

Súd: Najvyšší súd SR
Spisová značka: 5Tdo/75/2018
Identifikačné číslo spisu: 1316010073
Dátum vydania rozhodnutia: 25. apríla 2019
Meno a priezvisko: JUDr. Peter Hatala
Funkcia: predseda senátu
ECLI: ECLI:SK:NSSR:2019:1316010073.1

ROZSUDOK

Najvyšší súd Slovenskej republiky v senáte zloženom z predsedu JUDr. Petra Hatalu a členov JUDr. Juraja Klimenta a JUDr. Petra Szaba v trestnej veci proti obvinenému L. U. pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 158 Tr. zák., prerokoval na verejnom zasadnutí konanom 25. apríla 2019 v Bratislave dovolanie ministra spravodlivosti Slovenskej republiky proti uzneseniu Krajského súdu v Bratislave z 1. februára 2018, sp. zn. 4 To 120/2017, a takto

r o z h o d o l :

I. Uznesením Krajského súdu v Bratislave z 1. februára 2018, sp. zn. 4 To 120/2017, a rozsudkom Okresného súdu Bratislava III z 12. septembra 2017, sp. zn. 1 T 6/2016, ako aj konaním, ktoré im predchádzalo, z dôvodov uvedených v § 371 ods. 1 písm. i/, ods. 3 Tr. por.

bol porušený zákon

v ustanoveniach § 158 Tr. zák., § 2 ods. 10 a ods. 12 Tr. por., § 285 písm. b/ Tr. por. a § 319 Tr. por.

v prospech obvineného L. U..

II. Podľa § 386 ods. 2 Tr. por. zrušuje sa napadnuté uznesenie Krajského súdu v Bratislave z 1. februára 2018, sp. zn. 4 To 120/2017, ako aj rozsudok Okresného súdu Bratislava III z 12. septembra 2017, sp. zn. 1 T 6/2016, v celom rozsahu, ako aj ďalšie rozhodnutia na zrušené rozhodnutia obsahovo nadväzujúce, ak vzhľadom na zmenu, ku ktorej došlo zrušením, stratili podklad.

III. Podľa § 388 ods. 1 Tr. por. sa Okresnému súdu Bratislava III prikazuje, aby vec v potrebnom rozsahu znovu prerokoval a rozhodol.

O d ô v o d n e n i e

Rozsudkom Okresného súdu Bratislava III (ďalej len „okresný súd“) z 12. septembra 2017, sp. zn. 1 T 6/2016, bol obvinený L. U. podľa § 285 písm. b/ Tr. por. oslobodený spod obžaloby prokurátora Okresnej prokuratúry Bratislava III (ďalej len „prokurátor“) z 27. januára 2016, sp. zn. 1 Pv 332/2015, podanej pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 158 Tr. zák. na tom skutkovom základe, že

dňa 11. apríla 2015 v čase asi o 10.25 hod. v obci Malinovo po Bratislavskej ulici v smere od obce Most pri Bratislave viedla vodička vo výcviku A. G. spolu s inštruktorom autoškoly - obvineným L. U. osobné motorové vozidlo F. N., EČV: BA-XXXJD, ktoré je určené a prispôbené na výcvik vodičov vo výcviku, pričom vodička v zácviku oproti rodinnému domu s popisným číslom 5, na pokyn obvineného zišla z pravého jazdného pruhu na autobusovú zastávku, kde s vozidlom zastavila a následne na pokyn obvineného vykonala G. otáčací manéver o 180o stupňov, tak aby mohla pokračovať v jazde na obec Most pri Bratislave, pričom pri vojdení na vozovku nereagovala na motocykel idúci v pravom jazdnom pruhu po Bratislavskej ulici v smere na obec Tomášov, v dôsledku čoho, došlo ku zrážke vozidiel. Pri dopravnej nehode poškodený P. S. utrpel zranenia - podvrtnutie oboch ramenných kĺbov viac vľavo, pomliaždenie a odreninu pravého stehna, pomliaždenie ľavého predkolenia, pomliaždenie a odreninu pravého kolena s priemernou dobou liečenia 14 - 15 dní v zmysle znaleckého posudku znalca z odboru zdravotníctvo prof. MUDr. Jozefa Lohnerta, CSc. Obvinený L. U. ako inštruktor autoškoly so špeciálnou povinnosťou v zmysle § 7 zákona č. 8/2009 Z. z. /inštruktor autoškoly pri vykonávaní výcviku na vedenie motorového vozidla má povinnosti vodiča motorového vozidla/ svojím konaním porušil dôležitú povinnosť, ktorú mu ukladá zákon č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, a to porušením § 22 ods. 1 s poukazom na § 19, § 23 ods. 5 /povinnosť pri otáčaní neohroziť vodiča idúceho za ním, povinnosť vodiča vozidla, ktoré zastavilo alebo stálo a opäť vychádza od okraja cesty alebo od chodníka, neohroziť ostatných účastníkov cestnej premávky/.

Proti tomuto rozsudku podal prokurátor odvolanie.

Krajský súd v Bratislave (ďalej len „krajský súd“) ako súd odvolací svojim uznesením z 1. februára 2018, sp. zn. 4 To 120/2017, podľa § 319 Tr. por. odvolanie prokurátora ako nedôvodné zamietol.

Dňa 12. októbra 2018 bolo okresnému súdu doručené dovolanie ministra spravodlivosti Slovenskej republiky (ďalej len „minister“) z 9. októbra 2018, podané na podklade dovolacích dôvodov podľa § 371 ods. 1 písm. i/, ods. 3 Tr. por.

V úvode dovolania minister konštatoval, že okresný súd svoje rozhodnutie o oslobodení obvineného spod obžaloby odôvodnil tým, že v skutku absentuje protiprávnosť konania obvineného, nakoľko zo zistených okolností nedošlo z jeho strany k porušeniu žiadneho ustanovenia o cestnej premávke. Tieto okolnosti mali vyplývať z vykonaného dokazovania, predovšetkým znaleckého dokazovania, z ktorého na základe zásady „in dubio pro reo“ v podstate vyplynulo porušenie viacerých povinností na úseku cestnej premávky zo strany poškodeného (rýchlosť jazdy, nedbanie na vozidlo autoškoly, nesprávna technika brzdenia). V konaní obvineného preto súd nevzhladol prvok zavinenia a zároveň jeho konanie nebolo možné považovať vzhľadom na všetky zistené okolnosti za porušenie dôležitej povinnosti uloženej podľa zákona ako obligatórneho znaku skutkovej podstaty trestného činu podľa § 158 Tr. zák. Následne krajský súd v podstate len prevzal obsah odôvodnenia okresného súdu a urobil záver o tom, že skutok sa síce stal, avšak absentujú v ňom zákonné pojmové znaky žalovaného trestného činu a preto nejde o trestný čin. So závermi oboch súdov po preskúmaní predmetnej trestnej veci, však podľa názoru dovolateľa nie je možné sa stotožniť.

Dovolateľ ďalej sumarizoval, že v trestnom konaní boli vypracované dva znalecké posudky znalcov z odboru dopravy za účelom stanovenia priebehu nehodového deja. Znalec Ing. Juraj Korbel' vypracoval tri alternatívy priebehu skutkového deja s ohľadom na rýchlosť jazdy motocykla poškodeného ako aj na možnosti brzdenia motocykla. V prvej alternatíve znalec predpokladal rýchlosť motocykla v rozmedzí 54,9 - 67,1 km/h, teda v rozsahu nie povolenej rýchlosti za predpokladu maximálneho možného brzdenia motocykla. Pri tejto alternatíve by podľa znalca k stretu vozidla a motocykla nebolo došlo. V druhej alternatíve znalec poukázal na možnosť, kedy by reálne nemohol z technického hľadiska vodič motocykla zrážke zabrániť. Počítal v nej s vyššie uvedenou rýchlosťou jazdy motocykla, avšak pri brzdnom spomalení rovnajúcom sa polovici maximálneho dosiahnuteľného brzdného spomalenia. V tretej alternatíve pracoval znalec s možnosťou, kedy počiatočná rýchlosť motocykla bola v rozmedzí 47,5 - 52,5 km/h, teda motocykel jazdil povolenou rýchlosťou a pri polovičnom brzdnom spomalení motocykla. V tomto prípade by rovnako ako pri prvej alternatíve k stretu medzi vozidlom autoškoly a motocyklom nedošlo a poškodený by mohol zrážke zabrániť.

Znalec taktiež jednoznačne uviedol, že vodička autoškoly mohla nehode zabrániť jedine tým, že by s vozidlom zastavila skôr, ako by sa dostalo do koridoru pohybu motocykla pri všetkých vypracovaných alternatívach. V ďalšom znalec pracoval aj s otázkou technickej príčiny vzniku dopravnej nehody. V prípade, ak mala vodička povinnosť predpokladať, že rýchlosť motocykla bude vyššia ako je povolená v danom úseku cesty, za príčinu nehody považuje znalec tak nesprávnu techniku jazdy vodiča motocykla v súčinnosti s nesprávnou technikou jazdy vodičky autoškoly. Ak však nemala vodička autoškoly povinnosť predpokladať zvýšenú rýchlosť motocykla, tak v tom prípade znalec konštatoval za technickú príčinu nehody len konanie poškodeného, ktorého v tomto prípade vodička autoškoly neohrozila.

Na druhej strane znalec Ing. Igor Šimko vo svojom posudku prezentoval dve alternatívy priebehu skutkového deja s ohľadom na nezistenú rýchlosť pohybu vozidla autoškoly pri otáčaní sa do protismeru. V posudku však ustálil rýchlosť motocykla poškodeného na rýchlosť v danom úseku povolenú a to 49,85 km/h. Konštatoval, že pri oboch alternatívach vznikla pre poškodeného na vozovke kolízna situácia. V prípade prvej alternatívy znalec pracoval s pomalou rýchlosťou vozidla autoškoly, v prípade druhej alternatívy pracoval so štandardnou rýchlosťou otáčania. V oboch prípadoch však znalec konštatoval, že jazda vodičky autoškoly bola nesprávna v tom, že motocykel poškodeného nespozorovala a na jeho prítomnosť nijakým spôsobom nereagovala. Správanie inštruktora autoškoly bolo podľa znalca od počiatku nezmyselné, nezodpovedné, technicky nesprávne a viedlo k postupnosti chybných rozhodnutí. Inštruktor pred vykonaním manévru prikázal žiačke zastaviť na mieste, ktoré nebolo nielenže vhodné na vykonanie otáčania, ale navyše v priestore, kde je to zakázané. Taktiež si musel byť vzhľadom na schopnosti žiačky autoškoly vedomý, že v jej prípade pôjde o veľmi náročný manéver a jeho realizácia jej bude trvať podstatne dlhší čas. Taktiež vzhľadom na vozidlo autoškoly a šírku cesty, na ktorej bol manéver vykonávaný upozornil znalec na to, že je vysoko pravdepodobné, že by bolo potrebné od okraja cesty na druhej strane vozovky ešte cúvnuť a až následne by bola možná jazda vpred, čo by značne časovo predĺžilo tento manéver a nebezpečnosť jeho vykonávania sa preto zvyšuje. Z uvedeného vyplýva, že inštruktor mal počas priebehu celého manévru neustále sledovať dopravnú situáciu v okolí automobilu a predovšetkým za ním, t.j. v jazdnom pruhu, do ktorého malo vozidlo vojsť. Rovnako tak znalec konštatoval, že inštruktor mal s ohľadom na vybavenie vozidla autoškoly (prídavná brzda pre inštruktora) možnosť vozidlo kedykoľvek zastaviť, čo však nespravil. Znalec ďalej uviedol, že technika jazdy vodiča motocykla bola v oboch alternatívach nesprávna len v súvislosti s brzdením iba prednou brzdou. Dodal, že pri takom type motocykla, aký viedol poškodený, je podiel brzdného účinku predným kolesom značne vyšší ako v prípade iných typov motocyklov. V prípade alternatívy jedna konštatoval aj oneskorenú reakciu na kolíznu situáciu vodiča motocykla o čas cca 0,13 s. V druhej alternatíve však zistil dokonca predčasnú reakciu poškodeného na vznikajúcu situáciu, kedy evidentne reagoval na vozidlo nachádzajúce sa na okraji vozovky ešte predčasne. V závere znalec uviedol, že spoľahlivou možnosťou zabránenia vzniku dopravnej nehody by bolo konanie vodičky (a teda konanie inštruktora, ktorý by jej nedal príkaz), pri ktorom by za danej situácie do vozovky vôbec nevošla. V oboch alternatívach totiž po vojení vodičky autoškoly do vozovky už nemohla kolízii žiadnym spôsobom zabrániť. Poškodený mal podľa znalca možnosť nehode zabrániť iba v prípade naplnenia priebehu skutku v zmysle jeho prvej alternatívy (pomalý pohyb automobilu) a to len technicky správnym brzdením oboma brzdami s priestorovou rezervou medzi vozidlami cca 1 m. V prípade druhej alternatívy nemal podľa znalca poškodený možnosť zabrániť zrážke ani správnym brzdením motocykla.

V dovolaní sa ďalej uvádza, že súdy v predmetnej trestnej veci konštatovali vysokú mieru spoluzavinenia poškodeného predovšetkým vzhľadom na jeho závažné porušenie pravidiel cestnej premávky v súvislosti s jeho neprimeranou rýchlosťou, ktorú v zmysle zásady „in dubio pro reo“ stanovili až na 67,1 km/h, teda maximálnu možnú rýchlosť poškodeného podľa znalca Ing. Korbeľa. V tomto smere dovolateľ poukázal na vyjadrenie samotného znalca na hlavnom pojednávaní konanom 13. júla 2017. Okrem iného znalec uviedol, že keby použil iný spôsob výpočtu počiatočnej rýchlosti motocykla poškodeného, obdobného akým to realizoval znalec Ing. Šimko, dospel by určite k nižšej rýchlosti ako je tá, ktorú prezentoval vo svojom posudku. Zároveň potvrdil, že nevyklucuje ani tú možnosť, že motocykel sa pohyboval počiatočnou rýchlosťou 50 km/h. Napokon k takejto rýchlosti sa

svojimi výpočtami dostal aj znalec Ing. Šimko, ktorý podľa jeho tvrdenia použil omnoho zložitejšiu metódu stanovenia rýchlosti motocykla s ohľadom na viacero parametrov zistených z nehody a teda možno rozumne predpokladať, že výpočet rýchlosti motocykla tohto znalca je stanovený presnejšie. V daných súvislostiach však ani v prípade, ak by bolo spoľahlivo preukázané prekročenie povolenej rýchlosti zo strany poškodeného, nemožno s ohľadom na vykonané dokazovanie v predmetnej trestnej veci konštatovať, že toto porušenie pravidiel cestnej premávky bolo bezprostrednou príčinou dopravnej nehody, resp. že je v príčinnej súvislosti so vznikom kolízie a jej následku.

Ďalšou podstatnou okolnosťou, na ktorú poukazovali oba sudy pri svojich rozhodnutiach a ktorá má preukazovať vysokú mieru spoluzavinenia poškodeného, bola nesprávna technika jeho jazdy v súvislosti s technikou jeho brzdenia a reakciou na vzniknutú situáciu na ceste. Zo znaleckých posudkov však vyplýva, že v určitých alternatívach (predovšetkým alternatíva č. 2) bola reakcia vodiča motocykla dokonca skoršia, predčasná, kedy reagoval na vozidlo autoškoly ešte skôr ako začalo vykonávať otáčací manéver, čo bolo pravdepodobne zapríčinené sledovaním tohto vozidla zo strany poškodeného a reakciou na znamenie vodičky autoškoly o zmene smeru jazdy (použitie smerového svetla). V inej alternatíve znalec Ing. Šimko konštatoval len nepatrné oneskorenie reakcie poškodeného na vzniknutú situáciu a to len cca 0,13 s. Uviedol tiež, že pri takomto type motocykla (chopper) nie je brzdná sila medzi prednou a zadnou brzdou rozložená rovnomerne. Podiel brzdného účinku predným kolesom je značne vyšší ako u iných typov motocyklov (napr. športových). Z uvedeného je potom otázne aj to, či druhý znalec vo svojom znaleckom dokazovaní zohľadnil aj túto skutočnosť. V prípade nehody ide vždy o stresujúcu situáciu, na ktorú nie každý účastník cestnej premávky zareaguje tak ako by mal (napr. vyhne sa oproti idúcemu vozidlu, brzdí plným účinkom a pod.). Preto ani konanie poškodeného, teda to, že nezačal brzdiť oboma brzdami zároveň, resp. že zo strachu alebo akejsi skúsenosti položil motocykel na vozovku, nakoľko sa bál priamej zrážky s automobilom, nemožno považovať za závažné pochybenie.

Poškodenému bolo súdmi tiež vytýkané neabsolvovanie technickej kontroly motocykla, čo nepriamo viedlo k domnienke, že technický stav motocykla nemusel byť v poriadku a uvedené mohlo byť príčinou dopravnej nehody. Podľa vyjadrenia znalca Ing. Šimka na hlavnom pojednávaní ako aj v znaleckom posudku technický stav motocykla nebol v žiadnom znaleckom kauzálnom vzťahu s priebehom dopravnej nehody ani s jej následkami. Vzhľadom na vykonané dokazovanie nemožno súhlasiť ani so závermi súdov pokiaľ sa jedná o nesledovanie premávky zo strany poškodeného. Z výpočtov znalca Ing. Šimka vyplynulo, že poškodený začal na automobil autoškoly reagovať v určitej alternatíve ešte skôr ako mu nastala povinnosť reagovať, a to konkrétne brzdením a vyháňaním sa vozidlu v smere do stredu vozovky. Tieto závery z posudku zároveň korešpondujú aj s výpoveďou samotného poškodeného, ktorý počas celého trestného konania tvrdil, že inkriminované vozidlo videl, nevenoval mu však zvláštnu pozornosť, nakoľko nemalo zapnuté výstražné svetlá ani smerovku. Zvýšenú pozornosť mu začal venovať, až keď sa k nemu bližšie priblížil, lebo toto vozidlo zaplo smerovku s úmyslom vyjsť na vozovku. Keď toto spozoroval a vozidlo sa v okamihu pohlo, začal brzdiť a vyhol sa k stredu vozovky.

Dovolateľ ďalej zdôraznil, že z vykonaného dokazovania vyplýva závažné porušenie pravidiel cestnej premávky zo strany inštruktora autoškoly. V zmysle ustanovenia § 19 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, ktoré platí obdobne aj pri otáčaní sa s vozidlom, je vodič povinný pred otáčaním a počas otáčania dávať znamenie o zmene smeru jazdy, nesmie ohroziť vodiča idúceho za ním a je povinný dbať na zvýšenú opatrnosť. Pojem neohrozenie vodiča je definovaný ako povinnosť počínať si tak, aby inému účastníkovi cestnej premávky nevzniklo nijaké nebezpečenstvo, čiže počínať si tak, aby iný účastník cestnej premávky nemusel náhle zmeniť smer alebo rýchlosť jazdy. Poškodený so svojim motocyklom po zaregistrovaní pohybu vozidla autoškoly začal prudko brzdiť a zmenil smer jazdy, aby sa vyhol tomuto vozidlu. Je zrejmé, že svojím konaním mu vodička autoškoly spôsobila náhlu prekážku na vozovke a poškodený sa náhlou zmenou smeru ako aj rýchlosti snažil zabrániť kolízii. Obvinený ako inštruktor autoškoly dal vodičke automobilu príkaz na vykonanie otáčacieho manévru, a to aj napriek tomu, že za vozidlom videl prichádzať motocykel poškodeného. Inštruktor podľa znalcov pochybil hneď viackrát a to okrem uvedeného porušenia predpisov podľa § 19 ods. 1 v spojení s § 22 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z.z. aj v tom, že považovali za neprimerané nechať na frekventovanom úseku

cesty za plnej premávky, na relatívne úzkej vozovke, v bezprostrednej blízkosti križovatky otáčať sa žiačku, ktorá má elementárne problémy s vedením vozidla s ohľadom na jej doterajšie skúsenosti. Ďalšie pochybenie inštruktora videli znalci v tom, že s vozidlom autoškoly dal žiačke pokyn, aby zastavila na nike autobusovej zastávky, kde je v zmysle predpisov zakázané zastavenie a státie. Taktiež inštruktor pochybil, keď žiadnym spôsobom na prichádzajúci motocykel nereagoval, aj keď túto možnosť vzhľadom na úpravu vozidla autoškoly mal aj počas vykonávania manévru (dvojité ovládanie automobilu).

Dovolať sa nestotožňuje s argumentáciou súdov o absencii subjektívnej stránky trestného činu podľa § 158 Tr. zák., teda s tým, že s ohľadom na podstatné spoluzavinenie poškodeného nemožno zavinenie pričítať obvinenému a to ani vo forme nevedomej nedbanlivosti. Predsa inštruktor autoškoly ako osoba zodpovedná a v dostatočnej miere skúsená musela predpokladať, že žiačka, ktorá absolvovala len tretiu jazdu automobilom, nemôže včas vykonať otáčací manéver so zreteľom na vzdialenosť motocykla. Nakoľko uvedeného si musel byť inštruktor autoškoly vedomý, no napriek tomu z vlastnej nedbanlivosti dal pokyn na vykonanie manévru, ktorým jednoznačne náhlym spôsobom obmedzil vodiča motocykla v jazde, porušil svojím konaním dôležitú povinnosť zásadným spôsobom. V súvislosti s princípom obmedzenej dôvery v doprave dovolateľ poznamenal, že ak by tento princíp platil absolútne, znamenalo by to, že vodič idúci vo svojom jazdnom pruhu vôbec nemusí brať ohľad na iného účastníka cestnej premávky idúceho v protismere a môže ho ohroziť (zraziť), nakoľko porušuje pravidlá cestnej premávky. Takýto záver je absurdný a preto tzv. princíp obmedzenej dôvery určuje, aby aj vodič rešpektujúci dopravné predpisy reagoval na prípadné porušenia pravidiel cestnej premávky, ktoré vníma (vidí) a to tak, aby minimalizoval, prípadne sa úplne vyhol kolíznej situácii. Konanie poškodeného, ktoré je zjavne v rozpore s pravidlami cestnej premávky preto automaticky nevyučuje trestnoprávnu zodpovednosť vodiča motorového vozidla, ktorý sám porušuje pravidlá cestnej premávky.

V závere svojho dovolania minister dodal, že v prípade pochybností niektorých okolností skutkového deja, by bolo v predmetnej trestnej veci účelné pre odstránenie rozporov vypracovanie kontrolného znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline, resp. iné doplnenie dokazovania, napr. vykonaním rekonštrukcie predmetného deja.

Na podklade týchto dôvodov minister dovolaciemu súdu navrhol, aby podľa § 386 ods. 1 Tr. por. vyslovil, že uznesením krajského súdu a konaním, ktoré mu predchádzalo, bol porušený zákon v § 158 Tr. zák., § 2 ods. 10, ods. 12 Tr. por., § 285 písm. b/ Tr. por. a § 319 Tr. por. v prospech obvineného L. U., podľa § 386 ods. 2 Tr. por. napadnuté uznesenie krajského súdu, ako aj rozsudok okresného súdu zrušil a zrušil aj ďalšie rozhodnutia na ne obsahovo nadväzujúce, pokiaľ vzhľadom na zmenu, ku ktorej došlo zrušením, stratili podklad, a zároveň podľa § 388 ods. 1 Tr. por. okresnému súdu prikázal, aby vec v potrebnom rozsahu znova prerokoval a rozhodol.

Dňa 6. novembra 2018 sa k dovolaniu ministra vyjadril obvinený L. U., prostredníctvom svojho obhajcu JUDr. Ivana Javora tak, že ho navrhol odmietnuť. Uviedol, že až po prvom pojednávaní prokurátor dal pokyn policajtovi pribrať do konania znalca z odboru doprava cestná. Následne prokuratúra predložila súdu znalecký posudok vypracovaný znalcom Ing. Korbeľom ako dôkaz obžaloby. Zo záverov uvedených v znaleckom posudku a výsluchu znalca na hlavnom pojednávaní vyplynulo, že príčinou dopravnej nehody z technického hľadiska bolo nesprávne konanie poškodeného motorkára. Okresný súd vyhlásil oslobodzujúci rozsudok, voči ktorému podal odvolanie prokurátor i poškodený. Poškodený dva dni pred verejným zasadnutím na krajskom súde predložil ako dôkaz znalecký posudok vypracovaný znalcom Ing. Šimkom a následne bol oslobodzujúci rozsudok zrušený a vrátený prvostupňovému súdu. Obaja znalci boli vypočutí 13. júla 2017 na hlavnom pojednávaní. Z výsluchu Ing. Šimka vyplýva, že poškodený použil pri nehodovom deji nesprávnu techniku jazdy a technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bolo konanie poškodeného a vozidlo obvineného nevytvorilo poškodenému motorkárovi náhlu prekážku a vozidlo obvineného dalo zákonným spôsobom prednosť v jazde poškodenému. Znalec Ing. Šimko ďalej uviedol, že výpoveď obvineného, jeho popis vzniku a priebehu nehody je z technického hľadiska prijateľný. Obaja znalci vypracovali blízke, takmer totožné alternatívy priebehu dopravnej nehody, podľa ktorých je príčinou dopravnej

nehody z technického hľadiska konanie poškodeného motorkára a nie konanie inštruktora autoškoly. Taktiež uviedli, že poškodený jazdil na motocykli, ktorý nebol spôsobilý na prevádzku v cestnej premávke. Obvinený vo svojom vyjadrení zosumarizoval, že svojim konaním nevytvoril nebezpečenstvo poškodenému, dal mu prednosť v jazde, výpoveď poškodeného je z technického hľadiska neprijateľná, technika jazdy vozidla autoškoly bola z technického hľadiska správna, poškodený nebral ohľad na vozidlo autoškoly a poškodený mohol zrážke zabrániť bezkolízne, bez nebezpečenstva. Podľa názoru obvineného dovolateľ opomína dôležitú skutočnosť, že podľa druhej alternatívy je spoluzavinenie poškodeného v takej miere, že nie je možné pričítať obvinenému zavinenie porušením dôležitej povinnosti.

Dňa 26. októbra 2018 sa k dovolaniu ministra vyjadril prokurátor tak, že mu navrhol vyhovieť. Vo svojom vyjadrení sa nestotožňuje so závermi súdu, že v skutku obvineného absentuje protiprávnosť jeho konania a to vzhľadom na údajné mimoriadne vysoké spoluzavinenie poškodeného. Súdy nesprávne vychádzali z toho, že poškodený prekročil najvyššiu dovolenú rýchlosť v obci (konkrétne v súlade so zásadou in dubio pro reo

mal poškodený viesť motocykel rýchlosťou 67,1 km/h), hoci znalec Ing. Šimko vo svojom znaleckom posudku jednoznačne konšatoval, že technika jazdy vodiča motocykla bola správna pre oba varianty skúmaného priebehu nehody z hľadiska rýchlosti jazdy, ktorá bola na úrovni rýchlosti jazdy v danom úseku povolenej (t.j. 49,85 km/h). Znalec Ing. Šimko ďalej uviedol, že na vznik nehodového deja nemal v tomto prípade vplyv technický stav dotknutých vozidiel, ale rozhodujúci vplyv na vznik a priebeh nehody mal ľudský faktor. Z uvedeného dôvodu bolo zo strany súdu absolútne bezpredmetné sa zaoberať či motocykel poškodeného mal absolvovanú technickú kontrolu alebo nie, keďže táto okolnosť nemala na dopravnú nehodu žiadny vplyv. Tvrdenie súdu o vysokej miere spoluzavinenia poškodeného, keď poškodený mal nehodu spoluzaviniť niekoľkonásobným porušením zákonných predpisov na úseku dopravy, je absolútne nesprávne a vychádza z nesprávne zisteného skutkového stavu veci. Poškodený sa dopustil pochybenia až v momente, keď bol ohrozený manévrom vozidla autoškoly a to tým, že nesprávne brzdil. Prokurátor zdôraznil, že konanie obvineného spočívajúce v riskantnom manévri bolo prvotnou, základnou a najdôležitejšou príčinou celej dopravnej nehody a tým následku v podobe ublíženia na zdraví poškodeného.

Dňa 24. októbra 2018 sa k dovolaniu vyjadril poškodený P. S. prostredníctvom splnomocnenca JUDr. Jakuba Mandelíka tak, že sa s ním plne stotožňuje. Poukázal pri tom na to, že obvinený porušil dôležité povinnosti nielen ako vodič, ale aj ako inštruktor, keď svojej žiačke udelil pokyn vykonať nebezpečný otáčací manéver, hoci to dopravná situácia neumožňovala, a to na frekventovanej ceste s hraničnou šírkou, za plnej premávky a v blízkosti križovatky a zastávky.

K vyjadreniam prokurátora a poškodeného sa 19. marca 2019 vyjadril obvinený prostredníctvom svojho obhajca. Obsahom jeho vyjadrenia je argumentácia totožná s tou, ktorú už uviedol pri svojom vyjadrení k dovolaniu. Nad jej rámec zdôraznil, že prokurátor vo svojom vyjadrení k dovolaniu uvádza nesprávne skutočnosti, resp. uvádza neobjektívne skutočnosti jednoznačne v neprospech obvineného. Prokurátor svoje vyjadrenie opiera najmä o jednu alternatívu technickej analýzy predmetnej dopravnej nehody vypracovanú nie znalcom obžaloby, ale znalcom „poškodeného“ Ing. Šimkom. Dovoláním napadnuté rozhodnutia súdov považuje obvinený za správne, zákonné a spravodlivé.

Najvyšší súd ako súd dovolací (§ 377 Tr. por.) postupom podľa § 378 Tr. por. predbežne preskúmal dovolanie ministra i predložený spisový materiál a zistil, že dovolanie je prípustné (§ 368 ods. 1, ods. 2 písm. h/ Tr. por.), bolo podané oprávnenou osobou (§ 369 ods. 1 Tr. por.) a tiež v lehote a na mieste, kde možno tento mimoriadny opravný prostriedok podať (§ 370 ods. 1, ods. 2, ods. 3 Tr. por.). Po zistení, že niet žiadneho zákonného dôvodu pre odmietnutie dovolania (§ 382 Tr. por.), preskúmal najvyšší súd 25. apríla 2019 na verejnom zasadnutí (§ 384 ods. 1 Tr. por.) zákonnosť a odôvodnenosť výrokov napadnutého rozhodnutia, proti ktorým dovolateľ podal dovolanie, ako aj správnosť postupu konania, ktoré predchádzalo rozhodnutiu, so zameraním na vecné dôvody dovolania podľa § 371 ods. 3 Tr. por., ktoré sú uvedené v dovolaní a ktorými je za podmienok uvedených v § 385 Tr. por. dovolací súd viazaný a dospel pri tom k záveru, že dovolanie ministra je dôvodné.

Podľa § 158 Tr. zák. kto inému z nedbanlivosti ublíži na zdraví tým, že poruší dôležitú povinnosť vyplývajúcu z jeho zamestnania, povolania, postavenia alebo funkcie alebo uložení mu podľa zákona, potrestá sa odňatím slobody až na jeden rok.

Podľa § 2 ods. 10 Tr. por. orgány činné v trestnom konaní postupujú tak, aby bol zistený skutkový stav veci, o ktorom nie sú dôvodné pochybnosti, a to v rozsahu nevyhnutnom na ich rozhodnutie. Dôkazy obstarávajú z úradnej povinnosti. Právo obstarávať dôkazy majú aj strany. Orgány činné v trestnom konaní s rovnakou starostlivosťou objasňujú okolnosti svedčiace proti obvinenému, ako aj okolnosti, ktoré svedčia v jeho prospech, a v oboch smeroch vykonávajú dôkazy tak, aby umožnili súdu spravodlivé rozhodnutie.

Podľa § 2 ods. 12 Tr. por. orgány činné v trestnom konaní a súd hodnotia dôkazy získané zákonným spôsobom podľa svojho vnútorného presvedčenia založeného na starostlivom uvážení všetkých okolností prípadu jednotlivo i v ich súhrne nezávisle od toho, či ich obstaral súd, orgány činné v trestnom konaní alebo niektorá zo strán.

Podľa § 285 písm. b/ Tr. por. súd oslobodí obžalovaného spod obžaloby, ak skutok nie je trestným činom.

Podľa § 371 ods. 3 Tr. por. minister spravodlivosti podá dovolanie aj proti právoplatnému rozhodnutiu vychádzajúceho zo skutkového stavu, ktorý bol na základe vykonaných dôkazov v podstatných okolnostiach nesprávne zistený, alebo ak boli pri zisťovaní skutkového stavu závažným spôsobom porušené ustanovenia, ktorými sa má zabezpečiť objasnenie veci.

Nesprávnym právnym posúdením zisteného skutku alebo nesprávnym použitím iného hmotnoprávneho ustanovenia (§ 371 ods. 1 písm. i/ Tr. por.) je pochybenie súdu pri aplikácii práva na skutok, ktorý bol zistený a v potrebnom rozsahu objasnený, a to v takej intenzite, že to zásadne ovplyvnilo postavenie obvineného (a contrario § 371 ods. 5 Tr. por.). O nesprávnu právnú aplikáciu práva ide najmä vtedy, ak bol skutok v napadnutom rozhodnutí kvalifikovaný ako trestný čin, hoci o trestný čin v tomto prípade nešlo, alebo ak išlo o iný trestný čin, než ten, ktorý sa nachádza v právnej vete napadnutého rozhodnutia, teda ak skutok ustálený súdmi v pôvodnom konaní bol subsumovaný (podradený) pod nesprávnu skutkovú podstatu trestného činu upravenú v Trestnom zákone. Rovnako tak môže ísť o nesprávnu právnú aplikáciu iného hmotnoprávneho ustanovenia. V tejto súvislosti však treba podotknúť, že dovolací súd pri preskúmaní uvedeného dovolacieho dôvodu a priori nie je oprávnený preskúmať správnosť a úplnosť zisteného skutku, čo je explicitne vyjadrené i v ustanovení § 371 ods. 1 písm. i/ veta za bodkočiarkou Tr. por. Zabezpečiť správnosť a úplnosť skutkových zistení a následne ustáliť skutok je vecou súdu prvého, prípadne druhého stupňa, a dovolací súd nie je oprávnený zistený skutok skúmať ani prehodnocovať, ale musí ho ako správny prezumovať a vychádzať z neho. Výnimkou z tohto pravidla je situácia, ak je dovolanie podané ministrom spravodlivosti podľa § 373 ods. 1 Tr. por., ktoré ustanovenie nerozširuje okruh ministrom napadnuteľných rozhodnutí, ale rozširuje okruh dovolacích dôvodov, v rámci ktorých má minister možnosť domáhať sa aj nápravy skutkového stavu, ktorý bol na základe vykonaných dôkazov v podstatných okolnostiach nesprávne zistený (R 52/2016).

V posudzovanom prípade dospeli sudy k záveru, že skutok, ktorý je obvinenému kladený za vinu sa síce stal, dopustil sa ho obvinený, avšak pre absenciu obligatórneho pojmového znaku „porušenia dôležitej povinnosti“ skutkovej podstaty prečinu ublíženia na zdraví podľa § 158 Tr. zák. tento skutok nebolo možné kvalifikovať ako trestný čin.

V súlade s ustálenou súdnou praxou možno pripomenúť, že za porušenie dôležitej povinnosti ako obligatórneho znaku skutkovej podstaty trestného činu podľa § 158 Tr. zák. nemožno mechanicky pokladať porušenie akéhokoľvek ustanovenia o pravidlách cestnej premávky, ale len porušenie takej povinnosti, ktorá podstatne zvyšuje stupeň nebezpečnosti činu pre spoločnosť, napr. tým, že má za

následok nebezpečenstvo pre život alebo zdravie ľudí. Medzi porušením dôležitej povinnosti v tomto zmysle a následkom trestného činu musí byť preukázaná príčinná súvislosť (R I/1966).

K preukázaniu príčinnej súvislosti a k porušeniu dôležitej povinnosti je potrebné v predmetnej trestnej veci predovšetkým uviesť, že obvinený ako inštruktor autoškoly dal žiačke pokyn, aby zastavila na nike autobusovej zastávky, kde je v zmysle predpisov o cestnej premávke zakázané zastavenie a státie, a odtiaľ vykonala otáčací manéver. Podľa znalca Ing. Šimka inštruktorom zvolené otáčanie na pomerne frekventovanej cestnej komunikácii, na ceste iba s hraničnou šírkou, v bezprostrednej blízkosti zastávky autobusov a križovatky žiačkou autoškoly, ktorá bola na počiatku praktického výcviku jazdných schopností a návykov, bolo z technického hľadiska úplne nenáležité a bolo už od počiatku spojené s neprimeranou dávkou neistoty až hazardu. Ďalej z jeho znaleckého dokazovania vyplýva, že vykonanie takéhoto jazdného manévru neskúsenou žiačkou autoškoly nepochybne trvá podstatne dlhšiu dobu, v akej by úkon vykonal napr. samotný inštruktor, či iný skúsený vodič. Ak si bol tohto inštruktor vedomý, potom mal neustále počas vykonávania celého jazdného úkonu s plnou zodpovednosťou sledovať aktuálne sa vyvíjajúcu dopravnú situáciu predovšetkým za vozidlom autoškoly, t.j. v jazdnom pruhu, do ktorého s vozidlom mienili vojsť, čiže v smere jazdy od Mosta pri Bratislave, odkiaľ predmetný motocykel v kritickom čase prichádzal a následne mal usmerňovať a aj korigovať prípadné nesprávne konanie žiačky. Inštruktor autoškoly buď náležite a zodpovedne nesledoval aktuálnu dopravnú situáciu v jazdnom pruhu, do ktorého s ním inštruovanou žiačkou mienil s vozidlom vojsť, alebo túto vyhodnotil technicky úplne nesprávne (napr. v dôsledku chybného odhadu vzdialenosti a rýchlosti pohybu prichádzajúceho motocykla), alebo sa v rozhodnom čase tesne pred vjazdom do jazdného pásu vozovky smerom odkiaľ motocykel prichádzal, vôbec priebežne nepozeral (čo nepriamo potvrdzuje jeho výpoveď). V dôsledku jeho postupnosti pochybení žiačka autoškoly vytvorila, vo vzťahu ku skutočnej rýchlosti motocykla i vo vzťahu k rýchlosti povolenej, na vozovke kolíznú situáciu. V prípade druhej alternatívy žiačka nedala prednosť v jazde a vodiča motocykla ohrozila. Inštruktor autoškoly mal možnosť svoje nesprávne rozhodnutie o vjazde do jazdného pásu cesty včas zmeniť, túto možnosť však premeškal, resp. nevyužil, čo bol taktiež nesprávny prvok v jeho inštruktážnom konaní - aj napriek chybnému konaniu žiačky, mal možnosť sám zastaviť vozidlo autoškoly včas a bezkolízne.

Podľa ustálenej judikatúry a rozhodovacej praxe Najvyššieho súdu Slovenskej republiky (viď uznesenie NS SR sp. zn. 2 Tz 6/2003) je povinnosťou vodiča, ktorý za danej dopravnej situácie má dať prednosť v jazde, aby sám určil, či situácia vyžaduje a zaväzuje ho k poskytnutiu prednosti v jazde inému vozidlu. Pre posúdenie situácie z tohto hľadiska je rozhodujúca najmä vzdialenosť vozidla, ktoré má prednosť v jazde, rýchlosť jazdy tohto vozidla, smer jeho ďalšej jazdy, hustota premávky, viditeľnosť, aj prehľadnosť miesta. Vodič musí mať schopnosť zodpovedne sa rozhodnúť za každej aj zložitej dopravnej situácie, vrátane zaistenia bezpečného vjazdu z miesta mimo cesty na cestu pomocou spôsobiteľ a náležite poučenej osoby.

S poukazom na uvedené skutočnosti dovolací súd konštatuje, že sudy pochybili, keď obvineného spod obžaloby oslobodili pre absenciu protiprávnosti jeho konania s tým, že za zistených okolností neporušil žiadne ustanovenie zákona o cestnej premávke. Je potrebné zdôrazniť, že obaja znalci z oblasti dopravy za primárnu príčinu dopravnej nehody označili práve porušenie povinnosti zo strany žiačky autoškoly, resp. inštruktora, ktorý jej vydal príkaz na vykonanie otáčania, aj keď na to neboli splnené podmienky. Týmto konaním obvineného došlo aj podľa názoru dovolacieho súdu k evidentnému porušeniu ustanovenia § 19 ods. 1 v spojení s § 22 ods. 1 zákona č. 8/2009 Z.z. o cestnej premávke, pretože ním vznikla taká kolízná situácia aká nastáva pri nedaní prednosti v jazde so všetkými z toho plynúcimi resp. hroziacimi dôsledkami pre ľudský život a zdravie. Obvinený ďalej nesporne porušil povinnosť uvedenú v ustanovení § 25 ods. 1 písm. f/ zákona o cestnej premávke, keď s vozidlom zastavil a stál na zastávke pravidelnej verejnej dopravy a z jeho strany došlo aj k porušeniu ustanovenia § 23 ods. 5 zákona o cestnej premávke, v zmysle ktorého vodič vozidla, ktoré zastavilo alebo stálo a opäť vychádza od okraja cesty nesmie ohroziť ostatných účastníkov premávky. Zo znaleckých posudkov tiež vyplynulo, že bolo nanajvýš neprimerané nechať na frekventovanom úseku cesty za plnej premávky, na relatívne úzkej vozovke, v bezprostrednej blízkosti križovatky otáčať sa žiačku, ktorá mala elementárne ťažkosti s vedením vozidla. Za ďalšie pochybenie obvineného

považovali skutočnosť, že ako inštruktor autoškoly žiadnym spôsobom nereagoval na prichádzajúci motocykel, aj keď túto možnosť vzhľadom na dvojité ovládanie automobilu mal aj počas vykonávania manévru.

Vysoká miera spoluzavinenia poškodeného vytykaná oboma súdmi mala spočívať jednak v tom, že podľa jednej z alternatív priebehu nehody podľa znalca Ing. Korbeľa jazdil poškodený neprimeranou rýchlosťou, ktorú v zmysle zásady in dubio pro reo stanovili až na 67,1 km/h. Počas priebehu súdneho konania došlo v rozpornej otázke rýchlosti motocykla medzi oboma znalcami ku konsenzu, že poškodený jazdil v obci na začiatku nehodového deja v rozsahu oscilujúcom na úrovni maximálne dovolenej rýchlosti. V tomto smere teda záver súdov o nepovolenej rýchlosti motocykla poškodeného nemá oporu vo vykonanom dokazovaní a to ani s prihliadnutím na zásadu in dubio pro reo.

Pokiaľ sa ďalšie pochybenie poškodeného podľa nižších súdov týka techniky jazdy poškodeného a jeho nesprávneho brzdenia, treba mať na zreteli, že v rozhodujúcom, nadmernou psychickou záťažou sprevádzanom časovom úseku, akým dopravná nehoda nepochybne býva, nemožno reálne očakávať racionálne a technicky správne reakcie na kolíznu situáciu. Priestorové zabránenie dopravnej nehode pri správnom brzdení poškodeného bolo vypočítané podľa znalca Ing. Korbeľa na cca 3,5 m a podľa Ing. Šimka menej ako 1 m. Poškodený sa však rozhodoval o spôsobe reakcie na bezprostrednú kolíziu v okamihu, kedy si nemohol byť istý, či dokáže motocykel zastaviť na 1 poťažmo 3 metre. Aj v zmysle konštantnej judikatúry ak vodič reaguje nesprávne na nebezpečnú situáciu, ktorú vyvolal iný účastník cestnej premávky porušením jej pravidiel a v dôsledku toho nezabráni dopravnej nehode, hoci pri správnej reakcii bolo možné nehode predísť, možno horobiť zodpovedným za nehodu iba potiaľ, pokiaľ mu na voľbu nesprávneho riešenia vzniknutej situácie možno pričítať zavinenie (uznesenie NS SR sp. zn. 2 Tz 6/2006). Rovnako súdmi vytykané neabsolvovanie technickej kontroly motocykla poškodeného nepovažuje najvyšší súd za relevantné, keďže technický stav motocykla nemal na priebeh dopravnej nehody žiadny vplyv. V neposlednom rade možno v zhode s dovolateľom uviesť, že z vykonaného dokazovania bolo jednoznačne a bez akýchkoľvek pochyb ustálené jediné pochybenie poškodeného a to technika brzdenia motocykla, pričom táto bola len reakciou na vzniknutú situáciu, ktorú primárne zapríčinilo vozidlo autoškoly.

Rezultujúc uvedené je evidentné, že okresný aj krajský súd dospeli k nesprávnym skutkovým zisteniam ak uzavreli, že obvinenému nemožno zavinenie pričítať a to ani vo forme nevedomej nedbanlivosti. Najvyšší súd sa stotožnil s názorom dovolateľa, že obvinený konal minimálne z nevedomej nedbanlivosti, keď síce nevedel, že svojím konaním ohrozí vodiča motocykla, avšak vzhľadom na všetky preukázané skutočnosti ako aj na svoju prax, či už vo vedení vozidla alebo inštruktáži v autoškole, toto vedieť mal a s ohľadom na okolnosti skutku aj mohol. Bude preto povinnosťou okresného súdu pri následnom rozhodovaní opätovne zvážiť všetky vyššie uvedené skutkové okolnosti prípadu, eventuálne doplniť dokazovanie vypracovaním znaleckého posudku Ústavu súdneho inžinierstva v Žiline, či vykonaním rekonštrukcie nehodového deja.

Na základe týchto dôvodov najvyšší súd zrušil napadnuté uznesenia súdov nižšieho stupňa a vec vrátil Okresnému súdu Bratislava III, aby ju v potrebnom rozsahu znovu prerokoval a rozhodol.

Poučenie :

Proti tomuto uzneseniu opravný prostriedok nie je prípustný.

