



OKRESNÁ PROKURATÚRA ŽILINA
Moyzesova 20, 011 56 Žilina 1

Číslo: 4 Pv 262/13/5511
EEČ: 2-43-47-2016

Žilina 17.02.2016

U Z N E S E N I E

Trestná vec: obv. **XXXXX**

Trestný čin: Prečin Usmrtenie podľa § 149 odsek 1 Trestného zákona číslo 300/2005 Zbierky zákonov v znení zákona číslo 1/2014 Zbierky zákonov

Rozhodol: prokurátor Okresnej prokuratúry Žilina

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

XXXXX

dátum narodenia: XXXXX

miesto narodenia: XXXXX

trvalé bydlisko: XXXXX XXXXX, Poľsko

väzba: nie

ktorý je trestne stíhaný pre trestný čin:

- Prečin Usmrtenie podľa § 149 odsek 1 Trestného zákona číslo 300/2005 Zbierky zákonov v znení zákona číslo 1/2014 Zbierky zákonov

na tom skutkovom základe, že:

dňa 05.09.2013 asi o 20.55 hodiny viedol po ceste I. triedy, číslo 11, km 427,200 v katastri obce Kysucký Lieskovec, okr. Kysucké Nové Mesto, nákladné motorové vozidlo zn. Mercedes XXXXX, evidenčného čísla XXXXX s prívesom zn. Eschen – Varel, evidenčného čísla XXXXX v smere od Čadce do Žiliny, pričom pri prechádzaní priameho úseku cesty pravou prednou a bočnou časťou vozidla narazil do chodca XXXXX, ktorý sa pohyboval rovnakým smerom ako motorové vozidlo, t.j. po pravej krajnici a ktorému spôsobil ťažké poranenie životne dôležitých orgánov následkom ktorých dňa 07.09.2013 o 05:50 hodine v nemocnici v Čadci podľahol,

pričom chodec XXXXX svojim konaním porušil ustanovenie § 52 ods. 1,3 zákona 8/2009 Z. z. o cestnej premávke

lebo tento skutok nie je trestným činom a nie je dôvod na postúpenie veci,.

Odôvodnenie:

V predmetnej veci bolo dňa 06.09.2014 začaté trestné stíhanie podľa § 199 ods.1 Trestného poriadku pre prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods.1 Trestného zákona, lebo na základe zistených skutočností bol dostatočne odôvodnený záver, že dňa 5.9.2013 v čase asi o 20.55 h došlo na ceste I. triedy č. 11 km 427,200 v katastri obce Kysucký Lieskovec k dopravnej nehode a to tak, že vodič XXXXX, nar. XXXXX, bytom XXXXX, ul. XXXXX XXXXX, Poľská republika riadil nákladné motorové vozidlo Mercedes XXXXX, evidenčné číslo XXXXX s prívesom Eschen – Varel, evidenčné číslo XXXXX po ceste I/11 v smere od Čadce do Žiliny a pri prechádzaní priameho úseku, v katastri obce Kysucký Lieskovec, pravou prednou časťou vozidla zachytil v tom istom smere po ceste idúceho chodca XXXXX, nar. XXXXX bytom XXXXX, ktorý bol po náraze odhodnený vpravo mimo cestu. XXXXX utrpel ťažké zranenie (krvácanie do mozgu, zlomeniny rebier, zlomeninu panvy, poranenie ľavých končatín) s dobou liečenia nad 42 dní. Na mieste bol prítomný znalec z odboru doprava cestná doc. XXXXX. Na vozidle Mercedes Benz bola spôsobená škoda vo výške približne 800,-- € majiteľovi firmy XXXXX, so sídlom XXXXX, ul. XXXXX Poľská republika.

Vzhľadom k tomu, že dňa 07.09.2013 o 05:50 hodine XXXXX utrpeným zraneniam v nemocnici v Čadci podľahol, bol prečin ublíženia na zdraví podľa § 157 ods.1 Trestného zákona pre kvalifikovaný na prečin usmrtenia podľa § 149 ods.1 Trestného zákona. Dňa 09.09.2013 bolo v zmysle § 156 ods.1 Trestného poriadku nariadené vykonanie prehliadky a pitvy nebohého XXXXX a súčasne boli podľa § 142 ods. 1 Trestného poriadku k tomuto účelu pribratí znalci z odboru zdravotníctva, XXXXX a XXXXX, Znalci v znaleckom posudku č. 40/2013 uviedli: „Chodec bol zrazený v vzpriamenej polohe, náraz jednoznačne smeroval do ľavej zadnej až bočnej plochy tela teda vozidlo ku nemu prichádzalo zozadu, *chodec sa pohyboval v tom istom smere ako nákladné motorové vozidlo. Zranenia – poranenie hlavy vzniklo kontaktom z pravým spätným zrkadlom resp. jeho konštrukciou a poranenia na ľavej strane trupu a končatinách vznikla kontaktom s oblasťou pravého predného rohu vozidla.* Bezprostrednou príčinou smrti chodca XXXXX bol pourazový šok a šok zo straty krvi pri mnohopočetných poraneniach orgánov. Vzhľadom na rozsah a charakter poranení životne dôležitých orgánov (mozog, pľúca, oblička), početnosť zranení a masívnu stratu krvi boli zranenia od prvopočiatku smrteľné. Smrť nastala v priamej príčinnej súvislosti so zraneniami utrpenými pri dopravnej nehode. Koncentrácia etanolu (hladina alkoholu) v krvi XXXXX v čase prijmu do nemocnice v Čadci dňa 5.9.2013 o 23.00 hodine bola 1,55g/kg.

Dňa 26.10.2013 bol uznesením v zmysle § 142 ods.1 Trestného poriadku pribráný znalec z odboru doprava cestná doc. XXXXX, PhD., ktorý vypracoval znalecký posudok č. 37/2013. V tomto posudku znalec zodpovedal na nasledovné otázky povereného príslušníka PZ, ODI Čadca:

V úvode mal stanoviť rýchlosť jazdy nákladného motorového vozidla Mercedes XXXXX, evidenčné číslo XXXXX s prívesom Eschen - Varel evidenčné číslo XXXXX na začiatku deja. Znalec túto otázku zodpovedal nasledovne:

Na začiatku nehodového deja bola rýchlosť vozidla Mercedes v rozpätí 83 až 88 km/h.

K otázke, čo bolo bezprostrednou príčinou nehody z technického hľadiska sa znalec vyjadril nasledovne:

Na základe skutočností uvedených v predchádzajúcich kapitolách tohto znaleckého posudku možno konštatovať, že technickou príčinou predmetnej dopravnej nehody bol nesprávny pohyb chodca po vozovke, ktorý vodičovi vozidla Mercedes vytvoril prekážku náhlu.

Vyhodnotenie technickej príčiny predmetnej dopravnej nehody bolo uskutočnené za predpokladu, že vodič vozidla Mercedes (v danom úseku a za daných okolností) sa môže pohybovať rýchlosťou tesne pod 90 km/h a teda nemusí predpokladať (v rozpore s pravidlami cestnej premávky) pohyb tmavo oblečeného chodca v koridore svojho pohybu a tejto skutočnosti nemusí prispôbiť rýchlosť svojej jazdy .

Konečné posúdenie, či v danom úseku vodič má, alebo nemá predpokladať tmavo oblečeného chodca je otázkou právnou, ktorú neprináleží riešiť technickému znalcovi.

Úlohou znalca bolo aj posúdiť techniku jazdy vodiča nákladného motorového vozidla Mercedes XXXXX, evidenčné číslo XXXXX s prívesom Eschen - Varel evidenčné číslo XXXXX K tejto otázke znalec uviedol:

Smerové vedenie

Vodič vozidla Mercedes pred zrážkou vozidlo viedol približne v strede pravého jazdného pruhu. Takéto smerové vedenie je možné z technického hľadiska považovať za správne.

Rýchlosť jazdy

Vodič vozidla Mercedes sa pohyboval v úseku mimo obce (kde bola maximálne povolená rýchlosť jazdy 90 km/h) rýchlosťou približne 83 až 88 km/h a to v okamihu pred zrážkou i v okamihu zrážky.

V zmysle výpovede vodiča jazdnej súpravy sa táto mala pohybovať s rozsvietenými stretávacími svetlami, pričom oproti vozidlu sa mali pohybovať ďalšie vozidlá. Pri jazde s rozsvietenými stretávacími svetlami (ktoré sú správne nastavené) je vozovka spravidla osvetlená do vzdialenosti 40 až 50 m. Rozhľadová vzdialenosť je teda 40 až 50 m. Rýchlosť primeraná rozhľadovej vzdialenosti 40 až 50 m je 59 až 69 km/h (pre reakčný čas 1 s, čas nábehu brzdného účinku 0,5 s a spomalenie 7 m/s²). Z uvedeného vyplýva, že vodič vozidla Mercedes sa pohyboval rýchlosťou vyššou, ako je rýchlosť primeraná rozhľadovej vzdialenosti. V prípade, že sa v koridore pohybu vozidla nachádza chodec, ktorý je oblečený v tmavom oblečení, potom je viditeľný na vzdialenosť menšiu, ako je rozhľadová vzdialenosť. Tmavo oblečený chodec splýva s pozadím (vozovkou) a viditeľný je až vtedy, keď je vozovka osvetlená do určitej vzdialenosti za chodcom, čím medzi vozovkou a nohami chodca vznikne svetelné rozhranie, ktoré môže byť zo strany vodiča rozpoznateľné. Ako bolo uvedené v príslušnej kapitole tohto znaleckého posudku dynamická dohľadová vzdialenosť na daného chodca pri stretávacích svetlách a jazde protiúdcích vozidiel bola cca 24 až 28 m. Rýchlosť primeraná uvedenej dohľadovej vzdialenosti (24 až 28 m) je 42 až 46 km/h (pre reakčný čas 1 s, čas

nábehu brzdného účinku 0,5 s a spomalenie 7 m/s²). Pre konečné vyhodnotenie techniky jazdy vodiča vozidla Mercedes z hľadiska jeho rýchlosti jazdy je potrebné zodpovedať otázku právnu a to, či v danom úseku (mimo obce s vyznačenými krajinami) má predpokladať tmavo oblečených chodcov nachádzajúcich sa (v rozpore s pravidlami cestnej premávky) v oblasti vozovky a tejto skutočnosti prispôbiť rýchlosť svojej jazdy, teda jazdiť rýchlosťou do 42 až 46 km/h. V prípade, že vodič uvedenú povinnosť má, potom technika jazdy vodiča z hľadiska rýchlosti jazdy nebola správna. V prípade, že vodič nemá povinnosť predpokladať tmavo oblečených chodcov nachádzajúcich sa (v rozpore s pravidlami cestnej premávky) v oblasti vozovky a tejto skutočnosti prispôbiť rýchlosť svojej jazdy a môže za daných okolností jazdiť rýchlosťou tesne pod 90 km/h, potom technika jazdy vodiča z hľadiska jeho rýchlosti bola správna. Podľa názoru spracovateľa tohto znaleckého posudku je nelogické, aby mal vodič predpokladať v úseku mimo obce s dostatočne širokou krajinou pohyb tmavo oblečených chodcov v koridore svojho pohybu (teda v rozpore s pravidlami cestnej premávky). Ak by mal vodič neustále prispôbovať rýchlosť jazdy tejto skutočnosti, potom by pri míňaní sa s protiúdúcimi vozidlami (a prepnutím na stretávacie svetlá) musel vždy znížiť rýchlosť svojej jazdy na cca 42 km/h.

Včasnosť reakcie

Z výpovede vodiča vozidla Mercedes vyplýva, že chodca pred zrážkou nevidel a reagoval až na skutočnosť, že došlo k nárazu. Techniku jazdy vodiča z hľadiska jeho včasnosti reakcie teda možno považovať za nesprávnu, nakoľko na chodca reagoval oneskorene a to o cca 1 až 1,25 s (v závislosti na dohľadovej vzdialenosti na daného chodca a rýchlosti pohybu vozidla).

Svedkyňa XXXXX, matka nebohého XXXXX sa k predmetnej dopravnej nehode nevedela vyjadriť a po poučení podľa § 46 Trestného poriadku sa ako poškodená pripojila k trestnému konaniu a žiada náhradu škody, ktorá jej vznikla v súvislosti s pohrebom jej syna XXXXX a to vo výške minimálne 2000,--€.

Po zistení uvedených skutočností zo znaleckých posudkov bolo dňa 23.03.2014 podľa § 206 ods. 1 Trestného poriadku vznesené obvinenie XXXXX XXXXX, nar. XXXXX, trvale bytom XXXXX, ul. XXXXX, Poľská republika, za prečin usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Trestného zákona. Vodič XXXXX na tom skutkovom základe, že svojím konaním porušil ustanovenia § 3 ods. 2 písm. a) (účastník cestnej premávky je povinný správať sa disciplinovane a ohľaduplne, aby neohrozil bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky; pritom je povinný prispôbiť svoje správanie najmä stavebnému a dopravno-technickému stavu cesty, situácii v cestnej premávke a svojím schopnostiam) a § 4 ods.1. písm. c) zákona č. 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov (vodič je povinný venovať sa plne vedeniu vozidla a sledovať situáciu v cestnej premávke) zák. č. 8/2009 o cestnej premávke a o zmene a doplnení niektorých zákonov.

K vypracovanému znaleckému posudku č. 37/2013 bol doc. XXXXX, PhD, dňa 15.07.2015 a 10.11.2015 vypočutý na zápisnicu o výsluchu znalca, kde vo svojich výpovediach konkretizuje, že k zabráneniu dopravnej nehody bezpečným obídením chodca tak, aby nedošlo k ohrozeniu protiúdúcich vodičov, teda aby žiadna časť vozidla Mercedes nezasahovala do protismerného jazdného pruhu uvádza: „ Aby došlo k bezpečnému minutiu vozidla a chodca, musela by byť pri veľmi malej rýchlosti vozidla Mercedes (menšej ako 5 km/h) dodržaný bočný odstup od chodca

cca 60 cm vzhľadom k šírke vozidla Mercedes, ktorá je 2,5m, zo šírkových pomerov na vozovke možné konštatovať, že zabránenie dopravnej nehody obídením chodca s dodržaním bezpečného odstupu od chodca, tak aby vozidlo nezasahovalo do protismerného jazdného pruhu v tomto prípade neexistuje. Vozidlo by muselo uskutočniť aspoň čiastočný prejazd do protismerného jazdného pruhu a to i v prípade, že by sa pri míňaní s chodcom pohyboval rýchlosťou do 5 km/h, čiže toto zabránenie je totožné z hľadiska rýchlosti vozidla Mercedes ako zabránenie dopravnej nehode pri včasnej reakcii a vyrovnaním rýchlosti vozidla a chodca.“ Čo sa týka dohľadovej vzdialenosti na mieste dopravnej nehody uvádza, že bolo vykonané meranie dohľadovej vzdialenosti na tmavo oblečeného figuranta s odhalenými nohami od oblasti kolien smerom nadol, pričom bolo zistené, že statická dohľadová vzdialenosť na takto oblečeného chodca bola približne 28 metrov. Toto meranie bolo vykonané nie s úplne zhodným oblečením, nakoľko pri meraní nebol k dispozícii skutočný odev chodca, iba jeho opis vodiča vozidla Mercedes. Až po predložení spisového materiálu bolo zistené, že na zadnej časti vrchného oblečenia chodca sa nachádzali dve biele oblasti ako aj červeno žltý nápis. V znaleckom posudku tiež konštatuje, že vzhľadom k tomuto rozdielu oblečenia bola skutočná statická dohľadová vzdialenosť iná oproti nameranej a to väčšia bez exaktného merania daného oblečenia s použitím predmetného vozidla nie je možné jednoznačne a exaktne určiť o koľko by bola väčšia. Avšak ďalšia analýza bola spracovaná za predpokladu, že zväčšenie dohľadovej vzdialenosti spôsobenej rozdielnosťou oblečenia pri meraní a skutočného oblečenia chodca bola približne 30 až 35 m. To znamená viac ako to bolo namerané pri meraní dohľadovej vzdialenosti. ako vyplýva zo strany č. 23 – 24 znaleckého posudku, *chodec vytvoril vodičovi prekážku z technického hľadiska náhlu*. Toto konštatovanie vychádza z merania dohľadovej vzdialenosti na chodca, ktoré bolo vykonané tesne po dopravnej nehode, nebolo však úplne zhodné oblečenie figuranta v porovnaní s odevom chodca, nakoľko nebolo známe presné oblečenie vzhľadom k tejto odchýlke bola upravená nameraná statická vzdialenosť dohľadu na stretávacie svetlá. Zo znaleckého posudku tiež vyplýva, že vodič by pred chodcom zastavil iba v prípade ak by sa pohyboval rýchlosťou do cca 46 - 50 km/h. Rýchlosť primerané rozhladu bola 59 – 69 km/h. *Vodič by teda ani jazdou rýchlosťou primeranou rozhladu dopravnej nehode nezabránil a preto mu bola vytvorená prekážka náhla*.

Prečinu usmrtenia podľa § 149 ods. 1 Trestného zákona sa dopustí ten, kto inému z nedbanlivosti spôsobí smrť.

Podľa § 16 Tr. zák. trestný čin je spáchaný z nedbanlivosti, ak páchatel'

a) vedel, že môže spôsobom uvedeným v tomto zákone porušiť alebo ohroziť záujem chránený týmto zákonom, ale bez primeraných dôvodov sa spoliehal, že také porušenie alebo ohrozenie nespôsobí, alebo

b) nevedel, že svojím konaním môže také porušenie alebo ohrozenie spôsobiť, hoci o tom vzhľadom na okolnosti a na svoje osobné pomery vedieť mal a mohol.

Trestný zákon vymedzuje nedbanlivostné zavinenie pri neexistencii vôľovej zložky pomocou zložky vedomia, ktorá buď je alebo nie je. Kvalitatívny rozdiel oproti

úmyselnému zavineniu je vo vôľovej zložke, ktorá u nedbanlivosti chýba alebo tu nie je vôľa spáchať trestný čin (konanie samo o sebe však i tu je aktom vôle páchatel'a). Všetky trestné činy, u ktorých postačí nedbanlivosť je možné spáchať s vedomou nedbanlivosťou alebo s nedbanlivosťou nevedomou.

Pri vedomej nedbanlivosti páchatel' vedel, že môže spôsobom, v Trestnom zákone uvedeným, porušiť alebo ohroziť záujem chránený týmto zákonom, ale bez primeraných dôvodov sa spoliehal, že takýto následok nespôsobí. Vedomá nedbanlivosť je budovaná na vedomí možnosti vzniku následku, čo je schopnosť páchatel'a rozpoznať a zhodnotiť okolnosti, ktoré vytvárajú možné nebezpečenstvo pre záujem chránený Trestným zákonom.

Pri nevedomej nedbanlivosti sa vychádza z možnosti znalosti, ktorá sa skúma na základe objektívnych okolností spojených so skutkom a subjektívnych dispozícií konkrétneho páchatel'a, pretože Trestný zákon zakladá zodpovednosť za trestné činy spáchané z nevedomej nedbanlivosti na povinnosti, ale súčasne i na možnosti predvídať spôsobené poruchy alebo ohrozenie záujmu chráneného Trestným zákonom.

Kritériom nedbanlivosti v oboch ich formách je zachovanie určitej miery opatrnosti páchatel'ov. Miera opatrnosti je daná spojením objektívneho a subjektívneho hľadiska pri predvídaní spôsobení poruchy alebo ohrozenia záujmu chráneného zákonom.

Objektívne vymedzenie miery opatrnosti vyžaduje od každého spravidla rovnakú mieru opatrnosti. Iba výnimočne žiada od niektorých skupín osôb vykonávajúcich určité povolanie alebo zamestnanie (napr. lekár alebo vodič) určitú vyššiu mieru opatrnosti, ktorá je však potom zase rovnaká u každého kto takéto povolanie alebo zamestnanie vykonáva. Rozsah opatrnosti je potrebné skúmať vo zvláštnych predpisoch napr. zákon o bezpečnosti práce, zákon o premávke na pozemných komunikáciách. *Vyššiu mieru opatrnosti, než aká vyplýva z bezpečnostných predpisov a z ďalších uznávaných pravidiel, nemožno po páchatel'ovi v žiadnom prípade požadovať.*

Subjektívne vymedzenie miery opatrnosti vyžaduje, aby mimo miery povinnej opatrnosti (objektívne kritérium) bolo i subjektívne vymedzenie, ktoré spočíva v miere opatrnosti, ktorú je páchatel' schopný vynaložiť v konkrétnom prípade.

Pri posudzovaní subjektívnej miery opatrnosti je potrebné zvažovať jednak vlastnosti, skúsenosti, znalosti a okamžitý stav páchatel'a a jednak okolnosti konkrétneho prípadu, či už existujú nezávisle na konaní páchatel'a alebo sú ním vyvolané (prostredie a okolnosti spáchaného činu, najmä miesto a čas činu, viditeľnosť, poveternostné podmienky, stav a povrch vozovky, výhľadové pomery, mimoriadny priebeh udalosti a pod.).

Spáchanie trestného činu podľa § 149 ods. 1 Trestného zákona v súvislosti s dopravnou nehodou predpokladá, aby porušenie dopravného predpisu bolo v príčinnej súvislosti s dopravnou nehodou.

Vykonaným dôkazmi jednotlivo a v ich súhrne bolo zistené, že jednotliví účastníci nehody, ktorá sa stala dňa 05.09. 2013 asi o 20.55 h na ceste I/11 v km

427,200 v katastri obce Kysucký Lieskovec, okres Kysucké Nové Mesto, porušili ustanovenie zákona 8/2009 Z. z. o cestnej premávke a to v nasledovných paragrafoch:

Vodič XXXXX § 16 ods. 1 - Vodič je povinný rýchlosť jazdy prispôbiť najmä svojim schopnostiam, vlastnostiam vozidla a nákladu, poveternostným podmienkam, stavu a povahe vozovky a iným okolnostiam, ktoré možno predvídať. Vodič smie jazdiť len primeranou rýchlosťou, aby bol schopný zastaviť vozidlo na vzdialenosť, na ktorú má rozhľad, pretože znalecký preukazovaním bolo dokázané, že išiel rýchlosťou vyššou než aká je potrebná na bezpečné zastavenie vozidla pri použití stretávacích svetiel, avšak z technického aj právneho hľadiska toto porušenie pravidiel zo strany vodiča nevedlo k vzniku dopravnej nehody. *Z právneho hľadiska nemožno požadovať od vodiča, pohybujúceho sa s vozidlom mimo obce, v noci, aby pri pravej strane krajnice predvídal pohyb tmavo oblečených chodcov bez reflexných prvkov. Na pohyb chodcov ho neupozorňovalo žiadne dopravné značenie ani konkrétna situácia v cestnej premávke, napr. výstražný trojuholník na ceste signalizujúci nehodu alebo poruchu vozidla a teda predpoklad, že sa po ceste budú pohybovať chodci.*

Hlavnou a rozhodujúcou príčinou vzniku predmetnej dopravnej nehody bolo hrubé porušenie pravidiel cestnej premávky zo strany chodca XXXXX, ktorý sa pohyboval po pravej krajnici bez reflexných prvkov a nemal ani oblečený reflexný bezpečnostný odev, teda sa pohyboval po nesprávnej strane vozovky a nemal na sebe zákonom stanovené reflexné prvky či oblečenie. Svojim konaním tak porušil ustanovenie § 52 ods. 1, 3 vyššie citovaného zákona o cestnej premávke:

(1) Chodec je povinný používať predovšetkým chodník. Po chodníku sa chodí vpravo. *Tam, kde chodník nie je alebo kde je neschodný, chodí sa po ľavej krajnici; tam, kde nie je krajnica alebo kde je krajnica neschodná, chodí sa čo najbližšie pri ľavom okraji vozovky.* To platí aj pre chodca, ktorý nesie predmet, ktorým by mohol ohroziť premávku na chodníku alebo na krajnici.

(3) Chodci smú ísť po krajnici alebo po okraji vozovky najviac dvaja vedľa seba, ak tým najmä za zníženej viditeľnosti alebo za zvýšenej premávky neohrozia alebo neobmedzia cestnú premávku; to neplatí pre osoby, ktoré sa pohybujú po krajnici alebo po okraji vozovky na lyžiach, korčuliach, kolobežke, skejtborde alebo na obdobnom športovom vybavení, ktoré sa môžu pohybovať len v rade za sebou. *Za zníženej viditeľnosti musí mať chodec idúci po krajnici alebo po okraji vozovky na sebe viditeľne umiestnené reflexné prvky alebo oblečený reflexný bezpečnostný odev.*

Vzhľadom k vyššie uvedenému som podľa § 215 ods. 1 písm. b) Tr. por. trestné stíhanie obv. Radoslawa XXXXX zastavil.

Poučenie:

Proti tomuto uzneseniu je prípustná sťažnosť, ktorú možno podať u prokurátora okresnej prokuratúry do troch dní od oznámenia uznesenia. Sťažnosť má odkladný účinok.

Mgr. Marek Sinčák
prokurátor