

Súd: Okresný súd Malacký  
Spisová značka: 2T/25/2017  
Identifikačné číslo súdneho spisu: 1617010446  
Dátum vydania rozhodnutia: 23. 06. 2021  
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Erik Tomus  
ECLI: ECLI:SK:OSMA:2021:1617010446.5

## ROZSUDOK V MENE SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Okresný súd Malacký, samosudcom JUDr. Erikom Tomusom, v trestnej veci obžalovaného W. S., pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Trestného zákona, na hlavnom pojednávaní konanom dňa 23. júna 2021 v Malackách, takto

### rozhodol:

Obžalovaný:

W. S., narodený XX. O. XXXX v A., T. republika, trvale bydliskom ul. A. č. XXXX, XXX XX W., T. republika,

sa podľa § 285 písm. b) Trestného poriadku oslobodzuje

spod obžaloby prokurátorky Okresnej prokuratúry Malacký z 30. októbra 2017, sp. zn. 1Pv 74/16/1106-41, ktorá mu kládla za vinu spáchanie prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Trestného zákona, na tom skutkovom základe, že

dňa 28.01.2016 v čase o 06:30 hod. viedol nákladné motorové vozidlo zn. O. N. V., bielej farby, ev. č. XSDXXXX, MPZ „CZ“ s návesom zn. Z. ev. č. XSXXXX, MPZ „CZ“, v ľavom jazdnom pruhu po diaľnici D2 v smere Česká republika - Bratislava, kde v 44,6 km sa dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, následkom čoho zišiel pravým kolesom na trávnatý porast mimo vozovku, pri pokuse vrátiť sa späť na vozovku diaľnice zadná náprava ťahača a návesu narazila do zvodidiel na pravej krajnici, čím prišlo postupnému preklopeniu nákladného motorového vozidla na pravú nápravu a nadvihnutiu kolies ľavej strany do vzduchu, až sa vozidlo prevrátilo na pravú stranu cez oba jazdné pruhy diaľnice D2, pričom pri preklápaní nákladného vozidla prišlo k zrážke s osobným motorovým vozidlom zn. F. I., striebornej farby, ev. č. SE-XXX BZ, ktoré v tom čase predbiehalo nákladné motorové vozidlo a ktoré viedol poškodený A. H., po zrážke osobné motorové vozidlo zn. F. I. sa niekoľko krát prevrátilo na vozovke, čím obvinený W. S. porušil ustanovenie § 4 ods. 1 písm. c) a § 137 ods. 1 zákona číslo 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, v dôsledku tejto dopravnej nehody poškodený A. H., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom Z., G. XXX/X, utrpel otras mozgu ľahkého stupňa, zlomeninu tela čapovca (2. krčný stavec), dilaceračné poranenia palca a ukazováka ľavej ruky, reznú ranu chrbta pravej ruky a viacpočetné povrchové pomliaždenia tváre a trupu, ktoré zranenia si vyžadovali liečenie v trvaní 3 mesiace a spolujazdkyňa v osobnom motorovom vozidle poškodená N. H., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom Z., G. XXX/X utrpela krvácanie pod tvrdou mozgovou plenou v ľavej čelovo-temennej oblasti, prelomenie prednej a bočnej steny pravej čelustnej dutiny, zlomeniny III., IV. a V. rebra v pravo, tržnozmliaždenú ranu vlasatej časti hlavy vpravo, viacnásobné pomliaždenia a odreniny tváre a všetkých končatín, pomliaždenie brušnej steny a ramena, ktoré zranenia si vyžadovali liečenia v trvaní 2 mesiace,

pretože skutok nie je trestným činom.

Podľa § 288 ods. 3 Trestného poriadku súd odkazuje poškodených:

- A. H., narodeného XX. V. XXXX v O., trvale bydliskom ul. G. č. XXX/X, XXX XX Z.,
- N. H., narodenú XX. O. XXXX v Z., trvale bydliskom ul. C. č. XXX/XX, XXX XX Z.,

- Všeobecnú zdravotnú poisťovňu, a. s., Panónska cesta 2, 851 04 Bratislava, IČO: 35 937 874,  
- Sociálnu poisťovňu, Ul. 29. augusta č. 8 a 10, 813 63 Bratislava,  
s nárokmi na náhradu škody na civilný proces.

### **o d ô v o d n e n i e :**

Dňa 31. októbra 2017 bola prokurátorkou Okresnej prokuratúry Malacky pod č.1Pv 74/16/1106-41 na Okresnom súde Malacky podaná obžaloba na W. S., nar. XX. O. XXXX, pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Trestného zákona.

Súd na hlavnom pojednávaní vykonal dokazovanie v rámci ktorého prečítal výpoveď obžalovaného W. S. z prípravného konania, ďalej súd vypočul svedkov poškodených A. H. a N. H., svedka O. X., prečítal výpoveď svedka A. F. z prípravného konania, vypočul aj znalcov Ing. S. C. a Ing. M. G., prečítal tiež znalecký posudok znalca prof. MUDr. M. U. CSc. č. 40/16, znalca z odboru zdravotníctvo a farmácia, znalecký posudok znalca prof. MUDr. M. U. CSc. č. 114/17, znalca z odboru zdravotníctvo a farmácia, znalecký posudok znalca Ing. S. C. č. 40/2016, znalca z odboru doprava cestná, vrátane doplnenia č. 1 znaleckého posudku č. 40/2016, ďalej znalecký posudok znalca Ing. M. G. č. 10/2017 znalca z odboru doprava cestná, znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline č. 33/2021, a prečítal listinné dôkazy, najmä lekárske správy, záznam o dopravnej nehode, zápisnicu o ohliadke miesta dopravnej nehody, náčrtok a plán vrátane fotodokumentácie, zápis o dychovej skúške, záznam inšpektorátu práce, záznam o dopravnej nehode, lekársky posudok o bolestnom a o sťažení spoločenského uplatnenia poškodenej N. H., lekársky posudok o bolestnom a o sťažení spoločenského uplatnenia poškodeného A. H., doplnenie vyčíslenia škody - Sociálna poisťovňa, aktualizovaný odpis registra trestov a centrálnu evidenciu správnych deliktov a priestupkov.

#### **Pôvodné dokazovanie pred zrušením rozsudku odvolacím súdom**

Obžalovaný W. S. vo svojej výpovedi z prípravného konania, ktorá výpoveď bola na hlavnom pojednávaní prečítaná uviedol, že dňa 28. januára 2016 v čase okolo 06:30 hod. viedol nákladné motorové vozidlo zn. O. s návesom zn. Z. v pravom jazdnom pruhu približne rýchlosťou 90 km/h, predbiehali ho nejaké autá, nič zvláštne si nevšimol. Počas jazdy zacítil neštandardné prejavy chovania sa celej jazdnej súpravy a mal pocit, že to ide od zadnej časti návesu. Zistil, že súprava sa vychyluje z priameho smeru jazdy, v spätnom zrkadle videl, že náves sa mierne vychyluje zo strany na stranu, mal problémy udržať súpravu na ceste a smer jazdy korigoval riadením ľahača, nemôže vylúčiť, že počas tejto neštandardnej jazdy vyšiel so súpravou aj mimo pravého jazdného pruhu, doprava aj doľava. Táto nestabilita trvala veľmi krátky čas. Nevie, či brzdil, a následne sa súprava dostala úplne mimo cestu, a keď strhol volant doľava došlo k prevráteniu súpravy. Nestihol zaregistrovať, či ho v tom čase prebiehalo nejaké motorové vozidlo, príp. kde presne na nachádzalo, nezaregistroval ani náraz ľahača do druhého motorového vozidla. Nejaká osoba mu pomohla odopnúť bezpečnostný pás, vyliezol z kabíny cez rozbité čelné sklo, dorazili záchranné zložky a jeho previezli do nemocnice na ošetrenie. Nevie, prečo vozidlo F. I. neznižilo rýchlosť jazdy, keď jeho vodič videl, že jazdná súprava sa správa neštandardne.

Svedok - poškodený A. H. vypovedal, že dňa 26. januára 2016 jazdil spolu s matkou po diaľnici D1 smerom na Bratislavu rýchlosťou asi 100 - 110 km/hod. Počas jazdy sa priblížil k pred ním jazdiacemu kamiónu, na spôsobe jazdy ktorého si nevšimol nič pozoruhodné, tento išiel plynule, nemal žiadne výkyvy zo strany na stranu, preto ho začal predbiehať. Ani počas predbiehacieho manévru nezaregistroval nejaké zvláštne správanie kamiónu. Už skoro dokončil predbiehanie, keď zrazu zacítil prudký náraz do pravej zadnej časti svojho vozidla. Vozidlo stratilo stabilitu a ďalej si len útržkovito pamätá, že z auta vyšiel sám a potom vytiahol matku a keď prišli hasiči, stratil vedomie.

Na doplňujúce otázky uviedol, že si nie je vedomý, že by v tom čase iné vozidlo predbiehalo kamión, pokiaľ vie, on bol prvý za kamiónom. On jazdil aj na kamióne, vedel by odhadnúť, či má nejaké problémy technického charakteru, v tomto prípade nič také nespozoroval. Ďalšie vozidlá jazdiace za ním boli v bezpečnej vzdialenosti.

Svedkyňa - poškodená N. H. vypovedala, že si na priebeh nehodového deja vôbec nepamätá.

Svedok A. F. vo svojej výpovedi z prípravného konania, ktorá výpoveď bola na hlavnom pojednávaní prečítaná uviedol, že je konateľom a majiteľom spoločnosti RT H. s.r.o. Po dopravnej nehode bol kontaktovaný orgánmi polície Slovenskej republiky a to v súvislosti s odťahom nákladného vozidla a následne sa mal dostaviť na podanie vysvetlenia na políciu do Malaciek. Jeho zamestnanec ho po nehode nekontaktoval z dôvodu, že mu to jeho zdravotný stav nedovoľoval. K obžalovanému ako zamestnancovi sa vyjadroval pozitívne. Súprava bola v poriadku.

Svedok O. X. vypovedal, že inkriminovaného dňa jazdil po diaľnici do Bratislavy a po vajdení z Lozorna sa cez privádzač napojil na pravý jazdný pruh diaľnice, a keď už na nej bol, videl asi 100 - 200 m pred sebou kamión, ktorý sa chystal predbehnúť a priblížil sa k nemu na vzdialenosť 20 - 30 metrov. Zrazu si všimol, že súprava jazdí tak nebezpečne, že tzv. plával po diaľnici, vybočuje raz vľavo možno aj 2 metre, potom vpravo ku krajnici, teda jazdil akoby cik - cak. Domnieval sa, že vodič buď zaspáva, alebo je opitý, preto upustil od predbiehania a jazdil ďalej za kamiónom asi 1 km, keď došlo k dopravnej nehode, čo bolo asi 1 minútu, teda istý čas ho pozoroval a vnímal jeho nebezpečnú jazdu. Nevie sa vyjadriť k vozidlu F. I., či predbiehalo kamión v čase, keď sa on snažil priblížiť ku kamiónu, ale vie, že za ním boli autá, ktorí sa snažili predbehnúť kamión. Asi 2 - 3 autá so silnými motormi to riskli a predbehli kamión vtedy, vybočoval ku krajnici. Naraz kamión vybehol pravým predným kolesom mimo vozovku na nespevnenú krajnicu, začal rolovať zábrany, potom ho hodilo vľavo, prevrátil sa, šúchal sa po vozovke až zastavil. Kamión určite nemal defekt, to si je istý z pohľadu vodiča jazdiaceho za kamiónom. Kamión vôbec nebrzdil, ani nespomaľoval, aj keby mu nesvietili brzdové svetlá, on sa jazdnou prispôbil jeho tempu a ak by spomaľoval, musel by aj on, len vybočoval vľavo - vpravo. Po nahliadnutí do fotografií kolies návesu dodal, že pneumatiky na kamióne neboli poškodené. Nevie posúdiť, či unikal vzduch z pneumatiky kamiónu, ale vodič mal dostatok času plynule zastaviť, ak by cítil, že má problémy so zadnou nápravou.

Znalec Ing. S. C., vypovedal, že nezistil žiadne technické závady, ktoré by mohli vysvetliť vznik dopravnej nehody, to znamená, že na vzniku nehody sa podieľala nesprávna technika jazdy vodiča. Podľa zdokumentovania nehody vodič išiel určitý čas nesprávnou technikou jazdy, keďže vybočoval jednak vľavo, jednak vybočoval vpravo a opätovne sa vracal do správneho smeru jazdy, až ťahaný náves zachytil zadnými kolesami o zvodidlá, čo celú súpravu destabilizovalo, vodič sa snažil situáciu vyriešiť razantným zatočením vľavo, aby sa vrátil späť na vozovku avšak technicky toto už nebolo možné realizovať a to aj vzhľadom na zachytenie zadných kolies o zvodidlá, takže celú súpravu začalo prudko stáčať vľavo a napokon prišlo k prevráteniu križom cez dva pruhy diaľnice. Pokiaľ ide o otázku, či dopravnú nehodu mohol spôsobiť náhly únik vzduchu z pneumatiky zadného kolesa návesu na ľavej strane, uviedol, že na pneumatike neboli stopy po dlhšej jazde bez tlaku, po prevrátení návesu späť na nápravu táto pneumatika nevykazovala podhustenie. Pre poriadok udáva, že náves bol prázdny, nezaťažený. Pokiaľ by sme uvažovali k tomu, že prišlo k postupnému a to zvyrazňuje, že k postupnému úniku zo zadnej pneumatiky na ľavej strane návesu, s poukazom na vyšetrené okolnosti prípadu mal vodič dostatok času, aby postupne brzdením znižoval rýchlosť súpravy z 90 km/h napr. na 40 km/h, kde by už účinky úniku vzduchu sa prakticky neprejavili. Podotkol, že ťahaná súprava má stabilizačné systémy, takže ak by aj došlo k úniku z pneumatiky, neprejaví sa to takými technickými nedostatkami jazdy, ako bolo zistené dokazovaním. Ani pri postupnom úniku vzduchu z pneumatiky by súprava nemala dôvod vybočovať až 2 metre vľavo alebo 2 metre vpravo pri priamej jazde, čo bol tento prípad na diaľnici D2, keďže sa jednalo o rovný úsek a nebolo potrebné so súpravou žiadnym spôsobom manévrovať. Teda inak povedané, únik vzduchu nemohol ovplyvniť priamu jazdu súpravy. Vychádza aj zo stôp na krajnici vozovky a konštatujem, že vybočenia súpravy boli plynulé, až do poslednej fázy. Prepočtom zistil vychádzajúc z dokazovania, že pokiaľ obžalovaný jazdil cca 90 km/h asi jednu minútu, prešiel približne 1,5 km, počas ktorých vybočoval vľavo, resp. vpravo. Ak by dôvodom jeho tzv. plávania na vozovke bol únik vzduchu z pneumatiky, mal dosť času, minimálne 50 sekúnd, na postupné ubrzdovanie súpravy, vyhodenie výstražných svetiel a k plynulému zabočovaniu ku krajnici diaľnice. Inak povedané za 1,5 km jazdy mohol plynule súpravu zastaviť bez následkov. Poukazuje na priebeh rýchlosti súpravy podľa tachografu (str. 34 posudku), z ktorého vidieť, že ku koncu jazdy približne v poslednej minúte jazdy vodič rýchlosť súpravy nieže znižoval, ale naopak zvyšoval. Takže v momente nehody mala súprava rýchlosť 90 km/h, neboli zistené žiadne známky znižovania rýchlosti, ktoré by nasvedčovali tomu, že vodič spozoroval technickú chybu súpravy. Pokiaľ ide o otázku techniky jazdy poškodeného, uvádza, že nezistil nesprávnosť v jeho jazde. Bolo preukázané, v čase nehody jazdil rýchlosťou 114 km/h, čo je v norme a v momente nehody on už tejto nemohol objektívne zabrániť. Nevie sa vyjadriť k otázke, či si poškodený všimol plávanie súpravy a či aj napriek tomu predbiehal. Dve sekundy pred nehodou musel

zaregistrovať neobvyklý pohyb súpravy, avšak za ten čas nemohol prijať opatrenia, to už reakčný čas nedovoľoval. Pokiaľ ide o poškodenie pravých zadných pneumatík návesu, nevylučuje, že tieto mohli byť poškodené následkom nehody. Teda nie postupným únikom vzduchu v čase jazdy, ale náraz pneumatík na zvodidlá mohol spôsobiť únik vzduchu alebo deformácie. Prehlasujem, že neboli zistené žiadne známky vystrelenia pneumatík, ani gumovania na vozovke, to znamená, že k deformácii prišlo nárazom na zvodidlá. Pokiaľ obžalovaný uvádza vo výpovedi, že cítil po určitú dobu tzv. plávanie súpravy, ktoré vyrovnával, poukazuje na tachograf, keď asi pol minúty pred nehodou znížil na cca 70 km/h a namiesto toho, aby pokračoval v znižovaní rýchlosti, 30 sekúnd pred nehodou naopak rýchlosť začal zrýchľovať, až kým dosiahol 90 km/h v čase kolízie. Počas plynutia tohto času diaľnica bola rovná, žiadna zákruta a súprava taktiež nepredbiehala žiadne iné vozidlo.

Na doplňujúce otázky obhajcu znalec uviedol, že v čase podania posudku nemal k dispozícii výpoveď obžalovaného. Nie je možné vylúčiť únik vzduchu z pravej pneumatiky návesu, avšak nebola by to technická príčina nehody. Nie je možné vylúčiť, že pred nehodou došlo k postupnému úniku vzduchu, avšak jazda vodiča nevykazovala známky, že to by bola príčina nehody. K obhajobe obžalovaného uvádza, že ak sa mu začal vychyľovať náves zo strany na stranu, mal problémy udržať súpravu na ceste a korigoval to riadením ľahača, technicky reagoval nesprávne, pretože v posledných 30 sekundách zvyšoval rýchlosť namiesto toho, aby znižoval. Podotýka, že bola suchá vozovka, dobrá viditeľnosť a bezvetrie. Nezistil skutočnosti, ktoré by boli v rozpore so svedeckou výpoveďou. Na otázku, z čoho vychádzal pri určení techniky jazdy vodiča, uvádza, že jednak zo stôp na mieste nehody, ale aj najmenej 500 metrov pred miestom nehody, z obľahadky a taktiež zo svedeckých výpovedí. Technický stav pneumatík skúmal vizuálne. Detailnejšie skúmanie pneumatík nebolo potrebné, keďže technicky neboli príčinou nehody. Na ľavej strane návesu pneumatiky nevykazovali defekt, ani pozvoľný únik vzduchu. Klóní sa k záveru, že na ľavej strane nebola žiadna závada návesu. Je možné vylúčiť, že by strata stability súpravy súvisela s technickým stavom pneumatík ľavej strany návesu. Ľavé pneumatiky hodnotil vizuálne pri obľahadke. Pokiaľ ide o foto č. 4, kde je ľavá pneumatika podhustená, uvádza, že nejde o foto na mieste činu, ale s časovým odstupom. Po preklopení návesu tento bol naložený nákladom, žiadna pneumatika ľavej strany nevykazovala poškodenie, resp. podhustenie, preto nebol dôvod na podrobnejšie skúmanie tejto okolnosti. V čase, keď poškodený predbiehal súpravu, táto sa uberala smerom vpravo ku krajnici, teda mal dostatočný priestor na predchádzanie. Bez zásahu vodiča by sa vozidlo nemohlo rozkolísať, napr. otočenie volantu.

K záverom znalca Ing. M. G. sa vyjadril tak, že on (znalec Ing. S. C.) bol na mieste nehody a keď žeriavom preklopili náves na kolesá a naložili asi na 50 % tovarom, na ľavej strane náves nevykazoval poškodenie, resp. únik vzduchu pneumatík. Pokiaľ ide o pravú stranu, tá narazila do zvodidiel a pneumatiky vpravo boli poničené. Tým, že náves bol asi 20 kilometrov po vlastnej osi odtiahnutý, už skúmanie ľavej pneumatiky nemalo dôkazný význam.

So súhlasom strán bolo prečítané doplnenie č. 1 znaleckého posudku 40/2016 znalca Ing. S. C., zo záverov ktorého vyplýva, že:

- Vozidlo O. V. s českým evidenčným číslom XSDXXXX nie je z výroby vybavené systémom monitorovania tlaku v pneumatikách.
- O výbave návesu Z. s českým evidenčným číslom XSXXXXX neboli dostupné informácie o jeho výbave a preto nebolo možné zistiť, či bol z výroby vybavený systémom monitorovania tlaku v pneumatikách.
- Skutočnosť, či bol náves Z. vybavený systémom monitorovania tlaku v pneumatikách nie je z technického hľadiska podstatná, nakoľko vozidlo O. V. s českým evidenčným číslom XSDXXXX nie je z výroby vybavené systémom monitorovania tlaku v pneumatikách. Signalizácia poklesu tlaku v pneumatikách sa musí nachádzať vo vozidle a pokiaľ tam nie je, tak nie je možné monitorovať a signalizovať pokles tlaku v pneumatikách návesu.

Znalec Ing. M. G., vypovedal, že určil dve alternatívy nehodového deja. Prvá alternatíva je prakticky zhodná s posudkom Ing. C. a vychádza z premisy, že na súprave nedošlo počas jazdy k technickej závade, ale príčinou nehody je nesprávna technika jazdy vodiča. V čase kontaktu súpravy so zvodidlami jazdil rýchlosťou 90 km/h. V čase kontaktu s vozidlom F. vypočítal rýchlosť 57 - 63 km/h. Pokiaľ ide o príčinu nehody, konštatuje nevenovanie sa dostatočne riadeniu súpravy. Pokiaľ ide o alternatívu číslo dva, táto uvažuje o technických nedostatkoch súpravy a to možného úniku vzduchu z ľavej zadnej pneumatiky, resp. úniku vzduchu zo strednej a zadnej pneumatike na pravej strane. Za chybu považuje, že neboli skúmané dostatočne pneumatiky návesu, aby sa bližšie objasnila skutočnosť, či k úniku

vzduchu došlo v dôsledku nehody, alebo tento únik bol spôsobený pred nehodou a mohol byť príčinou dopravnej nehody. Pri podrobnejšom skúmaní pneumatík z vnútornej strany pneumatiky by sa dalo zistiť, či bola jazda na podhustenej pneumatike určitý časový úsek ale jeho dĺžku sa nedá určiť. Pokiaľ svedok X. v pôvodnej výpovedi hovorí o vybočovaní súpravy 0,5 m vľavo - vpravo a na pojednávaní už vypovedá až 2 metre, tak tvrdím že 2 metre sú technicky neprijateľné, to by spôsobilo nestabilitu. Dodávam, že postupný únik na ľavej zadnej pneumatike, keď sa tlak dostal do kritického momentu, mohlo to zapríčiniť destabilizáciu súpravy tzv. plávanie. Pokiaľ ide o pneumatiky pravej strany, tam bol kontakt so zvodidlami, nemožno vylúčiť, že aj na tejto strane mohlo dôjsť k unikaniu aspoň z jednej z pneumatík. Z toho vyplýva, že techniku jazdy vodiča podľa alternatívy dva mu nie je možné vyhodnotiť, z dôvodu, že nie je možné z technického hľadiska určiť, po aký čas plávala súprava na vozovke. Taktiež z tohto dôvodu mu nie je možné vyhodnotiť techniku jazdy poškodeného.

Na doplňujúce otázky obhajcu a prokurátora znalec uviedol, že tzv. plávanie môže súvisieť s technickým stavom vozidla, alebo s nesprávnou technikou jazdy vodiča. Pokiaľ ide o dve alternatívy jeho posudku, tieto považuje za rovnocenné, neprikláňa sa ani k jednej ani k druhej alternatíve. Obe alternatívy sú prijateľné. Technický stav pneumatík neskúmal pre časový odstup od nehody. Pokiaľ obžalovaný vybočoval s návesom až dva metre, technika jazdy poškodeného nebola správna. Pozvoľný únik vzduchu sa v nestabilite súpravy prejaví, až keď tlak v pneumatike dosiahne kritické hodnoty. Podkritický tlak vzduchu v pneumatike môže spôsobiť nestabilitu celej súpravy. Nevie sa vyjadriť, či náves Z. v konkrétnom prípade bol vybavený signalizáciou úniku vzduchu z pneumatík. On vychádzal, pokiaľ ide o stav pneumatík, len z fotografií. Na foto z miesta nehody sa nedá identifikovať stav pneumatík, tieto sa dali posúdiť až na dodatočnej obhliadke.

Z lekárskeho správ vyplývajú zranenia obžalovaného W. S. a poškodených A. H. a N. H..

Zo záznamu dopravnej nehody, zápisnice o obhliadke miesta dopravnej nehody, náčrtku a plánu vrátane fotodokumentácie, zápisu o dychovej skúške, záznamu Inšpektorátu práce a záznamu o dopravnej nehode, vyplývajú podmienky a okolnosti nehody, ako napr. jej lokácia, opísanie udalosti, účastníci nehody prostredníctvom vozidla, účastníci nehody prostredníctvom vecí, iní účastníci a svedkovia dopravnej nehody, situácia na mieste, opis stôp, vykonané opatrenia, to, že u obžalovaného nebol zistený alkohol v dychu, stiahnutie dátových súborov z vozidlovej jednotky EČV: XSD XXXX, a pod.

Dokazovanie vykonané po zrušení rozsudku odvolacím súdom

Krajský súd v Bratislave uznesením zo 14. mája 2019, sp. zn. 4To/47/2019, zrušil rozsudok prvostupňového súdu v predmetnej veci vyhlásený dňa 19. novembra 2018, a vec vrátil súdu prvého stupňa, aby ju v potrebnom rozsahu znovu prejednal a rozhodol s tým, že úlohou okresného súdu bude opätovne vykonať hlavné pojednávanie so súčasným odstránením pochybení (nezaobranie sa rozporom vo výpovediach svedka O. X. z prípravného konania v porovnaní s výpoveďou na hlavnom pojednávaní, jeho rozdielna výpoveď ohľadom jazdy vozidla obžalovaného v porovnaní s výpoveďou poškodeného A. H., nejasnosť tvrdenia súdu o mikrosprávku vodiča, nedôvodnosť vylúčenia variantu znalca Ing. M. G. o možnosti úniku vzduchu z pneumatiky návesu ako príčiny nehody), vrátane dôsledného vyhodnotenia rozporov vo výpovediach svedka O. X., náležitého posúdenia odlišného vnímania pohybu vozidla obžalovaného zo strany O. X. (ktorý vnímal nestabilný pohyb vozidla obžalovaného) a A. H. (ktorý si na jazde obžalovaného nevšimol žiadnu zvláštnosť), pričom s ohľadom na súčasnú dôkaznú situáciu sa javí ako vhodné doplnenie dokazovania formou prirátania znaleckého ústavu, napríklad Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline za účelom vypracovania kontrolného znaleckého posudku k posudkom Ing. S. C. a Ing. M. G.. Zároveň sa krajský súd vyjadril, aby písomné vyhotovenie rozsudku súdu prvého stupňa zodpovedalo § 168 ods. 1 Trestného poriadku.

Zo záverov znaleckého posudku č. 40/2016 znalca Ing. S. C., vyplýva, že:

- ohľadom analýzy dopravnej nehody a jej priebehu znalec uviedol, že v čase 0 s ťahač pri rýchlosti cca 90 km/h schádza na trávnatú krajnicu v mieste stopy č. 1. Vozidlo jazdí v ľavom jazdnom pruhu. V čase cca 0,9 s po výjazde ťahača na krajnicu sa nachádza na začiatku stopy č. 2. Ťahač jazdí rýchlosťou cca 90 km/h a od výjazdu na krajnicu prešiel cca 21 m. Vozidlo jazdí v ľavom jazdnom pruhu rýchlosťou cca 130 km/h. V čase cca 3 s po výjazde ťahača na krajnicu sa vracia späť na vozovku v mieste stopy č. 9, 10 a 11. Ťahač jazdí rýchlosťou cca 72 km/h cca 74 m a miestom výjazdu na krajnicu a naráža pravým bokom do zvodidla. Vozidlo jazdí rýchlosťou cca 123 km/h v ľavom jazdnom

pruhu. V čase cca 4,2 s po výjazde na krajinu naráža ťahač vo vzdialenosti cca 95 m od výjazdu na krajinu pri rýchlosti cca 68 km/h ľavým predným rohom a ľavým predným kolesom, ktoré je vo vzduchu, do pravého boku vozidla F. v oblasti strechy a stĺpikov. Vozidlo jazdí rýchlosťou cca 114 km/h a ťahač sa prevracia na pravý bok. V čase cca 5 s po výjazde na pravú krajinu sa ťahač prevracia pri rýchlosti cca 47 km/h na pravý bok v mieste stopy č. 12 a 13 naráža do zvodidla. Vozidlo F. sa prevracia na bok a pohybuje sa rýchlosťou cca 95 km/h. V čase cca 6 s po výjazde ťahača na krajinu sa vozidlo F. prevracia na bok v mieste stopy č. 6 pri rýchlosti cca 73 km/h. Ťahač sa šmýka na pravom boku rýchlosťou cca 26 km/h a prednou časťou pretláča stredové zvodidlo. V čase cca 6,9 s po výjazde ťahača na krajinu sa vozidlo F. prevracia na bok v mieste stopy č. 6A pri rýchlosti cca 57 km/h. Ťahač sa šmýka na pravom boku rýchlosťou cca 12 km/h a prednou časťou pretláča stredové zvodidlo. Konečné polohy vozidiel na základe výsledku analýzy nehodového deja s technicky prijateľnou presnosťou súhlasia s polohami vozidiel zadokumentovanými na mieste dopravnej nehody.

- Na otázku, aby znalec vyhodnotil správanie a techniku jazdy vodiča vozidla zn. O. V. a či správnu technikou jazdy by zabránil nehode, znalec uviedol, že na základe výsledku analýzy dopravnej nehody zistil, že vodič ťahača W. S. zišiel plynule na pravú nespevnenú krajinu a počas výjazdu nebrzdil. Na základe smeru a charakteru zanechanej stopy na krajnici je možné z technického hľadiska potvrdiť, že nevenoval dostatočnú pozornosť situácii v premávke a svojou technikou jazdy z technického hľadiska ohrozil vodiča vozidla F.. Jeho technika jazdy bola nesprávna. Na základe výsledku analýzy istil, že vodič ťahača W. S. mohol dopravnej nehode zabrániť takou technikou jazdy, že by nezišiel s jazdnou súpravou na pravú nespevnenú krajinu a nevyvolal by kolíznú situáciu.

- Na otázku, aby vyhodnotil, kedy prišlo ku kontaktu vozidiel, znalec uviedol, že pri rozbore spisového materiálu a poškodení vozidiel zistil, že pri nehodovom deji ťahač s návesom najprv plynule zišiel na pravú trávnatú krajinu a následne pri pokuse vrátiť sa na vozovku narazila zadná náprava ťahača a návesu do zvodidla na pravej krajnici. Došlo k postupnému preklopeniu jazdnej súpravy ťahača s návesom na pravú nápravu a nadvihnutie kolies ľavej strany do vzduchu. Súčasne sa ťahač s návesom vracal na vozovku a posúval sa do polohy kolmej krížom cez oba jazdné pruhy. Pri preklápaní, keď už mal ťahač ľavé kolesa vo vzduchu, narazil ľavou časťou predného nárazníka a ľavým predným kolesom do pravého boku vozidla F. v oblasti stĺpikov a strechy vozidla. Došlo k vyhnutiu predného nárazníka ťahača smerom dopredu, k poškodeniu strechy a stĺpikov vozidla F. a zanechaniu stopy po kontakte ľavej prednej pneumatiky ťahača na pravom boku vozidla F. (obr. 47).

Miesto zrážky vozidla F. a ťahača návesu nebolo svedkami a účastníkmi dopravnej nehody popísané. Miesto zrážky stanovil na základe zistenej polohy ťahača a vozidla F. v čase zrážky (obr. 47), na základe zadokumentovaných šmykových stop jazdnej súpravy ťahača s návesom a na základe zadokumentovaných úlomkov z vozidla F. (stopy č. 14 - 16). Miesto zrážky sa nachádza vo vzdialenosti cca 212 m za základným bodom merania a cca 6,5 m od pomocného bodu merania približne v strede ľavého jazdného pruhu.

- Na otázku, aby stanovil rýchlosť jazdy vozidla v čase nehody, znalec uviedol, že podrobná informácia o rýchlostiach jazdy vozidiel v čase výjazdu na krajinu ako aj v čase zrážky je spracovaná v odpovedi na otázku č. I.

- Na otázku, aby uviedol prípadne iné skutočnosti, ktoré by zistil pri vypracúvaní znaleckého posudku, znalec uviedol, že

na základe štúdia spisového materiálu a výsledkov analýzy zistil, že technickou príčinou dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča ťahača W. S., ktorý nesledoval dostatočne situáciu pred vozidlom a neskoro reagoval na výjazd jazdnej súpravy na nespevnenú krajinu. Na základe výpovede O. X. mal vodič ťahača pred plynulým zjazdom na pravú krajinu viac krát prechádzať z pravého do ľavého jazdného pruhu až na pravú krajinu. V spise mal k dispozícii výpis z tachografu, kde je možné odčítať rýchlosti jazdy v jednotlivých časových úsekoch. Z detailného záznamu jazdy počas posledných približne sedem minút jazdy jazdil rýchlosťou v rozpätí 60 - 90 km/h. V čase 6:25:52 spomalil z rýchlosti cca 90 km/h na rýchlosť cca 60 km/h a následne zrýchľoval. V čase 6:26:37 dosiahol rýchlosť cca 90 km/h a až do kolízie v čase 6:27:58 jazdil ustálenou rýchlosťou cca 90 km/h. V danom čase zišiel na trávnatú priekopu, najprv mierne spomalil a následne v čase 6:28:07 spomalil na rýchlosť cca 20 km/h kým v čase 6:29:10 s vozidlom zastavil. Z technického hľadiska sa vozidlo nemohlo po vozovke pohybovať počas a ani po prevrátení rovnomernou rýchlosťou cca 20 km/h počas jednej minúty. Táto rýchlosť pohybu bola zaznamenaná tachografom po prevrátení vozidla, keď sa zrejme pri naštartovanom motore ťahača ešte pohybovalo zadné koleso ktoré bolo vo vzduchu. Pri vyhodnotení záznamu tachografu je možné z technického hľadiska potvrdiť, že v čase začiatku výjazdu ťahača na krajinu sa pohyboval rýchlosťou cca 90 km/h, vozidlo mierne spomalilo a následne sa začalo prevracať cez zvodidlá na pravý bok.

Náraz vozidla F. do ľavého predného kolesa a nárazníka ľahača neovplyvnil výrazne rýchlosť pohybu prevracajúcej sa jazdnej súpravy. Na základe záznamu z tachografu nie je možné vyhodnotiť smer jazdy ľahača a teda či prechádzal z pravého do ľavého jazdného pruhu. Z technického hľadiska pri hustote premávky v čase dopravnej nehody nemal dôvod vodič vozidla spomaľovať z cca 90 km/h na 60 km/h.

Zo záverov znaleckého posudku č. 10/2017 znalca Ing. M. G., vyplýva, že:

- ohľadom analýzy priebehu dopravnej nehody znalec uviedol, že v

na základe preštudovania predloženého spisového materiálu a na základe obhliadky miesta dopravnej nehody bola vypracovaná analýza priebehu dopravnej nehody medzi nákladným motorovým vozidlom O. Benz V. XXXX LS ev. č. XSD XXXX (CZ) s pripojeným nákladným návesom Z. Z. X/S ev. č. XSX XXXX (CZ) a osobným motorovým vozidlom F. I. ev. č. SE-XXXBZ, ku ktorej došlo dňa 28.01.2016 na diaľnici D2 v km 44,6 v smere Česká republika - Bratislava. Príčinu opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ľahačom s návesom nie je možné z technického hľadiska jednoznačne určiť, preto príčina opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice je vyhodnotená vo dvoch alternatívach, pričom obe alternatívy opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice sú z technického hľadiska v zásade prijateľné. Pritom je potrebné si uvedomiť, že príčinou stretu ľahača s návesom s vozidlom F. bol neštandardný pohyb ľahača s návesom počas pohybu po spevnenom povrchu vozovky diaľnice po návrate ľahača s návesom z nespevneného povrchu pozdĺž telesa diaľnice, počas ktorého sa ľahač s návesom prevracal na pravý bok. Z uvedeného teda vyplýva, že primárnou príčinou stretu ľahača s návesom s vozidlom F. bol neštandardný pohyb ľahača s návesom počas pohybu po spevnenom povrchu vozovky diaľnice, ktorý spôsobil opustenie pevného povrchu vozovky diaľnice ľahačom s návesom, a preto aj pri posudzovaní možnosti zabránenia stretu ľahača s návesom s vozidlom F. je venovaná pozornosť v prvom rade príčine opustenia spevneného povrchu vozovky diaľnice ľahačom s návesom. Výsledky analýzy priebehu nehodového deja sú predmetom znaleckého posudku, resp. jednotlivých príloh znaleckého posudku.

- Na otázku, aby posúdil z technického hľadiska techniku jazdy vodiča vozidla O. N. V. EČV: XSD XXXX, MPZ: CZ, znalec uviedol, že

Na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja medzi nákladným motorovým vozidlom O. N. V. XXXX LS ev. č. XSD XXXX (CZ) s pripojeným nákladným návesom Z. Z. X/S ev. č. XSX XXXX (CZ) a osobným motorovým vozidlom F. I. ev. č. SE-XXXBZ je možné konštatovať, že príčinu opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ľahačom s návesom nie je možné z technického hľadiska jednoznačne určiť. Vzhľadom na rozdielny popis pohybu ľahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice podľa údajov účastníkov a svedka dopravnej nehody v jednotlivých výpovediach nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť techniku jazdy vodiča ľahača s návesom. Z technického hľadiska je možné konštatovať:

A) príčinou neštandardného pohybu ľahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice bolo nedostatočné venovanie sa riadeniu ľahača s návesom vodičom. V tomto prípade nebola technika jazdy vodiča ľahača s návesom z technického hľadiska správna. Nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča ľahača s návesom bolo nedostatočné venovanie sa riadeniu ľahača s návesom vodičom;

B) príčinou neštandardného pohybu ľahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice bol technický stav návesu, t. j. počas jazdy ľahača s návesom došlo k úniku vzduchu z niektorej pneumatiky návesu, čo mohlo mať z technického hľadiska za následok stratu stability jazdy ľahača s návesom, ktorú vodič ľahača s návesom z technického hľadiska nedokázal korigovať. Na základe uvedeného (dve alternatívy neštandardného pohybu ľahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice) je teda možné konštatovať:

- technika jazdy vodiča ľahača s návesom podľa alternatívy A neštandardného pohybu ľahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice nebola z technického hľadiska správna. Nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča ľahača s návesom bolo z technického hľadiska nedostatočné venovanie sa riadeniu ľahača s návesom vodičom, dôsledkom čoho vyšiel ľahač s návesom mimo spevnený povrch vozovky diaľnice a v snahe vrátiť sa ľahačom s návesom späť na spevnený povrch vozovky diaľnice sa ľahač s návesom prevrátil na pravú stranu, pričom počas prevracania sa ľahača s návesom ľahač narazil do vozidla F. jazdiaceho v ľavom jazdnom pruhu diaľnice;

- techniku jazdy vodiča ľahača s návesom podľa alternatívy B neštandardného pohybu ľahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť. Aj za predpokladu, že príčinou neštandardného pohybu ľahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice bol technický stav návesu, nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť, či vodič ľahača s návesom na uvedenú situáciu (nestabilitu jazdy ľahača s návesom) reagoval z technického hľadiska správne. Nemožnosť jednoznačného vyhodnotenia

techniky jazdy vodiča ťahača s návesom vyplýva hlavne z toho, že nie je možné z technického hľadiska jednoznačne určiť, po aký dlhý čas sa ťahač s návesom pohyboval po vozovke diaľnice nestabilne, t. j. nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť, či vodič ťahača s návesom mal dostatočný časový priestor k tomu, aby nestabilitu jazdy ťahača s návesom mohol vykorigovať, resp. vykonať opatrenia na zabránenie opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice, napr. znížením rýchlosti jazdy ťahača s návesom.

- Na otázku, aby posúdil z technického hľadiska techniku jazdy vodiča vozidla F. I. EČV: SE-XXXBZ, znalec uviedol, že

na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja medzi nákladným motorovým vozidlom O. N. V. XXXX LS ev. č. XSD XXXX (CZ) s pripojeným nákladným návesom Z. Z. X/S ev. č. XSX XXXX (CZ) a osobným motorovým vozidlom F. I. ev. č. SE-XXXBZ je možné konštatovať, že technika jazdy vodiča vozidla F. bola z technického hľadiska správna, bola v súlade s príslušnými ustanoveniami platných predpisov.

- Na otázku, aby vypracoval možnosti zabránenia dopravnej nehody zo strany vodiča vozidla O. N. V. EČV: XSD XXXX, MPZ: CZ a zo strany vodiča vozidla F. I. EČV: SE-XXXBZ, znalec uviedol, že na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja medzi nákladným motorovým vozidlom O. N. V. XXXX LS ev. č. XSD XXXX (CZ) s pripojeným nákladným návesom Z. Z. X/S ev. č. XSX XXXX (CZ) a osobným motorovým vozidlom F. I. ev. č. SE-XXXBZ je možné konštatovať, že z technického hľadiska sú prijateľné obe alternatívy príčiny opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom, preto je potrebné aj možnosti zabránenia stretu ťahača s návesom s vozidlom F. vyhodnotiť zo strany vodiča ťahača s návesom a zo strany vodiča vozidla F. s prihliadnutím na obe alternatívy zvlášť.

Na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja podľa alternatívy A neštandardného pohybu ťahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice vodič ťahača s návesom mohol stretu ťahača s návesom s vozidlom F. zabrániť z technického hľadiska za predpokladu správnej techniky jazdy, t. j. za predpokladu dostatočného venovania sa riadeniu ťahača s návesom. Za tohto predpokladu by ťahač s návesom neopustil spevnený povrch vozovky diaľnice.

Na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja podľa alternatívy B neštandardného pohybu ťahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice nie je možné jednoznačne vyhodnotiť, či vodič ťahača s návesom mohol stretu ťahača s návesom s vozidlom F. z technického hľadiska zabrániť vzhľadom k tomu, že nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť techniku jazdy vodiča ťahača s návesom podľa tejto alternatívy.

Vodič vozidla F. nemohol stretu vozidla F. s ťahačom s návesom z technického hľadiska zabrániť ani podľa jednej alternatívy priebehu nehodového deja.

- Na otázku, aby posúdil z technického hľadiska príčinu dopravnej nehody, znalec uviedol, že na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja medzi nákladným motorovým vozidlom O. N. V. XXXX LS ev. č. XSD XXXX (CZ) s pripojeným nákladným návesom Z. Z. X/S ev. č. XSX XXXX (CZ) a osobným motorovým vozidlom F. I. ev. č. SE-XXXBZ je možné konštatovať, že pri určení technickej príčiny dopravnej nehody medzi ťahačom s návesom a vozidlom F. je potrebné vychádzať z definície, podľa ktorej technickou príčinou dopravnej nehody sú tie prvky nehodového deja, ktoré vznikli v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky a ktoré buď vyvolali kolíznu situáciu, alebo znemožňovali zabrániť dopravnej nehode.

Pri tejto konkrétnej dopravnej nehode sú týmito prvkami:

- z technického hľadiska nesprávna technika jazdy vodiča ťahača s návesom, t. j. nedostatočné venovanie sa riadeniu ťahača s návesom vodičom (alternatíva A opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom);

- podľa alternatívy B opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť tie prvky nehodového deja, ktoré buď vyvolali kolíznu situáciu, alebo znemožňovali zabrániť dopravnej nehode z dôvodu, že nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť techniku jazdy vodiča ťahača s návesom podľa tejto alternatívy. Z technického hľadiska je však možné konštatovať, že prvotnou príčinou neštandardného pohybu ťahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice bol technický stav návesu tesne pred dopravnou nehodou (únik vzduchu z niektorej pneumatiky návesu).

Záverom je teda možné konštatovať, že príčinou dopravnej nehody z technického hľadiska bola nesprávna technika jazdy vodiča ťahača s návesom (alternatíva A opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom), resp. príčinu dopravnej nehody z technického hľadiska nie je možné jednoznačne vyhodnotiť (alternatíva B opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom).

- Na otázku, aby uviedol iné dôležité skutočnosti v súvislosti s predmetnou dopravnou nehodou, znalec uviedol, že na základe vypracovanej analýzy priebehu nehodového deja medzi nákladným motorovým vozidlom O. N. V. XXXX LS ev. č. XSD XXXX (CZ) s pripojeným nákladným návesom Z. Z. X/S ev. č. XSX XXXX (CZ) a osobným motorovým vozidlom F. I. ev. č. SE-XXXBZ je možné konštatovať, že obe alternatívy príčiny opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom spracované v znaleckom posudku sú z technického hľadiska v zásade prijateľné. Pri alternatíve B opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom je potrebné poznamenať že z technického hľadiska je možné pripustiť, že k poškodeniu pneumatík na pravej návesu došlo počas nehodového deja, t. j. pri kontakte týchto pneumatík so zvodidlami. Nie je možné z technického hľadiska vylúčiť však ani možnosť, že k úniku vzduchu z týchto pneumatík, resp. k úniku vzduchu z jednej z týchto pneumatík došlo už počas jazdy na pevnom povrchu vozovky diaľnice, t. j. pri kontakte pneumatík so zvodidlami bola minimálne jedna pneumatika už bez vzduchu. Únik vzduchu z ľavej zadnej pneumatiky návesu je možné vysvetliť tak, že k úniku vzduchu došlo počas jazdy po pevnom povrchu vozovky diaľnice. Únik vzduchu z ľavej zadnej pneumatiky návesu, resp. aj z niektorej pneumatiky návesu na pravej strane, mohol byť z technického hľadiska s prihliadnutím na celkovú hmotnosť návesu príčinou nestability jazdy ťahača s návesom (viď údaje vo výpovedi vodiča ťahača s návesom, resp. svedka dopravnej nehody), čo v konečnom dôsledku viedlo k opusteniu pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom. Z technického hľadiska je prijateľné konštatovanie, že k úniku vzduchu z uvedených pneumatík nedošlo náhle, ale únik vzduchu z pneumatík bol pozvoľný, pričom pri poklese tlaku vzduchu pod únosnú hranicu sa ťahač s návesom začal počas jazdy správať nestabilne.

Zo záverov znaleckého posudku č. 33/2021 Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline vyplýva, že:

- na otázku, aby na základe tachografového záznamu a zaznamenaných stôp na mieste dopravnej nehody vyhodnotil techniku jazdy vodiča vozidla zn. O. V. s návesom, ústav uviedol, že vodič viedol jazdnú súpravu rýchlosťou 89 až 90 km/h. Vodič jazdnej súpravy jazdil rýchlosťou neprevyšujúcou rýchlosť pre daný úsek maximálne dovolenú pre danú kategóriu vozidla (90 km/h). Rovnomernou rýchlosťou cca 90 km/h vodič jazdil viac ako jednu minútu pred okamihom zrážky s vozidlom F. a pred opustením vozovky vpravo. V čase vjazdu pravými kolesami na nespevnený okraj cesty začalo dochádzať k znižovaniu rýchlosti, čo bolo spôsobené zvýšeným odporom medzi pneumatikami a mäkkým podložím. Vodič viedol jazdnú súpravu po ceste D2 jazdným pruhom určeným pre jeho smer jazdy. V kritickom mieste v čase viac ako 7 sekúnd pred zrážkou s vozidlom F. vo vzdialenosti cca 181 m pred miestom zrážky jazdnej súpravy s vozidlom F. začala jazdná súprava opúšťať pravý jazdný pruh a následne v čase 4,3 s pred zrážkou v oblasti stopy označenej číslom 1 začínala jazdná súprava prechádzať zo spevnenej krajnice na nespevnený okraj cesty. V čase 1,2 s pred zrážkou, kedy sa predná časť jazdnej súpravy nachádzala cca 25 m pred miestom zrážky vodič viedol jazdnú súpravu vľavo späť na cestu, kde v ľavom jazdnom pruhu počas prevracania jazdnej súpravy na pravý bok došlo ku kontaktu s vozidlom F.. Zo stôp po kolesách jazdnej súpravy, ktoré boli zdokumentované políciou možno vyhodnotiť, že v čase vjazdu na nespevnený okraj sú viditeľné najskôr stopy od pneumatík ťahača a až následne od návesu. Ak by vodič jazdnej súpravy vykonal plynulý vjazd na nespevnený okraj cesty, došlo by k väčšiemu prekrytiu stop. Na základe uvedeného je možné konštatovať, že v čase vjazdu jazdnej súpravy na nespevnený okraj bola jazdná súprava v nestabilnom stave. Z uvedeného vyplýva, že príčinou opustenia vozovky vpravo nebol mikrospánok vodiča v dôsledku ktorého by vozidlo plynulo a smerovo stabilizované opustilo vozovku vpravo. Zo stop vyplýva, že jazdná súprava opúšťala vozovku v stave smerovej nestability, čo korešponduje s opisom nehodového deja zo strany svedka O. X..

Z technického hľadiska je prijateľné, že smerová nestabilita jazdnej súpravy mohla vzniknúť vplyvom poklesu tlaku v pneumatike poslednej nápravy návesu vľavo. Pri poklese tlaku v pneumatike zadnej nápravy sa zvýši zaťaženie prvej a druhej nápravy návesu a zníži sa zaťaženie prednej časti návesu, teda aj závesu. V dôsledku uvedeného sa jazdná súprava mohla stať výrazne smerovo citlivá, čo mohlo rozvinúť vychyľovanie do strán a následné opustenie vozovky.

Z technického hľadiska je prijateľné, že technika jazdy vodiča jazdnej súpravy mohla byť (po prvotnom rozpoznaní miernej smerovej nestability) správna z hľadiska jeho snahy o obnovenie smerovej stability. V dôsledku nevyhovujúceho technického stavu návesu (znížený tlak v pneumatike zadnej nápravy návesu) nebolo možné túto obnoviť a snaha o stabilizovanie vozidla korekciou volantom viedla k rozvoju smerovej nestability a to až do takej miery, že došlo k opusteniu vozovky a vjazdu na nespevnený okraj cesty.

Keďže však nebol kontrolovaný tlak v pneumatikách jazdnej súpravy bezprostredne po dopravnej nehode, nie je možné jednoznačne ustáliť či smerová nestabilita bola spôsobená poklesom tlaku, ale nesprávnym smerovým vedením jazdnej súpravy zo strany vodiča.

Vzhľadom na charakter zdokumentovaných stôp, hmotnosť nákladu, výšku nákladu a stav pneumatík po dopravnej nehode, kde s väčším časovým odstupom je vidieť deformáciu ľavej zadnej pneumatiky aj pri nezaťaženom návese nie je možné vylúčiť, že smerová nestabilita vznikla z dôvodu postupného znižovania tlaku vzduchu v pneumatike ľavej, poslednej nápravy návesu. Technickými výpočtami nebolo možné stanoviť presný okamih začiatku smerovej nestability jazdnej súpravy a teda nie je možné vyhodnotiť, či vodič jazdnej súpravy mohol postupným znižovaním rýchlosti stabilizovať jazdnú súpravu tak, aby táto neopustila spevnenú časť vozovky.

- Na otázku, či na techniku jazdy vodiča vozidla zn. O. V. s návesom mohol mať vplyv prípadný únik vzduchu z pneumatiky návesu počas jazdy, v kladnom prípade, či vodič na takúto situáciu reagoval včas a či jeho reakcia bola správna, ústav uviedol, že

vzhľadom na charakter zdokumentovaných stôp, hmotnosť nákladu, výšku ťažiska nákladu a stav pneumatík po dopravnej nehode, kde s väčším časovým odstupom je vidieť deformáciu bočnice ľavej zadnej pneumatiky aj nezaťaženého návesu je technicky prijateľné, že smerová nestabilita vznikla z dôvodu postupného poklesu tlaku vzduchu v pneumatike ľavej poslednej nápravy návesu. Technickými výpočtami nebolo možné stanoviť presný okamih začiatku smerovej nestability jazdnej súpravy a teda nie je možné vyhodnotiť, či vodič jazdnej súpravy mohol postupným znižovaním rýchlosti stabilizovať jazdnú súpravu tak, aby táto neopustila spevnenú časť vozovky.

- Na otázku, či vodič vozidla zn. O. V. s návesom mohol zabrániť dopravnej nehode postupným znižovaním rýchlosti a včasným zastavením jazdnej súpravy, ústav uviedol, že

ako je uvedené aj v odpovedi na predchádzajúcu otázku, technickými výpočtami nebolo možné stanoviť presný okamih začiatku vychýľovania jazdnej súpravy, najmä však nie je možné vyhodnotiť kedy bol začiatok smerovej nestability vyhodnotiteľný z miesta vodiča tejto súpravy. S ohľadom na uvedené nie je možné jednoznačne určiť, či vodič jazdnej súpravy mohol postupným znižovaním rýchlosti stabilizovať jazdnú súpravu tak, aby táto neopustila spevnenú časť vozovky.

- Na otázku, či vodič vozidla zn. O. V. s návesom mohol jazdnú súpravu udržať vo svojom jazdnom pruhu, ak by v skutočnosti počas jazdy došlo k úniku vzduchu z pneumatiky návesu tak, aby nezišiel na trávnatú plochu nad priekopou na pravej strane cesty a či jeho reakcia bola včasná a správna pri vychádzaní späť na cestu z trávinatej plochy, ústav uviedol, že

z technického hľadiska nie je možné vylúčiť, že strata smerovej stability jazdnej súpravy spôsobená poklesom tlaku vzduchu ľavej pneumatiky poslednej nápravy návesu (za podmienok nehodového deja) mala za následok taký rozvoj smerovej nestability, ktorú vodič jazdnej súpravy nemohol odvrátiť ani správnou technikou jazdy.

- Na otázku, či vodič vozidla zn. O. V. s návesom mohol počas jazdy spozorovať únik vzduchu z pneumatiky návesu aj v prípade, že jeho vozidlo nebolo vybavené systémom monitorovania tlaku v pneumatikách a akým spôsobom sa znižovanie tlaku v jednotlivých pneumatikách návesu prejavuje na jazde, ústav uviedol, že

postupný únik vzduchu z pneumatík návesu vodič jazdnej súpravy nemal možnosť spozorovať. Únik vzduchu z pneumatiky sa prejavuje zvýšeným odporom valenia a zmenou smerovej odchýlky. V tomto prípade v kombinácii s vysokou hmotnosťou nákladu a vysokým ťažiskom nákladu toto mohlo spôsobiť stratu smerovej stability jazdnej súpravy a vychýľovanie návesu. Zmenu jazdných vlastností jazdnej súpravy mohol vodič spozorovať až v čase, kedy sa začal náves výraznejšie vychýľovať od priameho smeru jazdy.

- Na otázku, že súdny znalec z odboru cestná doprava Ing. M. G. určil v znaleckom posudku č. 10/2017 dve možné príčiny (alternatívy) neštandardného pohybu ťahača s návesom a či možno z technického hľadiska niektorú z týchto dvoch alternatív vylúčiť (označiť ako technicky neprijateľnú), ústav uviedol, že technickými výpočtami nebolo možné vylúčiť ani jednu variantu, ktorú ktoré uviedol znalec z odboru cestná doprava Ing. M. G..

- Na otázku, či je v prípade alternatívy B možné jednoznačne z technického hľadiska vyhodnotiť techniku jazdy ťahača s návesom, ústav uviedol, že

ani v prípade alternatívy B (technická závada na pneumatike návesu) nie je možné jednoznačne z technického hľadiska vyhodnotiť techniku jazdy ťahača s návesom. Z technického hľadiska možno iba konštatovať, že nie je možné vylúčiť, že vodič jazdnej súpravy ani pri správnej technike jazdy nemohol odvrátiť rozvoj smerovej nestability jazdnej súpravy a teda dopravnej nehode zabrániť nemohol.

- Na otázku, či možno alternatívy neštandardného pohybu ťahača s návesom, určené súdnym znalcom Ing. M. G. v znaleckom posudku č. 10/2017, považovať za rovnocenné, ústav uviedol, že

keďže nie je možné vylúčiť technickú závalu na jazdnej súprave, z technického hľadiska sú obidve alternatívy prijateľné a pomerne rovnocenné.

- Na otázku, že súdny znalec z odboru cestná doprava Ing. S. C. na hlavnom pojednávaní Okresného súdu Malacky dňa 17. septembra 2018 uviedol, že technický stav pneumatík návesu skúmal vizuálne a či možno tento spôsob skúmania technického stavu pneumatík návesu považovať za dostatočný s ohľadom na priebeh dopravnej nehody, ústav uviedol, že

vizuálny spôsob skúmania technického stavu pneumatík návesu nemožno v danom prípade považovať za dostatočný a to s ohľadom na priebeh a charakter predmetnej dopravnej nehody (kedy pri nehodovom deji neboli vytvorené podmienky na únik tlakového vzduchu z ľavých kolies návesu, avšak na fotodokumentácii polície je vyhodnotiteľný pokles tlaku v pneumatike ľavého kolesa poslednej nápravy návesu).

V danom prípade bolo opodstatnené skúmať, či na ľavej pneumatike poslednej nápravy návesu je technická závala a ak áno, či sa jednalo o dlhotrvajúcu závalu (ktorú bolo možné odstrániť pred jazdou), alebo sa jednalo o náhlu závalu, ktorá vznikla počas jazdy.

- Na otázku, ako sa prejaví na spôsobe jazdy ťahača s návesom únik vzduchu z pneumatík návesu (podhustenie pneumatík návesu) počas jazdy jazdnej súpravy v prípade, ak je náves plne naložený a ako sa prejaví v prípade, ak je náves prázdny, ústav uviedol, že

pri plne naloženom návese s vysoko položeným ťažiskom sa podhustenie pneumatík prejaví vznikom nesymetrických síl, v dôsledku čoho môže dôjsť k rozvoju smerovej nestability jazdnej súpravy.

- Na otázku, či je zistený neštandardný pohyb ťahača s návesom (tzv. plávanie návesu) typický pri mikrosprávku vodiča jazdnej súpravy, ústav uviedol, že

neštandardný pohyb ťahača s návesom (tzv. plávanie návesu) nie je typický pri mikrosprávku vodiča jazdnej súpravy.

Pri mikrosprávku môže dôjsť k vybočeniu zo stanoveného smeru do jednej strany. Plávanie návesu by sa mohlo rozvinúť až po následnej prudkej korekcii spôsobeného vybočenia (strhnutie volant) po precitnutí z mikrosprávku.

Ak by teda došlo k vzniku mikrosprávku, postupnému opúšťaniu jazdného pruhu vpravo, alebo vľavo a na túto skutočnosť by vodič reagoval prudkou korekciou, potom by uvedené mohlo viesť k rozvoju smerovej nestability jazdnej súpravy.

- Na otázku, že svedok O. X. na hlavnom pojednávaní Okresného súdu Malacky dňa 18. júna 2018 uviedol nasl.: „zrazu som videl, že kamión jazdí tak nebezpečne, že tzv. plával po diaľnici, raz vybočil vľavo možno aj 2 metre a zasa vpravo úplne ku krajnici“, či bola technika jazdy poškodeného A. H., ktorý sa rozhodol počas takejto jazdy jazdnej súpravy túto predchádzať, správna, ústav uviedol, že technickými výpočtami nie je možné exaktne stanoviť, v ktorom okamihu začala smerová nestabilita jazdnej súpravy a aký čas túto mohol rozpoznať vodič vozidla F..

Svedok O. X., mal (v porovnaní s vodičom vozidla F.) podstatne lepšie možnosti rozpoznať nestabilitu jazdnej súpravy, ktorá sa pohybovala pred ním, nakoľko sa jednak pohyboval v rovnakom jazdnom pruhu a tiež sa pohyboval podobnou rýchlosťou (ako jazdná súprava pred ním). Tieto dva parametre zabezpečovali lepšie možnosti rozpoznať nestabilitu jazdnej súpravy. Vodič vozidla F. sa pohyboval v ľavom jazdnom pruhu a pohyboval sa rýchlosťou o cca 30 km/h vyššou, ako vozidlá v pravom jazdnom pruhu. V dôsledku uvedeného mal možnosť zadnú časť návesu pozorovať iba z pohľadu zošikma a tiež podstatne kratší čas ako svedok O. X..

Vodič vozidla F. mohol zadnú časť návesu sledovať od okamihu cca 10 s pred zrážkou, pričom v čase 4,4 s pred zrážkou sa zadná časť návesu nachádzala takmer celou šírkou na pravej krajnici. V tomto okamihu však vodič vozidla F. nemohol vedieť, že jazdná súprava následne uskutoční vjazd do ľavého jazdného pruhu, pričom vozidlo F. sa nachádzalo pozdĺžne cca 25,6 m za zadnou časťou návesu, čiže vo vzdialenosti menšej, ako bol minimálny bezpečný pozdĺžny odstup vozidla F. a jazdnej súpravy (67,6 m). Pohyb jazdnej súpravy smerom doľava bol vyhodnotiteľný až v čase 1,2 s pred zrážkou, pričom v tomto čase už vodič vozidla F. nemal technickú možnosť dopravnej nehode zabrániť.

K výroku o oslobodení obžalovaného spod obžaloby a náhrade škody

Vyhodnotením dôkazov vykonaných na hlavnom pojednávaní, súd zistil a ustálil, že je nepochybné a medzi stranami to ani nebolo sporné, že obžalovaný W. S. dňa 28.01.2016 v čase o 06:30 hod. viedol nákladné motorové vozidlo zn. O. N. V., bielej farby, ev. č. XSDXXXX, MPZ „CZ“ s návesom zn. Z. ev. č. XSXXXX, MPZ „CZ“, po diaľnici D2 v smere Česká republika - Bratislava, kde v 44,6 km zišiel pravým kolesom na trávnatý porast mimo vozovku, pri pokuse vrátiť sa späť na vozovku diaľnice zadná náprava ťahača a návesu narazila do zvodidiel na pravej krajnici, čím prišlo postupnému preklopeniu

nákladného motorového vozidla na pravú nápravu a nadvihnutiu kolies ľavej strany do vzduchu, až sa vozidlo prevrátilo na pravú stranu cez oba jazdné pruhy diaľnice D2, pričom pri preklápaní nákladného vozidla prišlo k zrážke s osobným motorovým vozidlom zn. F. I., striebornej farby, ev. č. SE-XXX BZ, ktoré v tom čase predbiehalo nákladné motorové vozidlo a ktoré viedol poškodený A. H., po zrážke osobné motorové vozidlo zn. F. I. sa niekoľko krát prevrátilo na vozovke, v dôsledku tejto dopravnej nehody poškodený A. H., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom Z., G. XXX/X, utrpel otras mozgu ľahkého stupňa, zlomeninu tela čapovca (2. krčný stavec), dilaceračné poranenia palca a ukazováka ľavej ruky, reznú ranu chrbta pravej ruky a viacpočetné povrchové pomliaždenia tváre a trupu, ktoré zranenia si vyžadovali liečenie v trvaní 3 mesiace a spolujazdkyňa v osobnom motorovom vozidle poškodená N. H., nar. XX.XX.XXXX, trvale bytom Z., G. XXX/X utrpela krvácanie pod tvrdou mozgovou plenou v ľavej čelovo-temennej oblasti, prelomenie prednej a bočnej steny pravej čelustnej dutiny, zlomeniny III., IV. a V. rebra v pravo, tržnozmliaždenú ranu vlasatej časti hlavy vpravo, viacnásobné pomliaždenia a odreniny tváre a všetkých končatín, pomliaždenie brušnej steny a ramena, ktoré zranenia si vyžadovali liečenia v trvaní 2 mesiace.

Sporným medzi stranami bolo predovšetkým to, či príčinou tejto dopravnej nehody bolo to, že obžalovaný sa dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, čím porušil § 4 ods. 1 písm. c) a § 137 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, čo mu za vinu kladie obžaloba, alebo či dopravnú nehodu obžalovaný nezavinil, a táto bola spôsobená technickou závadou v podobe postupného poklesu tlaku vzduchu v pneumatike ľavej poslednej nápravy návesu.

Súd preto musel dôsledne vyhodnocovať najmä výpovede aktérov skutku (obžalovaného, poškodených H. a svedka X.) a aj za pomoci ďalších dôkazov, najmä znaleckého dokazovania, ako základnú otázku posúdiť to, či bolo mimo rozumné pochybnosti preukázané, že obžalovaný porušením dôležitej povinnosti uloženej mu podľa zákona poškodeným z nebanlivosti spôsobí ťažkú ujmu na zdraví. Súd vyhodnotením všetkých dôkazov vykonaných na hlavnom pojednávaní dospel k negatívnemu záveru o tejto skutkovej otázke, teda k tomu, že obžalobe sa nepodarilo - mimo dôvodné (rozumné) pochybnosti - preukázať, že sa stal skutok, pre ktorý je obžalovaný stíhaný. Súd k uvedenému záveru viedli nasledovné konkrétne skutočnosti, argumenty a úvahy.

Ako je naznačené vyššie, od začiatku trestného konania stáli proti sebe dve verzie spáchania skutku: obžaloba najmä na základe znaleckého posudku Ing. C., a z časti i výpovede svedka X. tvrdila, že obžalovaný, ktorý defekt nedostal, sa v rámci žalovaného skutku dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, čoho následkom bola dopravná nehoda. Naproti tomu stálo tvrdenie obžalovaného, podložené najmä znaleckým posudkom Ing. G., ale tiež z časti i výpoveďou svedka X., že obžalovaný počas jazdy zacítil neštandardné prejavy chovania sa celej jazdnej súpravy a mal pocit, že to ide od zadnej časti návesu, jazdná súprava sa začala vychyľovať, chcel ju korigovať, až sa nakoniec prevrátil.

Súd považuje za dôvodné zaoberať sa aj udalosťami bezprostredne predchádzajúcimi udaniu samotnej dopravnej nehody. Momenty a udalosti pred nehodou opísal obžalovaný tak, že počas jazdy rýchlosťou 90 km/h ho predbiehali nejaké autá, nič zvláštne si nevšimol, neskôr zacítil neštandardné prejavy chovania sa celej jazdnej súpravy a mal pocit, že to ide od zadnej časti návesu, v spätnom zrkadle videl, že náves sa mierne vychyľuje zo strany na stranu, mal problémy udržať súpravu na ceste a smer jazdy korigoval riadením ťahača, možno aj vyšiel so súpravou aj mimo pravého jazdného pruhu, doprava aj doľava, trvalo to krátky čas, nevie, či brzdil, následne sa súprava dostala úplne mimo cestu, a keď strhol volant doľava došlo k prevráteniu súpravy, pričom nestihol zaregistrovať, či ho v tom čase prebiehalo nejaké motorové vozidlo, nezaregistroval ani náraz ťahača do druhého motorového vozidla. Poškodený H. uviedol, že jazdil rýchlosťou asi 100 - 110 km/hod., počas jazdy sa priblížil k pred ním jazdiacemu kamiónu, na spôsobe jazdy ktorého si nevšimol nič pozoruhodné, tento išiel plynule, nemal žiadne výkyvy zo strany na stranu, preto ho začal predbiehať, ani počas predbiehacieho manévru nezaregistroval nejaké zvláštne správanie kamiónu, už skoro dokončil predbiehanie, keď zrazu zacítil prudký náraz do pravej zadnej časti svojho vozidla, ktoré stratilo stabilitu, ďalšie udalosti si pamätá len útržkovito. Svedok X. vypovedal, že po napojení sa z pripájača na diaľnicu zbadal asi 100 - 200 m pred sebou kamión, ktorý sa chystal predbehnúť, zrazu si všimol, že súprava jazdí tak nebezpečne, že tzv. plával po diaľnici, vybočuje raz vľavo možno aj 2 metre, potom vpravo ku krajnici, teda jazdil akoby cik - cak, domnieval sa, že vodič buď zaspáva, alebo je opitý, preto upustil od predbiehania a jazdil ďalej za kamiónom asi 1 km, keď došlo k dopravnej nehode, čo bolo asi 1 minútu, teda istý čas ho pozoroval a vnímal jeho nebezpečnú

jazdu, naraz kamión vybehol pravým predným kolesom mimo vozovku na nespevnenú krajinu, začal rolovať zábrany, potom ho hodilo vľavo, prevrátil sa, šúchal sa po vozovke až zastavil, kamión určite nemal defekt, vôbec nebrzdil, ani nespomaľoval, nevie posúdiť, či unikol vzduch z pneumatiky kamiónu.

Z uvedených výpovedí vyplýva, že vychyľovanie sa návesu tesne pred nehodou popisovali obžalovaný a svedok X., a na druhej strane to, že k žiadnemu vychyľovaniu návesu nedochádzalo, uviedol poškodený H.. Súd si nevie celkom vysvetliť zo strany svedka a poškodeného tak - v tom istom čase tesne pred nehodou, ktorej nakoniec boli svedkami - diametrálne rozličné vnímanie jazdy jazdnej súpravy, ktorú viedol obžalovaný, keď v podstate obaja boli v takmer rovnakej situácii - obaja mali úmysel kamión predbehnúť s tým, že zatiaľ čo svedok X. mal kvôli vychyľovaniu sa návesu z predbiehania obavy a od tohto upustil a za kamiónom jazdil asi 1 km, až kým nedošlo k nehode, poškodený si tzv. plávanie návesu nemal všimnúť a bol rozhodnutý svoj úmysel predbehnúť kamión aj naplniť. Navyše, podľa obžalovaného malo vychyľovanie návesu trvať iba krátky čas.

Pri pripustení možnosti, že naozaj došlo k tzv. plávaniu návesu (čo konštatovali obžalovaný, svedok X. a do značnej miery to pripustili i závery znaleckého dokazovania), sa ponúkajú tri vysvetlenia: buď sa náves vychyľoval už v čase začatia predbiehacieho manévru poškodeným H., ktorý si to ale nevšimol (zadnú časť návesu mohol pozorovať iba zošikma a kratší čas ako svedok X., ktorý šiel v rovnakom pruhu, ako obžalovaný), alebo sa náves začal vychyľovať až v čase, keď ho už poškodený predbiehal, alebo poškodený v tejto časti nevypovedal celú pravdu, pretože tak z laického ako i odborného (znaleckého) pohľadu - znalec to potvrdil na hlavnom pojednávaní - platí, že „pokiaľ obžalovaný vybočoval s návesom až dva metre, technika jazdy poškodeného nebola správna“. Inak povedané, ak sa poškodený rozhodol predbiehať jazdnú súpravu v čase jej výraznej nestability a neštandardnej jazdy, ktorú vnímal, za časť spôsobeného následku by potom mal zodpovedať aj on sám.

Čo sa týka pokynu odvolacieho súdu pre súd prvého stupňa, aby (prevziac jedno z tvrdení obžalovaného v odvolaní, že súd sa nezaoberal rozporom výpovede svedka X. na hlavnom pojednávaní s výpoveďou v prípravnom konaní) o. i. vyhodnotil rozpory vo výpovediach svedka X. ohľadom vnímania spôsobu jazdy vozidla obžalovaného, súd dodáva, že o rozpor v jeho výpovediach nešlo, nakoľko zo zápisnice z hlavného pojednávania na tunajšom súde z 18. júna 2018 (č. l. 409 - 410) vyplýva, že svedok vypovedal bez toho, aby sa jeho skoršia výpoveď z prípravného konania, alebo jej časť, (na návrh kohokoľvek) čítala (súd napr. čítanie výpovedí z prípravného konania označil výslovným uvedením príslušných ustanovení Trestného poriadku v prípade obžalovaného č. l. 409, alebo svedka A. F. č. l. 451); z takéhoto vykonaného dôkazu teda rozpor vo výpovediach nevyplýval (porovnaj napr. § 278 ods. 2 Trestného poriadku).

V tejto časti sa teda nedá urobiť jednoznačný záver o tom, kto z uvedenej trojice osôb ohľadom spôsobu jazdy vozidla obžalovaného hovorí pravdu, kto nepravdu a kto hovorí pravdu len z časti. Táto okolnosť zostala neobjasnená aj po znaleckom dokazovaní, pretože znalec Ing. C. nevyslovil jednoznačný záver o tzv. plávaní súpravy, s tým, že pokiaľ vybočoval počas 1 minúty, obžalovaný mal dostatok času na ubrzdzenie súpravy. Znalec Ing. G. nemohol jednoznačne určiť, po aký dlhý čas sa ťahač s návesom pohyboval po vozovke diaľnice nestabilne, t. j. z technického hľadiska nemohol jednoznačne vyhodnotiť, či vodič ťahača s návesom mal dostatočný časový priestor k tomu, aby nestabilitu jazdy ťahača s návesom mohol vykorigovať. resp. vykonať opatrenia na zabránenie opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice, napr. znížením rýchlosti jazdy ťahača s návesom. Ako bude ďalej uvedené, znalecký ústav pripustil, že smerová nestabilita jazdnej súpravy mohla vzniknúť vplyvom poklesu tlaku v pneumatike poslednej nápravy návesu vľavo, avšak technickými výpočtami nebolo možné stanoviť presný okamih začiatku smerovej nestability jazdnej súpravy a teda nie je možné vyhodnotiť, či vodič jazdnej súpravy mohol postupným znižovaním rýchlosti stabilizovať jazdnú súpravu tak, aby táto neopustila spevnenú časť vozovky.

Nakoľko v každom prípade platí, že k dopravnej nehode došlo, tak kľúčovou okolnosťou, resp. úlohou bolo po vykonaní dokazovania zistiť, či dopravnú nehodu zaviniel obžalovaný, najmä tým, že sa dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, čím porušil zákon o cestnej premávke, alebo či dopravnú nehodu obžalovaný nezaviniel, a táto bola spôsobená napr. technickou závadou, najmä v podobe postupného poklesu tlaku vzduchu v pneumatike ľavej poslednej nápravy návesu.

Z vykonaného dokazovania mimo znaleckého dokazovania nebolo možné urobiť jednoznačný záver ani o tejto otázke, preto z dôvodu zložitosti tejto objasňovanej skutočnosti dôležitej pre trestné konanie a potreby odborných znalostí na jej objasnenie, v konaní vypracovali znalecké posudky a aj vypovedali znalci z odboru cestná doprava: Ing. S. C. a Ing. M. G. a prirátaný bol aj Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, ktorý vypracoval znalecký posudok.

Z relevantných záverov znaleckého posudku znalca Ing. S. C., vrátane jeho výpovede na hlavnom pojednávaní, vyplýva, že:

- technickou príčinou dopravnej nehody bola nesprávna technika jazdy vodiča ťahača W. S., ktorý nesledoval dostatočne situáciu pred vozidlom a neskoro reagoval na výjazd jazdnej súpravy na nespevnenú krajinu,
- nezistil žiadne technické závady, ktoré by mohli vysvetliť vznik dopravnej nehody,
- bez zásahu vodiča by sa vozidlo nemohlo rozkolísať, napr. otočenie volantu; je možné vylúčiť, že by strata stability súpravy súvisela s technickým stavom pneumatík ľavej strany návesu.
- na pneumatike neboli stopy po dlhšej jazde bez tlaku, po prevrátený návesu späť na nápravu táto pneumatika nevykazovala podhustenie; nie postupným únikom vzduchu v čase jazdy, ale náraz pneumatík na zvodidlá mohol spôsobiť únik vzduchu alebo deformácie; ľavá podhustená pneumatika na fotografii č. 4 nie je z miesta činu, ale s časovým odstupom; technický stav pneumatík skúmal vizuálne pri obhliadke, detailnejšie skúmanie pneumatík nebolo potrebné, keďže technicky neboli príčinou nehody; tým, že náves bol asi 20 kilometrov po vlastnej osi odtiahnutý, už skúmanie ľavej pneumatiky nemalo dôkazný význam
- pokiaľ by prišlo k postupnému úniku zo zadnej pneumatiky na ľavej strane návesu, vodič mal dostatok času, aby postupne brzdením znižoval rýchlosť súpravy z 90 km/h napr. na 40 km/h, kde by už účinky úniku vzduchu sa prakticky neprejavili, inak povedané, únik vzduchu nemohol ovplyvniť priamu jazdu súpravy a mohol plynule súpravu zastaviť bez následkov,
- u ťahača a návesu nebolo zistené, že by boli vybavené systémom monitorovania tlaku v pneumatikách,
- pokiaľ ide o otázku techniky jazdy poškodeného, nezistil nesprávnosť v jeho jazde, v čase nehody jazdil rýchlosťou 114 km/h, čo je v norme a v momente nehody on už tejto nemohol objektívne zabrániť,
- nevie sa vyjadriť k otázke, či si poškodený všimol plávanie súpravy a či aj napriek tomu predbehal, dve sekundy pred nehodou musel zaregistrovať neobvyklý pohyb súpravy, avšak za ten čas nemohol prijať opatrenia, to už reakčný čas nedovoľoval.

Z relevantných záverov znaleckého posudku znalca Ing. M. G., vrátane jeho výpovede na hlavnom pojednávaní, vyplýva, že:

- príčinu opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice ťahačom s návesom nie je možné z technického hľadiska jednoznačne určiť, preto príčina opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice je vyhodnotená vo dvoch alternatívach, pričom obe alternatívy sú z technického hľadiska v zásade prijateľné:
- A) príčinou neštandardného pohybu ťahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice bolo nedostatočné venovanie sa riadeniu ťahača s návesom vodičom, v tomto prípade nebola technika jazdy vodiča ťahača s návesom z technického hľadiska správna, nesprávnym prvkom v technike jazdy vodiča ťahača s návesom bolo nedostatočné venovanie sa riadeniu ťahača s návesom vodičom;
- B) príčinou neštandardného pohybu ťahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice bol technický stav návesu, t. j. počas jazdy ťahača s návesom došlo k úniku vzduchu z niektorej pneumatiky návesu, čo mohlo mať z technického hľadiska za následok stratu stability jazdy ťahača s návesom, ktorú vodič ťahača s návesom z technického hľadiska nedokázal korigovať; techniku jazdy vodiča ťahača s návesom pred opustením pevného povrchu vozovky diaľnice nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť, pretože nie je možné z technického hľadiska jednoznačne určiť, po aký dlhý čas sa ťahač s návesom pohyboval po vozovke diaľnice nestabilne, t. j. nie je možné z technického hľadiska jednoznačne vyhodnotiť, či vodič ťahača s návesom mal dostatočný časový priestor k tomu, aby nestabilitu jazdy ťahača s návesom mohol vykorigovať, resp. vykonať opatrenia na zabránenie opustenia pevného povrchu vozovky diaľnice, napr. znížením rýchlosti jazdy ťahača s návesom,
- príčinou dopravnej nehody z technického hľadiska bola nesprávna technika jazdy vodiča ťahača s návesom (alternatíva A), resp. príčinou dopravnej nehody z technického hľadiska nie je možné jednoznačne vyhodnotiť (alternatíva B), obe alternatívy považuje za rovnocenné, neprikláňa sa ani k jednej ani k druhej alternatíve, obe alternatívy sú prijateľné,

- únik vzduchu z ľavej zadnej pneumatiky návesu, resp. aj z niektorej pneumatiky návesu na pravej strane, mohol byť z technického hľadiska s prihliadnutím na celkovú hmotnosť návesu príčinou nestability jazdy ľahača s návesom, čo v konečnom dôsledku viedlo k opusteniu pevného povrchu vozovky diaľnice ľahačom s návesom; pozvoľný únik vzduchu sa v nestabilite súpravy prejaví, až keď tlak v pneumatike dosiahne kritické hodnoty, podkritický tlak vzduchu v pneumatike môže spôsobiť nestabilitu celej súpravy,
- za chybu považuje, že neboli skúmané dostatočne pneumatiky návesu, aby sa bližšie objasnila skutočnosť, či k úniku vzduchu došlo v dôsledku nehody, alebo tento únik bol spôsobený pred nehodou a mohol byť príčinou dopravnej nehody, pri podrobnejšom skúmaní pneumatík z vnútornej strany pneumatiky by sa dalo zistiť, či bola jazda na podhustenej pneumatike určitý časový úsek ale jeho dĺžku sa nedá určiť; znalec vychádzal, pokiaľ ide o stav pneumatík, len z fotografií, na ktorých z miesta nehody sa nedá identifikovať stav pneumatík,
- tzv. plávanie môže súvisieť s technickým stavom vozidla, alebo s nesprávnou technikou jazdy vodiča,
- technika jazdy vodiča vozidla F. bola z technického hľadiska správna, pokiaľ však obžalovaný vybočoval s návesom až 2 metre, technika jazdy poškodeného nebola správna.

Z uvedených záverov je evidentné, že v týchto dvoch najskôr vypracovaných znaleckých posudkoch, ktoré sa o. i. zaoberali aj analýzou dopravnej nehody a príčinami jej vzniku, znalci dospeli ohľadom príčiny dopravnej nehody k odlišným záverom, nakoľko popri nesprávnej technike jazdy obžalovaného ako príčiny dopravnej nehody konštatovanej znalcom Ing. C., znalec Ing. G. pripustil ako rovnocennú verziu aj možnosť úniku vzduchu zo zadnej ľavej pneumatiky návesu, resp. z pravej stany návesu s tým, že únik vzduchu mohol spôsobiť destabilizáciu súpravy, tzv. plávanie, a v tom prípade techniku jazdy obžalovaného nie je možné vyhodnotiť.

Tieto rozpory sa nepodarilo odstrániť ani následným výsluchom znalcov na hlavnom pojednávaní dňa 17. septembra 2018.

Vzhľadom na rozporné znalecké skúmanie zo strany znalcov, tzn. odlišné znalecké posúdenie možných príčin nehody, vzhľadom na vyššie uvedené rozporné posúdenie spôsobu jazdy obžalovaného zo strany poškodeného H. a svedka X. a vzhľadom na z toho vyplývajúcu racionálnu nemožnosť priklonenia sa súdu k jednej, alebo druhej alternatíve / príčine dopravnej nehody, a v neposlednom rade tiež vzhľadom na odôvodnenie uznesenia Krajského súdu v Bratislave zo 14. mája 2019, sp. zn. 4To/47/2019, súd podľa § 147 ods. 1 Trestného poriadku pribral do konania Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, z relevantných záverov znaleckého posudku ktorého vyplýva, že:

- v čase vjazdu jazdnej súpravy na nespevnený okraj bola jazdná súprava v nestabilnom stave; príčinou opustenia vozovky vpravo nebol mikrosmánok vodiča,
- z technického hľadiska je prijateľné, že smerová nestabilita jazdnej súpravy mohla vzniknúť vplyvom poklesu tlaku v pneumatike poslednej nápravy návesu vľavo, pri poklese tlaku v pneumatike zadnej nápravy sa zvýši zaťaženie prvej a druhej nápravy návesu a zníži sa zaťaženie prednej časti návesu, teda aj závesu; v dôsledku uvedeného sa jazdná súprava mohla stať výrazne smerovo citlivá, čo mohlo rozvinúť vychyľovanie do strán a následné opustenie vozovky,
- z technického hľadiska je prijateľné, že technika jazdy vodiča jazdnej súpravy mohla byť (po prvotnom rozpoznaní miernej smerovej nestability) správna z hľadiska jeho snahy o obnovenie smerovej stability, v dôsledku nevyhovujúceho technického stavu návesu (znížený tlak v pneumatike zadnej nápravy návesu) nebolo možné túto obnoviť a snaha o stabilizovanie vozidla korekciou volantom viedla k rozvoju smerovej nestability a to až do takej miery, že došlo k opusteniu vozovky a vjazdu na nespevnený okraj cesty,
- keďže nebol kontrolovaný tlak v pneumatikách jazdnej súpravy bezprostredne po dopravnej nehode, nie je možné jednoznačne ustáliť či smerová nestabilita bola spôsobená poklesom tlaku, alebo nesprávnym smerovým vedením jazdnej súpravy zo strany vodiča,
- vzhľadom na charakter zdokumentovaných stôp, hmotnosť nákladu, výšku nákladu a stav pneumatík po dopravnej nehode, kde s väčším časovým odstupom je vidieť deformáciu ľavej zadnej pneumatiky aj pri nezaťaženom návese nie je možné vylúčiť, že smerová nestabilita vznikla z dôvodu postupného znižovania tlaku vzduchu v pneumatike ľavej, poslednej nápravy návesu; technickými výpočtami nebolo možné stanoviť presný okamih začiatku smerovej nestability jazdnej súpravy a teda nie je možné vyhodnotiť, či vodič jazdnej súpravy mohol postupným znižovaním rýchlosti stabilizovať jazdnú súpravu tak, aby táto neopustila spevnenú časť vozovky,
- z technického hľadiska nie je možné vylúčiť, že strata smerovej stability jazdnej súpravy spôsobená poklesom tlaku vzduchu ľavej pneumatiky poslednej nápravy návesu (za podmienok nehodového deja)

mala za následok taký rozvoj smerovej nestability, ktorú vodič jazdnej súpravy nemohol odvrátiť ani správnou technikou jazdy,

- postupný únik vzduchu z pneumatík návesu vodič jazdnej súpravy nemal možnosť spozorovať; zmenu jazdných vlastností jazdnej súpravy mohol vodič spozorovať až v čase, kedy sa začal náves výraznejšie vychyľovať od priameho smeru jazdy,
- technickými výpočtami nebolo možné vylúčiť ani jednu variantu, ktorú ktoré uviedol znalec Ing. M. G., z technického hľadiska sú obidve alternatívy prijateľné a pomerne rovnocenné,
- ani v prípade alternatívy B (technická závada na pneumatike návesu) nie je možné jednoznačne z technického hľadiska vyhodnotiť techniku jazdy ťahača s návesom, z technického hľadiska možno iba konštatovať, že nie je možné vylúčiť, že vodič jazdnej súpravy ani pri správnej technike jazdy nemohol odvrátiť rozvoj smerovej nestability jazdnej súpravy a teda dopravnej nehode zabrániť nemohol,
- vizuálny spôsob skúmania technického stavu pneumatík návesu nemožno v danom prípade považovať za dostatočný a to s ohľadom na priebeh a charakter predmetnej dopravnej nehody; v danom prípade bolo opodstatnené skúmať, či na ľavej pneumatike poslednej nápravy návesu je technická závada a ak áno, či sa jednalo o dlhotrvajúcu závadu (ktorú bolo možné odstrániť pred jazdou), alebo sa jednalo o náhlu závadu, ktorá vznikla počas jazdy,
- vodič vozidla F. mohol zadnú časť návesu sledovať od okamihu cca 10 s pred zrážkou, pričom v čase 4,4 s pred zrážkou sa zadná časť návesu nachádzala takmer celou šírkou na pravej krajnici, v tomto okamihu však vodič vozidla F. nemohol vedieť, že jazdná súprava následne uskutoční vjazd do ľavého jazdného pruhu, pričom vozidlo F. sa nachádzalo pozdĺžne cca 25,6 m za zadnou časťou návesu, čiže vo vzdialenosti menšej, ako bol minimálny bezpečný pozdĺžny odstup vozidla F. a jazdnej súpravy (67,6 m).

Pokiaľ v čase vykonaného znaleckého dokazovania zo strany znalcov Ing. C. a Ing. G. títo nedospeli k jednoznačnému zhodnému a presvedčivému záveru o jednotnom variante príčiny dopravnej nehody, s tým, že jednak do úvahy prichádzalo zavinenie obžalovaného v podobe jeho nesprávnej techniky jazdy, keď sa dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, a jednak do úvahy prichádzala aj technická závada na pneumatike návesu, spočívajúca v poklese tlaku v pneumatike poslednej nápravy návesu vľavo (kedy zavinenie obžalovanému nemožno pripísať, pretože aj znalecký ústav o. i. uviedol, že v tomto prípade vodič jazdnej súpravy ani pri správnej technike jazdy nemohol odvrátiť rozvoj smerovej nestability jazdnej súpravy a teda dopravnej nehode zabrániť nemohol), tak súd konštatuje, že po doplnení dokazovania nariadeného odvolacím súdom - po vykonaní znaleckého dokazovania prostredníctvom znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline, platí, že všetky v súhrne vykonané dôkazy ešte viac, resp. ešte vo väčšej miere neumožňujú dospieť k jednoznačnému zhodnému a presvedčivému záveru o jednotnom variante príčiny dopravnej nehody a teda urobiť záver o jednoznačnej vine obžalovaného zo spáchania žalovaného skutku.

V tejto súvislosti by rozhodujúce svetlo do prípadu mohlo vnieť znalecké skúmanie pneumatík návesu bezprostredne po dopravnej nehode, aby sa tak objektívne a jednoznačne potvrdilo alebo vyvrátilo, či došlo k postupnému úniku vzduchu na niektorej pneumatike návesu, čo mohlo mať následne vplyv na stabilitu celej jazdnej súpravy. K tomuto ale nedošlo. Znalec Ing. C. uviedol, že tým, že náves bol asi 20 kilometrov po vlastnej osi odtiahnutý, už skúmanie ľavej pneumatiky nemalo dôkazný význam (technický stav pneumatík znalec skúmal len vizuálne pri obhliadke). Znalec Ing. G. považuje za chybu, že neboli skúmané dostatočne pneumatiky návesu, aby sa bližšie objasnila skutočnosť, či k úniku vzduchu došlo v dôsledku nehody, alebo tento únik bol spôsobený pred nehodou a mohol byť príčinou dopravnej nehody; pri podrobnejšom skúmaní pneumatík z vnútornej strany pneumatiky by sa dalo zistiť, či bola jazda na podhustenej pneumatike určitý časový úsek ale jeho dĺžku sa nedá určiť. Znalecký ústav nepovažuje vizuálny spôsob skúmania technického stavu pneumatík návesu v danom prípade za dostatočný a to s ohľadom na priebeh a charakter predmetnej dopravnej nehody; v danom prípade bolo opodstatnené skúmať, či na ľavej pneumatike poslednej nápravy návesu je technická závada a ak áno, či sa jednalo o dlhotrvajúcu závadu (ktorú bolo možné odstrániť pred jazdou), alebo sa jednalo o náhlu závadu, ktorá vznikla počas jazdy; keďže nebol kontrolovaný tlak v pneumatikách jazdnej súpravy bezprostredne po dopravnej nehode, nie je možné jednoznačne ustáliť či smerová nestabilita bola spôsobená poklesom tlaku, alebo nesprávnym smerovým vedením jazdnej súpravy zo strany vodiča.

Súd uzatvára, že sa nepodarilo mimo rozumné pochybnosti preukázať to, že verzia, že obžalovaný sa v danom čase a na danom mieste ako vodič predmetnej jazdnej súpravy dostatočne nevenoval vedeniu vozidla a nesledoval situáciu v cestnej premávke, čím porušil dôležitú povinnosť uloženú mu podľa zákona, následkom čoho zavinil dopravnú nehodu, ktorou z nebanlivosti poškodeným Turanským

spôsobil ťažkú ujmu na zdraví, je pravdivá a že sa skutočne stala; z hľadiska vykonaného dokazovania tak nastala situácia „tvrdenia proti tvrdeniu“, keď nie je možné objektívne uzavrieť, ktorá z verzií sa stala.

Ohľadom toho, či dopravnú nehodu so spôsobením ťažkej ujmy na zdraví poškodených obžalovaný objektívne zaviniť, alebo či nie a táto bola spôsobená technickou závadou, znalecký ústav - ako v danom prípade najvyššia znalecká autorita - prijal záver, že technickými výpočtami nebolo možné vylúčiť ani jednu variantu, a z technického hľadiska sú obidve alternatívy prijateľné a pomerne rovnocenné.

Uvedené zároveň znamená, že v konaní pred súdom nebol produkovaný taký súhrn priamych a nepriamych dôkazov, ktoré by tvorili uzavretú reťaz na usvedčenie obžalovaného zo spáchania žalovaného skutku, resp. ktoré by inú alternatívu než vinu obžalovaného nepripustili. Súd v tejto súvislosti uzatvára, že vyššie popísané okolnosti vylučujú súdu urobiť záver, že sa - mimo dôvodné (rozumné) pochybnosti - preukázalo, že skutok, pre ktorý je obžalovaný stíhaný, je trestným činom.

Súd v tomto smere pripomína už ustálenú judikatúru Najvyššieho súdu Slovenskej republiky, podľa ktorej, ak zostanú vyčerpané všetky dostupné možnosti smerujúce k spoľahlivému zisteniu skutkového deja, je nutné vykladať priebeh tohto skutkového deja v prospech obžalovaného. Alebo povedané inak, ak reálne prichádzajú do úvahy dve alebo viaceré verzie skutkového deja, je potrebné s použitím zásady in dubio pro reo neuznať obžalovaného za vinného. Podľa názoru súdu, práve takáto situácia nastala v posudzovanom prípade, pričom súd nekonštatuje, že obžalovaný nekonal tak ako je uvedené v skutkovej vete obžaloby, teda že skutok uvedený v obžalobe sa nestal tak, ako je tam uvedené, ale súd konštatuje, že nebolo, mimo rozumné pochybnosti, preukázané, že obžalovaný v obžalobe uvedeným spôsobom naplnil všetky znaky (vrátane subjektívnej stránky vo forme nedbanlivosti) skutkovej podstaty trestného činu, za ktorý bol stíhaný - prečinu ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Trestného zákona, teda, že skutok uvedený v obžalobe sa stal tak, ako je tam uvedené.

Základné zásady trestného konania totiž vyžadujú, aby súd oprel svoje rozhodnutie o vine a treste o jednoznačne zistené fakty. Zásada zisťovania skutkového stavu vecí, o ktorej nie sú dôvodné pochybnosti, totiž vyžaduje, aby súd oprel svoje rozhodnutie o vine len o jednoznačne zistené fakty a nie o vlastné konštrukcie skutkového deja, domnienky, indície, resp. aby vinu obžalovaného vyvodzoval len na pravdepodobných skutkových záveroch. Tam, kde nemožno bezpečne určiť, ktorý z variantov skutkového riešenia zodpovedá skutočnosti, musí súd voľiť taký, ktorý je pre obžalovaného priaznivejší, pričom ani vysoký stupeň podozrenia sám osebe nemôže vytvoriť zákonný podklad pre odsudzujúci výrok a ak zostanú po vyčerpaní všetkých dosiahnuteľných dôkazov pochybnosti o niektorej skutkovej okolnosti, je nutné s použitím zásady in dubio pro reo rozhodnúť v prospech obžalovaného, pretože nedokázaná vina má pre obžalovaného rovnaké dôsledky, ako dokázaná nevina a tým je oslobodenie obžalovaného spod obžaloby.

Nakoľko súd obžalovaného oslobodil spod obžaloby, musel obligatórne (§ 288 ods. 3 Trestného poriadku) odkázať poškodených A. H., N. H., Sociálnu poisťovňu a Všeobecnú zdravotnú poisťovňu, a.s, s nárokmi na náhradu škody na civilný proces.

Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti rozhodol súd tak, ako je uvedené vo výrokovej časti tohto rozsudku.

#### **Poučenie:**

Proti tomuto rozsudku možno podať odvolanie do 15 dní od oznámenia rozsudku cestou podpísaného súdu na Krajský súd v Bratislave, pokiaľ sa oprávnené osoby nevzdali odvolania po vyhlásení tohto rozsudku. Oznámením rozsudku je jeho vyhlásenie v prítomnosti toho, komu treba rozsudok doručiť. Ak sa rozsudok vyhlásil v neprítomnosti takejto osoby, oznámením je až doručenie rozsudku (§ 309 ods. 1 Trestného poriadku). Odvolanie má odkladný účinok. V písomne podanom odvolaní je potrebné uviesť voči ktorým výrokom rozsudku odvolanie smeruje a či smeruje aj proti konaniu, ktoré rozsudku predchádzalo.