové pre neho, avšak to, že náhle zastal, bolo prekvapujúcim momentom, kedy už nestihol ubrzdiť. Auto vedľa seba registroval približne 50 metrov od odbočky, kde chcelo auto odbočovať vpravo. S bicyklom išiel po dobrom asfalte, čo je za bielou čiarou, aká je tam krajnica nevie, lebo po nej sa nejazdí.

Na otázku obžalovaného, prečo vo viacerých bodoch svoju výpoveď na hlavnom pojednávaní oproti predchádzajúcej výpovedi zmenil, poškodený uviedol, že aj otázky prichádzali iné. Policajt sa ho pýtal na nehodu, ale nepýtal sa ho, čo robil vo Východnej a na nejaké sochy, ktoré bol obzerať. Preto mal za to, že svoju výpoveď nezmenil, ale doplnil.

Z výpovede svedkyne F. Q., spolujazdkyne z osobného motorového vozidla zn. Citroën Jumpy vyplynulo, že dňa 21. 8. 2018, niekedy poobede, nasadla do motorového vozidla Citroën Jumpy dopredu na pravú stranu vedľa vodiča, sedela bližšie pri pravom okne. Riadne sa pripútala bezpečnostným pásom a vyrazili z Račkovej doliny do Agro farmy v obci Východná. Pamätala si, že bolo pekné, slnečné počasie, pri jazde ju slnko neoslepovalo. Keď vchádzali do obce Východná, šli dole kopcom a neregistrovala žiadneho cyklistu, ktorého by obchádzali, pozerala sa skôr na okolitú prírodu. Následne chcel vodič odbočiť doprava a ešte pred odbočením doprava začula tupý náraz. Vodič ihneď zastavil a spoločne s ním ihneď vystúpili z vozidla. Po vystúpení zistili, že do nich narazil cyklista, a to do zadnej časti ich vozidla. Cyklista už stál na vlastných nohách, z miesta chcel odísť a stále rozprával, nech na miesto nevolajú políciu ani sanitku. S ich vozidlom ešte ani len nezačali odbočovať na danú ulicu, keď do nich cyklista narazil. Cyklista nemal na hlave prilbu, mal ju zavesenú na riadidlách bicykla. Mal ju tam len omoťanú, čo mu aj vytkla, prečo ju nemá na hlave. Na vozidle nevidela žiadnu škodu. Cyklista stále niečo hovoril, že má slabé brzdy a nemohol stihnúť ubrzdiť. Niekoľko privolať na miesto rýchlu zdravotnú službu. Cyklista odmietal nastúpiť do sanitky. Napokon ho z miesta odviezli do nemocnice. Vodič potom nasadol do vozidla a vozidlo premiestnil do ulice, kam chcel odbočiť, aby na ceste nezavadzal. Čo sa týka jazdy vodiča, jazdil bezpečne a primeranou rýchlosťou. Podľa nej dopravnú nehodu zavinil cyklista a nie vodič. Na hlavnom pojednávaní svedkyňa F. Q. vypovedala ako v prípravnom konaní a dodala, že jazdu vnímala kľudne, vodič podľa nej nešiel rýchlo. Necítila, že by vodič brzdiť. Sledovala okolie, prírodu. Vôbec si nepamätala, že by s autom obiehali cyklistu. Ako ďaleko pred odbočkou auto stálo, vôbec nevie odhadnúť. Bola aj v šoku a nemá ani dobrý odhad. To, že tam bola odbočka vnímala, no ako ďaleko nevie. Celú situáciu citlivo vnímala a prežívala s cyklistom, pomáhala mu. S odstupom času si už nepamätala, či keď vystúpili z auta, stál na vlastných nohách alebo mu pomáhala vstať. Pri jazde alebo pri odbočovaní nepociťovala žiadne prudké brzdenie. Vnímala potom náraz. Nevedela, prečo chcel cyklista odísť, asi

bol v šoku, hovoril niečo o brzdách, nevedela, čo presne vravel. Nevedela sa vyjadriť, prečo necítila brzdenie. Nie je vodička.

Z výpovede osoby podávajúcej odborné vyjadrenie F. Z. N., ktorý vypracoval odborné vyjadrenie na základe požiadavky strany obhajoby, vyplýva, že podkladom pre jeho vypracovanie boli záznam dopravnej nehody, zápisnice o obhliadke miesta dopravnej nehody, fotodokumentácia z miesta dopravnej nehody (21 farebných fotografií), zápisnica o výsluchu obvineného S. S. G.H. zo dňa 27. 9. 2019, zápisnice o výsluchu svedka poškodeného L. E. zo dňa 3. 6. 2019 a svedkyne F. Q. zo dňa 27. 5. 2019, stanovisko k požiadavke o spracovanie znaleckého posudku I.E. F. N. U. zo dňa 28. 10. 2019. Nestotožnil sa so závermi F. N. U. v plnom rozsahu, kde skonštatoval, že vodič vozidla Citroën, p. G. svojou technikou jazdy vytvoril cyklistovi L. E. náhlu prekážku, následkom ktorej došlo k nárazu bicykla do zadnej časti vozidla. K uvedenému tvrdeniu došiel na základe fotografií poškodeného vozidla (str. 9 odborného vyjadrenia, obrázok č. 3). Z výpovede uvedeného cyklistu vyplýva, že dole kopcom jazdil rýchlosťou 45 až 50 km/h, táto rýchlosť vzhľadom na klesanie v danom úseku je technicky možná. Ďalej cyklista uviedol, že pred zrážkou nestihol brzdiť a narazil do vozidla, ktoré podľa jeho odhadu náhle znížilo rýchlosť jazdy na 20 km/h, rozdiel rýchlosti je 25 až 30 km/h. Vzhľadom na ďalšie podklady, ktoré sú aj obsahom výpovede daného cyklistu, rozsahu poškodenia bicykla, rozsahu jeho zranení, s rozsahom zistených stôp na zadnom čele vozidla Citroën Jumpy, je názoru, že v čase nárazu bicykla do zadnej časti vozidla, tento rozdiel rýchlosti bol podstatne nižší, menší. Cyklista vo svojej výpovedi (str. 5 odborného vyjadrenia) uvádza aj to, že v čase nárazu, narazil telom do zadnej časti vozidla, a to aj čelom do zadného stierača. Porovnaním fotografie vozidla po náraze, ramienko stierača je opatrené plastovým krytom a na tomto plaste nie je otreť ani prach. Prach je otreť na skle dverí bližšie naľavo od ramienka stierača, pri posudzovaní situácie od pravého rohu vozidla jeho stredu. Poukázal na to, že ak by v čase nárazu bicykla do vozidla bol rozdiel rýchlosti tých 25 až 30 km/h, na uvedených dverách by ostal minimálne odtlačok po tele chodca, kde by došlo minimálne k oteru prachu, najpravdepodobnejšie aj k deformácii plechu, prípadne k poškodeniu zadného skla. Podľa záznamu o dopravnej nehode, v zápise podľa výpovede poškodeného, mal utrpieť aj prasknutie lebečnej kosti v oblasti ľavej nadočnice. Ak ku tomu zraneniu došlo v čase kontaktu s vozidlom, nemohlo to byť s kontaktom ramienka stierača. Ďalšia ostrá hrana, ktorá sa tam nachádza je kľučka dverí, mohlo to byť o kľučku dverí. Z toho vyplýva aj aktuálna poloha cyklistu s bicyklom voči zadnej časti vozidla. Nikde inde k týmto zraneniam nemohlo dôjsť. Ďalšia stopa je pozorovateľná v oblasti zadného nárazníka, ktorá svojim tvarom a priebehom korešponduje s tvarom predného kolesa bicykla. Na základe týchto podkladov vyhodnotil, že v čase nárazu do zadnej časti vozidla, koleso bicykla sa nachádzalo vo vzdialenosti 45 až 50 cm od pravého okraja vozidla. V zápisnici o obhliadke miesta dopravnej nehody je označený priebeh a poloha stopy č. 1 zanechanéj oterom pedálu na ceste. S poukázaním na túto stopu je technicky odôvodnené tvrdenie, že v čase zrážky bicykel sa nenachádzal pri pravom okraji vozovky, pri pravej bielej vodiacej čiare, ako to uvádza cyklista, ale nachádzal sa približne v strede šírky pravého jazdného pruhu, vo vzdialenosti približne 1,8 m od pravej vodiacej čiary (str. 10 odborného vyjadrenia). Vzhľadom na takto technicky spresnenú polohu miesta zrážky a polohu kontaktnej stopy na zadnom nárazníku vozidla Citroën Jumpy, je technicky preukázateľné tvrdenie, že v čase zrážky dané vozidlo sa nenachádzalo pri pravom okraji vozovky, ako to tvrdí cyklista. Pri riešení techniky pohybu vozidla a bicykla do miesta zrážky v súlade s obsahom predložených výpovedí technicky analyzoval pohyb vozidla a bicykla (str. 14-21), ktorý korešponduje s obsahom predloženej výpovede poškodeného cyklistu, aby ostala zachovaná technická prijateľnosť zanechaných stôp na vozidle, v čase zrážky, vozidlo by sa malo pohybovať rýchlosťou približne 28 km/h, cyklista 36 km/h. Ak by cyklista jazdil 50 km/h, použil však rýchlosť 60 km/h, pretože vzhľadom na klesanie by mohol až takúto rýchlosť dosiahnuť, vzhľadom na klesanie a ním uvádzanú techniku, že nebrzdil, už pri takýchto nárazových rýchlostiach, výbehová rýchlosť, čiže rýchlosť pohybu cyklistu po zrážke by bola 28 km/h, dostatočne vysoká a s poukázaním na rozsah poškodenia bicykla. Podľa záznamu z nehody, kde opísal rozsah poškodenia bicykla policajt: „Po nehode pojazdny, v prednej časti bicykla odreté riadenie“, mu však vychádza, že výbehová rýchlosť bicykla 28 km/h je vysoká. Následne zhodnotil technickú prijateľnosť výsledkov vykonanej počítačovej simulácie pohybu vozidla Citroën Jumpy a bicykla s cyklistom. V stručnosti uviedol, že tento vzájomný pohyb vozidla je technicky možný len za predpokladu intenzívneho brzdenia vozidla Citroën Jumpy. Uvedené, ale je v rozpore s obsahom výpovede svedkyne Q., z ktorej vyplýva, že žiadnu dynamickejšiu zmenu rýchlosti počas toho, ako sa viedla vo vozidle, nepocítila. Tým je technicky prípustné tvrdenie, že vozidlo Citroën Jumpy cyklistu mohlo predbehnúť ešte pred samotným nájazdom do oblúkovito pravotočivej zákruty. Technicky sa nedá vylúčiť ani v mieste uvádzanom vodičom vozidla. Poškodený cyklista v predloženej výpovedi uviedol, že vozidlo mu vytvorilo náhlu prekážku, v dôsledku čoho on nemal možnosť vyhnúť sa vozidlu. Ak by tomu tak skutočne bolo a on jazdil pri pravom okraji vozovky, ako to uvádza, tak kontaktná stopa

s bicyklom na zadnom nárazníku vozidla Citroën Jumpy by nemohla byť v takej vzdialenosti, ako bola fotograficky zdokumentovaná, bola by v oblasti pravého zadného rohu vozidla alebo na pravom boku vozidla. Vzhľadom na zanechanú stopu č. 1, k zrážke nedošlo tak, ako to píše cyklista, ale došlo v blízkosti polovice šírky pravého jazdného pruhu vyhradeného pre smer jazdy do centra obce Hybe. K otázke miesta predchádzania cyklistu uvedeného vodičom poukázal na to, že v danom mieste bicykel najpravdepodobnejšie sa nepohyboval rýchlosťou okolo 50 km/h, pohyboval sa asi nižšou rýchlosťou, ale vzhľadom k následnému klesaniu a predpokladu dodržania maximálnej povolenej rýchlosti zo strany vodiča vozidla, za zadnú časť vozidla sa mohol cyklista počas jazdy dole kopcom priblížiť. Pohyb vozidla cyklistu od miesta predchádzania opísaného vodičom motorového vozidla je taktiež technicky možné, prijateľné. Vodič následne v dôsledku odbočovania vpravo bol nútený znížiť rýchlosť jazdy, nakoľko odbočenie vpravo v 50 km rýchlosti je rizikové a nebezpečné, začal brzdiť, čo korešponduje s výpoveďou cyklistu. A ak ten sa pohyboval rýchlosťou, ktorú uvádza okolo 50 km/h v nedostatočnej vzdialenosti za vozidlom vzhľadom na aktuálny priebeh cesty v jazdnom oblúku, kde je brzdenie bicykla výrazne obmedzené a spôsob držania riadidiel, ktorý mu neumožňoval hneď začať brzdiť. Podľa vyjadrenia bolo potrebné prelapienie riadidiel, dostal sa do nebezpečnej vzdialenosti za vozidlom, nedobrzdil a narazil. K tvrdeniu cyklistu, že vpravo nebol priestor na obídenie vozidla uviedol, že na základe poznatkov z vykonanej obhliadky miesta dopravnej nehody, medzi pravým bokom vozidla a zvodidlami bol priestor minimálne 2,3 metra. Ostatné poznatky sú uvedené k priebehu nehodového deja na rozsah získaných podkladov sú uvedené v závere odborného vyjadrenia na stranách 26-29. Výbehovou rýchlosťou sa rozumie rýchlosť bezprostredne po náraze.

K miestu, v ktorom podľa jeho záverov, mal vodič cyklistu predchádzať uviedol, že vodič mohol cyklistu obiehať aj v mieste, ktoré on opisuje, ale taktiež ho mohol predbehnúť v úseku klesania, ale ešte pred nájazdom do oblúka ľavotočivej zákruty. S poukázaním na výpoveď osoby prepravovanej vo vozidle F. Q., je technicky vylúčená náhla zmena smeru, alebo rýchlosti jazdy tohto vozidla. Vzhľadom na zanechanú stopu č. 1 a odtlačok na zadnom nárazníku vozidla po kolese bicykla je vylúčené, aby v čase nárazu pravý okraj vozidla sa nachádzal na pravom okraji vozovky. K polohe bicykla sa vie vyjadriť len v mieste zrážky, že to bolo približne v strede šírky jazdného pruhu. Dĺžka klesania je viac ako 240 m a nevie sa vyjadriť, v akej polohe sa celým týmto úsekom cyklista pohyboval, či to bolo pri čiare, či v strede. Na základe technického výkladu zákona o cestnej premávke, cyklistovi je daná povinnosť jazdiť pri pravej krajnici, ak tá nie je zjazdná, je povinný jazdiť pri pravom okraji vozovky, ak tomu nebránia iné okolnosti. Poukázal na to, že vodič vozidla odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno, čo technicky vníma tak, že vodič pri odbočovaní vpravo nesmie donútiť cyklistu k náhlejšej zmene smeru jazdy a rýchlosti, ktorý jazdí po pravej krajnici, alebo ktorý jazdí pri pravom okraji. Pokiaľ cyklista jazdí za vozidlom a mal za to, že je to potrebné posudzovať ako vzdialenosť jazdy medzi vozidlami, teda vzájomný odstup. Ku kolíznej situácii by podľa jeho názoru nebolo došlo, ak by vodič s vozidlom pokračoval nezmenenou rýchlosťou v smere svojej jazdy, tiež vtedy, ak by cyklista jazdil v súlade s ustanoveniami zákona o cestnej premávke - jazda pri pravom okraji vozovky, jazda technicky primeranou rýchlosťou, vzhľadom na aktuálny priebeh cesty a aktuálnu dopravnú situáciu. Pri rýchlosti jazdy, ktorou mal cyklista jazdiť 45 až 50 km/h, aktuálny priebeh cesty v danom mieste a jej smerovanie za miestom zrážky, táto medzera medzi pravými zvodidlami a pravým okrajom vozidla nie je dostatočná, ale zároveň technicky nikde nie je stanovené, že cyklista musí ísť takou rýchlosťou, je obmedzený maximálnou rýchlosťou. Pri nižšej rýchlosti jeho jazdy je táto medzera dostačujúca. Za túto rýchlosť považoval aj 30-35 km/h. Pri zohľadnení šírky bicykla, ako uvádza poškodený 75 cm a pri šírke medzery 2,3 m, ostáva bočný odstup 75 cm na každú stranu. Pravá krajnica, t. j. priestor za bielou vodiacou čiarou vpravo až po zvodidlo, bol v políciiu po dopravnej nehode zameraný v šírke 1,1 m. Ak svedkyňa Q. nepociťovala nejaké zmeny, nemohlo sa jednať o náhlu zmenu smeru ani rýchlosti jazdy vozidla Citroën Jumpy. Ďalej uviedol, že z jeho strany nebolo možné oboznámiť sa s fyzickým stavom vozidla a bicykla po nehode, preto vychádzal z predložených fotografií a rozsah poškodení bicykla zohľadnil z výpovede poškodeného a podľa fotografií zabezpečených políciou. Cyklista mohol po pravej strane obísť vozidlo tak, že v čase zrážky pozdĺžna os vozidla a pozdĺžna os bicykla boli približne rovnobežné, čiže auto ešte nevykonávalo fyzický úkon zatáčania vpravo. Z tohto pohľadu bol priestor na obídenie vozidla sprava podľa neho dostatočný. Na otázku, ako dospel k záveru, že vodič dodržiaval rýchlosť uviedol, že pri variante pohybu poškodeného cyklistu je pri vozidle Citroën Jumpy uvažovaná rýchlosť jazdy na maximálne povolenú rýchlosť.

Vzhľadom na potrebu riešenia ďalších odborných otázok v súvislosti so vznikom dopravnej nehody súd rozhodol o pribratí znalca z odboru dopravy a zároveň ako podklad pre znalecké dokazovanie o

doplnení dokazovania vykonaním vyšetrovacieho pokusu dňa 21. 7. 2020. Z výpovede znalca na hlavnom pojednávaní F. S. P., v odbore doprava cestná, technický stav cestných vozidiel, nehody v cestnej doprave, odhad hodnoty cestných vozidiel a záverov jeho znaleckého posudku č. 2/2021, na ktorých v celom rozsahu zotrval a za použitia audiovizuálnej techniky rozsiahlo a podrobne demonštroval obsah svojho znaleckého posudku vyplynulo, že z hľadiska príčiny vzniku predmetnej nehody, ako aj možnosti na jej zabránenie môže ustáliť záver, že za jedinú, vo vzťahu k výrokom obžalovaného, technicky objektívne zodpovedajúce riešenie je možné považovať to, v ktorom je lokalizácia miesta predbiehania cyklistu L. E. vozidlom Citroën Jumpy vedeným obžalovaným situovaná jednoznačne do intravilánu obce Východná. K predbiehaniu, resp. k predbehnutiu cyklistu L. E. vozidlom Citroën Jumpy by pritom podľa názoru znalca mohlo dôjsť najpravdepodobnejšie a najskôr v oblasti, v ktorej sa nachádza horný vjazd na parkovisko pred amfiteátrom (obr. 3.1.11 na str. 53), resp. odhadom najmenej okolo 100 m od tohto vjazdu a ďalej vtedy, ak súd vyhodnotí tvrdenie cyklistu o tom, že sa zastavil na parkovisku ako prijateľné. Ak súd vyhodnotí tvrdenie cyklistu o tom, že sa zastavil na parkovisku ako prijateľné, resp. ak sa s ním stotožní, v takom prípade za technicky jednoznačnú príčinu vzniku kolíznej situácie, by bolo dôvodne možné označiť konanie obžalovaného vodiča (predbiehanie cyklistu v blízkej vzdialenosti pred odbočkou s následným brzdením). Súčasne by tiež platilo, že obžalovaným vodičom vytvorenej kolíznej situácii, by bolo možné priradiť tiež znaky prekážky technicky náhlej. Znalec za takúto považuje prekážku, ktorá je vytvorená na vzdialenosť kratšiu, než na akú dokáže vodič z predpísanej, resp. z technicky primeranej rýchlosti zastaviť svoje vozidlo, pokiaľ nie je inak obmedzený, resp. takú, ktorá je vodičovi vytvorená spôsobom, pri ktorom vodič ani správnou technikou (spôsobom) jazdy nemôže odvrátiť dopravnú nehodu. Objektívne reálnymi možnosťami na zabránenie vzniku tejto nehody (zabránenie nárazu cyklistu do zadnej časti motorového vozidla Citroën Jumpy) by tak disponoval iba obžalovaný vodič tým, že by svojím konaním nevytvoril kolíznu situáciu disponujúcu znakmi prekážky technicky náhlej. Cyklista L. E. by žiadnymi relevantnými možnosťami na zabránenie vzniku nehody za hore uvedených okolností nedisponoval práve preto, že vo vzťahu k nemu vytvorenej kolíznej situácii, by bolo objektívne možné priradiť znaky prekážky technicky náhlej. Bezprostrednú až vysokú rizikovosť situácie vzniknutej pred odbočkou na miestnu komunikáciu, si podľa názoru znalca obžalovaný vodič uvedomoval. Svedčiť o tom môže jeho výrok „To, že som cyklistu vnímal, že ide za mnou, bolo z dôvodu, že som ho predtým obehol.“ Ďalej sa znalec v záveroch svojho znaleckého posudku vyjadril aj k odbornému vyjadreniu č. 21/2020 zo dňa 10. 4. 2020, ktoré podal znalec F. Z. N. a to tak, že je vecou zodpovednosti každého znalca osobitne zvoliť také riešenia, prostriedky, ktoré sú technicky vecné, zrozumiteľné a logicky správne a riešenie, ktoré následne dokáže obhájiť. Osobitne upozornil na to, kde v odpovedi na otázku č. 3 uviedol F. Z. N. výroky: „Z predložených podkladov nie je možné v posudzovanom úseku vyhodnotiť, akou rýchlosťou vodič osobného motorového vozidla značky Citroën Jumpy ev. č. SK 461 BB skutočne jazdil.“ „Nie je možné jednoznačne vyhodnotiť úsek, v ktorom cyklista bol predchádzaný a aký bočný odstup od uvedeného cyklistu vodič s vozidlom počas predchádzania dodržal.“ „Je, ale možné potvrdiť, že v blízkosti miesta zrážky vodič s vozidlom nejazdil pri pravom okraji vozovky, nejazdil po pravej krajnici, čiže nejazdil takou technikou, ktorá...“ Znalec vo vzťahu k vyhodnoteniu rýchlosti, akou vodič motorového vozidla zn. Citroën Jumpy skutočne jazdil, poukázal na časť svojho posudku (str. 46), kde zhrnul technicky najvýznamnejšie výroky obžalovaného:

- A. Rýchlosť cyklistu bola vyššia, mohol ísť dolu kopcom asi 50 km/h.
- B. Pri obíehaní som mohol ísť rýchlosťou 70 až 80 km/h.
- C. Po tom, čo som cyklistu obehol až po samotnú križovatku, kde som chcel odbočovať ubehlo možno \pm 500 m.
- D. Po zaradení sa pred cyklistu som ho neregistroval v spätnom zrkadle, ani v ľavom ani v pravom.
- E. Vzadu je fólia a taktiež hlavy spolujazdcov, takže tam som vidieť nemohol.

Znalec uviedol, že vyhodnotiť úsek, v ktorom bol cyklista predchádzaný, jednoznačne, t. j. exaktne určiť a ohraničiť nemožno. Nestotožnil sa však s tým, že by úloha riešiteľná nebola. To, či vodič s vozidlom počas predchádzania dodržal bočný odstup od cyklistu, je skutočnosť, ktorú považuje v prípade tejto nehody za nedôležitú. S odkazom na záver kapitoly 3.3 (príčina vzniku tejto nehody a možnosti jej zabránenia) v znaleckom posudku poukázal na to, čo F. Z. N. uviedol vo svojej odpovedi na otázku č. 5: „... je technicky preukázateľné tvrdenie, že vodič OMV značky Citroën Jumpy ev. č. SK 461 BB mohol kolízii s bicyklom zabrániť len tak, že by uvedeného cyklistu nebol predchádzal.“ Znalec sa však kategoricky vymedzil voči výroku F. Z. N., kde uviedol: „Aj v prípade, že z nejakého dôvodu došlo k skráteniu vzdialenosti medzi vozidlom a bicyklom pod hranicu technicky bezpečnej, stále ostávala možnosť minútia daného vozidla cyklistom, minúť sprava.“ Znalec poukázal na to, že v prvom rade je vecou výhradne právneho posúdenia vyjadriť sa k tomu, či zákon o cestnej premávke vôbec takýto

spôsob pozná „míňať sprava vozidlo odbočujúce vpravo“. Nejedná sa o otázku priestoru (či sa niečo niekam zmestí), ale okrem práva, sa podľa názoru znalca jedná tiež o otázku rozumu a prostého pudu sebazáchovy. Jeho technický názor na vec je taký, že niečo také by spravil, resp. by dokázal iba cyklista so sklonom k sebapoškodzovaniu, prípadne až k suicidálnemu konaniu, teda cyklista, ktorý by za týchto okolností zrejme trpel psychickou poruchou.

Vo svojich záveroch znalec odpovedal na otázky položené prokurátorom, a to tak, že: Identifikáciou technicky možného úseku, v ktorom obvinený najpravdepodobnejšie obiehajú bicyklistu poškodeného L. E. sa zaoberal v kapitole 3.1 (str. 41-68). Resumé zhrnul v kapitole 3.2, konkrétne na str. 78. Technicky možným miestom nárazu cyklistu do zadnej časti motorového vozidla sa zaoberal v kapitole 3 na str. 41. Spojenie „technika jazdy“ sa do znaleckej obce dostalo pred rokmi, podľa jeho názoru v rozsahu, ktorý spôsobil jeho zvlášť nekritické, ako aj nelogické používanie, pri ktorom nie je rozlišovaná podstata medzi technikou a spôsobom jazdy. V súvislosti so vznikom cestných dopravných nehôd, dominantne prevažujú chyby práve v spôsobe, nie v technike jazdy. Technicky možným spôsobom jazdy, ako aj konaním oboch účastníkov tejto nehody sa zaoberal v kapitolách 3.1, 3.2 (str. 41-100), zistenia zhrnul v kapitole 3.3 na str. 105. Ak by cyklista mal možnosť obísť vozidlo, potom jediným spôsobom logické, by to bolo podľa názoru znalca zľava (stredom vozovky). Ako však uviedol, ak súd vyhodnotí tvrdenie cyklistu o tom, že sa zastavil na parkovisku ako prijateľné, resp. ak sa s ním stotožní, v takom prípade by súčasne tiež platilo, že obžalovaným vodičom vytvorenej kolíznej situácii by bolo možné priradiť tiež znaky prekážky technicky náhlejšej. Táto svojou podstatou znemožňuje akýkoľvek taký úkon (brzdzenie, vyhýbanie sa a pod.), ktorým by následok v podobe nehody bolo možné technicky účinným spôsobom odvrátiť. Ak by však súd nevyhodnotil hore uvedené tvrdenie cyklistu ako prijateľné, resp. ak by sa s ním nestotožnil, v takom prípade by vzniknutej kolíznej situácii nebolo možno dostatočne spoľahlivým spôsobom priradiť tiež znaky prekážky technicky náhlejšej. Ďalej znalec vo svojich záveroch odpovedal na otázky obhajoby, a to tak, že cyklista poškodený L.D. E. pri jazde dolu svahom držal riadidlá svojho bicykla spôsobom, ktorý by mu umožňoval okamžite bez prehmatávania rúk na riadidlách svojho bicykla znížiť rýchlosť, poprípade zastaviť svoj bicykel. To znalec odôvodnil tak, že cyklista pri vyšetrovacom pokuse ukázal, akým spôsobom držal riadidlá bicykla v kritickej dobe (čo je demonštrované na obrázku v prílohe posudku). Jedná sa o spôsob prispôbostený multifunkčnej konštrukcii pák na riadidlách takéhoto typu bicyklov, ktorý v princípe možno porovnať napríklad s držaním volantu v osobnom motorovom vozidle, umožňujúci ovládať napr. tlačidlá na volante, resp. páčky pod volantom.

K výrokom obžalovaného, ktoré znalec označil ako A až E uviedol, že v prípade výrokov B, D a E vychádza z toho, ako ich vodič uviedol. Pri výroku B bude technicky rešpektovať ním uvedenú hodnotu rýchlosti a pri výrokoch D, E nie je dôvod ich akokoľvek spochybňovať, pričom za technicky primárny považuje výrok E, ktorý podmieňuje výrok D. Z hľadiska technického priebehu manévru, pri ktorom vodič predbehol vozidlom cyklistu platí, že všetky výroky spolu navzájom technicky nevyhnutne súvisia. To znamená, že iba technicky objektívna platnosť všetkých súčasne, môže opisovať manéver predbehnutia cyklistu vozidlom Citroën Jumpy a jeho podmienky tak, ako v skutočnosti najpravdepodobnejšie prebehol. S odkazom na predchádzajúce skutočnosti je potrebné sa ďalej zaoberať iba výroky A a C. Vychádzajúc zo záverov vykonaného vyšetrovacieho pokusu, pri ktorom vodič označil miesto, v ktorom predbehol cyklistu vo vzdialenosti 445 m od miesta, kde cyklista podľa vlastného vyjadrenia neskôr do tohto vozidla narazil, platí, že výrok C možno považovať za objektívne platný. Výrok A však v rovnakom mieste, ako technicky platný označiť nemožno, pretože vodič v ňom uviedol: „Mohol ísť dolu kopcom asi aj 50 km/h.“. Kľúčovým spojením v tomto výroku je „dolu kopcom“. Ako totiž demonštruje obrazové vyhotovenie tejto situácie (str. 48-53), „dolu kopcom“ začína s odstupom až za tabuľou začiatku obce Východná. Hore uvedené je doplnené obrázkami, ktoré boli zhotovené vo vzdialenosti 300 m od miesta, kde cyklista podľa vlastného vyjadrenia neskôr do tohto vozidla narazil. Ak by teda išli obaja účastníci nehody po ceste spoločne a kontinuálne (bez toho, aby sa cyklista niekde zastavil) v takom prípade by cyklista mohol bez výraznejšej námahy dosahovať rýchlosť okolo 50 km/h až niekde pri tej oblasti, v ktorej stred demonštrujú obrázky na str. 52 a 53 znaleckého posudku (jedná sa o intravilán obce v miestach súbežne s parkoviskom pri amfiteátri). Teda v tejto oblasti by jazda cyklistu mohla objektívne spĺňať tie znaky, ktoré vodič uviedol vo svojom výroku A (citácia: „Rýchlosť cyklistu bola vyššia, mohol ísť dolu kopcom asi aj 50 km/h“). V oblasti pred vjazdom do obce Východná možno totiž výškový profil cesty I/18 považovať skôr za rovinný, kde podľa názoru znalca mohol cyklista jazdiť rýchlosťou skôr do, resp. okolo 30 km/h. Aj keby tam totiž vyvinul úsilie na to, aby dosiahol rýchlosť asi aj 50 km/h tak, ako to uviedol vodič S. G., v prvom rade by tam (pred vjazdom do obce Východná) nebolo možné hovoriť

o jazde dolu kopcom, čo sú slová takisto pochádzajúce z výroku vodiča G.. Znalec zároveň obrazovo demonštroval porovnanie lokalizácie týchto oblastí na mapovej snímke.

Ďalej znalec poukázal na výroky poškodeného cyklistu na hlavnom pojednávaní 17. 6. 2020, kde uviedol: „Spomenul som si, že prilbu som v dedine nemal, pretože predtým som bol pri amfiteátri pri hlavnej bráne, kde som si prezeral sochy. Tam som si ju dal dole, upevnil na bicykel a napojil som sa na hlavnú cestu.“ Aby teda spoločne platnými boli oba vyššie uvedené výroky A a C, v takom prípade jediným technicky objektívne tomu zodpovedajúcim riešením je lokalizácia miesta predbiehania cyklistu vozidlom vedeným obžalovaným jednoznačne do intravilánu obce Východná. Za predpokladu, ktorý znalec uviedol, teda, ak by išli obaja účastníci nehody po ceste spoločne a kontinuálne, v takom prípade by cyklista mohol bez výraznejšej námahy dosahovať rýchlosť okolo 50 km/h až niekde v oblasti horného vjazdu na parkovisko pred amfiteátrom (stred demonštrujú obrázky na str. 52-53 ZP) a dostali by sme sa najmenej tam, kde sa v smere od Važca nachádza horný vjazd na parkovisko pred amfiteátrom. Na základe rozboru doposiaľ uvedených skutočností možno ustáliť záver, podľa ktorého k predbiehaniu, resp. predbehnutiu cyklistu vozidlom vedeným obžalovaným mohlo dôjsť s technicky veľkou pravdepodobnosťou najskôr v oblasti vzdialenej od miesta, kde cyklista podľa vlastného vyjadrenia neskôr do tohto vozidla narazil, približne 200 m a menej (od miesta zrážky). Za predpokladu, že súd vyhodnotí tvrdenie cyklistu o tom, že sa zastavil na parkovisku a až tam opätovne vyšiel na cestu I/18 ako prijateľné, v takom prípade by sa celý predbiehač manéver presunul nevyhnutne až do druhej polovice naznačeného intervalu (približne 200 m a menej od miesta zrážky označeným cyklistom). V súvislosti s akýmkoľvek predbiehačím manévrom je pritom potrebné si tiež uvedomiť, že nie je technicky možné, aby ho predbehol na takmer nulovej dráhe. Takto by bolo možné minúť, iba cyklistu, ktorý by stál na okraji cesty. Dĺžku a trvanie predbiehačieho, či obiehacieho manévru cyklistu vozidlom možno demonštrovať na niekoľkých príkladoch. Pri rýchlosti motorového vozidla na úrovni 70 km/h platí, že každá sekunda v jeho pohybe predstavuje dráhu takmer 20 m, pri rýchlosti cyklistu okolo 30 km/h by predbiehač manéver trval 3 sekundy (za uvedený čas dráha vozidla 58 m, dráha cyklistu 25 m po zaokrúhlení).

Ku kolíznej situácii a jej podstate pri tejto nehode znalec uviedol, že kolízna situácia bola technicky bezprostredne spätá s odbočovaním motorového vozidla zn. Citroën Jumpy na miestnu komunikáciu a s nevyhnutnou zmenou rýchlosti zo strany jeho vodiča, ktorú pred začiatkom tohto odbočovania vykonal. Snahou bolo vykonať odbočovací manéver. Vodič pritom vo svojej výpovedi uviedol vo vzťahu k príčine nárazu cyklistu do zadnej časti ním vedeného motorového vozidla tieto výroky: „Podľa môjho názoru cyklista neskoro zareagoval na to, že spomaľujem, nevenoval sa vedeniu vozidla v dostatočnej miere, nedodržel dostatočný rozostup medzi pred ním idúcim vozidlom. Zrážke som nevedel nijako zabrániť.“ Týmito výrokmi vodič kládol dôraz na skutočnosť, že cyklista neskoro zareagoval na to, že spomaľuje a nedodržel dostatočný rozostup. Jednoduchá predstava o otázke pozdĺžneho odstupu medzi dvomi vozidlami je založená na tom, že technickou príčinou prípadnej zrážky takýchto vozidiel je vždy konanie toho vodiča, ktorý jazdí vzadu, t. j. vo dvojici vozidiel vždy ako druhý. To však platí iba vtedy, ak sa vozidlá v takejto dvojici pohybujú dlhodobo v ustálenom poradí za sebou bez jeho výmeny. Za predpokladu, že by sa obe vozidlá pohybovali v takom poradí od začiatku obce Východná je otázka bezpečnosti, či nebezpečnosti takejto vzdialenosti pozdĺžneho odstupu medzi vozidlami spojená technicky výhradne s konaním vodiča vzadu jazdiaceho vozidla a s jeho spôsobom jazdy. Pokiaľ by to medzi motorovým vozidlom Citroën Jumpy a cyklistom, bolo v danom prípade takto, ak by cyklista bol predbehnutý vozidlom už pred začiatkom obce Východná, v takom prípade by bezvýhradne platilo tvrdenie vodiča vyjadrené výrokom, že nevedel zrážke nijako zabrániť. Za akýchkoľvek okolností tu platí, že vodič prvého vozidla nemá nikdy technicky objektívnu moc nad vzdialenosťou, v akej za ním jazdí iný vodič. Ak však dôjde k výmene poradia medzi oboma vozidlami, alebo ak dôjde k zmene situácie pred druhým vozidlom iným spôsobom, vtedy môže nastať situácia, kedy sa vodič druhého vozidla v poradí, dostane do situácie, v ktorej konaním iného stratí z hľadiska vlastnej bezpečnosti svoju doterajšiu kontrolu nad situáciou pred svojím vozidlom. Takýto stav má síce spravidla dočasnú povahu a nemožno ho jeho neskorším konaním zmeniť, nie však v nulovom čase, čo je faktor, ktorý môže významným spôsobom zmeniť situáciu, ktorá by medzi oboma vozidlami neskôr nastala. Kolíznu situáciu možno vo všeobecnosti definovať ako vznik akéhokoľvek nestabilného stavu, pri ktorom najmenej jeden účastník cestnej premávky je nútený konať spôsobom, ktorý predstavuje nevyhnutnú zmenu rýchlosti alebo spôsobu jeho doterajšej jazdy. V jej prípade pritom tiež platí, že od následku ju možno oddeliť vtedy, ak táto vyvolá iba taký nestabilný stav, ktorý pominie vplyvom iných okolností skôr, ako dôjde k vzniku následku, alebo ak sa preruší účinok príčiny. Jednou z otázok je zaoberať sa tým, či situácia, aká vznikla medzi predbehnutím cyklistu motorovým vozidlom a začiatkom jeho brzdenia mohla disponovať takými znakmi. Základnou

podstatou u každého predbiehacieho manévru je predbehnúť a vzdialiť sa. Od vyhodnotenia uvedeného závisí posúdenie toho, koho konaním bola z pozície cyklistu vytvorená v kritickej chvíli kolízna situácia a tiež to, či takto vytvorená kolízna situácia mohla disponovať znakmi prekážky technicky náhlejšej. Ak by k predbehnutiu cyklistu vozidlom malo dôjsť tam, kde to pri vyšetrovacom pokuse označil vodič (vo vzdialenosti 60 m pred tabuľou začiatku obce Východná), tak potom už iba s odkazom na technicky možný model takéhoto manévru (prezentovaný na str. 61-64 ZP), by muselo platiť, že už tabuľu označujúcu vjazd do obce Východná by motorové vozidlo míňalo v bezpečnom pozdĺžnom odstupe pred cyklistom. Ešte iba v čase vchádzania do obce Východná (na samom začiatku klesania, ktoré by bolo možné považovať za jazdu dolu kopcom), by sa cyklista mohol stať pre vodiča „nedôležitým“, pretože by sa medzi motorovým vozidlom a cyklistom vytvoril ďalej taký vzťah, v ktorom by otázka bezpečnosti ich vzdialenosti (pozdĺžneho odstupe) bola ďalej spojená už iba s konaním cyklistu. V súvislosti s predídením cyklistu kdekokoľvek, považoval znalec za nevyhnutné poukázať na výroky obžalovaného označené ako D a E. Okrem toho je zrejmé, že vodič motorového vozidla v takto zachytenej situácii, nemôže mať žiadnu relevantnú vedomosť o skutočnej rýchlosti cyklistu. Ak teda vodič uviedol na hlavnom pojednávaní výrok A (cit: „Rýchlosť cyklistu bola vyššia, mohol ísť dolu kopcom asi 50 km/h“), musela mať celá, predbehnutiu cyklistu predchádzajúca, situácia zásadne inú podobu. Jednak „dolu kopcom“ nezodpovedá tej oblasti, ktorú ako miesto predbehnutia cyklistu vodič pri vyšetrovacom pokuse označil (vo vzdialenosti 60 m pred tabuľou začiatku obce Východná). Tiež je zrejmé, že ak vodič uviedol výrok s rýchlosťou cyklistu 50 km/h, túto približnú hodnotu musel nejakým spôsobom zmerať (najjednoduchšie je to pohľadom na rýchlomer v ním vedenom motorovom vozidle). To sa dá iba vtedy ak, sa vodič motorového vozidla na cyklistu buď na nejaký čas zavesí (napríklad sledovanie rýchlosti cyklistu počas 5 sekúnd), alebo ak je vodič z nejakých iných príčin na nejaký čas naopak nútený ísť za cyklistom, čomu jazda v uzavretej obci v klesaní veľmi dobre zodpovedá. Práve táto druhá situácia je takou, ktorá má potenciál vyvolávať u niektorých vodičov nervozitu spojenú s ich vnútornou potrebou cyklistu „nevyhnutne“ predbehnúť. Pokiaľ obžalovaný uviedol, že po ceste sa orientoval podľa navigácie, takže vedel, kde bude odbočovať, hoci pohľad do interiéru vozidla Citroën Jumpy naznačuje, že vozidlo nebolo vybavené zabudovanou navigáciou, pričom, ak by vodič medzi vznikom nehody a jej dokumentáciou príslušníkom polície nevykonal vo vozidle žiadnu zmenu, napríklad nedemontoval prenosnú navigáciu, ktorú by mal nainštalovanú napr. na čelnom skle, možno predpokladať, že vodič použil pri jazde navigáciu napr. v mobilnom telefóne. Na základe tohto jeho výroku možno vyhodnotiť, že vodič vedel, kam smeruje a podľa navigácie mohol spoľahlivo vedieť, že bude musieť odbočiť vpravo. Možno tiež predpokladať, že na farme nikdy predtým nebol, teda z hľadiska jej polohy pravdepodobne vedel iba toľko, že sa nachádza niekde v obci Východná. Túto skutočnosť znalec považuje za faktor, ktorý v takom prípade môže zohrať významnú, eventuálne v nemalom i negatívnu úlohu, z pohľadu vonkajšieho prejavu jazdy takéhoto vodiča, ktorý sa pokynom navigácie odovzdá.

Ďalej sa znalec zaoberal príčinou vzniku dopravnej nehody a možnosti jej zabránenia. Za istotu možno považovať to, že obžalovaný vodič cyklistu predtým predbehol. Otázka ostáva iba to, kde sa tak stalo, resp. kde sa tak stať objektívne mohlo. S poukazom na základné, s možným miestom predbehnutia cyklistu, súvisiace technické výroky, a to: „Za jedinú vo vzťahu k výrokom obžalovaného technicky objektívne zodpovedajúce riešenie možno považovať to, v ktorom je lokalizácia miesta predbiehania cyklistu vozidlom vedeným obžalovaným situovaná jednoznačne do intravilánu obce Východná. K predbiehaniu, resp. k predbehnutiu cyklistu vozidlom by mohlo dôjsť najpravdepodobnejšie a najskôr v oblasti, v ktorej sa nachádza horný vjazd na parkovisko pred amfiteátrom, resp. odhadom najmenej okolo 100 metrov od tohto vjazdu a ďalej vtedy, ak súd vyhodnotí tvrdenie cyklistu o tom, že sa zastavil na parkovisku ako prijateľné.“ Z týchto technických výrokov je zrejmé, že jednoznačne kľúčové je vyhodnotenie tvrdenia cyklistu o tom, či sa zastavil na parkovisku, ako prijateľné súdom. To preto, že zastavenie sa cyklistu na tomto parkovisku (pri hornom vjazde k amfiteátru) by znamenalo, že vhodné technické podmienky, opísané výrokom obžalovaného vodiča, kde sa vyjadroval k rýchlosti cyklistu (rýchlosť cyklistu bola vyššia, mohol ísť dolu kopcom asi aj 50 km/h), by v takom prípade nastali až v oblasti, ktorú znalec vyobrazil v obrazovej časti na str. 59 ZP. Horný vjazd na parkovisko pred amfiteátrom sa nachádza vo vzdialenosti 200 metrov od miesta, ktoré cyklista pri vykonanom vyšetrovacom pokuse označil ako to, kde neskôr do vozidla narazil. Takýto predbiehací manéver, pri ktorom by sa motorové vozidlo pohybovalo rýchlosťou 70 km/h a cyklista rýchlosťou 50 km/h, by iba od okamihu „dobehnutia“ cyklistu trvalo približne 60 metrov. Súčasne platí, že ak cyklista sa pri amfiteátri zastavil, musel by od horného zjazdu, túto rýchlosť na úrovni 50 km/h najprv dosiahnuť a na to by mohol objektívne potrebovať najmenej okolo 100 metrov. To by bola súčasne jeho vzdialenosť od horného vjazdu na parkovisko (možného opätovného začiatku jeho jazdy) smerom ďalej do obce, v ktorej by vodič mohol jazdou za

ním jeho rýchlosť primeraným spôsobom (pohľadom na rýchlomer) v ním vedenom motorovom vozidle aj zmerať. Ak by sa menovaný vodič rozhodol cyklistu predbiehať tam, kde by cyklista mohol rýchlosť 50 km/h objektívne dosiahnuť, ostávalo by do cyklistom označeného miesta, kde podľa neho neskôr do vozidla Citroën Jumpy narazil, iba 100 metrov (zaokrúhlene). Ak by sme od zvyšnej vzdialenosti odčítali dráhu potrebnú na vykonanie predbiehacieho manévru (približne 60 metrov) dostali by sme sa s miestom predbehnutia cyklistu motorovým vozidlom presne do tej oblasti, ktorú cyklista pri vykonanom vyšetřovacom pokuse označil. V kontexte s tým, čo je popísané v znaleckom posudku ku kolíznej situácii a jej podstate v prípade tejto nehody (kapitola 3.2, str. 88-95), by to celé nevyhnutne smerovalo k tomu, že obžalovaný by svojím konaním v kritickej dobe privodil vznik kolíznej situácie, ktorej by bolo možné priradiť tiež znaky prekážky technicky náhlejšej. Pri rýchlosti cyklistu 40 - 50 km/h by to znamenalo, že za každú sekundu by prekonal dráhu 11 až 14 metrov a táto vzdialenosť je tým, čo by cyklista "spotreboval" v priemere iba na svoju reakčnú dobu (do 1,0 s. bez akéhokoľvek brzdzenia), po spozorovaní brzdzenia vozidla bez toho, aby vôbec dokázal začať brzdiť. Impulzom k reakcii a následnému brzdzeniu vzhľadom jazdiaceho vodiča, resp. cyklistu býva spravidla až rozsvietenie brzdových svetiel na vozidle jazdiacom pred ním. Vzdialenosť medzi cyklistom a zadnou časťou vozidla by však v skutočnosti musela byť najmenej 2 až 3-násobná na to, aby následné prudšie brzdzenie motorového vozidla nevytváralo pre cyklistu bezprostredné nebezpečenstvo.

Znaleckým posudkom č. 54/2018 zo dňa 22. 10. 2018, ktorý vypracoval L. S. L. E. z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie traumatológia, a ktorý súd na hlavnom pojednávaní na návrh prokurátora so súhlasom obžalovaného podľa § 268 ods. 2 Trestného poriadku prečítal, mal súd preukázaný rozsah zranení, mechanizmus ich vzniku a príčinnú súvislosť zranení, ktoré utrpel poškodený L. E.. Znalec pri jeho vypracovaní vychádzal zo spisového materiálu obsiahnutého vo vyšetřovacom spise, lekářských správ, zdravotnej dokumentácie poškodeného a samotného vyšetřenia poškodeného. Z jeho záverov vyplynulo, že poškodený L. E. pri dopravnej nehode dňa 21. 8. 2018 utrpel poranenia: mozgolebečné poranenie - pomliaždenie a zakrvácanie do mozgu v spánkovej oblasti vpravo s krvácaním medzi mäkké mozgové blany, zlomeninu čelovej kosti vľavo s vtlačením úlomkov do ľavej čelovej dutiny, zlomeninu vnútornej steny v strope ľavej očné, kožnú odreninu v oblasti hornej pery, pomliaždenie ľavej predlaktia a ľavej predkolenia. Z medicínskeho hľadiska je mozgolebečné poranenie - pomliaždenie a zakrvácanie do mozgu v spánkovej oblasti vpravo s krvácaním medzi mäkké mozgové blany, zlomenina čelovej kosti vľavo s vtlačením úlomkov do ľavej čelovej dutiny a zlomenina vnútornej steny v strope ľavej očné hodnotené ako poranenie ťažké a kožná odrenina v oblasti hornej pery a pomliaždenie ľavej predlaktia a ľavej predkolenia hodnotené ako poranenie ľahké. Mechanizmus vzniku posudzovaných poranení zodpovedá mechanizmu dopravnej nehody, ktorej bol poškodený účastníkom. K vzniku posudzovaných poranení u poškodeného došlo pri posudzovanej dopravnej nehode na mieste cyklistu, ktorý narazil predným kolesom do pravej zadnej časti nárazníka vozidla, pričom bol vymrštený smerom dopredu a následne čelovou oblasťou narazil do pravého zadného okna vozidla. Po náraze spadol z bicykla na komunikáciu, pravdepodobne na ľavú stranu. Poranenie - zlomenina čelovej kosti vľavo s vtlačením úlomkov do čelovej prínosovej dutiny vľavo a zlomenina vnútornej steny v strope ľavej očné vznikli silným nárazom uvedenej oblasti na tupý predmet - sklo zadných dverí. Pomliaždenie mozgu v spánkovej oblasti vpravo a krvácanie medzi mäkké mozgové blany vzniklo na protiaľhlej strane voči čelovej oblasti vľavo pohybom mozgu vo vnútri lebky v dôsledku nárazu. Kožná odrenina v oblasti hornej pery pravdepodobne prehnutím hlavy smerom dozadu nárazom na uvedené sklo, eventuálne mohlo vzniknúť aj posunutím zapínacieho remienka prilby. Pomliaždenie ľavej predlaktia a ľavej predkolenia s najväčšou pravdepodobnosťou vzniklo pri páde poškodeného na komunikáciu, ale nie je vylúčené, že mohlo vzniknúť aj nárazom na zadné dvere pri vymrštení z bicykla.

Z medicínskeho hľadiska nie je možné stopercentne určiť, či poškodený mal na hlave riadne upevnenú prilbu. Vzhľadom na mechanizmus úrazu - náraz prednej časti hlavy na prekážku a typ vzniknutých poranení je vysoko pravdepodobné, že poškodený mal v čase nárazu na hlave riadne upevnenú prilbu, lebo znalec predpokladal, že pri náraze bez prilby, by na hlave v mieste nárazu vznikli aj tržno-zmliaždené rany a viacpočetné kožné odreniny. Poškodený bol pre posudzované poranenia v nemocničnej liečbe od 21. 8. do 27. 8. 2018 hospitalizovaný na oddelení úrazovej chirurgie LNsP Liptovský Mikuláš. Musel dodržiavať nemocničný liečebný režim, bol odlúčený od rodiny, počas hospitalizácie bolo realizované CT vyšetřenie mozgu, vyšetřenie neurológom, očným a krčným lekářom, odobraté vzorky na laboratórne vyšetřenia, sledované životné funkcie, podávané lieky proti krvácaniu a antibiotiká. Prvé dva dni hospitalizácie len ležal, pri všetkých bežných denných úkonoch bol odkázaný na pomoc ošetrujúceho zdravotného personálu. Pri prepustení z nemocnice už bol samostatný, v stabilizovanom stave. Mal doporučené hlásiť sa u praktického lekářa, kludový režim, šetriť sa, dva mesiace od úrazu nešportovať,

vyvarovať sa ďalším úrazom hlavy, nedvíhať bremená, užívať lieky od bolesti podľa potreby. Objednať sa na neurologickú kontrolu, plánovať kontrolné CT vyšetrenie 6 týždňov po úraze, mal vydané CD s CT nálezom.

Poškodený pri vyšetrení znalcom uviedol, že po prepustení z nemocnice dodržiaval asi 6 až 8 týždňov kludový režim. Lieky od bolesti neužíval, dobral antibiotiká a lieky, ktoré mu dali v nemocnici. Na predpísanom kontrolnom vyšetrení nebol, pretože nevie, u akého praktického lekára je jeho zdravotná karta, pravdepodobne sa stratila pri výmene praktických lekárov. Uviedol, že asi pred 14 dňami začal po troche bicyklovať. Od úrazu pociťuje točenie hlavy, pri prudšom pohybe hlavy a krku máva bolesti hlavy, ktoré ho nútia ísť si pospať a vtedy ustúpia. Doba liečenia a práceneschopnosti je daná najzávažnejším poranením z komplexu poranení, ktoré poškodený utrpel, ktorým je mozgolebečné poranenie - pomliaždenie a zakrvácanie do mozgu v spánkovej oblasti vpravo s krvácaním medzi mäkké mozgové blany, zlomeninu čelovej kosti vľavo s vtláčením úlomkov do ľavej čelovej dutiny, zlomeninu vnútornej steny v strope ľavej očné, pri ktorom je to pri nekomplikovanom priebehu v priemere doba 8 až 12 týždňov. Poškodený nemal vypísanú PN, lebo je dôchodcom. Liečenie prebiehalo atypicky, po prepustení z nemocnice neabsolvoval doporučené kontrolné lekárske vyšetrenia, lebo zatiaľ nemá svojho praktického lekára, v minulosti pracoval v zahraničí. Posudzované poranenie je možné porovnávať so stavom vážna porucha zdravia z dôvodu závažného poranenia životne dôležitého orgánu - mozgu. K zanechaniu trvalých následkov znalec uviedol, že najzávažnejšie zranenie môže zanechať trvalé následky v zmysle poúrazovej epilepsie, eventuálne psychických následkov, ktoré sa môžu prejaviť postihnutím schopnosti udržať pozornosť, eventuálne v zmysle pamäťového deficitu. Zlomenina s vpáčením úlomkov v čelovej časti zanechá deformáciu v mieste zlomeniny, presné posúdenie je možné po roku od úrazu. Kožná odrenina v oblasti hornej pery, ani pomliaždenie ľavého predlaktia a ľavého predkolenia nezanecháva trvalé následky. Odškodnenie za bolesť pre posudzované poranenia ohodnotil na hodnotu 180 bodov.

Zo záznamu dopravnej nehody zo dňa 22. 8. 2018 a zápisnice o obhliadke miesta cestnej dopravnej nehody zo dňa 22. 8. 2018 vrátane náčrtku miesta dopravnej nehody, ktoré spolu s fotodokumentáciou vypracoval J.. V. K. vyplýva, že k dopravnej nehode došlo dňa 21. 8. 2018 v čase o 14.00 hod. v okrese Liptovský Mikuláš v katastri obce Východná na štátnej ceste I/18 pri Amfiteátri (cesta I. triedy č. 18, km 573.590, resp. 573.59). Priebeh nehody bol zaznamenaný a opísaný a k dopravnej nehode došlo tak, že vodič osobného motorového vozidla značky Citroën Jumpy ev. č. SK 461 BB viedol vozidlo v smere Važec - Východná, kde v prudkom klesaní cesty predchádzal cyklistu L. E., idúceho tým istým smerom, následne sa zaradil pred cyklistu a začal odbočovať vpravo na miestnu komunikáciu, kedy vytvoril náhlu prekážku cyklistovi idúcemu rovno, ktorému nedal prednosť pri odbočovaní vpravo, následkom čoho cyklista sa nemal kde vyhnúť a narazil predným kolesom do pravej zadnej časti nárazníka vozidla a tvárovou časťou do pravého zadného okna vozidla, po náraze spadol z bicykla na pravý bok a ostal ležať na vozovke. Pri náraze utrpel zlomeninu čelovej kosti a krvácanie do mozgu. Dychová skúška u oboch účastníkov bola negatívna. Ako príčinu nehody č. 1 stanovil príslušník v tom čase nesprávne odbočovanie, nedanie prednosti cyklistovi v jazde idúcemu rovno, vodičom odbočujúcim vpravo, porušený záujem § 19 ods. 6, odbočovanie, § 137 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. a ako príčinu nehody č. 2 porušenie povinností vodiča, nedbanie zvýšenej opatrnosti voči cyklistom a chodcom, najmä deťom, zdravotne postihnutým osobám, osobitne voči osobám, ktoré používajú bielu palicu a starým osobám, porušený záujem § 4 ods. 1 písm. e/, povinnosti vodiča, § 137 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. Ako zodpovedný subjekt určil vodiča S. G.. Ďalej sú zadokumentovaní účastníci dopravnej nehody v cestnom vozidle č. 1 ako vodič S. G. a prepravované osoby AurÉ. V., F. Q., D. Č., X. Č.Ň., D. Š., Z. Š., P. V., H. U. a v cestnom vozidle č. 2 zn. COLNAGO cyklista L. E..

Zo zápisnice o obhliadke miesta cestnej dopravnej nehody, vykonanej dňa 21. 8. 2018 od 14.20 hod. do 15.20 hod. J.. V. K., mal súd preukázané, že nehoda bola oznámená na operačné stredisko toho dňa o 14.05 hod., miestom obhliadky bolo miesto dopravnej nehody na štátnej ceste I/18 zhodne, ako je uvedené v zázname dopravnej nehody. K dopravnej situácii obhliadajúci uviedol, že ide o zákrutu, so živicovým povrchom vozovky, dobrou kvalitou, povrch suchý, neznečistený, dobrý stav. Stav krajnice označil ako výrazne viditeľný vodiaci pruh (biela čiara), s pozdĺžnym sklonom nad 8 %, na dvojpruhovom delení komunikácie, kde prednosť je vyznačená dopravnými značkami. Dopravná nehoda je situovaná na jazdnom pruhu, s rýchlostným limitom 50 km/hod. - opis, miesto dopravnej nehody sa nachádza na štátnej ceste I/18, kilometer 573.590 v obci Východná v smere na obec Hybe, pravý okraj vozovky o šírke 1,1 m ukončený zvodidlom, pravý jazdný pruh o šírke 3,4 m, ľavý jazdný pruh o šírke 3,3 m, ľavý okraj vozovky o šírke 0,7 m, následne začína odvodňovací kanál - trávnatá časť. K poveternostnej situácii uviedol nesťažené poveternostné podmienky, neznižovaná viditeľnosť vplyvom poveternostných

podmienok, cez deň, s dobrými rozhľadovými pomermi. Popísaný je stav účastníkov dopravnej nehody - u všetkých z motorového vozidla Citroën Jumpy bez zranení, pri cyklistovi v tom čase ľahká ujma na zdraví, tržná rana na hlave. Ako základný bod merania (vyplýva z č. I. 158) bola použitá zvislá dopravná značka č. 302 „hlavná cesta“ na fotografii č. 6 v pripojenej dokumentácii. Ako pomocný bod merania bola použitá vodorovná dopravná značka č. 602 „pozdĺžna prerušovaná čiara“ na fotografii č. 6 v pripojenej dokumentácii. K jednotlivým zaisteným stopám poverený príslušník PZ uviedol, že bola fotograficky zaistená iná stopa - oder od pedálu bicykla na vozovke, z nárazu pravdepodobne pravého pedálu bicykla na vozovku, miesto dopadu bicykla na zem, nachádzajúca sa od základného bodu merania 18,1 m proti smeru, od pomocného bodu merania 1,6 metra vľavo. Postavenie cestného vozidla č. 1 (Citroën Jumpy) premiestnené z miesta nehody, vzdialené 10,7 m od základného bodu merania proti smeru a od pomocného bodu merania 8,0 m vpravo. Postavenie cestného vozidla č. 2 (bicykel) premiestnený na mieste, ostatné údaje nezadané. Privolaný bol hasičský záchranný zbor, zdravotnícka záchranná služba. Súčasťou zápisnice je aj náčrtok miesta dopravnej nehody, z ktorého vyplýva smer jazdy, jednotlivé merania a skutočnosti vyplývajúce zo zápisnice a príslušná fotodokumentácia k dopravnej nehode č. 152/2018 v počte 21 kusov, vyhotovená povereným príslušníkom dňa 21. 8. 2018 v čase od 14.25 hod. do 15.00 hod., z ktorých vyplýva, že ide o pohľad na miesto dopravnej nehody a miesto nárazu - dopadu cyklistu označené a zadokumentované ako stopa č. 1, ďalej pohľad na križovatku ciest I/18 a miestnu komunikáciu vedúcu k PD Východná, miesto stretu cyklistu s vozidlom, pohľad na osobné motorové vozidlo zn. Citroën Jumpy po dopravnej nehode odstavené na miestnej komunikácii vpravo od hlavnej cesty, a pohľad na cestný bicykel zn. COLNAGO, bielej farby, jeho poškodenie po dopravnej nehode. Súčasťou zápisnice je aj vizualizácia stavu po dopravnej nehode zo dňa 21. 8. 2019 (správne má byť 2018) OR PZ Liptovský Mikuláš prostredníctvom programu PC-CRASH.

Podľa výpisu zo zdravotnej dokumentácie, ktorý vyhotovil S.. K. U., úrazová chirurgia, Liptovská nemocnica s poliklinikou Liptovský Mikuláš dňa 21. 8. 2018, L. E. ako subjektívne ťažkosti pri vyšetrení uviedol bolesti hlavy, predlaktia a predkolenia (ľavá strana), objektívny nález stanovený ako prasklina čelovej dutiny a stropu očnice vľavo, temporálne pomliaždenie mozgu s predpokladanou predbežnou dobou liečenia do 40 dní.

Podľa zápisov o dychovej skúške, ktorej boli podrobení obaja vodiči vozidiel zúčastnených na dopravnej nehode, u oboch mala negatívny výsledok.

V evidenčnej karte vozidla ev. č. SK 461 BB, Citroën Jumpy, šedej metalízy je vedený ako vlastník Detský domov, Partizánska 306/6, Svidník.

V prípravnom konaní podal písomné stanovisko k požiadavke spracovania znaleckého posudku znalca v odbore cestná doprava, odvetvie nehody v cestnej doprave, F.. N. U., ktorý uviedol, že nie je možné vyhotoviť objektívnu časovo-priestorovú analýzu predmetného nehodového deja, následne spracovať znalecký posudok z viacerých dôvodov. Na mieste nehodového deja sa nenachádzali, resp. neboli zadokumentované akékoľvek trecie, drecie či trasologické stopy, ktoré by boli nápomocné k objektívnemu stanoveniu predpokladanej polohy, smeru a tvaru trajektórií predstretového pohybu cyklistu a osobného motorového vozidla Citroën, resp. charakteru výbehu bicykla a osobného motorového vozidla do skutočných konečných polôh. Zadokumentovaná drecia stopa vznikla zrejme po sekundárnom odhodení bicykla. Nie sú zadokumentované skutočné konečné polohy bicykla a vozidla po nehodovom deji. Bicykel bol z miesta cestnej komunikácie odnesený a osobné motorové vozidlo bolo následne odstavené na blízku obecnú komunikáciu. Nie je známa skutočná konečná poloha cyklistu po jeho exkludácii z posedu bicykla následkom rázu do osobného motorového vozidla Citroën, ktorá by bola potrebná k posúdeniu dynamických účinkov odhodenia s biomechanickým vplyvom. Absolútne nie je možné riešiť predstretovú kinematiku a vzájomnú polohu cyklistu a osobného motorového vozidla Citroën, lebo nie je možné vyhodnotiť ich aktuálnu rýchlosť a mieru ich zrýchľovania (apr. u cyklistu), alebo spomaľovania (napr. u osobného motorového vozidla Citroën) v predstretovej fáze pohybu, preto je skoro nemožné riešiť možnosti zabránenia dopravnej nehode aj z pohľadu, že nie je nemožné presne stanoviť miesto reakcie cyklistu na kolíznu situáciu. Časovo-priestorovú analýzu by bolo možné realizovať len alternatívnym spôsobom, na základe dostupných výpovedí, ktoré môžu byť rozporuplné a na základe obvyklého správania sa vodičov v danom úseku pozemnej komunikácie, následne by bolo komplikované právne posúdenie celej situácie. Napriek uvedeným skutočnostiam znalec považoval za potrebné vyjadriť sa k pravdepodobnej technike jazdy vodiča osobného motorového vozidla Citroën. Zdôraznil, že geometrické proporcie a priestorový a technický charakter cestnej komunikácie v mieste nehodového deja je znalcom dôverne známy. Podľa údajov CDB, Slovenskej správy ciest, tesne pred predpokladaným miestom kontaktu cyklistu a osobného motorového vozidla,

ide o úsek cestnej komunikácie s výraznou mierou klesania až 16,8 %. Miestu stretu cyklistu a vodiča predchádza smerový oblúk - ľavotočivá zákruta s významne malým polomerom cca 85,0 metra. Je to pre cyklistu veľmi komplikovaný úsek klesania aj z hľadiska prídavnej zložky tiažovej sily. Všetky tieto skutočnosti zhoršujú možnosti brzdenia a manérovateľnosti bicykla. Ak vodič osobného motorového vozidla Citroën vedel o existencii rýchlo pohybujúceho sa cyklistu, jeho rozhodnutie predchádzať v danom úseku cyklistu a následne hneď vykonať manéver odbočenia vpravo s tým, že v danom úseku vzhľadom na smerovanie cestnej komunikácie (ľavotočivý smerový oblúk pred miestom stretu), bola prakticky vylúčená možnosť pozorovať primeraný úsek cestnej komunikácie za osobným motorovým vozidlom Citroën prostredníctvom spätných zrkadiel, považuje znalec za technicky úplne nesprávne a jeho konanie za extrémne rizikové voči ďalšiemu účastníkovi cestnej premávky. Možnosti zabránenia dopravnej nehody zo strany cyklistu bývajú v takých prípadoch významne obmedzené, lebo vzhľadom na prídavnú zložku tiažovej sily v prudkom klesaní, nie je možné využiť maximálne dosiahnuteľné spomalenie bicykla a pri rýchlom výjazde z ľavotočivej zákruty a následnom brzdení, je z hľadiska zachovania smerovej a pohybovej stability prakticky vylúčený manéver vyhýbania sa vľavo. Napriek tomu, že riešenie miery zavinenia nie je v kompetencii technického znalca, ale otázkou právneho posúdenia, poukázal na § 19 ods. 6 zákona o cestnej premávke, ktorý je možné aplikovať k právnomu posúdeniu celej situácie.

Prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1 Trestného zákona, sa dopustí ten, kto inému z nedbanlivosti spôsobí ťažkú ujmu na zdraví. Kvalifikovanú skutkovú podstatu podľa ods. 2 citovaného ustanovenia naplní ten, kto spácha uvedený čin závažnejším spôsobom konania. Objektom tohto trestného činu je ľudské zdravie a predmetom útoku je živý človek. Z hľadiska subjektívnej stránky postačuje zavinenie z nedbanlivosti (§ 16 Trestného zákona). Na naplnenie zákonných znakov tohto trestného činu sa vyžaduje, aby páchatel inému z nedbanlivosti spôsobil ťažkú ujmu na zdraví. Ťažkou ujmu na zdraví sa v zmysle § 123 ods. 3 písm. i/ Trestného zákona rozumie len vážna porucha zdravia alebo vážne ochorenie, ktorou je porucha zdravia trvajúca dlhší čas. Poruchou zdravia trvajúcou dlhší čas sa rozumie porucha, ktorá si objektívne vyžiadala liečenie, prípadne aj pracovnú neschopnosť, v trvaní najmenej štyridsaťdva kalendárnych dní, počas ktorých závažne ovplyvňovala obvyklý spôsob života poškodeného. Závažnejším spôsobom konania podľa § 138 písm. h/ Trestného zákona sa rozumie porušením dôležitej povinnosti vyplývajúcej z páchatelovho zamestnania, postavenia alebo funkcie alebo uloženej mu podľa zákona.

Vykonaným dokazovaním a zhodnotením všetkých dôkazov jednotlivo, ako aj vo vzájomných súvislostiach, mal súd preukázanú vinu obžalovaného v plnom rozsahu a dospel k záveru, že skutok popísaný vo výrokovvej časti rozsudku sa stal, dopustil sa ho obžalovaný S. S. G., ktorý svojím konaním naplnil všetky znaky skutkovej podstaty prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Trestného zákona (s použitím § 138 písm. h/ Trestného zákona) po objektívnej, ako aj po subjektívnej stránke, preto ho súd uznal vinným z jeho spáchania.

Pokiaľ sa týka rozhodných skutkových okolností je potrebné poukázať na viacero tvrdení alebo okolností, ktoré obžalovaný a poškodený uvádzali odlišne. V prvom rade sa ich výpovede líšili v mieste, v ktorom mal byť poškodený predchádzaný vozidlom vedeným obžalovaným. Obžalovaný v prípravnom konaní tvrdil, že cyklistu predbiehal asi 700 m pred samotným odbočovaním v mieste, kde je vyznačená „stredová prerušovaná čiara“. Po tom, čo sa zaradil pred cyklistu, malo ubehnúť po miesto, kde chcel odbočovať ešte cca 500 m. Neskôr pri vyšetrovacom pokuse označil miesto vo vzdialenosti 445 m od miesta zrážky. V žiadnej zo svojich výpovedí neuviedol, až pri vyšetrovacom pokuse, že k predchádzaniu cyklistu malo dôjsť ešte v extraviláne obce. Poškodený miesto predchádzania pri vyšetrovacom pokuse označil vo vzdialenosti 45 m od miesta zrážky. Odhliadnuc od toho, že sa jedná o značné odchýlky nielen medzi ich výpoveďami navzájom, ale aj v rámci výpovede obžalovaného, je podstatnou tá skutočnosť, že miesto predchádzania obžalovaný zasadil do extravilánu obce, naopak poškodený zotrval na tom, že sa tak stalo v intraviláne obce v časti klesania ľavotočivej zákruty. Pokiaľ z výpovedí obžalovaného jednoznačne vyplýva, že po tom, čo cyklistu predišiel, už ho nevidel a vyjadroval sa aj k rýchlosti cyklistu, ktorou mal jazdiť cyklista „mohol ísť dolu kopcom aj 50 km/h“ znamená to, že obžalovaný cyklistu buď predchádzal v mieste „dolu kopcom“ alebo okolnosť, akou rýchlosťou mal jazdiť cyklista, nezodpovedá realite. Z vykonaného dokazovania, o čom svedčia fotografie uvedeného miesta zabezpečené znalcom do znaleckého posudku (str. 48 obrázok 3.1.6, str. 49 obrázok 3.1.7.) však nespochybniteľne vyplýva, že za zvislou dopravnou značkou upozorňujúcou na 12 % klesanie, nasleduje značka začiatok obce Východná, a v mieste, kde obžalovaný tvrdil, že predchádzal poškodeného na bicykli ide o nepochybné rovinný povrch a v tomto úseku sa nedá hovoriť, že by išiel „dolu kopcom“ (o začiatku klesania

možno usudzovať až na základe fotografie na č. I. 50, obrázok 3.1.8, miesto je vzdialené 300 m od miesta zrážky). Zvislá dopravná výstražná značka upozorňujúca na nebezpečné klesanie osadená pred vjazdom do obce Východná, ktorá podľa vyhlášky Ministerstva vnútra SR č. 9/2009 Z. z., ktorou sa vykonáva zákon o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov patrí medzi výstražné značky skupiny A, upozorňuje na miesta, kde účastníkovi cestnej premávky môže hroziť nebezpečenstvo a kde musí dbať na zvýšenú opatrnosť (§ 5 ods. 2 vyhlášky). Použité zvislé dopravné značky v cestnej premávke musia byť včas viditeľné z dostatočnej vzdialenosti a počas celej doby použitia musia poskytovať úplný a jednoznačný výklad (§ 8 ods. 8 vyhlášky). Z uvedeného súdu vyplýva, že táto dopravná značka je umiestnená v dostatočnej vzdialenosti tak, aby účastník cestnej premávky mal priestor a čas reagovať na výstrahu alebo jav, na ktoré ho značka upozorňuje, a neznamena to, že značka je umiestnená práve v mieste, kde nebezpečné klesanie začína, resp. už prebieha (čo vylučuje aj zabezpečená fotodokumentácia).

Verziu obžalovaného o tom, že poškodeného predchádzal v mieste mimo intravilánu obce, je možné spofahlivo vylúčiť nielen z vyššie uvedených dôvodov, ale aj na základe záverov znalca z odboru dopravy. Jednak z dôvodu, že sa nejedná o miesto, ktoré by bolo možné vyhodnotiť ako „dolu kopcom“, ale aj preto, že ako poukázal znalec v znaleckom posudku, ak by k predchádzaniu cyklistu vozidlom malo dôjsť tam, kde to pri vyšetrovacom pokuse označil vodič (vo vzdialenosti 60 m pred tabuľou začiatku obce Východná), tak potom už iba s odkazom na technicky možný model takéhoto manévru by muselo platiť, že už tabuľu označujúcu vjazd do obce Východná by motorové vozidlo míňalo v bezpečnom pozdĺžnom odstupe pred cyklistom. Už v čase vchádzania do obce Východná (na samom začiatku klesania, ktoré by bolo možné považovať za jazdu dolu kopcom), by sa cyklista mohol stať pre vodiča „nedôležitým“, pretože by sa medzi motorovým vozidlom a cyklistom vytvoril ďalej taký vzťah, v ktorom by otázka bezpečnosti ich vzdialenosti (pozdĺžneho odstupe) bola ďalej spojená už iba s konaním cyklistu. Uvedený záver znalca je potrebné vnímať aj v kontexte so záverom, že v mieste, ktoré obžalovaný označil ako miesto predchádzania cyklistu, mohol vzhľadom na stále rovinný povrch cyklista dosahovať rýchlosť okolo 30 km/h., pričom obžalovaný podľa svojich tvrdení mal pri predchádzaní dosahovať rýchlosť 70-80 km/h (výrok B). Z uvedeného logicky vyplýva, že po predchádzaní cyklistu práve v tomto mieste by nikdy nenastala kolízna situácia, ktorá vyústila do zrážky cyklistu s motorovým vozidlom, a ktorá je predmetom dokazovania v tomto trestnom konaní, pretože ako preukázal znalec v znaleckom posudku, obžalovaný by pri rýchlosti 70 km/h potreboval na predchádzanie cyklistu jazdiaceho rýchlosťou 50 km/h dráhu 78 metrov a čas 4 sekundy a v prípade cyklistu jazdiaceho rýchlosťou 30 km/h by obžalovaný potreboval dráhu 58 metrov a čas 3 sekundy, čo pri vzdialenosti 445 metrov (miesto predchádzania, ktoré označil obžalovaný) od miesta zrážky, vedie súd k jedinému záveru, že po zaradení obžalovaného sa s vozidlom pred cyklistu by za splnenia takýchto predpokladov ku vytvoreniu náhlej prekážky a ku kolíznej situácii nikdy nemohlo dôjsť.

Za jednoznačne kľúčové označil vo svojom posudku znalec z odboru dopravy vyhodnotenie tvrdenia cyklistu o tom, či sa zastavil na parkovisku, ako prijateľné súdom. K tomuto súd uvádza, že aj napriek tomu, že poškodený v prípravnom konaní opomenul uviesť, že sa zastavil pri hlavnej bráne pri amfiteátri, kde bol obzeráť sochy a túto okolnosť uvádzal až na hlavnom pojednávaní a je zrejmé, že si na ňu spomínal až pri uvažovaní o ďalšej okolnosti, a to dôvodu, prečo nemal na hlave prilbu, nie je dôvod označiť toto tvrdenie poškodeného ako neprijateľné. Vysvetlil, že prilbu nemal preto, že už v intraviláne obce zastavil a na tomto mieste si ju dal dole. Pokiaľ sa týka skutočnosti, že poškodený nemal na hlave upevnenú prilbu počas jeho predchádzania obžalovaným a v čase nárazu, keďže jazdil v obci, zákon o cestnej premávke mu v takej situácii neprikazuje povinnosť chrániť si hlavu riadne upevnenou ochrannou prilbou (§ 55 ods. 9 zákona o cestnej premávke). Ku súvislostiam týkajúcich sa okolnosti, či poškodený mal alebo nemal upevnenú prilbu a mozgolebečného poranenia sa vyjadril aj znalec z odboru zdravotníctva, a to tak, že z medicínskeho hľadiska sa to s istotou určiť nedá, priklonil sa k predpokladu, že poškodený prilbu upevnenú mal, čo aj odôvodnil vznikom prípadných ďalších zranení (tržnozmliažené rany a viacpočetné odreniny) pri náraze bez prilby. Vykonaným dokazovaním bolo napokon preukázané, že poškodený v čase zrážky prilbu upevnenú nemal, vo vzťahu k najzávažnejšiemu utrpenému zraneniu však nejde o takú okolnosť, ktorá by mala význam pre posúdenie trestnoprávnej zodpovednosti obžalovaného vo vzťahu k utrpeným zraneniam, pretože znalec túto okolnosť v zásade vyhodnotil za použitia predpokladu „ako keby poškodený prilbu mal upevnenú“, čo je nepochybne na prospech obžalovaného. Táto skutočnosť na spôsobenie najzávažnejšieho zranenia nemala vplyv a pre celkové riešenie príčiny vzniku dopravnej nehody tiež nemá praktický a podstatný význam. Má však význam pri hodnotení hodnovernosti tohto údaja vo výpovedi poškodeného, čo bolo namietané aj obžalovaným.

Poškodený dostatočným spôsobom vysvetlil, prečo zastavenie sa pri hornom vjazde na parkovisko pri amfiteátri uvádzal až na hlavnom pojednávaní, tým, že sa ho policajt nepýtal, čo robil vo Východnej, pýtal sa na nehodu, otázky mu kládol iným spôsobom a on sám to nepovažoval za dôležité. Je však dôležité poukázať na to, že poškodený miesto, kde bol predchádzaný osobným motorovým vozidlom vedeným obžalovaným označoval pri svojich výpovediach (aj v prípravnom konaní, na hlavnom pojednávaní, aj pri vyšetřovacom pokuse) vždy zhodne, rovnako a síce, že bol predchádzaný až v časti úseku, kde sa začína amfiteáter Východná v klesaní ľavotočivej zákruty. Preto na hodnotenie hodnovernosti jeho výpovede ako celku nemá vplyv, že okolnosť zastavenia sa pri hlavnej bráne amfiteátra a opätovného napojenia sa na hlavnú cestu z tohto miesta neuviedol už policajtovi pri výsluchu, ale až na hlavnom pojednávaní a súd ho považuje za doplnenie výpovede, nie za jej zmenu.

K námietke funkčnosti brzd na bicykli poškodeného, okrem toho, že poškodený v žiadnej zo svojich výpovedí nepochybnil ich funkčnosť, pri vyšetřovacom pokuse znalcovi ukázal, akým spôsobom držal riadidlá bicykla v kritickej dobe súd poukazuje na to, že s touto otázkou sa znalec vysporiadal tak, že poškodený ich držal spôsobom, ktorý by mu umožňoval okamžite, bez prehmatávania rúk na riadidlách svojho bicykla znížiť rýchlosť jazdy, prípadne zastaviť svoj bicykel. Nedostatočná funkčnosť brzd nebola preukázaná a rozhodujúcim v tomto prípade je tvrdenie poškodeného, že na vzniknutú situáciu nestihol ani len zareagovať brzdením, pretože mu obžalovaný na to nedal šancu. Tomuto tiež napovedá situácia pri zaisťovaní stôp na mieste nehody, kde sa evidentne žiadne stopy po brzdení bicykla nenachádzali, inak by ich príslušník PZ vykonávajúci obhliadku zaistil rovnako, ako stopu po náraze pravdepodobne pravého pedálu bicykla na vozovke.

Ďalšou a rozhodujúcou okolnosťou, ku ktorej sa vyjadrovali obžalovaný a poškodený odlišne bolo vytvorenie náhlej prekážky a tým vyvolanie bezprostrednej príčiny vzniku dopravnej nehody. Obžalovaný v priebehu celého konania poukazoval na to, že k nárazu cyklistu do vozidla, ktorého bol vodičom došlo v dôsledku nesprávneho spôsobu jazdy poškodeného na bicykli a nedostatočným venovaním sa vedeniu vozidla, pretože neskoro zareagoval na to, že spomaľuje, nevenoval sa vedeniu vozidla v dostatočnej miere, mal nedostatočne funkčné brzdy na bicykli, nedodrжал dostatočný odstup medzi pred ním idúcim vozidlom a za jeho nepozornosť nenesie žiadnu zodpovednosť. Poškodený naopak tvrdil, že vodič vozidla, ktoré ho predišlo a zaradilo sa pred neho začalo náhle brzdiť, vytvoril mu náhlu prekážku, v dôsledku čoho nemal možnosť sa vozidlu vyhnúť alebo na takom krátkom úseku zabrzdiť, preto zrážke už nedokázal zabrániť.

Vykonaným znaleckým dokazovaním po tom, čo súd vyhodnotil tvrdenie poškodeného o tom, že sa zastavil na parkovisku pri amfiteátri ako prijateľné, mal preukázané, že kolízna situácia bola technicky bezprostredne spätá s odbočovaním motorového vozidla zn. Citroën Jumpy na miestnu komunikáciu a s nevyhnutnou zmenou rýchlosti zo strany jeho vodiča, ktorú pred začiatkom tohto odbočovania vykonal, pretože snahou bolo vykonať odbočovací manéver. Zo záverov znalca vyplýva, že ak sa obžalovaný rozhodol poškodeného cyklistu predbiehať tam, kde by cyklista mohol rýchlosť 50 km/h objektívne dosiahnuť, ostávalo by do cyklistom označeného miesta zrážky iba cca 100 metrov, pričom po odpočítaní dráhy potrebnej na vykonanie predbiehacieho manévru (približne 60 metrov) sa miesto predbehnutia cyklistu motorovým vozidlom dostáva presne do tej oblasti, ktorú cyklista pri vykonanom vyšetřovacom pokuse označil. Pri rýchlosti cyklistu 40 - 50 km/h, a zohľadnení reakčnej doby (do 1,0 s. bez akéhokoľvek brzdienia, za každú sekundu by prekonal dráhu 11 až 14 metrov), by v skutočnosti cyklista potreboval najmenej 2 až 3-násobnú vzdialenosť medzi sebou a zadnou časťou vozidla na to, aby následné prudšie brzdienie motorového vozidla nevytváralo pre neho bezprostredné nebezpečenstvo. Vzhľadom na to, že uvedené nebolo splnené, obžalovaný svojím konaním v kritickej dobe privedil vznik kolíznej situácie, ktorej je možné priradiť znaky technicky náhlej prekážky.

K možnosti pre cyklistu predchádzať pomaly idúce alebo už takmer stojace vozidlo obžalovaného z pravej strany súd uvádza. Obžalovaný vo svojich výpovediach v prípravnom konaní (24. 6. 2019, 27. 9. 2019) vypovedal, že očakával, že ho cyklista obíde po pravej alebo ľavej strane. Svoju rétoriku už na hlavnom pojednávaní zmenil, je zrejmé, že tak urobil po tom, čo znalec F. N. U. vo svojom písomnom stanovisku zo dňa 28. 10. 2019 poukázal na to, že pre cyklistu je z hľadiska zachovania smerovej a pohybovej stability prakticky vylúčený manéver vyhybania sa vľavo. Súd je presvedčený, že z uvedených dôvodov obžalovaný ako spôsob svojej obhajoby zvolil pre cyklistu možnosť predchádzať motorové vozidlo vpravo a vyhnúť sa tak kolízii s motorovým vozidlom. K takému tvrdeniu obžalovaného podnikli nepochybne aj závery odborného vyjadrenia, ktoré pre účely tohto trestného konania dal vypracovať a predložil súdu. V ňom F. Z. N. na str. 11, 27, 29 opakovane tvrdí, že vodič s vozidlom nejazdil takou technikou, ktorý by cyklistovi znemožnila v prípade nutnosti dané vozidlo obísť sprava, resp. cyklistovi ostávala možnosť „minúta“ daného vozidla sprava. Na str. 11 dokonca uvádza, že na základe technicky preukázateľných skutočností - cyklista mal vytvorený vpravo vedľa vozidla priestor o šírke minimálne

2,3 m - vyjadrenie cyklistu L. E. o znemožnení obídenia daného vozidla vpravo a tvrdenie o vytvorení náhlej prekážky brzdením tohto vozidla je podľa osoby podávajúcej odborné vyjadrenie odôvodnené označiť ako vyjadrenie technicky neprijateľné. Vzhľadom na to, že F. Z. N. mal k dispozícii zápisnicu o výsluchu svedka poškodeného zo dňa 3. 6. 2019, v ktorej sa „vyjadrenie cyklistu L. E. o znemožnení obídenia daného vozidla vpravo“ nikde nenachádza, ide o vymyslené tvrdenie osobou podávajúcou odborné vyjadrenie, nie o tvrdenie vyplývajúce z výpovede poškodeného a založené na vykonanom dokazovaní. Preto takéto závery nemožno ani brať do úvahy pri hodnotení tohto dôkazu. K tejto okolnosti sa vyjadril aj znalec F. P., ktorý sa kategoricky vymedzil voči výroku F. Z. N. („Aj v prípade, že z nejakého dôvodu došlo k skráteniu vzdialenosti medzi vozidlom a bicyklom pod hranicu technicky bezpečnej, stále ostávala možnosť minúť daného vozidla cyklistom, minúť sprava“), nielen preto, že je vecou výhradne právneho posúdenia, či zákon pozná takúto možnosť, ale aj preto, že sa nejedná len o otázku priestoru, ale aj rozumu a puďu sebazáchovy. Napokon súd poukazuje nielen na vyjadrenie L. F. P. k tejto otázke, ale najmä na znenie ustanovenia § 55 ods. 5 zákona o cestnej premávke, podľa ktorého neplatí, že cyklista idúci rovnakým smerom môže pomaly idúce alebo stojace vozidlo predchádzať aj po pravej strane vozovky alebo krajnici, ak vodič takého vozidla dáva znamenie o zmene smeru jazdy doprava. Je preto absolútne nedôvodné a v rozpore s platnými právnymi predpismi od cyklistu očakávať alebo dokonca od neho vyžadovať stranou obhajoby alebo osobou podávajúcou odborné vyjadrenie, aby vozidlo obžalovaného predchádzal vpravo, keďže bolo spoľahlivo a jednoznačne preukázané, že obžalovaný pred odbočením dával znamenie o zmene smeru jazdy doprava a v takom prípade zákon vylučuje pre cyklistu možnosť predchádzať ho po pravej strane vozovky alebo krajnici.

Osoba podávajúca odborné vyjadrenie sa tiež zaoberala matematickým riešením, v ktorej časti vozovky (stred jazdného pruhu, pravá krajnica), jazdil a pohyboval sa cyklista, uvedené však súd vníma ako účelovú snahu o spochybnenie správnosti spôsobu jazdy cyklistu ako nesúladnej so zákonom o cestnej premávke. V konaní pritom vôbec nebolo sporné, že cyklista narazil do zadnej časti vozidla, oterové stopy po kontakte jeho tela a bicykla s vozidlom nachádzajúce sa bližšie k pravej, nie ľavej strane vozidla práve preukazujú, že jazdil bližšie k pravej krajnici. Táto skutočnosť nevyplýva len z týchto stôp a výpovede poškodeného, ale aj výpovede obžalovaného zo dňa 24. 6. 2019, kde uviedol, že (pred predchádzaním) cyklista išiel popri pravej vodiacej čiare. Vysvetlenie jeho tvrdení, že o existencii cyklistu po jeho predídení síce mal vedomosť, pretože ho obiehal, avšak v spätných zrkadlách, ani ľavom ani pravom, ani v strednom vnútornom spätnom zrkadle ho nevidel (výpoveď dňa 27. 9. 2019, na hlavnom pojednávaní dňa 17. 6. 2020), je možné nájsť v písomnom stanovisku zo dňa 28. 10. 2019 F. N. U.. Ten uviedol, že v danom úseku vzhľadom na smerovanie cestnej komunikácie (ľavotočivý smerový oblúk pred miestom stretu) bola prakticky vylúčená možnosť pozorovať primeraný úsek cestnej komunikácie za osobným motorovým vozidlo Citroën prostredníctvom spätných zrkadiel. Z uvedených dôvodov sa súd nestotožňuje s domnienkami obžalovaného a hodnotením vyplývajúcim z odborného vyjadrenia, že cyklista jazdil v strede pruhu priamo za ním a preto mal jazdiť nesprávnym spôsobom.

Výpoveď svedkyne F. Q. súd vyhodnotil ako nespôsobilú prispieť k riešeniu nehodového deja, pretože nevedela uviesť nič konkrétne, čo zrážke predchádzalo. Celú situáciu si začala uvedomovať až keď počula náraz, čo je neskoro na to, aby sa vedela relevantne vyjadriť k okolnostiam, ktoré sú najdôležitejšie pre zistenie dôvodov kolíznej situácie a spôsobenie príčiny dopravnej nehody. Na mnohé otázky odpovedala nekonkrétne, uviedla, že nepocítovala pri jazde ani odbočovaní žiadne prudké brzdenie, pri vysvetlení, prečo ho necítila, uviedla, že nie je vodička. Jej výpoveď je však v tejto časti v rozpore s vykonanými dôkazmi, pretože o brzdení a nutnosti brzdiť vozidlo vypovedá nielen poškodený, ale aj písomné stanovisko F. U. aj znalec, z ktorého výpovede na hlavnom pojednávaní vyplynulo, že pri danej zákrute sa nedá odbočiť ani 30 km/h, ani 20 km/h a rýchlosť sa musí znížiť pod 10 km/h. aby tam vodič dokázal normálnym spôsobom odbočiť, inak to tam nevládne. Skutočnosť, že obžalovaný musel pred odbočovaním vpravo brzdiť potvrdzuje aj odborné vyjadrenie v odpovedi na otázku č. 1, kde uvádza, že vozidlo sa pri prejazde ľavotočivou zákrutou pohybovalo rýchlosťou 50 km/h, ale v mieste zrážky rýchlosťou už uvádza rýchlosť 16-28 km/h. Vyplýva z neho aj tvrdenie osoby podávajúcej odborné vyjadrenie, podľa ktorého vodič následne v dôsledku odbočovania vpravo bol nútený znížiť rýchlosť jazdy, nakoľko odbočenie vpravo v 50 km rýchlosti je rizikové a nebezpečné, začal brzdiť, čo korešponduje s výpoveďou cyklistu.

K odbornému vyjadreniu F. Z. N. súd dodáva, že z neho nevyplýva riešenie príčiny vzniku kolíznej situácie a tým vzniku dopravnej nehody. Vyjadrenia, pri ktorých tento znalec z odboru dopravy hodnotil mechanizmus vzniku zranení (akým spôsobom mohlo dôjsť k vzniku ktorého zranenia) alebo záver, že ku kolíznej situácii by nebolo došlo, ak by cyklista jazdil v súlade s ustanoveniami zákona o cestnej premávke nemožno prihliadať, pretože ide o otázky, ktoré buď nespádajú do jeho odbornej kompetencie

(znalec z odboru zdravotníctva, odvetvie traumatológia) alebo sú otázkami právnymi (hodnotenie, či sa poškodený správal v súlade s príslušnými právnymi predpismi prináleží OČTK alebo súdu).

Súd vyhodnotil závery, ku ktorým dospel znalec z odboru cestnej dopravy, ktorý zaujal konkrétne stanovisko ku všetkým podstatným otázkam ohľadne príčin, vzniku, priebehu a následkom dopravnej nehody, v jeho záveroch nevznikli žiadne pochybnosti zásadného charakteru najmä o príčinách vzniku dôvodov dopravnej nehody (nesprávny spôsob jazdy obžalovaného, nedbanie zvýšenej opatrnosti voči cyklistovi) a mieste predchádzania cyklistu motorovým vozidlom vedeným obžalovaným (ľavotočivý smerový oblúk pred miestom zrážky), ktoré by mohli viesť k akémukoľvek spochybneniu viny obžalovaného za žalovaný skutok. Závery znaleckého posudku z odboru dopravy a z odboru zdravotníctva sú jasné, presvedčivé a súd nemá dôvod im neveriť a o ich odbornej fundovanosti a objektívnosti súd nemá žiadne pochybnosti. Z týchto dôvodov ani námietka prednesená obžalovaným voči znalcovi S. L. E., po tom, čo sa poškodený po prečítaní znaleckého posudku na hlavnom pojednávaní vyjadril, že ho pozná, keďže nebol preukázaný žiadny konkrétny vzťah medzi znalcom a poškodeným, resp. skutočnosť, že poškodenému je známa osoba znalca, ktorý ho vyšetril, nie je dôvodom pre pochybnosti o jeho nezaujatosti. Súd nemá dôvod pochybovať o odbornej úrovni záverov oboch znaleckých posudkov, ku ktorým znalci svojou odbornou znaleckou činnosťou dospeli.

Hoci obžalovaný v priebehu celého konania poukazoval na to, že k nárazu cyklistu do vozidla, ktorého bol vodičom, došlo v dôsledku nedodržania dostatočného odstupu cyklistu od vozidla, nesprávnym spôsobom jazdy, nedostatočným venovaním sa vedeniu vozidla, čím dopravnú nehodu zaviniť poškodený, vykonaným dokazovaním bol preukázaný opak. Pri hodnotení dôkazov vykonaných na hlavných pojednávaniach, najmä na základe znaleckého dokazovania z odboru cestnej dopravy, súd ustálil skutkový priebeh a dej dopravnej nehody tak, ako je uvedený v skutku popísanom v rozsudku. Zo záveru znaleckého posudku vypracovaného znalcom z odboru cestnej dopravy a výpoveďou znalca na hlavnom pojednávaní mal súd preukázané, že primárnu príčinu nehodovej udalosti je potrebné vidieť v nesprávnom spôsobe jazdy obžalovaného, nesprávnom vyhodnotení situácie v cestnej premávke obžalovaným a najmä v zanedbaní povinnosti uloženej mu zákonom dbať na zvýšenú pozornosť voči cyklistom a dať pri odbočovaní vpravo prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno, ktorý svoje vozidlo zn. Citroën Jumpy viedol takým spôsobom, že predchádzaním iného účastníka cestnej premávky - cyklistu v mieste, kde po ukončení predchádzania a zaradení sa pred cyklistu v úmysle vykonať odbočovanie vpravo, začal brzdiť a cyklistovi vytvoril náhlu prekážku takým spôsobom, že viedla k vzniku kolíznej situácie. V dôsledku tohto konania obžalovaného došlo k tomu, že poškodený - cyklista nemal dostatočný časový a fyzický priestor na to, aby mohol na vzniknutú situáciu zareagovať buď zabrzdzením alebo vyhýbacím manévrom, preto došlo k zrážke uvedených vozidiel, konkrétne k nárazu predného kolesa bicykla do zadnej časti nárazníka motorového vozidla a tvárovou časťou hlavy poškodeného do pravého zadného okna vozidla, následného pádu na vozovku, v dôsledku čoho utrpel zranenia. Ako vyplynulo zo znaleckého dokazovania poškodený, teda vodič nemotorového vozidla - bicykla, svojím konaním nevytvoril situáciu, ktorá by viedla k vzniku kolíznej situácie a jeho možnosti zabránenia vzniku dopravnej nehody neboli žiadne.

Zranenia, ktoré v dôsledku dopravnej nehody utrpel poškodený a mieru poškodenia jeho zdravia v príčinnej súvislosti s nehodou mal súd preukázanú výpoveďou poškodeného, lekárskou správou a znaleckým dokazovaním. Znalec z odboru zdravotníctva, odvetvie traumatológia sa v znaleckom posudku jednoznačne vyjadril, že najzávažnejším utrpeným zranením bolo mozgolebečné poranenie - pomliaždenie a zakrvácanie do mozgu v spánkovej oblasti vpravo s krvácaním medzi mäkké mozgové blany, zlomeninu čelovej kosti vľavo s vtlačením úlomkov do ľavej čelovej dutiny, zlomeninu vnútornej steny v strope ľavej očnice, ktoré je zároveň možné porovnávať so stavom vážna porucha zdravia z dôvodu závažného poranenia životne dôležitého orgánu - mozgu. Objektivizovaná bola aj dĺžka doby, počas ktorej bol poškodený obmedzený v obvyklom spôsobe života, ktorú príslušný znalec určil ako dobu liečenia a práceneschopnosti v dĺžke 8 týždňov až 12 týždňov pri nekomplikovanom priebehu. Pretože išlo o dlhšie trvajúcu poruchu zdravia, za ktorú sa v súdnej praxi považuje doba dlhšia ako 6 týždňov, súd následky na zdraví poškodeného vyhodnotil ako ťažkú ujmu na zdraví podľa § 123 ods. 3 písm. i/ Trestného zákona. Obžalovaný uvedený následok na zdraví poškodeného zaviniť vo vedomej nedbanlivosti, pretože vedel, že porušením pravidiel v cestnej premávke môže inému účastníkovi cestnej premávky spôsobiť poruchu zdravia, ale bez primeraných dôvodov sa spoliehal, že jeho konaním ku takémuto následku nedôjde. Zároveň mal súd preukázané, že medzi nedbanlivostným konaním obžalovaného a spôsobeným následkom (ťažká ujma na zdraví poškodeného) je príčinná súvislosť. Obžalovaný ako zodpovedný subjekt počas vedenia motorového vozidla nejazdil spôsobom, ktorý mu ukladá zákon o cestnej premávke (dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom, vodič odbočujúci

vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno) a v dôsledku predchádzania cyklistu, následného brzdenia spôsobeného jeho úmyslom odbočovať vpravo na miestnu komunikáciu, nedal prednosť cyklistovi jazdiacemu rovno a týmto predchádzaním, kedy sa zaradil pred neho a brzdil svoje vozidlo, vytvoril náhlu prekážku, čím spôsobil kolíziu situáciu, na ktorú cyklista už nebol schopný reagovať tak, že by bicykel zabrzdil alebo sa motorovému vozidlu vyhol, čo malo za následok spôsobenie zrážky a v jej dôsledku takých zranení inému účastníkovi cestnej premávky (poškodenému), ktoré majú charakter ťažkej ujmy na zdraví, pretože doba ich liečenia a obmedzenia v obvyklom spôsobe života u poškodeného trvala najmenej 8 týždňov. Obžalovaný ako vodič preto konal v rozpore s ustanoveniami § 4 ods. 1 písm. e/ a § 19 ods. 6 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, v zmysle ktorých je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom a chodcom, a zároveň vodič odbočujúci vpravo je povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno. V priamej príčinnej súvislosti s porušením citovaných ustanovení došlo k vzniku nehodovej udalosti a škodlivému následku. Je nepochybné, že vzhľadom na osobu obžalovaného je dôvodné predpokladať, že bol uzrozumený s tým, po akej komunikácii sa s vozidlom pohybuje, pretože sám tvrdil, že sa pohyboval za pomoci navigačného zariadenia, tiež aké vozidlo vedie a ako vodič bol povinný tomu prispôbiť svoje správanie v cestnej premávke.

Zanedbanie povinnosti dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistovi s tým záverom, že nehode by vedel zabrániť, pokiaľ by cyklistu nepredchádzal v úseku ľavotočivého smerového oblúka, kde bola prakticky vylúčená možnosť pozorovať primeraný úsek cestnej komunikácie za osobným motorovým vozidlom prostredníctvom spätných zrkadiel, a zároveň v mieste, kde mu bolo zrejme, že bude musieť nevyhnutne znížiť rýchlosť bez toho, aby tým neohrozil predchádzaného cyklistu, vyplýva aj z písomného stanoviska, pričom F. N. U., ktorý ho v tejto veci podal, považoval rozhodnutie obžalovaného predchádzať v danom úseku cyklistu a následne hneď vykonávať manéver odbočenia vpravo s poukázaním na vyššie uvedené okolnosti (smerovanie cestnej komunikácie bez možnosti pozorovať tento úsek prostredníctvom spätných zrkadiel, čo sa napokon preukázalo aj výpoveďou obžalovaného, že cyklistu v spätných zrkadlách nevidel) za technicky úplne nesprávne a jeho konanie za extrémne rizikové voči ďalšiemu účastníkovi cestnej premávky. Preto je porušením dôležitej povinnosti uloženej vodičovi zákonom, lebo v danom okamihu ide o bezprostredné ohrozenie druhého účastníka cestnej premávky. Nie bezdôvodne zákon dbá na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom a chodcom, pretože sú považovaní za zraniteľnejších účastníkov cestnej premávky, než vodič vedúci motorové vozidlo.

Keďže bolo preukázané, že obžalovaný zaradením sa pred cyklistu vytvoril pre neho náhlu prekážku, nie však samotným odbočením vpravo, pretože v čase nárazu sa obžalovaný ešte len chystal vykonávať odbočovací manéver a cyklista narazil do zadnej, nie do pravej časti motorového vozidla, preto súd oproti formulácii skutku v podanej obžalobe „odbočením vpravo vytvoril pre neho náhlu prekážku“ túto nahradil formuláciou „zaradením sa pred neho vytvoril pre neho náhlu prekážku“, ktorá zodpovedá skutkovému stavu preukázanému vykonaným dokazovaním.

Na základe takto vykonaného dokazovania súd ustálil, že Q. S. S. G. dňa 21. 8. 2018 v čase asi o 14.00 hod. viedol osobné motorové vozidlo značky Citroën Jumpy, ev. č. SK 461 BB, po štátnej ceste I/18 v obci Východná smerom na obec Hybe, okres Liptovský Mikuláš a v úseku klesajúcej cesty pri amfiteátri Východná, obehol cyklistu a v úmysle odbočovať vpravo na miestnu komunikáciu, pričom cyklistovi L. E., nar. X. XX. XXXX, bytom G. XX/X, Y. Š., okres K., jazdiacemu rovno po hlavnej ceste, nedal prednosť a zaradením sa pred neho vytvoril pre neho náhlu prekážku, v dôsledku čoho cyklista L. E. nestihol zabrzdiť bicykel a ani sa vyhnúť vozidlu, predným kolesom narazil do pravej zadnej časti nárazníka vozidla, následne tvárou narazil do pravého zadného okna vozidla a spadol na vozovku, pričom poškodený utrpel zranenia, a to pomliaždenie a zakrvácanie do mozgu v spánkovej oblasti vpravo s krvácaním medzi mäkké mozgové blany, zlomeninu čelovej kosti vľavo s vtláčením úlomkov do ľavej čelovej dutiny, zlomeninu vnútornej steny v strope ľavej očné, kožnú odreninu v oblasti hornej pery, pomliaždenie ľavej predlaktia a ľavej predkolenia, na ktoré bol liečený a obmedzený v obvyklom spôsobe života najmenej po dobu 8 týždňov, pričom obžalovaný nesprávnym spôsobom jazdy na motorovom vozidle porušil ustanovenia § 4 ods. 1 písm. e/ zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov, podľa ktorého je vodič povinný dbať na zvýšenú opatrnosť voči cyklistom a chodcom, a § 19 ods. 6 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov, podľa ktorého je vodič odbočujúci vpravo povinný dať prednosť v jazde cyklistovi idúcemu rovno, čím naplnil všetky znaky skutkovej podstaty prečinu ublíženia na zdraví v zmysle § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Trestného zákona, preto ho súd uznal vinným z jeho spáchania.

Súd dôkazmi vykonanými na hlavnom pojednávaní považoval za preukázanú príčinnú súvislosť medzi porušením povinností obžalovaným upravených zákonom o premávke na pozemných komunikáciách a následkom na zdraví poškodeného. Na základe takto zisteného skutkového stavu a vyhodnotenia

dôkazov, súd uznal obžalovaného vinným zo spáchania prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a/ Trestného zákona s použitím § 138 písm. h/ Trestného zákona.

V rámci úvah o treste súd k osobe obžalovaného z pracovného posudku zamestnávateľa Centrum pre deti a rodiny Svidník, zistil, že pracuje na pozícii vychovávateľ na základe pracovnej zmluvy zo dňa 1. 7. 2015 na dobu neurčitú. Jeho hlavnou pracovnou náplňou je komplexná výchovno-vzdelávacia činnosť zameraná na rozvíjanie tvorivých schopností detí. Doposiaľ nebol disciplinárne riešený, pracovné povinnosti si plní svedomito v zmysle interných zákonných povinností, k práci pristupuje zodpovedne, zadané úlohy plní načas. Vyživovaciu povinnosť nenahlásil. V kolektíve zamestnancov je obľúbený. Veľmi pozitívne je hodnotený jeho prístup k deťom, ochotu pomôcť, motivovať ich, pôsobí v športovom a hudobnom záujmovom krúžku. V letnom období zabezpečuje pre deti tábory a sprevádza na rôzne športové, kultúrne podujatia či súťaže. Pri výkone svojho povolania často vedie motorové vozidlo, či už pre prepravu detí alebo aj zamestnancov. Doposiaľ nemal žiadny incident. Nie je konfliktný, je rozvážny. S jeho pôsobením je zamestnávateľ veľmi spokojný. Podľa pripojeného potvrdenia o výške príjmu zamestnanca čistá priemerná mesačná mzda obžalovaného v r. 2019 bola 1.033,39 eura. Z lustrácie v registri priestupkov Ministerstva vnútra SR vyplýva, že obžalovaný bol postihnutý za priestupok na úseku cestnej premávky zo dňa 21. 10. 2019 pre nerešpektovanie dopravného značenia uložením blokovej pokuty vo výške 10,- Eur a zo dňa 23. 1. 2020 pre rýchlosť jazdy uložením blokovej pokuty vo výške 50,- Eur. Podľa evidenčnej karty vodiča mu bolo vodičské oprávnenie skupiny B udelené v roku 2001, záznamy o spáchaných priestupkoch sú zhodné s lustráciou v registri priestupkov. Zadržaný vodičský preukaz mal od 13. 2. 2007 do 29. 10. 2007 v súvislosti s konaním vedeným Okresným súdom Svidník sp. zn. 1T/71/2007. Zákaz činnosti mu bol Dopravným inšpektorátom Stropkov uložený v r. 2005 (vykonal 4 mesiace a 2 dni) spolu s pokutou 6.000 Sk pre porušenie povinnosti vodiča (alkohol). V odpise registra trestov má jeden záznam, podľa ktorého uznesením Okresného súdu Svidník zo dňa 7. 9. 2007 bolo podmienene zastavené trestné stíhanie pre prečin ohrozenia pod vplyvom návykovej látky podľa § 289 ods. 1 písm. b/ Trestného zákona so skúšobnou dobou do 7. 12. 2008, v ktorej sa osvedčil. Proti obžalovanému sa aktuálne nevedie iné trestné konanie.

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

Pri ukladaní trestu súd obligatórne prihliadol podľa § 38 ods. 2 Trestného zákona na pomer a mieru závažnosti poľahčujúcich okolností a priťažujúcich okolností, pričom u obžalovaného nezistil žiadnu poľahčujúcu ani priťažujúcu okolnosť. Za prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 2 Trestného zákona možno uložiť trest odňatia slobody na jeden rok až päť rokov. Pri neexistencii poľahčujúcich a priťažujúcich okolností ostáva zákonom ustanovená trestná sadzba nezmenená. S poukazom na osobu páchatela, ktorý je zamestnaný na trvalý pracovný pomer na dobu neurčitú a zamestnávateľom je pozitívne hodnotený, okolnosti spáchania skutku, dobu, počas ktorej sa od skutku obžalovaný nedopustil žiadnej protiprávnej činnosti, povahu spáchaného prečinu, rešpektujúc individuálnu i generálnu prevenciu, a taktiež i zásadu proporcionality trestu a následku trestného činu, súd vyhodnotil, že dostatočným a primeraným je uloženie alternatívneho trestu, a to peňažného trestu bližšie k dolnej hranici trestnej sadzby ustanovenej zákonom, ktorý z hľadiska naplnenia účelu trestu u obžalovaného možno považovať za postačujúci. Pre prípad, že by výkon uloženého peňažného trestu bol úmyselne zmarený, súd obligatórne ustanovil náhradný trest odňatia slobody vo výmere 1 rok. Súd obžalovanému musel taktiež uložiť trest zákazu činnosti viesť všetky druhy motorových vozidiel, pretože trestnej činnosti sa dopustil práve v súvislosti s vedením motorového vozidla pri porušení povinností vodiča v cestnej premávke, pričom následkom konania obžalovaného bolo ublíženie na zdraví poškodeného a z dôvodu spôsobeného vážneho následku na zdraví inej osoby nedbanlivostným konaním obžalovaného, nebolo možné uvažovať o tom, že by súd trest zákazu činnosti viesť všetky druhy motorových vozidiel vôbec neuložil. Trest zákazu činnosti súd vymeral bližšie k dolnej hranici trestnej sadzby na 2 roky, pričom vzal na zreteľ na evidenčnú kartu vodiča vedenú v Slovenskej republike, v ktorej má dva záznamy o priestupkoch v rokoch 2019 a 2020. Je zrejmé, že v dávnejšej minulosti prišiel obžalovaný do rozporu so zákonom, keďže bol priestupkovo postihnutý a tiež stíhaný pre vedenie

motorového vozidla pod vplyvom návykovej látky - alkoholu, pri tom treba zohľadniť odstup viac než 10 rokov od týchto postihov, aj to, že v súčasnosti stíhaná trestná činnosť je nedbanlivostná, nie úmyselná.

V súvislosti s protiprávnym konaním obžalovaného vznikol poškodenému nárok na náhradu škody v podobe peňažnej náhrady spočívajúcej v bolestnom za utrpené zranenia, pretože medzi konaním obžalovaného a vznikom škody na zdraví u poškodeného je preukázaná priama príčinná súvislosť. Poškodený L. E. si uplatnil škodu spočívajúcu v náhrade bolestného vo výške 3.434,40 eura, teda riadne a včas už v prípravnom konaní pri preštudovaní vyšetrovacieho spisu. Výšku bodového ohodnotenia bolestného mal súd preukázanú z prečítaného znaleckého posudku znalca z odboru zdravotníctvo a farmácia, odvetvie traumatológia, ktorý jednotlivé utrpené zranenia bodovo ohodnotil spolu na 180 bodov. Opatrením Ministerstva zdravotníctva SR k zákonu Národnej rady SR č. 437/2004 Z. z. o náhrade za bolesť a o náhrade za sťaženie spoločenského uplatnenia v znení neskorších predpisov, vyhláseným v Zbierke zákonov SR bola v roku 2018 ustanovená výška náhrady za bolesť - hodnota 1 bodu v sume 19,08 eura, t. j. $180 \times 19,08 \text{ eura} = 3.434,40 \text{ eura}$. V rámci adhézneho konania, teda súd priznal poškodenému náhradu škodu vo výške 3.434,40 eura, na ktorých úhradu zaviazal obžalovaného.

Poučenie:

Proti tomuto rozsudku je prípustné odvolanie, ktoré možno podať na Okresnom súde v Liptovskom Mikuláši do 15 dní odo dňa oznámenia rozsudku. Odvolanie má odkladný účinok.

Odvolanie môžu podať: Prokurátor pre nesprávnosť ktoréhokoľvek výroku a to v neprospech i v prospech obžalovaného, v prospech obžalovaného môže podať odvolanie aj proti vôli obžalovaného obžalovaný pre nesprávnosť výroku, ktorý sa ho priamo týka, príbuzný obžalovaného v priamom rade, jeho súrodenci, osvojiteľ, osvojenec, manžel a druh pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného, ak je obžalovaný pozbavený spôsobilosti na právne úkony alebo ak je jeho spôsobilosť na právne úkony obmedzená, môžu podať odvolanie v prospech obžalovaného i proti jeho vôli štátny orgán starostlivosti o mládež, obhajca i zákonný zástupca pre nesprávnosť výroku, ktorý sa priamo týka obžalovaného. Poškodený, ktorý uplatnil nárok na náhradu škody, pre nesprávnosť výroku o náhrade škody a to v neprospech obžalovaného. Ak je poškodeným právnická osoba, odvolanie môže podať len osoba oprávnená konať za právnickú osobu, zúčastnená osoba pre nesprávnosť výroku o zhabaní veci. Osoby oprávnené podať odvolanie proti niektorému výroku rozsudku môžu ho napadnúť aj preto, že taký výrok nebol urobený, ako aj pre porušenie ustanovení o konaní, ktoré predchádzalo rozsudku, ak toto porušenie mohlo spôsobiť, že výrok je nesprávny alebo že chýba. Rozsudok možno napadnúť odvolaním len v niektorej jeho časti alebo sa odvolania výslovne vzdať.

Osoba, ktorá odvolanie podala, môže ho výslovným vyhlásením vziať späť, a to až do doby, než sa odvolací súd odoberie na záverečnú poradu.