

ПРОТОКОЛ

№ 215

гр. Пазарджик, 28.03.2023 г.

ОКРЪЖЕН СЪД – ПАЗАРДЖИК в публично заседание на двадесет и осми март през две хиляди двадесет и трета година в следния състав:

Председател: Елисавета Радина

Съдебни МАРИЯ АНГ. ПЪПАНОВА
заседатели: КАТЮША Т. ПРОДАНОВА

при участието на секретаря Нели Ив. Въгларова
и прокурора Т. Т. Г.

Сложи за разглеждане докладваното от Елисавета Радина Наказателно дело
от общ характер № 20225200200317 по описа за 2022 година.

На именното повикване в 14:00 часа се явиха:

Подсъдимият **М. А. Й.** - редовно призован, се явява лично. За него се
явява адв. В. П. – редовно упълномощен.

Частният обвинител И. Г. Т. не се явява, редовно уведомен от
предходното съдебно заседание. За него се явява повереникът адв. Б.Б. –
редовно упълномощен.

Не се явява частният обвинител Й. Г. Н. – редовно уведомена чрез
повереника си. За нея се явява повереникът адв. Б.Б. – редовно упълномощен.

Явява се прокурор Г..

ПРОКУРОР: Да се даде ход на делото.

АДВ. Б.: Да се даде ход на делото.

АДВ. П.: Да се даде ход на делото.

Съдът счита, че няма процесуална пречка за даване ход на делото,
поради което

ОПРЕДЕЛИ:

ДАВА ХОД НА ДЕЛОТО

ДОКЛАДВА СЕ служебно изискана справка от НИМХ – Филиал

ПРОКУРОР: Да се приеме справката.

АДВ. Б.: Да се приеме.

АДВ. П.: Да се даде приеме.

Съдът

ОПРЕДЕЛИ:

ПРИЕМА приложената справка от НИМХ – Филиал Пловдив.

АДВ. П.: Ще направя искане за назначаване на повторна автотехническа експертиза по смисъла на чл. 153 от НПК, тъй като считам, че така приетата експертиза (повторно експертно заключение) не е обосновано и възниква съмнение за неговата правилност. Съвсем накратко ще се обоснова.

На първо място считам, че липсата на данни в експертизата по отношение на основния въпрос, който беше зададен: „*Каква е безопасната скорост?*“ и развит в съдебното заседание, създава объркване и необоснованост, тъй като в съдебното заседание вещите лица казаха едни други изчисления, които ги няма в експертизата, и които не могат да бъдат проверени. В самата експертиза в отговор на 5 задача е посочена скорост 7 км за „Форд-а“ и 26 км за л.а. „Пежо“.

На второ място на лист 6, в самото начало, на експертизата е посочено максималното спиращо закъснение за заледен асфалт – $\varphi = 0,1$ при изкачване 2% и $j = 1,176 \text{ м/сек}^2$. Първо няма формулата, по която може да се провери дали това е вярно. На лист 130 от Ръководството на проф. А. А. – I част е прието, че коефициентът сцепление на гумите за спиране на МПС точно при такъв избор, т.е. лед – гладък, температура на въздуха под 0°C за асфалт, е **0,05**. Аз не зная защо експертите са взели 0,10. При това положение изчислението на j става **0,588 м/сек.** и скоростта, която е $V_{\text{начална}}$, ако се замести става 45,44 км/ч. Искам само да посоча, че пак тук можете да видите на стр. 8, че също необосновано за мен е, че когато изчисляват разстояние на видимост, са изписали за този фактор $\varphi = 0,08$ (лист 8, втори ред) и са го вкарвали във формулата за изчисление при този коефициент – този, който е **0,08**. Да оставим това, че в тази формула в един момент се получават 2 разстояния – едното е за $x = 36,43 \text{ м}$, другото е **28,20 м**. Кое е вярното и защо

вземат **28,20 м** във формулата, за да стигнат на **51,24 м**, не ми е ясно. Но ако сложим като сложим в конкретната формула $\varphi = 0,05$, то тогава това разстояние също се намалява и е елементарно изчисление **47,81 м**. Оттам се променя и времето, в което автомобилът е бил в насрещното движение - не **3,1 секунди**, а стават **4,3 секунди**, т.е. необосновано има взети никакви коефициенти, които изникват от нищото, и които се различават с приетите от човека, който в начало е издал тази книга, и което се повтаря при Уотс (имах и книгата на Уотс), и при Карапетков, където в този случай е **0,05**.

На следващо място самите вещи лица на две места си противоречат, видно от протокола. На лист 7, за спирачното закъснение те твърдят: „... *намалени сцепни свойства може да има от голям слой вода, насип, пясък и пръст*“. Тогава, когато аз им зададох въпроса, дали при наличие на аквапланинг може да се разсъждава в същото направление, те ми казаха, че това е различно, тъй като това води до изцяло загуба на сцепление. тоест, кое е вярното? В единия случай казват, че наличието на вода и други работи води до тези свойства, а в другия случай, когато им дадох пример, че кола, която попадне на..., казват, че е загуба на сцепление. Според мен вярното е, че в конкретния случай е налице загуба на сцепление или много, много нисък коефициент на сцепление от порядъка на 0,05.

Последно - вещите лица на няколко пъти, видно от протокола повтаряха: „няма данни за това“, като дори отговориха така на въпроса на прокурора на лист 4. Когато уважаваният от мен прокурор ги запита, има ли данни за спирачния механизъм да е бил натиснат преди предприемане на това действие по заобикаляне на водача, те отговориха: „*липсват категорични еднозначни фактически данни, които водят до извода, че е активирана спирачната система*“. Същевременно ние имаме разпит, който е направен от прокурора по досъдебното производство, а Вие в първото съдебно заседание чухте и неговите показания и свидетелски показания на брат му. Категорично имаме данни, че е използвана спирачната система. Трябва да се проверят. След като имаме гласни доказателства, че е използвал спирачната система, фактическите данни трябва да се проверят, т.е. в конкретния случай нямаме фактически данни. Значи трябва да се провери: колко е натиснато; какво става; динамиката на този автомобил. Правя разлика. Но в крайна сметка имаме данни за наличие на употреба на спирачната система, което води

именно до тази загуба на ротационно движение, което е довело до това неконтролируемо движение на МПС.

И най-накрая, когато говорим за изчисления от този вид, особено за едно такова сложно дело, аз считам, че отричането на други възможности, които вещите лица така лежерно приеха, че други хора могат да го направят това изследване, обаче тези данни не са верни, и че в крайна сметка това изследване не би дало някакъв допълнителен резултат, аз смятам за неточно и необосновано. Още повече, че в крайна сметка, ако си спомняте, и с това завършвам, ние допълнително възложихме на вещото лице да отиде да види, с оглед формулата и неточното измерване на МПС, защото то е там – в тилловата база, да измери вдлъбнатините, при което се стигна до една поразлична скорост. И второто, което беше - той видя на каква скорост е бил автомобила в момента и каза, че е на втора скорост, т.е. налице са такива данни, че скоростта е променяна, т.е. лостът на движение на автомобила е бил променен. Но никой не се сети да измери грайфера на гумите и т.н.

Завършвайки, искам само да Ви кажа, че необоснованото е това, което те твърдят за механизма, че не отчитат, че освен това, което казаха за вятъра и отричайки техническата причина, че е имало употреба на спирачна ефективност на МПС, те казват, че по тази причина има субективно въздействие на автомобила. Аз твърдя точно обратното: че в резултат на тези обстоятелства, които са наслагани: нисък коефициент на сцепление, почти загуба на сцепление, автомобилът е започнал неконтролирано движение, вследствие на самата загуба на центъра на устойчивост на автомобила от преминаването от един вид настилка, когато минава на другата, се получава тази загуба. И за да не бъда голословен, само искам да Ви кажа, че съм приготвил и ще Ви моля, като вземате решение, да се запознаете с това: от проф. Карапетков има изследване „Динамика на удар между автомобили при пътно-транспортни произшествия“ точно за същата ситуация, при което проф. Карапетков категорично заявява, че в такива случаи задачата се решава чрез прилагане Теоремата за изменение на количеството движение на всеки автомобил и Теорема за изменение на кинетичния момент и центъра на тежестта. За да се реши така формулираната основна задача, т.е. какви са били скоростите преди удара и положението, то използването на ΔV или Теорията на удара не са достатъчно точни като експертни мнения и

заклучения, не дават точни резултати.

ПРОКУРОР: Считам, че експертизата е максимално обоснована и затова беше приета в миналото съдебно заседание, поради което няма нови обстоятелства, които да налагат промяна на определението, с което Вие я приехте като такава. Защитата имаше прекрасната възможност да задава въпроси на експертите, което и направи в пълен мащаб, след което заяви, че повече няма такива и да бъде приета същата експертиза, така че считам, че ако отложите още веднъж делото, той пак ще му зададе въпроси от негова страна, а и не е коректно да допълва експертизата с числа, които не е ясно от къде са взети и не са попадали в обсега на изчисленията. За какво спирачно закъснение говори защитникът, след като няма абсолютно никакви доказателства да е активирана спирачка в лентата на движение на автомобила на подсъдимия преди същият да започне да предприема съзнателната маневра „отклонение вляво“ или „заобикаляне“? За какво спирачно закъснение става въпрос, не е ясно. Нормално е да твърди това, което твърди като защитник още от няколко заседания насам – че безконтролно автомобилът е тръгнал да се движи още при изкачване на надлеза в съседната лента за движение и че несъзнателно се е озовал там, но няма абсолютно никакви обективни данни за това и абсолютно никакви гласни доказателства, които да го подкрепят, така че считам, че искането е неоснователно и цели изцяло забавяне на процеса преди окончателното му приключване.

АДВ. Б.: Присъединявам се към изложеното от прокурора. Считам, че вещите лица в предходното заседание отговориха изчерпателно и ясно на всички зададени въпроси, особено на въпросите, свързани с механизма на произшествието. Не са налице твърденията от защитата противоречия, вкл. и по повод обясненията на вещите лица за загубата на контрол - дали тотална, дали частична при аквапланинг, както и за поведението на МПС при движение по участък с намалено сцепление на пътната настилка. Защита имаше възможност да постави въпроси. Това и направи. Отговорите бяха напълно еднозначни и категорични. Считам, че не са налице предпоставките за допускане на повторна експертиза.

Съдът, след съвещание, намери аналогично на прокурора и повереника, че експертизата, която беше приета в предходното съдебно заседание, не може да бъде укорявана в приписаните ѝ от защитника необоснованост и

съмнения за нейната неправилност и яснота. За формулиране на искането, неговият автор се позовава на научни разработки, които не са събрани като доказателства по делото и не могат да обосноват упреците към експертното заключение. Разпитите на експертите допълниха неяснотите в заключението и внесоха изяснение по отношение на допуснатите техническите грешки. По тези съобщения в предходно заседание, съдът намери, че заключението е пълно и ясно, обосновано и не буди съмнение относно правилността му, с оглед на което взе решение за неговото приемане. Това решение се поддържа и в момента, и искането е неоснователно.

С оглед на горното, съдът

ОПРЕДЕЛИ:

ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ искането на защитника за допускане на повторна експертиза.

ПРОКУРОР: Нямам искания.

АДВ. Б.: Нямам искания.

АДВ. П.: Нямам други искания.

ПОДС. Й.: Нямам нови искания.

На основание чл. 283 от НПК, Съдът

О П Р Е Д Е Л И:

ПРОЧИТА писмените доказателства по делото:

- том I – Протокол за оглед, Справка за МПС, Приемо-предавателен протокол, Справка за нарушители, Протоколи за ПТП, Справка за нарушители, Разпечатки от изследвания за употреба за употреба на алкохол и наркотични вещества;
- том II – Отговори от НЦ 112, Договори за обществена поръчка, Справки от НИМХ, ОПУ – Пазарджик, АПИ, Договор за наем, Удостоверение за наследници;
- том III – Медицински документи, Епикризи, Съдебно-медицински удостоверения, Лабораторни изследвания – резултати, Фактури, Резултати от рентгенови изследвания, Листове за преглед на пациент и допълнителни листове към тях, Етапни епикризи, Данни от журнал за СО, Протоколи от медицински изследвания; Заключение от експертизи;

- том VI – Копия на актове за смърт, Удостоверения за наследници, СУМПС, Протоколи за доброволно предаване, Справки за съдимост, Писма от ОПУ – Пазарджик;
- том VIII – Техническа спецификация от АПИ с посоченото съдържание в няколко раздела;
- том IX – Справки за водач, Справки за съдимост, Характеристични справки, Писмо и копие от Книга за сигнали, Оперативен план и план за зимно поддържане от ОПУ.
- том X – Месечен отчет за зимно поддържане от ОПУ, Писмо до „Европейски пътища“ АД, Отговори, Справка за съдимост, Декларации, Съдебни решения на СГС, ЛОС, ВТАС.

ПРОКУРОР: Да се приключи делото.

АДВ. Б.: Да се приключи делото.

АДВ. П.: Да се приключи делото.

ПОДС. Й.: Да се приключи делото.

Съдът счете делото за изяснено от фактическа страна, с оглед на което

О П Р Е Д Е Л И:

ПРИКЛЮЧВА СЪДЕБНОТО СЛЕДСТВИЕ

ДАВА ХОД НА СЪДЕБНИТЕ ПРЕНИЯ

ПРОКУРОР: Поддържам пледоарията си от съдебните прения в протокол от 28.11.2022 г. при следните уточнения и евентуална алтернативност, която се заявява. Категорично от доказателствата по делото може да се направи извод, че причината за настъпване на транспортното произшествие с вредоносния резултат е виновно нарушаване на правилата за движение по пътищата – на чл. 20, ал. 1 от ЗДвП: *„Водачите са длъжни да контролират непрекъснато ППС, които управляват“*. Подсъдимият не е предприел своевременно мерки за безопасност, изразяващи се в намаляване на скоростта при наличното пътно препятствие – в случая мъгла и лед, който е бил усетен още преди изкачването на надлеза, където е настъпило ПТП, което е заявено не само от него, но и от пасажера – неговата съпруга. Той е можел да възприеме тази пътна обстановка от едно много значително разстояние като мъгла, и като лед - непосредствено преди изкачването, за което са налице

гласни доказателства и от други разпитани по делото свидетели. Същият е могъл да възприеме аварийните светлини на свид. А., неговият микробус, сигнализиращ вниманието на останалите автомобили - попътено на него, навлизащи в тази зона със силна мъгла от същото разстояние. И тук всяко закъснение за предприемане на мерките за безопасност представлява нарушение на изискванията на чл. 20, ал. 1 от ЗДвП, в който смисъл е Решение № 94 от 27.01.1975 г. по НД 1501/1974 г. на Трето НО, като е без значение мотива за закъснението да се вземат такива мерки. В настоящия случай необоснованата преценка на конкретната пътна обстановка, проявата на самонадеяност от водача, че няма да настъпи транспортно произшествие. При създалата се усложнена обстановка на водача не е била предоставена възможност да преценява дали да действа или да предприеме мерки за безопасност. Той е бил длъжен да спази разпоредбата на чл. 20, ал. 1 от ЗДвП и да вземе мерки за такава безопасност, изразяваща се в намаляване на скоростта още преди да навлезе в този опасен пътен участък – така, че да не настъпи ПТП. Виновно са нарушени от него разпоредбите на чл. 25, ал. 1 то ЗДвП и чл. 91, ал. 3 от Правилника. Той не е преценил правилно пътната обстановка и възможностите си и е предприел от разстояние близо 52 метра от препятствието (в случая и автомобила на свид. А. с включени аварийни светлини) извършване на маневра „заобикаляне“, като е нарушил горните разпоредби. Извършеното от него заобикаляне е напълно съзнателно. Както вещите лица посочиха, същият е предприел отклонение на управлението от него автомобил в посока наляво, с цел да избегне препятствието, находящо се в лентата, предназначена за движението му – пак казвам – в случая автомобилът на свид. А., сигнализиращ опасност. След предприемане на това напълно съзнателно отклонение вляво, впрочем което е било потвърдено от него и пред полицейските служители, отзовали се след настъпване на транспортното произшествие. Това са свид. В., свид. Л., и от показанията на свид. А., който казва: „Микробусът, който ме заобиколи, сочейки неговия микробус (на подсъдимия). Тоест, той е свидетел абсолютно безпристрастен очевидец, спрял, подал аварийните светлини за опасност и възприел как подсъдимият го заобикаля, което депозира в показанията си, а не „безконтролно се плъзга“ (още по-надолу) в съседното платно за движение. Тоест, след предприемането на извършването на тази маневра, това безконтролно приплъзгване ли ротационно въртене настъпва някъде след пресичане на

осевата линия, което потвърдиха вещите лица, вече в насрещното платно за движение, удар в мантинелата - така, че да се превърне в едно препятствие за насрещно движещите се пострадалите, така че той е предприел маневрата без да спази императивните изисквания на чл. 25, ал. 1 от ЗДвП, като винаги при предприемане на такава, водачът е длъжен преди да я започне, да се убеди, че няма да създаде опасност за движението. Той е предприел маневрата „заобикаляне“ без да се убеди предварително в безопасността на извършваното движение. Специалното правило за извършването на тази маневра е в чл. 91, ал. 3 от Правилника и е доразвито това правило, като е въведено задължение водачът на заобикалящото пътно превозно средство да пропусне насрещно движещите се ППС по лентата, която ще използва за заобикаляне, в случая автомобилът, в който са пътували пострадалите, така че считам, че тези бланкетни норми от него са категорично виновно нарушени и са в пряка причинна връзка с озоваването на автомобила му в платното за движение на насрещнодвижещите се и настъпване на транспортно произшествие с двамата починали.

Единствено, според мен, неясноти буди, с оглед събраните доказателства, дали същият е нарушил правилото на чл. 20, ал. 2 изр. 2 от ЗДвП, както е изведено с обвинителния акт или е нарушил разпоредбата на чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП. Каква е разликата? В случая той е обвинен, че от едно значително разстояние е могъл да види аварийните светлини на свид. А. - от около минимум 100 метра, и като не е реагирал с намаляване на скоростта или спиране на тези светлини, които сигнализират опасност, той сам се е поставил в това положение да не може да спре преди автомобила на А. и да се наложи маневрата „заобикаляне“ и озоваването му в насрещното платно за движение. Категорично е дадено, обаче, за видимостта – не можа да се събере в настоящия процес. Вярно от една страна е, че метеорологичната справка сочи, че някъде 10 минути след настъпване на транспортното произшествие, че на този пътен участък видимостта е била около 200 метра и наличие на умерена мъгла, което пък е отречено. Метеорологичната справка се изготвя по технически показания на едно съвсем друго място, много по отдалечено от този пътен участък, където действително би могла да бъде такава пътната обстановка и видимостта, но силно се съмнявам тя да е била на конкретния пътен участък и надлез. 200 метра е много голямо разстояние, а умерена мъгла никой от свидетелите, разпитаните по делото, не сочи. Единият сочи

много гъста, другият сочи видимост от 60 метра, другият сочи видимост от около 80 метра, а вещите лица също не биха могли да се ангажират, тъй като няма на какво обективно да стъпят, затова и приемат, че подсъдимият е видял автомобила на свид. А. на разстояние от 51,24 метра. Точно това е разстоянието, на което той е започнал да извършва маневрата „отклонение вляво“ и „заобикаляне“, така че считам, че е по-коректно да се каже, че същият е нарушил бланкетната разпоредба на чл. 20, ал. 2, предл. 1 от ЗДвП – *„Водачите на МПС са длъжни при избиране на скоростта на движението да се съобразят с атмосферните условия, с релефа на местността, с състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението и с всички други обстоятелства, които имат значение за безопасността на същото“*.

Налице е Тълкувателно решение № 2/2016 г., където в т. 7 Върховният съд казва, че съдът е компетентен да даде правилната квалификация на нарушението, запълващо бланкета на чл. 343 от НК, когато в обстоятелствената част на обвинението са описани фактическите обстоятелства на извършването му, т.е. накратко: в случая имаме една много подробно описана фактическа обстановка, поради което няма пречка и без реакция по реда на чл. 287 от НПК с изменение на обвинението, ако сметете, че е виновно нарушена и третата разпоредба, която е във връзка с настъпилото ПТП по чл. 20, ал. 2, този път предл. 1 от ЗДвП, съдът да я приложи, като директно мине към нея без да е необходимо изменение на обвинението. Всъщност в обстоятелствената част на обвинителния акт са описани абсолютно всички факти, които да имат възможност да активират тази точка 7 от ТР и съдът служебно да премине към правилния бланкет, ако смете, че той е такъв, без посочването на технически съобразената скорост, с която е следвало да се движи подсъдимият, но въпросът за точната величина на съобразената скорост на процесното МПС е фактически и се обуславя от конкретните параметри от технически характер и от всички други външни фактори на обективната обстановка на пътя при управление на МПС, несъобразяването с които е допринесло за настъпване на транспортното произшествие и съставомерните последици. Както казва Върховния съд в свое решение № 192/31.10.2016 г. по НД № 702/2016 г. на ВКС – Трето НО *„...отсъствието ѝ не води нито до непълнота на конкретното обвинение, нито до непълнота на крайните изводи на съдебните инстанции“*. Законът не поставя изисквания за указване каква е била съобразената скорост при

установяване на обема от релевантни факти за изясняване на механизма на транспортното произшествие, които трябва да залегнат в обвинителния акт.

В случая подсъдимият се движил със скорост, която приехме от последната експертиза - от 52 км/ч. при доказана видимост от 51,27 метра, когато, ако е бил реагирал на спиране, както законът повелява в такъв случай, то същият не би могъл да стори това преди автомобилът на свид. А. и преди да навлезе в насрещната лента за движение, т.е. той се е движил с една технически несъобразена скорост от 52 км/ч., като вещите лица сочат, че технически съобразената в случая е от порядъка на 32 км/ч. Скоростта му е била несъобразена в конкретния случай с атмосферните условия, с видимостта на въздушната атмосфера, създадени от усложнената пътна обстановка - силното замъгляване, наличието на хлъзгава настилка, която е усетена при изкачване на надлеза (*нак подчертавам*) и от спътничката му, като е управлявал автомобила с несъобразена скорост от около 52 км/ч. при технически съобразена от 32 км/ч. И тук бих подчертал, че правилото за движение, касаещо режима на скоростта на превозните средства по чл. 20, ал. 2 от ЗДвП въвежда и движение със съобразена с пътната обстановка скорост, която е в рамките на максимално допустимите граници, наред със своевременна реакция на водача на възникналата опасност. В чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП се урежда „**предвидима опасност**“, при която има обективни затруднения в пътната обстановка, вследствие на които водачът следва да подбира скоростта си на движение и в тази връзка да отговори на изискванията за безопасност. Посочени са различни фактори на пътя, представляващи по правило пътни препятствия: атмосферни условия, видимост, състояние на пътя, превозното средство, превозван товар. Подсъдимият е управлявал МПС със скорост от около 52 км/ч., която се явява несъобразена спрямо конкретната пътна обстановка – силното замъгляване и хлъзгава настилка.

Както е известно от дълготрайната съдебна практика, за да се управлява МПС със скорост максимално допустима за съответния пътен участък, която е горе-долу такава – 50 км/ч, факторите, обуславящи движението, трябва да бъдат само и единствено благоприятстващи. Ако имаме дори и един неблагоприятен фактор, автомобилът следва да се управлява с по-ниска максимална скорост, позволяваща своевременно спиране при поява на

опасност на пътя. В конкретния случай подсъдимият не е съобразил скоростта си на движение с атмосферните условия и не е държал сметка на видимостта на въздушната атмосфера и пътна настилка. Атмосферните условия представляват съвкупност от различни елементи на атмосферата, като прозрачност на въздух, нормална или намалена видимост, произтичаща от дъжд, мъгла, задименост, запрашеност и др. подобни. В този смисъл е и Решение № 1271/09.12.1976 г. по НД № 1128/1976 г. на Трето НО. При тази усложнена пътна обстановка, изискваща поведение на очакване на възможност за настъпване на транспортно произшествие, ако е бил управлявал с по-ниска скорост – технически съобразена – в случая с 32 км/ч - не би се поставил в ситуация да не може да реагира своевременно на появата на опасност на пътя – автомобилът на свид. А., който го сигнализира за възникнало ПТП с включените аварийни светлини, т.е. сам се е поставил в такава невъзможност и сам е създал предпоставки за настъпване на транспортното произшествие, така че според мен правилните бланкетни норми, които е нарушил, са: чл. 20, ал. 1 от ЗДвП и чл. 20, ал. 2, предл. 1 от ЗДвП, като не се е движил със съобразена скорост и виновно нарушаване на тези, които цитирах, по извършване на неправилната маневра „заобикаляне отляво“ без да се убеди, че в насрещната лента за движение няма участници в движението, които да се движат по своя път с предимство и, и няма да създаде предпоставки за настъпване на транспортно произшествие с тях.

По отношение на наказанието, ако го признаете за виновен, изминал е един дълъг период от време – 2017 година – вече близо 6 години, което не трябва да се счита като отегчаващо обстоятелство, но подсъдимият има лоши характеристични данни като водач на МПС – все пак се касае за двама починали, независимо, че от тяхна страна има съпричиняване. Считаю, че с оглед личната и генерална превенция, едно наказание, ориентирано към минимума от 3 години „лишаване от свобода“, което да бъде изтърпяно при първоначален общ режим, би постигнало целите на личната и генерална превенция. Предоставям на съда, ако го признае за виновен и приложи задължителната разпоредба на чл. 343г от НК, в какъв размер да бъде лишаването от право да управлява МПС. С оглед гореизложеното, моля за Вашия съдебен акт.

АДВ. Б.: Уважаема г-жо Председател, уважаеми съдебни заседатели,

поддържам предходната си пледоарията. В допълнение накратко бих искал да добавя относно фактите, които се установиха от приетата в предходното съдебно заседание тройна автотехническа експертиза. Категорично се установи, че причината за настъпване на произшествието са субективните действия на подсъдимия. Механизмът беше изяснен подробно. Вещите лица бяха категорични, че за да изпадне в колебателно движение моторното му превозно средство, при наличие на пътна настилка с ниско сцепление, трябва задължително да има външно кинематично смущение, т.е. да има причина за въпросното отклонение, и анализирайки доказателствения материал по делото, те приемат, че това въздействие е въздействието на водача върху кормилното управление. Това е началото на веригата от действия и събития, която е причинила настъпването на несъвместими с живота травми на пострадалите Г. и А. Т.и. Подсъдимият, като водач на МПС, е могъл да съобрази поведението си с условията на усложнена пътна обстановка и е бил длъжен да го направи. Пътувал е през тъмната част на денонощието, при условие на паднала мъгла, при зимни пътни условия, преминавайки през надлез, пред него е имало наличие на спрели автомобили с включени аварийни светлини. Той е следвало да изостри вниманието си, да предвиди развитието на пътната ситуация и да вземе съответните мерки за безопасност като намали скоростта и при необходимост да спре – това, което му вменява чл. 20 от ЗДвП. Въпреки това той е извършил маневра с изменение разположението на МПС на пътното платно, което е причинило и съставомерните последици.

По отношение на видимостта – този относително ясен въпрос (ако мога така да го нарека), в случая, дали е била достатъчна видимостта или не спрямо него, би имало отношение относно състава от Закона за движение по пътищата, който той е нарушил, но при всички случаи има нарушение на правилата за движение по пътищата, при това виновно от негова страна.

По отношение на наказанието, считам, че е налице баланс между смекчаващите и отегчаващите вината обстоятелства, поради което на подсъдимия да му бъде наложено в размер около средния, което да бъде изтърпяно ефективно при първоначален общ режим. Считам, че такова наказание ще изпълни задачата си за постигане на генерална и индивидуална превенция. Акцентирам върху индивидуалната превенция на подсъдимия,

доколкото от неговите обяснения и от всички събрани доказателства от производството, считам, че той и до настоящия момент не осъзнава в какво се изразява противоправността на неговото деяние и поради това считам, че наказанието следва да бъде около средния размер, а именно: 9 години „лишаване от свобода“.

Моля на основание чл. 189, ал. 3 от НПК да осъдите подсъдимия да заплати на доверителите ми сторените разноски в производството за адвокатска защита.

АДВ. П.: Уважаема г-жо Председател, уважаеми съдебни заседатели, когато пледирах миналия път, бях по-наясно с това, което прокурорът въведе в пледоарията като обвинение съобразно обвинителния акт. Слушах много внимателно в това съдебно заседание пледоарията, но освен да ни чете съдебни решения и да ни прочита какво е казал някакъв друг съд – едва ли не с това съдебно решение да Ви ограничава възможността да вземете своето решение по вътрешно убеждение според закона и т.н., т.е. Вие да си прочете тези съдебни решения и да ги приемете едва ли не като постулат. Кое налага това нещо - да се четат толкова съдебни решения - не ми беше ясно, но явно си изгради пледоарията в тази част с тези съдебни решения. По-важното е другото и аз няма да спестя тази критика към прокуратурата, защото трябва веднъж в това дело да се покажат недостатъците по отношение на едно обвинение и крайния резултат. На два пъти тук прокурорът заявява, че аз не съм прав да искам допълнителна експертиза. Съгласявам се с Вашето определение, но не съм съгласен с мотивите на прокуратурата. Обвинителен акт, чета: *„Движи се с превишена скорост около 55 км/ч.“* Тази скорост я няма вече. Ние продължаваме и поддържаме. Новата скорост каза ли се? Дори чух, че там в експертизите някаква друга скорост била, пък не била доказана. *„Въпреки това не намали. Още при изкачването с МПС разбрал, че на пътя било заледено, но въпреки това не намалил скоростта и продължил да управлява с около 55 км/ч.“* Продължава да се твърди това чудо. След това започва: *„Не намалил скоростта, тъй като от минимум 100 метра е видял другото превозно средство“, „...предприел маневрата заобикаляне в лявото движение“,* а същевременно твърди се, че той не е предприел никакви действия, а на стр. 4 пише, че е предприел екстрено спиране на превозното средство „Форд Транзит“. Кое е вярното? Аз Ви казах одеа – имаме факти, свързани с това, че имаме такова предприемане, прокурорът го е записал и сега изведнъж – няма го това екстрено спиране.

Следващият момент - този път не се позова на показанията на С.В., но в конкретния случай абсолютно неоправдано и немотивирано, според мен, продължава да твърди прокурорът неща, които са изопачени. Хваща от показанията на свид. Г. А. един абзац, без прокурорът да си направи труда да види, че ние прочетохме неговите разпити от досъдебното производство, след което го попитате, дали това е вярно и т.н. Този човек казва така, което прокурорът е извадил от контекста: *„До момента, в който чух втората катастрофа, не ме е заобикаляло никакво превозно средство. Заобиколи ме само буса, който направи втората катастрофа“* (лист 8). Но когато обяснява за заобикалянето, той казва, че е бил с гръб и в следствие тук, в протоколите за разпит, той никъде не казва, че е видял пряко, че някой го е заобикалял. А тук извеждаме от това искане 3 години, пък 9 години и не знам какво, че е извършена тази маневра. Дори прокурорът следваше да вземе от този значим за него свидетел показанията, които той е казал. Ами той казва, че е било лед, стъкло, когато е тръгнал нагоре, от нищото на 20 метра му е изскочил ТИР, който е имал светлини и са му светили мигачите, и този ТИР едвам е успял да премине вляво, опрял е в другия автомобил „Лада“, който преди това е катастрофирал с другия бус. От това да се отрече, аз не виждам какво повече можем да говорим.

Самият водач Г. А. казва: *„Автомобилът ми се движеше наляво-надясно, опитвах се да въртна волана един-два пъти, да стабилизирам колата, ама в крайна сметка натиснах спирачките, но бусът се плъзгаше леко и се допря до „Лада-та“, т.е. това е емблематичния пример какво е било положението. Тоест, не само моят подзащитен е бил в тази ситуация, но преди това този важен свидетел е казал за какво става дума. Два разпита има и нито в първия, нито във втория се потвърждават такива неща, че някой е видял, че моят подзащитен е предприел маневра.*

По отношение на другите свидетели, аз категорично съм направил анализ на всеки един по отделно, но това, което Ви моля да вземете предвид, е това, че в крайна сметка този факт за наличие на мъгла е безспорен. Тази мъгла е била особено препятстваща видимостта, едва когато се е стигнало преди моста, от двете страни на надлеза (за това също потвърждават Г. А. и другите свидетели), но по-важното е, че преди това - до завиване на кръстовището от З. за Б. - тази мъгла не е била толкова гъста, мъглата е позволявала по-голяма видимост. И тук моля да оцените неговите показания и

тези показания на единствените свидетели, които са били в буса. Тогава, когато се е получило това наслагване на външни фактори с намалена видимост, той е намалил скоростта на движение на МПС. Какво друго да направи всеки човек? Това е естествена реакция. Ние данни, вкл. и прокуратурата, и частното обвинение, нямаме по делото, да е ускорил. Виждате каква е скоростта в крайна сметка. Аз пак поставям под съмнение, че заради неправилно ползване на коефициенти от страна на вещите лица, са използвани неправилно коефициенти при наличие на такава обстановка, както казва Г. А. – стъкло, трябва да се взема коефициент на сцепление 0,1. Този, който авторите казват е 0,05, даже по-нисък. Ето защо, аз смятам, че в конкретния случай е неправилно и недопустимо да се използват превратно извадени изречения от контекста на показанията на един свидетел и тук да се обосновава цялото обвинение.

По-нататък - на стр. 9 в обвинението има описание на лека мъгла, виждал светлините на спрелия автомобил „Мерцедес Спринтер“. Категорично се доказва, че светлините не се виждат. Въвеждат се едни разстояния пак, които в експертизата, едни метри (пак на тази същата страница), които въобще не се появяват и ние в крайна сметка стигаме до съд, благодарение на този обвинителен акт, който, според мен, е абсолютно негоден да очертае фактическата обстановка в този си вид. А сега, в един момент бланкетно и без да се каже, дали се приемат тези скорости, дори се отричат, прокурорът тук в съдебна зала започна да чете съдебни решения и какво са казали в тези съдебни решения.

Искам да обърна внимание, с оглед на обвинителната теза, на факта, който е свързан с разпита на вещите лица по отношение на въпросите, които бяха зададени от всички и по отношение на т.нар. прословута маневра „заобикаляне“. Трябва да се прави разлика между маневрата „заобикаляне“, която е съзнателна и предприета, и за която имаме съответните данни като време и като използване на съответните системи, за да бъде извършена. Това, че вещите лица, отговаряйки на въпроса на прокурора, казаха, че се е отклонил, фактически е част от тази сложна ситуация, в която се намира МПС, и с оглед събраните доказателства аз Ви моля да приемете, че това отклонение е извършено впоследствие, а не съзнателно, в резултат на това зигзагообразно движение, което се е получило поради загуба на сцепление.

Има един важен момент, който Ви моля да вземете предвид от експертизата, където те са категорични, и този важен момент е, че при тази видимост, която са посочили, от 51 метра, като изваждат 1 метър и става 50 метра (дори и да приемем, че е имало такава видимост, което аз поставям под съмнение), не е имало техническа възможност водачът на този автомобил да спре при тези условия на пътното платно. В резултат на това неконтролируемо движение се е стигнало до отклонение в лявата лента, удар в предната част на мантинелата, при което другия автомобил, движейки се с много по-висока скорост, която тук беше показана, с хора, които не са се съобразили въобще пък с това нещо, което се е случило от онази страна, със същите тези климатични условия, е настъпило ПТП. Тук особено важни са показанията на двамата свидетели, които са в автомобила на моя подзащитен. И единият, и другият казват, че не са видели такава съзнателна маневра за заобикаляне. Казват, че автомобилът внезапно тръгнал да се движи на зиг-заг. А. Й. и жената, с която живее в момента моят подзащитен, описват много точно събитието, което е станало на пътното платно. И пак ще се върна на онзи важен момент, който искам да Ви припомня в крайна сметка.

Това отклонение, а не заобикаляне, което не е видяно от нито един свидетел, за да поддържа такова твърдение прокуратурата и съзнателно не е извършено от моя подзащитен, е в рамките на 3,1 секунда, като е изминато разстояние 5,60 метра. Тоест, преди самата катастрофа да стане, двата автомобила... (защото и на този въпрос вещите лица казаха какво е разстоянието, където е настъпило отклонението, бяха категорични, че това е разстоянието, при което той се е отклонил). Дори на фиг. 3, която се намира в тяхното експертно заключение, е посочено именно това разстояние, и е показано фигуративно дори, но са го приели като основно в изчисленията от къде е започнало това занасяне на автомобила и отклонението в лявата страна. Мисля, че в конкретния случай следва да се вземе предвид и това, което в крайна сметка казаха за зигзагообразното движение със занасянето на автомобила, опита за корекция, опита за корекция с кормилната уредба и съответно с използване на спирачките за намаление на скоростта. Тоест, моят доверител в една такава сложна ситуация, дали съзнателно (най-вероятно подсъзнателно – всеки един водач има такава възможност), се опитва да върне автомобила в своята лента за движение, съответно да направи всичко възможно да спре. И тези действия от него, когато е видял тази ситуация, без

обаче да види, че пред него има препятствие, аз продължавам да твърдя, че тук тази видимост, която са определили вещите лица не съответства на показанията на редица свидетели, вкл. и на този прословут Г. А., който каза, че ТИР-а (а това може да си представите какво МПС е със светлини и други работи), го е видял на 10-15 метра преди него, и му е изскочил внезапно и едвам е успял да спре, бутайки се в „Лада-та“, която е катастрофирала. Тоест, поддържам всичко онова по отношение на фактите и разпита на свидетелските показания с този нюанс, който исках да Ви повторя и да Ви обърна внимание по отношение на тази ситуация, която се е получила.

По отношение на обвинението, така или иначе, не мога в момента да асимилирам всичкото онова нещо, което повтори прокурорът, четейки съдебни актове, в крайна сметка кое от всичкото поддържаше и в крайна сметка поиска от съда, съобразно тълкувателното решение, да измени обвинението и т.н., и т.н.

Но все пак по отношение на правната страна на въпроса ще кажа, освен всичкото друго, което казах миналия път и е записано на стр. 33 и 34, че няма как в конкретния случай да бъде приложен чл. 20, ал. 1 от ЗДвП, тъй като нямаме данни да е имало някакво бездействие от страна на водача, което да е в резултат на разсейване, отвличане на внимание или заспИ.е, или други явни причини, за каквито в крайна сметка такива данни по това дело не са налице и не се твърдят и от прокуратурата. Дадените от подзащитния ми показания по досъдебното производство и тези в съдебна зала, вкл. и двамата единствени свидетели, въпреки че са в роднинска връзка, аз Ви моля да ги кредитирате с висока степен на доверие, защото те пресъздадоха непротиворечиво една фактическа обстановка – стресираща, в която са били на инкриминираната дата, категорично не говори за наличието на такива признаци, които да говорят, че в конкретния случай водачът не е контролирал непрекъснато ППС. А в конкретния случай, когато не се доказва такова нещо, няма как Вие, според мен, да приемете, и Ви моля да приемете, че това е несъставомерно и не следва да бъде осъждан за така вмененото му обвинение по този член. Аз лично пак, за пети пореден път ще повторя, но го правя с цел да бъда пунктуален, не чух от прокурора в какво точно се изразява това неконтролиране от страна на водача на МПС.

По отношение на чл. 20 в конкретния случай, така, както е описано в

обвинителния акт с презумпцията, че сега ще Ви даде възможност да бъде или едната или другата теза, аз отново не мога да възприема кое точно от чл. 20 прокурорът, в крайна сметка, се опита в края на пледоарията си да вкара в някакво по-точно обяснение, за какво става дума - че водачът не е съобразил скоростта си на движение, тъй като няма нищо свързано с релефа на местността; с превозвания товар също няма нищо свързано; с характера и интензивността на движението по това дело нямаме никакви данни, че движението е било интензивно, а и за неговия характер; с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат, т.е. някак си хипотетично може да се предположи, че това са евентуално атмосферни условия състояние на пътя, на превозното средство – то е било годно за движение, и евентуално с конкретните условия на видимост. Тук от юридическа гледна точка, с оглед фактите, аз искам да Ви кажа, че отново не покрива този състав на това нарушение, защото в конкретния случай фактите трябва да се припокриват с нормата, за да се приеме, че е налице съответното деяние от страна на водача, изпълнително деяние, за да се стигне до неговото осъждане. Атмосферните условия, както казах в началото и както съм казал в предишната пледоария, са били в такава ситуация със сгъстена мъгла, с ниска температура и съответно невъзможност да се види каквото и да е в един по-късен момент, когато той вече е започнал да се изкачва по този надлез, и когато е бил почти до върха, в резултат на което се е сблъскал с т.нар. „*черен лед*“, загуба на управление, където не може нищо да се направи и съответно няма как да предположи човек в този случай, че някъде може да се появи подобно нещо в този момент, след като до този момент пътя не е бил в това състояние, така че аз не виждам в конкретния случай, тъй като чл. 20 в първата си хипотеза предвижда т.нар. „предвидима опасност“, как той може да предвиди тази опасност, че ще се случи. Още повече, че точно на самия връх има станало друго ПТП.

В крайна сметка всеки един водач, тръгвайки на път, не тръгва с презумпцията, че ще участва в ПТП и съответно, че ще му се случат подобни събития и ще се превърне в подсъдим, така че тази предвидима опасност Ви моля да приемете, че не е налице в конкретния случай. Непредвидима опасност е.

Също не намирам защо прокуратурата смята, че е налице и това условие

- непредвидима опасност, но оставям на съда в крайна сметка да прецени.

По отношение на другите обвинения, които са по чл. 25, вече казах, и тук вече ще се спра и на този момент, че следва да се разсъждава много точно в конкретния случай за приложението на чл. 25 като специална норма към общата норма, кое следва да се определя. В крайна сметка има правила, така че ако се приеме, че нарушен чл. 25, то няма как да се приеме чл. 20. Аз считам, че в конкретния случай данните по делото категорично водят до еднозначния извод, че в конкретния случай нямаме маневра „заобикаляне“, а в резултат на събитията, които са се случили в рамките на 3,1 секунда, т.е. на 5,6 метра, е станало това отклонение на автомобила, при което се е навлязло в насрещната лента.

Чл. 91 от Правилника също е въведен от прокуратурата, само и единствено, за да обоснове най-вероятно чл. 25, но прокурорът иска и по него да се търси съответната наказателна отговорност.

Във всяко едно престъпление, дори в този вид, когато е извършено по непредпазливост, съгласно нормата на чл. 343 от НК, следва да се разсъждава по темата, дали от страна на моя подзащитен е налице тази непредпазливост, и то в коя от двете форми – самонадеяност или другата форма.

Аз Ви моля да приемете, пак повтарям за *n-ти* път, че при тази обстановка няма как човек да се спаси от нея, каквото и да направи. И цитирането на примери с Г. А. и с другите водачи, следва да бъде цитирано в пълнота, защото и те не са могли да спрат, а когато са спрели А. се е ударил в превозното средство, което е било отпред. Следователно субективната страна на това деяние, погледнато в призмата на чл. 20, чл. 25 от ЗДвП и чл. 91 от ППЗДвП, аз Ви моля да приемете, че няма как да бъде вменено от страна на подсъдимия, защото в тази ситуация, за тези по-малко то 3,6 секунди, защото там влиза и някаква реакция, дори да бъдат и повече, да е действал съобразно обстановката, за да може да овладее автомобила.

От нищото прокурорът каза тук пред Вас, че има лоши характеристични данни и доколкото си спомням като лоши характеристични данни беше това, че е направил произшествието, в резултат на което има двама загинали граждани. Аз Ви моля да приемете, че няма как в конкретния случай това да бъде прието за лоша характеристична данна - че са загинали двама граждани,

тъй като дори в тази ситуация, в която се е намирал моят подзащитен, а това той го каза и пред Вас, след като МПС, управлявано от него, се е ударило в мантинелата, завъртяло се е леко и другият автомобил е изскочил срещу него, и е настъпило ПТП, в тази обстановка той е слезнал от автомобила и е отишъл да провери какво е състоянието на тези две лица, и е установил, че те не проявяват признаци за живот. Така казано от прокурора, че това е лоша характеристична данна – че има двама загинали, означава, че той е искал те да загинат и едва ли не това обвинение да премине от непредпазливост в умишлено деяние – че умишлено е предизвикал заобикаляне, умишлено не е овладял скоростта. Оставаше само да кажем, че е ускорил и в резултат на това е предизвикал това ПТП, за което смятам, че няма такива данни, за да бъде прието за достоверно, че тези характеристични данни са лоши в този смисъл. Напротив. Според съдебното му минало, към момента, в който се разглежда сегашното дело, той е неосъждан. Когато е бил непълнолетен, е извършил едно престъпление против социалистическата власт. Така или иначе изтърпял е тогавашната си присъда и е бил реабилитиран.

Ето защо, в заключение Ви моля отново, да се абстрахирате от общественото мнение, и евентуално в далечината на времето, когато е станало това ПТП, да възприемете, че в този същия ден на това същото място, поради невзети своевременно мерки от съответните длъжностни лица и държавни органи, и частни фирми, отговарящи за поддържане на този път, и пренебрегване на цялата тази обстановка с приоритетите на поддръжка на пътя, се е стигнало до поредица от пътно-транспортни произшествия, при които общо са загинали 5 човека, а много други са били ранени, като тези произшествия са 18 на брой. За съжаление единственият подсъдим по това дело е моят подзащитен (пак ще повторя), който в крайна сметка е изпълнил всички правно регламентирани дейности, за да не се стигне до това произшествие и в крайна сметка да приемете, че той не е извършил това престъпление.

Тук искам да кажа, като противовес на това, което частният обвинител каза и по отношение на неговата теза за справедливо наказание, че някак си на колегата му са изкривени понятията за справедливост и наказание, искайки 9 години при строг режим, при условие, че му е ясно, че тези, които загинаха, не са предприели никакви действия за безопасно управление на

моторното превозване, при условие, че и двете му дела са решени и е получил едно достойно обезщетение. В крайна сметка аз не виждам защо са тези екстремни изказвания в тази съдебна зала.

Също така Ви моля да приемете, че в конкретния случай едно наказание, искано от прокурора в минимален размер от 3 години, не следва да бъде ефективно налагано, защото няма никакви обективни фактори, че генералната или частната превенция ще бъдат засегнати, ако моят подзащитен М. Й. – примерен гражданин, работещ и издържащ семейство, съответно продължи да бъде извън това място за изтърпяване на наказанията и с действията си ще наруши нечии интереси. Считам на първо място и Ви моля да го оправдаете, като няма да продължавам пледоарията. Моля да приемете, че са налице всички предпоставки за прилагане на чл. 15 от НК – съобразил се е с предписанията на правно регламентираната дейност, която осъществява при управляване на МПС. Той е бил поставен в невъзможност да изпълни всичките си задължения и да предотврати последиците, като е направил всичко възможно след настъпване на произшествието, за да окаже помощ.

Във втория случай, ако Вие го признаете за виновен, Ви моля да му наложите наказание в минимума, като съответно приложите хипотезата на чл. 66 от НК. Още повече, съгласно практиката на ВКС и съответно далечината на събитието, станало през 2017 година, и наличието на за първи път на съдебно решение, произнасяйки се с Вашия съдебен акт, са минали повече от 6 години, Ви дава възможност да прецените присъдата и в тази насока евентуално с налагане на условно осъдие.

Не съм съгласен с мнението на частния обвинител, който тук пред Вас в съдебна зала заяви, че едва ли не моят подзащитен е абсолютно арогантен и не е проявил съжаление. Аз не знам какво е чел и с какво се е запознал, и не му ли видя неговото поведение, и съжалението, което той заяви, но повече от това не може да се направи. Със съжаление и в конкретния случай моят подзащитен добре разбира, че в крайна сметка и неговия живот се преобърна и няма да е същия, ако не се беше случило това събитие. Каквото и да кажа оттук нататък, смятам за излишно. Смятам, че Вие ще проявите висота при вземане на решението и Ви моля да Вашия справедлив акт.

ПРАВО НА ЛИЧНА ЗАЩИТА на подсъдимия Й.: Нямам какво

повече да кажа.

ПОСЛЕДНА ДУМА на подсъдимия Й.: Съжалявам много, че това е станало. Никой не е искал това нещо.

Съдът се оттегли на тайно съвещание за да постанови присъдата си, след което обяви същата на страните и разясни възможностите, сроковете и реда за обжалване и протестиране.

Съдът след като съобщи присъдата, съобщи постановеното определение за отмяна на мярката за неотклонение, с оглед начина на изтърпяване на наложеното наказание „лишаване от свобода“ – условно.

Протоколът се изготви в съдебно заседание, което приключи в 18:11 часа.

Председател: _____

Секретар: _____