

Протокол

№

гр. София, 03.07.2024 г.

АДМИНИСТРАТИВЕН СЪД - СОФИЯ-ГРАД, Първо отделение 66
състав, в публично заседание на 03.07.2024 г. в следния състав:

СЪДИЯ: Елка Атанасова

при участието на секретаря Снежана Тодорова и при участието на прокурора Александрина Костадинова, като разгледа дело номер **1281** по описа за **2018** година докладвано от съдията, и за да се произнесе взе предвид следното:

На именното повикване в 09:40 часа се явиха:

ИЩЕЦЪТ Е. Д. М., редовно уведомен, се явява лично, доведен от органите на РД „Охрана“ от Затвора - София. Явява се и адв. М. Н. – САК, назначен за процесуален представител на ищеца по делото.

ИЩЕЦЪТ М.: Искам да ми се свалят белезниците.

СЪДЪТ РАЗПОРЕЖДА на органите на РД „Охрана“ премахването на белезниците от ръцете и краката на ищеца.

ОТВЕТНИКЪТ Главна дирекция „Охрана“, уведомени, не се явява представител.

За СГП – редовно уведомени, явява се прокурор Александрина Костадинова.

В залата се явява вещото лице К. Г. Г. – уведомен от предходното съдебно заседание. Страните /поотделно/: Да се даде ход на делото.

СЪДЪТ намира, че липсват пречки за даване ход на делото, поради което

ОПРЕДЕЛИ:
ДАВА ХОД НА ДЕЛОТО

ДОКЛАДВА постъпила по делото на 25.06.2024 г. жалба от Е. Д. М., в която са изложени твърдения, че е жертва на отвлечение чрез произволно противозаконно

осъждане по непредявени обвинения по ВНОХД 102/2018 г. на АСНС и КНОХД №1018/2019 г. на ВКС, което е престъпление по чл. 282, ал. 2 и 3 от НК и други текстове от НК, посочени в жалбата, за които се твърди, че са извършени от съдиите Л., П., Г. по ВНОХД 102/2018 г. и П., И. и М. по КНОХД 1018/2019 г. на ВКС.

ДОКЛАДВА, че на 10.06.2024 г. е постъпило заключение от вещото лице Г. по допуснатата СТЕ.

СТРАНИТЕ /поотделно/: Да изслушаме заключението.

СЪДЪТ пристъпва към изслушване на заключението и сменя самоличността на вещото лице:

К. Г. Г. – 80 г., българин, български гражданин, неосъждан, без дела и родство със страните и заинтересованост от изхода на делото. Предупреден за наказателната отговорност по чл. 291 от НК. Обеща да даде вярно заключение.

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Поддържам представеното заключение.

На въпроси на адв. Н., ВЕЩОТО ЛИЦЕ каза:

АДВ. Н.: На стр. 6 от експертизата, т. 3 където описвате специализиран автомобил „Т. Х.“, по-надолу, на стр. 7 където констатираме, че в килията могат да седнат общо 8 човека и даваме параметри на килията, свободното място между седалките сте го описали като 0,95 кв. м. Какво представлява това като описание в сантиметри ? В случая „квадратни метри“ какво отношение има ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Конкретно на този автомобил седалкитеQ предназначени за превозQ са показани на снимка 3.3 и е показано, че свободното пространство в метри е толкова. Това означава, че седящите от двете страни, между тях има свободно пространство и те не си пречат един на друг.

АДВ. Н.: В сантиметри колко е ? Как преценихте, че не си пречат един на друг ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Защото разстоянието между седалките... да се върна на размерите. Задно отделение дължина - 140 см, широчина – 160 см. Тази широчина 160 като се извадят 2 седалки по 35 см. стават 70, остават 90 см. – пространство, в което не могат да си пречат седнали превозваните пътници. Аз съм отбелязал, че всички специални автомобили, които са разглеждани тук, са серийно производство на производителя, различните марки. Те са доработвани тук, в страната, на основание цитирани (по делото се съдържат) изисквания към специалните автомобили, да отговарят на тези изисквания. Това, което съм установил и отбелязал е, че всички автомобили отговарят на тези изисквания. Не става въпрос за масово използваните автомобили от физически лица, говоря за тези специални автомобили.

АДВ. Н.: Широчината на седалката 35 см., достатъчна ли е за сядане ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Дали е малко или много, като се возят в масовия градски транспорт, те са от такъв порядък – 35 до 40 см. Разчетена за броя пътници е взета надлъжно, което е 40 см. Тъй като норматив за това колко да бъде предназначено за един пътник няма, аз съм мерил в градския транспорт колко е широчината на седалките и превеждам това разстояние тук, за да определя броя на пътниците. В метрото напречната ширина на която седат пътниците е 40 см.

АДВ. Н.: Общата площ на клетката е 2,24 кв. м. Ако съберете 8 човека на площ от 2,24 кв.м по колко площ ще се падне?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ:Такава сметка не съм правил.

АДВ. Н.: Реално ли е на площ 2,24 кв. м. да се съберат 8 човека ?

СЪДЪТ НЕ ДОПУСКА въпроса, като нямащ отношение към предмета на делото.

На въпроси на ищеца М., ВЕЩОТО ЛИЦЕ каза:

ИЩЕЦЪТ М.: Установили ли сте колко е висока клетката от пода до тавана за автомобил Т..

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Височината от пода до тавана за автомобил Т. е 140 см.

ИЩЕЦЪТ М.: Това по стандартите за специалните автомобили ли е тази височина ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Стандарти за височината на помещения в специалните автомобили няма. Те се произвеждат с различни цели. Това се отнася и за Тойотата. Стандарт такъв няма. Те се произвеждат и предлагат на пазара. Такова изискване и в базата изисквания в Наредбата на ГДО също няма.

ИЩЕЦЪТ М.: При превоз на хора има ли стандарт в какъв автомобил ще бъдат провесвани? В ЕС и в България не може да се твърди за специален закон на ГД „Охрана“ Разрешено ли превозването на хора в Т. хайлукс ?

СЪДЪТ ОТКЛОНЯВА въпроса, тъй като същият не изисква специални знания на вещо лице, а изисква правни познания и познаване на приложимите разпоредби от законодателството на ЕС.

ИЩЕЦЪТ М.: Има ли устройства за безопасност в Т. хайлукс – въздушни възглавници, седалки за безопасност ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: В автомобила има 2 системи – за активна и пасивна защита в килията за задържани лица. Тук в автомобила Т. предпазни средства от типа на предпазни колани и предпазни въздушни възглавници автомобила не е имал, нещо повече в наредбата на ГДО е записано, че обезопасителни колани не се поставят, предвид естеството на превоза. Седалки за безопасност няма. Положих усилия да проверя дали има някакви изисквания към специалните автомобили по линия на ЕС. Такива аз не открих.

ИЩЕЦЪТ М.: За автомобил И., по-дългия, има едни шкафчета в него, в тия шкафчета има ли седалка за безопасност, колан за безопасност, някаква система за безопасност в тази клетка и какъв е размера на клетката.

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Размера на клетката съм го посочил. Средства за пасивна защита във всички разгледани автомобили няма. На 5,2,1 съм заснел една от тези клетки.

ИЩЕЦЪТ М.: Какъв е размера на това шкафче?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Размера на шкафчето е 65 x 60 см . Посочил съм размера а лист 10, горе.

ИЩЕЦЪТ М.: На 65 см. може ли да се събере 1 човек, става въпрос за мен ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Може.

ИЩЕЦЪТ М.: В другите бусове има ли на гърба облегалка, която да те пази да не се удариш в стената ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Не, няма.

ИЩЕЦЪТ М.: Можете ли да обясните какво ще се случи при сблъсък на този автомобил или преобръщане ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: При преобръщане ще се случат непредвидими неща. В седнало положение белезниците са хванати към тези надлъжни тръби. Не може да се предвиди какво ще стане.

ИЩЕЦЪТ М.: При това положение има ли някаква гаранция за безопасност в тази клетка?

СЪДЪТ НЕ ДОПУСКА въпроса.

На въпроси на адв. Н., ВЕЩОТО ЛИЦЕ каза:

АДВ. Н.: На стр. 17 правите извод, че при превоз на конвоирани лица в специални автомобили условията за получаване на шиечни травми са по-слабо изразени, при сравнение с тези за ползване на леки автомобили, които са снабдени с предпазни обезопасителни колани. Имате ли специални медицински познания ?

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: Аз не говоря за медицински познания. Говоря за условия от техническа гледна точка за получаване на такива шиечни травми. Те могат да настъпят тогава, когато торса на тялото е неподвижен. Нямам специални медицински познания.

АДВ. Н.: Съобразно българското законодателство, коланите задължителни ли са в превозното средство ?

СЪДЪТ НЕ ДОПУСКА въпроса. Същият не изисква специални знания на вещо лице.

АДВ. Н.: Как преценихте, че тези специални автомобили са по-безопасни, отколкото снабдените с предпазни обезопасителни колани, които колани са задължителни по нашето законодателство ?

ИЩЕЦЪТ М.: Правя искане да отхвърлите тази експертиза в частта, която сега обсъждаме на следните основания: Първо некомпетентно лице по медицински причини, а второ е превратна и произволна и при това положение не може да се осъществява правосъдие, тъй като когато се използват доказателства в процеса, по отношение на експертите вещи лица важат правилата особено за доказване на нещо, на щети, вина, каквото и да е, в случая се допуска нарушение на справедливостта в процеса.

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: От техническа гледна точка условия за получаване на камшичен удар съществуват тогава, когато тялото е неподвижно. Такива условия в леките автомобили са при челен удар, ако е поставен колан, тогава торса става неподвижен и главата може да се задвижи напред. При удар отзад, ако главата заема положение свободно напред, а не облежната в облегалката, тогава главата се задвижва и се създават условия за натоварване на шията. Това не е хипотеза, а това е реална ситуация от техническа гледна точка.

Седнали на пейка, странично разположени, тялото им не е фиксирано и тялото с главата може да извърши движение в посока на удара, което може да е различно от това, когато тялото е неподвижно. Това ми дава основание да твърдя, че условия за получаване на шиечна травма са по-малки отколкото в лек автомобил.

АДВ. Н.: Вие казвате, че в една такава клетка могат да се съберат до 8 човека. След като клетката не е обезопасена със специални средства и тези 8 човека не са обезопасени и седят на 40 см. седалки, Вие не упоменавате разстоянието между тях в сантиметри, при рязко спиране на колата или преобръщане какво ще стане ?

ПРОКУРОРЪТ: Възразявам срещу втората част на въпроса. Вещото лице отговори в тази част за преобръщането.

СЪДЪТ УКАЗВА на вещото лице да отговори на въпроса само в частта му за рязкото спиране.

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: При рязко спиране тези автомобили са снабдени със специални устройства звукови и светлинни.....

ИЩЕЦЪТ М.: Тези фарове нямат никакво значение

СЪДЪТ ПРЕДУПРЕЖДАВА ищеца да спазва реда в залата.

ВЕЩОТО ЛИЦЕ: което предопределя автомобила по сравнение с останалите МПС, да се движат по-плавно и това са предпоставки. При рязко спиране се получава занасяне в посоката на удара, т.е странично и телата на возещите се ще се ударят едно в друго. Наблягам на това, че такива явления се случват и когато се возят пътниците в метрото. При спиране телата отиват в посока напред и назад. В тези специални автомобили условията за получаване на шиечни травми са по-ниски.

На въпроси на ищеца М., ВЕЩОТО ЛИЦЕ каза:

ИЩЕЦЪТ М.: Ако седиш в Тойотата хилукс в положение лице напред посока на движението, може ли да се получи удар в главата в стената ако колата бъде ударена отпред, отзад или спре инцидентно рязко?

СЪДЪТ НЕ ДОПУСКА въпроса. Въпросът е свързан с хипотези, за които обективно не са налице данни по делото.

ИЩЕЦЪТ М.: Нямам други въпроси. Против експертизата съм. Искам да назначите нова тройна експертиза, тъй като вещото лице няма компетенция. В началото на експертизата е записал, че няма никаква компетентност във връзка с европейските правила за безопасност, не ги знае най-вероятно, не е запознат или нарочно в експертизата не е отговорено на основния въпрос. Правя искане за изискване на друга тройна такава автотехническа експертиза, която като се съобрази с ДФЕС за осъществяване безопасността на транспорта да отговори на въпроса, който поставихме какво представлява на първо място понятието безопасност, какви са приложимите норми на ЕС при превоз на живи хора, като се съобразите с ДФЕС отдел транспорт и забраната за изтезания като посочите.

ПРОКУРОРЪТ: Нямам въпроси.

АДВ. Н.: Нямам други въпроси. Да не се приема заключението.

ИЩЕЦЪТ М.: Да не се приема експертизата. Заключителната част е лъжлива и невярна. Автомобилите без каквито и да е средства за безопасност са по-безопасни от съвременните автомобили със седалки за пасивна и активна безопасност.

Експертизата не отговаря на основания въпрос, а делото е за нарушение на един куп европейски закони и дали отговаря на изискванията по европейски стандарт.

СЪДЪТ във връзка изслушаното заключение на вещото намира същото за пълно, даващо отговор на поставените в экспертизата въпроси от ищеца посредством специалните знания на вещото лице, съобразно специалността му ДВГ и автомобили, поради което намира, че следва да приеме и приложи като доказателство по делото заключението на изготвената СТЕ.

СЪДЪТ по доказателствата

ОПРЕДЕЛИ:

ПРИЕМА като доказателство по делото изслушаното заключение на вещото лице К. Г. Г..

Във връзка с представената справка-декларация от вещото лице

ОПРЕДЕЛЯ окончателно възнаграждение в размер на 1259,55 лв., което да се изплати от бюджета на АССГ, тъй като по настоящото дело ищецът е освободен на заплащане на разноски.

ИЗДАДЕ се РКО за сумата от 250,00 лв. от бюджета на съда, която представлява първоначално определеният депозит за изготвяне на экспертизата.

Да се издаде за останалата част.

ОСВОБОЖДАВА вещото лице от залата.

ПРОКУРОРЪТ: Считам искане за тройна експертиза е немотивирано. Не са налице основанията за назначаване на повторна експертиза, тъй като не възникват никакви съмнения относно правилността и обективността на приетото в днешното съдебно заседание заключение на вещото лице.

ИЩЕЦЪТ М.: Вещото лице е специалист по ДВГ, а не специалност по безопасност. То няма необходимите знания. По отношение на безопасността экспертизата е извършена от лице, което няма компетентност в тази област, заради което правя искане да назначите другата такава, която да установи по безспорен начин има ли безопасно оборудване на автомобилите на ГДО или няма, а не разсъждения в экспертизата директорът на ГДО „Охрана“ какви правила за специализираните автомобили е издал.

В основа на дискриминация е извършена въпросната експертиза, тъй като вече става въпрос за дискриминация, делят се хората при превоз на пътници за които ГДО „Охрана“ или МП издава правила за специализирани автомобили....

СЪДЪТ ПРЕКЪСВА ищецът М., тъй като позицията му е по същество на делото, а не с обосноваване на искането за тройна автотехническа експертиза.

СЪДЪТ намира искането на ищеца за допускането на тройна САТЕ с въпроси поставени от него в становището му, за неотнормено и неизискващо специални знания на вещо лице. Това е така, защото въпросите, които формулира ищецът към тройната САТЕ не изискват специални знания на вещо лице, а изискват познаване на правни норми и умения за прилагането им. Експертиза се назначава, когато за изясняване на

някои въпроси от предмета на делото са необходими специални познания на вещо лице от областта на науката или техниката. В конкретния случай, както вече посочи съдът поставените от ищеца въпроси не изискват специални знания.

Предвид изложеното, СЪДЪТ

ОПРЕДЕЛИ:

ОСТАВЯ БЕЗ УВАЖЕНИЕ искането на ищеца за допусна изслушване на тройна САТЕ, която да даде отговор на въпросите като се съобрази в ДФЕС за осъществяване безопасността на транспорта, да отговори на въпроса какво представлява понятието безопасност, какви са приложимите норми на ЕС при превоз на живи хора, като съобрази ДФЕС, раздел Транспорт и забраната за изтезания.

ИЩЕЦЪТ М.: За молбата от 25.06.2024 г., аз съм я подал, защото това ми е част от правното положение как ме докарват тук. Държите се много странно с мен.

АДВ. Н.: Да се приложи по делото.

ПРОКУРОРЪТ: Неотносима е към делото.

ИЩЕЦЪТ М.: На основание чл. 205 НПК я препратете на прокуратурата.

СЪДЪТ намира, че следва да приложи за сведение настоящата жалба към материалите по делото и

ОПРЕДЕЛИ:

ПРИЕМА и ПРИЛАГА за сведение жалбата постъпила по делото на 25.06.2024 г. във връзка с правното положение на ищеца М..

СЪДЪТ *запитва страните имат ли други доказателствени искания.*

ИЩЕЦЪТ М.: На основание чл. 267 ДФЕС правя искане АССГ да изпрати преюдициално запитване до съда на ЕС, тъй като има противоречие с цитираната национална норма, както е посочена в експертизата, правилата и условия за реда за осъществяване конвойна дейност в ГД „Охрана“ към МП, които правила си противоречат с чл. 1 и 4 от Хартата на ЕС и чл.90 до чл.100 от ДФЕС, чл. 18, 20 и 67 ДФСЕ и чл. 2 от ДЕС, като съда на ЕС в Люксембург да укаже на властите в България как да се приложи правилно закона. Дали има противоречие по осъществяване безопасността на транспорта, гарантирана от посочените разпоредби и връзка със забраната за изтезания с националната норма, правилата и условията за осъществяване на конвойната дейност и във връзка със забраната за дискриминация. Това е от значение за точното прилагане на закона и правилно решаване на делото на настоящия състав.

АДВ. Н.: Присъединявам се към искането.

ПРОКУРОРЪТ: Неоснователно е искането. Моля да бъде отхвърлено.

СЪДЪТ, във връзка с формулираното искане от ищеца за отправяне на преюдициално запитване към СЕС за установяване на противоречия на посочената от него национална норма с цитираните разпоредби на ДФЕС, намира че следва да се произнесе в закрито заседание, с акта си по същество на делото.

Предвид изложеното, **СЪДЪТ**

ОПРЕДЕЛИ:

По искането за отправяне на преюдициално запитване съдът ще се произнесе с акт по същество на делото.

СТРАНИТЕ /поотделно/: Нямаме други доказателствени искания.

СЪДЪТ счете делото за изяснено от фактическа страна, поради което

ОПРЕДЕЛИ:

ДАВА ХОД ПО СЪЩЕСТВО

ИЩЕЦЪТ М.: От приложения снимков материал и експертизата срещу която съм повдигнал въпрос от фактическа стана е установено следното: всичките автомобили, без изключение, представляват небезопасна среда за изтезания, като в някои от тях местата са направо ужасни, някои по-ужасни, но общо взето всичките са ужасни. При липсата на седалки и колани за безопасност, и на каквато и да е пасивна и активна безопасност, са поставени хората и мен ищеца в застрашена среда. ЗДВП и в цяла Европа гарантира тия въпросните правила, в осъществяване конвойната дейност.

Налице е дискриминация с другите участници движението, налице е нарушение на чл. 1, 4, 20 и 21 и 54 от Хартата на ЕС, нарушен е чл. 2 ДФЕС, нарушен е чл. 18, 20, 67, 90-100 ДФСЕ, като съм превозван в процесния период като багаж, като животно, по един унизителен начин, в застрашена среда, многократно съм изпитвал болки и страдания, защото седалката е твърда, а в София, както е известно от Затвора до тук има дупки, релси и каквото се сетите. По този начин ми е причинил превоза болки, страдания, страх, безпокойство, уплах, развил съм от това нещо паник атаки и депресия, защото всеки път изпитвам ужасен страх. По същия начин гледал съм по ТВ возят кучетата към приютите, без никаква разлика в оборудването на автомобила. Това че автомобила има лампи на покрива и сирени и пише на него полиция или ГДО е извън предмета на делото. Ако видите снимките, вътре в това помещение, високо 140 см, ако колата залитне по какъвто и да е начин или се случи някакъв инцидент, тия хора вътре на място ще умрат. Видяхте по ТВ множество катастрофи

заради липсата на колан. Постоянно се тиражира в медиите и обществото хората да карат коли с предпазен колан, а те нас ни возят без предпазен колан, все едно ни карат да ни утрепат нарочно, което ми създава безпокойство и страх. Искане е доказано от обективните снимки по основание и размер. Всички хора в България се глобяват. Аз имам същия бус. Ако кача хора в багажното отделение без предпазни седалки, без колан глобата е 2500 евро в Германия, в България е 2000—3000 лв., Никой няма право да превозва хората, в нарушение безопасността на транспорта, гарантирана от ДФЕС и забраната за изтезания по чл. 1 и чл.3 ЕКЗПЧ и чл. 1 и чл. 4 от Хартата на ЕС. Европейският съюз е пространство на свобода, сигурност и правосъдие, където се зачитат правата на човека, същото и по отношение на чл. 67, правата на човека, гарантиращи забраната за безопасност, Забраната за поставяне в безопасност, в застрашително положение, това си е вид изтезание. Трябва да приемем, че от фактическа и правна страна ответникът е нарушил всичките тези разпоредби на ЕС, като не е оборудвал по подходящ начин съгласно регламента за безопасност. Липсата на безопасност означава, че ответникът е виновен и правя искане ако уважите искане или не го уважите искане - да уведомите МП с нарочно писмо заради това което е станало известно от въпросната експертиза. Вие не сте виждали такъв бус, че превозват хората като кучета и като багаж. Никой не може да участва в транспорта по улиците на града като вози пътници... никой няма право да ме вози, да ме кара, да ме убие при евентуална катастрофа. Правя искане да осъдите ответника по така предявения иск. От разпитаните свидетели, които са били очевидци на превоза доказаха по един безспорен и несъмнен начин какво представлява буса и какво е било моето положение след превоз с тоя бус и съм изтърпял негативни преживявания, които са се отразили на здравето ми, на психическото ми състояние при всеки един превоз. В този процесен период аз съм пътувал много пъти. Да осъдите ответника по доказаните иск.

АДВ. Н.: Моля да уважите предявения от доверителя ми иск, като правилен, основателен, обоснован и доказан ведно с всички произтичащи от това последици. Моля да ми дадете възможност поне 14 дни за представяне на писмена защита.

ПРОКУРОРЪТ: Считам, че предявеният иск е неоснователен и недоказан, поради това ще ви моля да го отхвърлите и постановите решение в този смисъл.

ИЩЕЦЪТ М.: Правя искане да не уважавате клишетата и бланкетните изкази на прокуратурата, които са немотивирани, неясни и абстрактни. Да каже именно защо да не го уважи и защо не е доказан, тъй като може и да си промени мнението.

СЪДЪТ ОБЯВИ, ЧЕ ЩЕ СЕ ПРОИЗНЕСЕ С РЕШЕНИЕ В СРОК.

ДАВА ВЪЗМОЖНОСТ на адв. Н. за писмени бележки в 14-дневен срок от днес.

ДАВА ВЪЗМОЖНОСТ на ищеца за писмени бележки в 14-дневен срок от днес.

Протоколът е изготвен в съдебно заседание, което приключи в 10:32 часа.

СЪДИЯ:

СЕКРЕТАР: