

# ПРОТОКОЛ

Година 2021

Град Смолян

Районен Съд - Смолян

На 02.04

Година 2021

В открито заседание в следния състав:

Председател:

\*\*\*

Секретар:

\*\*\*

Съдебни заседатели:

Прокурор:

Сложи за разглеждане дело докладвано от

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ

дело номер

20195440200628

по описа за

2019

година

На именното повикване в

11.00

часа се явиха:

За РП – Смолян, редовно призована, се явява прокурорът \*\*\*.

Подсъдимият \*\*\*, редовно призован, се явява лично. Явяват се и адв. \*\*\*\*\*\* и адв. \*\*\*, редовно упълномощени.

\*\*\*, \*\*\*\*, граждански ищец, редовно призован, се представлява от повереника адв. \*\*\*\*\*\*.

Вещото лице \*\*\*, редовно призован, налице.

Постъпила е назначената Съдебна автотехническа експертиза с вх.№ 60489/24.03.2021 г.

**ПРОКУРОР** – Да се даде ход на делото. Запознат съм с постъпилото заключение по назначената експертиза.

**АДВ. \*\*\***- Да се даде ход на делото. Запознат съм със заключението по назначената експертиза

**АДВ. \*\*\***- Моля да се даде ход на делото. Също съм запознат със заключението по назначената автотехническа експертиза.

**ПОДСЪДИМИЯТ \*\*\***- Също моля да се даде ход на делото.

Съдът намира, че не са налице процесуални пречки за даване ход на делото, поради което

**ОПРЕДЕЛИ:**

**ДАВА ХОД НА ДЕЛОТО.**

Съдът сне самоличността на вещото лице, както следва:

\*\*\*\*\* \_ \*\*\*

Съдът предупреди вещото лице за наказателната отговорност по чл. 291 от НК.

Съдът напомни на вещото лице \*\*\*\*\*\* отговорността по чл.291 от НК. Същият обеща да даде вярно и обективно заключение.

Съдът пристъпи към изслушване на вещото лице, чието заключение беше прочетено .

**ВЕЩОТО ЛИЦЕ \*\*\***- Поддържам изготвеното заключение по делото. Причината за произшествието е неправилното закрепване на валяка. Ако валякът е бил закрепен от двете страни с две независими въжета, които да захващат през две точки: един път към основата на товарната композиция и един път към валяка и пак така, но от другата

страна, например, от дясната, то тогава става спъване и валякът не може да се приплъзва през въжето или веригата. В случая точно това е станало, като е допуснато приплъзване. Захватът на въжето към валяка от страна на теглича е почнал да приплъзва в завоя в следствие на инерционната сила, като точно там е нямало твърда връзка, която да ограничи движението. Отпред е отделно укрепването. Говоря в момента за укрепването отзад. Отпред укреплението е с въжета и трупчета. Ако валякът беше закрепен с допълнително въже и правилно закрепен, то и събитието нямаше да настъпи. Приплъзването на въжето е станало в основата на валяка при теглича и от там се е стигнало до отместването на валяка. Получава се така наречения въртящ момент. Колкото е по-отдалечена една точка, толкова нейният въртящ момент е по-голям. Задната част на товарната композиция, където е била веригата, при завой на цялата система се отдалечава повече спрямо предната част, при което усилието нараства и е започнало приплъзването в теглича. В един момент силата се е увеличила до такава степен, че тресчотката не е издържала и се е скъсала. От данните по делото има данни, че е имало отпред трупчета. Те спират инерционното действие при въздействие на спирачките или при наклон, но както се обяснява в експертната контактното петно е било на една линия. Валякът, ако преодолее тази линия, го държи само веригата отзад. Скъсването на тресчотката е последица от укрепването на товара. Ако товарът беше закрепен правилно, бихме имали два пъти по-голямо съпротивление за изпадане. Нямаше да настъпи приплъзване и тресчотката най-вероятно не би се скъсала. Правилно укрепен означава да не падне товарът. Отпред е бил укрепен с квадратни трупчета, които спират по една надлъжна линия. Отзад товарът е бил укрепен с верига и тресчотката. От техническа гледна точка товарът трябва да се обезопаси по начин, при който той да не изпадне, ако трябва с две, три въжета и т. н. В случая товарът не е двойно подсигурен и това създава опасност. Ако нещо се случи, нищо не го държи допълнително. Ако има скъсване на тресчотката, трябва да има подсигуряване, което да задържи товара. Тресчотката, ако е правилно поставена ще спре приплъзването на валяка, но в случая това не е така. Не мога да отговоря на въпроса дали скоростта е била съобразена, това е юридически въпрос. В кориците на делото не открих данни дали в участъка има ограничение на скоростта. Затова такова ограничение на скоростта не съм изследвал. Открих в „Гугъл“, че има такива данни, но не знам до колко са достоверни. От техническа гледна точка веригата и тресчотката са могли да удържат валяка, но начина на захващане и ползване не е било правилно. При използваната верига с тресчотка захващането е тип „корем“, т. е. има точка от ляво, от дясно и точка към валяка. При странично усилие средната точка започва да се движи в дъгата към точката на веригата, т. е. при завой товарът се стреми да излезе извън завоя. Не съм правил металоскопия и не съм компетентен да дам отговор дали счупването на тресчотката е в резултат на изхабяване на материала. Зависи къде е поставена тресчотката. Товарът, ако е бил закрепен с две въжета и се скъса лявото въже, то дясното ще продължи да държи валяка да не изпадне. Възможно е да се сложат две въжета на страна, ако трябва и три, за да подсигурят товара. В експертната не е поставен въпрос по какъв начин са повлияли спрелият автомобил за дърва и идващият автомобил. Във всеки един анализ на ПТП трябва да има както цифрово, така и графично представяне на такава ситуация, в която може да се изследва опасна зона, видимост, реакция и други технически фактори за настъпването на ПТП. Не мога да дам отговор, при положение че не съм го изследвал, защото от съществено значение е видимостта, скоростта и поставянето на знак. Надлъжно преместване има при спирачно въздействие. Надлъжното преместване е преместване напред-назад. В случая има преместване по дъга то е комплексно-един път на ляво, един път напред. Докато валякът е бил на платформата, неговото

преместване преди завоя е било относително сведено към нула спрямо платформата, а в завоя спрямо валяка и посоката на движение на платформата е било наляво. Това е центробежната сила, т. е. има надлъжно и напречно приплъзване. В техническите данни е посочено колко тона е валякът. В техническите термини съществува коефициент на сцепление, който в случая е между контактните петна на валяка с платформата. Има триене. Колкото масата натиска повече, толкова е по-голямо триенето. От данните по делото се вижда, че тресчотката с въжето са поставени в задната част на платформата, където е задната част на валяка и веригата е преминавала през теглича. Тресчотката прави връзката между платформата и веригата. В случая там се е явило най-слабото звено и затова е настъпило скъсването ѝ. Как е поставена тресчотката преди настъпване на инцидента може каже човека, който я е сложил. В случая дори да е така както е посочено по делото се вижда, че дъгата наверигата с тресчотката позволява надлъжното преместване на валяка, т.е. може да върви по дъгата или по корема на веригата. Чел съм обясненията на подсъдимия и те са цитирани. За мен като техническо лице терминът „правилно укрепен товар“ означава да не се допусни падане. Щом е паднал валяка, то има няколко технически неправилни съвкупни действия.

**ПРОКУРОР-** Моля да бъде приета като доказателство по делото експертизата на вещото лице \*\*\*. Считам същата за обективна, изготвена от компетентно вещо лице, съобразена е с показанията на свидетелите, депозирана пред съда.

**ПОВЕРЕНИКЪТ АДВ. \*\*\*-** Да се приеме експертизата. Считам същата за обективна и изготвена от компетентно лице.

**АДВ. \*\*\*-** Моля да не се приема заключената по назначената Съдебно автотехническа експертиза. Считам същата за необосновано и основана на предположения.

**АДВ. \*\*\*-** Моля да не се приема заключението по назначената Съдебно автотехническа експертиза, тъй като считам същото за необосновано. Вещото лице \*\*\* преповтаря вещото лице \*\*\*.

**ПОДС. \*\*\*-** Поддържам казаното от моите защитници.

Съдът счита, че няма пречка да бъде приета изготвената експертиза от вещото лице \*\*\*\*\*, поради което

#### **ОПРЕДЕЛИ:**

**ПРИЕМА** по делото изготвената автотехническа експертиза от вещото лице Вл. \*\*\*.

**ДА СЕ ИЗПЛАТИ** на вещото лице \*\*\*\*\* възнаграждение в размер на 500.00 лв. от бюджета на съда, съобразно приложената Справка- декларация от 31.03.2021 г. за изготвената експертиза.

Съдът даде възможност на подсъдимият \*\*\* да даде обяснения.

**ПОДС. \*\*\*-** От 2009 г. работя в „\*\*\*“ и извършвам тази работа, както и в момента. Този валяк е работен най-малко 50 пъти и е връзван винаги по този начин. Дори преди две седмици отпътува за автомагистрала „Тракия“ и пак аз го връзах по този начин. Този валяк е обиколил цялата област. Не са малко завоите и наклоните, по които е минавал, и по логиката на вещото лице съм го карал без да спирам. Имало е случаи и спирачки много пъти съм натискал. Такъв случай на изпадане няма. Моята работа съм си я свършил. Имам и свидетели, които са ми помагали. За мен причината за случилото се е рязкото спиране и може би материала на тресчотката не е издържал, защото и друг път съм спирал, набивал спирачки, карал съм по завои, наклони, но не имало такъв случай. Предупредителният знак на автомобила, който товареше, говоря за триъгълника, в първия момент не го видях. Първоначално видях, че се извършва дейност по товарене-разтоварване на дърва и че идва бус срещу мен. Трябваше да взема решение. Движих се със 40-50 км/ч. В момента, когато навлезнах в завоя, видях

буса и хората. Знакът /триъгълникът/ беше сложен близо и встрани на около 15 метра разстояние. От разстояние 30-40 метра видях буса, товарещ дърва, както и хората. Преди завоя нямаше видимост. В този момент влизам и не знам какво има зад завоя. Този път ние сме го правили. Там беше по-стръмно. Минавал съм го много пъти и продължавам да го минавам. Ако имаше табела преди завоя, да даде ориентир, че става нещо и ако го нямаше буса, нямаше да се стигне до рязкото спиране. Не можех да мина в другото платно, защото идва бус. Теренът от с. Върбина до там е с едни остри завои с голямо натоварване и навеждане, но товарът не изпадна там. Винаги наблюдавам товара. Вижда се на огледалата, ако нещо се измести или мръдне. Затова не се карат нощно време, защото не може да се види товара. Не се укрепва с въжета, а с вериги. Въжетото подлежи на разтягане, веригата-не. Никъде няма правила как точно се връзва товар. От доста години практикувам това нещо и по един и същи начин го правя. Досега е нямало такъв случай. Ако не беше спряла колата с дървата и нямаше насрещно движещ се бус, валакът нямаше да падне. Не знам кога тресчотката ще се скъса и няма как да знам. Тя се ползва от 7 години.

**ПРОКУРОР-** Считаю делото за изяснено от фактическа страна. Нямам доказателствени искания. Моля да се приключи съдебното следствие и да се даде ход по същество.

**ПОВЕРЕНИКЪТ АДВ. \*\*\*-** Считаю делото за изяснено от фактическа страна. Моля да се приключи съдебното следствие и да се даде ход по същество. Нямам доказателствени искания.

**АДВ. \*\*\*-** Считаю делото за изяснено от фактическа страна. Нямаме други доказателствени искания.

**АДВ. \*\*\*-** Също считаю делото за изяснено от фактическа страна. Моля да се приключи съдебното следствие.

**ПОДС. \*\*\*-** Поддържам казаното от моите защитници.

Съдът намира делото за изяснено от фактическа страна ,поради което

**ОПРЕДЕЛИ:**

**ПРИКЛЮЧВА СЪДЕБНОТО ДИРЕНЕ.**

**ДАВА ХОД НА СЪДЕБНИТЕ ПРЕНИЯ.**

**ПРОКУРОР-** Поддържам повдигнатото обвинение спрямо подсъдимия \*\*\*. Считаю, че същото е доказано по несъмнен и категоричен начин. Безспорно от събраните по делото доказателства: протокол за оглед на местопроезшествието, показанията на свидетелите, изготвените експертизи и останалите многобройни писмени доказателства се установи, че подсъдимият е осъществил от обективна и субективна страна състава на престъплението по чл. 343, ал.1, б „а“, вр. чл. 342, ал. 1 от НК, т. к. на 11.10.2017 г. около 16.40 ч. на републикански път П-86, при км.119, с посока на движение от с. \*\*\*към с. \*\*\*при управление на товарен автомобил „\*\*\*\*“ с прикачено ремарке „\*\*\*\*“ и с натоварен върху ремаркетото валак „\*\*\*\*“ е нарушил правилата за движение по чл. 127, ал.1, т.1 и т.2 от ЗДвП, като не е спазил правилата за превоз на товари, посочени в разпоредбите, а именно товарът да бъде укрепен и да не създава опасност за участниците в движението, в резултат на което и превозваният в ремаркетото валак е изпаднал в ляво от ремаркетото, навлязъл в пътната лента и е последвал удар с движещия се насреща автомобил „\*\*\*“, управляван от „\*\*\*\*“, като по непредпазливост е причинил значителни имуществени вреди на товарния автомобил, собственост \*\*\* „\*\*\*\*“ – \*\*\*. Установи се, че към посочения момент подсъдимият е извършил действията с товарния автомобил и същият е бил приведен в движение. Обвиняемият е нарушил посочените разпоредби от ЗДвП, като неправилно е укрепил товара. От събраните по делото доказателства се установи, че същият товар в предната част е бил укрепен с две трупчета, а в задната част с две трупчета на бандажите и с верига, която

преминава през валяка и може да се движи свободно. Именно неправилното укрепване на товара е причина за произшествието. Настъпилият резултат, настъпилите значителни имуществени вреди са последица от извършеното нарушение. Същите са в значителен размер, т.к. надхвърлят 14 минимални работни заплати за страната към момента на извършване на деянието. Деянието е извършено по непредпазливост под формата на небрежност, т.к. същият не е предвиждал настъпването на обществено опасни последици, но е бил длъжен и е могъл да ги предвиди, в случай че се беше съобразил с правилата за движение, регламентирани в чл. 127, ал.1, т.1 и т. 2 от ЗДвП. По отношение на наказан считам, че следва същото да се определи при превес на смекчаващи вината обстоятелства, които са: чисто съдебно минало на обвиняемия, трудова ангажираност, добри характеристични данни. Като отегчаващи вината обстоятелства следва да се отчетат наложените наказания на подсъдимия за нарушение по ЗДвП. С оглед превеса на смекчаващите вината обстоятелства предлагам да бъде наложено по-леко наказание, предвидено алтернативно за извършеното престъпление, а именно „Пробация“ с двете предвидени в закона мерки, в минимален размер, а именно за срок от шест месеца, като на основание чл.343 г, вр. с чл. 343 от НК на подсъдимия следва да се наложи и наказание „Лишаване от право да управлява моторно превозно средство“ за срок от шест месеца. По отношение на разноските по делото считам, че следва да бъде осъден подсъдимият \*\*\* да заплати направените разноски. По отношение на веществените доказателства, приобщени в хода на съдебното следствие, считам, че същите следва да се върнат на собственика. По отношение на Гражданския иск считам същият за основателен и доказан по размер. Моля в този смисъл да бъде Вашият съдебен акт.

**АДВ. \*\*\*-** Считам, че повдигнатото обвинение на подсъдимия \*\*\* се доказва по безспорен начин, поради което считам, че следва Гражданският иск да бъде уважен в пълен размер. Моля да бъде уважен предявеният Граждански иск като правилен и обоснован. Моля да ми бъдат присъдени направените разноски по делото.

**АДВ. \*\*\*-** Поддържам пледоарията си от предходното заседание. Считам, че нито субективните, нито обективните признаци от елементите на фактическия състав, по което е повдигнато обвинение, са налице и са доказани. Всички събрани гласни и писмени доказателства по един несъмнен начин говорят за наличие на елемент на случайно деяние и ще моля съдът да приложи този текст при постановяване на съдебния си акт. Повдигнато е обвинение за това, че е нарушена разпоредбата на ЗДвП по чл. 127, ал. 1, т.1 и т. 2 от ЗДвП. Съдът ги знае тези правни норми. Превозваните товари трябва да не създават опасност за участниците в движението и да бъдат укрепени. В момента, в който \*\*\* за пореден път тръгва да пътува от с Върбина, изминал е десетки километри при сериозна денивелация на пътното платно, след много остри, последващи завои до възникване на събитието считам, че същият е изпълнил своите задължения. Товарът е бил укрепен и не е създавал опасност. Ще моля да прецените конкретната фактическа обстановка. Автомобилът се е движил с позволената в този район скорост. Излизайки от завоя, шофьорът на около 50 м. пред него вижда в дясното платно бус и хора, които разтоварват дърва. В другото платно срещу него се движи насрещен бус. Щом се движи, се предполага, че това разстояние се скъсява от насрещно движещия се бус. Представете си, че вие се движите така. Пътят е бил затворен, затапен. За 50 м., който и да е водач, не би могъл да реагира по друг начин. Той е реагирал по единствения възможен начин да предприеме принудително спиране и предните гуми да смачкат триъгълника, поставен преди товарния автомобил, където са извършвали тези действия. Ако шофьорът не бе употребил спирачка, щеше освен да счупи триъгълника, щеше да помете и хората, които са товарили. Другият вариант е да мине в отсрещното платно,където има

движещ се автомобил. Въпреки нанесените им щети, добре, че не се е стигнало до такъв фатален резултат. Относно механизма на извършване на ПТП. Няма спор, че е той е бил принуден да използва спирачната система. Няма спор, че на товарния автомобил е имало поставени два валяка. Няма спор, че в продължение на 9-10 г. тези валяци се укрепват по един и същи начин. Възниква въпросът защо до този час тези валяци не са изпаднали? Ще се спра на заключението на вещото лице, който казва, че товарът е бил укрепен неправилно, но не казва защо счита, че е неправилно укрепен. По-фрапантен е изводът му, че щом е паднал, значи е укрепен неправилно. Не приемам, че е имало предвижване, надлъжно приплъзване на валяка, защото валякът е паднал странично. Не приемам заключението на вещото лице, че валякът е трябвало да бъде укрепен с две, три въжета. Щом едно вещо лице казва, че е укрепването неправилно, е длъжен да каже как е правилно да се укрепи. В тази връзка моля да не се приема заключението на вещото лице, защото е на база предположения. Анализираме нарушението на правната норма и как е нарушена. С оглед пълнотата, ще помоля да обърнете внимание на чл.127, ал.4 на ЗДвП, където е записано, че министърът на транспорта определя в наредба условията и реда на укрепване. Разпоредбата е от май 2018 г. В изпълнение на това разпореждане е изготвена Наредба 7/27.04.2018 г., където горе-долу са описани какви са задълженията за укрепване. ПТП е извършено на 11.10.2017 г., т. е. тази Наредба към момента на извършване на ПТП не е била действаща. Искам да получа ясен отговор и от обвинението, и от съда, който следва в своите мотиви да посочи какво от задължения си \*\*\* не е изпълнил и по какъв начин, точно коя правна норма, закон, подзаконов акт му сочи на него как трябва правилно да се направи нещо. В наредбата има описани много неща, но тя е постфактум и пак е обща. Препраща към стандарти. Ние сме прависти. Тормозим този човек от 2017 г. Какъв е елементът на изпълняване на целите на наказание, какви са целите на генералната превенция, ние индивидуалната сме я постигнали. Неговите колеги се смеят и казват, че ако \*\*\* е подходил като нормален шофьор би могъл да прецени, че и на него може да се случи подобно нещо, е трябвало да предяви Граждански иск и да ангажира застрахователните компании, т.е. трябвало е да прояви човещина и заяви, че не желае \*\*\* да бъде наказван. Затова моля да подходите справедливо, тъй като тук става въпрос за случайно деяние, поради тази причина моля \*\*\* да бъде оправдан по повдигнатото му обвинение.

**АДВ. \*\*\*-** Минали са четири години от момента на деянието. Това е ходене по мъките на този човек. Още тогава разследването на самия случай е тръгнало в неправилната посока. В момента на огледа, на съставянето на Протокол на местопроизшествие не са отчетени куп обстоятелства, които, ако бяха отчетени, нямаше да се стигне до този дълъг период от време на мъкнене нагоре- надолу и връщане на дела. Първото обстоятелство, което се набива на очи е: Има ПТП, паднал валяк, който трябвало да бъде укрепен по необходимия начин. Не са иззети материалите, веществените доказателства, които са предпоставката, че е нарушен чл. 127 ЗДвП, не е бил укрепен правилно. Нормата говори за правилно укрепване на товар. Ако тогава беше иззета тресчотката и веригите, щеше да има друг резултат. Постфактум я поискахме и подсъдимият я предостави, а и вещото лице \*\*\* казва, че не е специалист и не може да каже има ли износване, или не, но за мен той е категоричен и го е казал, че причина от техническа гледна точка за ПТП е, че водачът не е съобразил скоростта и траекторията на товарната композиция с нейния товар и обезопасяване и непрекъснато го повтаря това нещо, като преповтаря думите и заключението на предишното вещото лице \*\*\*, без да отговорят на въпроса как трябва да бъде укрепен правилно този товар. Вторият пропуск, който в ДП не е изследван, убягнал е и от вниманието на РП, е следният факт чл. 38 от Правилника за приложение на ЗДвП, който казва предупредителни знаци за

опасност Група „А“, а чл. 42 конкретизира ал. 2, Група „А“ „Внимание!“, поставя се знак „А39“ „Внимание! Други опасности“. Към момента на произшествието се установява по безспорен начин, че там е имало друг товарен автомобил за товарене на дърва. Член 44, ал.1 от същия Закон казва че тези знаци, които посочих по-горе извън населените места се поставят на разстояние от 100 до 150 метра пред началото на опасния участък. Това не е изпълнено. Няма ли съпричиняване в случая в крайния вредоносен резултат? Неизпълнени задължения от друг участник в движението. Параграф 1, ал.1, т.44 от Правилника дава обяснение за престояващо МПС и как трябва да бъде обезопасено или указано като „Внимание!“. Колегата \*\*\* говори по целия случай, но аз ще наблегна на приложението на чл.15 от НК, „случайното събитие“. При него, в тази разпоредба, деецът е в невъзможност да предвиди настъпването на вредоносни последици, като за невъзможността на крайния резултат се вземат предвид стеклите обстоятелства, които деецът нито е длъжен, нито зависи от неговата воля да ги предотврати. Не случайно цитирах разпоредбата за поставяне на предупредителните знаци и на какво отстояние следва да бъдат. Чухте какво казва подсъдимия: „Аз ги видях на 30-40 метра.“, като говори за хората и колата, а знакът не е могъл да го види, защото е бил на не повече от 15 м. от хората, и отиваме на заключението на вещото лице, че основната причина за настъпване на ПТП съобразяване на скоростта и приплъзването. При внезапно спиране, при условие че е влезнал в опасната зона, той е предприел тази маневра инстинктивно, защото е шофьор с опит. Вследствие на това наистина може би, въпреки че повтарям, че тресчотката се е скъсала в следствие на многогодишна употреба и изхабяване на материала, а той не е могъл да го предвиди, се получава приплъзване и валякът пада. По делото фактите са следните: Безспорно е установено, че от момента, когато насрещно движещия се автомобил е бил възприет от подсъдимия и възприемане на спрелия автомобил, който не е спазил съответните платна за товарене на дърва, той предприема маневра спиране, за да избегне удар, първо, най-вече по хората, които са товарили дърва и в този момент от инерционни сили или от случайно счупване на тресчотката валякът пада. От негова страна предвид тези обстоятелства няма нарушение на правилата за движение. Вещите лизца се хващат за правилното укрепване на валяка. Трябвало да е правилно укрепен, но какво ще рече правилно- да е заверен за платформата, да е поставен в клетка, за да не изпадне. Никой не може да даде такъв отговор. Законодателят също не дава и отиваме към съдебната практика, която изяснява тези случаи. Ще цитирам Решение №409/27.09.2012 г. на ВКС по НД №380/2012 г. III наказателно отделение, мисля, което „водачите на МПС не могат да бъдат отговорни за това, че не са предвидили евентуално неправомерно поведение от друг или други участници в движението“. Ние сме поставени в такъв казус, „освен ако за това поведение има достатъчно обективни данни, които са преценени отделно в тяхната цялост, които сочат наличието на опасност“. Посочих в началото кои разпоредби трябва да са спазени. Ако знакът беше поставен на разстояние от 100 до 150 метра, нямаше да се случат тези неща. Същото е Решение №146/11.03.2005 г. на ВКС НД №592/2004 г. и други такива решения. Не може при неправомерно поведение от друг участник в движението да се търси вината на водача на МПС причинило ПТП. Мисля, че Вие положихте много усилия да бъде изяснен и решен правилно този казус, въпреки че си оставам със съмнението, че след като не беше изследван металът на тресчотката, но и да беше изследвана можеше да бъде оборено, казано, че е друга тресчотка. Не може подсъдимият, който се счита за невинен до последно да представя тресчотки без органите по ДП да са изпълнили своите задължения. Дори обърнете внимание първоначално обвинителното решение е било прието нарушение от страна на водача чл. 20, ал.2. Как може след като причината за настъпилото ПТП не е

несъобразена скорост? Едва след като Окръжен отменя се отива на чл. 127, който третира укрепването на товара, но укрепването как, къде по какъв начин, никой не е казал. Всички действия на \*\*\* са правомерни. Щеше да бъдат неправомерни, ако отпред не беше възникнала внезапна опасност- две. Това е в опасната зона. Моля за оправдателна присъда.

**АДВ.\*\*\*-** Въпреки че обвинението по чл. 20 от ЗДвП отпадна, ще моля да се съобразите че тази норма предвижда задължение на водача при настъпилата обстановка. Подсъдимият е спрял и по този начин е предотвратил по тежък резултат.

Съдът даде право на последна дума на подсъдимия.

**ПОДСЪДИМИЯТ \*\*\*-** Моля за оправдателна присъда.

Съдът се оттегли на съвещание за произнасяне на съдебния си акт в 12.10ч , като обяви, че ще се произнесе с присъда в 12,35 ч. на 02.04.2021 г.

След тайно съвещание съдът се произнесе публично с приложената присъда в 12,35 ч. на 02.04.2021 г. в присъствието на защитника адв. \*\*\* и подсъдимия Й. \*\*\*.

Съдът намира че следва да се отмени взетата МНО с оглед вида на наложеното наказание „Пробация“ и ЛПУМПС, като

**ОПРЕДЕЛИ :**

**ОТМЕНЯ** взетата мярка за неотклонение „**ПОДПИСКА**” спрямо обвиняемия \*\*\*.

**ОПРЕДЕЛЕНИЕТО**, касаещо МНО подлежи на обжалване и протестиране в 7-дн. срок, считано от днес чрез Смолянски районен съд пред Смолянски окръжен съд

Протоколът изготвен в с.з.

Заседанието закрито в 12.35 ч.

**РАЙОНЕН СЪДИЯ:**

**СЪДЕБЕН СЕКРЕТАР:**