

РЕШЕНИЕ

№ 1

гр. Бургас, 06.01.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД – БУРГАС в публично заседание на десети октомври през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Пламен Анг. Синков

Членове: Светла М. Цолова
Петя Ив. П. Дакова

при участието на секретаря М. Д. Димова
в присъствието на прокурора М. Ан. Д.
като разгледа докладваното от Петя Ив. П. Дакова Въззивно наказателно дело от общ характер № 20222000600127 по описа за 2022 година

С присъда № 5/28.02.2022г. , постановена по НОХД № 431/2021г., Окръжен съд – Сливен е признал подсъдимия И. И. Д., ЕГН ***** за НЕВИНОВЕН в това, че на 25.07.2020 г. на път SLV-1112, км.31, в землището на гр. Сливен, при управление на МПС - лек автомобил „Фолксваген Голф“ с рег. № СН АС, нарушил правилата за движение по пътищата, визирани в чл.21, ал.1 от ЗДвП; чл.20, ал.2, изр.2 от ЗДвП и чл.16, ал.1, т.1 от ЗДвП, и по непредпазливост причинил смъртта на две лица – Ц. И.а П., на .. и на П. И. П., на .. - двамата от гр. Сливен, и средна телесна повреда на едно лице, а именно на З.Й. И.а, на ..., от с. Чинтулово, общ. Сливен, изразяваща се в трайно затрудняване движенията на долен ляв крайник, поради което го оправдал по предявеното му обвинение за извършено престъпление чл.343, ал.4, вр. ал.3, б.„б“, предл.1, вр. ал.1, вр. чл.342, ал.1 от НК.

С присъдата ОС-Сливен се е произнесъл и по веществените доказателства по делото, постановявайки след влизането ѝ в сила лек автомобил марка „Сеат Ибиза“ с рег. № СН...НС – да се върне на наследниците на Ц. И.а П. – И. П. И., ЕГН ***** и М. П. А., ЕГН ***** или упълномощен от тях представител, а лек автомобил марка

„Фолксваген Голф“ с рег.№ СН....АС да се върне на подсъдимия И. И. Д..

Срещу акта на първата инстанция в законоустановения срок е постъпил въззивен протест от прокурор при ОП-Сливен, с оплакване за неговата неправилност. Излагат се съображения за пороци в процесуалната дейност на първата инстанция по анализ и оценка на доказателствата, за които се сочи, че са довели до неправилно приложение на материалния закон. Твърди се безспорна установеност по делото на фактите, разкриващи допуснати от подсъдимия Д. нарушения на пътните правила по чл.21, ал.1 от ЗДвП, чл.20, ал.2, изр.2 от ЗДвП и чл.16, ал.1, т.1 от ЗДвП, както и на съществуващата пряка причинна връзка между тези негови нарушения и настъпилите вредоносен резултат. На основание горното се претендира, че подсъдимият Д. следва да понесе наказателна отговорност за извършено престъпление по транспорта съобразно квалификацията на деянието, дадена в обвинителния акт. Направено е искане за отмяна на присъдата и постановяване на нова, с която подс. Д. да бъде признат за виновен и осъден по предявеното му обвинение по чл.343, ал.4, вр. ал.3, б.„б“, предл.1, вр. ал.1, вр. чл.342, ал.1 от НК.

В допълнително писмено изложение, представено от прокурора в срока по чл.320 ал.4 от НПК, се излагат пространни съображения в подкрепа на оплакването за неправилност на постановения съдебен акт поради необоснованост на фактическите констатации, допуснати съществени нарушения на процесуалните правила и неправилно приложение на закона. Поддържа се, че възприетите от съда изводи за приложимост в казуса на чл.15 от НК, са необосновани. Аргументира се погрешна преценка на съда относно момента на възникване на опасността за водача Д., дължимото от последния поведение при възникване на процесната критична ситуация и съществуването на причинно-следствена връзка между вменените му като нарушени правила от ЗДвП и настъпилите вредни последици. Изтъква се, че по делото са събрани доказателства за възникването на опасност за движението в един по-ранен момент – когато л.а. „Сеат Ибиза“ се е намирал на разстояние от около един метър от границата на пътното платно, към който момент водачът Д. е имал видимост към него и е могъл да го възприеме в насоченото му движение към пътното платно. Позовавайки се в тази връзка на заключението на изготвената по делото тройна АТЕ и разясненията, дадени от вещото лице К. в съдебно заседание на 28.02.2022г., прокурорът

подчертава, че при своевременно предприети към посочения момент действия от подсъдимия по спиране съобразно правилото по чл.20, ал.2 от ЗДвП и запазване на движението в собствената лента от негова страна, сблъсък между двата автомобила се установява, че не би настъпил. Възразявайки срещу преценката на първостепенния съд за наличие в случая на хипотеза на „случайно деяние“ по чл. 15 от НК, прокурорът сочи, че при анализа на данните по делото същият не е съобразил изведените в автотехническата експертиза технически причини за настъпване на ПТП, както и условията, описани в същата експертиза, при които произшествието би могло да бъде предотвратено. Поддържа, че с пренебрегването на експертното заключение по АТЕ, както и с неправилното тълкуване на реакцията на водача Д. при възникване на опасността на пътя като спасителна маневра, съдът е достигнал до погрешен извод, че последният няма вина за настъпването на ПТП. Без внимание от страна на съда сочи, че е останало обстоятелството, че поведението на подсъдимия като водач на МПС не е съответно на предписанията на закона, в който случай разпоредбата на чл.15 от НК се явява неприложима. Твърди на следващо място, че съдът неправилно е изключил от доказателствената маса като негоден доказателствен източник протокола за проведен следствен експеримент, обективиращ параметрите на видимост на водача Д. към пътя, по който се е движил автомобилът на пострадалите, неотчитайки, че посоченото следствено действие е извършено по правилата на чл. 166-168 от НПК. Некредитирането на резултатите от проведения следствен експеримент, които са послужили като основа на автоекспертите при анализа на пътната обстановка, както и несъобразяването от съда с константната съдебна практика, относима към преценката за началния момент на възникване на опасността за движението - Тълкувателно решение № 28/28.11.1984 г. по н. д. № 10/1984 г., ОСНК, прокурорът изтъква, че е довело до неправилно заключение за несъставомерност на инкриминираното деяние по текста на повдигнатото срещу Д. обвинение. Застъпвайки на основата на собствен анализ на доказателствата по делото позиция за несъмнена доказаност на тезата на обвинението, прокурорът предлага въззивният съд да отмени оправдателната присъда на ОС-Сливен и да постанови нова, осъдителна такава, алтернативно - да върне делото на първа инстанция за ново разглеждане от друг състав на съда.

Първоинстанционната присъда е обжалвана и от частните обвинители

М. П. А. и И. П. И., чрез упълномощения им повереник – адвокат Ц. В. от САК, с доводи за неправилност поради необоснованост на фактическите изводи, допуснати съществени нарушения на процесуалните правила и протИ.речието ѝ с материалния закон. Депозираната бланкетна жалба е допълнена с представени в срока по чл. 320, ал.4 от НПК две писмени изложения, съдържащи аргументация в подкрепа на заявеното оплакване за неправилност на акта на първата инстанция. Изтъква се, че присъдата е постановена при нарушаване на принципа за обективно, всестранно и пълно изясняване на обстоятелствата по делото. Поддържа се, че изслушаната в хода на процеса автотехническа експертиза не е дала отговор на въпроси, които имат съществено значение за правилното решаване на делото – вещите лица не са направили изчисления, на основата на които да се извърши преценка за възможността на водача Д. да предотврати удара, ако се приеме, че опасността за него е възникнала в по-ранен момент. Твърди се, че не е изследвано обстоятелството дали реакцията на подсъдимия в конкретната пътна ситуация е била своевременна и технически правилна. Критика е отправена и към подхода на съда при анализа и оценката на доказателствената наличност. Сочи се, че съдът не е анализирал в пълнота всички събрани по делото доказателства, че приоритет е даден само на доказателствените източници, подкрепящи защитната теза на подсъдимия, а останалите доказателства, които ползват обвинението, са останали без надлежно обсъждане. Аргументира се неправилен отказ на съда да кредитира данните, обективирани в протокола за проведен следствен експеримент, за които се изтъква, че разкриват възможността на подсъдимия да възприеме лекия автомобил „Сеат Ибиза“ в един по-ранен момент. Възражава се срещу приетото от първата инстанция, че моментът на възникване на опасността е навлизането на л.а. „Сеат Ибиза“ в лентата за движение на л.а. „Фолксваген Голф“, управляван от подсъдимия. Фактическите данни в тази насока се твърди, че са превратно тълкувани, като не е отчетена липсата на реакция от страна на водача Д. при възприемане на опасността на пътя съобразно задължението му по чл.20, ал.2 от ЗДвП. Съдът е упрекнат в това, че не е съобразил богатата съдебна практика на ВС и ВКС, даваща тълкуване на понятието „опасност на пътя“, както и по въпроса за началния момент, от който възниква задължението на водача да предприеме мерки за безопасност. Твърди се, че фактическите констатации на първостепенния съд относно

момента на възникване на опасността за движението напълно пренебрегват указанията, дадени в т.6 на Тълкувателно решение № 28/28.11.1984 г. по н. д. № 10/1984 г., ОСНК и поради това се явяват неправилни. Изтъквайки, че на основата на събраните по делото доказателства се установява подсъдимият Д. да е реализирал всяко от нарушенията на пътните правила, описани в обвинителния акт, частните обвинители претендират за отмяна на постановената оправдателна присъда и постановяване на нова, с която същият да бъде признат за виновен и осъден по предявеното му обвинение за извършено транспортно престъпление.

В съдебно заседание пред въззивната инстанция представителят на Апелативна прокуратура – Бургас поддържа протеста на прокурора от ОП-Сливен. Изтъква, че с постановяването на оправдателна присъда по обвинението срещу подсъдимия Д. за извършено транспортно престъпление, ОС-Сливен е допуснал несправедливост, както по отношение на фактическите обстоятелства, така и относно правните изводи. Счита, че неправилно е намален доказателствения обем с изключване поради негодност на протокола за следствен експеримент, констатациите в който сочи, че способстват проверката не само на показанията на Д. в качеството му на свидетел, но и на обстоятелства, описани в протокола за оглед на местопроизшествието. Заключение на първостепенния съд за приложимост в казуса на чл.15 от НК, намира за неправилно и несъответно на доказателствата по делото. Подчертава, че институтът на случайното деяние е приложим само в случаите, когато поведението на дееца е било правомерно и не са допуснати нарушения на правилата за движение, намиращи се в причинна връзка с настъпилото произшествие. В конкретиката на казуса сочи, че е установено подсъдимият да е управлявал МПС със скорост от 98 км/час, надвишаваща максимално разрешената от 90 км/час, с което сам се е поставил в невъзможност да възприеме своевременно автомобила на пострадалата и да предотврати удара. Намира, че констатациите на съда относно началния момент на възникване на опасността, дължимото поведение на подсъдимия и причинно-следствената връзка между допуснатите от него нарушения на правилата за движение по пътищата и настъпилия съставомерен резултат, са неправилни, тъй като не съответстват на установените по делото факти. Представената в тройната АТЕ вариантност на обстановката на ПТП сочи, че съдът некоректно е интерпретирал, придавайки ѝ предположителен характер.

Критикувайки съдебната оценка на заключението на изготвената АТЕ, прокурорът изтъква, че изборът на един от описаните в него варианти е поставен в зависимост от преценката за началния момент на възникване на опасността. Пзовавайки се в тази връзка на ТР № 28 от 28.11.1984г. по н.д. № 10/1984г. на ОСНК на ВС, застъпва становище, че автомобилът, управляван от пострадалата П., е представлявал опасност за движещия се по главния път л.а. „Фолксваген Голф“, управляван от подсъдимия, не в момента на навлизането му по платното за движение, а в един по-ранен момент – когато се е движил по страничния черен път, с явното намерение за излизане от него и навлизане в главния път. При тази фактология счита, че причината подсъдимият да не възприеме опасността на пътя е именно високата скорост, с която същият е управлявал автомобила, а не съществуващите в района на ПТП телена ограда, бетонни колове и растителност, ограничаващи частично неговата видимост към черния път. Поради това и основавайки се на заключението на автоекспертите в неговата вариантност, прокурорът намира, че допуснатото от подсъдимия нарушение на режима на скоростта стои в пряка причинна връзка с настъпилите вредни последици.

В становището си относно правната квалификация на деянието, прокурорът посочва, че запълващата бланкета на чл. 343 от НК норма на чл.21 от ЗДвП се явява специална спрямо чл.20 от ЗДвП, поради което и в условията на конкуренция помежду им, какъвто е настоящият случай, приложима се явява специалната такава по чл. 21 от ЗДвП. В този смисъл счита, че обвинението срещу Д. следва да бъде коригирано. Въведения в обвинението състав на нарушение по чл. чл.16, ал.1, т.1 от ЗДвП, прокурорът намира за реализиран от страна на подсъдимия, тъй като действията на последния по навлизане в насрещната лента за движение според него не отговарят на критериите за „спасителна маневра“, възприети в ТР № 106/1983г. на ОСНК на ВС. С горните съображения прокурорът пледира за отмяна на постановената оправдателна присъда и постановяване на нова осъдителна, с която И. Д. да бъде признат за виновен и осъден с наказание лишаване от свобода за срок от три години, изпълнението на което при условията на чл.66 от НК да бъде отложено за изпитателен срок от пет години, както и на основание чл.343г от НК да бъде лишен от право да управлява МПС за срок от три години.

Жалбоподателите – частни обвинители И. И. и М. А., не се явяват пред

въззивния съд, редовно призовани. Същите се представляват от упълномощения повереник – адвокат Ц. В. от САК, която в съдебно заседание поддържа подадената въззивна жалба ведно с доводите, развити в нея и в допълнителните писмени изложения по чл.320, ал.4 от НПК. Повереникът се солидаризира с позицията на представителя на БАП относно очертаната на основата на доказателствата по делото фактология по казуса и приложимото право. Изтъква, че данните по делото с категоричност разкриват допуснати от подсъдимия Д. нарушения на правилата за движение по пътищата, които стоят в причинна връзка с настъпилия вредоносен резултат. Поради това намира, че постановената оправдателна присъда е неправилна. Пледира за отмяна на акта на първата инстанция и осъждане на дееца по обвинението за извършено транспортно престъпление.

Пред въззивния съд подсъдимият И. И. Д. се явява лично и с упълномощения защитник – адв. С. С. от АК-Сливен, който ангажира становище за обоснованост и законосъобразност на присъдата на ОС-Сливен. Изразявайки несъгласие с възраженията, повдигнати в протеста на прокурора и въззивната жалба на частните обвинители, защитникът изтъква, че въпросите, касаещи момента на възникване на опасността на пътя и реакцията на водача Д., са били подробно изследвани в хода на съдебното следствие и поради това изводите на съда в тази насока се явяват напълно обосновани. Акцентираща върху становищата на вещите лица по АТЕ, според които причината за настъпване на ПТП са неправилните действия на водачката на л.а.“Сеат Ибиза“ – пострадалата П.. Поддържа, че за подсъдимият не е съществувала обективна възможност да възприеме движението на л.а. “Сеат Ибиза“ по време на движението му по черния път, поради което и опасността за него е възникнала едва с появата на автомобила на пътното платно. Реакцията на подсъдимия към този момент със завИ.е волана наляво сочи, че е израз на усилията му да предотврати сблъсъка и поради това навлизането на управлявания от него лек автомобил в насрещната лента не може да му се вмени като вина, съответно и не би могло да се приеме, че е причина за настъпване на ПТП. Счита, че установената по експертен път превишена скорост на движение на водача Д., не стои в причинна връзка с настъпилия вредоносен резултат. Относно проведенения следствен експеримент намира, че резултатите от него няма да доведат до промяна на фактическите положения, възприети от съда, тъй като изследваните в хода на същия три позиции на

възприемане на опасността са показали, че пострадалите попадат в опасната зона за спиране на автомобила. Моли за потвърждаване на оправдателната присъда.

Упражнявайки правото си на лична защита, подсъдимият Д. се присъединява към становището на своя защитник и моли за потвърждаване на оправдателната присъда.

Въззивният протест, изходящ от прокурор при ОП-Сливен и въззивната жалба, подадена от повереника на частните обвинители И. И. и М. А., като подадени от лица, с правата по чл.318, ал.2 и ал.6 от НПК, в посочения в чл.319, ал.1 от НПК петнадесетдневен преклузивен срок за обжалване, срещу оспорим по реда на въззивния контрол съдебен акт, се установяват като процесуално допустими и следва да бъдат разгледани по същество.

Бургаският апелативен съд, след цялостна проверка на присъдата, независимо от основанията, посочени от страните и в предмета и пределите на въззивната проверка по чл.313 и чл.314 НПК, намира протеста и жалбата за неоснователни.

Производството пред първоинстанционния съд е протекло по реда на глава XXVII от НПК при условията на чл. 371, т. 1 от НПК. Подсъдимият Д. и неговият защитник, както и частните обвинители и техният повереник са изразили съгласие да не се провежда разпит на свидетелите З.Й. И.а, И. Д. И., Р.А.Р., С.Н.Д., Б.Г. И., както и на вещите лица: М. В.а П., извършила химически експертизи – протокол № 113/28.07.2020г. и протокол № 114/28.07.2020г., В.Г. и Б.М., извършили съдебна химикотоксикологична /токсикохимична/ експертиза, д-р Й.С., извършил съдебномедицинска експертиза по писмени данни № 230/2020г., д-р Т.Ч., извършил съдебномедицински експертизи на труп № 143/2020г. и № 130/2020г. и доц. д-р инж. Х. В. У., извършил автотехническа експертиза – основна и допълнителна, а при постановяване на присъдата непосредствено да се ползва съдържанието на съответните протоколи за разпит и експертните заключения от досъдебното производство. При съблюдаване на предпоставките, регламентирани в чл. 372, ал. 3 от НПК, ОС-Сливен е одобрил изразеното съгласие за съкратена процедура, приемайки че съответните действия по разследването са извършени при условията и по реда, предвидени в НПК. В условията на проведеното съкратено съдебно следствие по т.1 на чл. 371 от

НПК, първоинстанционният съд е провел разпит единствено на вещите лица Х. В. У., С. М. К. и В. К. Ш., изготвили в състав назначената по делото тройната автотехническа експертиза. Протоколите за разпит на посочените по-горе свидетели и експертните заключения, по отношение на които одобрил съгласието на страните да не се изслушват непосредствено, както и писмените доказателствени материали, съдът приобщил чрез прочитането им по реда на чл. 283 от НПК.

Анализирайки доказателствената наличност по делото, окръжният съд правилно е изяснил делото от фактическа страна. Извършвайки собствена преценка на всички относими към предмета на делото гласни, писмени и веществени доказателства и доказателствени средства, сред които и приобщените такива в хода на въззивното съдебно следствие – писмени /веществени/ доказателствени материали – фотоснимки, изготвени при извършения на 25.07.2020г. оглед на местопроизшествие, обясненията на подс.Д., и допълнителните разяснения на вещите лица Х. В. У., С. М. К. и В. К. Ш. при повторното им изслушване във връзка с изготвената от тях тройна автотехническа експертиза, въззивният съд не намери основание за внасяне на корекция в изводите на първата инстанция по фактите, очертани в мотивите към атакувания съдебен акт.

От фактическа страна по делото се установява следното:

Подсъдимият И. И. Д. е роден на ... в гр. Сливен, български гражданин, завършил основно образование, неосъждан, семеен, с адрес по местоживееене в с. Чинтулово, общ. Сливен. Същият е правоспособен водач на МПС от 27.04.2005 г., притежаващ към датата на деянието свидетелство за управление на МПС №282667776, валидно до 23.03.2025г. за категории В, М, АМ. Като водач на МПС, подс. Д. е бил няколкократно санкциониран по административен ред за нарушения на ЗДвП, извършени в периода 2007г.-2013г. /спр. т.1, л.83-84 от ДП/.

На 25.07.2020г. подсъдимият, заедно с баща си - свид. И. Д. И., майка си - свид. З.Й. И.а и двете си дъщери - Й., на .. и З., на ..., отишли на пазар в гр.Сливен. До града семейството се придвижило с лек автомобил марка „Фолксваген Голф“ с рег. № СН АС, който се управлявал от подсъдимия.

Около 12:00ч. на същата дата подс.Д. и придружаващите го членове на семейството му тръгнали да се прибират с автомобила обратно към дома си в

с.Чинтулово. Водач на лекия автомобил бил подс.Д., на предна дясна седалка до него пътувал баща му - свид. И., а на задната седалка били майка му – свид. И.а и двете му дъщери. Превозното средство си движило по път „SLV-1112“, времето било слънчево, видимостта - нормална, а пътната настилка суха. В района на км.31 в землището на гр.Сливен пътят, по който се движел управлението от подсъдимия автомобил, минавал по мост над циментов напоителен канал. Непосредствено преди моста, вдясно по посока на движение на автомобила на подс. Д. имало земен /черен/ път, който водел до лозови масиви. В участъка преди черния път, също вдясно, се намирала ограда от бетонни колове и мрежа, в основата на която ограда имало средно висока растителност. Платното за движение в района било с дребнозърнеста асфалтова настилка, хоризонтално разположено, с две ленти за движение, по една във всяка посока /всяка с широчина 2,70м/, разделени с хоризонтална маркировка – единична прекъсната линия. Вдясно и вляво от пътното платно се намирали затревени банкети с ширина 0,80 м. Приближавайки посочения пътен участък подсъдимият управлявал автомобила със скорост от около 98 км/ч при максимално разрешена такава от 90 км/ч.

По същото време по земния път, в посока към главния път, с цел маневра завой наляво, се движил лек автомобил „Сеат Ибиза“, с рег. № СН ... НС, управляван от пострадалата Ц. И.а П., на ... В лекия автомобил с нея пътувал и съпругът ѝ – пострадалият П. И. П., на .., който бил на предна дясна седалка. След като приближила главния път, пострадалата П. спряла автомобила, но не направила всичко необходимо, за да се увери, че по него не се движат други автомобили. Същата предприела потегляне и навлизане на платното за движение при завой наляво, постигайки ускорение на автомобила до около 19 км/ч. С навлизане на пътното платно, автомобилът на пострадалата пресякъл косо лентата за движение, по която приближавал л.а. „Фолксваген Голф“, управляван от подс.Д.. Поради ограничената видимост вдясно по посоката му на движение – наличие на високи вертикално разположени опори на телената ограда и растителност около тях, подсъдимият не успял да види лекия автомобил „Сеат Ибиза“ при неговото придвижване към платното за движение. Възприемайки същия в момента на навлизането му на пътното платно, подсъдимият предприел промяна на направлението на управлението от него автомобил наляво, като частично навлязъл в лявата пътна лента. Последвал удар между двата автомобила, като за л.а. „Фолксваген Голф“

ударът бил в челна лява част, а за л.а. „Сет Ибиза“ - в страничната предна лява част. След удара л.а. „Фолксваген Голф“ продължил движението си напред и леко надясно в началния момент спрямо собствената посока, след което се завъртял около вертикалната си ос в посока обратна на часовниковата стрелка, и достигнал до крайно положение на покой. Вследствие на удара л.а. „Сеат Ибиза“ продължил движението си при относително странично плъзгане, завъртайки се около вертикалната си ос в посока по часовниковата стрелка, гледано отгоре, като напуснал пътното платно от лявата страна спрямо посоката на л.а. „Фолксваген Голф“ и достигнал крайно положение на покой в банката на лявото пътнo платно.

Поради естеството, посоката и силата на удара тежко пострадали лицата, пътували в лекия автомобил „Сеат Ибиза“ - Ц. П. и П. П.. Травматични увреждания получили също подс.Д. и пътниците в неговия автомобил, като най-тежко пострадала от удара била свид. З. И.а, майка на подсъдимия.

За настъпилото пътнo произшествие били подадени няколко сигнала на тел. 112, като първият регистриран такъв е в 12:16 от телефонен номер, ползван от бащата на подсъдимия – свид.И. / спр. т.1, л.86 от ДП/. На помощ на пострадалите на мястото на произшествието се отзовали водачи от други автомобили, движещи се по същия път, сред които свидетелите С.Д. и Р.Р..

Около 10 минути след подадения сигнал на тел.112 на мястото на произшествието пристигнали няколко екипа на Бърза помощ, екип на Районната служба „Пожарна безопасност и защита на населението“ - Сливен, както и полицейски екип, който запазил местопроизшествието.

Най-тежко пострадалите лица Ц. П., П. П. и подс. И. Д. били транспортирани в Спешно отделение при МБАЛ „Д-р И. Селимински“ - Сливен. Останалите пътници от автомобила на подс. Д., включително свид. З. И.а също били откарани за преглед в ЦСМП – Сливен.

Пострадалата П. била приета в Хирургично отделение при МБАЛ „Д-р И. Селимински“ - Сливен с множество травматични увреждания и разкъсване на слезката и черния дроб, наложило спешната ѝ операция. В хода на операцията същата починала, като смъртта ѝ била регистрирана в 16:22 часа.

След приема на пострадалия П. П. в болничното заведение, на същия били извършени прегледи и изследвания, при което било установено, че същият е с тежка черепно-мозъчна травма с контузионни огнища на мозъка и е

изпаднал в безсъзнателно състояние за дълго време. Налице били и данни за получена от последния тежка гръдна травма със счупвания на левите ребра и контузия на белите дробове. След стабилизиране на състоянието му, на 29.07.2020г. П. бил приет в отделението по неврохирургия при същата болница за продължаване на лечението. На 11.08.2020г. бил изписан от болницата и в много тежко състояние и настанен в Дом за стари хора с. Злати войвода, обл. Сливен, където на 13.08.2020г. починал.

Първоначалният преглед непосредствено след инцидента на свид. З. И.а в Спешно отделение на МБАЛ „Д-р И. Селимински“ – Сливен не довел до констатации, че същата има сериозни наранявания, тъй като при извършена рентгенография били отхвърлени съмнения за фрактура. На 01.09.2020г. тя отново потърсила специализирана медицинска помощ, тъй като болките в лявата ѝ тазобедрена става не отшумявали. При извършеното образно изследване била констатирана фрактура на ацетабулум с известна дислокация.

Възприетата от съда и изложена по-горе фактическа обстановка се установява от гласните доказателствени средства, дадени пред орган на досъдебното производство, приобщени към доказателствения материал чрез прочитането им на основание чл.283 от НПК: И. П. И. /т.2, л.3 от ДП/, З.Й. И.а /т.2, л.4, 5, 8 от ДП/, И. Д. И. /т.2, л.6 от ДП/, Р.А.Р. /т.2, л.9 от ДП/, С.Н.Д. /т.2, л.10 от ДП/, Б.Г. И. /т.2, л.11 от ДП/, както и обясненията на подс.Д., дадени в хода на въззивното съдебно следствие /спр. л.67-гръб от ВНОХД №127/22г. на БАС/; писмените и веществени доказателствени средства: протокол за оглед на пътнотранспортно произшествие и фотоалбум /спр. т.1, л.15-28 от ДП/, протокол за оглед на местопроизшествие и фотоалбум /спр. т.1, л.44-47 от ДП/, фотоматериали на хартиен и дигитален носител, изготвени при огледа на местопроизшествието /л.77-102 и л.106-137 от въззивното дело/, талон за изследване на Ц. П. /спр. т.1, л.56 от ДП/, протокол за медицинско изследване и вземане на биологични проби на Ц. П. /спр. т.1, л.57 от ДП/, талон за изследване на И. Д. /спр. т.1, л.58 от ДП/, протокол за биологично изследване и вземане на биологични проби на И. Д. /спр. т.1, л. 59 от ДП/, приемо-предавателни протоколи /спр. т.1, л.60-61 от ДП/, справка за съдимост /спр. т.2, л.114 от ДП/, справки за нарушител/водач на подс.Д. и пострадалата П. /спр. т.1, л.83, л.109/, справка от МВР-Дирекция „Национална система 112“ /спр. т.1, л.86 от ДП/, справки от КАТ /спр. т.1, л.107-108 от ДП/, амбулаторен лист за извършен преглед на пострадалата З. И.а /спр. т.1, л.65 от ДП/, акт за

смърт на Ц. П. /спр. т.1, л.54 от ДП/, акт за смърт на П. П. /спр. т.1, л.51 от ДП/, констативен протокол за пътнотранспортно произшествие с пострадали лица № 165 /спр. т.1, л.55 от ДП/; изготвените по делото експертни заключения: химическа експертиза относно Ц. П. - протокол № 113/28.07.2020г. /т.2, л.14 от ДП/, химическа експертиза относно И. Д. – протокол № 114/28.07.2020г. /т.2, л.18 от ДП/, химикотоксикологична (токсикохимична) експертиза /т.2, л.22-25 от ДП/, еднолична автотехническа експертиза – основна и допълнителна /т.2, л.29-41, л.72-78 от ДП/, тройна автотехническа експертиза /т.2, л.83-110 от ДП/, съдебномедицинска експертиза № 230/2020г. /т.2, л.44-48 от ДП/, съдебномедицинска експертиза на труп № 143/2020г. /т.2, л. 53-56 от ДП/, съдебномедицинска експертиза на труп № 130/2020г. /т.2, л.63-66 от ДП/.

Във връзка с изясняване характеристиките на получените наранявания и причините за смъртта на водача на л.а. „Сеат Ибиза“ – Ц. П. и пътуващия в същия автомобил – П. П., както и установяване на медико-биологичните характеристики на телесните увреждания, причинени при процесното ПТП на пътника в л.а. „Фолксваген Голф“ – пострадалата З. И.а по делото са назначени три съдебномедицински експертизи, заключенията по които не се спорят от страните.

Съгласно данните от назначената в хода на досъдебното производство съдебно медицинска експертиза на труп № 130/20г. /спр. т. 2, л.63-66 от ДП/, причината за настъпването на смъртта на пострадалата Ц. И.а П. е констатираната при огледа и аутопсията върху трупа на последната съчетана травма с обхващане на главата, гръбначния стълб, гръдния кош, корема и крайниците. Като непосредствена причина за смъртта на П., настъпила на 25.07.2020г., вещото лице е приело изпадането ѝ в състояние на тежък травматичен и хеморагичен шок, поради множествените травми в областта на гръдния кош, корема и крайниците. Установените при огледа върху трупа на Ц. П. травми според експертизата са получени вследствие действието на твърди тъпи и тъпоръбести предмети. Като механизъм на получаване на установените увреждания в експертното заключение е посочено удряне и притискане на главата, гръбначния стълб, гърдите, корема, крайниците и останалите травмирани области на тялото по твърди тъпи и тъпоръбести предмети и притискане на тези области на тялото между такива предмети.

Изхождайки от локацията на уврежданията, експертът е обосновал

заклучение, че най-силни са били ударите и притискането на тялото и крайниците в областта на лявата странична повърхност на гръдния кош, левия бял дроб, левите крайници и лявата половина на корема. Установените в тези области от тялото на пострадалата травми се сочи, че са получени вследствие съприкосновението им с вътрешното обзавеждане на лекия автомобил и притискането им от деформиралите се части на превозното средство. Възприето е в експертизата, че констатираните травми и настъпилата смърт на Ц. П. са пряка и непосредствена последица от настъпилото пътнотранспортно произшествие.

Назначената и изготвена по делото съдебномедицинска експертиза на труп № 143/20г. / спр. т.2, л. 53-56 от ДП/, дава заключение, че причината за настъпването на смъртта на пострадалия П. И. П. е съчетаната травма с обхващане на главата, с контузионните огнища на двете големи мозъчни хемисфери, гръбначния стълб с повърхностните травми по хода на гръбначния стълб, гръдния кош с масивните счупвания на левите ребра, контузията на белите дробове, левостранният хемопневмоторакс и двустранната пневмония с масивните сраствания на плевралните листове и перикарда. Като непосредствена причина за смъртта на П., настъпила на 13.08.2020г., експертът е посочил обострената хронична дихателна недостатъчност вследствие множествените счупвания на ребрата в ляво, контузията на белия дроб, продължителното залежаване на пострадалия и хипостазата с двустранната хипостатична и контузионна пневмония. Според вещото лице настъпването на смъртта на пострадалия се дължи на проявилите се усложнения в оздравителния процес вследствие тежките травматични увреждания, получени при процесното ПТП, като най-голямо значение се отдава на травмите в областта на лявата половина на гръдния кош и левият бял дроб. Извеждайки механизма на получаване на уврежданията, вещото лице е посочило, че същите са резултат от действието на твърди тъпи и тъпоръбести предмети и са причинени по механизма на удряне и притискане на главата, гръбначния стълб, гърдите, предимно лявата половина на гръдния кош и останалите травмирани области на тялото по такива предмети. Основавайки се на локацията на уврежданията, експертът ангажира заключение, че най-силни са били травмите в областта на лявата половина на гръдния кош и крайниците, които са получени вследствие удряне на травмираните области на тялото на пострадалия от деформиралите се части от вътрешното обзавеждане на лекия

автомобил и притискането на главата, гръбначния стълб, гръдния кош и крайниците от деформиралите се части на лекия автомобил вследствие блъскането му отстрани отляво. Направен е извод в експертизата, че констатираните травми и настъпилата смърт на П. П. са пряка и непосредствена последица от настъпилото пътнотранспортно произшествие.

На досъдебното производство е допусната и изготвена съдебномедицинска експертиза № 230/20г. / спр. т.2, л.44-48 от ДП/, с която се дефинират медикобиологичните характеристики на нараняванията, получени от З.Й. И.а при процесното ПТП. Видно от експертното заключение тя е получила автомобилна травма, изразяваща се в клинични и рентгенологични данни за счупване костите на таза в областта на левия ацетабулум с леко изразена дислокация на костните фрагменти. Обсъждайки данните от наличната медицинска документация, вещото лице и ангажирало становище, че констатираното при И.а телесно увреждане има травматична генеза, дължаща се на механичното действие на твърди тъпи и/или тъпоръбести предмети и добре отговаря да е получено по време на описаното в материалите по досъдебното производство пътнотранспортно произшествие. Вещото лице е разяснило, че при този вид автомобилни травми, през различните фази на произшествието върху телата на пострадалите действат различни по своите характеристики травмиращи сили, като под тяхно действие телата на пътниците в автомобилния салон се придвижват и влизат в контакт с различни елементи от вътрешното му оборудване или деформирани части от автомобилното купе, удрят се, притискат се и се травмират. Характеристиките на увреждането, получено от пострадалата И.а според експерта свидетелстват за това, че посоката на травмиращата сила, която го е причинила, е била отпред назад и отстрани отляво на пострадалата. Счупването на дъното на главолечната ямка на лявата тазобедрена става без значителна дислокация на костните фрагменти е довело до затруднения в движенията на левия крак за срок не по-малък от 3-4 месеца при нормален ход на оздравителните процеси и стриктно спазване на предписаните двигателен, имобилизационен, хигиенно-диетичен и рехабилитационен режими.

Обсъдените по-горе съдебномедицински експертизи, даващи заключение за произхода и характера на уврежданията, получени от пътувалите в лекия автомобил „Сеат Ибиза“ две пострадали лица – П. и П., довели до смъртта на последните, както и относно травмите, причинени на пътничката в

автомобила, управляван от подсъдимия – неговата майка З. И.а, които първата инстанция е приобщила по реда на чл.373, ал.1, вр. чл. 283 от НПК, настоящият състав на съда намери, че изчерпват в пълнота поставените им задачи и дават обоснован отговор по всяка една от тях. По делото не са налице данни, които да внесат съмнение в научната обоснованост, пълнотата и достоверността на изготвените експертни заключения, поради което и преценката на първата инстанция, че същите следва да бъдат кредитирани при извеждане на фактологията по казуса, се явява правилна.

Въззивният съд споделя и подхода на първата инстанция в оценката на изготвените по делото две химически експертизи, обективирани в протоколи с №№ 113/28.07.2020г. и № 114/28.07.2020г., както и химикотоксикологичната експертиза /спр. т.2, л.14, л.18 и л.22 -25 от ДП/, данните от които представят резултатите от изследванията на иззетите проби кръв и урина от участниците в пътното произшествие – водачката на л.а. „Сеат Ибиза“ – пострадалата Ц. П. и подсъдимия Д.. Видно от заключенията по всяка от цитираните експертизи, в пробите кръв и урина, иззети от двамата водачи на МПС, не се доказва наличие на етилов алкохол, както и не се установява наличие на наркотични вещества или техни аналози.

Основните възражения, развити в протеста и жалбата на частните обвинители, касаят пороци в процесуалната дейност на първата инстанция при доказателствената интерпретация на приобщените по делото автотехнически експертизи и обективиранияте в протокола за следствен експеримент данни, за които се твърди, че са довели до формиране на неверни изводи по фактите и неправилни правни изводи за липса на виновно поведение на подсъдимия. В частност, поддържа се, че при изведените по технически път в тройната АТЕ различни варианти на възможно протичане на процесното ПТП, съдът не е имал основание да приеме в изводите си по фактите този от тях, който благоприятства правното положение на подсъдимия поради това, че разкрива обективна невъзможност за последния да предотврати пътния инцидент. Оспорва се съдебната оценка на доказателствените факти относно момента на възникване на опасността за водача Д.. Твърди се, че съдът е пренебрегнал съществуващите по делото данни, свидетелстващи, че видимостта на подсъдимия към земния път, по който се е движил автомобилът на пострадалите, не е била напълно

ограничена, поради което и същият е могъл да го възприеме още преди навлизането му на платното за движение, към който момент е следвало да го оцени като опасност и да изпълни задължението си по чл.20, ал.2 от ЗДВП. Във връзка с горното се отправя критика към съда, че е отказал да цени като доказателствен източник по делото протокола за проведен следствен експеримент, за който се сочи, че обективира резултати, способстващи доказването на тезата на обвинението. Извън горните доводи, наведени от всяка от атакуващите акта на първата инстанция страни, допълнително в жалбата на частните обвинители се прави възражение за неразкрийе на обективната истина по делото поради пропуск да се изследва по експертен път въпросът за възможността на водача Д. да предотврати удара, ако се приеме, че опасността за него е възникнала в по-ранен момент, а именно когато се е придвижвал по черния път и когато се е намирал на около един метър от границата на пътното платно.

При извършената проверка въззивният съд не констатира наличие на заявления в протеста на прокурора и жалбата на частните обвинители нарушения в доказателствената дейност на първата инстанция, които да са довели до неправилна преценка относно релевантните по казуса факти.

Изясняването на въпросите, свързани със скоростта на движение на участниците в ПТП, посоката им на движение, начина на придвижване на л.а. „Сеат Ибиза“ при приближаването му към пътното платно, възможността за водача на л.а. „Фолксваген Голф“ – подс. Д. обективна да го възприеме, мястото на настъпване на удара и условията при които произшествието е било предотвратимо, е наложило последователното назначаване в хода на ДП на общо три автотехнически експертизи – еднолична – основна и допълнителна, изготвени от вещото лице доц. д-р инж. Х. У. и тройна АТЕ, изготвена от експерти в състав проф. д.т.н. инж. С. К., доц. д-р инж. Х. У. и инж. В. Ш..

При обсъждане на наличните по делото данни и на база извършени технически изчисления, в едноличната АТЕ вещото лице Х. У. е достигнал до заключение, че скоростта на движение на управлявания от подс.Д. л.а. „Фолксваген Голф“ преди и към момента на удара е била еднаква – около 95 км/ч. /определена съгласно „Теория на удара-Momentum 360“/, със съответна на нея опасна зона за спиране – около 90 метра. Според същата експертиза скоростта на движение на л.а. „Сеат Ибиза“ към момента на удара

/определена по същия метод/ е била около 23 км/ч. Тази скорост е изчислена като максимално достигнатата при ускорително движение на автомобила за преминаване през кръстовище. Изследвайки техническите параметри на ПТП в хипотеза на равно ускорително движение на л.а. „Сеат Ибиза“ от началния момент на потегляне, вещото лице е приело, че преди да навлезе на платното за движение водачката на автомобила – пострадалата П. е спряла малко преди неговата граница – на около 0,9 м преди дясната граница на пътното платно. Според извършените пресмятания в момента на потегляне на л.а. „Сеат“ вторият участник в ПТП – л.а. „Фолксваген“ се е намирал на разстояние от около 52 метра от мястото на удара. При изчислено време за движение на л.а. „Сеат Ибиза“ от дясната граница на платното за движение до геометричното му разположение към мястото на удара – 1,23 сек. и изминато за това време разстояние от л.а. „Фолксваген Голф“ - 32,5 м, експертът е обосновал заключение, че водачът Д. не е имал техническа възможност да предотврати произшествието, тъй като към момента на навлизане на автомобила „Сеат“ в лентата за движение на л.а. „Фолксваген“ същият е попаднал в опасната му зона за спиране.

В едноличната експертиза е разгледана и хипотезата на движение на л.а. „Фолксваген“ със скорост от 90 км/ч., при която опасната зона за спиране на автомобила е изчислена на около 83 м. Анализирайки на тази фактическа основа параметрите на ПТП, при отчитане на пресметнатото време за придвижване на двата автомобила до мястото на удара и момента на напречно навлизане на л.а. „Сеат“ на платното за движение, вещото лице отново е достигнало до извод, че за водача Д. не е съществувала техническа възможност да предотврати ПТП поради това, че автомобилът „Сеат“ е попаднал в опасната му зона за спиране.

В заключение, като технически причини, довели до възникване на процесното ПТП, вещото лице е извело:

- извършените от водача на л.а. „Сеат Ибиза“ технически неправилни действия по навлизане по пътя с предимство при наличие на приближаващ се автомобил, без да се съобрази с положението и скоростта на движение на л.а. „Фолксваген Голф“. Посочено е, че водачът на л.а. „Сеат Ибиза“ е следвало да пропусне движещия се по пътя с предимство л.а. „Фолксваген Голф“ и след това да предприеме пресичане на лентата му за движение;

- навлизането на л.а. „Сеат Ибиза“ в опасната зона за спиране на л.а. „Фолксваген Голф“, при наличие на техническа възможност за водача му да възприеме автомобила, да се убеди в неговото положение и скорост на движение, да го пропусне и след това да предприема маневрата за завой наляво /спр. т.2, л.29-41 от ДП/.

По делото е изготвена и допълнителна автотехническа експертиза /спр. т.2, л.72-78 от ДП/, с поставени задачи да се определи момента, към който за водача Д. е съществувала обективна възможност да възприеме л.а. „Сеат Ибиза“, както и наличието на техническата възможност за предотвратяване на ПТП при запазване от последния на праволинейно движение на автомобила. При съобразяване с резултатите от вече извършения по първоначалното заключение кинематичен анализ за възможността за предотвратяване на ПТП, с допълването им на основата на нови изчисления, вещото лице е застъпило становище, че водачът на л.а. „Фолксваген Голф“ – подс.Д. е имал техническата възможност да възприеме автомобила „Сеат Ибиза“ след пресичане от последния на границата на продължението на оградата от бетонни колове, намираща се на 0,8 м от дясната граница на платното за движение. Към този момент по данни от експертизата л.а. „Фолксваген Голф“ се е намирал на около 52 м от мястото на удара. В експертното си изследване вещото лице е представило два възможни момента на възприемане на опасността – 1/ момент на потегляне на автомобила „Сеат“ от мястото, на което е спрял преди навлизане на платното за движение - прието от експерта да е на около 1 метър преди границата на платното за движение и близко до нИ.то на границата на продължението на оградата от бетонни колове и 2/ момент на навлизане на автомобила „Сеат“ в лентата за движение на л.а. „Фолксваген“. Описвайки при всеки от двата варианта динамиката на протичане на пътния инцидент, с приета скорост на движение на л.а. „Фолксваген Голф“ от 90 км/ч, както и запазване на направлението на движение в собствената лента, експертът е посочил, че и в двете хипотези водачът Д. не е имал техническа възможност да предотврати ПТП, като разликата би била само в мястото на удара за двата автомобила и следващия го механизъм на движение на автомобилите.

Приемайки, че горните експертни заключения не способстват пълноценното изясняване на обстановката по казуса, прокурорът е указал

провеждането на следствен експеримент, както и назначаване на тройна автотехническа експертиза, която да отговори на поставените на предходните такива въпроси, с допълнително изследване на възможността за предотвратяване на ПТП от страна на водача Д. при предприемане от последния на действия по незабавно спиране в момента на възприемане на л.а. „Сеат Ибиза“ като опасност на пътя /спр. т.1, л.90 от ДП/.

В представеното по делото заключение на тройната АТЕ /спр. т.2, л.83-110 от ДП/, съставът експерти е дал становище, че скоростта на движение на управлявания от подс.Д. л.а. „Фолксваген Голф“, преди и към момента на удара с л.а. „Сеат Ибиза“ е била около 98,00 км/ч. Еднозначно с първоначалната експертиза е констатирано, че по делото липсват каквито и да е данни, включително обективни находки като спирачни следи, които да обусловят разлика във величината на скоростта на л.а. „Фолксваген Голф“ преди и към момента на удара, поради което и е прието, че скоростта на същия и в двата момента е била еднаква. При тази скорост на движение, вещите лица са изчислили дължина на опасната зона за спиране на автомобила – около 95 метра.

Скоростта на движение на л.а. „Сеат Ибиза“ към момента на удара експертизата е определила около 19 км/ч, като тази величина вещите лица са посочили, че се явява максимално достигнатата при ускорително движение или относително постоянна при равномерно движение на автомобила. Като съответстваща на изчислената скорост на движение опасна зона за спиране, вещите лица са извели дължина от около 8 метра.

В случая различните величини на скоростта на л.а. „Фолксваген Голф“ и на л.а. „Сеат Ибиза“, сравнено с първоначалната експертиза, вещите лица са обосновавали с ползваните от тях за постигане на по-прецизни резултати два самостоятелни подхода /метода/ на изчисляване на същата /метод „Теория на удара-Momentum 360“ и механоматематично моделиране на движението на автомобилите/, на която база именно същите са приели и получената от двата метода средна стойност.

Изрично е подчертано в експертизата, че скоростта на движение на л.а. „Сеат Ибиза“ към момента на удара е изчислена на база отразените в огледния протокол обективни находки. Относно движението на този автомобил обаче преди удара, експертите са констатирали, че обективни

данни за неговия характер, не са налице. Поради това и следвайки опита си на експерти и натрупаната практика в областта на съдебните автотехнически експертизи, вещите лица са се ангажирали с обсъждане на възможните варианти на движение на л.а. „Сеат Ибиза“, посочвайки като най-вероятни такива – 1/ движение при ускорителен режим или 2/ относително равномерно движение. Сред технически възможните варианти на движение на л.а. „Сеат“ е отразен и трети – движение при закъснителен режим, за който обаче е прието, че е изключително малко вероятен предвид наличието на преход от черен и неравен път към асфалтова настилка.

Мястото на удара между двата автомобила вещите лица са определили, че попада в зоната на средната част на пътното платно - спрямо платното за движение са посочили, че се намира на 14,7 м. преди напречната мерна линия и на нИ. от разделителната линия до 1,2 м. южно от разделителната линия на лентите за движение.

Представяйки резултатите от изследването на техническите параметри на ПТП и възможностите за неговото предотвратяване във всеки от двата приети като най-вероятни варианта на движение на л.а. „Сеат Ибиза“, вещите лица са стигнали до заключение, че:

В хипотеза на ускорителен режим на л.а. „Сеат Ибиза“:

Ако се приеме, че опасността за водача на л.а. „Фолксваген Голф“ – подс.Д. е възникнала в момента на пресичане от л.а. „Сеат“ на дясната граница на платното за движение, то при изчислената опасна зона за спиране на първия - 95 метра и пресметнатото разстояние, на което се е намирал към този момент от мястото на удара – 44 метра, изводът е, че л.а. „Сеат“ е попадал в опасната му зона за спиране, т.е. водачът Д. е нямал техническа възможност да предотврати ПТП.

Ако се приеме, че моментът на възникване на опасността е момента на потегляне на автомобила „Сеат“, то при изчислената опасна зона за спиране на л.а. „Фолксваген Голф“ - 95 метра и пресметнатото разстояние, на което се е намирал към този момент от мястото на удара – 82 метра, изводът, който правят вещите лица е, че макар л.а. „Сеат“ да е попадал в опасната зона за спиране на л.а. „Фолксваген“, при реакция на последния със задействане на спирачната система, предотвратяването на ПТП е било възможно. В този случай според експертизата л.а. „Сеат“ би преминал коридора на движение на

л.а. „Фолксваген“ и удар не би настъпил.

Важно е във връзка с така представените технически анализи на обстановката на ПТП - в хипотеза на ускорителен режим на л.а. „Сеат Ибиза“ да се отбележи, че същите отчитат спиране на автомобила /преди навлизането му в пътното платно/ на разстояние от 1,6 метра от дясната граница на платното за движение, т.е. на около 7,8 м от геометричното разположение към мястото на удара /отг. на зад 4.5 и зад. 4.8 от АТЕ, т.2, л.99-101, л.104-105 от ДП; л.112-гръб от НОХД № 431/21г. на СлОС/. Това положение експертите сочат, че съвпада с най-ниската част на черния път преди прехода към границата на платното. Същото се преценява от тях като най-вероятно място на спиране на л.а. „Сеат“, не само поради това, че се явява технически правилно, но и защото обективните данни от огледа установяват наличие на характерен ръб на асфалта в прехода от черния път, преодоляването на който сочат, че при по-близко спиране, включително при спиране на самото пътнo платно, би създадо неудобство за водача на л.а. „Сеат“ да потегли, а именно автомобилът не би могъл да потегли, без да забоксува и да остави следи. В случая експертите изтъкват, че при огледа на произшествието не са установени следи от боксуване на л.а. „Сеат“, които да позволят да се приеме, че същият я спрял по-близо до платното за движение, а не както те приемат /в една от разглежданите хипотези/ – на 1,6 метра от дясната граница на платното за движение. В разясненията си по експертизата при повторното им изслушване от въззивния съд, вещите лица акцентират отново върху обстоятелството, че доколкото по делото няма обективни данни за движението на л.а. „Сеат Ибиза“ преди ПТП, то разглежданите варианти биха могли да бъдат стотици – със и без спиране на последния преди навлизането му в платното за движение /спр. л.139-гръб, л.140 гръб от въззивното дело/.

Необходимо е също да се спомене, че мястото, което експертите приемат като най-вероятно за спиране на л.а. „Сеат“, е такова, поставящо автомобила в позиция, в която той не е видим за водача на л.а. „Фолксваген“. При това положение според експертизата автомобилът „Сеат“ не е бил видим и към момента на потегляне, тъй като се е намирал зад линията на оградата. Същият вещите лица разясняват, че е станал видим в един по-късен момент, а именно когато пресича линията на оградата или според направения технически анализ – когато се е намирал на разстояние от около един метър от границата на пътното платно /спр. л.112 от НОХД № 431/21 г. на СлОС/.

В разгледаната втора хипотеза - движение на л.а. „Сеат Ибиза“ при равномерна скорост, експертизата сочи на следните констатации:

При представяне параметрите на ПТП в посочената хипотеза, основавайки се на изчислената опасна зона за спиране на л.а. „Фолксваген Голф“ от 95 метра и пресметнатото разстояние, на което той се е намирал от мястото на удара към момента на навлизане на л.а. „Сеат“ на платното за движение – 33 метра /първи вариант/ и съответно към момента на появата на предната част на л.а. „Сеат“ в напълно видимата зона за водача Д. – 41 метра /втори вариант/, вещите лица са защитили извод, че и в двата разгледани случая за подс.Д. не е съществувала техническа възможност да предотврати ПТП поради попадане на л.а. „Сеат“ в опасната му зона за спиране.

В тройната АТЕ са изследвани също и техническите параметри на ПТП във вариант на движение на л.а. „Фолксваген Голф“ с допустимата за процесния пътен участък скорост от 90 км/ч., като изведените на тази фактическа основа резултати разкриват следното:

Опасната зона за спиране на л.а. „Фолксваген Голф“ при тази скорост на движение експертизата е изчислила на около 83 метра.

При анализ на параметрите на ПТП с приета величина на скоростта от 90 км/ч, вещите лица отново са представили двата най-вероятни според тях варианта на движение на л.а. „Сеат Ибиза“ - при ускорителен режим и при относително равномерно движение. Изследвана е от същите и техническата възможност за предотвратяване на ПТП при запазване от страна на водача на л.а. „Фолксваген“ на праволинейно движение на автомобила. В заключение експертите са достигнали до извод, че водачът на „Фолксваген Голф“ – подс. Д. е нямал техническата възможност да предотврати ПТП при скорост на движение на автомобила от 90 км/ч и своевременно възприемане на опасността със запазване на коридорите на движение на автомобилите. Предотвратяването на ПТП /както във вариант на ускорителен режим на движени на л.а. „Сеат Ибиза, така и при равномерно движение на последния/ според категоричното становище на вещите лица е технически невъзможно, включително чрез спиране от водача на л.а. „Фолксваген“, ако се приеме, че моментът на възникване на опасност е навлизането на „Сеат Ибиза“ в лентата за движение на „Фолксваген Голф“ /отг. на зад. 4.6 от АТЕ, т.2, л.102-103 от ДП/.

Отразено е в експертизата, че техническата възможност за водача на л.а. „Фолксваген“ – подс. Д. да предотврати ПТП, е при възприемане от последния на опасността към момента на потегляне на л.а. „Сеат Ибиза“, при запазване на движението в собствената му лента и предприемане на спиране, като в този случай двата автомобила биха се разминали без удар. В случай обаче, че л.а. „Сеат“ забави движението си, пресичайки лентата за движение на л.а. „Фолксваген“, вещите лица сочат, че ПТП отново би настъпило, тъй като автомобилът „Сеат“ навлиза в опасната зона за спиране на автомобила „Фолксваген“ /отг. на зад. 4.8 от АТЕ - т.2, л.105 от ДП/.

При изследване на въпроса за момента, към който водачът на л.а. „Фолксваген Голф“ е имал обективна възможност да възприеме л.а. „Сеат Ибиза“, експертите са отбелязали, че наличните в района на ПТП високи вертикално разположени опори на телената ограда и растителност около тях, са възпрепятствали частично нормалното възприемане на автомобила „Сеат“. Подчертали са, че това условие важи в по-голяма степен, когато автомобилът „Сеат“ е бил към началото на потегляне, тъй като в тази част се установява, че растителността е била по-голяма. Приели са също, че затруднената видимост към л.а. „Сеат“ не е била в степен, в която водачът на л.а. „Фолксваген“ изобщо да не е бил в състояние да възприеме подвижен обект – автомобил. На основата на тази своя констатация са ангажирали извод, че водачът на л.а. „Фолксваген Голф“ е имал техническа възможност да възприеме силуета на автомобила „Сеат“ на разстояние, равно на опасната му зона за спиране, съответно и че е могъл да спре до мястото на удара, ако се приеме, че опасността за него е възникнала при приближаване на л.а. „Сеат“ към платното за движение в по-ранен момент /отг. на зад. 4.10 от АТЕ, спр. т.2, л.108 от ДП/.

Разяснявайки пред въззивния съд становището си по въпроса за обективната възможност на подс.Д. да възприеме движението на л.а. „Сеат Ибиза“ по черния път, съответно и да го оцени като опасност за движението, вещите лица сочат, че при съществуващите данни за наличие в процесния участък от пътя на храсти и високи колове на телена ограда, не би могло да се вмени задължителна видимост и то в динамичен режим, в какъвто е бил л.а. „Фолксваген“. Изтъкват, че при съсредоточаване на погледа от покой, една спряла кола зад тези колове е възможно да се види, но ако е контрастна. В

разглеждания случай обаче се констатира, че цветът на колата – „Сеат Ибиза“ е почти близък до зеления цвят на храстите. Поради това и поддържат становище, че л.а. „Сеат“ е станал видим едва когато е преминал мислената линия на оградата или когато е на разстояние по близо от един метър от платното за движение /спр. л.139 гръб – 140 от въззивното дело/. Горните разяснения експертите изтъкват, че са пряко относими към отговора им на задача 4.10 от АТЕ, където са изразили становище, че наличието на затруднено възприемане на автомобила „Сеат“ не е било в степен, при която водачът на л.а. „Фолксваген“ изобщо да не е бил в състояние да възприеме подвижен обект – автомобил, съответно и че ако същият го бе възприел в по-ранен момент, а именно при приближаването му към платното за движение, за него е съществувала техническа възможност да спре до мястото на удара. Уточняват, че така разработената от тях хипотеза е в случай, че водачът на л.а. „Фолксваген“ „се вижда“. В разглежданата пътна ситуация обаче водачът на л.а. „Фолксваген“ се е намирал в динамичен режим, при което положение възможността му за възприемане на подвижен обект, какъвто е л.а. „Сеат“, не е еднозначна с възможността в състояние на покой /спр. л.141 гръб – 142 от въззивното дело/.

Отчитайки особеностите на пътната ситуация и с оглед резултатите от проведените техническо изследване и анализ, съставът експерти е формулирал заключение, че техническите причини, довели до възникването на ПТП, са: на първо място - навлизането на л.а. „Сеат Ибиза“ по пътя с предимство при наличие на приближаващ се автомобил, без водачът да се съобрази с положението и скоростта на движение на автомобила „Фолксваген Голф“, и на следващо място - навлизането на автомобила „Сеат Ибиза“ в опасната зона за спиране на автомобила „Фолксваген Голф“. Технически правилно според експертното становище е било водачката на л.а. „Сеат Ибиза“ да пропусне движещия се по пътя с предимство лек автомобил „Фолксваген Голф“ и след това да предприеме пресичане на лентата му за движение. Същата се сочи, че е имала техническата възможност да възприеме автомобила „Фолксваген Голф“, да се убеди в неговото положение и скорост на движение, да го пропусне и след това да предприема маневрата за завой наляво.

Защитавайки пред съда обективизираните в писменото заключение изводи по въпросите, включени в експертното им задание, вещите лица са

потвърдили обстоятелството, че обективни данни за това какво е било движението на л.а. „Сеат Ибиза“ преди навлизането му на платното за движение, не са налице по делото. В тази връзка изтъкват, че е възможно изброяването на поне 100 варианта на движение на автомобила, при които същият би могъл да постигне установената от тях по обективни критерии скорост от 19 км/ч. към момента на удара. Обсъждайки единия от представените в заключението варианти на движение на л.а. „Сеат“, а именно при ускорителен режим /след установяване в положение на покой/, вещите лица обръщат внимание върху това, че мястото на покой също не е известно. Уточняват, че приетото от тях за целите на експертния анализ място на спиране на автомобила, е съобразно данните за денивелацията на пътя и удобството на автомобила да потегли от там, като са отчели също и липсата на установени при огледа следи от боксуване на л.а. „Сеат“. Не изключват хипотеза, в която автомобилът да е намалил скоростта си плавно до 5 – 10 км/ч, след което да е ускорил, съответно и следващ вариант, който са анализирали в експертното си заключение, а именно автомобилът да се е движил равномерно /спр. л.113-гръб от НОХД № 431/21г. на СлОС/.

При проведеното от въззивния съд повторно изслушване на експертния състав, изготвил тройната АТЕ /по повод конкретно наведените в протеста и жалбата на частните обвинители възражения/, на същия бяха представени за запознаване изисканите и приложени по делото фотоматериали, изготвени при извършен на 25.07.2020г. оглед на местопроизшествие по ДП № 867/20г. по описа на РУ-МВР-Сливен, както и обясненията на подсъдимия И. Д., дадени в съдебното заседание на 13.09.2022г., след запознаване с които вещите лица заявиха, че нямат основание за корекция на застъпените в писменото заключение изводи по поставените им задачи /спр. л.139-143 от въззивното дело/. Същите са категорични по въпроса, че видимостта в района на ПТП е била силно ограничена, предвид наличието на храсти и високи колове на телена ограда, вдясно на пътя по посока на движение на л.а. „Фолксваген“, при което забележими между коловете и храстите се явяват само малки петна от черния път. Този техен извод сочат, че се потвърждава и от фотосите, направени при огледа на местопроизшествието, които не са били включени във фотоалбума към делото. Поради това и отново подчертават, че ако човек в статичен режим се вгледа и има кола, то той би могъл да я види, но само ако се вгледа внимателно, като в този случай също няма гаранция за

възприемането ѝ. В динамичен режим, какъвто е процесния случай, потвърждават, че на водача на л.а. „Фолксваген“ не би могла да се вмени задължителна видимост. Изтъкват, че технически правилните действия на водачката на л.а. „Сеат Ибиза“, са изисквали тя да спре, да предприеме бавно приближаване към платното на движение, за да се открие пред нея видимост, чрез навеждане напред. Безопасното движение на този водач-пострадалата П., според експертите е налагало същата да спре автомобила на метър и половина от платното, все едно че съобразява знак “Стоп“, да тръгне плавно, да достигне платното за движение, да се огледа напред наблюдавайки платното, а ако не вижда добре и няма видимост да извика някой, и след като се увери, че няма опасност, тогава да потегли, убедила се вече, че не създава опасност за идващите автомобили, в случая – л.а. „Фолксваген“.

Обсъждайки възникналата пътна ситуация, вещите лица единодушно застъпват становището, че ако за момент на възникване на опасността се приеме моментът на навлизане на лекия автомобил „Сеат Ибиза“ в платното за движение /във всеки от вариантите, разгледани в експертизата – движение на л.а. „Сеат Ибиза“ в ускорителен режим и при равномерно движение/, произшествието е непредотвратимо както при установената скорост на движение на л.а. „Фолксваген Голф“ от 98 км/ч, така и при движение на последния с разрешената скорост от 90 км/ч. при запазване от водача му на праволинейно движение, и изпълнение от същия на изискването да предприеме аварийно спиране.

Ангажирайки се с отговор на поставените им от страните въпроси за характера на движението на л.а. „Сеат Ибиза“ и възможността той да бъде забелязан от водача на л.а. „Фолксваген Голф“, съответно оценен като опасност на пътя, експертите разясняват, че при изследване обстановката на ПТП не са пресмятали, с количествени данни, техническата възможност на водача на л.а. „Фолксваген“ да предотврати ПТП, ако се е движил със скорост от 90 км/ч и ако се приеме, че л.а. „Сеат“ е спрял на един метър от платното за движение, и преди да тръгне, същият да е представлявал опасност. Подчертават във връзка с горното, че по делото отсъстват обективни данни за това, как се е движил л.а. „Сеат“ по черния път, дали е спрял преди да навлезе на пътното платно или не, а ако е спрял – на кое точно място. Акцентират също върху обстоятелството, че в района на ПТП няма поставени пътни знаци

– нито знак, ограничаващ скоростта на л.а. „Фолксваген“, нито знак за кръстовище, нито такъв, който да указва, че има черен път.

Относно цитирания от тях в експертизата следствен експеримент, вещите лица заявяват, че резултатите от същия по никакъв начин не са ги подпомогнали в изследването и уточняването на най-вероятния вариант за настъпване на произшествието. Изтъкват, че следственият експеримент не пресъздава в динамичен аспект разположението на обектите, както и видимостта, поради което и не може да се приеме, че сведенията, събрани чрез него, съответстват на действителната ситуация. В този смисъл и поддържат, че без оглед на това дали ще се ценят или не резултатите от проведения следствен експеримент, заключението им по поставените въпроси не би могло да претърпи промяна.

Горните становища на вещите лица по въпросите, включени в предмета на експертно изследване, първата инстанция правилно е преценила, че изхождат от специалисти в съответната област, почиват на всички събрани по делото доказателства, основани са на задълбочен техен анализ, както и са подробно аргументирани. Обосновано също така съдът е достигнал до извод, че представеният в тройната АТЕ технически анализ на обстановката на ПТП в различните възможни /най-вероятни/ варианти на протичане на произшествието, способства пълноценното изясняване на обстоятелствата по делото.

За неоснователно въззивният съд намери възражението на частното обвинение, че експертното заключение страда от непълнота, тъй като не изяснява важен за правилното решаване на делото въпрос, какъвто е въпросът за предотвратимостта на удара, ако се приеме, че опасността за движението на л.а. „Фолксваген Голф“, управляван от подс.Д., е възникнала в по-ранен момент, а именно преди навлизане на л.а. „Сеат Ибиза“ в платното за движение. Пропускът на вещите лица да направят изчисления, на основата на които да се извърши преценка за възможността на водача Д. да предотврати удара при движение с разрешена скорост от 90 км/ч и при възприемане от последния на л.а. „Сеат“, когато същият е отстоял на един метър от пътното платно, се сочи, че пречатства правилната оценка на поведението на Д. в аспекта на изискването по чл.20, ал.2 от ЗДвП за своевременна реакция при появата на предвидимо препятствие.

В отговор на така повдигнатото възражение следва да се посочи, че отсъствието в тройната АТЕ на представен технически анализ, съответно и становище на вещите лица по въпроса за предотвратимостта на ПТП в хипотеза на възприемане от подс.Д. на л.а. „Сеат Ибиза“, когато последният се е намирал на един метър от пътното платно, не може да се оцени като непълнота на същата, най-малко поради това, че на експертите не е била поставяна такава задача. В случая, ръководейки се от кръга въпроси, които са им били поставени за разрешаване, вещите лица, освен че са обосנוвали своите отговори по тях, са се ангажирали също и с представяне на експертен анализ на възможните варианти на протичане на ПТП от гледна точка на характера на движението на л.а. „Сеат Ибиза“ и възможността за предотвратяването му, за които са счели, че се явяват най-вероятни такива при наличните данни за характеристиките на изследвания пътен участък. Освен това, представените технически параметри на ПТП са с отчитане на два варианта на момент на възникване на опасността - към момента на потегляне на л.а. „Сеат Ибиза“ /при ускорителен режим/ и към момент на навлизане на л.а. „Сеат Ибиза“ на пътното платно. Този експертен подход е изцяло правилен, като същият държи сметка за това, че въпросът за момента на възникване на опасността е правен такъв и разрешаването му е от компетентността на решаващия съд. От друга страна, напълно основателно съдът е подчертал, че липсата на обективни данни относно характера на движение на л.а. „Сеат“, прави безпредметно изследването на всички останали варианти, при които е било възможно реализирането на ПТП, тъй като всеки един от тях би представлявал само една хипотеза. В този смисъл, като намери, че изготвената по делото тройна АТЕ изчерпва в пълнота въпросите от техническо естество, отговорът на които е от значение за правилното решаване на делото, въззивният съд отхвърли искането на повереника на частните обвинители за назначаване на допълнителна АТЕ.

Законосъобразна се явява и преценката на съда относно процесуалната стойност на проведения в хода на досъдебното производство следствен експеримент, която държавното и частното обвинение оспорват с доводи, че протоколът, обективиращ резултатите от това следствено действие, съдържа данни, които са с особена значимост в разкриване на детайлите от пътната обстановка, в частност, видимостта на водача Д. към намиращия се вдясно от платното за движение черен път, по който се е движил автомобилът „Сеат

Ибиза“. Подлагайки на обсъждане протокола за извършен следствен експеримент, съдът обоснова е приел, че същият е без доказателствена стойност. Коректно е отбелязал, че целта на този способ за доказване /опитно възпроизвеждане на факти и обстоятелства, свързани с инкриминираното деяние/ е да бъдат проверени и уточнени данни, получени от разпита на обвиняемия и свидетелите или друго действие по разследването или съдебно следствено действие /чл. 166 от НПК/, т.е., провеждането му предполага съществуването на доказателства, чиято проверка е необходимо да бъде осъществена. В случая данните по делото сочат, че извършеният на 10.06.21г. по указание на наблюдаващия делото прокурор следствен експеримент /спр. т.1, л.30-34 от ДП/, е с цел проверка на данните, съобщени от подсъдимия при разпита му като свидетел /спр. т.2, л.7 от ДП/, в частност, твърденията на последния, че е видял л.а. „Сеат Ибиза“ едва на пътното платно, без да е възприел движението му преди това /спр. т.1, л.90 от ДП/. Не може да се спори, че показанията, които подс.Д. е дал като свидетел, не съставляват годна доказателствена основа за формиране на изводи по фактите, предвид промяната в процесуалното му качество – привлечен като обвиняем с постановление от 05.10.2021г. /спр. т.2, л.1 от ДП/. В този смисъл и не е налице необходимост същите да бъдат проверявани чрез провеждане на следствен експеримент, тъй като извършването му не би могло да се замени липсващи доказателства или да санира допуснати при събирането им пороци.

Извън горното, напълно основателно съдът е констатирал, че следствият експеримент не би могъл да се цени при извеждане на фактическите обстоятелства по казуса и поради това, че условията при които е проведен не съответстват на действителните такива, при които е реализирано ПТП. Организацията и провеждането на следствен експеримент за целите на процеса изисква възможност за възпроизвеждане в максимална степен на обективно съществуващата към изследвания период обстановка, т.е. да се проведат такива действия, чрез които да се постигне максимално сходство между проверявания и опитно възпроизвеждания факт. В настоящия случай се установява, че към датата на провеждане на следствия експеримент, обстановката в района на ПТП е била променена - растителността вдясно от платното за движение покрай оградата и банкета е била окосена, т.е., видимостта към л.а. „Сеат“ /основно изследване при опитното възпроизвеждане на обстановката на ПТП/ не би могла да бъде

преценена обективно, както е към момента на ПТП /спр. т.4.10 от АТЕ, т.2, л.108 от ДП/. Отделно от това, в разясненията си пред двете съдебни инстанции, вещото лице У., който е участвал в следствения експеримент, ясно подчертава, че при провеждането му автомобилите не са били поставени в динамичен режим, каквато е действителната пътна ситуация, а същите са се намирали в статичен режим - положение, позволяващо да се „взираш“ между коловите на оградата и храстите, което не отчита реалната възможност за възприемане.

На основание обсъденото по-горе, въззивният съд счете, че възражението на прокурора и частните обвинители срещу отказа на съда да включи в ценената доказателствена маса протокола за следствен експеримент, се явява неоснователно. В случая цитирането в тройната АТЕ на коментирания протокол, не дискредитира представеното заключение. Това е така, с оглед категорично изразеното в съдебно заседание от експертите становище, че информацията, отразена в протокола за следствен експеримент не е от естество да послужи за формиране на изводите им относно обстановката на ПТП, поради което и пренебрегването ѝ няма да доведе до промяна в становището им по въпросите, включени в обхвата на експертното задание /спр. л.141 гръб от въззивното дело/.

Обосноваността и правилността на тройната АТЕ не може да се постави под съмнение и поради обстоятелството, че при изготвянето ѝ вещите лица са се позовали на показанията, които е дал подс.Д. като свидетел. Констатирайки този факт, въззивният съд покани подсъдимият да даде обяснения по фактите на обвинението, със съдържанието на които вещите лица бяха запознати в съдебно заседание. При повторното им изслушване същите направиха категорично изявление, че обясненията на подс.Д. не предпоставят промяна в изводите им по експертизата /спр. л.139 от въззивното дело/. Тук е мястото да се отбележи, че показанията на подс.Д. като свидетел и обясненията на последния, дадени пред въззивния съд не се отличават в съществото на представените факти относно случилото се на инкриминираната дата /спр. т.2, л.7 от ДП и л. 67-гръб от въззивното дело/. В този смисъл и напълно резонно се явява становището на вещите лица, че съобразяването на обясненията на подсъдимия не обуславя промяна в изводите им, представени в експертизата.

Внимателният прочит на обясненията на подс.Д. сочи, че застъпените от последния твърдения относно механизма на протичане на произшествието, поведението на втория участник – пострадалата П., и личното му поведение на пътя, не се явяват изолирани, а напротив, подкрепени са както от останалите гласни, писмени и веществени доказателства и доказателствени средства, така и от експертните заключения по назначените автотехнически експертизи. Описвайки пътната обстановка, при която е възникнало ПТП, подс.Д. поддържа, че се е движил по прав участък със скорост от около 90 км/ч, като автомобилът „Сеат“ „е излязъл изведнъж от черния път“ /спр. л.67 гръб от въззивното дело/. Твърди, че ударът е настъпил преди да успее да реагира със задействане на спирачната система на автомобила. Отрича да е възприел движението на л.а. „Сеат“ в по-ранен момент, а именно, когато движейки се по черния път, е приближавал пътното платно. Сходно с разказа на подсъдимия, пътуващите в неговия автомобил свидетели И. И. и З. И.а, също поддържат, че л.а. „Сеат“ направо е „изскочил“ на пътя, тръгвайки според съобщеното от св.И. да завива в посока към гр.Сливен /спр. т.2, л.6, л.8 от ДП/. Констатирайки, че обясненията на подсъдимия са еднопосочни и последователни, както и че синхронизират на фактическите обстоятелства, установени посредством останалите, събрани по делото доказателства, съдът счита, че няма никакво основание да откаже да цени същите при извеждане на фактите по процесния казус. В случая, доколкото дадените от подсъдимия обяснения не носят нова информация от значение за разкриване механизма на ПТП, то отчитането им не предпоставя промяна на възприетите от първата инстанция фактически обстоятелства и тяхната доказателствена обезпеченост.

Обсъждайки на основата на така установените по делото фактически данни поведението на подс. Д., първостепенният съд е достигнал до правилен извод за недоказана деятелност на последния, съставомерна по текста на повдигнатото му обвинение по чл.343, ал.4, вр. ал.3, б.„б“, предл.1, вр. ал.1, вр. чл.342, ал.1 от НК.

От приетата по делото правнозначима фактология се установява, че на процесната дата подсъдимият Д. се е движил по път „SLV-1112“, посока от гр.Сливен за с.Чинтулово със скорост от около 98 км/ч. Участъкът от пътя, по който се е движил управлявания от Д. л.а. „Фолксваген Голф“, обхващащ и

зоната на произшествието, не е бил урегулиран с пътни знаци, ограничаващи скоростта на движение, за което свидетелстват данните, отразени в протокола за оглед на местопроизшествие, потвърдени от експертите при обсъждане на изследваната от тях обстановка на ПТП. В района на произшествието не са били поставени също и пътни знаци, сигнализиращи опасност, както и указващи за кръстовище с път без предимство. При това положение, както правилно е приел ОС-Сливен, ограничението, което подс.Д. е следвало да съблюдава при управлението на автомобила, е регламентираното такова в чл. 21 ал.1 от ЗДвП. Установената в закона като разрешена скорост за движение на автомобилите извън населени места е 90 км/ч. Несъмнено е с оглед данните от автотехническата експертиза, че скоростта на движение на лекия автомобил, управляван от подс.Д., е била около 98 км/ч, която се явява по-висока от разрешена такава. При така избраната от последния скорост на движение, вещите лица са определили дължина на опасна зона за спиране на л.а. „Фолксваген Голф“ от около 95 км/ч. Изчислявайки опасната зона за спиране на автомобила при разрешената скорост 90 км/ч, автоекспертите са посочили дължина на същата от около 83 метра. При надлежно установените по делото факти за местоположението на двете превозни средства, в момента на навлизането на л.а. „Сеат Ибиза“ от черния път на пътното платно, по което се е движил л.а. „Фолксваген Голф“, последният се е намирал на отстояние от мястото на удара - около 44 метра /при ускорителен режим на движение на л.а. „Сеат“/ и около 33 метра /при равномерна скорост на движение на л.а. „Сеат“/. Очевидно е при това положение, че водачът на л.а. „Фолксваген Голф“ – подс.Д. не е имал техническа възможност да избегне удара чрез спиране както когато се е движил с неразрешена скорост, така и ако беше управлявал автомобила с разрешената такава от 90 км/ч. Ударът при създалата се пътна ситуация съгласно заключението на тройната автотехническа експертиза е бил технически непредотвратим, предвид дължината на опасната зона за спиране на автомобила. Констатираното сочи, че нарушението на правилата за движение по чл. 21 ал.1 от ЗДвП е ирелевантно за настъпилия вредоносен резултат. Поради това правилно първостепенният съд е приел, че движението на подс.Д. със скорост над разрешената, не е в пряка причинна връзка с настъпилите от ПТП съставомерни последици.

При така установените обстоятелства се повдига въпроса дали

избраната от подсъдимия скорост на движение е била "съобразена" по смисъла на чл. 20, ал. 2 от НК, защото е известно, че ако движението с превишена скорост не е в пряка причинна връзка с настъпилите съставомерни вредни последици, но заедно с това е установено, че те не биха настъпили при движение със съобразена скорост, отговорността е именно за нарушаване на правилата за съобразена скорост /Решение № 533/2001 г. на ВКС, I н. о., Решение № 297/1984 г. на ВС, III н. о. и др./. Отговорът на този въпрос изисква да се направят няколко уточнения. На първо място, безспорно е, че нарушението по чл. 21, ал. 1 от ЗДвП, т. е. превишената скорост е частен случай на несъобразена скорост по чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП и се изразява в несъобразяване на водача с регламентираната в закона или сигнализирана с пътен знак конкретна величина на скоростта, което логически е обвързано с избягване на предвидими опасности на пътя, като например движение в населено място, приближаване към кръстовище, предстоящ опасен участък от пътя и др. В тези случаи се касае за очаквана опасност и ако се установи, че величината на скоростта е в причинна връзка с резултата, то отговорността на водача е във връзка с нарушение по чл. 21, ал. 1 от ЗДвП. За разлика от тази хипотеза, в текста на чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП опасността не е сигнализирана, но се явява предвидима на база проявлението на негативни фактори, които усложняват пътната обстановка и изискват намаляване на скоростта – обстоятелства, които следва да са изрично посочени или изводими от обстоятелствената част на обвинението. В този смисъл, ако превишената скорост не е в причинна връзка със съставомерния резултат /какъвто е разглеждания случай/, но се констатира, че водачът не е съобразил величината на скоростта с други утежняващи и изрично посочени фактори на пътната обстановка, които са налагали намаляването ѝ под разрешената за пътния участък, решаващият съд е компетентен да преквалифицират нарушението от такова по чл. 21, ал. 1 в такова по чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП. По конкретното дело обаче се установява, че обвинителният акт, очертаващ фактическите параметри на обвинението срещу подс.Д., не съдържа нарочни констатации за наличие на негативни фактори на пътната обстановка, които да са затруднявали движението и да са застрашавали неговата безопасност, налагащо за водача Д. да намали скоростта под разрешената такава за съответния участък. След като в акта на прокурора не са описани фактически обстоятелства по извършване от подсъдимия на

нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП - неизпълнение на задължението да съобрази скоростта си на движение с конкретните пътни условия и по - специално с отрицателното действие на различни фактори, които затрудняват или застрашават безопасността на движението, то за съда не съществува правна възможност да преквалифицира запълващото бланкетната норма на чл.343 от НК нарушение на правилата за движение от чл. 21, ал. 1 в такова по чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП /т. 7 от Тълкувателно решение № 2/22.12.2016 г. на ОСНК/.

Независимо от развитите по-горе съображения, следва да се посочи, че обективните данни по делото не установяват да е съществувала необходимост за водача на л.а. „Фолксваген Голф“ да се движи със скорост, по - ниска от 90 км/ч, с оглед изпълнение на задълженията му по чл.20 ал.2 от ЗДвП. Нито пътната обстановка - интензивност на движението, условия на видимост, състояние на пътя и т.н., нито климатичните условия са налагали за последния да намали скоростта на управлението от него автомобил под разрешената такава за пътния участък. В случая следва да се отчете също, че в района на ПТП не са били поставени никакви пътни знаци – нито забранителни, нито предупредителни или такива относно предимство, или със задължителни, съответно специални предписания, които да налагат за водача Д. съобразяване с указаното в тях. Наличието на земен път вдясно по посоката на движение, само по себе си, не налага за водача да ограничи скоростта си на движение, ако не е налице някакъв обективен факт, който да сигнализира за предстояща опасност на пътя. След като за подс.Д. не са съществували обективни предпоставки да намали скоростта си преди появата на платното за движение на автомобила, управляван от пострадалата П., същият не може да бъде упрекнат в причиняване, съответно съпричиняване на последиците от ПТП.

Доводите, че опасността за водача Д. е възникнала не в момента на навлизане на л.а. „Сеат“ на платното за движение, а в един по-ранен момент – когато се е движил по страничния черен път, с явното намерение за излизане от него и навлизане в главния път, не могат да бъдат споделени.

Правилно се явява заключението на съда, че поначало придвижването на едно превозно средство по пътя, който е без предимство, не съставлява възникване на опасност. Още повече, че в разглеждания случай съгласно

становището на състава автоексперти, видимостта на подс.Д. към намиращия се вдясно от пътя по посоката му на движение земен път, е била силно ограничена. При съществуващите данни за наличие в процесния участък от пътя на храсти и високи колове на телена ограда, вещите лица сочат, че на подс.Д. не би могло да се вмени задължителна видимост и то в динамичен режим, в какъвто се е намирал, управлявайки л.а. „Фолксваген“.

По правило водачът движещ се по път с предимство, какъвто в случая се явява подс.Д., трябва да очаква от останалите участници в движението зачитане на неговото предимство. С други думи подсъдимият не е бил длъжен да очаква навлизане на л.а. „Сеат“ на платното за движение, защото предписанието на чл.149 от ЗДвП е изисквало от водача на това превозно средство – пострадалата П., да пропусне движещите се по пътя с настилка пътни превозни средства и пешеходци. В противен случай предимството на водача Д. би се заличило.

Началният момент на възникване на опасността за движение за водачите на МПС съгласно тълкуването, дадено в ТР № 28 / 28.11.1984 г. по н.д. № 10/1984 г., ОСНК на ВС е фактически въпрос и се определя в зависимост от конкретната пътна ситуация. При всички случаи, за да стане опасност за движението даден участник следва да бъде обективно видим за водача на МПС, като в зависимост от ситуацията опасността възниква при навлизането му върху платното за движение или по-рано. В принципен план, началото на възникване на опасността за движение за водач, който се движи по път с предимство, е оня момент, когато задълженият да даде предимство премине мястото за спиране и изчакване и предприеме навлизане в платното за движение. Това е така, защото водачът, движещ се по път без предимство има задължението да пропусне движещите се по пътя с предимство / Решение № 1309/1976 г. по н. д. 1167/76 г. на трето н. о. на ВС, Решение № 153 от 27.12.2018 г. на ВКС по н. д. № 613/2018 г., III н. о., НК, Решение № 216 от 20.05.2019 г. на ВКС по н. д. № 668/2018 г., II н. о., НК /. Водачът на пътно транспортно средство, който има предимство, следва да вземе предписаните в правилника за движение мерки за избягване на произшествие: 1/ когато участник в движение по път без предимство премине стоп линията, без очевидно намерение да зачете предимството, и 2/ когато, макар и още да не е преминал стоп линията, но от скоростта, с която се движи, е очевидно, че и да желае не би могъл от техническа гледна точка да спре преди навлизане в

кръстовището, ако в този момент същият е бил видим за водача с предимство /Решение № 13/1977 г. по н. д. № 13/77 г. на ОСНК/. В тези случаи в съдебната практика се приема, че предимството е отнето, поради което и участникът в движението, който има предимство, следва да изпълни задължението си да спре и да предотврати произшествието, ако има възможност да направи това.

В настоящия казус е безспорно установено, че подс. Д. като водач на л.а. „Фолксваген Голф“ се е движел по път с предимство, по който разрешената скорост на движение е била 90 км/час, а пострадалата П. е управлявала л.а. „Сеат Ибиза“ по път без предимство - земен път, излизащ на главния път, на който се е намирал автомобилът, управляван от подсъдимия. От тази гледна точка, съгласно заключението на тройна автотехническа експертиза, технически правилно е било водачът на л. а "Сеат Ибиза" да спре, след което да потегли плавно с достигане до платното за движение, оглеждайки се за движещи по него автомобили, а ако няма видимост, да си осигури такава чрез друго лице, като едва след като се увери, че не създава опасност за движещите се по асфалтовия път автомобили, да потегли, т.е., пострадалата П. е имала задължението да пропусне движещия се по пътя с предимство лек автомобил „Фолксваген Голф“, управляван от подс.Д., и след това да предприеме пресичане на лентата му за движение. Същата според експертите е имала техническата възможност да възприеме автомобила „Фолксваген Голф“, да се убеди в неговото положение и скорост на движение, да го пропусне и след това да предприеме маневрата за завой наляво. В разясненията си пред съда вещите лица подчертават, че при движение по път без предимство, какъвто е и пътят, по който се е движел автомобилът на пострадалите, водачите на МПС имат задължението не само да спрат, все едно има знак „Стоп“, но и да извършат още толкова спирания, колкото са необходими, така, че да са в състояние да възприемат движещите се по пътя с предимство и да ги пропуснат. В случая предвид, че видимостта в пътния участък е била силно ограничена поради наличието на храсти и високи колове на телена ограда, това условие за безопасно навлизане от земния на асфалтовия път важи с още по-голяма сила. Още повече, че по пътя, по който се е движил подсъдимият, не е имало поставени пътни знаци, указващи наличието в участъка на ПТП на земен път или кръстовище, което да наложи за последния да завиши вниманието си. Самият подсъдим, освен това, макар

да съобщава в обясненията си, че е запознат с наличието на напоителен канал в района, отрича да е имал знание за съществуването на земен път, който да излиза на асфалтовия такъв, по който се е движил /спр. л.67 гръб от въззивното дело/.

Действително, експертният анализ на обстановката на ПТП разкрива, че макар видимостта на подс.Д. вдясно от пътя да е била силно ограничена поради наличие в участъка на високи, вертикално разположени опори на телена ограда и растителност около тях, то същият не е бил лишен изцяло от възможността да възприеме л.а. „Сеат“, като тази обективна възможност вещите лица приемат, че е съществувала, когато л.а. „Сеат“ се е намирал на разстояние по - близо от един метър от платното за движение /спр. л.139 гръб – 140 от въззивното дело/. Изведените в горното им съдържание експертни констатации обаче, съдът правилно е преценил, че не могат да обосноват с категоричност извод за наличие на виновно поведение на подс.Д.. И това е така, тъй като в случая данните по делото, коректно интерпретирани в заключението на тройната АТЕ, ясно свидетелстват за това, че обективни находки, които да дават възможност да се определи характерът на движението на л.а. „Сеат“ преди възникване на произшествието, не са налице. Както изрично се подчертава от вещите лица, доколкото по делото няма обективни данни за движението на л.а. „Сеат Ибиза“ преди ПТП, то разглежданите варианти биха могли да бъдат стотици – със и без спиране на последния преди навлизането му в платното за движение /спр. л.139-гръб, л.140 гръб от въззивното дело/. Отделно от това, важно е да се отбележи, че съгласно експертният анализ на обстановката на ПТП, най-вероятното място на установяване на л.а. „Сеат“ в покой преди навлизането му на пътното платно /в разгледаната хипотеза на ускорителен режим на л.а. „Сеат“/ съвпада с най-ниската част на черния път преди прехода към границата на платното, или тогава същият се е намирал на разстояние от 1,6 метра от дясната граница на платното за движение, в което положение не е бил видим за водача Д.. Тази преценка вещите лица правят, отчитайки наличието на характерен ръб на асфалта в прехода от черния път, преодоляването на който сочат, че при по-близко спиране, включително при спиране на самото пътнo платно, във всички случаи ще доведе до боксуване на автомобила при потеглянето му и оставянето на характерни следи, каквито обаче при огледа на произшествието не са установени. Или казано по друг начин, по делото не са налице

доказателства, които да позволят извода, че л.а. „Сеат“ е бил спрял на около метър от границата на пътното платно, в който случай да се е изисквало от водача на л.а. „Фолксваген“ – подс.Д. да го възприеме и оцени като опасност за пътя, налагащо за него да предприеме мерките по чл.20, ал.2 от ЗДвП. При това положение, след като липсва доказателствена установеност на факта, че л.а. „Сеат“ е спрял на по-малко от един метър от пътното платно, то изследването на възможността за предотвратимост на ПТП в тази хипотеза, се явява ненужно.

Видно от заключението на тройната АТЕ, в същото е застъпено категорично становище на вещите лица, че ако за начало на възникване на опасността се отчете моментът на навлизане на „Сеат Ибиза“ в лентата за движение на „Фолксваген Голф“, то не само при установената за последния скорост на движение от 98 км/ч, но и при скорост от 90 км/ч предотвратяването на ПТП /във всеки от разгледаните варианти на движение на л.а. „Сеат Ибиза/ се явява технически невъзможно, включително чрез спиране от водача на л.а. „Фолксваген“ и запазване от последния на праволинейното му движение /отг. на зад. 4.6 от АТЕ, т.2, л.102-103 от ДП/. Възможност за предотвратяване от страна на водача Д. на ПТП според експертите би била налице, ако се приеме, че опасността за него е възникнала при приближаване на л.а. „Сеат“ към платното за движение в по-ранен момент, включително към момента на потегляне на л.а. „Сеат Ибиза“ /хипотеза на ускорителен режим на движени на л.а. „Сеат Ибиза“ и движение на л.а. „Фолксваген“ със скорост от 98 км/ ч и с разрешената от 90 км/ч/. В този случай при запазване на движението на л.а. „Фолксваген голф“ в собствената му лента и предприемане на спиране, вещите лица сочат, че двата автомобила биха се разминали без удар. Подчертават обаче, че ако л.а. „Сеат“ забави движението си, пресичайки лентата за движение на л.а. „Фолксваген“, то ПТП отново би настъпило, тъй като автомобилът „Сеат“ навлиза в опасната зона за спиране на автомобила „Фолксваген“ /отг. на зад. 4.8 от АТЕ - т.2, л.105 от ДП, отг. на зад. 4.10 от АТЕ, спр. т.2, л.108 от ДП/.

Изхождайки от горното и при съобразяване на обстоятелството, че мястото, което експертите приемат като най-вероятно за спиране на л.а. „Сеат“, е такова, поставящо автомобила в позиция, в която той не е бил видим за водача на л.а. „Фолксваген“ - подс.Д. – както за времето си на престой, така

и в момента на потегляне с цел навлизане по асфалтовия път, съдът обосновано е заключил, че опасността за подсъдимия е възникнала, когато л.а. „Сеат“ се е появил на платното за движение, навлизащ изненадващо след пресичане на линията на оградата, която е закривала видимостта към него. Към този момент обаче, доколкото според тройната АТЕ ударът между двете превозни средства е бил технически непредотвратим поради това, че л.а. „Сеат“ е попаднал в опасната зона за спиране на л.а. „Фолксваген“, то неизпълнението от водача на последния – подс.Д. на мерките по чл.20, ал.2 от ЗДвП не може да обоснове наказателната му отговорност.

Правилно окръжният съд е приел, че опасността на пътя е била създадена от водача на л.а. „Сеат Ибиза“ – пострадалата П., която с цел извършване завой наляво, е навлязла в пътното платно за движение в момент, в който движещият се по него автомобил на подс.Д. се е оказал на разстояние от траекторията на управлявания от нея автомобил по-малко от дължината на опасната му зона за спиране. В така създадената пътна ситуация съгласно заключението на тройната АТЕ, водачът на л.а. „Фолксваген Голф“ – подс.Д. се е озовал в положение да няма техническа възможност да избегне удара чрез спиране. В казуса не е спорно, че с възприемане на появилата се на пътя опасност - л.а. „Сеат Ибиза“, подс.Д. не е реагирал съобразно предписанието, дадено в чл.20 ал.2 от ЗДвП – със задействане на спирачната система на управлявания от него автомобил, а предприетите от последния действия са се изразили в промяна на направлението на автомобила наляво с частично навлизане в лявата пътна лента. Тези негови действия обаче, макар да се явяват технически неправилни, не обуславят непременно извод за виновно поведение. И това е така, тъй като от значение за отговорността на дееца се явява не само факта на допуснато от него чрез навлизане в насрещната лента нарушение на пътните правила, но и изясняването на обстоятелствата бил ли е неизбежен ударът и без това изменение на посоката му на движението, какви са били избегнатите чрез предприетото отклоняване вреди съобразно с причинените, бил ли е длъжен подсъдимият, съответно могъл ли е да предвиди настъпването на общественоопасните последици и да ги предотврати. В случая въззивният съд се присъединява към застъпеното от първата инстанция становище, че доколкото на основата на извършените от автоекспертите изчисления се установява, че при навлизането на л.а. „Сеат Ибиза“ на пътното платно, същият е попаднал в опасната зона за спиране на

л.а. „Фолксваген Голф“, управляван от подсъдимия, то изборът на последния да отклони автомобила наляво, за да избегне произшествието, не може да му бъде вменено като нарушение на правилата за движение по пътищата по чл. 16, ал.1, т.1 от ЗДвП, имащо отношение към протИ.правните последици. В подкрепа на този свой извод съдът коректно е цитирал Решение № 173/21.02.1975г. по н.д. № 73 / 75г., III н. о. ВС, в което е възприето, че когато препятствието се появи в опасната зона за спиране, избирането на един или друг вариант на маневриране за избягване на произшествието от страна на водача на МПС не може да му бъде вменено като нарушение на правилата за движение по пътищата. Според същото решение неправилната маневра е основание за ангажиране на наказателната отговорност при възникване на опасност извън опасната зона.

От научно-техническа гледна точка опасната зона представлява най-малкото разстояние, на което едно моторно превозно средство може да бъде спряно от момента на появяване на препятствието на пътя /Решение 8/1987 г. ОСНК, Решение 381/1967 З НО, Решение 205/1986 З НО и др./. Тя винаги е по-голяма от спирачния път, тъй като в нея се включва както последният, така и времето за реакция на водача и за задействане на спирачния механизъм, превърнато в метри. Казано по друг начин, опасната зона е онова разстояние между превозното средство и пътното препятствие /представляващо опасност на пътя/, при което предприетите от водача действия, каквито и да са те, не са в състояние да избягнат съприкосновението с препятствието, съответно да предотвратят произшествието - в случая с л.а. „Сеат“. Във всички случаи престъпният резултат би настъпил. Ето защо общественоопасните последици, станали в границите на опасната зона, не могат да бъдат вменени във вина на дееца, тъй като при всички възможни мерки, взети от него, те не биха могли да бъдат предотвратени. В конкретния случай във вина на подсъдимия прокурорът вменява обстоятелството, че възприемайки автомобила на пострадалите, не е задействал ефективно спирачната система, а е отклонил управляваното от него МПС наляво, навлизайки в насрещната лента. При установеното обаче по експертен път обстоятелство, че към момента на навлизане на л.а. „Сеат“ на платното за движение, същият е попаднал в опасната зона за спиране на л.а. „Фолксваген Голф“ /включително в хипотеза на движение с разрешената скорост от 90 км/ч/, то следва, че ударът е бил непредотвратим, независимо от характера на предприетите от последния

мерки. Що се отнася до това дали при задействане от страна на водача Д. на спирачната система, ударът с л.а. „Сеат“ би бил с различна локация и сила, съответно престъпният резултат би бил не толкова тежък, то разсъжденията и изводите в тази насока, без съмнение ще имат хипотетичен характер и поради това се явяват ненужни.

В контекста на изложеното напълно неоснователно се явява възражението на държавното и частното обвинение, че неправилната реакция на подс.Д. по отклоняване автомобила наляво, е фактор, който има отношение към възникналото ПТП.

На основание горното въззивната инстанция прие, че изводите на първостепенния съд относно несъставомерност на деянието на подс.Д. по текста на повдигнатото му обвинение по чл. 343, ал. 4, вр. ал. 3, б. „б“, предл. 1, вр. ал. 1, вр. чл. 342, ал. 1 от НК се явяват правилни и съответни на установените по делото факти. Поради това, окръжният съд законосъобразно е оправдал подс.Д. по така предявеното му обвинение за извършено транспортно престъпление.

Тезата на държавното и частното обвинение, че подсъдимият сам се е поставил в невъзможност да предотврати ПТП, поради което не може да претендира, че не е бил длъжен и не е могъл да предвиди настъпването на общественоопасните последици би имала основание, само ако по делото съществуваша обективни данни, на основата на които да се постигне доказателствена установеност на факта, че към момента, в който нарушението на водача на л.а. „Сеат“ на правилото по чл.49 от ЗДвП е станало факт, изпълнението от страна на подс.Д. на предписанията по чл.20,ал.2 от ЗДвП биха имали за резултат предотвратяване на сблъсъка между двете МПС. В случая обаче, данните по делото установяват, че подс.Д. не е имало как да предвиди рисковото, неочаквано и забранено навлизане на л.а. „Сеат“ по платното за движение – на първо място поради това, че видимостта към земния път, по който същият се е приближавал към платното за движение не е бил обективно видим за водача Д. в динамиката на движението на управлявания от него автомобил, както и че за наличието на такъв не е била поставена пътна сигнализация, и на следващо място, предвид съществуващото задължение по чл.49 от ЗДвП за водача на този автомобил да пропусне движещите се по пътя с настилка пътни превозни средства и

пешеходци. След като в конкретната пътна ситуация възникналата опасност на пътя не е била предвидима и няма допуснати други нарушения на правилата за движение от водача Д., които да са в причинна връзка с настъпилите съставомерни последици, и след като няма недооценени от водача отрицателно действащи на пътната обстановка фактори, които обективно да са могли да бъдат възприети извън опасната зона за спиране на автомобила, а опасността се е появила внезапно, то не би могло да се вмени на последния виновно причиняване на вредоносния резултат. Практиката на ВКС е последователна по въпроса, че водачите на МПС не могат да бъдат държани отговорни за това, че не са предвидили евентуално неправомерно поведение от друг участник в движението, освен ако за такова поведение е имало достатъчно обективни данни, които преценени поотделно или в тяхната цялост, сочат наличие на опасност за движението и налагат на водача да се съобрази с правилото на чл. 20 ал.2 от ЗДвП /Решение №362/2002г, III н.о., ВКС; Решение №28/2009г., I н.о., ВКС/.

Въззивният съд не намери основание за корекция на присъдата и в частта, с която ОС-Сливен е постановил разпореждане с иззетите по делото веществени доказателства.

По изложените съображения и като намери, че атакуваната по протест на прокурора и жалба на частните обвинители оправдателна присъда е законосъобразна, обоснована и при постановяването ѝ не са допуснати съществени нарушения на процесуалните правила по смисъла на чл.348, ал.3 от НПК, които да я правят отменима на това основание, въззивният съд прие, че в съответствие с разпоредбата на чл.338 от НПК следва да потвърди изцяло атакувания акт.

Мотивиран от горното и на основание чл.338 от НПК, Бургаският апелативен съд

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА присъда № 5/28.02.2022г., постановена по НОХД № 431/2021г. по описа на Окръжен съд – Сливен.

Решението подлежи на касационно обжалване и протестиране пред Върховния касационен съд на РБългария в петнадесетдневен срок от

съобщаването му на страните.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____