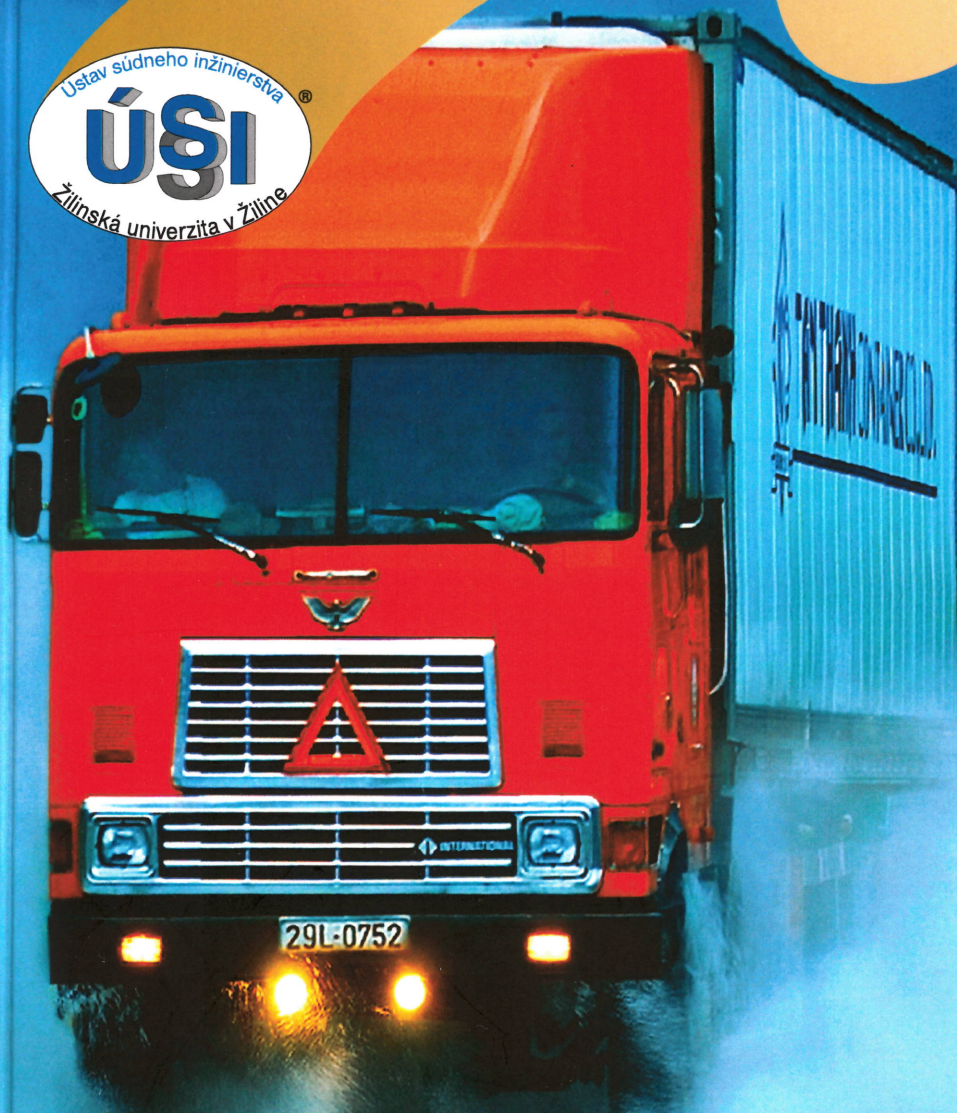


# Znalectvo

Doprava cestná, elektrotechnika, strojárstvo a iné technické odbory

ISSN 1335-1133





# Technický výklad pravidiel cestnej premávky

\* JUDr. Jakub Mandelík, Ph.D. – Advokátska kancelária, Heydukova 12, 811 08, Bratislava 1, e-mail: mandelik.j@mandelik.sk, tel. kontakt: +421 907 020 920

**Abstrakt:** Technicko-právna problematika dopravných nehôd je veľmi náročná a zložitá. Komplexnosť technického a právneho hodnotenia cestných dopravných nehôd kladie vysoké požiadavky na odbornú zdatnosť súdnych znalcov a rozhodovacie orgány. Cieľom článku je stručne poukázať na súčasný proces dokazovania a zisťovania príčin dopravnej nehody, ktorý okrem dôkladného znaleckého skúmania zahŕňa riešenie zložitých právnych otázok rozhodovacím orgánom. Autor v príspevku analyzuje rozsah možností, ktoré zákon poskytuje znalcom za účelom podania čo najúplnejšieho výkladu jeho technických zistení o priebehu nehodového deja. Podporu pre oprávnenie znalcov vykonať dôsledné hodnotenie techniky jazdy vo vzťahu k zákonným pravidlám cestnej premávky nachádza autor v rozhodnutiach Najvyššieho súdu Českej republiky a Ústavného súdu Českej republiky. Zároveň pre znalcov navrhuje konštruktívne riešenie zmiernenia výkladových problémov technického hodnotenia správania sa účastníkov nehody, s ktorými sa pri objasňovaní právnej príčiny dopravnej nehody stretávajú rozhodovacie orgány v aplikačnej praxi.

**Kľúčové slová:** súdny znalec, technický výklad pravidiel cestnej premávky, technicko-právny výklad pravidiel cestnej premávky, pomocný výklad, hodnotenie právnych otázok

## ÚVOD

Fundamentálnou bázou pre výkon znaleckej činnosti (nielen) pri analýze nehodového deja je empirické skúmanie fyzikálnych dejov. Stanovenie limitov takých významných veličín akými sú napríklad stredná hodnota plného brzdného spomalenia a doba trvania reakčného času, umožňuje určiť základné vstupné hodnoty pre dosiahnutie reálneho obrazu o skutočnom priebehu dopravnej nehody. Toto skúmanie je tiež základným prameňom technického výkladu pravidiel cestnej premávky (ďalej tiež len „PCP“).

## 1. VÝCHODISKÁ TECHNICKÉHO VÝKLADU PCP

Hlavnou úlohou technického znalca v rámci odvetvia nehody v cestnej doprave je komplexná analýza priebehu nehodového deja, stanovenie technickej príčiny dopravnej nehody a s tým súvisiace posúdenie techniky jazdy účastníkov nehody. Znalec sa pri riešení konkrétnej dopravnej nehody musí vždy vysporiadať s nasledovnými znaleckými úlohami:

- vykonanie technickej analýzy nehodového deja (ustálenie skutočného priebehu nehodového deja),
- posúdenie možnosti zabránenia dopravnej nehode (nájdanie takých podmienok – napríklad rýchlosti jazdy, skoršej reakcie atď., pri ktorých by nedošlo k dopravnej nehode, prípadne vyhodnotenie situácie, ak by sa účastníci dopravnej nehody správali v súlade s pravidlami cestnej premávky),

- posúdenie techniky jazdy jednotlivých účastníkov dopravnej nehody (napr. posúdenie včasnej reakcie, posúdenie rýchlosti primeranej rozhladovým pomerom, posúdenie problematiky dania prednosti v jazde z technického hľadiska, posúdenie problematiky vytvorenia kolíznej situácie, posúdenie problematiky vytvorenia prekážky náhlejšie, posúdenie problematiky ohrozenia z technického hľadiska a pod.) [1].

Na riešenie niektorých z uvedených znaleckých úloh (ako napríklad vykonanie technickej analýzy nehodového deja alebo nájdanie technických podmienok, za ktorých by nedošlo k dopravnej nehode) postačujú znalcom technické znalosti o skúmanej problematike. V určitých prípadoch však posúdenie možnosti zabránenia dopravnej nehode a posúdenie techniky jazdy jednotlivých účastníkov nie je možné bez vyhodnotenia správania sa účastníkov dopravnej nehody vo vzťahu k záväzným pravidlám cestnej premávky. Nakoľko sú PCP upravené v právnom predpise, konkrétne v zákone SR č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke v znení neskorších predpisov (ďalej len „ZCP“), stanovenie hranice medzi technickým a právnym posudzovaním priebehu dopravnej nehody znalcom je v mnohých prípadoch veľmi obtiažne (podľa [2] znalec nie je oprávnený riešiť právne otázky ani robiť právne závery). To súvisí nielen s otázkou používaného pojmoslovía, ale najmä s využívaním technického výkladu relevantných ustanovení PCP. Pri niektorých ustanoveniach PCP totiž prichádza do úvahy okrem právneho výkladu aj výklad technický.

Z hľadiska vzťahu technického a právneho výkladu príslušných PCP možno vo všeobecnosti zaujať nasledovný východiskový postulát:

- tak ako technická norma predchádza jej ustanoveniu za právnu zákonodarcom,
- tak ako znalecký posudok predchádza rozsudku,
- tak aj technický výklad PCP predchádza právnomu výkladu PCP [3].

Technický výklad PCP (vzťahujúcich sa na posudzovaný prípad) je štandardne ďalším krokom znalca pri spracovaní znaleckého posudku, ktorý nasleduje po vykonaní analýzy (simulácie) priebehu nehodového deja, t. j. po získaní reálneho obrazu o skutočnom priebehu nehody, o všetkých dôležitých vstupných a výstupných fyzikálnych hodnotách, akými sú napríklad rýchlosť a smer pohybu účastníkov nehody v jednotlivých štádiách nehodového deja, doba trvania ich reakčného času a pod. Bez technického výkladu PCP nie je totiž vo väčšine prípadov možné posúdiť správnosť techniky jazdy, resp. správania sa jednotlivých účastníkov dopravnej nehody (ďalej tiež len



„DN“) a splniť najdôležitejšiu znaleckú úlohu, ktorou je stanovenie technickej príčiny DN.

Podľa ustálenej definície sú technickou príčinou dopravnej nehody tie prvky nehodového deja, ktoré vznikli v rozpore s *technickým výkladom* pravidiel cestnej premávky a ktoré buď vyvolali kolíznú situáciu, alebo znemožňovali zabrániť dopravnej nehode [4].

Vyhodnotenie skutočnosti, či daný prvok kolíznú situáciu vyvolal alebo ju znemožnil odvrátiť, musí znalec vykonať vo vzťahu k príslušnému nehodovému deju. Ide napríklad o vyhodnotenie či bol vodič nútený náhle meniť rýchlosť, prípadne smer jazdy, či došlo k dodržaniu bezpečného pozdĺžneho, prípadne priečneho odstupu a podobne.

Prof. Ing. Gustáv Kasanický, PhD., riaditeľ Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline k problematike technického výkladu pravidiel cestnej premávky uvádza, že niektoré ustanovenia k právnomu výkladu nevyhnutne potrebujú tzv. „technický výklad“, ktorým je vlastne technická analýza nehodového deja. Len po dôkladnej technickej analýze totiž možno rozhodnúť, či sa napr. vodič pohyboval rýchlosťou vyššou, než bola dovolená, či musel účastník zmeniť náhle smer a rýchlosť jazdy, či bol obmedzený, ohrozený, či dal správne prednosť v jazde a pod. [5]

Na základe uvedeného možno konštatovať, že technickým výkladom relevantného PCP [napr. § 2 ods. 2 písm. b) ZCP upravujúceho danie prednosti v jazde] je stanovenie jeho technicky prijateľných medzných hraníc, a to vzhľadom na konkrétne podmienky nehodového deja. Keďže prijaté PCP je pre účastníkov cestnej premávky všeobecne záväzným pravidlom správania sa v zákonodarcom predvídaných podmienkach, jeho technickým výkladom je potom stanovenie takých fyzikálnych hraničných hodnôt (napr. rýchlosti, vzdialenosti, brzdného spomalenia a pod.), kedy je možné ešte považovať správanie sa účastníka premávky v danej situácii za súladné s dispozíciou danej právnej normy.

Avšak zákon o cestnej premávke upravuje tiež PCP, ktoré nemožno exaktne fyzikálne definovať, ako napr. povinnosť vodiča dbať na zvýšenú opatrnosť, resp. povinnosť vodiča prispôbiť svoju rýchlosť iným okolnostiam, ktoré možno predvídať. Vzhľadom na danú skutočnosť je vhodné technický výklad PCP zásadne rozdeliť do dvoch kategórií. Do prvej možno zaradiť technický výklad PCP, ktorý vychádza čisto z empirického skúmania (tzv. technický výklad PCP z užšieho hľadiska). Do druhej kategórie potom bude patriť výklad, ktorý možno považovať za technicko-právny - podmieňovací výklad (tzv. technický výklad PCP zo širšieho hľadiska) [3].

## 2. TECHNICKÝ VÝKLAD PCP Z UŽŠIEHO HĽADISKA

Empirické skúmanie ako základný prameň technického výkladu príslušného PCP z tzv. užšieho hľadiska je spojené s veľkým počtom (niekoľko tisíc) jazdných skúšok, crash testov a následným vyhodnocovaním množstva získaných hodnôt. Predmetom empirického skúmania a nadväzujúceho technického výkladu sú normatívne pojmy obsiahnuté vo vybraných PCP ako napr. „bez nebezpečenstva“ alebo „neohrozenie“ (v uvedených prípadoch sú predmetom skúmania hraničné hodnoty tzv. nenáhlej zmeny smeru alebo rýchlosti v zákonom predvídaných situáciách). Predmetom empirického skúmania je napríklad aj zisťovanie rýchlosti primeranej rozhľadu za zníženej viditeľnosti. Vzhľadom na rýchlosť vývoja nových technológií ovplyvňujúcich jazdné vlastnosti vozidiel (brzdové systémy, svetlomety,

ovládateľnosť vozidla) je empirické skúmanie nevyhnutnou súčasťou každodennej práce príslušných odborníkov. Empirické skúmanie v našich zemepisných šírkach je predovšetkým v kompetencii Ústavu súdneho inžinierstva Žilinskej univerzity v Žiline (ďalej len „ÚSI ŽU v Žiline“), ktorý za týmto účelom spolupracuje s rôznymi domácimi i zahraničnými vedeckými inštitúciami.

## 3. TECHNICKÝ VÝKLAD PCP ZO ŠIRŠIEHO HĽADISKA

Vo väčšine prípadov znaleckého skúmania nie je možné stanoviť technickú príčinu dopravnej nehody výlučne na technickom výklade PCP založenom na empirickom skúmaní, t. j. na poznaní fyzikálnych limitov zodpovedajúcich príslušným právam a povinnostiam účastníkov cestnej premávky. Ako bolo v predchádzajúcom texte uvedené, zákon upravuje tiež PCP, ktoré nemožno exaktne fyzikálne definovať, ako napríklad povinnosť vodiča dbať na zvýšenú opatrnosť, resp. povinnosť vodiča prispôbiť svoju rýchlosť iným okolnostiam, ktoré možno predvídať. V takýchto prípadoch je možné stanoviť technickú príčinu dopravnej nehody iba na základe tzv. technického výkladu PCP zo širšieho hľadiska, t. j. technicko-právneho (podmieňovacieho) výkladu.

Technicko-právny výklad PCP uskutočnený technickým znalcom možno akceptovať iba ako **pomocný výklad** pre bližšie pochopenie často zložitej technicko-právnej problematiky príslušným rozhodovacím orgánom. Nakoľko znalec nie je oprávnený riešiť právne otázky (§ 145 ods. 1 Trestného poriadku), znalecká prax začala (na naliehanie rozhodovacích orgánov) tento technicko-právny výklad uskutočňovať ako tzv. podmieňovací výklad. Podmieňovací preto, lebo sa prejavuje v záveroch znaleckého posudku vo forme podmieňovacej odpovede znalca na otázku vyšetrovacieho orgánu, čo bolo technickou príčinou dopravnej nehody, a to štandardne v nasledovnej forme:

„Vodič by dopravnej nehode zabránil zastavením pred miestom zrážky pri dodržaní rýchlosti jazdy do 41 km/hod. Ak mal vzhľadom na okolnosti (priechod pre chodcov) takúto rýchlosť dodržať, potom príčinou nehody bola jazda rýchlosťou vyššou, ako je povolená a primeraná. Ak nemal povinnosť takúto rýchlosť dodržať, potom príčinou dopravnej nehody bolo to, že chodkyňa vošla do koridoru pohybu vozidla Liaz v čase, keď vzhľadom na okamžitú rýchlosť vozidla, jeho polohu a okolnosti, vodič už nemohol zabrániť dopravnej nehode (...).“ [6]

V uvedenom prípade znaleckému záveru predchádzal technicko-právny výklad nasledovných ustanovení zákona SR č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov (ďalej len „ZoPPK“), ktorých obsah bol neskôr doslovne prevzatý do aktuálne platného § 4 ods. 1 písm. e) a § 16 ods. 1 ZCP:

§ 4 ods. 2 písm. e): „Vodič je povinný dbať na **zvýšenú opatrnosť** voči chodcom, najmä deťom, zdravotne postihnutým osobám, osobitne voči osobám, ktoré používajú bielu palicu, a starým osobám.“

§ 15 ods. 1: „Vodič je povinný rýchlosť jazdy prispôbiť najmä svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla a nákladu, poveternostným podmienkam a **iným okolnostiam, ktoré možno predvídať.**“

Technicko-právny výklad predmetných ustanovení PCP, významných pre posúdenie technickej príčiny dopravnej nehody, správne uskutočnil v danom prípade znalec tým, že na tieto v znaleckom posudku **nepriamo poukázal**, a to nasledovným hodnotením:



„Obmedzenie vodiča priechodom pre chodcov je obmedzením všeobecným, pretože zákon nepredpisuje, na akú rýchlosť je vodič povinný znížiť rýchlosť vozidla. Je preto otázkou právneho posúdenia, či rýchlosť 43 až 47 km/h bola primeranou rýchlosťou v blízkosti priechodu pre chodcov.“ [6]

Je zrejme, že bez uskutočneného technicko-právneho výkladu dotknutých PCP by nebol znalec schopný odpovedať na otázku, hoci podmieňovacím spôsobom, čo bolo technickou príčinou dopravnej nehody. Pre rozhodovací orgán je takáto odpoveď znalca (takýto technicko-právny výklad) nesporne nápomocná, nakoľko mu umožní správne sa zorientovať v pojmosloví relevantných ustanovení PCP. Následne je však už na súde, aby uskutočnil záväzný právny výklad vyššie uvedených PCP, a to za účelom zodpovedania **právnej otázky**, aká rýchlosť bola v danom prípade primeraná, t. j. maximálne akou rýchlosťou sa smel vodič v danom nehodovom úseku pohybovať.

#### 4. RIZIKÁ TECHNICKÉHO VÝKLADU PCP ZO ŠIRŠIEHO HLADISKA

Hoci sa môže na prvý pohľad zdať, že technicko-právny výklad PCP uskutočnený znalcom je neškodný a jedine prospešný, v praxi tomu tak vždy nie je. Je nutné si uvedomiť, že znalec svoju podmieňovaciu odpoveď na najdôležitejšiu otázku, čo bolo technickou príčinou dopravnej nehody, viaže na **ním vybrané PCP**, ktorých následné právne posúdenie rozhodovacím orgánom považuje za kľúč pre zodpovedanie danej otázky nepodmieňovacím spôsobom. Takáto selekcia PCP znalcom, v očiach rozhodovacieho orgánu odborníkom, má nepochybne značný vplyv na právny výstup rozhodovacieho orgánu.

Prináleží vôbec znalcovi úloha vykonať selekciu PCP, od posúdenia ktorých závisí rozhodnutie o vine? Stačí pritom, ak znalec opomenie do podmieňovacej odpovede na otázku, čo bolo technickou príčinou dopravnej nehody, zahrnúť technicko-právny výklad jedného ustanovenia PCP a môže dôjsť (a spravidla aj dôjde) k skreslenému obrazu o technickej príčine dopravnej nehody. Znalec ako neprávník pritom môže ľahko **opomenúť** vyhodnotiť ako právne významnú niektorú povinnosť stanovenú PCP vybranému účastníkovi cestnej premávky. Ignorovanie právnej povinnosti technickým znalcom vedie následne k nesprávne sformulovanej, resp. v lepšom prípade neúplnej podmieňovacej odpovedi na otázku, ktoré zistenia je možné považovať za prvky technickej príčiny nehody.

Nástrahy technicko-právneho výkladu spočívajúce v selekcii PCP znalcom nie sú jediným nebezpečenstvom pre objektívne posúdenie príčiny dopravnej nehody. Ďalším hroziacim nebezpečenstvom technicko-právneho výkladu PCP je tzv. **skryté hodnotenie právnych otázok znalcom**. V rámci štúdia množstva znaleckých posudkov počas výkonu advokátskej praxe sa autor článku stretol napríklad s nasledovným spôsobom vyhodnotenia možnosti zabránenia zrážky zo strany vodiča:

„Vodič mohol zabrániť vzniku dopravnej nehode reakciou skoršou o 0,40 s. Ak by na pohyb chodkyne reagoval intenzívnym brzdením, tak by s vozidlom zastavil pred miestom zrážky. Vodič však nemal dôvod na intenzívne brzdenie v tomto časovom okamihu, keďže chodkyňa v tom čase ešte stála za stredovou deliacou čiarou v protismernom jazdnom pruhu. Či tak mal urobiť, je otázkou právnu.“

Kým v danom prípade znalec na jednej strane tvrdí, že posúdenie možnosti zabránenia zrážke vodičom jeho skoršou reakciou závisí od posúdenia právnej otázky (či bol povinný reagovať na chodkyňu

v čase, keď táto ešte stála za stredovou deliacou čiarou v protismernom jazdnom pruhu), druhým dychom dodáva, že takáto povinnosť vodičovi zo žiadneho PCP nevyplyva.

Vzhľadom na prezentované riziká technicko-právneho výkladu PCP uskutočňovaného znalcom nemožno na tomto mieste nespomenúť názor objavujúci sa v znaleckej praxi, podľa ktorého sa technický znalec má obmedziť iba na vykonanie technickej analýzy nehodového deja (ustálenie skutočného priebehu nehodového deja) a nájdenie takých podmienok – napríklad rýchlosti jazdy, skoršej reakcie atď., pri ktorých by k dopravnej nehode nedošlo. Znalec by sa vôbec nemal vyjadrovať k skutočnostiam, akými sú posúdenie možnosti zabránenia dopravnej nehode, resp. posúdenie techniky jazdy jednotlivých účastníkov vo vzťahu k záväzným PCP, nakoľko takéto posúdenie už nespadá do kompetencie technického znalca z dôvodu jeho nepríslušnosti riešiť právne otázky.

Takéto názory sú do istej miery opodstatnené. Na druhej strane je potrebné si uvedomiť, že bez technického (technicko-právneho) výkladu relevantných nosných pojmov PCP znalcami – odborníkmi by tento technický výklad, bez ktorého nie je možné vyhodnotiť správanie sa účastníkov vo vzťahu k záväzným PCP, museli realizovať príslušné rozhodovacie orgány, t. j. predovšetkým súdy. Nakoľko je z právnej praxe autora článku známe, že súdy, ale aj iné rozhodovacie orgány majú často problém porozumieť základným technickým pojmom ako napríklad polovičné brzdné spomalenie alebo stredná hodnota plného brzdného spomalenia, nehovoriac o časopriestorových súvislostiach priebehu nehodového deja, môžeme dôvodne predpokladať, že bez pomoci znalcov by technicko-právne výklady PCP uskutočnené právnikmi viedli k množstvu justičných omylov.

#### 5. LEGITÍMNOSŤ TECHNICKÉHO VÝKLADU PCP ZO ŠIRŠIEHO HLADISKA

K otázke legitímnosti uskutočňovania technicko-právneho výkladu PCP znalcami je nutné predovšetkým zdôrazniť, že takýto výklad má slúžiť iba ako **pomôcka** pre rozhodovacie orgány. Rozhodovací orgán by mal byť sám dostatočne zorientovaný v problematike dopravných nehôd a mal by byť schopný postrehnúť, ak v znaleckom posudku absentuje poukázanie na niektoré relevantné PCP, resp. sa v znaleckom posudku objaví skryté hodnotenie právnych otázok.

Súčasný stav je v skutočnosti taký, že rozhodovací orgán vo väčšine prípadov nie je dostatočne odborne zdatný, resp. z titulu jeho postavenia *a priori* neskúma komplexnosť technicko-právneho výkladu uskutočneného znalcom, ani jeho súladnosť s prvkami technickej príčiny DN stanovenými podmieňovacím spôsobom. Pokiaľ nie je účastník konania, resp. jeho právny zástupca odborne podkutý v problematike cestných dopravných nehôd, niet v konaní subjektu, ktorý by dokázal relevantne argumentovať a podrobiť vypracovaný znalecký posudok náležitej kritike. Z uvedeného vyplýva záver, že zákonosť konečného rozhodnutia v prevažnej väčšine prípadov závisí paradoxne od právnej zdatnosti znalca.

Celkovo sa možno prikloniť k prevažujúcemu názoru, že technický výklad PCP z tzv. užšieho hľadiska, ktorý je v zásade empiricky overiteľný, patrí do kompetencie technického znalca. Technický výklad zo širšieho hľadiska, tzv. technicko-právny, resp. podmieňovací výklad patrí, vzhľadom na povahu tohto výkladu, takisto do kompetencie technického znalca, avšak je dôležité, aby tento nebol slepo preberaný do meritórnych rozhodnutí. Je vhodné, aby vďaka odbornej zdatnosti rozhodovacích orgánov (ako aj účastníkov konania a ich

právnych zástupcov) boli znalecké závery náležite overované. Tomuto cieľu by malo prispieť najmä sústavné odborné vzdelávanie rozhodovacích orgánov ako aj nárast judikatúry týkajúcej sa právneho výkladu PCP, ktorý by nadväzoval na technický a bol s ním súladný.

Nakoniec, pri posudzovaní kompetentnosti znalca uskutočniť technický výklad pravidiel cestnej premávky (ďalej len „PCP“) musíme reflektovať, že **súdny znalec** je subjekt, ktorý štát poveril posúdiť techniku jazdy účastníkov dopravnej nehody a zistiť technickú príčinu dopravnej nehody. Tak ako sa znalec z odboru bezpečnosti práce vyjadruje k porušeniu technických noriem zamestnancami (či zamestnávateľmi), t. j. k porušeniu ich jednotlivých povinností vyplývajúcich z právnych predpisov, tak aj súdny znalec z odboru cestnej dopravy by mal byť plne oprávnený posúdiť techniku jazdy účastníkov dopravnej nehody vo vzťahu k PCP a zaujať zodpovedné stanovisko k otázke technickej príčiny dopravnej nehody.

Podporu oprávnenia znalcov vykonať dôsledné hodnotenie techniky jazdy vo vzťahu k zákonným pravidlám cestnej premávky nachádzame aj v rozhodnutiach Najvyššieho súdu Českej republiky a Ústavného súdu Českej republiky. Najvyšší súd Českej republiky sa v rozsudku zo dňa 6.1.2010, sp. zn. 30 Cdo 5359/2007 vyjadril vo všeobecnosti k danej problematike nasledovne: „*Aby soud mohl znalecký posudek odpovědně hodnotit, nesmí se znalec omezit ve svém posudku na podání odborného závěru, nýbrž z jeho posudku musí mít soud možnost seznat, z kterých zjištění v posudku znalec vychází, jakou cestou k těmto zjištěním dospěl a na základě jakých úvah došel ke svému závěru.*“ (m. m.: stanovisko Najvyššieho súdu ČSSR R 1/1981, nález Ústavného súdu Českej republiky zo dňa 20.5.2008, sp. zn. I. ÚS 49/2006, nález Ústavného súdu Českej republiky zo dňa 23.9.2008, sp. zn. Pl. ÚS11/2008).

## ZÁVER

Hoci znalec disponuje rozsiahlymi vedomosťami o technicko-právnej problematike dopravných nehôd (v praxi bohužiaľ častokrát väčšími ako prokurátor, obhajca či dokonca samotný sudca), svoj prínos pre objektívne stanovenie príčiny dopravnej nehody musí obmedziť výlučne na splnenie zadanej znaleckej úlohy pri dodržaní podmienky nehodnotenia právnych otázok. Vzhľadom na uvedené zákonné obmedzenie sa od znalca očakáva predovšetkým dôsledná technická analýza priebehu nehodového deja a erudovaný technický výklad PCP z užšieho aj širšieho hľadiska, to všetko v záujme zohľadnenia všetkých relevantných skutočností nehodového deja a objektívneho stanovenia prvkov technickej príčiny DN, hoci len podmieňovacím spôsobom. Je zároveň dôležité, aby znalec dokázal technické závery sformulovať tak, aby tieto na seba logicky a systematicky nadväzovali, navzájom si neprotirečili a boli pochopiteľné pre rozhodovací orgán (pre správne právne hodnotenie technických záverov je nevyhnutná ich čo najexaktnejšia a najkomplexnejšia technická formulácia).

Domnievam sa, že v záujme možnosti overenia úplnosti (správnosti) technických záverov by bolo prospešné, keby znalec v posudkovej časti v rámci technicko-právneho výkladu PCP **výslovne poukázal na tie PCP**, z ktorých vychádzal (ktoré bral do úvahy) pri formulovaní podmieňovacej odpovede na otázku, čo bolo technickou príčinou dopravnej nehody, a to buď ich priamou citáciou a/alebo napríklad aj navrhovanými spôsobmi:

„Vzhľadom na znenie § 4 ods. 1 písm. c) ZCP, § 4 ods. 1 písm. e) ZCP a prvej vety § 16 ods. 1 ZCP je otázkou právnou, či za danej situácie (priebeh pre chodcov bol riadne vyznačený dopravným značením,

prehľadnosť situácie podľa výpovede svedka umožňovala vodičovi zreteľne registrovať maloletú chodkyňu bežiacu po chodníku smerom k priechodu pre chodcov), vodič nemal nebezpečenstvo vstupu chodkyne do vozovky predvídať a teda účinne reagovať.“

„Vzhľadom na znenie § 4 ods. 1 písm. e) ZCP, prvej vety § 16 ods. 1 ZCP a prvej a druhej vety § 59 ods. 3 ZCP je otázkou právnou, či vodič za danej situácie (chodec pri jeho spozorovaní vodičom nebol v pohybe do koridoru jazdy vozidla – stál v strede vozovky, v tesnej blízkosti priechodu pre chodcov a kýval rukou, čo vodič pochopil tak, že mu dáva prednosť), nemal nebezpečenstvo vstupu chodca do jeho jazdného koridoru predvídať a teda účinne reagovať.“

Zo štúdia množstva znaleckých posudkov je autorovi známe, že v poslednej dobe už odporúčaným spôsobom postupuje pri stanovení technickej príčiny dopravnej nehody viacero znalcov, pričom strany konania, ako i rozhodovacie orgány reagujú na danú skutočnosť pozitívne.

Rozhodovací orgán má tak za úlohu, aby sa okrem kontroly formálnych náležitostí vypracovaného posudku dostatočne zorientoval v jeho obsahu, odhalil prípadné skryté hodnotenia právnych otázok, preveril technický, najmä technicko-právny výklad PCP uskutočnený znalcom a na tom základe, vychádzajúc z ustálenej judikatúry, uskutocnil vlastný právny výklad rozhodujúcich PCP vzťahujúcich sa na posudzovaný prípad. Z hľadiska vzájomného vzťahu technického a právneho hodnotenia nehodového deja je možné považovať za optimálny stav, keď právny výklad PCP uskutočnený rozhodovacím orgánom **nadväzuje** na technický výklad znalca, a zároveň právna príčina DN **dotvára** znalcom stanovenú technickú príčinu (sformulovanú zväčša podmieňovacím spôsobom).

Je isté, že len po dôslednom objasnení skutkového a právneho stavu je rozhodovací orgán schopný rozpoznať dôvodnú námietku od nedôvodnej, doplniť dokazovanie na odstránenie rozporov v znaleckom posudku a spravodlivo rozhodnúť vo veci. **Ústavné právo na spravodlivý súdny proces**, garantujúce vydanie tzv. znaleckého rozsudku (v pozitívnom zmysle slova), ostáva účastníkovi konania zachované iba vtedy, pokiaľ je rozsudok výsledkom komplexného právneho posúdenia všetkých relevantných okolností priebehu nehodového deja.

## LITERATÚRA:

- [1] KOHÚT, P., LUKAŠÍK, M.: Technická príčina dopravnej nehody – časť I. Časopis Znalectvo - doprava cestná, elektrotechnika, strojárstvo a iné technické obory. 2004, r. IX, č.34, s. 11
- [2] § 145 ods. 1 zákona SR č. 301/2005 Z.z. Trestný poriadok v znení neskorších predpisov
- [3] MANDELÍK, JAKUB.: Technicko-právna problematika znaleckej činnosti pri posudzovaní vybraných cestných dopravných nehôd (Dizertačná práca). Stavebná fakulta Žilinskej univerzity v Žiline, 2012.
- [4] KOHÚT, P., LUKAŠÍK, M.: Technická príčina dopravnej nehody – časť I. Časopis Znalectvo – doprava cestná, elektrotechnika, strojárstvo a iné technické obory. 2004, r. IX, č.34, s. 11
- [5] KASANICKÝ, G.: Zákon č. 315/1996 Z.z. o premávke na pozemných komunikáciách a znalec cestnej dopravy. Znalectvo (Doprava cestná, elektrotechnika, strojárstvo a iné technické obory), 1998, r. 3, č. 3–4, s. 2
- [6] KASANICKÝ, G., PUPALA, A.: Dopravná nehoda s chodcom na priechode pre chodcov. Znalectvo (Doprava cestná, elektrotechnika, strojárstvo a iné technické obory), 2000, r. V, č. 1, s. 23