



**OKRESNÁ PROKURATÚRA LUČENEC**  
**F. Lehára 12, 984 80 Lučenec 1**

Číslo: 3 Pv 480/16/6606-62  
EEČ: 2-47-42-2019

Lučenec 11.04.2019

**U Z N E S E N I E**

**Trestná vec:** obv. **XXXXX**  
**Trestný čin:** prečin: ublíženie na zdraví podľa § 157 odsek 1 Trestného zákona  
**Rozhodol:** prokurátor Okresnej prokuratúry Lučenec

Podľa § 215 odsek 1 písmeno a Trestného poriadku **zastavujem** trestné stíhanie obvineného:

XXXXX

dátum narodenia: XXXXX  
miesto narodenia: XXXXX  
rodné priezvisko: XXXXX  
trvalé bydlisko: XXXXX  
väzba: nie

ktorý je trestne stíhaný pre trestný čin:

- prečin: ublíženie na zdraví podľa § 157 odsek 1 Trestného zákona  
štádium: dokonaný trestný čin  
forma trestnej súčinnosti: jeden páchatel' vo veci

na tom skutkovom základe, že:

Dňa 19.12.2016 v čase o 21.00 hod. po ceste číslo XXXXX v kilometri XXXXX v katastri obce XXXXX, viedol v klesaní a na mokrej vozovke v smere od XXXXX na XXXXX nákladné motorové vozidlo značky XXXXX XXXXX, evidenčného čísla XXXXX s prívesom značky XXXXX, evidenčného čísla XXXXX, pričom počas prejazdu pravotočivej zákruty rýchlosťou 79 km/h, v dôsledku neprispôsobenia rýchlosti jazdy stavu a povahe vozovky, ako aj rozhl'adovým podmienkam v čase a mieste nehody, ako aj v dôsledku prekročenia maximálne dovolenej rýchlosti 60 km/h po tom, čo príves počas prejazdu pravotočivou zákrutou brzdil, sa tento pôsobením odstredivej sily dostal do šmyku a následne jeho zadná časť prešla do protismerného jazdného pruhu, kde došlo k zrážke prívesu s dodávkovým motorovým vozidlom značky XXXXX XXXXX, evidenčného čísla XXXXX, ktoré po ceste číslo XXXXX v smere od XXXXX na XXXXX v ľavom jazdnom pruhu dvojpruhovej komunikácie viedol vodič XXXXX, ktorý pri dopravnej nehode utrpel zranenia a to trieštivú zlomeninu tela ľavej stehnovnej kosti s posunom úlomkov a zlomeninu jamky ľavého bedrového kĺbu bez posunu úlomkov, ktoré si u neho vyžiadali dobu liečby a PN od

19.12.2016 do 24.07.2017, t. j. 216 dní a takým konaním obvinený XXXXX porušil ustanovenia § 3 ods. 2 písm. a), § 9 ods. 1, § 16 ods. 1, 5 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov,

lebo je nepochybné, že sa nestal skutok, pre ktorý sa vedie trestné stíhanie.

### **Odôvodnenie:**

Uznesením vyšetrovateľa PZ, OR PZ, OKP XXXXX bolo dňa 20.02.2017 pod sp. zn. XXXXX rozhodnuté podľa § 206 odsek 1 Trestného poriadku o vznesení obvinenia XXXXX pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 odsek 1 Trestného zákona na tom skutkovom základe, že dňa 19.12.2016 v čase o 21.00 hod. po ceste číslo XXXXX v kilometri XXXXX v katastri obce XXXXX, viedol v klesaní a na mokrej vozovke v smere od XXXXX na XXXXX nákladné motorové vozidlo značky XXXXX XXXXX, evidenčného čísla XXXXX s prívěsom značky XXXXX, evidenčného čísla XXXXX, pričom počas prejazdu pravotočivej zákruty rýchlosťou 79 km/h, v dôsledku neprispôsobenia rýchlosti jazdy stavu a povahy vozovky, ako aj rozhládovým podmienkam v čase a mieste nehody, ako aj v dôsledku prekročenia maximálne dovolenej rýchlosti 60 km/h po tom, čo prívěs počas prejazdu pravotočivou zákrutou brzdil, sa tento pôsobením odstredivej sily dostal do šmyku a následne jeho zadná časť prešla do protismerného jazdného pruhu, kde došlo k zrážke prívěsu s dodávkovým motorovým vozidlom značky XXXXX XXXXX, evidenčného čísla XXXXX, ktoré po ceste číslo XXXXX v smere od XXXXX na XXXXX v ľavom jazdnom pruhu dvojpruhovej komunikácie viedol vodič XXXXX, ktorý pri dopravnej nehode utrpel zranenia a to trieštivú zlomeninu tela ľavej stehrovej kosti s posunom úlomkov a zlomeninu jamky ľavého bedrového kĺbu bez posunu úlomkov, ktoré si u neho vyžiadali dobu liečby a PN od 19.12.2016 do 24.07.2017, t. j. 216 dní a takým konaním obvinený XXXXX porušil ustanovenia § 3 ods. 2 písm. a), § 9 ods. 1, § 16 ods. 1, 5 zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov.

Trestné stíhanie vo vzťahu k predmetnej dopravnej nehode bolo začaté vykonaním neodkladného úkonu a to obhliadkou miesta cestnej dopravnej nehody zo dňa 19.12.2016, pričom po jej vykonaní poverený príslušník PZ, OR PZ, ODI XXXXX pod sp. zn. XXXXX vyhotovil ihneď uznesenie o začatí trestného stíhania podľa § 199 odsek 1, 4 Trestného poriadku a následne vec odstúpil z dôvodu vecnej príslušnosti na ďalšie konanie vyšetrovateľovi PZ, OR PZ, OKP XXXXX.

Vyšetrovateľ PZ, OR PZ, OKP XXXXX mi po skončení skráteného vyšetrovania predložil dňa 10.04.2019 na vec sa vzťahujúci vyšetrovací spis s návrhom na zastavenie trestného stíhania podľa § 215 odsek 1 písmeno a) Trestného poriadku.

Preskúmaním vyšetrovacieho spisu mám zato, že návrh vyšetrovateľa PZ je v celom rozsahu dôvodný.

Z vykonaného dokazovania vyplynul nasledovný skutkový stav:

Obvinený XXXXX k trestnej činnosti mu kladenej za vinu uviedol, že v k. ú. obce XXXXX v smere od XXXXX na XXXXX viedol nákladné motorové vozidlo zn. XXXXX XXXXX s prívěsom zn. XXXXX, pričom pred nehodou sa pohyboval rýchlosťou 45-50 km/h, šmyk nedostal a s prívěsom neprešiel do protismeru. Zo

zavinenia nehody sa necíti byť vinný, nakoľko práve do neho narazila dodávka idúca od XXXXX.

Svedok - poškodený XXXXX k veci uviedol, že viedol motorové vozidlo zn. XXXXX XXXXX a za obcou XXXXX ešte na začiatku stúpania dobehol nejaké vozidlo XXXXX, ktoré následne predchádzal ešte tam ako sa začína stúpanie už na tej dvojprúdovej ceste. V jazde pokračoval v ľavom jazdnom pruhu a potom začal vchádzať do ľavotočivej zákruty a zrazu za zákrutou pred sebou videl nejaké svetlá a zistil, že niečo sa pred ním nachádza krížom cez cestu. Ešte predtým videl ako sa míňa s nejakým ťahačom, lebo registroval jeho predné svetlá, avšak s týmto sa bezpečne minul. Keď zbadal prekážku v smere svojej jazdy, musel to byť príves ťahača a tento zasahoval do protismeru celej šírky pruhu, v ktorom išiel. Následne došlo k nárazu a jeho odhodilo do pravej strany cez celý pravý pruh, až k priekope, kde zastal. V čase nárazu išiel stredom ľavého jazdného pruhu rýchlosťou niečo cez 60 km/h, pričom nedostal šmyk. Jazdná súprava idúca oproti nemu išla podľa jeho názoru rýchlo.

Svedok - poškodený XXXXX sa k samotnému priebehu nehody vyjadriť nevedel a uviedol len to, že na vozidle XXXXX, ktorý patrí jeho firme, vznikla totálna škoda.

Svedok - poškodený XXXXX, splnomocnený zástupca spoločnosti XXXXX sa k samotnému priebehu nehody vyjadriť nevedel. Uviedol, že pri nehode došlo k spôsobeniu škody na prívese XXXXX.

Svedok XXXXX uviedol, že samotný priebeh nehody nevidel, nakoľko k nej došlo za zákrutou pred ním.

Svedok XXXXX vypovedal, že nebol svedkom dopravnej nehody, avšak ako hasič bol vyslaný na nehodu, ku ktorej došlo v stúpaní za obcou XXXXX. Na mieste samom vyslobodzovali z vozidla vodiča dodávky, ktorá bola veľmi poškodená.

Svedok XXXXX vypovedal, že nebol svedkom nehody. Ako hasič po príchode na miesto vyslobodzoval z havarovanej dodávky zakliesneného vodiča. Následne prišla aj sanitka a pokiaľ si pamätá, tak sanitkár ich požiadal, aby mu z cesty odpratali väčšie úlomky.

Svedok XXXXX uviedol, že ako jeden zo zasahujúcich hasičov za pomoci techniky vybral z auta vodiča vozidla XXXXX. Medzitým tam prišla aj sanitka. On na mieste z cesty neodpratával žiadne stopy.

Svedok XXXXX k veci uviedol, že bol ako hasič vyslaný k nehode. Po príchode na miesto spoločne s kolegami zistili, že v dodávke je zakliesnená zranená osoba a túto vyprostili. Následne na miesto prišla aj záchranka, pričom sanitkár im povedal, že by bolo dobré pozametať vozovku pred sanitkou, aby nedostal defekt a on potom túto pozametal v dĺžke asi 15 metrov od sanitky smerom na XXXXX. Zametal stred vozovky, aby sanitka mohla odísť. Tiež z cesty odstránil aj väčšie kusy z vozidiel, ktoré boli rozhádzané. Nevie uviesť, kde boli konkrétne úlomky na ceste porozhadzované.

Svedok XXXXX vypovedal, že samotný priebeh dopravnej nehody nevidel, nakoľko k nej došlo za zákrutou pred ním. Pred nehodou viedol v smere na XXXXX, za ktorou bol zapnutý vozík a na tomto bolo naložené vozidlo XXXXX. Za XXXXX ho predbehlo vozidlo XXXXX, teda tá dodávka, ktorá mala pozdejšie nehodu. Neskôr za zákrutou videl, že tam stál na ceste z jeho pohľadu na ľavej strane kamión s prívesom. Na ceste boli rozhádzané nejaké palety a to v jeho pravom jazdnom pruhu. Vodič kamiónu po nehode tvrdil, že mu vybehla dodávka a zachytila mu zadnú časť súpravy.

Vo veci bol vyhotovený znalecký posudok znalcom z odboru dopravy XXXXX, na základe ktorého s prihliadnutím na všetky dovtedy zadované listinné dôkazy, najmä záznam o nehode, zápisnicu o obhliadke miesta nehody s fotodokumentáciou, zápisnicu o obhliadke vozidla XXXXX s fotodokumentáciou a iné ako aj produkované svedecké výpovede XXXXX a XXXXX, zrealizované po začatí trestného stíhania bolo rozhodnuté o vznesení obvinenia XXXXX pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 odsek 1 Trestného zákona.

V rámci ďalšieho dokazovania vykonaného po vznesení obvinenia bol zo strany obhajoby za účelom objektívneho posúdenia priebehu nehody predložený znalecký posudok iného znalca z odboru dopravy a to XXXXX, vrátane jeho doplnkov č. 1 a 2.

Vzhľadom k tomu, že tieto dva znalecké posudky vo vzťahu k technickej príčine nehody boli diametrálne odlišné, pričom vzájomné rozpory posudkov sa nepodarilo odstrániť výsluchom znalca XXXXX, doplnením jeho posudku a ani doplnením posudku XXXXX, bolo vyšetrovateľom PZ dňa 30.11.2017 rozhodnuté podľa § 147 odsek 1 Trestného poriadku o pribratí Ústavu súdneho inžinierstva (ďalej „ÚSI“), XXXXX z dôvodu objektívneho posúdenia priebehu dopravnej nehody, určenia jej technickej príčiny a zhodnotenia už vyhotovených posudkov z odboru dopravy.

Ešte predtým však bol v rámci prípravného konania vyhotovený aj znalecký posudok z odboru zdravotníctva, v rámci ktorého boli okrem iného podrobne špecifikované zranenia, ktoré pri dopravnej nehode utrpel XXXXX s konkrétnou presnej doby ich liečby a PN.

Zo znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v XXXXX, ktorý bol na OR PZ, OKP XXXXX doručený až dňa 21.01.2019 vyplynulo, že technická príčina predmetnej dopravnej nehody bola spracovaná variante, pričom následne bola vyhodnotená problematika technickej prijateľnosti a pravdepodobnosti príslušného variantu.

Z vyhotoveného posudku vyplynuli nasledovné závery, skutočnosti a fakty:

**Pri nehodovom deji podľa variantu vodiča vozidla XXXXX** bola technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody nesprávna technika jazdy vodiča vozidla XXXXX (rýchlosť jazdy vyššia, ako rýchlosť pre daný úsek, poveternostné podmienky a technický stav vozidla, resp. stav pneumatík vozidla medzná pre prejazd oblúkom) v dôsledku čoho došlo k strate smerovej stability a prejazdu tohto vozidla do protismerného jazdného pruhu. Nesprávna technika jazdy vodiča vozidla XXXXX

bola tým prvkom nehodového deja, ktorý vyvolal kolíznú situáciu a súčasne vodičovi vozidla znemožnil zabrániť dopravnej nehode.

**V prípade priebehu nehodového deja, kedy bolo vychádzané z opisu nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX** (teda za predpokladu, že došlo k prejazdu vozidla XXXXX do protismerného jazdného pruhu, kde došlo k zrážke s vozidlom XXXXX) bola technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bola súčinnosť nesprávnej techniky jazdy vodičov: - skutočnosť, že vodič vozidla XXXXX viedol jazdnú súpravu takým spôsobom, že došlo k prejazdu prípojného vozidla XXXXX do protismernej časti vozovky (jedná sa o prvok nehodového deja, ktorý vyvolal kolíznú situáciu), - jazda vozidla XXXXX v ľavom jazdnom pruhu dvojpruhovej komunikácie v jednom smere jazdy (jedná sa o prvok nehodového deja, ktorý vodičovi vozidla XXXXX znemožnil zabrániť dopravnej nehode).

Spracovatelia tohto znaleckého posudku považujú variant priebehu nehodového deja v zmysle výpovede vodiča vozidla XXXXX ako variant, ktorý je podmienený viacerými vysoko nepravdepodobnými javmi, pričom niektoré časti výpovede vodiča vozidla XXXXX sú technicky neprijateľné.

Variant priebehu nehodového deja v zmysle výpovede vodiča vozidla XXXXX je možné považovať za variant, ktorý s vysokou pravdepodobnosťou počas nehodového deja nastal. Daný variant nie je podmienený vysoko nepravdepodobnými javmi a vykazuje veľmi dobrú korešpondenciu poškodení vozidiel vzhľadom na polohu vozidiel v čase zrážky a tiež s ohľadom na zanechané stopy vozidiel po zrážke.

S ohľadom na uvedené je považovaný variant nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX za vysoko nepravdepodobný s časťami opisu nehodového deja, ktoré sú technicky neprijateľné a pri ktorom nebol zistený mechanizmus vzniku všetkých stôp na vozidlách a na vozovke v porovnaní s variantom nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX, ktorý je považovaný za vysoko pravdepodobný a pri ktorom bol zistený mechanizmus vzniku všetkých stôp na vozidlách a na vozovke.

**Pokiaľ ide o rýchlosť motorového vozidla XXXXX XXXXX s príviesom v čase stretu s vozidlom XXXXX XXXXX ako aj na začiatku nehodového deja a jej celkové posúdenie, vo vzťahu k tejto skutočnosti z posudku vyplynulo nasledovné:**

Priebeh nehodového deja pred zrážkou pre variant priebehu nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX:

- jazdná súprava vozidla XXXXX s prípojným vozidlom XXXXX sa v čase zrážky s vozidlom XXXXX pohybovala rýchlosťou cca 55 km/h, čo bola rýchlosť nižšia ako maximálne dovolená (60 km/h),

- z technického hľadiska je prijateľné, že v priebehu prejazdu oblúkom bola jazdná súprava vozidla XXXXX s prípojným vozidlom XXXXX v rovnomernom pohybe rýchlosťou cca 55 km/h, čo bola rýchlosť jazdy nižšia, ako rýchlosť pre daný úsek a poveternostné podmienky medzná pre prejazd oblúkom (rýchlosť primeraná stavu a povahe vozovky).

Priebeh nehodového deja pred zrážkou pre variant priebehu nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX:

- jazdná súprava vozidla XXXXX s prípojným vozidlom XXXXX sa v čase zrážky s vozidlom XXXXX pohybovala rýchlosťou cca 57 km/h, čo bola rýchlosť nižšia, ako maximálne dovolená (60 km/h),

- z technického hľadiska je prijateľné, že v priebehu prejazdu oblúkom jazdná súprava vozidla XXXXX s prípojným vozidlom XXXXX v pohybe rýchlosťou cca 65 km/h (ťažné vozidlo pribrzdované vplyvom zotrvačných síl motora a prevodového ústrojenstva, prípojný vozidlo spomaľované na hranici maximálne dosiahnuteľného spomalenia) čo bola rýchlosť jazdy nižšia ako rýchlosť pre daný úsek a poveternostné podmienky medzná pre prejazd oblúkom (rýchlosť primeraná stavu a povahe vozovky).

Zhrnutím uvedeného je možné konštatovať, že jazdná súprava sa na začiatku nehodového deja mohla pohybovať rýchlosťou v rozpätí 55 až 65 km/h.

Z technického hľadiska je prijateľné a veľmi pravdepodobné, že rozhládové pomery pre smer jazdy vozidla XXXXX boli také, že pri jazde s rozsvietenými stretávacími svetlami umožňovali pohybovať sa rýchlosťou cca 60 km/h (uvedené zodpovedá rozhládovej vzdialenosti cca 50 m, reakčnému času 1,0 s, času nábehu brzdného účinku 0,5 s a strednej hodnote brzdného spomalenia v úrovni cca 4,8 m/s<sup>2</sup>).

**Pokiaľ ide o rýchlosť motorového vozidla XXXXX XXXXX v čase stretu s vozidlom XXXXX XXXXX s prívesom, ako aj na začiatku nehodového deja a posúdenie toho, či táto bola primeraná stavu a povahe vozovky, ako aj rozhládovým podmienkam v čase a mieste nehody, z posudku vyplynulo nasledovné:**

Priebeh nehodového deja pred zrážkou pre variant priebehu nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX:

- vozidlo XXXXX sa v čase zrážky s jazdnou súpravou vozidla XXXXX s prípojným vozidlom XXXXX pohybovalo rýchlosťou cca 55 km/h, čo bola rýchlosť nižšia ako maximálne dovolená pre smer jazdy vozidla XXXXX (90 km/h),

- vozidlo XXXXX sa pohybovalo pred zrážkou v nestabilnom stave, v dôsledku neprispôsobenia rýchlosti jazdy adhéznym podmienkam, vlastnostiam pneumatík vozidla XXXXX a smerovému oblúku predchádzajúcemu oblúku, v ktorom došlo k zrážke vozidiel, kde po prejdení z pravého do ľavého jazdného pruhu vozidlo XXXXX pokračovalo v čiastočnom bočnom šmyku - kde v prvej fáze došlo ku kontaktu ľavého spätného zrkadla vozidla s ľavým zadným rohom ťažného vozidla XXXXX a následne nárazu ľavej prednej časti vozidla XXXXX do ľavej bočnej časti vozidla XXXXX pri rýchlosti cca 55 km/h a polohe vozidiel vyplývajúcej z analýzy stretu a pohybu vozidiel po zrážke. Z uvedeného vyplýva, že vozidlo XXXXX jazdilo v oblúku predchádzajúcemu miestu, kde došlo k zrážke rýchlosťou jazdy vyššou, ako rýchlosť pre daný úsek, poveternostné podmienky a technický stav vozidla, resp. stav

pneumatík vozidla medznou pre prejazd oblúkom.

Priebeh nehodového deja pred zrážkou pre variant priebehu nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX:

- vozidlo XXXXX sa v čase zrážky s jazdnou súpravou vozidla XXXXX s prípojným vozidlom XXXXX pohybovalo rýchlosťou cca 54 km/h, čo bola rýchlosť nižšia ako maximálne dovolená pre smer jazdy vozidla XXXXX (90 km/h),

- vozidlo XXXXX sa pred zrážkou pohybovalo v rovnomernom pohybe rýchlosťou cca 54 km/h (mierne akcelerované vzhľadom na pozdĺžny sklon vozovky (stúpanie), smerovo vedené v ľavom jazdnom pruhu, čo bola rýchlosť jazdy nižšia ako rýchlosť pre daný úsek a poveternostné podmienky medzná pre prejazd oblúkom (rýchlosť primeraná stavu a povahe vozovky).

Z technického hľadiska je prijateľné a veľmi pravdepodobné, že rozhládové pomery pre smer jazdy vozidla XXXXX boli také, že pri jazde s rozsvietenými stretávacími svetlami umožňovali pohybovať sa rýchlosťou cca 60 km/h (uvedené zodpovedá rozhládovej vzdialenosti cca 50 m, reakčnému času 1,0 s, času nábehu brzdného účinku 0,2 s a strednej hodnote brzdného spomalenia v úrovni cca 4,3 m/s<sup>2</sup>).

**Pokiaľ ide o techniku jazdy vodičov vozidiel XXXXX XXXXX a XXXXX XXXXX z posudku vyplýva:**

Vyhodnotenie techniky jazdy vodičov **pre variant** priebehu nehodového deja **podľa vodiča vozidla XXXXX:**

- **vodič vozidla XXXXX** sa v úseku komunikácie kde došlo k nehode pohyboval rýchlosťou nižšou, ako bola rýchlosť pre jeho smer jazdy najvyššie dovolená (90 km/h),

- vodič vozidla XXXXX sa v mieste kde došlo k nehode a v miestach bezprostredne predchádzajúcich miestu nehody (smerový oblúk) pohyboval s vozidlom rýchlosťou vyššou ako bola medzná rýchlosť prejazdu oblúkom, pričom neprispôsobil rýchlosť jazdy poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a technickému stavu vozidla (ojazdené pneumatiky) v dôsledku čoho sa s vozidlom dostal do nestabilného stavu (šmyku),

- ak by sa vodič vozidla XXXXX pohyboval v danom úseku komunikácie rýchlosťou primeranou poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a technickému stavu vozidla, potom by vodič vozidla XXXXX mal technickú možnosť dopravnej nehode zabrániť,

- technika jazdy vodiča vozidla XXXXX teda nebola správna a to s ohľadom na skutočnosť, že vodič vozidla sa pohyboval rýchlosťou vyššou, ako bola rýchlosť v danom úseku a za daných okolností primeraná (najmä s ohľadom na technický stav pneumatík vozidla XXXXX),

- vodič vozidla XXXXX použil na jazdu vozidlo, ktoré vzhľadom na technický

stav vozidla (hĺbka dezénových drážok) nespĺňalo podmienky na prevádzku vozidiel v cestnej premávke a bolo nespôsobilé na prevádzku na pozemných komunikáciách. Hĺbka dezénu pneumatík nebola v súlade s požiadavkami predpisov upravujúcich podrobnosti o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a upravujúcich výkon technických kontrol platných v čase nehody,

- **vodič jazdnej súpravy vozidla XXXXX** s prípojným vozidlom XXXXX jazdil s vozidlom rýchlosťou nižšou, ako bola rýchlosť v danom úseku komunikácie (kde došlo k nehode) maximálne dovolená (60 km/h),

- k dopravnej nehode došlo v smerovom oblúku pozemnej komunikácie, pričom vodič vozidla XXXXX jazdil pred nehodou so súpravou rýchlosťou nižšou, akou bola medzná rýchlosť pre prejazd oblúka za daných poveternostných podmienok a prispôbil rýchlosť jazdy vozidla poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky,

- v technike jazdy vodiča vozidla XXXXX neboli zistené prvky v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky.

Vyhodnotenie techniky jazdy **vodiča vozidla XXXXX pre variant** priebehu nehodového deja **podľa vodiča vozidla XXXXX**:

- vodič vozidla XXXXX sa v úseku komunikácie kde došlo k nehode pohyboval rýchlosťou nižšou, ako bola rýchlosť jazdy pre jeho smer jazdy maximálne dovolená (90 km/h),

- vodič vozidla XXXXX sa v mieste kde došlo k nehode a v miestach bezprostredne predchádzajúcich miestu nehody (smerový oblúk) nepohyboval s vozidlom rýchlosťou vyššou, ako bola medzná rýchlosť prejazdu oblúkom, teda prispôbil rýchlosť jazdy poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a technickému stavu vozidla,

- vodič vozidla sa v rozpore s pravidlami cestnej premávky pohyboval v ľavom pruhu na ceste mimo obce s dvoma jazdnými pruhmi vyznačenými na vozovke v jednom smere jazdy. Ak by sa pohyboval v pravom jazdnom pruhu dopravnej nehode by dokázal zabrániť,

- technika jazdy vodiča vozidla XXXXX teda nebola správna a to s ohľadom na skutočnosť, že vodič vozidla sa pohyboval v ľavom jazdnom pruhu dvojpruhovej komunikácie v jednom smere jazdy,

- vodič vozidla XXXXX použil na jazdu vozidlo, ktoré vzhľadom na technický stav vozidla (hĺbka dezénových drážok) nespĺňalo podmienky na prevádzku vozidiel v cestnej premávke a bolo nespôsobilé na prevádzku na pozemných komunikáciách. Hĺbka dezénu pneumatík nebola v súlade s požiadavkami predpisov upravujúcich podrobnosti o prevádzke vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách a upravujúcich výkon technických kontrol platných v čase nehody.

**Čo sa týka možnosti zabránenia nehode zo strany vodičov vozidla XXXXX XXXXX a vozidla XXXXX XXXXX z posudku vyplynulo:**



Zabránenie nehode pre variant priebehu nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX:

- pri priebehu nehodového deja podľa variantu vodiča vozidla XXXXX nemohol vodič vozidla XXXXX dopravnej nehode zabrániť,

- vodič vozidla XXXXX by dopravnej nehode zabránil takým spôsobom, ak by sa pred miestom nehody pohyboval s vozidlom rýchlosťou nižšou, ako bola medzná rýchlosť prejazdu oblúkom, resp. by prispôbil rýchlosť jazdy poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky, technickému stavu svojho vozidla (pneumatiky) a s vozidlom by sa nedostal do nestabilného stavu – pričom nestabilný stav tohto vozidla viedol k jeho prejazdu do protismerného jazdného pruhu.

Zabránenie nehode pre variant priebehu nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX:

- v okamihu, kedy vodič vozidla XXXXX mohol rozpoznať v protismere idúce prípojné vozidlo XXXXX ostávalo uplynúť po okamih zrážky cca 0,6 sekundy, preto dopravnej nehode zabrániť nemohol. Dopravnej nehode by zabránil správnou technikou jazdy a to ak by sa so svojím vozidlom pohyboval v pravom jazdnom pruhu v smere jeho jazdy. Takýmto spôsobom by došlo k minútiu vozidiel a odvráteniu dopravnej nehody zo strany vodiča vozidla XXXXX.

**Pokiaľ ide o vyhodnotenie prijateľnosti a hodnovernosti výpovedí obvineného XXXXX a svedka - poškodeného XXXXX z posudku vyplýva:**

Vozidlo XXXXX nezanechalo pred stretom na vozovke žiadne stopy, na základe ktorých by bolo možné vyhodnotiť pohyb vozidla XXXXX na základe týchto stôp, pričom jednotlivé výpovede o pohybe vozidla XXXXX pred stretom sú vo vzájomnom rozpore. Vodič vozidla XXXXX uviedol, že s vozidlom neprešiel do protismeru a že ucítil iba náraz do prípojného vozidla. Vodič vozidla XXXXX uviedol, že prípojné vozidlo prešlo do jeho jazdného pruhu.

Na základe brzdnych a trecích stôp bola stanovená poloha miesta zrážky vozidiel, z ktorej vyplýva, že (v okamihu zrážky) sa prípojné vozidlo XXXXX s vysokou pravdepodobnosťou nenachádzalo v protismernom jazdnom pruhu. Po zrážke bolo prípojné vozidlo odhodené do zvodidiel, čomu zodpovedajú stopy poškodenia vozidiel, ako aj stopy po zablokovaných pravých kolesách vozidla XXXXX, ktorých smerovanie je v dobrej zhode s pohybom vozidiel po ráze. V tomto smere teda hodnotia spracovatelia posudku výpoveď vodiča vozidla XXXXX o tom, že prípojné vozidlo malo prejsť do protismerného jazdného pruhu za výpoveď, pri ktorej nie je možné uspokojivo vysvetliť všetky stopy, ktoré boli zanechané a zadokumentované po dopravnej nehode (jedná sa najmä o problematiku poškodeného spätného zrkadla a stôp zanechaných držiakom spätného zrkadla a o problematiku pohybu prípojného vozidla tesne po zrážke). Spracovatelia tohto posudku zastávajú názor, že pri priebehu nehody v zmysle varianty vodiča vozidla XXXXX je možné uspokojivo vysvetliť všetky stopy, ktoré boli zanechané a zadokumentované po dopravnej nehode a je možné nájsť také riešenie pohybu vozidiel pred a po zrážke, ktoré dáva uspokojivé a logické vysvetlenie jednotlivých

jazdných úkonov vodičov vozidiel zúčastnených na nehode, korešpondujúci rozsah a charakter poškodenia vozidiel, zodpovedajúce stopy zanechané vozidlami po zrážke na vozovke a zvodidlách a konečné polohy vozidiel po zrážke. Spracovatelia tohto posudku konštatujú, že pri priebehu nehody v zmysle variantu vodiča vozidla XXXXX nenašli také riešenie pohybu vozidiel pred a po zrážke, ktoré by dávalo uspokojivé vysvetlenie z hľadiska zodpovedajúcich stôp, ktoré vznikli pri predmetnej dopravnej nehode. Variant priebehu nehodového deja v zmysle výpovede vodiča vozidla XXXXX je možné považovať za variant technicky logický, bez logických rozporov a s dobrou korešpondenciou zdokumentovaných poškodení vozidiel a stôp zdokumentovaných na mieste nehody. Priebeh nehodového deja v zmysle varianty vodiča vozidla XXXXX považujú spracovatelia tohto posudku za zjavne technicky logický a vysoko pravdepodobný dej. S ohľadom na uvedené je považovaný variant nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX za výrazne nepravdepodobný s časťami opisu nehodového deja, ktoré sú technicky neprijateľné v porovnaní s variantom nehodového deja podľa vodiča vozidla XXXXX, ktorý považujú za vysoko pravdepodobný a technicky logický dej.

ÚSI po preskúmaní vyhotovených **znaleckých posudkov XXXXX a XXXXX** jasne, zrozumiteľne a podrobne uvádza z akých dôvodov a prečo tie ktoré časti a závery toho ktorého posudku považuje za nesprávne. Napriek tomu ÚSI konštatuje, že znalec XXXXX vyhodnotil technickú príčinu dopravnej nehody a technickú prijateľnosť jednotlivých výpovedí účastníkov nehody takmer v zhode s tým, ako je to spracované v tomto znaleckom posudku (Ústavu súdneho inžinierstva). Vysvetlenie všetkých rozporov vo vyhotovených posudkoch medzi znalcami XXXXX a XXXXX by vyžadovalo obrovský priestor, pričom to nepovažujem v tomto štádiu trestného konania vzhľadom na prieskumný posudok ÚSI v XXXXX za účelné.

K vypracovanému posudku ÚSI XXXXX bol ešte dňa 13.03.2019 vypočutý jeho zodpovedný riešiteľ a to XXXXX, pričom z jeho výpovede nevyplynuli žiadne také skutočnosti, ktoré by mali vplyv na už v znaleckom posudku prezentované a formulované závery.

Okrem hore uvedených dôkazov boli k veci v rámci prípravného konania zadovážené aj listinné dôkazy a to najmä záznam o nehode, zápisnica o obhliadke miesta nehody s fotodokumentáciou, lekárske správy, vyjadrenia VZP a SP, výpisy z evidenčných kariet vodičov, zápisy o dychových skúškach a iné.

Podľa § 215 odsek 1 písmeno a) Trestného poriadku prokurátor zastaví trestné stíhanie, ak je nepochybné, že sa nestal skutok, pre ktorý sa vedie trestné stíhanie.

Preskúmaním na vec sa vzťahujúceho spisu som zistil, že vyšetrovateľ PZ v danej trestnej veci vykonal všetky dostupné dôkazy. Za účelom jednoznačného a presného zistenia skutkového stavu vypočul obvineného, svedkov, poškodených a zadovážil aj všetky nevyhnutné listinné dôkazy. Za účelom odstránenia rozporov medzi znaleckými posudkami z odboru dopravy bolo vykonané doplňujúce prieskumné znalecké dokazovanie ÚSI v XXXXX, ktorý vo svojom znaleckom posudku jednoznačne, logicky a zrozumiteľne formuloval závery ohľadne technickej príčiny dopravnej nehody.

Trestného činu ublíženia na zdraví podľa § 157 odsek 1 Trestného zákona sa dopustí ten, kto inému z nedbanlivosti spôsobí ťažkú ujmu na zdraví. Ťažkou ujmu na zdraví v zmysle § 123 odsek 3 písmeno i) Trestného zákona sa rozumie len vážna porucha zdravia alebo vážne ochorenie, ktorou je porucha zdravia trvajúca dlhší čas. Podľa § 123 odsek 4 Trestného zákona poruchou zdravia trvajúcou dlhší čas sa na účely tohto zákona rozumie porucha, ktorá si objektívne vyžiadala liečenie, prípadne aj pracovnú neschopnosť, v trvaní najmenej 42 kalendárnych dní, počas ktorých závažne ovplyvňovala obvyklý spôsob života poškodeného.

Objektom tohto trestného činu je záujem štátu na ochrane života a zdravia fyzických osôb.

U tohto trestného činu sa po subjektívnej stránke vyžaduje nedbanlivostné konanie páchatela spočívajúce v porušení ustanovení zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov.

Z vykonaného dokazovania vyplynul skutkový stav, o ktorom nie sú dôvodné pochybnosti a to v rozsahu nevyhnutnom na rozhodnutie. V rámci neho boli s rovnakou starostlivosťou objasnené okolnosti svedčiace proti obvinenému ako aj okolnosti, ktoré svedčili v jeho prospech.

Z hore uvedených dôkazov, najmä s poukazom na jednoznačné a logické závery znaleckého posudku ÚSI v XXXXX je zrejmé, že dopravnú nehodu zavinil svojim nedbanlivostným konaním vodič XXXXX, nakoľko tento použil na jazdu vozidlo, ktorého technický stav (hĺbka dezénových drážok) nespĺňalo podmienky na prevádzku vozidiel v cestnej premávke a súčasne bolo toto vozidlo nespôsobilé prevádzky na pozemných komunikáciách. Vodič XXXXX sa v mieste bezprostredne predchádzajúcej mieste nehody (smerový oblúk) pohyboval s vozidlom rýchlosťou vyššou ako bola medzná rýchlosť prejazdu oblúkom, pričom túto rýchlosť neprispôsobil poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a technickému stavu vozidla (ojazdené pneumatiky), v dôsledku čoho sa s vozidlom dostal do nestabilného stavu (šmyku), prešiel s ním do protismerného jazdného pruhu, teda do jazdnej dráhy vodiča vozidla XXXXX. Súčasne sa vodič XXXXX v rozpore s pravidlami cestnej premávky bezdôvodne pohyboval v ľavom jazdnom pruhu na ceste mimo obce s dvoma jazdnými pruhmi vyznačenými na vozovke v jednom smere jazdy. Ak by sa však pohyboval v pravom jazdnom pruhu, dopravnej nehode by dokázal zabrániť. Naopak, vodič XXXXX sa správal pri vedení vozidla disciplinovane a v technike jeho jazdy neboli zistené prvky v rozpore s technickým výkladom pravidiel cestnej premávky, čo okrem iného znamená, že vozidlo viedol dovolenou rýchlosťou a vo svojom jazdnom pruhu. Variant priebehu nehodového deja tak, ako ho popísal vodič vozidla XXXXX je možné považovať za variant, ktorý počas nehodového deja nastal. Daný variant nie je podmienený vysoko nepravdepodobnými javmi a vykazuje veľmi dobrú korešpondenciu poškodení vozidiel vzhľadom na ich polohu v čase zrážky a tiež aj s ohľadom na zanechané stopy na vozidlách po zrážke, či už je to poškodenie ľavého spätného zrkadla vozidla XXXXX, resp. poškodenie vozidla XXXXX XXXXX.

Z uznesenia o vznesení obvinenia vydaného vo vzťahu k XXXXX vyplynulo, že tento mal ako vodič vozidla toto viesť v klesaní a na mokrej vozovke počas prejazdu zákruty rýchlosťou 79 km/h, teda vyššou ako dovolenou pre daný úsek

cesty (60 km/h), v dôsledku čoho sa prívies jeho vozidla pri brzdení dostal do šmyku a následne tento prešiel do protismerného jazdného pruhu, kde došlo k zrážke s tam idúcim vozidlom XXXXX XXXXX, vedeného XXXXX. Takýto priebeh nehodového deja však s poukazom na vykonané dokazovanie nenastal a nehodový dej práve naopak nastal, ale podstatne iným spôsobom, tak ako to je uvedené vyššie, teda len porušením povinností vodiča XXXXX XXXXX, XXXXX.

S poukazom na takto zistený a podrobne rozvedený skutkový stav mám za to, že je nepochybné, že sa nestal skutok, pre ktorý sa viedlo trestné stíhanie voči obvinenému XXXXX.

Vzhľadom k hore uvedenému som preto rozhodol tak, ako to vyplýva z výrokovej časti tohto uznesenia.

**Poučenie:**

Proti tomuto uzneseniu je prípustná sťažnosť, ktorú možno podať orgánu, ktorý rozhodnutie vydal, do troch pracovných dní od oznámenia uznesenia. Sťažnosť má odkladný účinok. (§ 185 a nasl. Tr. por.)

JUDr. Dušan Škrečko  
prokurátor