

ПРОТОКОЛ

№ 23

гр. Варна, 26.01.2024 г.

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ВАРНА, III СЪСТАВ, в публично заседание на двадесет и шести януари през две хиляди двадесет и четвърта година в следния състав:

Председател: Павлина Г. Д.а

Членове: Ангелина Й. Лазарова
Г. Н. Грънчев

при участието на секретаря Соня Н. Дичева
и прокурора М. Н. Г.

Сложи за разглеждане докладваното от Г. Н. Грънчев Въззивно наказателно дело от общ характер № 20233000600248 по описа за 2023 година.

На именното повикване в 11:00 часа се явиха:

Жалбоподател-подсъдим **П. Д. П.**, редовно призован, явява се лично и с **адв. С. Н. Т. от АК – Шумен**, редовно упълномощена.

Частните обвинители **А. Н. К. и М. К. К.**, редовно призовани, не се явяват.

Не се явява и техният представител **адв. П. С. С. от АК – София**. Адв. С. уведомява съда, че няма да се явят в днешното съдебно заседание, не възразяват да се гледа делото в тяхно отсъствие. Няма доказателствени искания и намират, че делото е изяснено от фактическа страна с молба да бъде потвърдена присъдата на първоинстанционния съд, с оглед установеното в допълнителната автотехническа експертиза. Молбата е депозирана на 25.01.2024 г.

Адв. **Н. Н. Д. от АК – София**, също повереник на частните обвинители, редовно призован **не се явява**.

За Апелативна прокуратура – Варна се явява прокурор Г..

Вещите лица:

Ж. Р. Г., редовно призован, явява се лично.

Д. А. Л., редовно призован, явява се лично.

Г. П. К., редовно призован, явява се лично.

Страните заявяват, че са запознати с допълнителната автотехническа експертиза.

ПРОКУРОРЪТ – Да се даде ход на делото, няма да соча доказателства. Не правя искания за отвод.

АДВ.Т. – Да се даде ход на делото, няма да соча доказателства. Не правя искания за отвод.

СЪДЪТ намира, че няма процесуални пречки по хода на делото, поради което и

О П Р Е Д Е Л И:
ДАВА ХОД НА ДЕЛОТО
ДАВА ХОД ДЕЛОТО ОТ ФАЗАТА НА СЪДЕБНОТО СЛЕДСТВИЕ
ПРЕД ВЪЗЗИВНАТА ИНСТАНЦИЯ

На основание чл.317, вр.чл.282, ал.1 от НПК се прочете заключението по представената по делото Допълнителна автотехническа експертиза.

В.Л. Ж. Р. Г. – със снета по делото самоличност.

В.Л. Д. А. Л. – със снета по делото самоличност.

В.Л. Г. П. К. – със снета по делото самоличност.

СЪДЪТ предупреди вещите лица за наказателната отговорност по чл.291 от НК, същите обещава да дадат заключение по съвест и разбиране.

В.Л. Г. – Поддържам заключението.

В.Л. Л. – Поддържам заключението.

В.Л. К. – Поддържам заключението.

Въпроси на прокурора: В отговорите ви на въпроси 1.2. и 3.1 сте изследвали съответното разстояние, което би изминал л.а. в случай на задействане на спирачната уредба, съответно по точка 1.2. при праволинейно, а при въпрос 3.1 с движение наляво. Може ли да обясните на какво се дължи тази разлика от 4.87 м при праволинейното движение и сте писали 3.70 м в отговор на задача 3.1. На какво се дължи тази разлика?

В.Л. Л. – Във въпрос 1.2 там се пита какво разстояние би изминал, ако продължи направо автобуса. С оглед на скоростите на превозните средства действително се установява, че разстоянието, което е имал възможност допълнително да измине лекият автомобил е 4.87 м – това е за движение направо. Този въпрос е за движение направо на двете превозни средства.

На въпроси на съда: Фактите по делото са, че автобусът се движи направо, а реното навлиза в неговата лента и тръгва към мантинелата му, както е действителната му траектория.

В.Л. Л. – Като време той би разполагал с време да измине същото разстояние, говорим за л.а. Нали говорим, че в единия случай изминава 4.87 м, а във втория случай 3.70 м.

Въпрос на прокурора: Първо ме интересува откъде идва разликата в едната ситуация 4.87 м, а в другата ситуация 3.70 м и в крайна степен дали би настъпил удара?

В.Л. Л. – Ако спира ефективно автобусът би достигнал до мястото на удара 0.21 сек. по-късно, ако е задействал ефективно спирачната уредба, каквито условия са поставени във въпроса. За тези 0.21 сек. л.а. би имал възможност да измине още 4.87 м. Ако се движи направо той ще има тази възможност да измине цялото това разстояние, но движейки се по неговата действителна траектория – косо надясно негово, той няма да може да измине тези всички 4.87 метра, защото след като измине 3.70 м вече би настъпил удар с автобуса поради това, че той се движи косо и двете превозни средства се движат косо и като измине 3.70 м вече ще настъпи контакт и този контакт ще е в средата на лекия автомобил, около вратите, а автобусът ще е с левият му ъгъл и няма да има възможност да довърши тези останали метри. Контактът ще бъде в лентата за движение на лекия автомобил.

Въпрос на прокурора: Давате обяснение на въпрос 3.1., а може ли сега да отговорите на въпрос 1.2?

Въпроси на съда: Ние не говорим за удара, който е последвал между автобуса и л.а. Ние сега в момента говорехме хипотетично за да не стане пак объркване. Втората маневра в момента въобще не я разглеждаме. Сега разглеждаме навлизането на л.а. в лентата за движение на автобуса и ударът в бордюра на л.а.

Би ли бил предотвратим удар между автобуса и л.а. в лентата за движение на автобуса, ако автобусът беше предприел намаляване на скоростта или спиране?

В.Л. Л. – За всякакви варианти на движение по широчина на л.а. в лентата за движение на автобуса, и всякакви варианти и на автобуса в тази лента за движение удар би настъпил. Ударът е непредотвратим, независимо дали е задействал спирачната система или не. Защото той разполага с много малко време да спира ефективно, казахме около 0.2 сек, но те физически не могат да се разминат. Чисто физически геометричните размери на двете превозни средства са по-големи, по-широки от лентата, която е за движение на автобуса. Дори и да се задейства спирачната система категорично ще настъпи удар. Защото лекия автомобил е изгубил устойчивост и той се движи със скорост от около и над 90 км/ч. Удар категорично би настъпил. Единствено за такъв вариант може да бъде избегнат ако л.а. се движи плътно до бордюра, тоест извън лентата за движение, а автобусът се движи плътно в

негово ляво до осевата линия, но с много малко разстояние дори под 20 см, което не е безопасно за разминаване. Съгласно методиките, трябва да бъде осигурен един метър разстояние при разминаване.

Въпроси на прокурора: Това което вие сега обяснихте вие разглеждате ли действителната траектория на л.а., тоест след ударът му в бордюра започване на движение косо надясно? Тук според мен давате обяснение на въпрос 1.1.

В.Л.Л. – Ако л.а. се движи в лентата за движение на автобуса.

Въпрос на прокурора: Ако разглеждаме отговора на въпроса ви в точка 1.2, където се разглежда действителната траектория на л.а., навлизането му в лентата за движение на автобуса, съприкосновението с бордюра и тук сте написали двете превозни средства биха се разминали и произшествието между тях е било предотвратимо, но би последвало удар на л.а. в предпазната ограда.

В.Л.Л. – Автомобилът вече се движи косо. Това допълнително време, с което би разполагал л.а., поради това, че автобусът спира, то ще е достатъчно л.а. да премине пред автобуса и да напусне неговият коридор на движение, и да освободи цялата лента за движение на автобуса.

Въпрос на прокурора: Правилно ли да разбирам, че ако автобусът продължава да се движи в собствената си лента за движение, при задействана спирачна уредба и съобразявайки действителната траектория на л.а. няма да настъпи удар?

В.Л. Л. – Няма да настъпи удар между автобуса и лекия автомобил, но ще настъпи удар на л.а. в предпазната ограда.

Въпроси на съда: Имаме един автобус, който се движи в своята лента за движение, имаме едно Рено, което се движи в своята лента за движение. Започва едно движение на Реното и то навлиза в лентата за движение на автобуса. От този момент, в който той навлиза в лентата за движение на автобуса, когато пресича осевата линия, когато възниква опасността за автобуса, тъй като в неговата лента е навлязло МПС, виждаме неговото движение косо, то не е успоредно на неговата лента, не е челно срещу автобуса, от момента на това навлизане имал ли е възможност автобусът, ако беше използвана спирачна система да се предотврати удар в неговата лента за движение. Той се движи в своята лента за движение и за него няма задължение да бъде на ръба на едната страна или на другата, той се движи в своята лента.

В.Л. Л. – Ясен е момента на възникване на опасната зона, но каква е траекторията след това на този л.а. - тя е косо към бордюра. Но последващото движение какво би било за да кажем дали може да се предотврати удара. Ще продължи ли да се движи в лентата срещу автобуса?

Въпроси на съда: От момента, в който той навлиза в неговата лента, когато възниква опасността за автобуса, ако той беше използвал спирачки,

при тези данни и при този факт, че имаме отбелязване къде той се е отблъснал?

В.Л. Л. – Ясно е, че посоката на движение е косо. Ние в първата експертиза сме казали, че ако той продължи по действителната му траектория насочена към бордюра, но премине бордюра няма да има сблъсък.

На въпроси на съда: Нас ни интересуват действията на автобуса. Ако автобусът беше възприел това влизане в неговата лента, първоначалния момент, и той беше предприел директно намаляване или спиране в конкретната ситуация, той няма как да знае този л.а. накъде ще движи, той го възприема от момента, в който навлиза в неговата лента на автобуса, тези действия спирането на автобуса, ако той беше предприел спиране, ние няма как да знаем какви ще са действията на л.а. – дали ще прави обратен завой, дали ще се удари в бордюра, дали ще продължи, или успоредно ще тръгне да се движи, ако той беше предприел на момента спиране, би ли последвал удар?

В.Л.Л. – Той е закъснял само две десети.

Въпрос на съда: За тези две десети?

В.Л.Л. – За тези две десети може да се намали скоростта с един метър ефективно спиране.

Въпрос на съда: А ако беше спрял? След като знаем траекторията би ли настъпил такъв удар ако той беше спрял?

В.Л. К. – Категорично не би могъл да спре.

В.Л. Л. – Във всички варианти ние сме смятали дали може да спре до мястото на удара, а той навлиза доста по-назад.

Въпроси на съда: Дали автобусът би могъл да спре и за него каква е опасната зона?

В.Л. Л. – Опасността възниква, когато л.а. е навлязъл в лентата на автобуса /скица 2 от предходната експертиза/, автобусът е бил на 30,39 м от мястото на удара, а лекия автомобил е бил на 44,91 м от мястото на удара, когато той навлиза, тоест общото разстояние е 75,3 м /посочено е на скицата/.

Въпрос на адв. Т.: В арбитражната експертиза на стр. 10 е посочено: В съответствие с намерената следа, която продължава косо наляво към средата на платното за движение се определя, че от началото на навлизане в лентата за насрещно движение до началото на удара автомобил „Рено Сценик“ е изминал 47.50 метра.

В.Л. Л. – Така е, ще обясня. Понеже на тази скица мерим разстоянията по права линия по оста на пътя, а траекторията на лекия автомобил е първо косо на негово ляво, стига до бордюра и после започва да се връща. Тоест траекторията му е дъговидна и за това е по-дълго изминатото разстояние, което е необходимо да пресметнем скоростите. Тук търсим отстояние, което е както е посочено в скицата. По-дълго е защото се е движил по дъговидна траектория. Така, че общото е 75,3 м, а опасната зона за спиране на автобуса е 59.04 м. Тоест автобусът може без проблеми да спре, има техническа

възможност преди мястото на навлизане на л.а.. Разстоянието между тях е 75,3 м, опасна зона 59,04 м.

В момента на навлизане на л.а. в лентата за движение на автобуса, автобусът е имал техническа възможност да спре преди мястото на навлизане.

Въпроси на съда: В момента, в който л.а. навлиза в лентата за движение на автобусът, автобусът технически като го е възприел, може ли да спре с оглед траекторията на л.а., който предприема това дъговидно движение. Въпросът ни е от момента, от който той е навлязъл, автобусът ако беше използвал спирачки би ли бил предотвратим този удар на дъговидното движение на Реното?

В.Л. Л. – На автобуса му трябва да спре 59,04 м. да спре. Към този момент, когато той навлиза има достатъчно разстояние ако искаме да спрем до там, където навлизаме.

Въпрос на съда: Това, което казвате е при положение, че автомобила не се движи, стои статично и тогава автобусът има достатъчно време да спре, но обаче и двете превозни средства се движат.

В.Л. Л. – Ако л.а. продължи да се движи в лентата на автобуса казахме, че категорично ще има удар.

Въпрос на съда: Ако автобусът се движи, а лекият автомобил не се движи удар няма да има, но когато те се движат ударът е неизбежен?

В.Л. Л. – Ако л.а. продължи да се движи в лентата на автобуса ударът е неизбежен. Ако продължи да се движи автобусът в неговата лента, без да я напуска ударът е неизбежен.

Л.а. контактува с бордюра и се отклонява в неговата лента и от момента на отклонението на л.а. нищо не може да се направи.

Ако се движи л.а. в лентата на автобуса пак нищо не може да се направи.

При тези факти и с тази траектория на движение на л.а. пак би последвал ударът. Когато и двете превозни средства се движат в лентата на автобуса винаги ще има удар. Широчината на двете превозни средства е по-голяма от широчината на лентата и не могат да се разминат, винаги ще контактуват. От челен централен удар, до пак челен, но не централен удар. От пълно застъпване, до частично застъпване около 30-40 см., но удар категорично ще има.

Въпроси на адв. Т.: Колко време е необходимо от възприемането на опасността, до сигнализиране в мозъка, до предприемане действия за натискане педала за спиране, задействане на механизмите и времето им за сработване?

В.Л.Л. – Времето е описано в основната експертиза на стр. 11, където е изчислена опасната зона. То е сума от три времена – за реакция, за задействане на спирачния механизъм и за увеличаване нарастване на спирачното закъснение и общо 1.55 сек.

Въпроси на адв. Т. – Времето от възникване на опасността до удара сте го изчислили, че е 1.79 сек.

В.Л. Л. – Времето за изминаване на това разстояние е 1.79 сек., а само за да реагира е необходимо 1.55 сек. За това Ви казвам, че той е закъснял 0,21 сек.

Въпрос на адв. Т. – В това време сметнали ли сте и времето, защото реално лекият автомобил не се е движил в права линия, а той се е движил с отклонение. В новата експертиза сте изчислили, че времето му би се увеличило с 0.11 десети от секундата, като го добавим и насложим за времето за спиране, реално погледнато остава ли такова време, предвид това, че е в опасната зона?

В.Л.Л. – Това общо време за започване на спиране на водача на автобуса няма нищо общо с траекторията на движение на л.а. То се изчислява от момента на възникване на опасността, тоест от навлизането на л.а. започва да му тече това общо време. След това дали л.а. се движи направо, дали леко косо това няма значение.

Въпроси на адв.Т. – Казали сте, че автобусът се е движил със забавяне, той навлиза с 62 км/ч, тогава възприема опасността и при удара скоростта му е от 59,80 км/ч.

В.Л.Л. – Да има скоростен запис на тахограф и там се вижда, че много плавно скоростта на автобуса намалява. Това най-вероятно се дължи на много леко отнемане на газта, но не на ефективно задействане на спирачките.

Въпроси на адв.Т.: Съобразени ли са техническите параметри на л.а. с вашето заключение?

В.Л.Л. – Във всички сметки сме съобразили действителните габаритни размери на двете превозни средства и при всички изводи това нещо е отчетено.

Въпроси на съда: По точка 1.2. Ако водачът на автобуса е предприел спиране в момента, в който л.а. е навлязъл в лентата за движение на автобуса, то автобусът би достигнал до мястото на удара 0.21 сек. по-късно. С отчитане на това време действителната траектория косо надясно и характерът на движението на л.а. „Рено Сценик“ какво разстояние би изминал от положението му до началото на удара и би напуснал напълно лентата за движение на автобуса. Двете превозни средства биха се разминали за условията на въпроса, ако той беше употребил спирачки и да се движи по тази траектория? Произшествието между тях е било предотвратимо, но би последвал удар на л.а. в предпазната ограда. В тази част от 1.2 излиза, че ако беше предприел спиране автобуса, към момента, към който л.а. е навлязъл в неговата лента за движение, при тези данни за траектория на движение на „Рено Сценик“ л.а. е щял да напусне напълно лентата на движение на автобуса – нямаше да има точка на съприкосновение помежду им, ако бяха употребени спирачките.

В.Л. Л. – Точно така.

Въпроси на съда: Излиза, че този удар е настъпил защото следва удар в бордюра с изтласкване на този автомобил, вече дали волево водачът е завъртял волана за да се върне в своята лента или това е било оттласкването, всъщност в резултат на последващото действие е последвал този удар и вие говорите, че дори да беше спрял, тоест ако беше предприел намаляване на скоростта, ударът би бил непредотвратим. Това ли да разбираме?

В.Л. Л. – Тук се смесиха два въпроса. Първата част, ако автобусът се движи в неговата лента, действително л.а. и автобусът задейства спирачната система и ако нямаше бордюр двете превозни средства щяха да се разминат. С използване и без използване на спирачки щяха да се разминат.

Въпроси на адв.Т. – Предвид това, че в конкретния случай има и видеозапис. На въпрос 2.2. вие сте отговорили с много голям диапазон. Би ли могъл този ъгъл да се установи във всеки един момент от видеозаписа, който е предоставен и е по делото?

В.Л. Л. – Трудно може да се установи. Ние не сме специалисти по видеозаснемане и обработване. Този голям диапазон от 0 до 45 градуса е посочен, защото във въпроса се пита под какъв ъгъл се е отклонил и каква му е била траекторията. Към момента на контакта и в следствие л.а. се е движил успоредно, така че ъгълът е 0 спрямо оста на пътя. След това той се отклонява и започва да се движи косо за да се върне след удара в бордюра започва да се движи косо надясно за да се върне в неговата лента, където настъпва произшествието и след това ъгълът от 0 започва да се увеличава и към началото на удара е бил около 45 градуса, но не повече. Тук при сметките и при всички методики се счита ъгъл, под който се движи масовия център на автомобила, което е необходимо за сметките и изчислението. Тук дори да има няколко градуса видимо това не променя всичките тези изчисления. И към началото на удара той е достигнал около 45 градуса. Ъгълът е бил 0, започнал е да го увеличава и когато е настъпил удара е достигнал косото движение около 45 градуса. Разбира се може да се търсят някакви междинни ъгли. Разстоянието, което е изминал е 19 метра от отклоняването до началото на удара и през два или пет метра могат да се посочат някакви ъгли – 0, 5, 10, 15, 20 до 45 градуса, на какво би решило това.

Въпрос на адв Т.: При това отклонение от 45 градуса и при скоростта, с която се е движил л.а. , метеорологичните условия, при този градус на отклонение не би ли настъпило олюляване?

В.Л.Л. – Автомобилът вероятно е изгубил устойчивост и под действие на волана и на силите на триене се движи по тази траектория и е достигнал до този ъгъл от 45 градуса. Оттам нататък, ако не е бил ударът с автобуса най-вероятно ще се удари в предпазната ограда. Тоест ударът за л.а. при това положение при такава траектория и скорост на движение е неизбежен.

Въпрос на адв Т.: Понеже казвате започнало е отклонението вдясно 19 м преди удара. Предвид траекторията му към тези 19 метра вие в

експертизата си сте добавили 2.60 м?

В.Л. Л. – Това е към следващия въпрос, когато се иска не до удара, а да напусне изцяло лентата за движение на автобуса, мисля че така беше зададен въпроса, защото към момента на удара лекият автомобил частично е останал в лентата за движение на автобуса и за да я напусне напълно трябва да измине още малко разстояние, което е посочено, съответно се увеличава и малко времето за движение.

Въпрос на съда: Това, което сте отговорили на стр.10 от първоначалната експертиза, касаеща опасната зона за спиране на автобуса. Да разбираме ли, че в момента, в който л.а. е навлязъл в лентата за движение на автобуса, тоест когато е станало опасно за движението, е попадал в опасната зона за спиране на автобуса?

В.Л.Л. – При кое положение на л.а., там където е навлязъл в лентата? Не е попадал. Опасната зона е 59 м, а това е над 70 м. Всъщност ако не беше ударът в бордюра двете МПС-та щяха да се разминат. Неочакваното е ударът в бордюра, което връща фактически в обратното положение лекия автомобил. От момента на отклоняване в бордюра за водача вече няма никакви технически възможности да направи каквато и да е маневра или спиране, защото времето е много малко, под времето за реакция. Тоест от отклоняването л.а. не може нищо да направи за промяна на движението на този автобус.

Въпроси на съда: В последните две изречения сте казали: От това следва, че водачът на автобуса е имал възможност да намали своята скорост ефективно, но не би могъл да спре преди мястото на удара.

В.Л. Л. – Да, но това е за мястото на удара в тази експертиза.

Въпроси на съда: На нас не ни трябва статичното положение на лекия автомобил, защото той се движи. Въпросът е при тези скорости на движение на двете превозни средства от момента, в който лекият автомобил навлиза, при аварийно спиране на автобуса може ли да се предотврати сблъсъка?

В.Л.Л. – Ние разгледахме много варианти за разположение на автобуса и за движение на л.а.. Ако уточним къде се движи автобуса и л.а. ще отговоря за този момент.

Въпроси на съда: При тези скорости и при праволинейни движения на двете превозни средства в лентата на автобуса, ако водачът на автобуса задейства аварийно спирачната система има ли възможност да се предотврати ударът?

В.Л. Л. – При тези условия няма възможност да бъде предотвратено произшествието. Ударът е неизбежен.

Ако водачът на автобуса задейства аварийно спирачната система, а лекият автомобил се движи срещу него ударът е неизбежен.

Въпроси на съда: Имаме два етапа на движение на л.а. „Рено“. Първият

етап на движение на л.а. „Рено“ е, когато той влиза в лентата за движение на автобуса и когато влиза в лентата за движение на автобуса вашето допълнително заключение, което прочетохте преди малко 2.1 и няколко пъти бе зададен въпроса, в тази хипотеза, когато той е в неговата лента за движение, при тези данни за траекторията на движението – не успоредно на лентата, а буквално препречвайки пътя на автобуса, който се движи срещу него? При това движение на лекия автомобил, който тръгва косо, а автобусът се движи срещу него, ако нямаше бордюр вие заявихте, че и да използва спирачки и да не използва спирачки, ако нямаше бордюр за да се оттласне обратно този автомобил удар нямаше да има.

В.Л. Л. – Точно така, ако нямаше бордюр за да се оттласне л.а. удар нямаше да има.

Въпроси на съда: Тръгваме от втория етап от движението на лекия автомобил. Този лек автомобил удряйки се в бордюра тръгва обратно, при последващото му движение било то инерционно, защото се е ударил или волево от ротацията на лекия автомобил, от този момент насетне излиза, че каквито и действия да беше предприел водачът на автобуса ударът е непредотвратим?

В.Л. Л. – Точно така. От втория момент, от оттласкването на л.а. от бордюра и връщане към неговата лента за движение, водачът не разполага с време за извършване на каквито и да е действия, и той попада в опасната зона за спиране на автобуса.

Въпроси на съда: Ако автобусът беше останал в своята лента за движение, а не да бяга в съседната лента, при това оттласкване на л.а. ако беше използвал спирачки или беше намалил, ударът би ли бил предотвратим в неговата си лента?

В.Л. Л. – Това е точка 1.2 на допълнителната експертиза и ние сме отговорили, че автобусът се движи в полагащата се лента и задейства спирачната система, то л.а. ще има време да напусне изцяло лентата на автобуса.

Въпроси на съда: Ако автобусът беше продължил своето движение в своята лента за движение и се оттласне л.а., би ли последвал удар, ако бяха използвани спирачки от автобуса?

В.Л.Л. – Ако задейства аварийно спирачките автобуса изцяло би напуснал лентата на автобуса и ударът би бил предотвратим, но л.а. би се ударил в оградата.

Въпроси на съда: Бихте ли ми изтъквали изречението от 1.2. С отчитане на това време, действителната траектория /косо надясно/ и характер на движение на автомобил „Рено Сценик“ следва, че този автомобил би изминал допълнително 4.87 метра от положението му в началото на удара и би напуснал напълно лентата за движение на автобуса. На кой удар?

В.Л.Л. – На действителния удар, този, който е констатиран.

В пояснение на заключението по допълнителната експертиза, в пункт 1.2 автобусът се движи в полагащата му се лента, а автомобилът се движи косо по неговата действителна траектория и във въпроса се пита ако автобусът задейства спирачната система дали би било предотвратимо произшествието.

Ако автобусът си се движи в полагащата се лента и задейства аварийно спирачната система, когато възникне опасност за движението, тоест когато л.а. е навлязъл в неговата лента и ако л.а. се движи по неговата действителна траектория, стигнал е до бордюра и се е оттласнал и започва да се връща в неговата лента, времето което е протекло е много малко около 0,76 сек, за това време водачът на автобуса не може да извърши никакви действия по промяна на траекторията на автобуса. Водачът на автобуса няма как да реагира, той разполага с 0.76 сек., а за да почне да спира му трябва два пъти по-дълго време.

Водачът не би могъл да предприеме нищо от втория момент, когато започва да се връща реното в траектория към своята лента.

Въпрос на съда: Ако се върнем в ситуацията 1.2 и ако автобусът в момента, в който вижда на 79 м пред себе си, че този л.а. навлиза в неговото платно, водачът на автобусът веднага натисне, задейства спирачките и има да измине 79 м за да спре в рамките на своя участък той се движи напред и спира, той ще предприеме движението към предпазната ограда и на отклонението косо пред него и биха се разминали?

В.Л.Л. – В първата част разгледахме, ако той навлиза под определен ъгъл и продължава. Тогава спокойно биха се били разминали. Но в последствие, ако контактува и започне да се връща възникват други варианти.

Въпроси на съда: Бихте ли ни обяснили, ако той натисне спирачката и беше на 79 м за да спре има ли възможност да се разминат с този автомобил? Хипотетично в момента на опасността да започне да намалява и да спира и за това има 79 м, биха ли се разминали с автомобила?

В.Л. Л. – Тези 0.21 сек са достатъчни л.а. да продължи напред и да освободи цялата лента, но ще има удар на л.а. в тази предпазна ограда.

Съобразили сме в експертизата габаритите на превозните средства.

Въпрос на съда: Вие казвате, че автобусът се движи направо и ако автомобилът се движи направо в лентата за движение на автобуса ще има удар и казвате, че когато л.а. измине по-дълъг път, а автобуса спира тогава ще има възможност да се разминат?

В.Л.Л. – Ако се движат изцяло в една и съща лента ударът е неизбежен. В последния вариант, който коментирахме, ако л.а. се движи косо. В първия вариант, когато те се движат в една лента, понеже той разполага с много малко време за ефективно спиране, няма значение дали спира или не спира, те биха се ударили. Автобусът само ще намали скоростта си без да спре и

автомобилът не може да спре и те биха се блъснали – това е ако се намират в една лента и се движат един срещу друг защото физически двете превозни средства са по-широки от лентата. В една лента ли са ударът е неизбежен.

Но ако л.а. се движи косо, както е действителната му траектория и автобусът се движи по полагащата му се лента, ако спира той би дошъл на мястото на удара с 0,21 сек по-късно, много малко време, но то е достатъчно Реното да се върне в неговата лента и да напусне насрещната лента.

Всички сметки са спрямо мястото на удара и автобуса се връща спрямо това място на удара и това време от 0.21 и автобусът ще разполага с това време да измине това разстояние.

Съдът дава десет минути почивка в 12:15 часа.

Съдебното заседание продължава в 12:25 часа.

Страните заявяват, че нямат повече въпроси към вещите лица.

СЪДЪТ намира, че следва да се приеме представеното заключение по допълнителната автотехническа експертиза и се определят възнаграждения на вещите лица, поради което

О П Р Е Д Е Л И:

ПРИЕМА И ПРИЛАГА представеното заключение от вещите лица .

ОПРЕДЕЛЯ възнаграждения на вещите лица съгласно представените справки-декларации и за явяване в съдебно заседание, както следва:

- **Ж. Р. Г.** в размер на **889.20 /осемстотин осемдесет и девет лева и двадесет ст./ лева** за изготвяне на експертизата и **100 /сто/ лева** за явяване в съд. заседание,

- **Д. А. Л.,** в размер на **889.20 /осемстотин осемдесет и девет лева и двадесет ст./ лева** за изготвяне на експертизата и **100 /сто/ лева** за явяване в съд. заседание и на

- **Г. П. К.** в размер на **936 /деветстотин тридесет и шест/ лева** за изготвяне на експертизата, **100 /сто/ лева** за явяване в съдебно заседание и пътни разноси за 30.11.2023 г. в размер на **56,48 /петдесет и шест лева и четиридесет и осем ст./ лева** и за 26.01.2024г. в размер на **53,97 /петдесет и три лева и деветдесет и седем ст./ лева.**

Издадени РКО – 3 броя

ПРОКУРОРЪТ – Нямам искания за извършване на допълнителни следствени действия. Да се даде ход на делото по същество.

АДВ. Т. – Нямам искания за извършване на допълнителни следствени

действия. Да се даде ход на делото по същество.

Съдът намира, че делото е изяснено от фактическа страна и не следва да бъде попълвано с нова доказателствена маса, поради което

О П Р Е Д Е Л И:
ПРИКЛЮЧВА СЪДЕБНОТО СЛЕДСТВИЕ
ДАВА ХОД НА ДЕЛОТО ПО СЪЩЕСТВО

ПРОКУРОРЪТ – Уважаеми Апелативни съдии, поддържам становището си относно неоснователността на подадената от подсъдимия и неговата защита въззивна жалба, което съм изразила в хода по същество в съдебното заседание от 26.10.2023 г. Тъй като делото бе обявено за решаване и с определение ходът му беше отменен, изслушахме вещите лица по тройната арбитражна автотехническа експертиза, както и в днешно съдебно заседание по допълнителната такава, назначена от настоящия съдебен състав. Считам, че изводите на първоинстанционния съд относно виновността на подсъдимия по никакъв начин не се разколебаха, напротив - имам предвид затвърденото, и в днешното съдебно заседание заключение по допълнителната автотехническа експертиза относно това, че в случай, че подсъдимият е изпълнил предписанието на чл.20, ал.2, именно задействал е спирачната уредба в момента, в който е възникнала опасността, а именно в момента, в който лекият автомобил е навлязъл в насрещната за него лента за движение и попътна такава на автобуса, то произшествието е било напълно предотвратимо, доколкото удар между превозните средства нямаше да настъпи.

Единственото ми по-различно отношение, което ще изразя е по отношение справедливостта на присъдата. Аз моля съда да отмени присъдата в частта, в която на подсъдимият е наложено наказание по чл. 343г от НК. В случая основното наказание е определено при условията на чл. 55 от НК, особеностите на конкретния случай и най-вече изключително голямото съпричиняване от страна на пострадалото лице на вредоносния резултат считам, че обосновават справедлива възможност да не се налага допълнителното по-леко наказание, като се приложи разпоредбата на чл.55, ал.3 от НК.

В този смисъл моля и за Вашето произнасяне.

АДВ. Т. – Уважаеми Апелативни съдии, поддържам също становището си от предходното съдебно заседание. С цел процесуална икономия няма да се спирам относно него и исканията, които сме направили там. Искам да обърна внимание на допълнителните въпроси на сегашната експертиза и най-вече обясненията, които дадоха вещите лица в днешно съдебно заседание. Обобщавайки техните становища и казаното от тях мога да го обобщя така - възприемайки опасността, а именно първото навлизане на л.а. „Рено“ в лентата за насрещно движение автобусния шофьор – подсъдимият, не е имал нужда от въздействие на спирачки. Той отнел газта и това се вижда от

експертизите и данните, които са посочени, скоростта е намалена. Именно движението на лекия автомобил - 28.5 м в неговата лента, плътно до бордюра, който е в дясно на лентата за движение на автобуса, именно това не е дало основание в никакъв случай на шофьора на автобуса да натиска каквито й да е било спирачки. Това, което казаха вещите лица, че ширината на пътното платно полагащо се на автобуса е по-малко от ширините на двете превозни средства, поради което и именно заради това шофьорът на автобуса се е наложило да преодолее това препятствие влизайки в лентата за насрещно движение именно това на него първоначално е дало основание да направи той тази маневра. След това той не е бил длъжен и реално погледнато не е можел за краткото време да отреагира за да може на това последващо отклонение на лекия автомобил завръщането му в неговата лента за движение.

Предвид това и предвид реакцията и действията на подсъдимия, и предвид многобройните нарушения на правилата за движение на пострадалото лице считам, че подзащитният ми е направил всичко възможно, което е можел за краткото време, с което е разполагал, за да предотврати ПТП.

Предвид изложеното моля да уважите жалбата, да отмените присъдата на ШОС. Солидаризирам се и с казаното от представителя на ВАпП и да не бъде налагано наказание по чл. 343г от НК. Моля да ни бъдат присъдени и разходите при евентуалност.

ЖАЛЪ.ПОДС. П. – Освен да обобщя нещата от моя гледна точка. Първо, съжалявам за тежкия инцидент, не ми е минавало през ума за такова нещо. Четиридесет години съм зад волана. Двадесет и пет години – специалност автобуси. Винаги съм имал един коректив зад мен от 50 души най-малко. В момента возя ученици и мисля, че отговорността е страшно голяма. То за всеки човек е голяма, но за учениците още повече, това са деца. Може би от тези рефлексии, от тази интуиция, която съм създал в годините, са ме накарали на този буквално летящ срещу мен автомобил, който го възприех челно срещу мен, че идва с много висока скорост, да се помъча да не повлияя по някакъв начин на пътниците и да не направя някоя рязка маневра, и децата да не получат никакви увреждания. В крайна сметка за децата имаше само уплаха, нищо повече. Това нещо се случи за много кратко време, нямаше време за мисъл, за варианти, за абсолютно нищо, стана светкавично. Може би интуитивно съм намерил този изход, тази светлина в тунела и преминах лекичко вляво за да се разминем. Той категорично се движеше със страшна скорост, дори в първите си показания съм казал, че мисля, че нямаше и светлини, не го възприех като светещ обект, може би тогава щеше още повече да бъде заострено вниманието ми. Това мога да кажа. Не съм искал, по всякакъв начин съм съдействал впоследствие.

Моля да бъда оправдан. Не знам какво друго да Ви кажа.

ПОСЛЕДНА ДУМА:

ЖАЛЪ.ПОДС.П. – Моля да бъда оправдан.

СЪДЪТ се оттегля на тайно съвещание.

СЪДЪТ след тайно съвещание, обяви, че ще се произнесе със съдебен акт в законния срок, за което страните ще бъдат уведомени.

ПРОТОКОЛЪТ изготвен в съдебно заседание, което приключи в **12:40** часа.

Председател: _____

Секретар: _____