

РЕШЕНИЕ

№ 224

гр. София, 14.07.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД - СОФИЯ, 2-РИ НАКАЗАТЕЛЕН, в публично заседание на деветнадесети май през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Калин Калпакчиев

Членове: Весислава И.а
Величка Цанова

при участието на секретаря Ива Андр. И.а
в присъствието на прокурора Ан. Хр. М.
като разгледа докладваното от Калин Калпакчиев Въззивно наказателно дело
от общ характер № 20211000601004 по описа за 2021 година

Атакувана е присъда № 6/2.2.2021 г. по н.о.х.д. № 227/2019 г. по описа на ОС Видин, НО, с която подсъдимият Н. А. К. е признат за виновен в това, че на 13.2.2017 г. на път I-1 (Е 79) от гр. Видин към гр. Монтана при километър 48+630, при управление на лек автомобил марка „Субару“, модел „Форестър“, с рег. № *****, в посока от гр. Монтана към с. Бела, област Видин, нарушил правилата за движение, установени в чл. 20, ал. 1 и ал. 2 ЗДвП – като водач на пътно превозно средство не е осъществил непрекъснат контрол на управлявания от него автомобил, като при избиране на скоростта на движение - 105 км/ч, не се е съобразил с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя, за да бъде в състояние да спре пред всяко предвидимо препятствие, да намали скоростта и в случай на необходимост да спре, когато възникне опасност за движението, и при навлизане в ляв завой с радиус от 101-93 м в най-острата част и 2% наклон на пътя, мокра настилка на пътя и критична скорост на движение в завоя от 84 км/ч, изгубил контрол над управляваното от него моторно превозно средство, навлязъл в насрещната пътна лента, с което реализирал пътно-транспортно произшествие, като ударил челно движещия се товарен автомобил марка „Дачия“, модел „Сандеро“, с рег. № *****, управляван от Т. Ц. Б. от с. Градец, обл. Видин и по непредпазливост причинил смъртта на Т. Б., като след деянието подсъдимият направил всичко, зависещо от него за оказване на помощ на пострадалия, поради което и на основание чл. 343а, ал. 1, б. „б“ вр. с чл. 343, ал. 1, б. „в“, във вр. с чл. 342, ал. 1 от НК, във вр. с чл. 20, ал. 1 и ал. 2 от ЗДвП, във вр. с чл. 54 от НК е

осъден на наказание от две години и шест месеца лишаване от свобода, като на основание чл. 304 НПК подсъдимият е оправдан по обвинението по чл. 343, ал. 1, б. „в“ вр. с чл. 342, ал. 1, НК вр. с чл. 20, ал. 1, и ал. 2 ЗДВП.

На основание чл. 66, ал. 1 НК изпълнението на наказанието лишаване от свобода е отложено с изпитателен срок от 4 години. На основание чл. 343г НК подсъдимият е лишен от право да управлява моторно превозно средство за срок от 2 години и 6 месеца.

С присъдата подсъдимият е осъден да заплати разноските по делото, както следва: по сметка на ОД на МВР Видин сумата от 425.66 лева – разноски по делото за извършени експертизи, по сметка на ОС Видин – сумата от 4610 лева – разноски за изготвяне на експертизи, пътни разходи за свидетели и възнаграждения на вещи лица по време на двете разглеждания на делото пред Окръжния съд.

Настоящата въззивна проверка на присъдата на ОС Видин № 6/2.2.2021 г. следва да обсъди доводите на защитника на подсъдимия К., залегнали във въззивната жалба. В жалбата се развиват доводи за това, че присъдата е неправилна и незаконосъобразна, почива изцяло на предположения, а в съдебната фаза са допуснати съществени и отстраними процесуални нарушения, както и нарушения, свързани с допускането, събирането и оценката на доказателствата. Защитникът твърди: че е нарушен чл. 118, ал. 2 НПК – разпита на извършилия действия по разследването полицай Г. Т. Г.; че в наказателния процес са събирани само доказателства в полза на обвинението; че вещото лице, изготвило основната автотехническа експертиза инж. Р. И. е некомпетентен, тъй като по образование е машинен инженер на селскостопанска техника, а не специалист по двигатели с вътрешно горене, не е вписан в списъка на вещите лица на ОС Видин към момента на изготвяне на заключението, а едва през януари 2019 г., което насочва за неговата пристрастност. В допълнението към въззивната жалба защитникът на подсъдимия излага съображения за това: че обвинителният акт не отговаря на изискванията на закона, тъй като съдържащите се в него обстоятелства не се подкрепят от доказателствата, събрани в хода на разследването; че са налице противоречия относно критичната скорост, при която подсъдимият е могъл безопасно да премине през инкриминирания завой; че в обвинителния акт прокурорът се е позовал на заключение на експертиза, която е била назначена в хода на предходното първоинстанционно разглеждане на делото; че нито в обвинителния акт, нито в присъдата е вписан часът, в който се е случило инкриминираното пътнo произшествие; че не е установено от кои доказателствени материали съдът е приел 84 км/ч за стойност на критичната скорост за вписване в завоя; че критичната скорост за вписване в завоя е 132 км/ч, което е позволявало на подсъдимия да извърши безопасно маневрата при избраната от него скорост от 105 км/ч; че не е изследвана възможността за моментна техническа неизправност на лекия автомобил „Субару“, която да е причина за настъпване на пътното произшествие; че не е изяснено по делото каква е критичната скорост на инкриминирания лъв завой; че не е установено мястото на пътното произшествие, а според справка от АПИ № 737/11-00/12.6.2020 г. в участъка на километър 48+630 не съществува крива, а в констативен протокол, изготвен от младши автоконтрольор Г. Г. – посетеното ПТП е посочено като път I-

1, Е -79, при км 48+700; че съдът неоснователно е отказал да назначи радиолокационна експертиза за установяване на точното място на произшествието; че при определяне на механизма на пътното произшествие не са отчетени техническите характеристики на автомобила марка „Субару“ . задвижване 4x4 и система ESP, както и не изследвано как точно се е получило т.нар. „странично приплъзване“; че в протокола за оглед липсва отбелязване на фиксирани следи с дължина от около 65 м на мястото на произшествието; че в протокола за оглед е отбелязано, че пътният банкет изграден от фракция се наблюдава вляво, а не вдясно, противно на приетото от съдебния състав; че използваните от вещите лица методи за изчисляване на скоростта на двата автомобила, участници в произшествието, са неприложими в случая; че отказът на разследващите да назначат експертиза за техническото състояние на лекия автомобил марка „Субару“ безвъзвратно е лишило защитата от възможността да се изследва временната техническа неизправност на превозното средство като причина за произшествието; че причината за пътното произшествие е внезапно възникнала техническа неизправност на автомобила, управляван от подсъдимия, поради което са налице основанията на чл. 15 НК; че не е изследвано дали спуканата предна лява гума на товарния автомобил „Дачия“ не е причина за произшествието.

В жалбата се отправя искане за отмяна на присъдата на ОС Видин и за оправдаването на подсъдимия, алтернативно за връщане на делото за ново разглеждане от първата инстанция; за намаляване на размера на наказанието лишаване от свобода под средния размер, както и за намаляване на срока на наказанието лишаване от правоуправление.

Срещу жалбата на подсъдимия е постъпило възражение от повереника на частния обвинител Ж., в което подробно се оспорват наведените от защитника доводи.

Срещу присъдата е постъпила жалба и от частния обвинител Ж. Ж. чрез повереника й адвокат А. Й.. В жалбата и допълнението към нея се оспорва приетата от съда правна квалификация, размера на наложеното наказание и начина на изтърпяването му. Счита, че наказанието е занижено, явно несправедливо е, поради което следва да бъде увеличено до искания от прокурора размер и да бъде изтърпяно ефективно. Поддържа, че съдът неправилно е приел, че подсъдимият е направил всичко зависещо от него за оказване на помощ на починалия, тъй като от момента на обаждане на тел.112 до настъпване на смъртта са изминали 9 минути, като няма доказателства подсъдимият да е помогнал ефективно на пострадалия в това време; подсъдимият многократно е наказван по административен ред за нарушения по ЗДвП и не е изразил съжаление за извършеното.

В съдебното заседание пред апелативния съд, представителят на САП заявява, че обжалваната присъда е правилна и законосъобразна, а двете жалби моли да бъдат оставени без уважение. Поддържа, че първоинстанционният съд е обсъдил обстойно събраните доказателствени материали, като е стигнал до единствения възможен извод за обективна и субективна съставомерност на деянието, извършено от подсъдимия. Според прокурора приетото от въззивния съд заключение на автотехническата експертиза само е затвърдило изводите на първия съд, че причина за пътното произшествие е нарушението на подсъдимия

на правилата за движение по пътищата; липсва съпричиняване от страна на починалия; при провеждане на наказателното производство не са допуснати съществени процесуални нарушения, а материалният закон е приложен правилно от Окръжния съд, като правната квалификация по привилегирвания състав е надлежно мотивирана; определеното наказание е справедливо, поради което отправя искане за потвърждаване на първоинстанционната присъда.

Частните обвинители, лично и чрез повереника си, поддържат подадената срещу присъдата жалба относно правната квалификация и наказанието. Повереникът заявява: че събраните по делото доказателства – заключенията на многобройните автотехнически експертизи и разпити на свидетели, установяват по несъмнен начин, че подсъдимият виновен е причинил пътното произшествие, като не се е съобразил с пътната настилка, с радиуса на завоя, а действията му са били неадекватни на опита, който има; че намиращият в другия автомобил – марка „Дачия“, е починал на деветата минута от произшествието, а пристигналата на 8-та минута линейка и фелдшерът не са могли да помогнат, доколкото смъртта е била неизбежна; че подсъдимият е бил до автомобила си по време на пристигане на линейката, а починалият е бил в състояние, в което не е могло да му се помогне; че подсъдимият не е осъждан, но многократно е бил наказван за административни нарушения на ЗДвП – има издадени 15 наказателни постановления, 5 фиша, 5 пъти са му отнемани контролни точки за превишена и несъобразена скорост, за неправилно изпреварване, за неспазване на дистанция; че защитата е имала неетично поведение спрямо съда, прокурора, разследващите органи и вещите лица; че помощта се оказва на жив човек и трябва по някакъв начин да подобри състоянието му, а в случая починалият е агонизирал 8 минути и на 9-та минута е настъпила смъртта; че подсъдимият не е изразил съжаление, не се е признал за виновен, не е проявил обективност към извършеното. Повереникът моли за потвърждаване на осъдителната присъда, като се измени квалификацията, такава каквато е според обвинителния акт, независимо от противоположната позиция на прокурора от апелативната прокуратура, претендира присъждане на разноските в тази инстанция, съобразно представените доказателства.

Частният обвинител Ж. К. поддържа заявеното от своя повереник.

Упълномощеният защитник на подсъдимия адвокат Й. поддържа в съдебно заседание депозираната против присъдата жалба и допълнението към нея, моли да се остави без уважение жалбата на частния обвинител, а подзащитният му да бъде признат за невинен и оправдан по повдигнатото му обвинение. В защитната си реч адвокат Й. сочи: че присъда № 68/2021 по н.о.х.д. № 227/2019 г. е неправилна и незаконосъобразна, тъй като е постановена в нарушение на чл. 303 НПК – присъдата почива на предположения и на доказателства, събрани по друго наказателно производство; че обвинението не е доказано по несъмнен начин, а е налице случайно деяние по смисъла на чл. 15 НК; че описаното в обвинителния акт деяние е несъставомерно, тъй като приетата критична скорост от 84 км/ч за безпрепятствено преминаване на завоя, съответно приетата скорост на движение на управлявания от подсъдимия автомобил от 105 км/ч, не са в причинна връзка с пътното произшествие, тъй като дори и при движение с разрешената скорост от 90 км/ч,

подсъдимият не би могъл безопасно да премине през пътния участък; че на мястото на произшествието няма поставени пътни знаци, поради което разрешената скорост за движение е 90 км/ч; че не е установено по безспорен начин местопроизшествието, поради което е недопустимо вещите лица да установяват мястото на удара, преди да има яснота за мястото на произшествието; че мястото на удара е определено от разследващия полицай в протокола за оглед, а всички вещи лица по делото впоследствие не са извършвали измервания на място, като са възприели написаното в протокола за оглед; че е налице противоречие в описанието на местопроизшествието в констативния протокол – километър 48+700 по път I-79 в посока Видин – Монтана и в обвинителния акт и присъдата – километър 48+630 от същия път; че съгласно приетото по делото писмо от АПИ в цитирания пътен участък по главен път E-79 Димово – Бела няма крива при км 48+630; че в обвинителния акт невярно прокурорът сочи параметрите на пътната обстановка и критичната скорост за преодоляване на завоя, позовавайки се на тройна автотехническа експертиза от досъдебното производство, каквато с такова съдържание не съществува, а е назначена по н.о.х.д. № 376/2017 г. на ОС Видин, което е завършило с присъда, отменена впоследствие от САС; че обвинителният акт е съставен на основата на несъбрани в досъдебното производство доказателства; че органите на досъдебното производство и впоследствие Окръжен съд Видин са нарушили разпоредбата на чл. 107, ал. 3 НПК, като са отказали неоснователно поисканата от защитата автотехническа експертиза за изследване на техническата изправност на лекия автомобил „Субару“, както и за технически повреди, които да са причина на пътното произшествие; че не са изследвани установените по време на огледа следи от теч на флуиди под лекия автомобил „Субару“, които от снимките се вижда, че започват преди мястото на удара и може да са индичия за техническа неизправност на лекия автомобил; че описаното в протокола за оглед техническо състояние на двата автомобила е непълно, а вече е невъзможен повторен оглед, тъй като и двете превозни средства не се съхраняват; че е настъпила моментна техническа неизправност на лекия автомобил „Субару“, след което е последвал ударът с автомобил „Дачия“; че не е установено кога – преди или след удара, е спукана предна лява гума на автомобил „Дачия“; че изготвената от петорната автотехническа експертиза скица е с неверен мащаб, което променя всички показатели на пътното произшествие; че направените от вещите лица измервания и отстояния на местопроизшествието не отговарят на действителното положение за мястото на удара и кривата на завоя; че подсъдимият е изразявал многократно съжаление за случилото се; че е направил всички възможно след произшествието за оказване на помощ на починалия – счупил прозореца на предна лява врата, проверил жизнените му функции, обадил се на телефон 112, за да извика спешна медицинска помощ; че петорната автотехническа експертиза не е трябвало да бъде приемана от САС, тъй като отразявала теоретични постановки и кабинетни изчисления, а никой от вещите лица не е посетил местопроизшествието.

В лична защита подсъдимият К. поддържа казаното от своя защитник, като допълва: че скицата не отговаря на действителните параметри на завоя; че движейки се с 90 км/ч е преминал през завоя и излизайки от острата му крива е видял идващия срещу него в

неговото платно бял лек автомобил; че идващият срещу него автомобил се е движел с висока скорост от 45 км/ч; че е опитал аварийно спиране, като „скочил върху спирачките“; че край пътя имало фракция, което е вероятната причина за навлизане на лекия автомобил „Дачия“ в неговото пътнo платно; че ударът бил кос, а неговият автомобил се завъртял, направил пълен оборот по часовниковата стрелка, което отговаряло на описаното в заключението на последната експертиза. Подсъдимият изказва съболезнованията си, но заявява, че в тази ситуация е нямало какво друго да направи.

Подсъдимият К. в последната си дума заявява, че не е можел да направи нищо друго в създамата се ситуация и моли да бъде оправдан.

СОФИЙСКИЯТ АПЕЛАТИВЕН СЪД, като съобрази изложените от страните доводи и сам служебно провери изцяло правилността на присъдата, намира за установено следното:

Жалбата на защитника на подсъдимия Н.К. е частично основателна, а жалбата на повереника на частния обвинител е неоснователна.

Досежно значимите за правилното решаване на делото обстоятелства – факта на извършване на деянието, авторството, общата пътна обстановка, механизма на транспортното произшествие и причините за настъпването му, мястото на удара, конкретното своеобразие на обстоятелствата, при които е било извършено деянието – фактическата обстановка е изяснена от първоинстанционния съдебен състав във възможния обем и пълнота. За цялостното установяване на тези факти въззивната инстанция допусна, изслуша и прие заключението на петорна автотехническа експертиза. Фактическите констатации на ОС Видин в тази насока, допълнени и коригирани от САС, са направени след анализ на събраните по делото доказателства и доказателствени средства:

- **обясненията на подсъдимия Н. А. К.**, дадени в съдебното следствие на първоинстанционния съд – л. 149 – л. 153 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

- **показанията на разпитаната в съдебно заседание свидетелка Ж. Ж.** – дадени в хода на съдебното следствие – л. 98 – л. 99 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

- **показанията на разпитания в съдебно заседание свидетел В. В.** – дадени в хода на съдебното следствие – л. 99 – л. 101 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин, както и прочетените му на основание чл. 281, ал. 1, т. 1 НПК показания пред друг състав на съда по н.о.х.д. № 376/2017 г. на ОС Видин, л. 51 от съдебното дело;

- **показанията на разпитания в съдебно заседание свидетел Г. Г.** – дадени в хода на съдебното следствие – л. 102 – л. 103 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

- **показанията на разпитания в съдебно заседание свидетел Р. Я.** – дадени в хода на

съдебното следствие – л. 103 – л. 105 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

- показанията на разпитания в съдебно заседание свидетел Г. В. – дадени в хода на съдебното следствие – л. 105 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

- показанията на разпитания в съдебно заседание свидетел П. П. – дадени в хода на съдебното следствие – л. 105 – л. 107 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

показанията на разпитания в съдебно заседание свидетел С. Н. – дадени в хода на съдебното следствие – л. 107 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

- показанията на разпитания в съдебно заседание свидетел Д. Б. – дадени в хода на съдебното следствие – л. 145 – л. 148 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

- показанията на разпитаната в съдебно заседание свидетелка П. Ц. – дадени в хода на съдебното следствие – л. 148 – л. 149 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин;

- заключенията на назначените и надлежно приети в съдебното следствие пред първата и втората инстанция: съдебномедицинска експертиза на труп № 11/2017, изготвено от вещото лице д-р А. И. (л. 55 – л. 59 от досъдебното производство); автотехническа експертиза, изготвено от инж. И. (л. 43 – л. 53 от досъдебното производство); тройна автотехническа експертиза, изготвено от инж. И., инж. В. и инж. В. (л. 250 – л. 281 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин); петорната автотехническа експертиза, изготвено от проф.д.т.н. инж. С. К., доц. д-р инж. Х. У., д.А.; и.П. и инж. . Т. (л. 185 – л. 215 от съдебното дело по в.н.о.х.д. № 1004/2021 на САС);

- писмените доказателствени материали, приложени към делото и прочетени на основание чл. 283 НПК - л. 312 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/19 г. по описа на ОС Видин: констативен протокол (л. 39 – л. 40, л. 120 – л. 121 от досъдебното производство), протокол за оглед на местопроизшествие и скица (л. 2 – л. 6 от досъдебното производство), фотоалбум (л. 7 – л. 26 от досъдебното производство), заверен препис от акт за установяване на административно нарушение (л. 68 от досъдебното производство), разпечатка от GPS система (л. 70 – л. 81 от досъдебното производство), заверени копия от свидетелство за регистрация на МПС и свидетелство за управление на МПС (л. 84 – л. 85 от досъдебното производство), заявления от „Вийом“ ЕООД, трудов договор и допълнително споразумение, заверени копия от документи, издадени от НОИ (л. 87 – л. 118 от досъдебното производство), препис – извлечение от акт за смърт (л. 122 – л. 124 от досъдебното производство), удостоверение за наследници (л. 131 – л. 133 от досъдебното производство), справка за съдимост (л. 143 – л. 144 от досъдебното производство), справка от Център за спешна медицинска помощ – Видин и приложени към нея документи – л. 115 – л. 118 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин, справка АПИ, ОПУ Видин – 119, л. 128 – л. 129, л. 203 – л. 204, л. 228 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин,

справка от МВР, ОДМВР Видин, сектор „Пътна полиция“ за наложените административни нарушения на Н.К. – л. 131 – л. 133 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин, справка от GPS България АД – л. 236 – л. 240 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин.

Въззивният съд след собствен цялостен анализ на всички събрани по делото доказателствени материали намира, че по основните въпроси, включени в предмета на делото: извършеното деяние – авторството и най-общо неговия механизъм – установената фактическа обстановка от Окръжния съд е обоснована и почива на правилна интерпретация на приобщените от него и описани по-горе гласни доказателствени средства, писмени доказателства и експертни заключения. САС констатира поредица от неточности и несъответствия в приетата от първия съд фактология, отнасяща се до: скоростите на движение на двете, участващи в пътното произшествие превозни средства; критичната скорост за безопасно преодоляване завоя от управлявания от подсъдимия автомобил; опасните зони за спиране на двата автомобила при изчислените скорости на движението им; мястото на удара между двата автомобила. Различията, които въззивният съдебен състав установи по посочените по-горе фактически параметри на пътното произшествие, са резултат от приетото в хода на въззивното съдебно следствие заключение на петорната автотехническа експертиза. Като отстрани противоречията и неточностите във фактическата обстановка – най-вече относно скоростите за движение на автомобилите, критичната скорост за преодоляване на завоя и мястото на удара, без да я променя за съществените обстоятелства от предмета на доказване, САС възприе голяма част от установените от Окръжния съд фактически положения.

Въз основа на така изброените доказателствени материали, събрани по надлежния ред от първоинстанционният съд и САС, е установено, че на 13.2.2017 г., около 15:30 часа подсъдимият Н. А. К. е управлявал лек автомобил марка „Субару“, модел „Форестър“, с рег. № ***** в посока от град Монтана към село Бела, област Видин, по път I-1 (Е 79) със скорост около 118 км/ч. и опасна зона за спиране около 133 м. В района на км. 48+630, между с. Скомля и с. Бела, движението се осъществявало в светлата част от денонощието, пътната настилка била мокра и хлъзгава. Платното за движение било съставено от едрозърнест асфалт. По същото време, в обратна посока, се движел лек автомобил марка „Дачия“, управляван от Т. Б. със скорост около 90 км/ч, при опасна зона за спиране около 90 м. В зоната на ляв завой управляваният от подсъдимия автомобил марка „Субару“ навлязъл в лявата за него пътна лента (лентата за движение на автомобила „Дачия“). Навлизането в насрещната пътна лента било резултат от допусната от подсъдимия загуба на управление върху автомобила, съпроводена с линейно преместване напред и минимална ротация около вертикалната ос в посока обратна на часовниковата стрелка. Най-малкото разстояние, от което е налице загуба на управление е 18 м. от мястото на удара. Водачът на лекия автомобил „Дачия“ възприел опасността и реагирал със завъртане на волана надясно спрямо собствената посока. В момента на загуба на управление над автомобила от подсъдимия, автомобилът „Дачия“ бил на около 14 метра от мястото на удара. При така настъпилото

движение подсъдимият навлязъл в опасната зона за спиране на автомобила „Дачия“, поради което настъпил удар между двете превозни средства в зоната на лентата за движение на автомобила „Дачия“. Ударният импулс за автомобила „Субару“ бил приложен с направление отпред-назад и отляво-надясно спрямо собствената координатна система, като преминал от предна челна част съответно назад и отляво на масовия център. Лекият автомобил „Дачия“ продължил движението си назад и силно надясно спрямо предварителното му движение с минимална ротация около вертикалната ос в посока обратна на часовниковата стрелка, гледано отгоре.

Произшествието е настъпило около 15:55 часа на главен път I-1 (Е 79), при км.48+80, между с. Скомля и с. Бела, в посока от гр. Монтана към с. Бела, като мястото на удара е измерено на разстояние 730 м. от табела „Край на населено място“, с. Бела, обл. Видин, в посока гр. Монтана. Ударът между двата автомобила е настъпил на двулентов път, с по една лента за движение във всяка посока. Зоната на произшествието е в района на ляв завой, гледано спрямо посоката на движение на лекия автомобил „Субару“, управляван от подсъдимия и в посока с. Бела. Двете пътни ленти в района на произшествието са намерени при огледа, разделени с непрекъсната разделителна линия. При огледа на местопроизшествието в дясната пътна лента е намерена частично изхвърлена дребнозърнеста фракция, която наподобява фракцията от банката на пътното платно. Отдясно на платното за движение се намирала отводнителна канавка, в която имало вода, камъни и фракция. Отляво на платното за движение се намирал пътен банкет, изграден от отгъпкана фракция. Отдясно по протежение на завоя били разположени табели с направляващи стрелки, указващи посоката на завоя. Извън пътното платно се намирала заснежена тревна площ. Ширината на платното за движение е 7.2 м. и по 3.6 м. за всяка пътна лента.

При огледа на местопроизшествието в дясната пътна лента, по посока на огледа и движението на лекия автомобил „Субару“ е установена косо разположена следа от странично приплъзване на гума, с напречни светли протривания на фракция от баластра при съприкосновение с протектора на гума. Така описаната протривна следа напълно кореспондира да е оставена от странично приплъзване на автомобилна гума при движение на границата на критичната скорост на движение. Наличието на протривна следа определя предварителната траектория на движение на управлявания от подсъдимия лек автомобил „Субару“, който навлязъл в лентата за насрещно движение. Краят на следата е показател за крайното положение на задна дясна гума. В областта на лявата лента, гледано по посока на движение на лекия автомобил „Субару“, в лявата граница са налични масивни протривни следи, които са получени при промяна на направлението на движение на лекия автомобил „Дачия“ и при характерното набиване на долните елементи от окачването (преден мост, носачи) на автомобила върху терена. Тези надирни следи по асфалта, както и наличието на масивно наслойване и разпиляване на счупени елементи е показател за мястото на удара – спрямо платното за движение мястото на удара между двата автомобила е на ниво 46.3 м. след мерната линия и на ниво от 1.3 м. до 2.4 м. вляво от разделителната линия на лентите за движение.

Към момента на удара лекият автомобил „Дачия“ се е намирал изцяло в собствената лента за движение, като водачът е контролирал управлението му. Не са налице данни за увреждания в окачването на предно и задно леви колела, разкъсване на кинематичната връзка на кормилното управление. При извършения оглед на автомобила „Субару“ не са констатирани данни за наличие на увреждания, които да са в пряка връзка с движението на автомобила от собствената в насрещната лента. Предното ляво колело е с нормално закрепване без значително деформации в областта на неговото разположение; гумата е с въздух и с нормално налягане. Това означава, че движението на управляваното от подсъдимия превозно средство, не е свързано с внезапно възникнала техническа неизправност, а с действията на водача. Наличието на следа от относително странично плъзгане при достигане на границата на критичната скорост е показател за завъртане на волана наляво в зоната на завоя, което не е съответствало на линейната скорост на движение и характера на пътната настилка – разсипана фракция в зоната на завоя и мокра пътна настилка.

Скоростта на движение на управлявания от подсъдимия автомобил „Субару“ преди произшествието е била 118 км/ч, а към момента на удара е била 115 км/ч. Скоростта на движение на другото превозно средство – „Дачия“, е била 90 км/ч – както преди произшествието, така и при удара.

При огледа на местопроизшествието са фиксирани характерни следи от гумите, описващи траекторията на движение на автомобила „Субару“, което означава, че подсъдимият е управлявал превозното средство със скорост близка до критичната за дадения радиус на кривина – 182 м. Така определеният радиус на кривината показва, че подсъдимият е управлявал със скорост близка до долната граница на критичната за завоя. Тя е била технически несъобразена с характера на пътната настилка и радиуса на завоя. Технически съобразената скорост на движение на автомобила, съобразно радиуса на завоя е била поне с 20 % по-ниска – или около 94 км/ч.

Причината за настъпилото пътно произшествие е управление от подсъдимия на лекия автомобил „Субару“ със скорост по-висока от максимално разрешената за участъка и при несъобразяване със радиуса на завоя и характера на пътната настилка, вследствие на което управляваното от подсъдимия превозно средство навлязло в насрещната лента за движение, без да пропусне движещия се в обратна посока лек автомобил „Дачия“, като е навлязъл в опасната му зона за спиране. Подсъдимият е имал техническа възможност да намали скоростта на движение на автомобила преди зоната на завоя и да запази устойчиво поведение в дясната за него пътна лента.

От техническа гледна точка загубата на управлението на автомобила от подсъдимия и допуснатото навлизане в насрещната пътна лента се дължи на неправилно избраната (в случая неразрешена) скорост на движение при обективно съществуващия по-нисък коефициент на триене – предвид мократа пътна настилка и наличие на фракция по платното в зоната на завоя – при намаляване на скоростта подсъдимият би имал възможност да запази устойчивото напречно състояние на превозното средство в завоя и оттам да предотврати навлизане в насрещната лента за движение.

Вследствие на удара между двата автомобила настъпила смъртта на Т. Б..

При извършеното специализирано съдебномедицинско изследване се установило, че Б. е претърпял следните увреждания вследствие на пътното произшествие: контузия на главата в челните области; контузия на основата на малкия мозък; кръвоизлив под меките мозъчни обвивки; контузия на гръдния кош със счупване на VI, VII, VIII и IX ребра вляво; остър кръвоизлив в гръдната кухина - 1200 мл.; контузия на сърцето; контузия на корема с травматично разкъсване на слезката, черен дроб, двата бъбрека; счупване на лява предмишница и лява подбедреница.

Съдебномедицинското изследване установява, че смъртта се дължи на травматично-хеморагичен шок, настъпил вследствие на така посочените по-горе травматични увреждания при масивната комбинирана травма: глава-гръден кош и крайници. По експертен път се установява също, че след съпоставяне на травматичните увреждания с последващото кървене, смъртта е настъпила бързо, за минути, без възможност за възстановяване на жизнените функции. Смъртта е настъпила в течение на около 10 минути след удара.

След пътнотранспортното произшествие подсъдимият К. отишъл до автомобила, управляван от Т. Б., видял, че той е още жив и се върнал при своя автомобил и позвънил на телефон 112 в 15:46 часа. Подсъдимият съобщил на оператора за произшествието, като последните му думи били: „Ама бързо бе...той човекът според мен...човекът е още жив явно, обаче не мога да знам какво да направя.“

На мястото на произшествието пристигнали екип на Центъра за спешна медицинска помощ – Видин, филиал Димово, които констатирали смъртта на Т. Б.. Полицейските служители от РУ Белоградчик В. В. и Г. Г. също се отзовали на местопроизшествието по разпореждане на дежурния полицаи в районното управление. Те взели мерки за обезопасяване на местопроизшествието. По-късно на мястото на произшествието дошли полицейските служители от полицейски участък Димово – Р. Я. и П. П., както и представители на службата за противопожарна безопасност.

Описаната хронология на протичане на пътното произшествие се извежда по несъмнен начин от надлежно приобщените от съставите на Окръжния съд и САС доказателствени материали. За съществените факти, включени в предмета на доказване по делото, доказателствената съвкупност не съдържа значими противоречия. Констатираните от въззивната инстанция различия относно скоростите на движение на двете превозни средства преди и към момента на произшествието, както и за критичната скорост, при която е било възможно безопасното преодоляване на кривата на завоя, не променят по същество цялостния механизъм и конкретната причина за настъпване пътния инцидент, при който е загинал Т. Б.. По отношение на противоправното поведение на дееца, който като е управлявал лекия автомобил с превишена скорост, е навлязъл в насрещната пътна лента, както и за техническото състояние на двата автомобила, мястото на произшествието и оказаната помощ от подсъдимия – доказателствата по делото са еднопосочни, поради което обосновано са възприети за достоверна доказателствена основа от състава на Окръжния съд. Разгледани по същество заключенията на приетите от първата и втората инстанция

автотехнически експертизи не съдържат противоречия по основните въпроси за механизма на пътно-транспортното произшествие.

Във връзка с релевираните в жалбите на защитника на подсъдимия и повереника на частния обвинител възражения и в рамките на служебната въззивна проверка САС намери за установено следното:

1. При извършения в рамките на правомощията си собствен анализ на наличните по делото доказателства и доказателствени средства, настоящата инстанция споделя основните изводи на първоинстанционния съд:

Основните възражения, отправени от защитника на подсъдимия, както в жалбата и допълнението към нея, така и в съдебните прения пред въззивната инстанция, се отнасят до твърдения за допуснати от първата инстанция нарушения в процеса на допускане, събиране и оценка на доказателствата – твърди се: недопустимост на свидетеля Г. Г. и некомпетентност на вещото лице Р. И. – изготвил автотехническата експертиза от досъдебното производство. В допълнението към жалбата защитникът излага доводи за допуснати на досъдебното производство съществени процесуални нарушения, изразяващи се в дефекти и непълноти на обстоятелствената част на обвинителния акт – сочат се: противоречия относно критичната скорост, с която подсъдимият е могъл безопасно да вземе завоя; позоваване в акта на заключение на автотехническа експертиза, което не е било допуснато и прието в досъдебното производство, а по време на съдебното следствие при първото първоинстанционно разглеждане на делото; липса на данни за часа на настъпване на пътно-транспортното произшествие. Защитата настоява, че присъдата почива на предположения, като не са изследвани в пълнота релевантните факти, а други са игнорирани – не били посочени от съда доказателствените материали, от които се установява приетата стойност от 84 км/ч на критичната скорост за преминаване на завоя; не била изследвана възможността за внезапно възникнала моментна техническа неизправност на автомобила, управляван от подсъдимия; не било установено мястото на пътното произшествие, доколкото в протокола за оглед съществували непълното и противоречия; при изследване на механизма на пътния инцидент не били отчетени техническите особености на превозното средство, управлявано от подсъдимия; не били обсъдени надлежно от съда пропуските и противоречията в протокола за оглед на местопроизшествието; не била изследвана възможността причина за произшествието да е спукана предна лява гума на управлявания от починалия водач автомобил марка „Дачия“.

Подробното разглеждане и проверка на възраженията на защитата изискват анализ и съпоставка на събраните в хода на първоинстанционното и въззивното производство доказателствени материали. Съществено значение в доказателствената съвкупност заемат свидетелските показания на полицейските служители В., Г., Я. и П., медицинският фелдшер Н., които следва да бъдат внимателно съпоставени с обясненията на подсъдимия К. относно

фактите за състоянието на пътната настилка, мястото на произшествието и разположението на превозните средства на пътното платно непосредствено след него, както и състоянието на двамата участници в пътния инцидент след удара на превозните средства. Същевременно, решаващо е значението на писмените доказателствени средства и на допуснатите и приети от съдилищата по фактите заключения на автотехническите и медицинските експертизи, и особено, техният анализ и оценка с оглед извода за пълнотата и правилността им.

1. Първоначално следва да се даде отговор на възражението на защитата за допуснато от първата инстанция съществено процесуално нарушение, доколкото наличието му предопределя по-нататъшния ход на въззивната проверка

Оплакването в жалбата на защитника е насочено срещу съдържанието на обвинителния акт, послужил за образуване на съдебното производство по делото, както и срещу съдържанието на мотивите на първоинстанционната присъда, като се твърди тяхната непълноценност.

Обвинителният акт е внесен в Окръжен съд Видин на 14.10.2019 г., след като преди това при първото първоинстанционно разглеждане на делото и последвалото обжалване на присъдата, друг състав на апелативния съд с решение по в.н.о.х.д. № 131/2019 г., е приел, че обстоятелствената част на обвинителния акт не отговаря на изискванията на чл. 246, ал. 2 НПК, доколкото описанието на деянието е крайно лаконично и неясно. След отмяна на присъдата Окръжният съд е връщал общо три пъти делото на прокурора за отстраняване на нарушенията при формулиране на обстоятелствената част на обвинението. Последният внесен обвинителен акт, който е послужил за образуване на н.о.х.д. № 227/2019 г. по описа на ОС Видин отговаря на изискванията на чл. 246, ал. 2 НПК. В обстоятелствената част на акта са изложени данни за: деянието, осъществено от подсъдимия – времето, мястото и начинът на извършването, което изпълнява минималните изисквания на закона за съдържанието на сезиращия съда процесуален документ. Описанието на: пътната обстановка; състоянието на пътното платно; мястото на пътното произшествие; участващите в инцидента моторни превозни средства; скоростите на движение на двата автомобила; механизма на пътното пътнотранспортния инцидент – критичната скорост за преодоляване на завоя, както и навлизането на автомобила на подсъдимия в насрещната пътна лента, в която се е движил лекия автомобил, управляван от починалия Б. – е изразено, макар и пестеливо в достатъчно разбираема и недвусмислена форма.

Вярно е, както твърди защитата, че прокурорът се е позовал в обвинителния акт на заключението на тройната автотехническа експертиза, каквато на досъдебното производство не е била допускана и приемана, съответно не се посочва на основата на какви доказателствени материали се приема стойност от 84 км/ч като критична скорост за безопасното преодоляване на завоя, както и точния час на настъпване на пътното произшествие. Тези недостатъци на обвинителния акт не водят до неяснота и противоречивост на обвинителната теза, както настоява защитата, защото те са преодолими

в централната съдебна фаза на наказателния процес чрез пълното разгръщане на състезателното и служебно начало, при което се събират всички относими и необходими доказателства за пълното и точно установяване на релевантните за случая факти. Същественото по този въпрос, е че така описана фактологията на деянието в обстоятелствената част на обвинителния акт позволява на подсъдимия и неговия защитник да разберат фактическите и правни предели на обвинението по непротиворечив и достатъчно пълен начин, така че да организират пълноценно защитата си.

САС счете за неоснователно и възражението на защитника за непълнота на мотивите на решаващия съд, тъй като в мотивите на присъдата се съдържа изложение по всички въпроси, съобразно изискванията и стандартите на чл. 305, ал. 3 НПК. Съставът на Окръжния съд е посочил установените обстоятелства по делото, както и въз основа на кои доказателствени материали е приел релевантната фактология; не е констатирал противоречия в доказателствената съвкупност, като подробно е мотивирал това своя заключение с коментар на отделните доказателства и доказателствени средства; изложил е съответните правни съображения за взетото решение.

Не отговаря на действителното положение твърдението на защитата, че мотивите на присъдата повтарят обвинителния акт – изложението на приетите от първата инстанция факти е сходно, но не еднакво с обстоятелствената част на обвинителния акт, което е обяснимо, тъй като съдът е възприел за достоверни същите доказателства, въз основа, на които прокурорът е формулирал фактическата част на обвинението. Структурата на мотивите, възприета от решаващия съд, се отличава с едновременно обсъждане на доказателствата и аргументите за тяхната достоверност и правните съображения за обективната и субективна съставомерност на деянието, за чието авторство решаващата съдебна инстанция е изтъкнала надлежни аргументи. Този начин на формулиране на мотивите не е пречка да се приеме, че първият съд е изложил волята си за фактите и доказателствата за тяхното установяване по непротиворечив начин. При анализа на отделните доказателства и връзката между тях, съдът е подходил схематично и ненужно е преповтарял част от заключенията на приетите експертизи, но заключението му за достоверност е изводимо по недвусмислен начин. Освен това решаващият съд е дал отговор на основните възражения на подсъдимия и защитата за компетентността на вещото лице И.; за пълнотата и верността на протокола за оглед на местопроизшествието; за мястото на удара между двете превозни средства и неговия механизъм; за техническото състояние на управлявания от подсъдимия автомобил.

Поради изложеното САС приема за неоснователно възражението на защитника на подсъдимия за допуснати пороци при формулиране на обвинението в обстоятелствената част на обвинителния акт и при излагане на мотивите на присъдата, които да бъдат оценени като съществени процесуални нарушения при провеждане на досъдебното и първоинстанционното съдебно производство.

Не представлява съществено процесуално нарушение начина на формулиране на диспозитива на присъдата, като при преквалификацията по привилегирания състав по чл.

343а, ал. 1, б. „б“ НК съдът е оправдал подсъдимия по основния състав по чл. 343, ал. 1, б. „в“, във вр. с чл. 342, ал. 1 от НК. Касае се за техническа неумелост при формулиране на присъдата, но иначе волята за преквалифициране на деянието от основния в привилегирвания състав е ясно изразена и разбираема.

Разглеждането на фактическите положения, които имат главно значение за цялостното и детайлно изследване на картината на деянието води до следните изводи:

2. Предварително е уместно да се обсъдят няколко възражения на защитата, които касаят общи доказателствени въпроси

В жалбата на защитника се оспорва допустимостта на свидетеля Г. Г., като се твърди, че е налице пречка за свидетелстване по чл. 118, ал.2 НПК. Свидетелят Г. е разпитан в съдебно заседание, проведено на 20.1.2020 г., като същото възражение е направено от защитата и преди началото на процесуалното действие – л. 101 от съдебното дело по н.о.х.д.№ 227/2019 г. на ОС Видин. Съдът основателно е приел, че полицейският служител на длъжност младши автоконтрольор в РУ на МВР Белоградчик, Г. Г. не е участвал в същото наказателно производство в друго процесуално качество. От материалите в досъдебното производство се установява, че Г. е съставил на 13.2.2017 г., констативен протокол за пътно-транспортно произшествие с пострадали лица № 2/2017 г. и схема към него. Същевременно в 17:15 часа е започнал оглед на местопроизшествието, извършен от разследващия полицаи М. М. и в присъствието на поемните лица Г. В. и П. Ц. и на специалистите-технически помощници Б. П. и Р. И.. Съставянето на констативен протокол за ПТП не представлява действие по разследването, съответно Г. Г. не е имал друга процесуална роля в наказателното производство. Релевантното действие в досъдебното производство е извършения оглед на местопроизшествие, респективно съставеното за него писмено доказателствено средство.

При тези съображения САС, подобно на Окръжния съд счита, че за допуснатия до разпит в качеството на свидетел Г. Г. не е съществувала пречка в процесуални закон.

Пред първоинстанционния съд е била оспорена компетентността на вещото лице Р. И., който е изготвил автотехническата експертиза от досъдебното производство. Формално за вещото лице И. няма пречка да участва в това качество независимо, че при извършване на огледа на местопроизшествието е бил специалист–технически помощник – по аргумент от чл. 148, ал. 1, т. 1 вр с чл. 29, ал. 1 НПК. По отношение на професионалната компетентност на Р. И. по искане на защитата първият съд е приобщил множество писмени доказателства, от които се установява, че вещото лице е включено в Списъка на специалистите, утвърдени за вещи лица от комисията по чл. 401, ал. 3 ЗСВ за съдебния район на Окръжния и административен съд на Видин, както и че има призната квалификация (средно образование със специалност автомобили – експлоатация и ремонт; висше образование със специалност – селскостопанска техника, сертификати за професионална квалификация по автотехнически експертизи и оценка на автомобили – л. 85 – л. 92 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019

г. на ОС Видин). В този смисъл професионалната компетентност на вещото лице Р. И. е несъмнено установена.

В съдебното производство са приети заключенията на три автотехнически експертизи – първата – основна и допълнителна е изготвена от вещото лице Р. И. в досъдебното производство; втората, изготвена от вещите лица В. И., Г. В. и О. В. – тройната автотехническа експертиза, е допусната и приета от състава на Окръжния съд и третата – петорната автотехническа експертиза е допусната и приета в хода на въззивното съдебно следствие пред този състав на САС.

В мотивите на присъдата Окръжният съд е обсъдил заключенията на единичната и тройната автотехническа експертизи, като е възприел изводите на вещите лица по основните въпроси, касаещи съществения елементи на пътно-транспортното произшествие – мястото на удара между двете превозни средства, техническата изправност на автомобилите, състоянието на пътната настилка, скоростите на движение на двете превозни средства, механизма на пътно произшествие. Внимателното запознаване със заключенията на единичната и тройната автотехнически експертизи позволява да се обобщи, че между тях не съществува противоречие по очертаните по-горе съществени елементи на пътната обстановка и причини за настъпване на произшествието. По сходен начин следва да се подходи и към заключението на допусната от САС петорна автотехническа експертиза. По голяма част от въпросите, свързани със състоянието на пътното платно и превозните средства, мястото на удара и механизма на произшествието – последното заключение не се различава от заключенията на автотехническите експертизи от първоинстанционното съдебно следствие. Заключението на петорната автотехническа експертиза се отличава от предходните относно скоростите на движение на участващите в произшествието леки автомобили, както и незначително относно критичната скорост, с която подсъдимият е могъл да преодолее левия завой в инкриминирания пътен участък. По отношение на въпроса за скоростите на автомобилите и критичната скорост за преодоляване на завоя САС възприе заключението на петорната автотехническа експертиза, защото вещите лица от състава на тази експертиза са използвали най-прецизните и точни научни методи за изчисления на скоростта, съответно подложили са на изследване всички налични по делото доказателствени материали, които са интерпретирали цялостно и добросъвестно. Видно от заключението на петорната експертиза – л. 194 – л. 209 от съдебното дело на САС, при изчисляване на скоростта на движение на двата участващи в произшествието автомобили, са използвани методите „Теория на удара“ и „Експерткар – компютърна симулация“, съответно анализирани са всички следи оставени на местопроизшествието и местоположението на автомобилите непосредствено след удара.

Като се имат предвид така направените доказателствени уточнения апелативният съдебен състав разгледа отделните фактически и доказателствени възражения на защитата, поддържани в жалбата, допълнението към нея и в хода на съдебните прения:

3. Относно основните параметри на пътно-транспортното произшествие – мястото

на произшествието, състоянието на пътното платно и метеорологичната обстановка, пътни знаци и маркировка в инкриминирания участък

За така посочените факти, данни се съдържат, както в показанията на свидетелите В., Г., Я. и П. – полицейските служители, които са присъствали на мястото на произшествието, непосредствено след сблъсъка между двата автомобила, така и в протокола за оглед на местопроизшествието, фотоалбума и скицата към него; справки от Агенция „Пътна инфраструктура“, Областно пътно управление Видин за състоянието на участъка (кривата на ляв завой) от републикански път I-1 (Е-79) към 13.2.2017 г., намиращ се след с. Скомля и преди с. Бела, на спускане към с. Бела, в района на км 48+630 – л. 128, л. 203 и л. 228 от съдебното дело по но.ох.д. № 227/2019 на ОС Видин. Изброените доказателствени материали не съдържат различия и противоречия за посочените факти, поради което обосновано са възприети за достоверна доказателствена основа от решаващата съдебна инстанция.

Мястото на произшествието е установено по несъмнен начин, като конкретното описание апелативната инстанция възприе от заключението на петорната автотехническа експертиза, което в пълнота и компетентно е изследвало и съпоставило всички по-горе описани доказателствени материали – произшествието е настъпило на 13.2.2017 г., около 15:55 часа, на главен път I-1 (Е-79), при км. 48+80, между с. Скомля и с. Бела, в посока от гр. Монтана към с. Бела, обл. Видин. Мястото на удара е на главен път Е-79, измерено на разстояние от около 730 метра от табела за „Край на населено място“ на с. Бела, обл. Видин посока към гр. Монтана. Ударът между автомобилите е настъпил на двулентов път, с по една лента за движение във всяка посока. Зоната на произшествието е в условията на ляв завой, гледана спрямо посоката на движение на автомобила „Субару“, управляван от подсъдимия, и в посока с. Бела. Двете пътни ленти в района на произшествието са били разделени с непрекъсната разделителна линия. Платното за движение е било съставено от едрозърнест асфалт. В дясната пътна лента била намерена при огледа частично изхвърлена дребнозърнеста фракция, която наподобява на фракцията от банката на пътното платно. Вдясно на платното за движение се намирала отводнителна канавка, в която имало вода, камъни и фракция. Вляво на пътното платно се намирал пътен банкет, изграден от фракция. Вдясно по протежение на завоя се намирали направляващи стрелки, указващи посоката на завоя.

В жалбата на защитника и допълнението към нея се оспорва достоверността на протокола за оглед на местопроизшествието, като се твърди, че в него не е отбелязано да е изготвен фотоалбум; че не е описана фиксирана следа с дължина около 65 м на мястото на произшествието; че мястото на произшествието е фиксирано на главен път I-1 (Е-79), при км. 48+630, както е възприето и от съда, а това не отговаря на действителното положение.

САС намира това възражение за неоснователно. Процесуалното действие е осъществено при спазване на изискванията на чл. 156 НПК, като съставеният протокол отразява вярно извършените от компетентния орган действия по разследването. Видно от първата страница на протокола, при спазване на изискванията на чл. 128 – чл. 130 НПК, разследващият

полицай е вписал присъствалите при извършване на огледа лица, включително и специалистите-технически помощници – Б. П. и Р. И.. Непосредствено след протокола за оглед е приложен фотоалбум, изготвен от Б. П., която е присъствала на местопроизшествието, именно със задача да направи необходимите фотоснимки на значимите за случая лица, предмети, местности. Липсата на изрично вписване в протокола, че по време на извършването му са правени фотоснимки, съответно, че фотоалбумът е неразделна част от процесуалния документ, не са съществени пропуски, които да създават основателно съмнение за това, че приложеният на л. 7 до л. 26 от досъдебното производство фотоалбум е именно част от протокола за оглед на местопроизшествието, съответно притежава пълна процесуална годност и достоверност.

По отношение на фактите, свързани с мястото на произшествието и неговия механизъм, подобно на първия съд и САС не възприе за достоверни обясненията на подсъдимия, дадени в хода на съдебното следствие пред Окръжния съд – л. 149 – л. 150 от съдебното дело по н.о.х.д. № 227/2019 г. на ОС Видин. Водачът на лекия автомобил „Субару“ изразява субективните си преживявания относно мястото и конкретния механизъм на пътния инцидент като заявява, че управляваният от него автомобил не е поднасял на пътното платно, не е навлизал в страничната канавка, както и че не е навлизал в насрещната пътна лента, а обратно, управляваният от починалия Б. лек автомобил марка „Дачия“ е навлязъл в насрещната му (неговата – на подсъдимия) пътна лента, където се е случил и сблъсък между двете превозни средства.

В тази част обясненията на подсъдимия са изолирани в цялостния доказателствен материал, а освен това, се опровергават от наличните по делото обективни следи и находки – по отношение на мястото на удара и неговият механизъм, САС се довери изцяло на заключението на петорната автотехническа експертиза, което е определило мястото на удара, изследвайки цялостно фактите по делото посредством обективни и научно признати методи. За да определят мястото на удара между двете превозни средства вещите лица са взели предвид:

- мястото, на което са се установили автомобилите след сблъсък и тяхното състояние и деформации;
- намеренията на пътното платно парчета от стъкло и пластмаса и косо разположени надирания с посока и направление към местонахождението на лекия автомобил „Дачия“;
- констатираните зад автомобил „Субару“ три косо разположени следи от триене на ходови гуми, които имат дъгообразна форма и напълно кореспондират с движението на автомобила при настъпила ротация след удара;
- намерената в дясно пътна лента, по посока на огледа и движението на лекия автомобил „Субару“, косо разположена следа от странично приплъзване на гума, с напречни светли протривания на фракция от баластра при съприкосновение с протектора на гума.

Така описаната протривна следа напълно кореспондира да е оставена от странично приплъзване на автомобилната гума при движение на границата на критичната скорост за

преодоляване на завоя, а крайт на следата е показател за промяна на характера на движение на автомобилната гума и показател за разположение на лекия автомобил „Субару“ към мястото на удара. Наличието на протривна следа определя предварителната траектория на движение на лекия автомобил „Субару“, който навлиза в лентата за насрещно движение. Крайт на следата на показател за крайното положение на задната дясна гума. В областта на лявата лента, гледано по посока на движение на лек автомобил „Субару“, в лявата граница са установени масивни протривни следи, които са получени при промяна на направлението на движение на автомобила „Дачия“ и при характерно набиване на долните елементи от окачването (преден мост, носачи) на автомобила върху терена. Тези надирни следи по асфалта, както и наличието на масивно наслояване и разпиляване на счупени елементи, е показател за мястото на удара, което на ниво от 1.3 м до 2.4 м вляво от разделителната линия на лентите за движение.

Освен, че е изградена изцяло на обективните находки, установени на местопроизшествието, на деформациите върху автомобилите, които са подложени на внимателна съпоставка, заключението на петорната експертиза е основано на използването на признати научни методи. Важно е да се подчертае, че съпоставката със заключенията на останалите автотехнически експертизи, назначени в досъдебното и първоинстанционното производство, разкрива идентичност по въпроса за мястото на удара, което е обяснимо с оглед несъмнената обективна обусловеност на този извод. Прецизността на заключението на петорната експертиза по отношение на мястото на удара и обяснима с оглед точността на използваните научни методи.

По отношение на разминаването между протокола за оглед и писмените доказателства – справките от Агенция „Пътна инфраструктура“, Областно пътно управление Видин, относно мястото на удара – главен път I-1 (Е-79), при км. 48+630 или главен път I-1 (Е-79), при км. 48+80, САС намира, че вещите лица са дали разумно и обосновано обяснение за това привидно противоречие. Вещото лице проф. К. в устните разяснения пред апелативната инстанция сочи, че не са установили противоречие между техните изчисления и данните в протокола за оглед, както и че мястото на произшествието е голям диапазон, докато релевантното място на удара е несъмнено определено спрямо следите, оставени от лекия автомобил „Субару“ и следите от задиране по асфалта – описани освен в протокола за оглед и видими във фотоснимките от фотоалбума към него – л. 231 от съдебното дело по в.н.ох.д. № 1004/2021 г. на САС, НО, 2. състав.

Метеорологичните и пътни условия са описани в протокола за оглед, но данни се извличат и от гласните доказателствени средства (показанията на свидетелите В., Г., Я., П.) – произшествието е настъпило около 15:50 часа та 13.2.2017 г., в светлата част на денонощието, като по отношение на пътната настилка, пътната маркировка и пътни знаци – подробните факти се описаха по-горе при обсъждане на мястото на удара. Несъмнено е, че по отношение на наличните встрани от пътното платно банкети, данните в протокола за оглед и свидетелските показания са еднопосочни – вдясно на платното за движение се намирала отводнителна канавка, в която имало вода, камъни и фракция, а вляво се намирал

пътен банкет, изграден от фракция. Същественото е, че както от протокола за оглед и фотоалбума, така и в показанията на свидетелите (св. В. и Г.) се съдържат категорични данни за наличие на видими следи от фракция зад лекия автомобил „Субару“, които имат основно значение в причинния процес на пътното произшествие.

Така установените основни параметри на пътното платно и останалите, намиращи се в района на местопроизшествието елементи от пътната обстановка, имат ключово значение при извеждане на изводите на вещите лица за местоположението на двете превозни средства преди и към момента на удара; за скоростта им на движение; за кривата на левия завой и критичната скорост за безопасното му преминаване; за конкретния механизъм на пътното произшествие.

4. Същественият фактически въпрос по делото е за скоростите на движение на двете, участващи в инцидента превозни средства

По така очертания кръг от фактически положения, данни с доказателствено значение се съдържат както в протокола за оглед на местопроизшествието и фотоалбума към него, показанията на полицейските служители В. и Г., възприели местопроизшествието, непосредствено сред удара, така и в заключенията на автотехническите експертизи.

Обясненията на подсъдимия К. относно скоростта, с която е управлявал автомобила си преди и към момента на удара с лекия автомобил „Дачия“, са недостоверен доказателствен източник, доколкото изцяло се оборват от обективните следи, оставени на местопроизшествието и научната им трактовка от заключението на петорната автотехническа експертиза, което САС възприе изцяло като изчерпателно и задълбочено мотивирано. Както се установява от цитираното заключение скоростта на движение на управлявания от подсъдимия автомобил „Субару“ преди произшествието е била 118 км/ч, а към момента на удара е била 115 км/ч, а скоростта на движение на другото превозно средство – „Дачия“, е била 90 км/ч – както преди произшествието, така и при удара.

По отношение на скоростите на движение на двата автомобила САС възприе заключението на назначената и приета във въззивното следствие петорна автотехническа експертиза, тъй като са изследвани и съпоставени всички относими доказателствени материали – с решаващо значение са деформациите по двата автомобила; мястото, на което са намерени двете превозни средства след удара; следите от автомобилните гуми и намерените части от стъкла и пластмаса върху пътното платно. Освен теория на удара само вещите лица от петорната експертиза са използвали метода „Експерткар-компютърна симулация“, което обуславя и прецизността и точността на изчисленията на скоростите, а също така и разликата със заключенията на автотехническите експертизи от досъдебното и първоинстанционното производство по този въпрос. Вещите лица от петорната експертиза обосновават са аргументирали относимостта и точността на различните методи за определяне на скоростта – л. 196 – л. 197 от съдебното дело по в.н.о.х.д. № 1004/2021 г. на САС. Приема се, че в случая най-точен е методът, основаващ се на механоматематично

моделиране и компютърна симулация на движението на превозните средства след удара и на основните теореми на механиката, в това число и на теоремата на изменение на кинетичния момент.

В резултат на приложените методи, направените изчисления и анализи вещите лица от състава на петорната автотехническа експертиза са установили, че е намерено едно точно решение относно мястото на удара, положението на двете превозни средства към момента на удара и скоростите на движение, непосредствено преди удара, което се базира на следните критерии за достоверност:

- траекториите на центровете на колелата на автомобил „Субару“ точно съответстват на конфигурацията и разположението на следите от фотоснимките;
- получените в резултат на симулацията вектор на ударния импулс и неговата директриса напълно съответстват на деформациите на автомобилите и тяхното завъртане след удара;
- векторите на скоростите напълно съответстват на траекториите на масовите центрове на автомобилите, непосредствено преди удара;
- абсолютните стойности на изменението на скоростта за всеки автомобил добре кореспондират с енергията на деформациите им, определен по метода „Делта-V“.

При така направените съпоставки и изчисления на основата на изследване на обективните данни по делото, скоростта на леките автомобили, непосредствено преди удара са, както следва: на лекия автомобил „Субару“ – 118 км/ч, а на лекия автомобил „Дачия“ – 90 км/ч. Преди удара не са намерени след от автомобила „Дачия“, което означава, че скоростта му на движение не се е променила преди и към момента на удара – тя е все от порядъка на 90 км/ч. Към момента на удара скоростта на лекия автомобил „Субару“ е била 115 км/ч.

Прави впечатление, че за разлика от предходните заключения на автотехническите експертизи от досъдебното и първоинстанционното производство, които определят скоростта на лекия автомобил „Дачия“ според данните от GPS устройството на 45 км/ч, според заключението на петорната автотехническа експертиза скоростта на това превозно средство е била в рамките на 90 км/ч и не е променена непосредствено преди и към момента на удара с лекия автомобил „Субару“. В устните разяснения по време на разпита на вещите лица от състава на петорната автотехническа експертиза, проф. К. уточнява, че използваните от предходните експертизи методи за изчисляване на скоростта са неточни, а използваните от тях са признати от науката за най-прецизни; че данните от GPS устройството са променливи във всеки един момент, и в този смисъл не са сигурна основа за експертни изводи; че ако се приеме скорост на лекия автомобил „Дачия“ от 45 км/ч, тогава превозното средство нямаше да бъде на мястото, на което е установено след удара, защото би имало много по-големи ротации и по-големи деформации, поради по-голямата кинетична енергия след удара. При определяне на скоростта на лекия автомобил „Дачия“ са отчетени масите на двата автомобила, окачването, размера на колелата, предавките, което при предходните заключения не е било съобразено – л. 229 от съдебното дело по в.н.о.х.д. № 1004/2021 г. на САС, НО, 2. състав.

Обосновано първият съд се е доверил на заключението на тройната автотехническа експертиза, прието в хода на първоинстанционното съдебно следствие по въпроса за значението на показанието на скоростомера на лекия автомобил „Дачия“, непосредствено след произшествието. Отчетената скорост от 120 км/ч е технически невъзможна, с оглед действието на физичните закони и конкретния механизъм на пътния инцидент, а самото показание е обяснимо предвид специфичните процеси, протичащи с лекия автомобил след настъпване на удара. Подобни разяснения са дали и вещите лица от състава на петорната автотехническа експертиза, а именно – че вероятно е да е настъпил блокаж на километража, което не може да бъде потвърдено чрез изследване, доколкото и двата леки автомобила не са иззети като доказателства по делото и не се съхраняват към момента.

5. За критичната скорост на движение на управлявания от подсъдимия автомобил, при която би могъл да преодолее безопасно завоя

При изчисление на критичната скорост на лекия автомобил „Субару“, с която подсъдимият е могъл да преодолее безопасно левия завой, от съществено значение са данните, отразени в протокола за оглед на местопроизшествието и фотоалбума, както и показанията на свидетелите В., Я., П. и Г., които са възприели състоянието на пътното платно непосредствено след инцидента. При анализи на тези данни вещите лица от състава петорната автотехническа експертиза стигат до обоснованото заключение, че лекият автомобил „Субару“ се е движил в завоя със скорост близка до критичната за дадения радиус на кривината от 182 м. От значение за определяне на критичната скорост са и констатираните при огледа фиксирани характерни следи от гумите, описващи траекторията му на движение преди удара. С оглед определения радиус на кривината, вещите лица приемат, че подсъдимият се е движил със скорост близка до долната граница на критичната за завоя, която е изчислена на 94 км/ч. При устните разяснения, предоставени по време на разпита на вещите лица от състава на САС, се уточнява, че максимално възможната критичната скорост, при която може да се преодолее завоя е 115 км/ч, а технически съобразената при данните за намалено сцепление на гумите на автомобила е с 20% по-ниска или 94 км/ч. – л. 233 от съдебното дело по в.н.о.х.д. № 1004/2021 г. на САС, НО, 2. състав.

В мотивите на проверяваната присъда Окръжният съд е приел, че критичната скорост за безопасното преодоляване на завоя е била 84 км/ч. От приетите от първата инстанция заключения на автотехническите експертизи само тази от досъдебното производство се е занимавала с изчисляване на критичната скорост, като тя е определена на 90 км/ч, т.е. почти идентична с приетата в заключението на петорната автотехническа експертиза. В този смисъл, като се довери на заключението на допуснатата и приета петорна автотехническа експертиза САС прие, че стойността на критичната скорост, с която подсъдимият е следвало да премине безопасно през левия завой е била 94 км/ч.

6. По отношение на поведението на подсъдимия след деянието

Обосновано първият съд е приел, въз основа на показанията на свидетелите В., Г., П., Н., Я., обясненията на подсъдимия, както и на писмо от Дирекция „Национална система 112“ (л. 164 – л. 165 от досъдебното производство), че веднага след произшествието подсъдимият К. отишъл до автомобила, управляван от Т. Б., видял, че той е още жив, върнал се до своя автомобил и позвънил на телефон 112, като в разговора уточнил, че другият шофьор е още жив. След това се опитал да отвори вратата на лекия автомобил „Дачия“ и да помогне на Б. да излезе, но не успял. Пътници от преминаващи автомобили му казали да не премества тялото, за да не му навреди и той ги послушал, като изчакал идването на екипа на спешна помощ.

В обобщение въззивният съдебен състав приема, че в преобладаващата си част извършеният от първата инстанция анализ на доказателствата е правилен и съобразен с процесуалните правила за оценка на тяхната достоверност. Осъществения от въззивния съдебен състав самостоятелна доказателствена оценка води до несъмнения извод, че приетите от решаващия съд фактически положения (с изключение на скоростите на двата автомобила преди и към момента на произшествието и на стойността на критичната скорост за преодоляване на завоя, за които се изложиха по-горе подробни съображения) обосновано се извеждат от надлежното събраните и оценени достоверни доказателствени материали по делото. В този смисъл неоснователни се явяват възраженията на защитника, относно неяснота на мотивите на първата инстанция за приетите от нея фактически положения. Вярно е, че в мотивите на присъдата съдът е възприел различни стойности на някои от съществените величини, определящи протичането на пътното произшествие, но важното, което следва да се подчертае е, че относно техническото състояние на автомобилите, характеристиките на пътната настилка и останалите елементи от пътната обстановка, както и за механизма на деянието, фактите приети от Окръжния съд са подкрепени от доказателствата по делото и напълно съвпадат с фактическите и доказателствени изводи на настоящия въззивен съдебен състав.

II. При установената фактическа обстановка, направените от ОС Видин правни изводи са в съществената си част правилни и законосъобразни, с някои уточнения, които не се отразяват на крайните правни заключения

1. Възраженията на защитата и на частното обвинение

Възраженията на защитата относно възприетите правни съображения на Окръжния съд се свеждат до това, че неправилно се приемало в мотивите, че подсъдимият е извършил нарушение на чл. 20, ал. 1 и ал. 2 ЗДвП, тъй като произшествието се дължи на техническа неизправност на лекия автомобил „Дачия“, който поради спукана предна лява гума навлязъл в пътната лента на подсъдимия, където настъпил ударът между двете превозни средства. При тези доводи защитата счита, че деянието се явява случайно за подсъдимия и моли да

бъде оправдан на основание чл. 15 НК.

Основното недоволство на повереника на частния обвинител е срещу приетата от първия съд привилегирана правна квалификация на деянието, доколкото изразява несъгласие с приетото фактическо положение, че след деянието подсъдимият е направил всичко зависещо от него за оказване на помощ на пострадалия.

В обжалваната присъда се приема, че водачът на пътното превозно средство е нарушил правилата за движение по пътищата, визирани в чл. 20, ал. 1 и ал. 2 ЗДвП.

Първоинстанционният съд обосновава тезата, че подсъдимият е нарушил правилата за движение по пътищата, свързани със скоростта, като не е съобразил при избор на скоростта си за движение – атмосферните условия, релефа на местността, състоянието на пътя, както и че не е контролирал постоянно управляваното от него моторно превозно средство, така че да бъде в състояние да спре пред всяко предвидимо препятствие, да намали скоростта и в случай на необходимост да спре, когато възникне опасност за движението.

2. По отношение на приложимите правни норми и нарушенията на правилата за движение по пътищата от страна на водача на превозното средство

С обвинителния акт срещу подсъдимия е инкриминирана като нарушена нормата на чл. 20, ал. 1 и ал. 2 ЗДвП, като факти са изложени само относно хипотезата на чл. 20, ал. 2, изр. 1 от ЗДвП.

Несъмнено е установено, че на 13.2.2017 г., около 15:30 часа подсъдимият Н. А. К. е управлявал лек автомобил марка „Субару“ с посока от град Монтана към село Бела, област Видин, по път I-1 (Е 79) със скорост около 118 км/ч, като в района на км. 48+630, между с. Скомля и с. Бела, движението се осъществявало в светлата част от денонощието, пътната настилка била мокра и хлъзгава. Платното за движение било съставено от едрозърнест асфалт. По същото време, в обратна посока, се движил лек автомобил марка „Дачия“, управляван от Т. Б. със скорост около 90 км/ч. В зоната на ляв завой управляваният от подсъдимият автомобил марка „Субару“ навлязъл в лявата за него пътна лента (лентата за движение на автомобила „Дачия“). Навлизането в насрещната пътна лента било резултат от допуснатата от подсъдимия загуба на управление върху автомобила, съпроводена с линейно преместване напред и минимална ротация около вертикалната ос в посока обратна на часовниковата стрелка. При така настъпилото движение подсъдимият навлязъл в опасната зона за спиране на автомобила „Дачия“, поради което настъпил удар между двете превозни средства в зоната на лентата за движение на автомобила „Дачия“.

При огледа на местопроизшествието са фиксирани характерни следи от гумите, описващи траекторията на движение на автомобила „Субару“, което означава, че подсъдимият е управлявал превозното средство със скорост близка до критичната за дадения радиус на кривина – 182 м. Така определеният радиус на кривината показва, че подсъдимият е

управлявал със скорост близка до долната граница на критичната за завоя. Тя е била технически несъобразена с характера на пътната настилка и радиуса на завоя. Технически съобразената скорост на движение на автомобила, съобразно радиуса на завоя е била поне с 20 % по-ниска – или около 94 км/ч.

От техническа гледна точка загубата на управлението на автомобила от подсъдимия и допуснатото навлизане в насрещната пътна лента се дължи на неправилно избраната (в случая неразрешена) скорост на движение при обективно съществуващия по-нисък коефициент на триене – предвид мократа пътна настилка и наличие на фракция по платното в зоната на завоя – при намаляване на скоростта подсъдимият би имал възможност да запази устойчивото напречно състояние на превозното средство в завоя и оттам да предотврати навлизане в насрещната лента за движение.

Окръжният съд обосновава е приел, че избраната от подсъдимия скорост за движение на автомобила е била несъобразена с конкретните пътни условия – мокра пътна настилка, мрачно време, необходимостта от преодоляване на ляв завой с радиус на кривата 182 м. Подсъдимият К. е управлявал автомобилът със скорост от 118 км/ч при разрешена скорост на движение от 90 км/ч. Движението му с неразрешена скорост е довело до загуба на устойчивост върху автомобила при преодоляване на левия завой, съответно до навлизане в насрещната пътна лента, вследствие на което настъпил ударът с лекия автомобил, управляван от починалия Т. Б.. Установено е също, че при управление на автомобила с разрешената скорост подсъдимият би могъл безопасно да преодолее левия завой, респективно да предотврати навлизането си в насрещната пътна лента и сблъсъка с автомобила „Дачия“.

Избраната от К. скорост за движение от 118 км/ч, освен че не е съобразена с посочените фактори, които са усложнявали пътната обстановка и поради това са изисквали намаляване на скоростта с оглед осигуряване на безопасност на движението е била и неразрешена за конкретния пътен участък.

Налице е причинна връзка между извършеното от подсъдимия нарушение на правилата за движение, свързани със скоростта и настъпилата смърт на водача на лекия автомобил „Дачия“ Т. Б..

2.1 За нарушението на чл. 20, ал. 2, изр. 2 ЗДвП

Поначало решаващият съд е приел наличие на нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1 ЗДвП като е изложил конкретните усложнения на пътната обстановка, с които подсъдимият не е съобразил избраната от него скорост. Съдът не е изложил мотиви и по същество не е приел наличие на хипотезата на чл. 20, ал. 1 и ал. 2, изр. 2 ЗДвП.

Съдебната практика е константна, че в чл. 20, ал. 2 ЗДвП се съдържат две отделни хипотези, които са регламентирани съответно в изр. 1 и изр. 2 на цитирания законов текст. В първото изречение е уредено задължението на водачите на моторни превозни средства за движение със скорост, съобразена с примерно изброени фактори на пътната обстановка. Величината

на скоростта трябва да бъде в зависимост от отрицателното влияние на тези фактори. Колкото повече и по-неблагоприятни са те в пътната обстановка, толкова по-ниска трябва да бъде скоростта на движение в сравнение с максимално предвидената за конкретния пътен участък. Втората хипотеза, предвидена в изречение второ предвижда задължение за намаляване на скоростта или за спиране на пътното превозно средство в случаите, когато възникне опасност за движението. Намаляването на скоростта е в зависимост от характера и степента на опасността. Колкото опасността за движението е по-голяма, толкова скоростта трябва да е по-ниска, за да може да бъде преодоляна.^[1]

Последователно се разграничават опасностите по изр. 1 и изр. 2 на чл. 20, ал. 2 ЗДвП – опасността по изр. 1, при която водачите могат да избират скоростта и дали въобще да продължат движението си и опасността по изр. 2, която им позволява само един избор – да намалят скоростта или да спрат. При опасността от първата категория водачите знаят за нея повече или по-малко предварително, или защото тя е съществувала още при потеглянето (недостатъци или препятствия по пътя, неблагоприятни атмосферни условия) им или защото опасността е била очаквана или се е появила като резултат от естественото развитие на определени обстоятелства. Опасността от втората категория може да е същата по произход и по характер като първата, но тя винаги е внезапна и непредвидима за водача.^[2]

Като се имат предвид изложените принципни съображения, САС приема, че установените факти по делото не сочат на внезапно възникнала и непредвидима опасност на пътното платно, доколкото лекият автомобил „Дачия“ се е движел правомерно в своята пътна лента, а неблагоприятните пътни и атмосферни условия са били налице още при потеглянето на водача.

В този смисъл не е налице нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 2 от ЗДвП, което да е в причинна връзка с общественоопасните последици, поради което присъдата следва да бъде изменена в тази част с частичното оправдаване на подсъдимия.

2.2. За нарушението на чл. 20, ал. 1 ЗДвП

Същевременно по делото не съществуват данни за допуснато от подсъдимия нарушение на чл. 20, ал. 1 ЗДвП – нито има твърдения в обвинителния акт, нито съдът е приел по същество това нарушения, въпреки че в мотивите се съдържа такова декларативно съждение. Съдът е приел, че подсъдимият не е успял да овладее автомобила, което е посочено като последица от несъобразената скорост, а не като самостоятелно нарушение. Нарушението на чл. 20, ал. 1 ЗДвП – отсъствие на постоянно упражняван контрол върху автомобила, е самостоятелно и може да бъде осъществено само доколкото не е налице нарушение относно режима на скоростта. Такива са случаите на изгубване на контрол върху управлението поради заспиване на водача, отклоняване на вниманието му, разсейване и др. В тези случаи нарушението няма връзка със скоростта, то се изразява в едно недопустимо бездействие на водача поради различни външни и вътрешни фактори. Когато изгубването на контрола върху управлението на автомобила е в резултат на допуснато нарушение относно

режима на скоростта, извършеното нарушение на правилата за движение е по чл. 20, ал. 2, а не по чл. 20, ал. 1 ЗДвП.

В този смисъл САС приема, че подсъдимият не е извършил нарушение на чл. 20, ал. 1 ЗДвП, което да е във връзка с пътното произшествие и причинения от него резултат, поради което следва да бъде оправдан, като се измени присъдата в тази част.

2.3. За съотношението между правилата за движение по пътищата, установени в чл. 21, ал. 1 ЗДвП и чл. 20, ал. 2, изр. 1 ЗДвП

Същевременно, както се установи несъмнено по делото пряката причина за настъпилото пътнотранспортно произшествие е управлението на автомобила от подсъдимия със скорост неразрешена за пътния участък. При движение с разрешената скорост от 90 км/ч сблъсъкът между двата автомобила не би настъпил, съответно не биха настъпили общественотоопасните последици.

С оглед на всичко изложено се поставя въпроса – дали е налице причинна връзка между неправомерното поведение на водача като е управлявал лекия автомобил със скорост от 118 км/ч и настъпилите общественотоопасни последици, тъй като при управление с максимално предвидената скорост от 90 км/ч той би могъл да преодолее левия завой безопасно, не би навлязъл в насрещната пътна лента, съответно не би настъпил удар с лекия автомобил „Дачия“.

Следва да се посочи, че обвързващата съдебна практика (ТР № 28/84 г. ОСНК) принципно е приела, че правилата на чл. 20, ал. 2 от ЗДвП относно съобразената скорост и чл. 21, ал. 1 от ЗДвП (чл. 73, ал. 1 от ППЗДвП) относно пределно допустимата скорост на движение създават едни и същи по естество задължения за водачите, свързани с изискванията за управление на превозните средства със скорост, която ще позволи на водачите да избегнат неблагоприятно развитие на пътната обстановка. Съотношението на тези норми е общ към специален състав, доколкото в чл. 21, ал. 1 от ЗДвП е разгледан частен случай на типичната пътна обстановка, поначало очертана от чл. 20, ал. 2 от ЗДвП.

В конкретния случай е видно, че при пределно допустима максимална скорост от 90 км/ч, подсъдимият К. се е движил със скорост от 118 км/ч. Следователно отговорността на подсъдимия е за управление на лекия автомобил с неразрешена скорост, тъй като при движение с разрешената скорост от 90 км/ч за пътния участък произшествието не би настъпило. Нарушението на чл. 21, ал. 1 ЗДвП е в причинна връзка с настъпилия общественотоопасен резултат. Доколкото срещу К. не е повдигнато такова обвинение преквалификацията е невъзможна. Това е така, защото в обвинителния акт се приема друга стойност на критичната скорост за безопасното преодоляване на завоя – 84 км/ч. Във въззивното съдебно следствие се установи, че критичната скорост за преодоляване на левия завой е 94 км/ч, което няма как да бъде отразено чрез изменение на обвинението, доколкото във въззивното производство това е процесуално недопустимо. Както се посочи и по-горе правилата на чл. 20, ал. 2, изр. 1 и чл. 21, ал. 1 ЗДвП са в съотношение на общо към

специално. След като спрямо подсъдимия е инкриминирано общото правило, изискващо управление на автомобила със съобразена скорост, то иманентно включва в себе си и специалното правило, задължаващо водачите да избират скорост, съобразена с конкретните ограничения за пътния участък. Това е така, защото всяка неразрешена скорост е и несъобразена (но не и обратното) с наложените отнапред ограничения на скоростта, предвид особеностите на пътния участък – извън населено място, специфични опасности и др.

При тези аргументи САС приема, че е налице причинна връзка между инкриминираното на подсъдимия К. нарушение на чл. 20, ал. 2, изр. 1 ЗДвП и настъпилото пътнo-транспортно произшествие. Фактите, които обосновават обвинението са били известни на подсъдимия и срещу тях той се е защитавал пълноценно в съдилищата по фактите. Незначителната промяна в стойностите на критичната скорост, позволяваща безопасното преминаване на завоя, не водят да промяна на правното естество на нарушеното правила за движение.

При тези съображения въззивната инстанция споделя изводите на Окръжния съд относно обективната и субективна съставомерност на извършеното от подсъдимия Н.К. престъпление по чл. 343а, ал. 1, б. „б“ вр. чл. 343, ал. 1, б. „в“ вр. с чл. 342, ал. 1, пр. 3 НК, както и липсата на фактически основания за приемане на правните характеристики на случайното деяние по чл. 15 НК. За да е налице случайно деяние, подсъдимият е следвало да управлява превозното средство при съблюдаване на правилата за движение по пътищата, а пътното произшествие да е резултат, който той да не е могъл или да не е бил длъжен да предвиди. В случая водачът на лекия автомобил, въпреки че е възприел отрицателните фактори на пътната обстановка, водещи до влошаване на възможността за безопасно преодоляване на левия завой, не ги е съобразил при избора на скоростта на управлението от него автомобил, движил се е с неразрешена за пътния участък скорост и така се е поставил сам в невъзможност да предотврати навлизането си насрещната пътна лента и удара в правомерно движещия се автомобил, управляван от Т. Б..

3. За наличието на основание за намалена отговорност по чл. 343а НК

Несъмнено установени са и обективните признаци на привилегирания състав на чл. 343а, ал. 1, б. „б“ НК, доколкото след деянието К. е направил всичко зависещо от него за оказване на помощ на починалия – извършените от него действия са били необходими и своевременни, съобразно конкретната ситуация и безспорно са били насочени към спасяване на живота на водача на лекия автомобил „Дачия“. Помощта е била необходима, доколкото е оказана на жив човек – Т. Б. не е почина веднага, а около 10 минути след произшествието; действията на подсъдимия обективно и субективно са били насочени към спасяване на живота и запазване на здравето на пострадалия – действията на К. за отваряне на врата на автомобила „Дачия“ и достъп до водача, както и обаждането на телефон 112 и повикването до спешна помощ.

Конкретно установената по делото обстановка и възможностите, с които е разполагал подсъдимия водят до извода, че извършените от него действия покриват признака на

привилегирования състав на чл. 343 а НК – направил е всичко, зависещо от него за оказване на помощ на пострадалия.

В този смисъл жалбата на частния обвинител е неоснователна, защото присъдата в тази част е основана на доказателствата по делото и е в пълно съгласие с константната и задължителна практика на върховната съдебна инстанция. [\[3\]](#)

4. Относно възражението на защитата за внезапно възникнала техническа неизправност на превозните средства

Неоснователно е твърдението на защитата, че причина на пътното произшествие е внезапно възникнала техническа неизправност на лекия автомобил „Дачия“, довело до навлизането му в насрещната пътна лента. Несъмнено е установено по делото, че към момента на удара лекият автомобил „Дачия“ се е намирал изцяло в собствената лента за движение, като водачът е контролирал управлението му. Не са налице данни за увреждания в окачването на предно и задно леви колела, разкъсване на кинематичната връзка на кормилното управление. При извършения оглед на автомобила „Субару“ не са констатирани данни за наличие на увреждания, които да са в пряка връзка с движението на автомобила от собствената в насрещната лента. Предното ляво колело е с нормално закрепване без значително деформации в областта на неговото разположение; гумата е с въздух и с нормално налягане. Това означава, че движението на управляваното от подсъдимия превозно средство, не е свързано с внезапно възникнала техническа неизправност, а с действията на водача. Наличието на следа от относително странично плъзгане при достигане на границата на критичната скорост е показател за завъртане на волана наляво в зоната на завоя, което не е съответствало на линейната скорост на движение и характера на пътната настилка – разсипана фракция в зоната на завоя и мокра пътна настилка.

III. По наказанието:

При отмерване на наказанието в границите на състава по чл. 343а, ал. 1, б. „б“ вр. чл. 343, ал. 1, б. „в“ вр. с 342, ал. 1, пр. 3 НК, а именно лишаване от свобода до четири години, съставът на Окръжния съд правилно е индивидуализирал наказанието на подсъдимия К. при условията на чл. 54 НК. Обосновано съдът е отчел като смекчаващи отговорността обстоятелства: липсата на предходни осъждания на подсъдимия; семейното му положение, трудовата му ангажираност и образование.

Като единствено отегчаващо отговорността обстоятелство съдът неправилно е приел липсата на извинение, липсата на изразено съчувствие към близките на починалия и липсата на съжаление за стореното, като е придал значително влияние на това обстоятелство, което го е мотивирало да определи наказанието малко над средния размер, предвиден в закона.

САС счита, че първият съд неправилно е определил като отегчаващо отговорността на подсъдимия обстоятелство липса на съжаление, извинение и съчувствие към близките на загиналия при пътното произшествие. На първо място така описаното от Окръжния съд

поведение на подсъдимия не е установено по делото, а освен това, на следващо място, известно е, че подсъдимият няма задължение да признава вината си и да изразява негативно отношение към деянието си. Правото на защита на подсъдимия включва и правото му да не се признава за виновен и да дава обяснения каквито намери за съответни на избраната от него линия на защита. Освен това както в протокола за съдебното заседание от първата инстанция (л. 330 от съдебното дело), така и в последната си дума пред САС (л. 247 от съдебното дело по в.н.о.х.д. №1004/2021 г.) подсъдимият изразява съжаление за случилото, но смята, че няма вина за произшествието, което е процесуално допустима и правомерна негова позиция. В този смисъл не следва да се отчита в негативна светлина поведението на подсъдимия в съдебното заседание, както и изразеното от него отношение към деянието.

От своя страна въззивният съдебен състав приема, че като отегчаващо отговорността на подсъдимия обстоятелство следва да се вземе предвид превишението на скоростта от 118 км/ч, с която е управлявал лекия автомобил, която значително надвишава разрешената скорост от 90 км/ч за конкретния пътен участък. Като смекчаващ отговорността следва да се отчете фактът, че видно от справката от ОДВР-Видин, сектор „Пътна полиция“ – л. 131 – л. 133 съдебното дело на ОС Видин, подсъдимият К. не е бил наказван по административен ред за извършени нарушения на ЗДвП в близко време преди деянието. Последното издадено наказателно постановление е от 2010 г., т.е. седем години преди деянието, а наложените глоби с фиш са от 2013 – 2014 г. за нарушения, свързани с използването на светлините на автомобила в светлата част от денонощието.

Определеното от Окръжният съд наказание в размер на 2 години и 6 месеца лишаване от свобода е определено малко над средния размер, което не съответства на установените по делото факти, които имат значение за индивидуализацията на наказанието. Изброените по-горе обстоятелства за тежестта на конкретното деяние, което е свързано с нарушение на разрешената скорост за управление на моторното превозно средство от подсъдимия, не го характеризират като престъпление по транспорта със завишена степен на обществена опасност. Същевременно значително преобладават смекчаващите отговорността на подсъдимия обстоятелства, които макар и да не са многобройни или изключителни по смисъла на чл. 55 НК, налагат намаляване на наказанието под предвидения среден размер, а именно на 2 години лишаване от свобода.

Същевременно, втората инстанция счита, че в случая правилно първият съд е приел, че не се налага подсъдимият да търпи ефективно наказанието лишаване от свобода. Освен че са налице формалните предпоставки на чл. 66, ал. 1 НК, въззивният съд счита, че целите на наказанието и поправянето на подсъдимия могат да бъдат постигнати чрез института на условното осъждане. В този смисъл отлагане на наказанието за изпитателен срок от три години ще изиграе необходимото поправително и превъзпитателно въздействие спрямо К.. Касае се за първо осъждане за непредпазливо деяние, за инцидентна проява в живота на лицето, за чието поправяне не е необходимо ефективното изтърпяване на наказанието. Предвид намаляване на размера на наказанието следва да се намали и изпитателния срок по чл. 66, ал. 1 НК – от четири на три години.

Установените факти за ниската степен на обществена опасност на дееца, липсата на системни и тежки нарушения на правилата за движение по пътищата, видно от справката от цитираната по-горе справка от ОДВР-Видин, налагат намаляване на наказанието по чл. 343г – лишаване от право на управление на моторно превозно средство от 2 години и 6 месеца на 2 години.

В частта за разносните, присъдени от първата инстанция, съдебният акт следва да бъде потвърден.

Доколкото пред въззивната инстанция частният обвинител е заплатил договорено възнаграждение на повереника в размер на 800 лева, което се претендира за присъждане, на основание чл. 189, ал. 3 НПК подсъдимият следва да бъде осъден да ги заплати с оглед изхода от делото.

Подсъдимият следва да бъде осъден да заплати в полза на САС и направените разноски в апелативната инстанция за възнаграждения на вещите лица от състава на петорната автотехническа експертиза в размер 7 059 лева.

При извършената на основание чл. 314 от НПК служебна проверка на съдебния акт, не се констатираха други основания за неговото отменяване или изменяване.

Водим от тези съображения и на основание чл. 338 НПК, СОФИЙСКИЯТ АПЕЛАТИВЕН СЪД, НО, II състав

[1] Тълкувателно решение № 28/1984 г., ОСНК, т. 1, б. „а“ и б. „б“

[2] Решение № 493 от 31.1.2000 г. по н.д. № 364/99 г., I н.о.

[3] Пост. 1-83-Пл, с. 5, т. 5

РЕШИ:

ИЗМЕНЯ присъда № 6 от 2.2.2021 г. по н.о.х.д. № 227/2019 г. по описа на Окръжен съд Видин, като признава за невинен и оправдава подсъдимият Н.К. да е нарушил правилото на чл. 20, ал. 1 и ал. 2, изр. 2 ЗДвП; **НАМАЛЯВА** наказанието лишаване от свобода от 2 години и 6 месеца на 2 години; **НАМАЛЯВА** изпитателния срок по чл. 66, ал. 1 НК от 4 години на 3 години; **НАМАЛЯВА** наказанието по чл. 343г от 2 години и 6 месеца на 2 години.

ПОТВЪРЖДАВА присъдата в останалата ѝ част.

ОСЪЖДА Н.К. да заплати на Ж.В. Ж. направените във въззивното производство разноски в размер на 800 лева, представляващи възнаграждения за повереник.

ОСЪЖДА Н.К. да заплати по сметка на САС направените във въззивната инстанция съдебни разноски за възнаграждения на вещи лица в размер на 7 059 лева.

Настоящото решение подлежи на обжалване и протест пред ВКС в 15-дневен срок от уведомяването на страните – представителят на САП, частните обвинители Ж. Ж., Ц.Б., К. Ц., Б.Ц., подсъдимият Н.К. и неговия защитник адв. Й. – за изготвянето му.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____