

Súd: Krajský súd Košice
Spisová značka: 4To/36/2024
Identifikačné číslo súdneho spisu: 7618010467
Dátum vydania rozhodnutia: 05. 09. 2024
Meno a priezvisko sudcu, VSÚ: JUDr. Martin Baločko
ECLI: ECLI:SK:KSKE:2024:7618010467.3

Uznesenie

Krajský súd v Košiciach, v senáte zloženom z predsedu senátu JUDr. Martina Baločka a sudcov JUDr. Mareka Dudíka a JUDr. Jána Slovinského, na neverejnom zasadnutí konanom dňa 5. septembra 2024, v trestnej veci proti obžalovanému A. B. C., pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, ods. 2 písm. a) Tr. zák., o odvolaní prokurátora proti rozsudku Okresného súdu Spišská Nová Ves zo dňa 16.2.2024 sp. zn. 5T/83/2018 takto

rozhodol:

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

Podľa § 322 ods. 1 Tr. por. vec v r a c i a súdu prvého stupňa, aby ju v potrebnom rozsahu znovu prejednal a rozhodol.

odôvodnenie:

Napadnutým rozsudkom okresný súd podľa § 285 písm. a) Tr. por. oslobodil obžalovaného A. B. C., nar. XX.X.XXXX v D. D., okres E., trvale bytom D. F. G., H. XXXX/XXX, I. D. F. G.,

spod obžaloby prokurátora Okresnej prokuratúry v Spišskej Novej Vsi číslo: 3 Pv 459/16/8810-40 zo dňa 28.6.2018 pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods. 1, 2 písm. a) Tr. zák. s poukazom na § 138 písm. h) Tr. zák. pre skutok, ktorého sa mal dopustiť tak, že dňa 24. februára 2016 v čase okolo 9.30 hod. v meste Spišská Nová Ves, na ulici Stará cesta pred budovou Okresného súdu, viedol osobné motorové vozidlo zn. Kia Ceed evidenčné číslo D. XXX J., kde pri vychádzaní z odstavnej plochy parkoviska na miestnu komunikáciu z dôvodu oneskorenej reakcie nedal prednosť zľava prichádzajúcemu cyklistovi K. L. jazdiacemu po miestnej komunikácii, po ulici Stará cesta v smere od Štefánikovho námestia k supermarketu Coop Jednota, v dôsledku čoho cyklista narazil do oblasti ľavého predného blatníka a ľavých predných dverí vozidla a spadol na vozovku, následkom čoho poškodený K. L. utrpel podľa znaleckého posudku ťažké zranenie, a to zlomeninu krčka pravej stehnovej kosti s posunom úlomkov a povrchové plošné odreniny na pravej dlani a pravom predlaktí s dobou liečenia v trvaní 12 - 16 týždňov, pričom takto konal v rozpore s ust. § 21 ods. 1 zákona č. 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov,

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

Podľa § 288 ods. 3 Tr. por. súd odkázal poškodeného K. L., nar. X.X.XXXX v D. F. G., trvale bytom D. F. G., H. L. X, a G. H. E., K., E. M. X, XXX XX J., IČO: XX XXX XXX, s nárokom na náhradu škody na civilný proces.

Proti tomuto rozsudku podal odvolanie prokurátor, ktoré písomne odôvodnil tak, že s dôvodmi rozhodnutia okresného súdu nesúhlasí, nakoľko má za to, že okresný súd po doplnení dokazovania v intenciách krajského súdu žalovaný skutok nesprávne právne i skutkovo vyhodnotil. Nesúhlasí s konštatovaním okresného súdu o nedostatkoch a vadách znaleckého posudku Ústavu súdneho

inžinierstva Žilina, pričom predkladám aj listinný dôkaz spolu s DVD nosičom - vyjadrenie riaditeľa ÚSI ŽU v Žiline Prof. Ing. Gustáva Kasanického, CSc., MBA zo dňa 29.02.2024, z ktorého okrem iného tiež vyplýva, že výsledky výpočtu priestorového modelu miesta dopravnej nehody bolo možné už v čase vyhotovenia znaleckého posudku porovnať s leteckou snímku miesta dopravnej nehody.

Z tohto porovnania vyplynulo, že priestorový model miesta dopravnej nehody plne korešpondoval s leteckou snímku miesta dopravnej nehody. Aj bez dodatočného merania bolo teda možné už pri spracovávaní znaleckého posudku vyhodnotiť, že priestorový model miesta dopravnej nehody je správny. S ohľadom na námietky obhajoby bola v predmetnom prípade vyhotovená dodatočná sekvenčná fotodokumentácia miesta dopravnej nehody a to doc. Ing. Pavlom Kohútom, PhD. dňa 25.09.2023 a z tejto bol vyhotovený priestorový model miesta dopravnej nehody. Tento model je zobrazený v súbore s názvom: „3D model Kohut.mp4“ na priloženom DVD. Takýmto spôsobom boli získané dva priestorové modely, a to jeden vyhotovený z fotodokumentácie Ing. Onderuša a druhý z fotodokumentácie doc. Ing. Pavla Kohúta, PhD. Oba priestorové modely boli porovnané, pričom bolo zistené, že sú zhodné. Na priloženom DVD nosiči, ktorý je prílohou k vyjadreniu riaditeľa ÚSI ŽU v Žiline sa nachádza video, na ktorom je vykonané porovnanie priestorového modelu miesta dopravnej nehody vyhotovenej z fotodokumentácie Ing. Onderuša s modelom miesta dopravnej nehody vyhotovenej z fotodokumentácie doc. Ing. Pavla Kohúta, PhD. a tiež s leteckou snímku miesta dopravnej nehody. Video je uložené pod názvom súboru: „porovnanie modelov a leteckej snímky.mp4“. Z tohto porovnania možno identifikovať zhodu oboch modelov navzájom a tiež s leteckou snímku miesta dopravnej nehody. Predmetné video bolo prehrané v rámci pojednávania pred súdom a tiež bolo do spisu dodané na DVD zo strany doc. Ing. Pavla Kohúta, PhD. Z uvedeného vyplýva, že nie je žiaden predpoklad, aby mohli byť závery podaného znaleckého posudku ústavu ovplyvnené skutočnosťou, že sekvenčnú fotodokumentáciu vyhotovil Ing. Onderuš. K rovnakým záverom by dospeli aj pri použití modelu, ktorý bol vyhotovený z fotografií, ktoré dodatočne vyhotovil doc. Ing. Pavol Kohút, PhD dňa 25.9.2023. Pre objektívne odborné posúdenie danej dopravnej nehody nie je podstatný subjekt, ktorý vyhotovuje predmetnú fotodokumentáciu. Fotodokumentácia, ktorú vyhotovil Ing. Onderuš mala také parametre, ktoré umožňovali vykonať konvergentný výpočet priestorového modelu miesta dopravnej nehody. Subjekt, ktorý vyhotovuje sekvenčnú fotodokumentáciu môže túto vyhotoviť s odchýlkami z hľadiska miesta z ktorého je vyhotovená, ďalej z hľadiska sklonu a natočenia fotoaparátu a pod. Presné miesto a tiež sklon fotoaparátu pri vyhotovení jednotlivých fotografií však nie je podstatný pre správny výpočet priestorového modelu miesta dopravnej nehody. Najpodstatnejší faktor je skutočnosť, aby na jednotlivých fotografiách bolo zachytené dostatočné množstvo objektov v dostatočnej hustote fotografií, ktoré potom umožňujú vykonať konvergentný výpočet modelu miesta dopravnej nehody. Výsledkom takéhoto výpočtu je poloha cca 10 000 000 bodov v priestore. Ako to už bolo vysvetlené v odpovedi na predchádzajúcu otázku, v predmetnom prípade nie je žiaden predpoklad, aby postup vyhotovenia fotografií Ing. Onderuša bol spôsobilý na prípadnú odchýlku z hľadiska posúdenie technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody, prípadne iného záveru znaleckého ústavu. Z hľadiska identifikácie parametrov kamery je bežnou znaleckou praxou, že táto je vypočítaná priamo na základe parametrov snímky videozáznamu a nie je potrebné údaje získavať od výrobcu, prípadne prevádzkovateľa kamery.

Súčasne uvádza, že je nesporné, že v prípade pochybností je potrebné rozhodovať v prospech obžalovaného (obvineného). Musí ale ísť o pochybnosť „rozumnú“, teda takú, ktorá je vysvetliteľná logickými operáciami a má logický a vysvetliteľný základ. Treba pritom rozlišovať medzi „rozumnou pochybnosťou“ a pochybnosťou, ktorá sa javí len spočiatku bez poznania súvislostí, pričom v konečnom dôsledku je „rozumne vysvetliteľná“ a nijak nevyvracia tvrdené fakty.

Vzhľadom na vyššie uvedené teda má za to, že obhajobou namietaná pochybnosť, ktorú si bez akéhokoľvek odôvodnenia osvojil aj okresný súd, v tomto prípade bola aj výpoveďou Doc. Ing. Kohúta na hlavnom pojednávaní, ako i vyššie uvedeným písomným vyjadrením riaditeľa ústavu (príloha k odolaniu) dostatočne a logicky vysvetlená a plnom rozsahu odstránená. Práve znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline by mal byť podstatným dôkazom pri ustálení technickej príčiny danej dopravnej nehody.

Avšak ak okresný súd považuje predmetný posudok ústavu za nesúladný so zákonom z dôvodu kolízie záujmov, je potrebné poukázať na to, že okresný súd sa vôbec nevysporiadal s odlišnými závermi znaleckých posudkov z odboru doprava cestná Ing. Onderuša a Ing. Cirbusa, nakoľko nie je možné znaleckým posudkom, ktorý okresný súd vyhodnotil ako nesúladný so zákonom, spochybniť

znalecký posudok Ing. Petra Onderuša. Súčasne má za to, že okresný súd sa vôbec nevysporiadal ani zo znaleckým posudkom Ing. Cirbusa. Má za to, že v prípade spochybnenia znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline z dôvodu existencie dvoch protichodných posudkov, bolo namieste, aby okresný súd postupoval podľa ust. § 146 Tr. por. a pre náležité zistenie skutkového stavu veci pribral do konania nového znalca z odboru doprava cestná k odstráneniu podstatných rozporov v uvedených znaleckých posudkoch Ing. Onderuša (ktorého už nie je možné z dôvodu úmrtia vypočuť) a Ing. Cirbusa. Takýto postup má za to, že prichádza do úvahy len v prípade, ak aj napriek vyššie uvedeným skutočnostiam, aj krajský súd dospeje k záveru o vadách znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline.

Má za to, že účastníci cestnej premávky na danom konkrétnom mieste v cestnej premávke majú vychádzať z dopravného značenia, ktoré sa nachádza na predmetnom mieste. Poukazuje na to, že z fotodokumentácie nachádzajúcej sa vo vyšetrovacom spise vyhotovenej dňa 24.02.2016 je zrejmé, že na predmetnom mieste, z ktorého vychádzal s vozidlom obžalovaný sa nachádza (a nachádzalo sa i v čase nehody) zvislé i vodorovné dopravné značenie označujúce parkovisko a tiež sa tam nachádza i parkovací automat na kúpu parkovacích lístkov. Iné dopravné značenie, ktoré by sa nachádzalo na predmetnom mieste z fotodokumentácie nevyplýva. Avšak tiež je zrejmé, že v čase činu sa tam mala nachádzať informačná tabuľa, informujúca vodičov o čase, kedy je parkovanie na predmetnom parkovisku spoplatnené. Teda má za to, že uvedené skutočnosti oprávnene vzbudzujú u účastníkov cestnej premávky oprávnené dojmy, že ide o parkovisko. Tiež poukazuje na to, že miesto, z ktorého vychádzal v čase nehody obžalovaný s vozidlom nebolo označené vodorovným dopravným značením, teda na vozovke neboli vyznačené biele čiary, vyznačujúce jazdné pruhy, ktoré by poukazovali na to, že ide o miestnu alebo účelovú komunikáciu (na rozdiel od dopravného značenia označujúceho parkovisko). Má za to, že účastník cestnej premávky (nielen obyvateľ mesta) sa za daného stavu dopravného značenia môže oprávnene domnievať, že miesto, z ktorého vychádzal obžalovaný je parkovisko a teda, že ide o miesto ležiace mimo cestu, kedy je potrebné aplikovať ust. § 21 ods. 1 Zákona o cestnej premávke. Bežný účastník cestnej premávky nemôže mať vedomosť o tom, ako je predmetná parcela vedená, či už v katastri nehnuteľností alebo v iných evidenciách mesta Spišská Nová Ves. Každý účastník cestnej premávky vníma konkrétnu dopravnú situáciu na mieste samom, nevykonáva na mieste samom lustráciu v evidenciách mesta. Poukazuje na to, že z výpisu listu vlastníctva na č. I. 14 vyšetrovacieho spisu je zrejmé, že predmetná parcela 2169 má evidovaný spôsob využitia č. 22, čo podľa legendy predstavuje pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - cestná miesta a účelová komunikácia, lesná cesta, porná cesta, chodník, nekryté parkovisko a ich súčasti. S poukazom i na rozsiahle spôsoby využitia predmetnej parcely má za to, že v tomto konkrétnom prípade je potrebné vychádzať s poukazom i na dopravné značenie, ktoré sa nachádzalo na mieste dopravnej nehody v čase dopravnej nehody na tom, ako predmetné miesto je na mieste samom vnímané dlhoročne všetkými účastníkmi cestnej premávky.

Ďalej poukazuje na to, že znalec doc. Kohút za ústav súdneho inžinierstva, vo svojich výpovediach na hlavnom pojednávaní, dostatočne logicky presvedčivo a zrozumiteľne poukázal na nedostatky znaleckého posudku Ing. Cirbusa a poukázal i veľmi podrobne na skutočnosti, pre ktoré Ing. Cirbus vo svojom rozsudku dospel k odlišným technickým záverom ako dospel ústav súdneho inžinierstva. Doc. Kohút jednoznačne uviedol, že pokiaľ ide o postup vypočítania miesta zrážky, Ing. Cirbus jednak uvažoval s inou trajektóriou pri nehodovom dej a inou pri zabránení zrážke, čo doc. Kohút na hlavnom pojednávaní dňa 3.8.2022 i názorne zobrazil pri premietaní obrázkov na hlavnom pojednávaní a opakovane jednoznačne uviedol, že vyššie spomenuté trajektórie v posudku Ing. Cirbusa nie sú rovnaké, sú tam iné dráhy a to ovplyvňuje následne aj výpočet zabránenia zrážky. Pri zabránení zrážke znalec Ing. Cirbus uvažoval s kratšou dráhou, keďže vozidlo sa pohybuje po kratšej dráhe, vodičovi ako keby sa skracoje možnosť skrátenia dopravnej nehody. Správny postup je taký, že znalec mal uvažovať pri zabránení zrážke s rovnakou trajektóriou ako počas nehodového deja. Súčasne doc. Kohút poukázal na to, že Ing. Cirbus vo svojom znaleckom posudku dokresľuje iné vodorovné dopravné značenie, ktoré v skutočnosti v mieste dopravnej nehody sa nenachádzalo, a to keď na obrázku č. 14 na str. 24 posudku Ing. Cirbusa, Ing. Cirbus zakresľuje prerušovanú čiaru s tým, že ide o jazdný pruh bicyklistu, v skutočnosti sa prerušovaná čiara mieste dopravnej nehody nenachádza, súčasne doc. Kohút poukázal i na tretí faktor, pre ktorý dospel Ing. Cirbus k takým záverom k akým dospel, a to je spôsob vyhodnotenia miesta zrážky, kedy i Ing. Cirbus používa metódu zužovania, ktorá podľa doc. Kohúta sa v tomto prípade nemala použiť, nakoľko Ing. Cirbus, okrem iného napr. mal použiť analýzu začiatku podľa črepín v súvislosti s nárazovou rýchlosťou avšak pri tejto dopravnej nehode neboli zdokumentované žiadne črepiny, a preto

sa nedá použiť žiadna závislosť začiatku podľa črepín. Takisto i pri použití metódy zužovania sa používa i parabola brzdenia, pričom podľa doc. Kohúta tento postup je použiteľný ak vozidlo zanechá nejakú stopu a je možné podľa paraboly brzdenia zužovať medze. Avšak predmetné vozidlo v tomto prípade nezanechalo stopu, a preto podľa doc. Kohúta, Ing. Cirbus nemohol použiť metódu zužovania. Taktiež doc. Ing. Kohút uviedol, že geodetické zameranie, ktoré vykonal Ing. Cirbus, kde bolo zameraných 21 bodov geodeticky, tak takýmto spôsobom podľa doc. Kohúta nie je možné zamerať miesto zrážky. Týmto spôsobom je možné zamerať body, ktoré sa nachádzajú v danom priestore, teda je možné zamerať to, čo sa nachádza v danom priestore, v danom čase, keď sa tam nachádza geodet. Doc. Ing. Kohút uviedol, že ústav súdneho inžinierstva a ich model, ktorý oni vyhotovili a použili pri vypracovávaní ich znaleckého posudku má približne 11 miliónov bodov, čiže je tam podstatne vyššia presnosť. Súčasne doc. Kohút uviedol, že úplne prvým krokom na to, aby ústav súdneho inžinierstva mohol použiť metódu prelínania, ktorú použil je, že museli urobiť zistenie parametrov kamery, museli zistiť, aká je ohnisková vzdialenosť danej kamery, zisťovať sklon kamery, výšku, teda museli zisťovať, akým spôsobom kamera zachytáva miesto dopravnej nehody, a teda nie je pravdivé konštatovanie Ing. Cirbusa, že ústav predmetné skutočnosti nezisťoval. Pokiaľ ide o zápisnicu o obhliadke dopravnej nehody, náčrt a plány z miesta dopravnej nehody, ktoré boli vyhotovované policajtom po dopravnej nehode znalec Kohút uviedol, že z týchto listín nie je možné zistiť, kde sa nachádzalo miesto zrážky. Nakoľko na mieste dopravnej nehody by musela ostať nejaká stopa, ktorú by bolo potrebné zdokumentovať. Nakoľko nič také zdokumentované nebolo, ústav súdneho inžinierstva pre vyhodnotenie miesta zrážky použil to najsilnejšie čo bolo k dispozícii, a to existujúci videozáznam v spojitosti s dodatočným zameraním miesta dopravnej nehody, ktoré zachytilo už spomenutý ž 11 mil. bodov a následne metódou prelínania ústav dospel k polohe bicyklistu a vozidla v jednotlivých časoch nehodového deja.

S poukazom na tieto vyjadrenie doc. Ing. Kohúta poukazuje na to, že znalec Ing. Cirbus na hlavnom pojednávaní dňa 4.10.2022 uviedol, že „od zamerania miesta dopravnej nehody, tak ako ju zameral policajt ODI pri obhliadke miesta, z čoho vyhotovil už spomínanú zápisnicu o obhliadke miesta dopravnej nehody, použil aj ústav súdneho inžinierstva“, a tiež Ing. Cirbus uviedol, „a evidentne toto miesto, ktoré bolo zdokumentované políciou nikto nespochybnil“, má za to, že toto tvrdenie Ing. Cirbusa je v rozpore s vyjadrením znalca doc. Kohúta na HP dňa 3.8.2022. Súčasne poukazuje na to, že Ing. Cirbus opakovane na hlavných pojednaniach uvádzal, že policajt ODI pri obhliadke miesta dopravnej nehody mal miesto dopravnej nehody zdokumentovať zaujímavým spôsobom a to tak, že policajt postavil vozidlo v čase zrážky za svetelným laserovým lúčom, a stotožnil miesto zrážky s videozáznamom. V tejto súvislosti poukazuje na to, že predmetný spôsob dokumentovania miesta zrážky vôbec nevyplýva ani zo zápisnice o obhliadke miesta a príslušnej fotodokumentácie, ani zo žiadnych iných dokumentov a listín nachádzajúcich sa vo vyšetrovacom spise. Ing. Cirbus ako i sám priznal na hlavnom pojednávaní, pri obhliadke predmetnej dopravnej nehody vôbec nebol prítomný, veď nemal na to ani zákonný podklad a na hlavnom pojednávaní na otázku prokurátorky žiadnym spôsobom nevysvetlil ako získal predmetnú informáciu o dokumentovaní predmetnej dopravnej nehody policajtom ODI. V tejto súvislosti poukazuje i na vyjadrenie doc. Kohúta na hlavnom pojednávaní 3.8.2022, kedy uviedol, že nie je bežné, aby policajti pri obhliadke miesta dopravnej nehody používali metódu laserového meradla analýz videozáznamu, on sa s tým ešte nestretol, spravidla je to práca znalca. A následne v tejto súvislosti doc. Kohút uviedol, že i v takom prípade treba pracovať s metódou prelínania, a teda on pochybuje, že by policajt na mieste dopravnej nehody mal taký systém, aby si mohol prelínať obrázky. S poukazom aj na vyššie uvedené skutočnosti má za to, že znalecký posudok Ing. Cirbusa bol z technického hľadiska náležitým spôsobom logicky a v dostatočnom rozsahu vyvrátený znaleckým posudkom i výpoveďami doc. Kohúta za ústav súdneho inžinierstva na hlavných pojednaniach. Taktiež poukazuje na to, že Ing. Cirbus na hlavnom pojednávaní 4.10.2022 len rozsiahlo obšírne rozprával a predvádzal, aká je dôležitá ohnisková vzdialenosť a uhol natočenia pri kamerovom zázname, pričom však uvádza, že doc. Kohút na hlavnom pojednávaní jednoznačne uviedol, že ústav súdneho inžinierstva predmetné skutočnosti pri vypracovávaní ich znaleckého posudku v plnom rozsahu zohľadnil. Má za to, že znalecký posudok ústavu súdneho inžinierstva i všetky výpovede doc. Kohúta na hlavnom pojednávaní v dostatočnom rozsahu ozrejmili z technického hľadiska celý priebeh predmetnej dopravnej nehody, ústav súdneho inžinierstva najpresnejšou metódou, aká bola k dispozícii, ustálil miesto zrážky, a preto má za to, že v tomto konkrétnom prípade je potrebné vychádzať najmä zo záverov znaleckého posudku ústavu súdneho inžinierstva, ktorý je na území SR považovaný za najvyššiu inštanciu a najvyššieho odborného garanta v oblasti analýz dopravných nehôd.

Vzhľadom na uvedené má za to, že žalovaný skutok je potrebné skutkovo i právne vyhodnotiť tak, ako je to uvedené v obžalobe prokurátora.

Avšak ak by aj krajský súd dospel k opačnému záveru, a teda že predmetné miesto je križovatkou, podľa záverov znaleckého posudku ústavu, technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola predovšetkým nesprávna technika jazdy vodiča vozidla Kia, a to jeho oneskorená reakcia na bicyklistu. Uvedené konštatovanie platí bez ohľadu na to, či vyústenie spevnenej plochy na ulicu Stará cesta tvorí križovátku (a teda prednosť v jazde malo vozidlo Kia) alebo sa jedná o výjazd z miesta ležiaceho mimo cestu (prednosť v jazde mal bicyklista). Vodič vozidla Kia svojou oneskorenou reakciou jednak vyvolal kolíziu situáciu, ale tiež si znemožnil dopravnej nehode zabrániť. V prípade, že sa v oblasti miesta zrážky jedná o križovátku, potom mal bicyklista povinnosť dať prednosť v jazde vozidlu Kia a v takomto prípade bola ďalším prvkom technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody aj nesprávna technika jazdy bicyklistu, a to jeho oneskorená reakcia na skutočnosť, že k Starej ceste smeruje vozidlo Kia. Teda v tomto prípade z technického hľadiska príčiny danej dopravnej nehody boli i na strane bicyklistu, ako i na strane vodiča vozidla Kia, teda obžalovaného.

V tejto súvislosti poukazuje i na judikatúru Najvyššieho súdu SR, konkrétne na rozhodnutie NS SR sp. zn. R 7/1995, z ktorého vyplýva, že aj keď poškodený chodec spoluzavinil dopravnú nehodu, porušením pravidiel cestnej premávky, neznamená to samo o sebe zánik trestnej zodpovednosti vodiča motorového vozidla, ktorý sa zavinene podieľal na vzniku dopravnej nehody a jej následku na zdraví poškodeného. Súčasne s rozhodnutia Najvyššieho súdu SR sp. zn. R 72/1971 vyplýva, že obvinený bude trestne zodpovedný, hoci bude len jedným z reťaze príčin, ktoré spôsobili následok aj vtedy, ak by následok nenastal bez ďalšieho konania tretej osoby. Ani spoluzavinenie iných osôb, vrátane poškodeného, nevylučuje zavinenie z nedbanlivosti.

Má zato, že i v prípade úpravy skutkovej vety podľa vyššie uvedeného variantu, teda posúdenia predmetného miesta ako križovatky, vzhľadom na závery znaleckého posudku ústavu ako celku, je zachovaná totožnosť žalovaného skutku.

Vzhľadom na uvedené má zato, že okresný súd nesprávne vyhodnotil vykonané dôkazy, najmä znalecký posudok Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline. Poukazuje i na predchádzajúce dva rozsudky okresného súdu, kedy okresný súd nezistil vady znaleckého posudku ústavu a vo svojich rozhodnutiach vychádzal práve z predmetného posudku. Má za to, že okresný súd svoje rozhodnutie náležite nezdôvodnil, neuviedol žiadne právne úvahy, ktorými sa riadil pri hodnotení vykonaných znaleckých posudkov z odboru doprava cestná ako i ďalších vo veci vykonaných dôkazov. Len jednostranne vychádzal z dôkazov svedčiacich v prospech obžalovaného, pričom sa nevysporiadal s dôkazmi svedčiacimi v jeho neprospech.

Vzhľadom na uvedené navrhuje, aby Krajský súd v Košiciach zrušil napadnutý rozsudok Okresného súdu Spišská Nová Ves a vec vrátil tomuto súdu, aby ju v potrebnom rozsahu znova prejednal a rozhodol.

K dôvodom odvolania prokurátora sa písomne vyjadril poškodený K. L., ktorý uvádza, že ako obeť tohto trestného činu je vo výpovediach k udalosti odo dňa, keď ho prepustili z nemocnice po operácii bedrového kĺbu, ktorý mu bol pri zrážke rozdrvený, konzistentný, čo sa týkalo výpovedí pred vyšetrovateľom, ako i pred súdom. Pravda je totiž len jedna.

Naproti tomu morálna hodnota činov a správania obvineného je od nehody, počas vyšetrovania, aj počas súdnych procesov skutočne nulová.

Ako už predtým uviedol a potvrdzujú to lekárske správy vo vyšetrovacom spise, bol po zrážke úplne nevládný a ležal na vozovke. Manipulácia obvineného s ním a všetkými dôkazmi keď „zbalil“ miesto činu, nedovolil privolať záchranku náhodnej svedkyne, je mimo všetky platné zákony.

O to viac šokuje posledný verdikt súdu o nevine obžalovaného, cit: Pretože nebolo dokázané, že sa stal skutok, pre ktorý je obžalovaný stíhaný. Je teda zrejme, že oslobodenie akýmkoľvek súdom, páchatela takéhoto konania, bude viesť zjavne k precedensu a paragraf o opustení miesta nehody možno rovno „vyškrtnúť“ zo Zákona o cestnej premávke. O manipulácii s obeťou, bez znalosti zdravotného poškodenia a „zbalenia“ dôkazov nehovoriac.

K dôvodom odvolania prokurátora sa písomne vyjadril obžalovaný s tým, že rozhodnutie Okresného súdu Spišská Nová Ves považuje za zákonné a správne, pričom prvostupňový súd určite postupoval v súlade s ustanovením § 2 ods. 12 Tr. por., a preto v žiadnom prípade nie je dôvod, aby odvolací súd zrušil napadnutý rozsudok a vec vrátil súdu na nové prejednanie a rozhodnutie. Žiada, aby odvolací súd odvolanie okresného prokurátora zamietol v zmysle § 319 Tr. por., pretože nie je dôvodné.

Odvolanie okresného prokurátora považuje za nedôvodné a špekulatívne z týchto dôvodov:

Obžalovaný uvádza, že odvolanie prokurátorky bolo na súd doručené dňa 11.4.2024 a súčasne list Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity, ktorý nie je nikde zaprotokolovaný, ale datovaný na deň 29.2.2024. Pri tomto písomnom vyjadrení je nutné sa prioritne zastaviť, pretože niekto tu robí „protizákonnú nadprácu“ s cieľom zvrátiť nesporné skutkové i právne fakty, umelo vyfabrikovanými listinami. Je toho názoru, že v tomto prípade v súvislosti s uvedenou žiadosťou došlo aj k naplneniu nejakej skutkovej podstaty trestného činu. Ďalej uvádza, že v ďalšej časti odvolania sa pani prokurátorka venuje výpovedi pána Kohúta na hlavnom pojednávaní zo dňa 23.10.2023 a dokazuje, že prizvanie pána Onderuša na vypracovanie posudku nemalo vplyv na posudok Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity. Na súde pán Kohút prezentoval svoje kontrolné fotenie, ktoré bolo realizované ním po rokoch procesu, pričom trajektória fotenia viedla v jazdnom pruhu cyklistu tak, ako to pán Kohút mal v znaleckom posudku. Pán Kohút deklaroval, že keď to porovnal s fotením pána Onderuša, tak výsledok modelu PC Crasch, bol rovnaký, tým chcel deklarovať, že fotenie pánom Onderušom neovplyvnilo znalecký posudok. Na súde za prítomnosti pána Kohúta mu exaktne dokázal, že pán Onderuš fotil po inej trajektórii ako pán Kohút, je to v uznesení aj v nahrávke zo súdneho pojednávania.

Ďalej vo svojom vyjadrení uvádza, že pán Kohút na hlavnom pojednávaní dňa 3.8.2022 po otázkach obhajcu priznal, že podklady pre znalecký posudok mu pripravil pán Onderuš, ten pán Onderuš, ktorého znalecký posudok bol predmetom posudzovania, ktorý posudzoval ÚSI a hlavným posudzovateľom bol pán Kohút. Je potrebné zdôrazniť, že predmetný znalecký posudok bol vypracovaný bez účasti pracovníka ÚSI na mieste dopravnej nehody, čo potvrdil vo svojej výpovedi pán Kohút. V spise nie je žiaden listinný dôkaz, že by ÚSI v Žiline, alebo akákoľvek iná osoba žiadala správcu kamerového systému o technické údaje kamery. Takisto nie je žiaden dôkaz, že by správca kamerového systému takéto technické údaje poskytol. Aj pán Kohút na pojednávaní dňa 23.10.2023 priznáva, že neboli vyžadované technické parametre kamery a technické parametre kamery zistil modelom z videozáznamu.

Vo svojom vyjadrení hodnotí výpoveď pána L. ako nepravdivú.

Záverom vo svojom vyjadrení udáva, že dopravná nehoda sa stala 24.2.2016, tento proces trvá už viac ako 8 rokov a že nie je pravdou, že cyklistu zrazil za križovatkou do zadného nosiča bicykla. Pravda je tá, že doňho narazil cyklista do ľavej časti vozidla pred spätným zrkadlom, kde po náraze ostala preliačina po riadidle bicykla. Má za to, že prvostupňový súd správne vyhodnotil všetky dôkazy a správne rozhodol, preto žiada odvolací súd, aby bolo odvolanie okresného prokurátora ako nedôvodné zamietnuté.

Krajský súd na podklade takto podaného odvolania podľa § 317 ods. 1 Tr. por. preskúmal zákonnosť a odôvodnenosť napadnutých výrokov rozsudku, proti ktorým odvolateľ podal odvolanie, ako aj správnosť postupu konania, ktoré im predchádzalo a zistil nasledovné. Na chyby, ktoré neboli odvolaním vytýkané prihliadne len vtedy, ak by odôvodňovali podanie dovolania podľa § 371 ods. 1 Tr. por..

V posudzovanej trestnej veci krajský súd rozhoduje opakovane. Prvýkrát bolo rozhodnutie okresného súdu zrušené uznesením Krajského súdu v Košiciach zo dňa 29.03.2022 pod sp. zn. 6To/60/2021 pre nedostatky v skutkových zisteniach. Následne dňa 27.04.2023 došlo k opakovanému zrušeniu veci okresnému súdu v rámci odvolacieho konania uznesením pod sp. zn. 6To/6/2023. V uvedenom odvolacom konaní bola obhajobou prvýkrát namietnutá zákonnosť znaleckého posudku vypracovaného Ústavom súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline s tým, že podklad pre uvedený posudok, a to priestorový model miesta dopravnej nehody vypracoval znalec Ing. Onderuš a to napriek tomu, že úlohou ústavu súdneho inžinierstva bolo okrem iného posúdiť aj znalecký posudok vypracovaný vyššie uvedeným znalcom.

Keďže okresný súd sa s uvedenou otázkou vôbec nezaoberal a nevyhodnotil ju, krajský súd nariadil, aby tak učinil a dal odpoveď, či znalecký posudok bol ústavom súdneho inžinierstva vyhotovený spôsobom súladným so zákonom, keď podstatné a rozhodujúce podklady pre vytvorenie priestorového modelu miesta dopravnej nehody vyhotovil znalec Ing. Peter Ondruš pre Ústav súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity napriek tomu, že úlohou ústavu okrem iného bolo vyhodnotiť aj závery znaleckého posudku znalca Ing. Petra Onderuša.

V predmetnej trestnej veci je dôležité uviesť a poukázať na tú skutočnosť, že zo zápisnice o obhliadke miesta dopravnej nehody nie je možné zistiť miesto zrážky rovnako ani fotodokumentácia vyhotovená z miesta dopravnej nehody nepostačuje pre zistenie miesta zrážky, pretože na mieste nezostala žiadna stopa, ktorú by bolo možné zachytiť. Taktiež z náčrtku miesta dopravnej nehody nemohlo byť zaznamenané miesto zrážky. Pre vyhodnotenie miesta zrážky bol použitý videozáznam /kamerový záznam/ prevzatý orgánmi činnými v trestnom konaní od Mestskej polície Spišská Nová Ves dňa 19.10.2016.

Z uvedených dôvodov pre ustálenie skutku je nevyhnutné vychádzať preto z odborných záverov vypracovaných znaleckých posudkov, ktorých úlohou okrem iného bolo dať odpoveď na otázku miesta zrážky v posudzovanej dopravnej nehode ako aj určiť rýchlosť vozidla Kia Ceed EČ: D. XXX J. v okamihu zrážky s cyklistom K. L..

Krajský súd v uznesení zo dňa 27.04.2023 sp. zn. 6To/6/2023 na strane 15-16 konštatoval: Okresný súd z listinných dôkazov, a to konkrétne Stanoviska Mestského úradu Mesta Spišská Nová Ves zo dňa 2.3.2016, z výpisu katastra nehnuteľností, čiastočný výpis z listu vlastníctva č. 1 a grafickej časti návrhu urbanisticko-dopravného riešenia zistil, že spevnená plocha za budovou „Domu kultúry“ na ulici Stará cesta v Spišskej Novej Vsi bola vybudovaná a slúži na obslužné účely (prístup a zásobovanie prevádzok objektu, prístup k služobnému bytu, zvoz komunálneho odpadu) a zároveň aj na účely verejného parkovania motorových vozidiel. Plní funkciu účelovej obslužnej komunikácie s parkovacími miestami s kolmým státím. Návrh urbanisticko-dopravného riešenia územia ochranného pásma pamiatkovej zóny spracovanej pre mesto Spišská Nová Ves v roku 2007 spoločnosťou Archeo s.r.o. Banská Bystrica, pojednáva ulicu Stará cesta s príľahlými plochami ako miestnu komunikáciu kategórie C 3 (obslužná komunikácia) s parkovacími plochami. V zmysle listu vlastníctva č. 1 je uvedený spôsob využitia parcely č. KN 2169 ako „22 - pozemok, na ktorom je postavená inžinierska stavba - cestná, miestna a účelová komunikácia, lesná cesta, poľná cesta, chodník, nekryté parkovisko a ich súčasť. Z oboznámeného súpisu parciel vyplynulo, že parcely 2165 a 2169 sú priamo napísané v poznámke miestna komunikácia. Podľa stanoviska majiteľa a správcu miestnej komunikácie na ulici Stará cesta predmetná spevnená plocha, z ktorej vychádzalo osobné motorové vozidlo, bola vybudovaná a slúži na obslužné účely a zároveň aj na účely verejného parkovania. V čase dopravnej nehody na miestnej komunikácii a ani na účelovej príjazdovej komunikácii od parkovacích plôch prednosť v jazde nebola riešená trvalým zvislým dopravným značením.

Prvostupňový súd tieto dôkazy komplexne posúdil a prijal záver, že v posudzovanom prípade v čase dopravnej nehody boli obe cesty, t. j. cesta po ktorej sa pohyboval cyklista (ulica Stará cesta) a miesto, z ktorého vychádzalo vozidlo KIA Ceed, miestne komunikácie a teda, keďže v tom čase prednosť v jazde nebola riešená žiadnym dopravným značením, v zmysle ustanovení § 20 ods. 2 Zákona o cestnej premávke (účinného v čase spáchania dopravnej nehody), je vodič povinný dať prednosť v jazde vozidlu idúcemu sprava, teda prednosť v jazde mal obžalovaný.

Krajský súd sa v tejto časti s rozhodnutím okresného súdu stotožnil. Podľa názoru odvolacieho súdu, stanovisko Mestského úradu Mesta Spišská Nová Ves, oddelenia výstavby a dopravy zo dňa 2.3.2016 jednoznačne a nespochybniteľne preukazuje, že spevnená plocha za budovou Domu kultúry na ulici Stará cesta v Spišskej Novej Vsi plnila funkciu účelovej, obslužnej komunikácie s parkovacími miestami, s kolmým státím. Toto stanovisko je umocnené aj zistením vyplývajúcim zo súpisu parciel, v ktorom sú parcely č. 2165 a č. 2169 tiež zapísané ako miestne komunikácie.

V predložennom trestnom spise nebol zadokumentovaný listinný dôkaz, ktorý by preukazoval zmenu v užívaní inžinierskych stavieb - miestnych komunikácií na týchto parcelách. Záver prvostupňového súdu napokon korešponduje v tejto časti aj s vyjadrením Okresného dopravného inšpektorátu v Spišskej Novej Vsi zo dňa 8.4.2016.

Krajský súd má za to, že závery prvostupňového súdu o nesúlade so zákonom vypracovaného znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity sú len čiastočne správne, pretože zo zápisnice o hlavnom pojednávaní zo dňa 23.10.2023 z výsluchu spracovateľa znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity Doc. Ing. Pavla Kohúta, PhD. vyplýva, že dňa 25.09.2023 osobne vyhotovil dodatočnú sekvenčnú fotodokumentáciu z miesta dopravnej nehody a z tejto bol vyhotovený priestorový nový model miesta dopravnej nehody tvoriaci podklad pre analýzu nehodového deja, ktorý bol predložený na DVD nosiči prvostupňovému súdu znalcom a uvedený dôkaz bol súdom vykonaný, avšak nevyhodnotený. Zároveň je potrebné poznamenať, že oba priestorové modely z miesta dopravnej nehody boli porovnané a vykazovali zhodu.

Z týchto dôvodov je podľa názoru krajského súdu znalecký posudok ústavu súdneho inžinierstva akceptovateľný, pretože iným spôsobom odstrániť jeho pôvodnú nezákonnosť prakticky nie je možné.

V novom konaní bude preto potrebné vyhodnotiť odborné závery znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity.

Zároveň je potrebné vyrovnať sa aj s otázkou nastolenou už v uznesení krajského súdu zo dňa 27.04.2023 sp. zn. 6To/6/2023, a síce, že kedy začal vodič vozidla Kia Ceed počas vjazdu na Starú cestu v Spišskej Novej Vsi reagovať na cyklistu K. L. a vyhodnotiť jeho reakciu aj z hľadiska správnosti techniky jazdy vodiča vozidla Kia Ceed a jej vplyvu na vznik dopravnej nehody.

Objasnenie vyššie uvedených skutočností je dôležité, pretože v prípade dopravných nehôd je spravidla spôsobený následok výsledkom viacerých príčin, pričom príčinou následku je každé konanie, bez ktorého by následok nenastal.

Určitá činnosť, okolnosť a podobne nestráca svoj charakter príčiny len preto, že mimo nej viedli k následku i ďalšie, či iné príčiny, podmienky, okolnosti a podobne.

Príčinná súvislosť medzi konaním páchatel'a a následkom sa neprerušuje, ak ku konaniu páchatel'a pristúpi ďalšia skutočnosť, ktorá spolupôsobí pri vzniku následku, avšak konanie páchatel'a zostáva tou skutočnosťou, bez ktorej by k následku nedošlo.

Z uvedeného potom vyplýva, že nie je rozhodujúce, či k následku došlo pôsobením viacerých okolností, nielen konaním páchatel'a (obžalovaného).

Určité konanie alebo okolnosť má povahu príčiny i vtedy, keď mimo nej k následku viedli ďalšie konania, okolnosti a podobne.

Z dôvodov napadnutého rozsudku však nie je možné zistiť, ako súd vyhodnotil techniku jazdy obžalovaného A. B. C., vodiča motorového vozidla Kia Ceed EČ: D. XXX J. v kritickom čase a jeho možnosť zabrániť vzniku dopravnej nehody. Uvedené úvahy a argumentácia v prvostupňovom rozhodnutí úplne absentujú, pričom sú dôležité pre posúdenie protiprávnosti konania obžalovaného v rozsahu ustanovenia § 157 ods. 1 Trestného zákona.

To boli dôvody, pre ktoré krajský súd rozhodol tak ako je to uvedené vo výrokovej časti tohto uznesenia.

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

Poučenie:

Proti tomuto uzneseniu ďalší riadny opravný prostriedok nie je prípustný.