

ПРОТОКОЛ

№ 52

гр. Варна, 16.02.2023 г.

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ВАРНА, II СЪСТАВ, в публично заседание на шестнадесети февруари през две хиляди двадесет и трета година в следния състав:

Председател: Румяна Панталеева

Членове: Росица Ант. Тончева
Десислава Ст. Сапунджиева

при участието на секретаря Геновева Хр. Ненчева
и прокурора Н. Л. Д.

Сложи за разглеждане докладваното от Росица Ант. Тончева Въззивно наказателно дело от общ характер № 20223000600386 по описа за 2022 година.

На именното повикване в 11:00 часа се явиха:

Подсъдимата **М. С. И.**, редовно призована, явява се лично и с **адв.И. Ш. Т.** от **АК – Варна**, надлежно упълномощен и приет от съда от преди.

Жалбоподатели-частни обвинители **М. С. С.**, **Д. Й. С.**, **Д. С. С.** и **М. С. С.** – двете чрез законен представител **А. Н. Н.**, редовно призовани не се явяват, за тях се явява повереник **адв.П. Г. В.** от **АК – Варна** от **АК - Варна**, редовно упълномощен от преди.

Вещите лица **Х. В. У.** и **Й. И. С.** редовно призовани, явяват се лично.

ПРОКУРОРЪТ: – Да се даде ход на делото. Не правя искания за отвод.

АДВ.Т.: – Да се даде ход на делото. Не правя искания за отвод.

АДВ.В.: – Да се даде ход на делото. 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

ДЕЛОТО СЕ ДОКЛАДВА ОТ СЪДИЯ ТОНЧЕВА

ДАВА ХОД НА СЪДЕБНОТО СЛЕДСТВИЕ

СЪДЪТ докладва фотоалбум от оглед на местопроизшествие на електронен носител, представен от Окръжна прокуратура-Варна.

ПРОКУРОРЪТ: - Да се приеме представения диск.

АДВ.В.: - Да се приеме представения диск.

АДВ.Т.: - Да се приеме представения диск.

СЪДЪТ счита, че следва да се приеме фотоалбума, поради което

О П Р Е Д Е Л И:

ПРИЕМА И ПРИЛАГА по делото представения по делото на диск фотоалбум от оглед на местопроизшествие на 05.12.202 година, изготвен по ДПр №445/2020 година по описа на ОД на МВР-Варна.

На основание чл.282, ал.1 от НПК **СЕ ПРОЧИТА** заключението по КСМАТЕ №14/2023 година.

СЪДЪТ пристъпва към снемане самоличността на вещите лица.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.Х. В. У.: – 54 годишен, женен, неосъждан, с висше образование, без родство.

В.Л.Д-Р Й. И. С.: - 62 годишен, женен, неосъждан, с висше образование, без родство.

СЪДЪТ предупреди вещите лица за наказателната отговорност по чл.291, ал.1 от НК, същите обещава да дадат заключение по съвест и разбиране.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.Х. У.: – Поддържам изготвеното заключение. Има техническа грешка в изводите, отговор 4, където е записано „при завъртане волана надясно“, нека да се чете „при завъртане волана наляво“.

В.Л.Д-Р Й. С.: – Поддържам изготвеното заключение.

НА ВЪПРОСИ НА ПРОКУРОРА: - Може ли да разбирате, че тези предприети действия от водачката са след завиване на волана надясно?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – При възможно предварително надясно, уточнено е в какви параметри е възможното завиване надясно. В резултат на завиването наляво е настъпила загуба на управление.

ПРОКУРОРЪТ: - Но това го давате като възможност да е при промяна на курса надясно?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - При предварително надясно, но наляво е обективизирано със съответната траектория.

ПРОКУРОРЪТ: – Какви други възможности има за тази промяна наляво?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – От гледна точка на предварителната траектория няма обективни данни за това как се е движил автомобила от 2 до 3 секунди преди настъпване на самото събитие. Възможно е, и при подобни случаи други и в практиката има, които касаят отклоняване на автомобила надясно поради например отклоняване на вниманието, с достигане на дясната граница и съответно рязка промяна в направлението наляво, също е възможно.

ПРОКУРОРЪТ: – Тук отклонението на автомобила вдясно Вие го изчислявате като 10° , това голямо отклонение ли е?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – 10° на завиване на волана надясно е малко отклонение на волана, просто леко дръпване на волана, за това се касае.

ПРОКУРОРЪТ: – На него какво усилие, какво противопоставяне е необходимо - голямо или малко, за да се върне праволинейното движение?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Връщането на волана в нормално положение е при същия този ъгъл - с малко отклонение вляво, малко отклонение.

ПРОКУРОРЪТ: – Вие сте изчислили към този момент каква е скоростта на движение на автомобила, към момента отклоняването на автомобила надясно ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, аз съм посочил скоростта на движение на автомобила към началния момент - около 75 км/ч. Впоследствие автомобила напуска лявата граница, настъпват няколко ударни процеса. В първия момент е била около 75 км/ч и впоследствие тя намалява в резултат на триене и ударни процеси.

ПРОКУРОРЪТ: – Ако се абстрахираме от това триене и ударни процеси, в началния момент при скорост от 75 км/ч водачът могъл ли е да спре чрез задействане на спирачната система?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Водачката във всички случаи е имала техническа възможност да намали скоростта, запазвайки управлението в собствената лента, с предприето евентуално намаляване на скоростта или спиране. Задължително би следвало при такова минимално отклонение първо надясно, тя да промени съответно направлението с минимално връщане на курсовия ъгъл на предните колела, запазвайки движението в дясната пътна лента. Техническо правило е тя да предприеме спиране запазвайки движението в собствената лента, при тези технически данни това е възможно.

ПРОКУРОРЪТ: – Това ли сте имали предвид в отговора на пункт 6 от експертизата, че тя е имала техническа възможност при тази скорост да запази движението си в собствената си лента ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, от гледна точка на нейния професионален опит тя е могла да запази движението. Но вече тук говорим за евентуално други причини, които са извън обсега на техническата част. Това е съзнание, реакция на организма, психическо състояние.

НА ВЪПРОСИ НА АДВ.В.: – Във връзка с точка 1, относно скоростта и изложението Ви, изчисленията, които сте направили да разбирам ли, че това е единствената възможна скорост, за да стане ПТП-то по този начин, както е в огледния протокол, побитостите по автомобила и пътя, който е изминал след удара в стената.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Искам да подчертая, че огледаният протокол е твърде беден от гледна точка на обективни данни. Опитал съм се максимално да използвам събраните доказателства и мога да кажа, че това е минимално

възможната скорост, за да се достигне до траекторията на автомобила, т.к. имаме преход през бордюр, увреждане на автомобила при преход през налични метални заграждения, ударен процес, значителен ударен процес в електрическия стълб. За всичко това се изисква достатъчна кинетична енергия, съответно скорост.

АДВ.В.: – Скицата сте я изготвили съобразно огледния протокол и доказателствата по делото. В нея сте описали следата, която оставя автомобилът при рязкото отклоняване вляво. Не би ли следвало ако има отклонение вдясно, дори и минимално, да остане съответна следа на настилка, както е останала такава вляво ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Тук говорим за две различни движения на автомобила. Едното е минимално отклонение на автомобила вдясно при търкаляне на гумата. А другото е при едновременно търкаляне с плъзгане, което е различен динамичен процес и там вече при отклоняването наляво се получава отлагане на гума върху асфалтовото покритие и съответно описаната следа.

АДВ.В.: – А това плъзгане, което обяснихте, вследствие на мократа настилка ли е ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, има влияние и от характера на пътната настилка, но се отлага в резултат на конкретно движение на автомобила с линейно преместване напред и едновременно завъртане на автомобила около вертикалната си ос в посока обратна на часовниковата стрелка.

НА ВЪПРОСИ НА АДВ.Т.: – Посочили сте в обстоятелства и проверените документи, че сте се запознали с материалите по делото и с данни от свидетелските показания по делото. Запознахте ли се с обясненията на обвиняемата, дадени, в хода на съдебното следствие, не само в досъдебното производство ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Запознал съм се с всички показания.

АДВ.Т.: - Защо не сте ги посочили тука, че сте се запознали ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Тези показания, които са посочени в експертизата касаят предимно медицинската част, т.к. в медицинската част се искаше изясняване наличието на колан и за да не става обемна експертизата с изрично посочване на всички показания, подходихме така. Декларирам, че сме се запознали с всички показания и сме ги използвали при извършване на техническия анализ.

АДВ.Т.: – А защо никъде не сте ги коментирали ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Аз и посочените показания не съм коментирал от гледна точка на изясняване на техническата част.

Изясняването на техническата част на експертизата се позовава изцяло върху обективните находки и огледния протокол, фотоматериалите, като съответно сме се съобразили и с дадените показания от всички, както свидетели, така и на подсъдимата.

АДВ.Т.: – След като казвате, че не сте ги коментирали и не сте ги обсъждали тези данни, дадени от обвиняемата на досъдебната и съдебната фаза, от къде коментирате наличието на завиване надясно, от къде извеждате тези доводи ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Казвам, че има такава възможност за отклоняване на волана надясно. Тази траектория на движение наляво може да се получи и без това отклоняване надясно, само с маневра наляво.

АДВ.Т.: – По отговор на втора задача 4.2 от експертизата каква е скоростта на движение на лек автомобил Тойота преди удара, посочили сте, че сте взели данните от огледния протокол, а в първия абзац сте посочили, че платното е с мокра пътна настилка.

Има ли разлика, според Вас и правите ли разлика между мокра и влажна пътна настилка, да ни обясните, защото според мен има значение?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, има разлика от гледна точка на избора на коефициентите на триене.

АДВ.Т.: – Защо сте приели, че е мокра настилка след като в протокола за оглед е записано, че е влажна ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Значи разликата между влажна и мокра пътна настилка може да бъде много малка. В случая нямаме много точно фиксиране, затова казах, че огледния протокол е твърде беден относно данни, които биха могли да се прецизират с голяма точност.

А относно избора на коефициентите имаме толеранс на коефициентите. Аз съм избрал такъв, който е максимално в полза на подсъдимата.

АДВ.Т.: – Какъв е той ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - За кой участък искате да Ви кажа?

АДВ.Т.: - За участъка на плъзгането, на претриването, следата от претриването.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Автомобиля извършва няколко етапа на преминаване. В тази зона коефициента на триене е променлив, той не е фиксиран, както е при извеждане на теоремата за движение на масовия център. Там е извършена компютърна симулация където в отговора на задача 2, където се извежда скоростта, в крайната част е извършен анализ на динамиката на движение на автомобила, в схемичка 2 е посочено точното движение, динамичния обем на движение на колелото. А от гледна точка на това движение на колелото коефициента на триене във всеки един момент от разположението на автомобила е различен.

АДВ.Т.: – Попитам Ви какъв е конкретния коефициент, който Вие сте определили за мокра или влажна настилка за протривната следа.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Коефициента е 0.6, така наречения динамичен коефициент във функция на скоростта, графиката е във вид на експонента, при малките скорости е по-голям, при по-големите скорости е по-малък, той е

променлив и зависи от скоростта на контактната точка. Скоростта на контактната точка на колелото е променлива във всеки един момент на движението. В началния момент, където е началото на загубата на управление този коефициент е един, а в крайната фаза, където е настъпило напускане на платното за движение, той е по-голям.

Тук динамичния модел определя коефициента на триене, отчитайки скоростта на контактната точка.

АДВ.Т.: – Този коефициент от 0.6, който посочихте Вие, от къде сте го взели и отчели при изчисляване на скоростта за движение на автомобила като коефициент на триене?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – На базата на този променлив коефициент на триене се получава възможната траектория на движение на автомобила, отчитайки наличието на тази протривна следа и получавайки изходното положение от което водачката е загубила управление. Това е показано на страница 20 от експертизата с така наречените дискретни положения на автомобила във фазата на преместването напред с едновременното завъртане около вертикалната ос.

На страница 18 и 19 имаме посочени диференциалните уравнения на движения на автомобила във фазата на загубата на управление. На страница 18, в дясната част на уравнението има една сила, казва се сила на триене, уравнение 4 и там вдясно има сумата от всички сили на триене в колелата, които са във функция на скоростта на контактната точка.

АДВ.Т.: - И къде там е заложен този процент 0.6 и ако е заложен защо не е упоменат ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Ако посоча всички то трябва да напишем една дисертация, не може всичко да бъде изложено, може да се посочи, мога да го направя в още по-голямо разбиване в детайли, тук са посочени уравненията, с които се достига до тази траектория, която в случая е посочена на страница 20, имайки предвид движението на автомобила с описване на тази следа от триене.

АДВ.Т.: – Питам Ви, защото после сте написали на страница 17 коефициент на триене на движението на автомобила 0.4 %.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Аз казах, че имаме различни участъци. Във всеки един от участъците коефициентите на триене са различни, защото имаме характер на движение на автомобила. По платното за движение е променливо, защото там във всяка една позиция на автомобила този коефициент се променя и компютъра изчислява колко е той.

АДВ.Т.: – Посочили сте в отговор на задача 2, че протривната следа от страничното плъзгане на автомобилната гума в лявата пътна лента определя траекторията на движение на автомобила.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Преди напускане на платното, да.

АДВ.Т.: - Може ли да ни обясните от колко точки се определя

траекторията на движение на автомобила, колко точки са необходими за да може да опишете траектория на автомобила ?

В.Л.У.: – Колкото повече, толкова повече.

АДВ.Т.: – Две точки достатъчни ли са ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Две точки не са достатъчни.

АДВ.Т.: - А колко точки имате формиращи ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - В огледния протокол е фиксирано началото на следата и е посочена нейната дължина, като завършва на 0.3 метра от левия бордюр. Значи имаме едно единствено разположение на тази следа, т.е. имаме две точки.

АДВ.Т.: – Достатъчни ли са две точки за определяне на траектория или не ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Значи имаме траектория нали разположение на следата, която е фиксирана с две точки. А траекторията на движение на автомобила е различно понятие.

АДВ.Т.: - Защото говорите за протривната следа, че тази следа определя траекторията на движение на автомобила.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Да, определя траекторията при напускане на платното за движение, но тя не е единственото условие за определяне на траекторията.

АДВ.Т.: - Тази следа ли определя траекторията, така сте записали?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Тази следа определя в даден етап от движението, че този автомобил е преминал през тази следа. В предходен момент нямаме протривни следи. Но за да достигнем до тази следа ние извършваме тази компютърна симулация, за да определим при какво условие може автомобила да загуби управление преминавайки през тази следа.

АДВ.Т.: – Обсъждайки пак отговора на задача 2, продължавайки на страница 15 сте посочили съгласно данни от специализирана научно-техническа литература приведени коефициенти характеризиращи еластичността и якостта на конструкцията на дадена класа автомобили от вида на процесния Тойота с коефициенти коравина при удара.

Може ли да ни посочите какви са тези коефициенти за конкретния автомобил предмет на експертизата ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Това са така наречените енергийни коефициенти, определящи коравината на купето, те се получават от експериментален начин.

Конкретно за този автомобил не се извършват такива експерименти, а се правят върху много автомобили, като се извежда такава зависимост на база на подобен тип купе се получават тези коефициенти на коравина чрез извършване на многократен брой експерименти. Извеждането на тези коефициенти е средно статистически на база на тези експерименти и се

използват при извършаване на този вид изчисления.

АДВ.Т.: – Т.е. конкретно коефициенти на еластичност и якостта на конструкцията на Тойота Рав Вие сте нямали ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Конкретно за Рав не, но конкретно за подобен тип автомобили - да.

АДВ.Т.: – Отчетени ли са данните от специализираната литература по отношение на коефициентите, които са получени при краш тестове с процесен автомобил от същия вид.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – За това става въпрос, тези краш тестове водят до извода за тези коефициенти. Те се правят в специализирани лаборатории - краш центрове, с които в момента разполагат Тойота в Япония, Алианс център в Мюнхен и в Америка.

АДВ.Т.: – Задавам този въпрос, понеже казахте, че няма данни за коефициентите на еластичността и якостта на конструкцията на въпросния автомобил.

В становището си по отговор на този въпрос, на страница 15 сте посочил, последен абзац и предпоследен таблица, при удар на автомобил в неподвижна преграда и сте посочили, че отчитате в тази връзка коефициента на еластичност и якост на конструкцията и коравина при удар, сте посочили маса на автомобила и дълбочина деформация. В графата в табличен вид от третата табличка до шеста.

От къде сте се снабдили с тези сантиметри, които сте посочили като дълбочина на деформация в точка С2 в сантиметри ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – В огледния протокол няма описани дълбочина на деформация на автомобила. За да се анализират загубата на скорост в резултат на деформиране на автомобил е необходимо да бъде отчетена дълбочината на деформацията.

От фото материалите има така наречения метод фотограметрия, с който е възможно да бъде извършен подобен анализ.

Аз съм разполагал с фото материалите по делото и конкретно в няколко от снимките, които могат да бъдат отчетени тези деформации сравнявайки ги с реално недеформирано купе.

АДВ.Т.: – Т.е. искате да ни кажете, че сте правили извършване на фотограметрия и тези сантиметри, които сте описали Вие са в резултат на Ваше изследване на снимките, по които снимки, Вие, по метода на фотограметрията установявате тези деформации и ги описвате като сантиметри ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, точно така.

АДВ.Т.: – Добре, няма го това нещо в експертизата и затова Ви задавам такива въпроси. Кажете ни може ли да бъде разграничено деформацията дали е получена в следствие на удар в стълб или в следствие на смачкване при

обръщането и падането по таван ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, може да бъде разграничена деформацията при удар в стълб и в следствие падане по таван.

АДВ.Т.: - Отграничихте ли такива деформации и къде ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Да, разграничени са тези деформации в таблица.

АДВ.Т.: - Тук сте посочили някакви точки, които за нас са неизвестни.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Да, те са в шест равномерно разпределени точки.

АДВ.Т.: – Точка С1, С2, С3, какво означават тези точки ?

В.Л.У.: – Шест равномерно разпределени точки.

Имаме една ширина на деформация в дясната част на автомобила, в областта на дясната врата, която ширина на деформацията е разпределена в шест равномерно разпределени области, в която е отчетена дълбочината на деформиране. Т.е. отчита се така наречената работа или енергия на деформиране, необходима за да се деформира по този начин страничната част на автомобила. Това става чрез изследване на енергията на деформацията, която е посочена след таблицата.

АДВ.Т.: – Тези краш коефициенти за какъв автомобил сте взели ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Аз казах какъв автомобил, това е със средно статистически коефициенти и се използват и са анализирани многократно в научни публикации, те не са просто така посочени някъде.

АДВ.Т.: – Има ли разлика в автомобилите дали са джип, лимузина, СУВ?

В.Л.У.: – Има един параметър, спрямо който се определя тази енергия на деформацията и използването на тези коефициенти и това е базата на автомобила, ширината на междуосовото разстояние между предната и задната ос. Естествено и някои други параметри, не само това, но това е основното.

АДВ.Т.: – Посочили сте за скорост в момента на удара в бордюра, съгласно теорията на удара и сте посочили 14,7 м/сек. Може ли тази формула, която сте посочили, че сте стигнали до това заключение да ни обясните какво е съдържанието на формулата и този процент - 0.3.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Това е така наречения коефициент на моментно триене, който е описан в теорията на Нютон. Този коефициент на триене е в зависимост от загубата на скорост преди и след удара. Има съответно методики, които се използват при извеждането на този коефициент и естествено се осреднява резултат.

АДВ.Т.: - Как точно определихте процент 0.3 в конкретния случай ?

В.Л.У.: – Говори се за така наречената деформирана маса, има графична зависимост на база на тази деформирана маса какъв е толеранса на използване на този коефициент. Приет е такъв какъвто е в полза на водачката.

АДВ.Т.: – По скицата, която сте дали на страница 20, посочете ни откъде и на какво основание определяте разстояние 17,6 м и сте посочили автомобила на първо място на 17,6 м от шахтата, която е посочена в скицата. Задавам тези въпроси, защото към скицата няма легенда.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Това положение на автомобила е най-близко до възможното, в което е настъпила загубата на управлението. Това положение се получава в резултат на множество итерации в компютърната симулация, използвайки точно това условие автомобила да премине през наличната и описана следа от триене по асфалта, както и да достигне в положение в момента на удара в стълба и напускането на левия тротоар.

АДВ.Т.: – А какви са обективните данни за това, да определите 17,6 м преди шахтата още ?

В.Л.У.: – Това е изчисление, итерации се казват на диференциалните уравнения, които Ви казах, че са описани на страница 18 и 19. Това са итерации при решаване на диференциалните уравнения на движение, посочени на страница 18 и 19.

При тези итерации се използва промяна на някои от параметрите, за да се достигне до вече известни критерии - наличие на следа, място на напускане на платното за движение и настъпила загуба на управление. Т.е. имаме показатели, които трябва да следваме. Това положение е най-близко до възможното мястото на напускане. Ако загубата на управление е започнала по-рано, ние нямаме обективни данни за това и не можем да кажем от къде по-рано, но това е най-близко възможното при скорост от 75 км/ч. Ако загубата на управление е започнала по-рано, в по-ранен момент скоростта е по-висока.

АДВ.Т.: – А ако е започнала в по-късен момент ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Не можем да достигнем до преминаване на автомобила през следата и достигане на крайното положение на покой. Това е най-близко възможното, не може по-напред, ако го преместим по-напред автомобила няма да премине през следата, ако го преместим по-назад трябва да има и други действия, за които нямаме обективни данни.

АДВ.Т.: – Отчетохте ли размера на тази протривна следа 3.80 метра ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Всичко е отчетено от гледна точка на динамиката на движение на автомобила с настъпила загуба на управление и конкретни действия при завиване на волана.

АДВ.Т.: – Възможно ли е да се констатира при тази протривна следа, която Вие имате като обективни данни и находки по делото, дали е била използвана спирачната система ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Посочил съм, че е възможно, но не при пълно ефективно спиране, а минимално въздействие върху спирачния педал, за да се получи загуба на управление. В противен случай не се получава загуба на управление, а движение на автомобила по определена друга траектория.

АДВ.Т.: – Отчетохте ли спирачната система, че е Ай Би Ес?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, отчетено. В компютърната симулация се задава точно такава функция с отчитане наличие на Ай би Ес или без наличие.

АДВ.Т.: - Това отразихте ли го в експертизата?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Това е описано в моя научен труд, дисертацията, която е от 150 страници. Отделно е посочено на стр.19 в уравнение 6.

АДВ.Т.: - Кажете ни какво пише в уравнение 6 щом сте го посочили ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - В уравнение 6 имаме така наречения съпротивителен момент в резултат на въздействие върху спирачната система. В уравнение 6, което се използва, относно движението на колелата там се моделира и когато има наличие на спирачна система с Ай Би Ес система, там съпротивителния момент се отнася с точно определен начин.

Тук в момента казвам, че е отчетено това нещо с този съпротивителен момент. Отчетено е с последната буква Ms.

АДВ.Т.: - Можете ли да ни кажете тази протривна следа може ли да определите, посочили сте в експертното заключение от какво и как е причинена, в смисъл това може ли да се твърди, че е следа от протриване на колелета или е следа, която е в следствие на протриване на колелета и задействана спирачна система.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Има разлика, когато движението на автомобилната гума е при пълно блокиране на колелото и когато е движение с триене при търкаляне с едновременно плъзгане. Тази следа е от триене, при търкаляне на гумата с едновременно странично плъзгане, то е различен характер на движение. В този случай автомобилната гума не е напълно блокирала, а се трие странично с едновременното търкаляне.

АДВ.Т.: – Може ли да се оприличи по тази следа дали и в момента на оставянето на следата е била задействана спирачната система ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – За да се загуби управление следва да има въздействие и върху спирачния педал. Тук е търсен критерий до каква степен е въздействието върху спирачната система, за да се получи точно тази траектория. Ние имаме известна траектория, защото имаме следа, която се получава от движението на автомобила с достигане на положение, при което е настъпил удар в електрически стълб. Това са определени точки, спрямо които автомобила трябва да премине. Това нещо съответно се доказва с разположението на автомобила и деформациите в дясната странична част. При тази следа вече е настъпила загуба на управление на автомобила.

АДВ.Т.: - Възможно ли е при тази следа водачката да предотврати удара ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Не, след настъпилата загуба на управление не

е имала техническата възможност да предотврати удара. В началното ѝ действие, със завъртане на волана наляво е вече в положение, от което тя няма техническата възможност да предотврати събитието.

АДВ.Т.: – На страница 22, абзац 1 сте посочили, че от извършеното динамично изследване се получава най-точно съвпадение на траекторията на масовия център на автомобила, при известна траектория на предно ляво колело на автомобила от получената протривна следа.

От къде вземате информация за известната траектория на предно ляво колело ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – От компютърната симулация.

АДВ.Т.: – А предно дясно колело отчита ли се при тази следа вече и въобще може ли да се определи тази следа от кое колело е оставена ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, имаме известно следващо положение на автомобила, което отговаря на точно увреждане в резултат на удар в електрически стълб. Ако е от предно дясно колело на автомобила не би достигнал положението при удар в електрическия стълб, изследвано е със съответната итерация.

АДВ.Т.: - Но нали преди това има бордюр, преди удара в стълба ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Да, точно така, автомобила няма да премине през бордюра, където са наличните метални заграждения и след това няма да достигне до удара в стълба, ако е от предно дясно колело.

АДВ.Т.: - Посочили сте, че при налично предавателно отношение на кормилната кутия от 17 е налице възможно отклонение на автомобила надясно, да ни посочите какво е това число кормилна кутия 17 ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – На определен ъгъл на завиване на волана съответства съответния ъгъл на отклонение на курсов ъгъл на предните колела.

АДВ.Т.: – Как определихте, че ъгълът на завъртане на волана надясно е от около 10° ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – С итерации, защото ако е 15 или 20 градуса, пак проверено чрез итерации, не може да се достигне до тази траектория на автомобила. При десет се получава най-точното съвпадение на траектория.

АДВ.Т.: – По-рано в експертното заключение сте записали, че завиването наляво се дължи на промяна на направлението при проведен тласък с рязко завъртане наляво. Защо казвате, че има тласък с рязко завъртане на волана наляво?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Със завиване волана наляво, за да се достигне до загуба на управление, в противен случай, ако имаме плавно завиване на автомобила просто ще завие наляво и няма да достигне тази траектория. Тласъкът гарантира съответно загубата на управление, което е обективизирано с наличната протривна следа и достигането на положението на автомобила към

момента на удара в стълба. Ако няма тласък, казахме автомобила плавно ще завие и ще напусне платното за движение отляво от друга точка, не от тази, няма да се достигне до удара в електрическия стълб в дясната странична повърхност. Ние имаме гаранция, че автомобила е загубил управление, загубата на управление с линейното преместване напред с едновременната ротация около вертикалната ос. Загубата напред с линейното преместване напред със завъртане около вертикална ос в посока обратна на часовата стрелка.

АДВ.Т.: – А ако има издърпване на волана надясно с тласък ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Тук тласъкът в случая е гарантиран за посоката на управление наляво, надясно е възможно да е по-плавно, може и да е по-рязко. Тук нямаме обективни находки затова дали има тласък надясно или дали е просто дръпване на волана или завиване с определена ъглова скорост. Само наляво имаме следа, надясно нямаме следа. Нямаме загуба на управление надясно от тласъка надясно.

Възможно е да имаме завиване надясно до 10° и съответно тласък наляво, за да се достигне до тази загуба на управление, иначе няма да има просто тази загуба.

Това се използва и от автомобилните състезатели, всички сме виждали такива клипове.

АДВ.Т.: – Как достигате до заключението за предполагаема скорост на автомобила 75 км/ч. По коя методика и как сте изчислили ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Аз достатъчно подробно отговорих на този въпрос. Имаме първоначално движение на автомобила със загуба на скорост в резултат на триенето на гумите по пътната настилка. След това имаме преход през бордюр и увреждане от метална конструкция тръби и след това имаме ударен процес в електрически стълб и падане от определена височина. Всичките тези етапи изискват определена скорост, за да се достигне до крайното положение на покой на автомобила. Това е минимално възможната скорост, при която е възможно да се достигне.

АДВ.Т.: - Съществува ли друга методика, освен тази, която вещото лице е възприело в неговото заключение за определяне на скоростта на движение на автомобила преди удара ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Аз съм използвал възможно най-точната методика, според това през какви етапи на движение е преминал автомобила.

В предходна експертиза, с която съм запознат, е използвана изключително невярна формула, т.к. в процеса е използван слух за определяне времето на триене на автомобилната гума, а какво става преди това, когато колелото се търкаля не издава звук? Отчита се само едно единствено минимално време, в което се чува звука, а това което става в предходен момент не е отчетено.

В тази формула не се отчита загубата на скорост от деформация, която

деформация е изключително тежка. С тази формула не се отчита загубата на скорост от деформацията в електрическия стълб и загубата на скорост при прехода през бордюра и преминаване през метално ограждение, което видно от фото материалите е значително, със значителна коравина. За да се премине през тези препятствия в отделните етапи се изисква кинетична енергия. Гарантирам, че скорост от 48 км/ч автомобиля не би достигнал нивото на стълба.

АДВ.Т.: –завиването наляво при липсата на обективни данни по делото за 2-3 секунди движение на автомобиля преди това какви изводи формира у Вас за движението на автомобиля и скоростта му ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Искате да кажете 2-3 секунди назад автомобиля по какъв начин се е движил, каква е скоростта, каква е траекторията, това ли ме питате, 2-3 секунди назад от къде назад ?

АДВ.Т.: – Да, 2-3 секунди преди протривната следа.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Нямаме обективни данни за движението 2-3 секунди назад.

АДВ.Т.: – Защо приемате в заключението си, че от техническа гледна точка водачката е допуснала технически неправилно поведение след като отчитате, че е възможно да има завиване надясно на волана, макар и в някакви градуси и направление.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Защото технически правилно е при възникване на опасност водачката да предприеме спиране, а не завиване и напускане на платното за движение.

АДВ.Т.: - Установихте ли такива обективни данни по делото да има въздействие върху спирачната система ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Обективните данни са завиването наляво с напускането на платното за движение и минимално въздействие върху спирачния педал.

АДВ.Т.: – А обясненията на подсъдимата прочетохте ли ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Аз казах, че съм се запознал с обясненията на подсъдимата, ние имаме обективни данни.

АДВ.Т.: - Тя казва, че първо е натиснала спирачката и след това е завила наляво.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Ако е натиснала спирачката преди това и е завила наляво, възможно е скоростта да е по-голяма. Аз съм отчел казах минимално разстояние, където е възможна загубата на управление при конкретните данни. Ако по-рано е било въздействано върху спирачния педал следва да имаме по-малка скорост, но не по-малка от 75 км/ч към дадения момент.

АДВ.Т.: – Въпроса е, Вие давате становище и заключение, че технически е неправилно поведението на водачката, а сега се установява, че не сте

коментирали, че тя е задействала спирачната система преди да завие наляво.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Това са нейни обяснения. Ние анализираме движението на база именно на тези обективни данни, които са посочени в огледния протокол, а не на обясненията на водачката.

АДВ.Т.: – Имате ли данни кога е настъпило завиването надясно на автомобила ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, посочено е движението, когато е започнала това действие, това разстояние, което ме питате 17.6 метра.

АДВ.Т.: - Казвате, че от 17.6 метра има завиване надясно и след това завиване наляво за да стигне до протривната следа.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Да, точно така.

АДВ.Т.: - Т.е. 17.6 преди протривната следа.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: - Вижда се на схемата на страница 20.

АДВ.Т.: – Може ли да посочите като времеви период колко е това време ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Това е в порядъка на 1.5 секунди преди мястото на напускане на платното за движение.

АДВ.Т.: – В изводите на експертизата в т.7 сте посочили, че водачката е имала техническа възможност да предотврати ПТП при максимално разрешена скорост 50 км/ч в по-голяма степен. Какво означава в по-голяма степен ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Спрямо тази скорост, която е 75 км/ч. Сравнението е спрямо действителната скорост, защото тя и при тази действителна скорост е имала възможност да задейства спирачната система, запазвайки управлението в платното за движение.

АДВ.Т.: – А изключвате ли възможността и приемате ли такава възможност ако е под 50 км/ч отново да е настъпило това ПТП и тя да е нямала възможност да предотврати и при тези данни.

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Изключвам възможността скоростта да е била 50 км/ч или по-ниска от нея, за да се достигне до тази траектория и тези деформации.

АДВ.Т.: – Искате да кажете, че ако водача се е движила с по-малко от 50 км/ч при завиване надясно и после наляво със задействане на спирачната система преди да завие наляво и след започване на суркането с движение под 50 км/ч водачката е можела да спре автомобила ли ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Да, можела е да спре автомобила. Тя е могла да спре автомобила, запазвайки управлението и при 75 км/ч, запазвайки движението в дясната пътна лента.

АДВ.Т.: – Отчитайки факта, че пострадалия е бил без поставен обезопасителен колан и т.н. и констатациите за травматичните увреждания отчетохте ли факта, че автомобила е бил със задействани въздушни

възглавници?

В.Л.Д-Р С.: - Какво значи да съм отчел факта. Въздушните възглавници са налице за този вид автомобил, в огледния протокол е записано изрично, че те са задействани. Как аз да го отчета това ?

АДВ.Т.: – Оказват ли някакво влияние ?

В.Л.Д-Р С.: - Да, оказала е влияние въздушната възглавница на пасажерското място отпред вдясно най-вероятно, за да не получи допълнителните увреждания при преобръщане на автомобила и удар върху други части от вътрешното оборудване на автомобила. Уврежданията на пострадалия са изцяло в дясната половина на неговото тяло и абсолютно кореспондират с механизма на произшествието и с деформациите на автомобилното купе в дясната странична врата.

АДВ.Т.: – Ако е бил поставен обезопасителен колан, той би ли предотвратил част от тези увреждания, отчитайки, че автомобила е паднал не само в дясно, автомобила е паднал по таван и отчитайки и, че задействането на обезопасителния колан, т.е. активирането му ако е бил поставен би държало тялото в определена позиция на седалката ?

В.Л.Д-Р С.: – Описаните в медицинските документи увреждания са изцяло в дясната половина на тялото, в дясната половина на главата, дясната половина на гръдния кош, дясната половина на коремната кухина и са с изключително голяма величина на травмиращата сила причинени и отговарят на удара от страни, в дясно, който е в стълба, в електрическия стълб.

При наличието на предпазен колан, тези наранявания, имайки предвид деформациите е възможно, макар и минимални отклонения на тялото в страни надясно, тези увреждания биха се получили с или без предпазен колан.

Предпазния колан би предотвратил получаването на допълнителни увреждания в резултат на преобръщането на автомобила и падането му от височина. Но такива увреждания и без това не са описани в медицинските документи.

Всички увреждания, които са описани и които са се оказали фатални, с изключение на охлузването на левия крак, се дължат на удара встрани от дясно.

Най-вероятно, за да няма допълнителни увреждания в лявата половина или лицето, ги е предотвратила въздушната възглавница.

На въпроси на СЪДА: – Във връзка с посоченото на страница 14 от заключението, т.4, обяснете връзката между ъгъла на завъртане на волана и линейната скорост ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – За това говорим за този тласък, който е при рязко завъртане на волан. От гледна точка динамиката на движение, за да се запази устойчиво положение на автомобила, действията следва да бъдат плавни и в случая водачката е използвала ъглова скорост на завъртане на волана, която не е в съответствие с тази линейна скорост от 75 км/ч, с което

се е получила загубата на напречна устойчивост. При по-плавни действия автомобиля не би достигнал до загуба на управление и тя би могла да контролира неговия курсов ъгъл на поведение. За това става въпрос.

На въпроси на СЪДА: – Коя е съответната линейна скорост, при която не би настъпило загуба на напречна устойчивост на автомобиля ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Загубата на напречна устойчивост изисква определена скорост на движение и съответно характер на пътната настилка, защото при суха пътна настилка се изисква по-висока скорост. Този праг на преминаване на критична скорост на загуба на управление за различните пътни настилки е различен. Не може да се фиксира, че е една единствена скоростта за загуба на управление, напречна устойчивост. При хлъзгава пътна настилка, каквато е влажна и мокра пътна настилка, това е скоростта на загубата на напречна устойчивост. Дори за различните автомобили е различна, защото те имат различни системи за контрол, това е така наречената стабилизираща програма, която води до по-голяма устойчивост на автомобиля.

На въпроси на СЪДА: – Има ли някакви данни от техническата характеристика на произшествието за подхлъзване на автомобиля ?

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.У.: – Той се е подхлъзнал от гледна точка на движението му при загубата на устойчиво състояние, което не е само еднократен акт, а е етап от движение.

Страните заявиха, че нямат въпроси към вещите лица.

СЪДЪТ счита, че на вещите лица следва да бъде изплатено възнаграждение, съгласно посоченото в справките-декларации, поради което

О П Р Е Д Е Л И:

ОПРЕДЕЛЯ възнаграждения на вещите лица, съгласно представените справки-декларации, а именно:

В.Л.ДОЦ.Д-Р ИНЖ.Х. В. У. в размер на 1704.00 /хиляда седемстотин и четири/ лева и 200 лева за допълнителни разяснения в съдебното следствие: **ОБЩО: 1904.00 /хиляда деветстотин и четири/ лева и**

В.Л.Д-Р Й. И. С. в размер на 796 /седемстотин деветдесет и шест/ лева и 100 за допълнителни разяснения в съдебното следствие, **ОБЩО: 896.00 /осемстотин деветдесет и шест/ лева. Издадени РКО – 2 бр.**

СЪДЪТ пристъпва към разпит на подсъдимата:

ПОДС.М. И.: – Неомъжена съм, уча в Медицинския университет, специалност логопедия трети курс, работя по специалността си в частна детска градина “Мелита“, намира се до Колхозния пазар. Там работя от година и 10 дена. Все още от време на навреме посещавам психолог.

АДВ.Т.: - Представям уверение, че подзащитната ми учи.

ПРОКУРОРЪТ: - Да се приеме представеното доказателство.

АДВ.В.: - Да се приеме представеното доказателство.

СЪДЪТ счита, че следва да се приеме представеното от защитника на подсъдимата писмено доказателство, поради което

О П Р Е Д Е Л И:

ПРИЕМА ПРИЛАГА като писмено доказателство уверение № 45/14.02.2023 година

Страните заявиха, че нямат искания за извършване на други съдебно-следствени действия.

На основание чл.317, вр.чл.286, ал.2 от НПК председателят обяви съдебното следствие за приключено и на основание чл.317, вр.чл.291, ал.1 от НПК съдът пристъпи към изслушване на

СЪДЕБНИТЕ ПРЕНИЯ:

ПРОКУРОРЪТ: – Уважаеми съдии, поддържам така депозирания протест от Варненска окръжна прокуратура като считам, че и с приетата, назначена от Вас автотехническа комплексна експертиза стана ясно, че подсъдимата следва да носи наказателна отговорност за престъпление по чл.343, ал.1 от НК.

Без значение считам за казуса е, че пострадалия С. е бил без обезопасителен колан, т.к. както стана ясно от подробния разпит на вещите лица в днешното съдебно заседание дори с него той би получил същите увреждания поради странично настъпилия удар на автомобила, дясно странично в стълб и навлизане на част от купето навътре в автомобила. В автотехническата част експерта е посочил навлизането на това купе в детайлите с какъв размер е. Това е видно и от разпитите на свидетелите, които са помагали за изваждане на пострадалия от местопроизшествието и съобразно обективните медицински находки от извършената аутопсия.

От всичко това става ясно, че нараняванията са били непредотвратими и безспорно от тях е настъпила смъртта на пострадалия.

Обобщено от заключенията на всички експертизи по делото може да се направи извод, че подсъдимата И. е имала възможност да предотврати ПТП и при двете установени различни скорости.

Безспорно разликата между експертизата приета днес от Вас и тази на ДП е много голяма, близо над 30 км/ч, но вещото лице посочи, че има различие в методите, използвания такъв в ДП е напълно погрешен до колкото се основана само на възприетия шум от протъркване на автомобилните гуми.

Както посочи вещото лице и аз Ви моля да кредитирате заключението му в тази част, че не е възможно да не се отчете предходното време в което тези автомобилни колелета са се движили и в това време те не са издавали звук и шум съответно. Т.е. това време е напълно пренебрегнато от тази експертиза.

Факт е безспорно, че подсъдимата няма подобно обвинение да е управлявала автомобила с превишена скорост, но от заключението на

експертизата става ясно, че и при двете скорости и при управление на скорост в рамките на максимално допустимата разрешена за пътния участък и с тази превишена, с която тя е управлявала, тя е имала възможност да реагира, да съобрази поведението си с правилата по ЗДвП, управлявайки и държейки автомобила в своята пътна лента, управлявайки праволинейно и евентуално използвайки спирачната система тя да задържи автомобила в тази пътна лента, т.е. да избегне ПТП, поради това аз ще Ви моля да я признаете за виновна.

Вещите лица посочиха днес в съдебно заседание, че ако е в рамките на разрешената скорост подсъдимата е следвало да даже по-голям тласък да употреби за да настъпи подобен вид сблъсък. Линеината скорост в комбинация с тази мокра влажна настилка е довела до това ПТП. Тя не е съобщила именно този фактор, мокротото пътно платно, то е фиксирано и при тази хлъзгава настилка, независимо от тези спирачки, които е употребила автомобила е изгубил напречната устойчивост именно поради това нейно рязко, с тласък завиване наляво.

Вещите лица са установили пренебрежимо малък ъгъл в рамките на 10 градуса, които те обясниха, че не е от такъв характер, че да доведе до изисква такова голямо рязко завиване наляво. Те поясниха още, че дори и ако се приеме това леко в 10 градусово завиване надясно да е било предизвикано от странично действие евентуално, както твърди подсъдимата от външна намеса от починалия, то не е изисквало такова голямо рязко с тласък завиване наляво. Т.е. ако тя, както посочиха вещите лица, плавно, е върнала автомобила в своята лента или го е придържала там нямало е да се достигне до този сблъсък първо в бордюра, след това в метални ограждения, след това превъртане спрямо оста му по таван и завършване на този удар в пътната настилка.

В този смисъл аз считам, че подсъдимата следва да отговаря за нарушаване на ППЗДвП и то в рамките на изискуемите задължения на водачите по чл.20, ал.1 от ЗДвП.

Вещите лица посочиха, че са изчислявали, че са използвали най-точната методика и ако при тази методика единствената възможна скорост, която са установили е 75км/ч. В тази формула те са отчетели загубата на скорост, която при формулата използвана в ДП не е отчетена от деформациите в ел.стълба през бордюра, поради което аз Ви моля да кредитирате приетата от Вас днес експертиза.

Загубата на управление е единствено от рязкото завиване на волана наляво и както посочиха вещите лица ако беше плавно нямаше да се стигне до ПТП.

Всички заключения на вещите лица са в резултат на обсъждане на обективните данни по делото и те са обсъждали както свидетелските показания, така и обясненията на обвиняемата.

Няма логика ако тази спирачка да е била натисната до край, защото те

посочиха експертите, че ако тази спирачка е натисната до край скоростта е щяла да бъде изчислена още по-голяма от 75 км/ч. При по-голяма скорост обаче, при компютърните изчисления, итерации, както се изразяваха вещите лица, този механизъм нямаше да бъде описан. Нито пък щеше да съвпадне с тази следа, която е обективна находка на ПТП. Единственото технически правилно поведение според вещите лица, в техните въпроси от пункт 4 до пункт 9 от експертизата е подсъдимата да спре и да държи автомобила в своето платно. За каквито действия тя не е имала не хипотетични възможности, а тя е имала реалната възможност да го постигне това нещо и с двете скорости. Т.е. преди завиването наляво тя е имала техническа възможност да спре и да задържи този автомобил. Следвало е с плавни движения да управлява този автомобил, съобразявайки се с пътните условия, с мократа настилка и с всички други странични действия, които следва един водач да съобразява при управление на МПС.

В този смисъл Ви моля да уважите протеста на ВОП и да признаете подсъдимата за виновна.

По отношение на размера на наказанието аз Ви моля да отчетете характеристикните данни събрани днес и безспорно да отчете нейната млада възраст. Но от друга страна тази млада възраст е следвало да рефлектира и върху нейното острожно внимание при управление на МПС на пътя, т.к. липсата на опит безспорно изисква по-голяма осторожност, особено при управление на МПС в конкретния късен час, в зимно време, при хлъзгав път.

Моля да й наложите наказание в рамките на разрешеното от законодателя в долната граница, като считам, че безспорно, да, загубен е човешки живот, но при тези характеристикни данни е възможно тя да не бъде изолирана от обществото и наказанието да бъде отложено с подходящ изпитателен срок и също така да бъде лишена от правоуправление в рамките на един разумен срок, преценен от Вас.

Моля в този смисъл за присъда.

АДВ.В.: – Уважаеми Апелативни съдии, аз също считам, че следва да кредитирате изцяло заключението на експертизата, приета в днешното съдебно заседание. Считам, че същата е пълно, обективно дадено. Направи ми впечатление, че експертите са изследвали и други възможности както за скорост, така и за действия на водача и са стигнали до единствения категоричен извод за начина, за механизма на ПТП, както относно скоростта, така и за препятствията, през които е преминал автомобила за да стигне до последното си положение.

Експертите са категорични, че водачката е имала техническа възможност да предотврати ПТП при определената скорост на движение от 75 км/ч, дори и превишена такава за пределите на града и тя е можела да стори това при спиране и запазване посоката си на движение в нейната лента. Също това им заключение е предвид и евентуално завиване надясно непосредствено преди тя да се отклони в ляво, пак е имала възможност да спре.

Споделям анализа на държавното обвинение, споделям го изцяло.

Заклучението на експертизата е пълно, изяснило е всички въпроси, които са били поставени пред него, поради което моля да признаете подсъдимата за виновна по така предявеното обвинение.

Споделям мнението на държавното обвинение по отношение на подсъдимата за налагане на наказание, младата ѝ възраст, представените документи в днешното съдебно заседание, както и въпросите, на които тя отговори на състава.

Ще Ви помоля за Вашето решение в тази връзка.

АДВ.Т.: – Уважаеми Апелативни съдии, аз ще помоля да не приемате за основателни доводите и аргументите, които са възведени в протеста на ОП-Варна, който бих го оприличил при липса на мотиви, по същество с едни изключителни некоректни мотиви за основанията за назначаване на експерти от съдебни райони, което не кореспондира по никакъв начин с НПК.

Защо ще Ви помоля да не приемете за неоснователни изложените в протеста и жалбата на частните обвинители по делото.

След като проведохме съдебно следствие по реда на съдебното начало и изслушахме в днешното съдебно заседание заключението изготвено от комплексна експертиза, въпроса, който постави държавното обвинение с искането да бъде потвърдена присъдата по същество според мен е в кулизия между твърдяното в обстоятелствената част на обвинителния акт, пренесено в обвинителния диспозитив като обвинение.

От една страна държавното обвинение днес Ви казва приемете становището и заключението на днешното експертиза, но ако не приемете това становище, то приемете и становището на другите експертизи за другата скорост, т.к. самото държавно обвинение се е поставило в такава ситуация, че е възвело обвинение с посочване нормите от ЗДвП чл.20, ал.1 и чл.20, ал.2. Т.е. никъде, нито в обстоятелствената част, нито в обвинителните диспозитиви прокуратурата не е повдигнала обвинение на подсъдимата, да е извършила деянието при превишена скорост. Напротив в самата обстоятелствена част, която определя предмета и рамката на доказване на наказателния процес в обвинителния акт прокурора е възприел скорост посочена и обективизирана в единична и тройна експертиза, изготвена в хода на съдебното производство пред първа инстанция. И кулизията и противоречието, в което изпада държавното обвинение е в крайна сметка какви са доказателствата в подкрепа на обвинението, за което е предадена на съд М. И., затова, че на конкретната дата е нарушила чл.20, ал.1 от ЗДвП и чл.20, ал.2 от ЗДвП. Като вменено нарушение прокуратурата е посочила, че водачката е била длъжна да контролира непрекъснато ППС които се управляват по чл.20, ал.1 от ЗДвП. Нарушението по чл.20, ал.1 от ЗДвП обаче е самостоятелно нарушение което може да бъде осъществено само до толкова до колкото не е налице нарушение на режима на скоростта. В този случай като нарушение на чл.20, ал.1 от ЗДвП се възприемат случаите на изгубване на

контрол върху автомобила поради различни причини заспИ.е, отклоняване на вниманието и други.

В обстоятелствената част на обвинителния акт прокурора е посочил на страница 2, абзац 3, че обвиняемата е загубила управлението на автомобила, който безконтролно се е плъзнал странично като се е отклонил наляво от посоката на първоначалното си движение. Т.е. държавното обвинение е посочило, че неконтролирането на ППС се е изразило в едно недопустимо бездействие от подсъдимата поради различни фактори. Не това обаче е установено от материалите по делото.

След като изслушахме днешната експертиза се поставя въпроса, който естествено е по преценка на почитаемия съдебен състав при постановяване на своето решение кое заключение, което експертно заключение ще се приеме за своята кредитация и съответно кое няма да приеме на база на кои изводи, така както е възвел законодателя в нормата на чл.154, ал.1 или ал.2 от НПК.

Въпроса тук обаче е съвсем един кратък анализ и съпоставка на заключенията на изготвените по делото експертизи.

Днешните вещи лица, особено в техническата част заявява, че предходната експертиза е неправилна, като изложи аргументи, че тя била съобразена при определянето на скоростта, била съобразена единствено и само със звука. Очевидно е за всички страни, че това се неправилно възпроизвеждани факти без да коментирам становището по предходните заключения и експертизи, естествено е, че не е съобразена само скоростта. Естествено, че са съобразени липсата на данни за деформации, отразени в литературата, така както заяви и днешната експертиза. Естествено, че са съобразени и коефициента на триене на колелетата при оставяне на протривната следа, естествено, че е установена и съобразена и земното притегляне в съответния коефициент. Естествено е, че са отразени, така, че становището на едно нещо лице една експертиза е неправилна, а пък моята е правилна е въпрос, който е поставен от законодателя в рамките на юридическа компетентност единствено при излагане на правни изводи на съда.

Затова Ви моля такива аргументи да не бъдат приемани и кредитирани като достоверни така както беше опита на държавното обвинение да посочи, че тези аргументи изключвали заключението на изготвената единична и тройна експертиза. Е като изключат заключението на единичната и тройната експертиза кое обвинение поддържа прокуратурата.

След като Ви предлага, че и с едната скорост, че и с другата скорост, която е предмет на обвинението Вие да признаете за виновна подсъдимата И..

Налице е абсолютна кулизия, абсолютно противоречие между твърдяното, между вмененото като обвинени, между предявеното обвинение и между това, което се твърди и се посочва като аргументи в днешното съдебно заседание.

Естествено е, че стои въпроса и основната част коя експертиза да бъде

приета, чие заключение, в коя част и до каква степен тя допринася за отговора на въпроса виновно ли е извършено поведението и водачката нарушила ли е правилата за движение, така както е посочило държавното обвинение, като считаме, че по отношение на тези въпроси първоинстанционния съд в мотивите си е дал достатъчно правилен и отчетлив анализ на събраните доказателствени източници по делото. В подкрепа на тези мотиви посочвам решение № 324/02.07.2009 година на ВКС, по КД № 312/2009 година, на Първо НО, където ВКС е посочил, че: Условието за невиновното поведение на водача е, че същата не е била длъжна да предвиди възможно обществено опасните последици при конкретната пътна обстановка. И следващо условие той да е бил поставен в невъзможност да предвиди и предотврати тези последици поради внезапно възникналата пряка и непосредствена опасност от неправомерното поведение на участници в движение, която не може да се преодолее по начините предвидени в чл.20, ал.2 от ЗДвП, чрез намаляване на скоростта на движение чрез спиране..

Именно такава е настоящата хипотеза и ситуация в случая, в която именно това неправомерно поведение на пътника във въпросното МПС е довело до съответната реакция на подсъдимата И. като на първо място следва да отчетем опита ѝ за спиране на автомобила и съответно завиването наляво каквито са данните посочени от нея. Тези данни, моля да обърнете внимание са възприети и от единичната и от тройната експертиза и са възприети и от днешната експертиза. Всички вещи лица посочват, че е възможно такъв механизъм на причиняване на ПТП, завиване наляво в следствие завиване надясно. Т.е. възможен е точен такъв механизъм какъвто е описала подсъдимата за причина на започването и загубата на управлението на автомобила. По този механизъм всички експерти са категорични, че това е механизма, който е довел до съответната загуба на управление.

Тука следва да се прецени виновно ли и е извършила водачката нарушение или тя не е била в състояние да предотврати настъпилите обществено опасни последици, да ги преодолее така както са описани от законодателя ни чрез намаляване скоростта на движение и чрез спиране.

Всички експертизи посочват, че вече след започването на осукването тя е нямала техническата възможност да спре автомобила и да преустанови неговото движение, така както са го възприели категорично вещите лица.

Затова аз ще Ви помоля да приемете първоинстанционната присъда за правилна и законосъобразна.

В условията на алтернативност, ако Вие не възприемете нашите доводи и аргументи на защитата по редица съображения, които ще посочените в мотивите си към своя акт, то аз ви моля да отчетете, че е налице едно пълно солидаризиране между страните в производството от страна на държавното обвинение и аз ще изразя такова становище и защитата, че ако Вие прецените, че следва да бъде призната за виновна то определеното наказание лишаване от свобода следва винаги да бъде отложено с института на

условната присъда, винаги отложено в конкретния случай говорим при наличието на изключителния превес на смекчаващите отговорността обстоятелства, не само младата възраст, не само чистото съдебно минало, не само липсата на криминални прояви на подсъдимото лице.

Напротив събрани са изключително позитивни данни за личността на това младо момиче, на което трябва да бъде даден шанс в живота за нейното социализиране и продължаване на житейския път въпреки, че с оглед и заключението на психолога, за което сме представили в предходното производство, че тази травма, която е в следствие на преживения инцидент продължава да стои и да е ежедневно в съзнанието и битието на това момиче.

Така, че аз Ви моля ако не приемете аргументите ни за потвърждаване на оправдателната присъда, да приемете, че превеса на смекчаващите отговорността обстоятелства отговаря на изискванията за приложението на института на условното осъждане.

В тази насока Ви моля за произнасяне.

ЖАЛБ.ПОДС.И.: - Нямам какво да добавя към казаното от адвоката ми.
/подсъдимата плаче/

ПОСЛЕДНА ДУМА:

ЖАЛБ.ПОДС.И.: - Съжалявам много за случилото се, моля да ми бъде даден шанс.

СЪДЪТ се оттегля на тайно съвещание.

СЪДЪТ, след тайно съвещание постанови присъда, която Председателят на състава обяви публично и разясни на страните срока и реда за обжалването й пред Върховния касационен съд на Република България.

ПРОТОКОЛЪТ изготвен в съдебно заседание, което приключи в 13:30 часа.

Председател: _____

Секретар: _____