

# РЕШЕНИЕ

№ 347

гр. София, 09.11.2021 г.

## В ИМЕТО НА НАРОДА

**АПЕЛАТИВЕН СЪД - СОФИЯ, 4-ТИ НАКАЗАТЕЛЕН**, в публично заседание на двадесет и втори юни през две хиляди двадесет и първа година в следния състав:

Председател: Вера Цветкова

Членове: Маргаритка Шербанова  
Петър Гунчев

при участието на секретаря Ива Андр. Иванова  
в присъствието на прокурора Анна Мариянова Алексова (АП-София)  
като разгледа докладваното от Маргаритка Шербанова Въззивно наказателно дело от общ характер № 20211000600494 по описа за 2021 година

Производството е по реда на Глава XXI от НПК.

С присъда от 18.01.2021 г. постановена по НОХД № 1642/2020 г. по описа на Софийски градски съд, НО, 22-ри състав е признал **подсъдимите**:

- **К. С. К.**, с ЕГН-\*\*\*\*\*, български гражданин, със средно професионално образование, професия „ел.техник“, работи като охранител в „Секюрити Груп“, неосъждан, женен, адрес: гр.\*\*\*, кв.“\*\*\*\*“, ул.“\*\*\*\*\*“ № \*\*, за **виновен** в това, че на 24.03.2015 г. около 17:40 ч. в гр.София, на бул. „Цветан Лазаров“ при управление на МПС-лек автомобил „Рено Шамад“ с рег.№ \*\*\*\*\* с посока на движение от бул.,„Асен Йорданов“ към бул.,„Христофор Колумб“, на кръстовището с ул.,„капитан Димитър Списаревски“ нарушил правилата на движение по пътищата, както следва:

**чл.25, ал.1 от ЗДвП** „Водач на ППС, който ще предприеме каквато и да е маневра, като например да излезе от реда на паркираните ППС или да влезе между тях, да се отклони надясно или наляво по платното за движение, в частност за да премине в друга пътна лента, да завие надясно или наляво за навлизане по друг път или в крайпътен имот, преди да започне маневрата трябва да се убеди, че няма да създаде опасност за участниците в движението, които се движат след него, преди него или минават покрай него и да извърши

маневрата, като се съобразява с тяхното положение, посока и скорост на движение;

**чл.37, ал.1 от ЗДвП** „При завиване наляво за навлизане в друг път водач на завиващото нерелсово ППС е длъжен да пропусне насрещно движещите се ППС...“,

като при извършване на маневра „завой наляво“, към ул.“капитан Димитър Списаревски“ не пропуснал движещия се по път с предимство лек автомобил „Нисан Алмера“ с рег.№ \*\*\*\*\* с посока на движение от бул.,„Христофор Колумб“ към бул.,„Асен Йорданов“, управляван от Ц. Т. С. и реализирал с него пътно-транспортно произшествие, като по непредпазливост причинил:

1. на С. П. А. — Средна телесна повреда по смисъла на чл.129, ал.2 от НК, изразяваща се в счупване на средната трета на дясна бедрена кост с разместване по дължина на костен откършек, многофрагментно счупване в дисталната част на дясната голямопищялна кост, като тези счупвания както поотделно, така и заедно водят до трайно затруднение на движенията с ляв долен крайник за срок повече от 30 дни от датата на травмата; Средна телесна повреда по смисъла на чл.129, ал.2 от НК, изразяваща се в двуглезенно счупване на лявата подбедрица, което е причинило трайно затруднение на движенията с ляв долен крайник за повече от 30 дни от датата на травмата, както и Средна телесна повреда по смисъла на чл.129, ал.2 от НК, изразяваща се в усложнения от травмата — скъсяване на десния крак с клинични и ЕМГ данни за изразено периферно-стволово увреждане на десния фибуларен нерв - слабост и умора при физическо натоварване и следва да се приемат, като такива във връзка с получените травми при ПТП, като самите те реализират медико-биологичния признак „постоянно разстройство на здравето, неопасно за живота“, а така също и средна телесна повреда по чл.129, ал.2 от НК, изразяваща се в множество добре личащи, сравнително големи белези по долните крайници от проведените във връзка с получените травми операции, като тези белези са за цял живот, като с времето могат да се поизгладят, но не и да изчезнат, като това обстоятелство и фактът, че са добре видими и са множество, с което видимо загрозяват, дават основание за извод, че от тях са реализирани медицински критерии на медико-биологичния признак „обезобразяване на части от тялото“ и

2. смърт на С. С. Д. - пътник в МПС- лек автомобил „Рено Шамад“ с рег.№ \*\*\*\*\* – престъпление по чл.343, ал.4, вр. ал.3, пр.4 и пр.5, б.,б“, пр.1, вр. ал.1, б.,б“ и „в“, пр.1, вр. чл.342, ал.1, пр.3, поради което, на това основание и във връзка с чл.55, ал.1, т.1 от НК, му е наложено наказание „лишаване от свобода“ за срок от 2 /две/ години и 11 /единадесет/ месеца, изтърпяването на което, на основание чл.66, ал.1 от НК, е отложено за срок от 3 /три/ години, считано от влизане на присъдата в сила.

На основание чл.343 г, вр. чл.343, ал.4, вр.чл.37, ал.1, т.7 от НК съдът е лишил подсъдимия К. С. К. от право да управлява МПС за срок от 2 години, считано от влизане на присъдата в сила.

**2. Ц. Т. С.** с ЕГН-\*\*\*\*\*, български гражданин, със средно образование, безработен, осъждан, адрес: гр.\*\*\*, ул.,\*\*\*\*“ № \*\*, вх.\*, ет.\*, ап.\*, неспособен за деня

на инцидента /лишен по административен ред от право да управлява МПС за срок 3 месеца по НП№ 330776/03.07.2012 г. в сила от 15.01.2015 г./, **за виновен** в това, че на 24.03.2015 г. около 17:40 ч. в гр.София, на бул.,„Цветан Лазаров“ при управление на МПС — лек автомобил „Нисан Алмера“ с рег.№ \*\*\*\*\* с посока на движение от бул.,„Христофор Колумб“ към бул.,„Асен Йорданов“, на кръстовището с ул.„капитан Димитър Списаревски“ в нарушение на правилата за движение - **чл.21, ал.1 от ЗДвП** „При избиране на скоростта на движение на водача на ППС от категория „В“ в населено място е забранено да превишава 50 км/ч.“, се движил със скорост от 109 км/ч. и реализирал ПТП с насрещно движещия се и извършващ маневра „ляв завой“ от бул.,„Цветан Лазаров“ към ул.,„кап.Димитър Списаревски“ лек автомобил „Рено Шамад“ с рег.№ \*\*\*\*\*, управляван от К. С. К. и по непредпазливост причинил:

1. на С. П. А. - Средна телесна повреда по смисъла на чл.129, ал.2 от НК, изразяваща се в счупване на средната трета на дясна бедрена кост с разместване по дължина на костен откършек, многофрагментно счупване в дисталната част на дясната голямопипицална кост, като тези счупвания както поотделно, така и заедно водят до трайно затруднение в движенията с ляв долен крайник за срок повече от 30 дни от датата на травмата; Средна телесна повреда по смисъла на чл.129, ал.2 от НК, изразяваща се в двуглезенно счупване на лявата подбедрица, което е причинило трайно затруднение на движенията с ляв долен крайник за повече от 30 дни от датата на травмата, както и Средна телесна повреда по смисъла на чл.129, ал.2 от НК, изразяваща се в усложнения от травмата — скъсяване на десния крак с клинични и ЕМГ данни за изразено периферно-стволово увреждане на десния фибуларен нерв - слабост и умора при физическо натоварване и следва да се приемат, като такива във връзка с получените травми при ПТП, като самите те реализират медико-биологичния признак „постоянно разстройство на здравето, неопасно за живота“, а така също и Средна телесна повреда по чл.129, ал.2 от НК, изразяваща се в множество добре личащи, сравнително големи белези по долните крайници от проведените във връзка с получените травми операции, като тези белези са за цял живот, като с времето могат да се поизгладят, но не и да изчезнат, като това обстоятелство и фактът че са добре видими и са множество, с което видимо загрозяват, дава основание за извод, че от тях са реализирани медицински критерии на медико-биологичния признак „обезобразяване на части от тялото“ и

2. смърт на С. С. Д. - пътник в МПС- лек автомобил „Рено Шамад“ с рег.№ \*\*\*\*\*, като С. управлявал автомобила без да има необходимата правоспособност /лишен от право да управлява МПС за срок от 3 месеца по НП№ 330776 от 03.07.2012 г., влязло в законна сила на 15.01.2015 г./ - престъпление по чл.343, ал.4, вр.ал.3, пр.4 и 5, пр.предпоследно, б.,б“, пр.1, вр.ал.1, б. „б“ и „в“, пр.1, вр.чл.342, ал.1, пр.3, поради което на това основание и във връзка с вр.чл.55, ал.1, т.1 от НК, му е наложено наказание „лишаване от свобода“ за срок от 2 /две/ години и 6 /шест/ месеца, при определен, на основание чл.57, ал.2, вр.ал.1, т.3 от ЗИНЗС, първоначален „строг режим“ на изтърпяване.

На основание чл.68, ал.2, пр.3 от НК, съдът е постановил, подсъдимият Ц.С. да

изтърпи „отчасти“ в размер на една втора, а именно 6 /шест/ месеца от наказанието, чието изтърпяване е било отложено по НОХД № 79/2014г. от Окръжен съд Благоевград /в размер на една година „лишаване от свобода“/, тъй като настоящото непредпазливо престъпление е извършено в рамките на изпитателния срок по това дело.

Изтърпяването на наложеното и приведено в изпълнение по реда на чл.68, ал.2 от НК наказание, съдът е определил при първоначален „строг“ режим, на основание чл.57, ал.2, вр.ал.1, т.3 от ЗИНЗС.

На основание чл.343г, вр.чл.343, ал.4, вр.чл.37, ал.1, т.7 от НК съдът е лишил подсъдимия С. от право да управлява МПС за срок от 3 /три/ години, считано от влизане на присъдата в сила.

Първоинстанционната присъда, в законоустановения срок, е обжалвана от защитника на подсъдимия К. С. К., с бланкетна въззивна жалба. Не се сочат доводи срещу постановената присъда, но се иска нейната отмяна и оправдаване на К., с всички произтичащи от това последствия, тъй като събраните по делото доказателства не обосновавали единствено възможният правно и житейски извод, че подсъдимият К. е извършил престъплението, в което е обвинен. Доказателствени искания не са направени.

Въззивна жалба, пред СГС, е депозирана и от защитника на подсъдимия Ц. Т. С., но същата е върната с разпореждане на съдията –докладчик по делото, поради подаването □ пред първоинстанционният съд извън законоустановения срок по чл.319, ал.1 от НПК. Връщането на жалбата не е обжалвано от заинтересованата страна.

С депозирана от пълномощника на подсъдимия С. жалба, е направено искане, основано на чл.320, ал.6 от НПК, за присъединяване на подсъдимия Ц.С., към вече подадената по делото жалба от подсъдимия К..

В съдебно заседание пред въззивната инстанция, защитника на подсъдимия К. С. К., поддържа въззивната жалба. Навежда доводи за виновност на другия подсъдим за настъпването на ПТП-то, тъй като управлявал автомобила си в града със скорост от 109 км/ч, при разрешена скорост - 50 км/час.

Защитникът твърди, че в т.6 на КСМАТЕ, експертите са изчислили, че при евентуално движение с максимално допустимата разрешена скорост от 50 км/ч, автомобилът, управляван от К., би изминал разстояние от 4,8 метра, което е малко повече от дължината на самия автомобил; че автомобила би бил на 0,5 м от мястото на удара и, че ако настъпи удар, то последиците, без да могат да посочат какви са, не биха били с такава тежест. Изводът на защитника е, че автомобила би минал с 50 см и удар не би настъпил. Развива тезата, че при скорост от 109 км/час, енергията не би била само два пъти по-голяма от скорост с 50 км/ч, а би била многократно по-голяма, поради което и, ако въобще би настъпил такъв удар, с оглед заключението на вещите лица, освен, че енергията би била многократно по-малка, то според защитника, не биха били настъпили каквито и да било последици относно телесната неприкосновеност на лицата, возещи се в автомобила. Поради това, счита, че с поведението си, подсъдимият С. сам се е поставил в невъзможност да

реагира адекватно при такава ситуация.

Защитникът на подсъдимия К. застъпва тезата, че последният не е бил длъжен да предвиди незаконосъобразното поведение на другите участници в движението, изразяващо се в изключително грубо нарушаване на ЗДвП, а именно превишаване скоростта на движение на автомобила в населено място в пъти, а не с няколко километра, поради което, ако другият автомобил е бил управляван със скорост от 50 км/ч, ПТП е нямало да настъпи.

Моли подсъдимия К. да бъде оправдан с всички произтичащи от това правни последици.

В предоставеното му право на лична защита, подсъдимият К., заявява, че поддържа казаното от защитника му и няма какво да добави.

Защитникът на подсъдимия Ц. Т. С., поддържа пледоарията на защитника на подсъдимия К.. Допълва, че макар и С. да е с отнето СУМПС, той е правоспособен водач и в момента на ПТП-то също е бил правоспособен водач. Не отрича, че подзащитният му се е движил с два пъти по-голяма от разрешената скорост, но според него, когато подсъдимия К. е правил ляв завой, автомобила на С. се намирал на 22 метра от неговата кола, т.е., попадал в опасната зона за спиране. В АТЕ било посочено, че даже и при 50 км/ч да се е движил автомобила, то ударът е бил непредотвратим. При скорост от 100 км/ч едно МПС изминава 25 метра преди да се задейства спирачната система, което било опасна зона за спиране.

Моли срока на наложеното на подсъдимия С. наказание „лишаване от правоуправление“ да бъде намален от 3 години на 2 години.

В предоставеното му право на лична защита, подсъдимият С., заявява, че поддържа казаното от защитника му и няма какво да добави.

Относно коментираната опасна зона, в правото си на реплика, защитникът на подсъдимия К. заявява, че действително заявеното от защитника на С. е било казано и от вещите лица, но становището му е, че през това време автомобилът, управляван от подсъдимия К. е щял да измине това разстояние и е нямало да попадне в опасната зона, а да е подминал мястото на удара, което са заявили вещите лица в точка 6 в двете експертизи.

Представителят на Софийска апелативна прокуратура намира присъдата за правилна, обоснована и законосъобразна и моли за нейното потвърждаване. Намира заявените пред въззивният съд претенции на защитника на подсъдимия К. за неоснователни, поради изпълнение на вменените му от ЗДвП задължения, описани в обвинителния акт, при предприетата от него маневра на управляваното от него МПС.

По отношение на подсъдимия С., прокурорът счита, че първоинстанционният съд е допуснал грешка по отношение на приетата квалификация, като е приел, че същият е управлявал без необходимата правоспособност, тъй като същият е бил временно лишен от право да управлява, но от друга страна, е бил правоспособен водач. Същевременно счита, че дори да отпадне този квалифициращ признак не би следвало да бъде намалявано наложеното наказание, тъй като факта че по време на деянието е бил лишен от право да управлява, следва да се вземе предвид като отегчаващо отговорността обстоятелство,

доколкото не е било квалифицирано по друг текст от НК.

В предоставеното им право на последна дума, подсъдимите К. и С. молят да бъдат оправдани.

Настоящият съдебен състав, след като обсъди доводите на страните и събраните по делото доказателства, като извърши цялостна проверка на оспорения съдебен акт в рамките на правомощията си по чл.314 НПК, прие за установено следното:

Фактическата обстановка по делото е подробно изяснена от първоинстанционният съд. Установени са по безспорен начин всички обстоятелства, значими за правилното му решаване, а именно: факта на извършване на деянието, авторството, обстоятелствата, при които е извършено деянието, механизма на осъществяване, обективната и субективната страна на престъплението.

Във връзка с установяване фактологията на деянието, първият съд прецизно е изпълнил задълженията си по установяване на обективната истина, като в съответствие с изискванията на процесуалния закон е допуснал събирането на относими доказателства.

Въззивният съд споделя приетото за установено от първоинстанционният, че подсъдимият К. С. К. е правоспособен водач на МПС за категория „В“. Същият притежава свидетелство за управление на МПС № 281202741, с валидност до 30.08.2021 година.

Подсъдимият Ц. Т. С., към датата на инцидента е неспособен водач на МПС /по смисъла на чл.150 и 151 от ЗДвП/. Същият е лишен от право да управлява МПС, за срок от 3 месеца, по административен ред с НП № 330776/03.07.2012 г. в сила от 15.01.2015 година. С. е имал издадено СУМПС № 274165950 за категории „АМ“, „В“ от 05.05.2004 година. Срокът на валидност на СУМПС е изтекъл на 15.05.2014 г. и не е продължавана валидността му /справки за наложени наказания, Писмо рег. № 4332р-13188/10.07.2015 г. на н-к ОПП-СДВР и др/. На 08.06.2015 г., т.е. по-малко от 3 месеца след процесното ПТП, на подсъдимия С. е възстановено отнетото свидетелство за управление на МПС, с което отново е придобил правоспособност /Справка от “ПП” СДВР за картон на водача С., л.153-156 от ДП/. С. е многократно санкциониран по административен ред за нарушаване правилата за движение по пътищата, изразяващи се в шофиране на МПС, след като е лишен от това право по съдебен или административен ред; управление на МПС с превишена за населеното място скорост; управление на МПС, без да носи СУМПС; управление на технически неизправно МПС и други.

Подсъдимия К.К. и пострадалият С. С. Д. били колеги, тъй като и двамата работили като общи работници в болница „Софиямед“ АД.

Пострадалата С. П. А. работила като старша медицинска сестра в отделението по Кардиология, в болница „Софиямед“ АД.

Пострадалият С. С. Д. бил собственик на лек автомобил марка „Рено“, модел „Шамад“, с рег. № \*\*\*\*\*, но не притежавал СУМПС.

На 24.03.2015 г., след приключване на работния ден в 17:30 часа, пострадалият С.

С. Д., помолил подсъдимия К. С. К., да закарат старшата медицинска сестра – пострадалата С. П. А., до дома □, находящ се в ж.к. „\*\*\*\*“. Тъй като пострадалият Д. не притежавал СУМПС, помолил подсъдимия К. той да шофира автомобила му „Рено Шамад“.

На същата дата - 24.03.2015 г., около 17:40 ч. подсъдимият К.К. управлявал лек автомобил „Рено Шамад“ с рег. № \*\*\*\*\*, собственост на пострадалия С. С. Д., по бул. „Цветан Лазаров“ в посока от бул.„Асен Йорданов“ към бул.„Христофор Колумб“. На предната дясна седалка до К., седяла пострадалата С.А., а на задната седалка седял пострадалият С. С. Д..

Пътното платно на бул.„Цветан Лазаров“ било двупосочно с асфалтова настилка - сухо, без дупки, неравности и наклони, прав участък, с по три ленти /с ширина от 3.40-3.60 м./ във всяка посока. Общата широчина на пътното платно на бул.„Цветан Лазаров“ била 20.80 м., като двете платна /с широчина 10.40 м./ били разделени от двойна непрекъсната разделителна линия, тип М2. Отделните ленти в рамките на съответната посока били разделени от единична прекъсната линия /текста на огледния протокол, скицата и фотоалбума към него/.

По време на пътуването, пострадалите А. и Д., разговаряли помежду си, като А. се била обърнала назад, с лице към Д.. Тъй като маршрута на движение бил указан по време на пътуването от А., тя казала на подсъдимия К., че за да стигнат до ж.к. „Дружба -1“, трябва на кръстовището на бул.„Цветан Лазаров“ и ул.„капитан Димитър Списаревски“, да завият наляво. За да завие наляво, подсъдимият К. се престроил преди кръстовището с ул. „кап.Димитър Списаревски“ в крайно лява лента за движение.

В същото време, по бул.„Цветан Лазаров“, но в обратна посока - от бул. „Христофор Колумб“, към бул.„Асен Йорданов“ се движел в най-дясната лента за движение, лек автомобил „Нисан Алмера“ с рег. № \*\*\*\*\*, собственост / по документи/ на свидетеля К. П., но управляван от подсъдимия Ц. Т. С., със скорост от 109 км/час. С. пътувал сам в автомобила.

*Съгласно ЗДвП, преди да извърши маневра „завой наляво“, подсъдимият К., е бил длъжен да пропусне движещите се МПС от насрещното движение, които преминават през същото кръстовище направо.*

При кръстовището с ул. „Капитан Димитър Списаревски“, подсъдимият К. спрял автомобила, в изчакване движещия се пред него автомобил да завие на ляво, след което потеглил от лявата лента и предприел ляв завои към ул.„Капитан Д. Списаревски“, със скорост на движение в кръстовището около 20 км/час, без обаче да пропусне насрещно движещият се по същия булевард лек автомобил „Нисан Алмера“, управляван от подсъдимия С..

При осъществяване на тази маневра, последвало пътнотранспортно произшествие с движещия се направо в насрещното движение, по път с предимство, л.а. „Нисан Алмера“, управляван от подсъдимия С.. Инициалният удар /според КМАТЕ/ между двата автомобила е бил осъществен в лявата лента на бул.„Цветан Лазаров“, т.е. в пътната половина, предназначена за посоката на движение на лекия автомобил „Нисан Алмера“. Ударът бил директен челен, от който последвали сериозни деформации в челна дясно-

странична част на лекия автомобил „Рено Шамад“ и предна челно-лява част на л.а. „Нисан Алмера“. Вследствие на удара между двете МПС-та, л.а. „Рено Шамад“ се завъртял в посока обратна на часовниковата стрелка и продължил движението си по бул. „Цветан Лазаров“, в посока на движение на л.а. „Нисан“, като спрял след около 30 м. от мястото на удара, където е бил регистриран от разследващите органи. Лекият автомобил „Нисан Алмера“ в резултат на удара се отклонил надясно за своята посока на движение, излязъл извън платното, преминал през десния тротоар и се спрял в тревната площ, в близост до уличен стълб.

В резултат на ПТП-то и движението на л.а. „Рено Шамад“ след удара, по бул. „Цветан Лазаров“, возещия се на задната седалка на този автомобил и негов собственик С. С. Д., /съгласно КМАТЕ/ изпаднал от автомобила и се плъзнал по платното за движение в продължение на около 20 метра. В резултат на това, Д. получил тежки травматични увреждания, несъвместими с живота и починал на място.

Вследствие на удара, возещата се на предна дясна седалка на л.а. „Рено Шамад“, С. П. А. изгубила съзнание. Като се свестила, видяла линейка и оказващи □ помощ медицински лица, които тя познавала.

Двамата подсъдими, като водачи на МПС, след ПТП-то не са извършвали действия по проверка състоянието на пътуващите от другия автомобил. Подсъдимият С. излязъл от автомобила и обикалял около него до идването на органите на Пътна полиция към СДВР.

След подадения сигнал на тел.112, от дежурен ОДЧ на КАТ на местопроизшествието пристигнали: екип на АП-911, включващ полицейските служители – свидетелите Й. С. и Р. Г., екип на РЗСПБЗН със специализиран автомобил и екип на ЦСМП с две линейки.

Подсъдимият К., заедно с пострадалата А., били притиснати от деформираните ламарини на лекия автомобил „Рено Шамад“ и въпреки болките, които изпитвали, не могли да излязат. Били освободени, след като пожарникарите разрязали деформираните врати на л.а. „Рено“ с флекс. Пострадалата А. била транспортирана с едната линейка в Окръжна болница.

Във връзка с направената на подсъдимите К. и С. проверка на документите им за самоличност и свидетелствата им за управление на МПС, полицейските служители установили самоличността им по техните лични документи. Установили и, че подсъдимият Ц. Т. С., е с отнето СУМПС, както и че управляваният от него автомобил няма застраховка „Гражданска отговорност“. Затова, че към датата на настъпилото ПТП С. е неспособен водач на МПС, му е съставен АУАН № 822725/24.03.2015 г., за нарушение на чл.150 от ЗДвП и АУАН № 876501/24.03.2015 г., за нарушение на чл.315, ал.1, т.1 от КЗ, за липса на застраховка „Гражданска отговорност“.

Подсъдимите К. и С., като водачи-участници в ПТП-то били изпробвани от свидетеля С., за употреба на алкохол, с техническо средство Дрегер 7410 плюс, което показало отрицателни резултати и за двамата. Подсъдимият Ц.С. бил изпробван от



свидетеля Г. и за употреба на наркотични вещества с „Drugtest 1200“, като пробата също била отрицателна.

За посетеното ПТП били съставени Констативен протокол № К-252 от 24.03.2015 г. и протокол за оглед на местопрестъплението от същата дата, от разследващите органи, започнал в 18:40 ч. и завършил в 19:30 ч., с изготвени към него скица и фотоалбум.

След приключване на огледа на местопроизшествието и на трупа на починалия Д., последният е бил транспортиран от медицински екип, установил смъртта му.

На пострадалия С. С. Д. вследствие на удара и видно от приетото от страните заключение на СМЕ на труп № 240/2015 г., назначена в хода на досъдебното производство, били причинени множество травми:

- Тежка открита черепно-мозъчна травма, изразяваща се в многофрагментно счупване на костите на черепния покрив и основа; дифузен субарахноидален кръвоизлив; контузия на мозъчния ствол;
- Тежка гръдна травма, изразяваща се в счупване на четвърто, пето, шесто и седмо ребро в дясно и трето, четвърто, пето и шесто ребро вляво; счупване на телата на четвърти и пети гръден прешлен; счупване на бодилестите израстъци на пети, шести, седми, десети, единадесети и дванадесети гръден прешлен; излив на кръв в гръдната кухина /хемоторакс/;
- Разкъсно-контузни рани в областта на главата и шията;
- Охлузвания в областта на лицето, шията, корема, седалището, десния горен крайник и двата долни крайници;
- Кръвонасядане в областта на главата.

Причината за смъртта на С. С. Д., според тази експертиза, е тежката съчетана, открита черепно-мозъчна и закрыта гръдна травма, с необратимо увреждане на жизненоважни органи, като откритата черепно-мозъчна травма е водеща в генезата на смъртта. Установените травматични увреждания, според своята тежест, разположение и морфологични характеристики, са получени от твърди тъпи предмети по механизма на удар с или върху такива със значителна кинетична енергия, както и тангенционалното им действие и от преразтягане и могат да бъдат получени при пътно-транспортно произшествие.

Към момента на смъртта, съгласно Съдебно-химическото изследване № А-216/15 г., изследвало взетата от трупа на С. С. Д. проба кръв, Д. не е бил повлиян от етилов алкохол, както и от други редуциращи вещества /метанол и ацетон/.

Назначените на досъдебното производство Съдебнохимически експертизи, изследвали взетите от подсъдимите К. и С. кръвни проби, също не установили наличие на алкохол /етанол/ или други упойващи или наркотични вещества.

Според заключението на назначената и изготвена на досъдебното производство Съдебномедицинска експертиза № П-87/2015 г., потвърдено и от заключението на изготвената също на досъдебното производство Комплексна съдебномедицинска експертиза

№ П-310/2018 г., вследствие на настъпилото ПТП, на пострадалата С.П. А., са причинени следните травматични увреждания:

- Травми на десен долен крайник, изразяващи се в счупване в средната трета на дясна бедрена кост, с разместване по дължина и костен откършек; многофрагментно счупване в дисталната част на дясна голямопищялна кост. Тези счупвания поотделно и заедно, водят до реализиране на критериите на медико-биологичния признак „трайно /за повече от 30 дни от датата на травмата/ затруднение в движенията на десния долен крайник“.
- Травма на ляв долен крайник, изразяваща се в двуглезенно счупване на лява подбедрица. Това счупване само по себе си е причинило трайно /за повече от 30 дни от датата на травмата/ затруднение в движенията на левия долен крайник. Според експертите, оздравителния процес при пострадалата А. е протекъл затегнато с настъпващи усложнения, като независимо от адекватното лечение, както за десен крак, така и за ляв крак, е довело до по-продължителен от средностатистическите срокове период /от 9 до 12 месеца за десен крак и от 4 до 5 месеца след датата на травмата за ляв крак/ на възстановяване. Към датата на прегледа и изготвяне на КСМЕ, счупванията на дясното бедро, дясната подбедрица и левия глезен са зараснали. Поставените метални импланти са извадени. Възстановена е самостоятелната □ походка, но към момента на експертизата, вещите лица са отчетли, че е налице по-бърза умора на десен крак при продължително ходене, както и обективно скъсяване на десен долен крайник с 2 см., спрямо левия, което е наложило корекция със стелка.

Развилите се, независимо от проведеното лечение, усложнения от травмата – скъсяване на десния крак с клинични и ЕМГ данни за изразено периферно-стволово увреждане на десния фибуларен нерв /слабост и умора в същия при физическо натоварване/, следва да се приемат като такива във връзка с получените травми при ПТП, като те сами за себе си реализират критериите на медико-биологичния класифициращ признак „постоянно разстройство на здравето неопасно за живота“.

От прегледа на пострадалата А., вещите лица са установили и множество добре личащи, сравнително големи белези по долните крайници от проведените във връзка с получените травми операции. Тези белези са постоянни за цял живот, като с времето могат да се поизгладят, но не и да изчезнат. Това обстоятелство и факта, че са добре видими и множество, с което видимо загрозяват, са дали на експертите основание за извод, че от тях са реализирани медицински критерии на медико-биологичния признак „обезобразяване на части от тялото“.

На подсъдимия К. С. К., вследствие на настъпилото ПТП, са причинени следните телесни увреждания, описани в заключението на СМЕ по писмени данни:

- Охлузвания и кръвонасядания на двете подбедрици; Счупване на петната кост на дясното ходило; Навяхване на лявата глезенна става.

Получените увреждания се дължат на твърди тъпи предмети и е възможно да бъдат получени по време и начин както се сочи в предоставените материали, а именно при ПТП. Счупването на петната кост на дясното ходило е причинило на К. трайно затруднение на движенията на десния долен крайник за срок по-дълъг от 30 дни от датата на травмата.

Останалите увреждания в съвкупност са довели до временно разстройство на здравето неопасно за живота.

Двете Автотехнически експертизи от 29.03.2015 г., изследвали автомобилите „Нисан Алмера“, с рег.№ \*\*\*\*\* и „Рено Шамад“ с рег.№ \*\*\*\*\* за техническа изправност на уредбите им, свързани с безопасността на движението, са установили, че преди произшествието и двата автомобила са били технически изправни.

Заклученията на Оценителните автотехнически експертизи от 07.04.2015 г., изследвали пазарната стойност на нанесените щети по предната и дясна част на купето на л.а. „Рено Шамад“ с рег.№ \*\*\*\*\* и пазарната стойност на нанесените щети по предната и лява част на купето на л.а. „Нисан Алмера“ с рег.№ \*\*\*\*\*, са установили, че възстановяването и на двата автомобила е икономически неизгодно – ремонта струва повече от стойността на подобни некатастрофирали автомобили. Заклучението на експерта е, че и при двата автомобила са налице тотални щети, които се равняват на пазарната стойност на такива автомобили в България – 600 лв. за л.а. „Рено Шамад“ и 1500 лв., за л.а. „Нисан Алмера“.

Според заключението на комплексната медико-автотехническа експертиза /КМАТЕ/, мястото на удара /инициалния контакт/ е по протежение на пътното платно на бул. „Цветан Лазаров“ в района на кръстовището с ул. „Кап. Димитър Списаревски“ – на около 6 метра преди ориентира за посока на огледа, в лявата лента на бул. „Цветан Лазаров“, т.е. в пътната половина, предназначена за посоката на движение на лекия автомобил „Нисан Алмера“. Скоростта на движение на л.а. „Нисан Алмера“ в момента на удара е била около 109 км/час, а скоростта на движение на л.а. „Рено“ в момента на удара е била 20 км/час.

В момента, в който л.а. „Рено“ е преминал средата на пътното платно на бул. „Цветан Лазаров“ и е навлязъл в насрещната пътна половина, л.а. „Нисан Алмера“ се е намирал на около 22 метра от мястото на удара. Вещите лица са изчислили, че опасната зона за спиране на л.а. „Нисан Алмера“, в конкретната пътна обстановка, при скорост на движение 109 км/час, е била около 114 метра, при скорост на движение 50 км/ч около 34-35 метра. Опасната зона за спиране на л.а. „Рено“ в конкретната пътна обстановка при скорост на движение 20 км/ч е била около 9 метра.

Въз основа на тези изчисления, вещите лица са направили изводи, че водачът на л.а. „Рено“ К.К., е могъл да предотврати удара с л.а. „Нисан“ при условие, че е изчакал преминаването на движещия се в права посока, на път с предимство, л.а. „Нисан“ и едва след това е извършил маневрата ляв завой. Кръстовището е открито, пътят прав, хоризонтален с отлична видимост, от което следва, че за водача на л.а. „Рено“ е съществувала обективна възможност за възприемане на насрещния автомобил.

Водачът на л.а. „Нисан Алмера“ Ц. Т. С., не е имал техническа възможност да предотврати удара с л.а. „Рено“ /опасна зона за спиране при скорост на движение 109 км/ч – 114 м., отстояние на автомобила до мястото на удара в момента на навлизане на л.а. „Рено“ в насрещната пътна половина – 22 метра/. Според експертите обаче, ако скоростта на движение на л.а. „Нисан“ е била 50 км/ч, автомобилът би достигнал до мястото на удара с 0.86 сек. по-късно в сравнение с времето за достигане до мястото на удара, за което време л.а. „Рено“ би изминал около 4.8 метра, т.е. задната част на л.а. „Рено“ би отминала мястото на удара с около 0.5 метра, т.е. ако все пак настъпи удар, той би се осъществил в крайната задна част на л.а. „Рено“. Вещите лица не са се ангажирали с определяне на конкретни последици, при движение на л.а. „Нисан“ със скорост от 50 км/ч, но са категорични, че при скорост на движение от 50 км/ч, силата на удара е значително по-малка отколкото при движение със скорост 109 км/час.

Въз основа на материалите по делото и направените изчисления, вещите лица са определили и механизма на настъпилото ПТП, който са описали в задача 7 от КМАТЕ, по следния начин: На 24.03.2015 г. л.а. „Рено Шамад“, с рег.№ \*\*\*\*\* с водач К. С. К., около 17:40 ч. се движил по бул. „Цветан Лазаров“ с посока от бул. „Асен Йорданов“ към бул. „Христофор Колумб“. При кръстовището с ул. „Капитан Димитър Списаревски“ водачът спира автомобила, след което потегля от лявата лента и предприема ляв завой към ул. „Капитан Д. Списаревски“, със скорост на движение в кръстовището с около 20 км/час. В същото време по бул. „Цветан Лазаров“ в посока от бул. „Христофор Колумб“ към бул. „Асен Йорданов“, се движи л.а. „Нисан Алмера“ с рег. № \*\*\*\*\*, управляван от Ц. Т. С., със скорост на движение около 109 км/час. Последващият удар между двата автомобила е настъпил с предната челна част на л.а. „Нисан“ предимно в ляво, в предната челна- дясно странична част на л.а. „Рено“. Вследствие на удара лекия автомобил се завърта в посока обратна на часовниковата стрелка и продължава движението си по бул. „Цветан Лазаров“ в посока на движение на л.а. „Нисан“. Спира се на около 30 метра след мястото на удара, където е регистриран от органите на дознанието. Лекият автомобил „Нисан“ се отклонява надясно за своята посока на движение, преминава през десния тротоар и се спира в тревната площ. По време на движението на л.а. „Рено“ след удара, по бул. „Цветан Лазаров“, от автомобила изпада намиращия се на задната седалка пътник С. С. Д. и се плъзга по платното за движение в продължение на около 20 метра /следа 12 от скицата към протокола за оглед/. В резултат на произшествието Д. умира, а автомобилите получават описаните в автотехническите експертизи деформации.

Причините за настъпилото произшествие в случая, според експертите, не са обективни т.е. не се дължат на внезапно възникнала техническа неизправност, а са вследствие на начин на управление, възприемане на пътната обстановка и избраната скорост на движение и следователно имат субективен характер.

Медицинската част на КМАТЕ е потвърдила заключението на СМЕ на труп № 240/2015 г., като е установила същите тежки травматични и несъвместими с живота увреждания, причинени на починалия при ПТП-то С. С. Д., посочени по-горе в настоящото

решение.

Идентични с тези на КМАТЕ са и отговорите на допълнителната КМАТЕ, като в допълнение е посочено, че водачът на лекия автомобил „Нисан“ Ц.С., не би могъл да спре преди мястото на удара с л.а. „Рено“ и при условие, че скоростта му на движение е била 50 км/час /опасната зона за спиране при скорост на движение 50 км/ч – 34-35 метра, отстояние на автомобила до мястото на удара в момента на навлизане на л.а. „Рено“ в насрещната пътна половина - 22 метра/. Експертите са направили и извода, че удар между двете превозни средства /л.а. „Рено“ и л.а. „Нисан“/ не би настъпил при условие, че водачът на л.а. „Рено“ К.К. е извършил маневрата ляв завой, след преминаването на л.а. „Нисан“. При извършване на маневрата е преценил, че в тази пътна обстановка, ще успее да премине преди л.а. „Нисан“ да достигне мястото на удара. Лекият автомобил „Нисан Алмера“, управляван от Ц.С., се е движил със скорост 109 км/час, т.е. по-висока от разрешената за района на произшествието скорост.

Тази фактология първостепенният съд правилно е извел от съвкупния анализ на събраните по делото доказателства, а именно: протоколите за извършените по досъдебното производство действия по разследването /констативен протокол № К-252/24.03.2015 г. и за оглед на местопроизшествие, с приложени скица и фотоалбуми/, показанията на свидетелите К. П., С. П. А., Й. С., Р. Г. и М. К. Д., включително и прочитане показанията на последните трима свидетели от ДП, по реда на чл.281, ал.1, т.5 от НПК, становищата на вещите лица пред първоинстанционния съд, препис-извлечение от акт за смърт № 0262/25.03.2015 г., удостоверение за наследници, две АТЕ-зи, две оценителни автотехнически експертизи, Съдебнохимическа /токсикологична/ експертиза, КМАТЕ и допълнителна КМАТЕ, СМЕ № П-87/2015 г. и КСМЕ № П-310/2018 г. на С. А., СМЕ по писмени данни на К.К., СМЕ на труп № 240/2015 г., съдебнохимическо изследване № А-216/15 г., справки и справка-картон на водача Ц.С. за допуснати нарушения и наложени наказания по ЗДвП, АУАН на Ц.С., справки за съдимост на К.К. и Ц.С., както и други, относими към предмета на делото доказателства.

С жалбата по същество, както и в съдебно заседание пред въззивната инстанция, не се оспорва приетата от първоинстанционния съд фактология, а се изразява несъгласие единствено във връзка с частта на съдебния акт, касаеща анализа на виновното поведение и на двамата подсъдими, като от страна на подсъдимия К.К. се твърди, че вината за настъпилото ПТП е на подсъдимия Ц.С., тъй като последния, в нарушение на правилата за движение по пътищата, управлявал автомобила си в града със скорост от 109 км/ч, при разрешена скорост - 50 км/час, поради което сам се е поставил в невъзможност да реагира адекватно при създалата се ситуация и така е допринесъл за настъпването на ПТП с тежки последици за пострадалите.

От своя страна твърдението за невиновност на подсъдимия Ц.С., защитникът му обосновава със заключението на КМАТЕ, че при предприетия от К. ляв завой, автомобила му се намирал на 22 метра от колата на С., т.е., попадал в опасната зона за спиране, следователно ударът е бил непредотвратим, дори и С. да е управлявал автомобила с 50

км/час.

Спорните въпроси по делото са с каква скорост се е движил лекия автомобил, управляван от подсъдимия С., дали подсъдимият К. е спазил правилата за движение по ЗДвП, дали е бил длъжен да предвиди незаконосъобразното поведение на другите участници в движението и могли ли са да предотвратят удара или не, с оглед отговорността им по обвинението в непредпазливо престъпление.

Безусловната необходимост от специални знания в областта на науката и техниката по тези въпроси, е предпоставила необходимостта от ползване на компетентна експертна оценка на съществуващите фактически данни, изведени от доказателствените източници - протоколите за оглед на местопроизшествие, фотоснимки, свидетелски показания, съдебно-медицинска, авто-технически експертизи и други, за изясняване на възникналите въпроси, свързани с механизма на причинения вредоносен резултат, което и първоинстанционният съд резонно е сторил изслушвай К. С.новището на вещите лица, изготвили назначените на досъдебното производство експертизи.

С оглед събраните по делото доказателства, настоящата инстанция намира за неоснователни оспорените от защитниците на подсъдимите изводи на решаващия съд, за вината на двамата подсъдими, в настъпването на ПТП-то, които се свеждат до следното: Според защитника на подсъдимия К., този подсъдим е невиновен, защото подсъдимият С. управлявал автомобила си в града със скорост от 109 км/ч, при разрешена такава от 50 км/час, а К. не бил длъжен да се съобразява с незаконосъобразното поведение на С., като участник в движението. От своя страна защитникът на подсъдимия С. твърди невиновност на този подсъдим в настъпването на ПТП-то, тъй като подсъдимият К. предприемайки завой наляво, не бил изчакал преминаването на управлявания от С. л.а. „Нисан Алмера“.

Във връзка с тези възражения, относно скоростта на движение на л.а. „Нисан Алмера“, управляван от подсъдимия С., мястото на извършената от подсъдимия К. маневра и пресичане на автомобила „Рено Шамад“, както и мястото на инициалния удар между участвалите в ПТП-то автомобили, професионален отговор са дали вещите лица в заключенията на назначените в хода на досъдебното производство КМАТЕ и допълнителната КМАТЕ, в които експертите са застъпили становището, че ударът е бил предотвратим, при условие, че и двамата участници в ПТП-то, са били спазили предвидените в ЗДвП правила – ако водачът на л.а. „Рено“ К.К. би извършил маневрата ляв завой, след изчакване преминаването на л.а. „Нисан Алмера“, а съответно подсъдимият С., ако бе управлявал автомобила си „Нисан“ с разрешената за населени места скорост.

Изготвилите заключенията по тези съдебни експертизи вещи лица, имайки предвид целия доказателствен материал по делото, подробно описания механизъм на телесните увреждания на пострадалите Д. и А., при възприетия от тях динамичен модел на контакт между пострадалите и процесните автомобили, компетентно доказват, че подсъдимите К.К. и Ц.С. са управлявали автомобилите си, съответно „Рено Шамад“ и „Нисан Алмера“, движейки се по бул. „Цветан Лазаров“, но в противоположни посоки. Подсъдимия К. се е движил в посока от бул.„Асен Йорданов“ към бул.„Христофор Колумб“,

а подсъдимият С. – в обратната посока - от бул.“Христофор Колумб“ в посока към бул.“Асен Йорданов“, като управлявал автомобила „Нисан Алмера“ със скорост по-висока от разрешената за района на произшествието - около 109 км/час.

Според експертните изчисления, скоростта на движение на управлявания от подсъдимият К. л.а. „Рено Шамад“, по време на предприетата от него маневра „завой наляво“ в кръстовището на бул. „Цветан Лазаров“ и ул. „Капитан Димитър Списаревски“, е била 20 км/час. В момента на навлизане на л.а.„Рено Шамад“ в кръстовището и навлизането му в насрещната пътна половина на бул.„Цветан Лазаров“, л.а. „Нисан Алмера“, движещ се със скорост от около 109 км/час, се е намирал на около 22 метра от мястото на удара. Опасната зона за спиране на л.а. „Нисан Алмера“, в конкретната пътна обстановка, при скорост на движение 109 км/час, е била около 114 метра, а при скорост на движение 50 км/ч около 34-35 метра, а опасната зона за спиране на л.а. „Рено“ в конкретната пътна обстановка при скорост на движение 20 км/ч е била около 9 метра.

Според заключението на КМАТЕ, ударът между двата автомобила е настъпил по протежение на пътното платно на бул. „Цветан Лазаров“ в района на кръстовището с ул. „Кап. Димитър Списаревски“- в лявата лента на бул.„Цветан Лазаров“, т.е. в пътната половина, предназначена за посоката на движение на лекия автомобил „Нисан Алмера“, като удара между двата автомобила е бил почти челен - в предната челно-лява част на л.а. „Нисан“ и в предната челно- дясно странична част на л.а. „Рено“.

Въз основа на тези изчисления, извода на вещите лица е, че подсъдимият К.К., като водач на л.а. „Рено“ е могъл да предотврати удара с л.а. „Нисан“, при условие, че е изчакал преминаването на движещия се в права посока, на път с предимство, л.а. „Нисан“ и едва след това да е извършил маневрата ляв завои. Дори и л.а.„Нисан Алмера“ да се е движил с 50 км/час, ударът с л.а.„Рено“ е щял да се случи, защото при изчислена опасна зона от около 34-35 метра при скорост 50 км/ч. на л.а. „Нисан“, при навлизане на лекия автомобил „Рено“ в кръстовището, л.а. „Нисан“ е бил само на 22 метра отстояние, от което следва, че подсъдимият С. не е имал техническа възможност да спре преди мястото на удара с л.а. „Рено Шамад“ и да го предотврати.

Ето защо, твърдението на защитника на подсъдимия К., че последният не е бил длъжен да предвиди незаконосъобразното поведение на другия участник в движението – подсъдимият С., изразяващо се в управление на л.а. „Нисан“ в населено място с превишена скорост, е неоснователно и не се споделя от настоящата съдебна инстанция. Това е така, защото самият К. е нарушител на установените в ЗДвП правила – чл.25, ал.1 и чл.37, ал.1 от ЗДвП и така е станал независим съизвършител на процесното ПТП.

Разпоредбата на чл.25, ал.1 от ЗДвП задължава водачите на МПС, при предприемане на предвидените в ЗДвП маневри, да се убедят, че няма да създадат опасност за участниците в движението, които се движат след него, преди него или минават покрай него и да извършат маневрата, като се съобразяват с тяхното положение, посока и скорост на движение, а разпоредбата на чл.37, ал.1 от ЗДвП задължава водача на завиващото наляво

нерелсово пътно превозно средство, при завиване наляво за навлизане в друг път, да пропусне насрещно движещите се пътни превозни средства.

С оглед конкретната пътна обстановка – открито кръстовище, прав открит пътен участък, с неограничена видимост, от фактически К. С. ана се установява, че за подсъдимия К., като водач на л.а. „Рено“ е съществувала обективна възможност за възприемане на насрещно движещия се л.а. „Нисан“, като опасност за движението, от момента, в който К. е предприел маневра „завой наляво“ с включване в движението - в посока от бул. „Христофор Колумб“ в посока към бул. „Асен Йорданов“.

По отношение на подсъдимия Ц. Т. С., след анализ на доказателствата по делото касателно участието на този подсъдим в ПТП-то, заключението на експертите, изготвили КМАТЕ е, че ако скоростта на движение на л.а. „Нисан“ е била 50 км/ч, автомобилът би достигнал до мястото на удара с 0.86 секунди по-късно в сравнение с времето за достигане до мястото на удара, за което време л.а. „Рено“ би изминал около 4.8 метра, т.е. задната част на л.а. „Рено“ би отминала мястото на удара с около 0.5 метра, т.е. ако все пак настъпи удар, той би се осъществил в крайната задна част на л.а. „Рено Шамад“. Вещите лица не са се ангажирали с определяне на конкретни последици, при движение на л.а. „Нисан“ със скорост от 50 км/ч, но са категорични, че при скорост на движение от 50 км/ч, силата на удара би била значително по-малка отколкото при движение със скорост 109 км/час.

Кредитирайки заключенията на КМАТЕ и допълнителната такава, извода на първоинстанционният съд за съпричастността на подсъдимия Ц.С. към настъпилото ПТП е правилен. Този подсъдим, като водач на л.а. „Нисан Алмера“, е нарушил разпоредбата на чл.21, ал.1 от ЗДвП, забраняваща на водачите на моторни превозни средства да превишават скоростта на движение на пътното превозно средство в населено място над 50 км/час и така е станал втория независим съизвършител на процесното пътно-транспортно произшествие.

При технически изправни моторни-превозни средства /съгласно двете АТЕ/, причините за настъпилото произшествие, според вещите лица, изготвили КМАТЕ, в случая не са обективни, т.е. не се дължат на внезапно възникнала техническа неизправност, а са вследствие на начин на управление, възприемане на пътната обстановка и избраната скорост на движение и следователно имат субективен характер.

Правомерното поведение на водачите на МПС предполага стриктно съблюдаване правилата за движение по пътищата и в частност скоростта на управление на МПС, позволяващи им възможност във всеки един момент да намалят или спрат превозното си средство при възникване на опасност на пътя. Избраното от подсъдимите поведение, като участници в движението водачи на леки автомобили, при което удара е бил непредотвратим, ги е поставило в невъзможност да избегнат настъпването на общественоопасните последици.

Допуснатите от подсъдимите нарушения на задълженията като участници в движението са получили адекватна правна оценка. Правилно съдът е констатирал, че неправомерното им поведение е в причинно-следствена връзка с настъпилите



общественоопасни последици и е отчел техния принос при определяне конкретната тежест на престъплението.

Управлявайки технически изправни автомобили, с придобитите от тях съответни квалификации и свидетелства за правоуправление /макар към датата на ПТП-то подсъдимият С. да е бил с отнето СУМПС/, но нарушавайки горецитираните правила за движение по пътищата, подсъдимите К. и С., сами са се поставили в положение на създаващи опасност за живота и здравето на другите участници в движението. Подсъдимият К., управлявайки л.а. „Рено Шамад“ и предприемайки маневра „завой наляво“, с навлизане в насрещната пътна лента за движение, като преди да започне маневрата не се е убедил, че няма да създаде опасност за участниците в движението – в случая насрещно движещия се л.а. „Нисан Алмера“, управляван от подсъдимия С. и не се е съобразил с неговото положение, посока и скорост на движение, а също и че при извършване на тази маневра, макар и да е бил длъжен, не е пропуснал движещия се по път с предимство л.а. „Нисан Алмера“, движещ се по нея, който пък от своя страна бил управляван от подсъдимия С., със скорост, превишаваща максимално разрешената такава за движение в населено място, а именно с около 109 км./час. В резултат на несъответстващото на задълженията по чл.25, ал.1 от ЗДвП и по чл.37, ал.1 от ЗДвП, поведение на подсъдимия К. С. К. и несъответстващото на задълженията по чл.21, ал.1 от ЗДвП, поведение на подсъдимия Ц. Т. С., изразяващо се в нарушения на цитираните разпоредби, е причинено произшествието, при което е настъпил удар между двата автомобила, вследствие на който са настъпили смъртта на пострадалия С. С. Д. и причинени телесните повреди на пострадалата С. П. А..

Въз основа на изложените по-горе и възприети от въззивната инстанция фактически положения се налага правният извод, че подсъдимите К. и С. са осъществили от обективна и субективна страна състава на престъплението по чл.343, ал.4, вр.ал.3, пр.4 и 5, б.„б“, пр.1, вр.ал.1, б.„б“ и „в“, пр.1, вр.чл.342, ал.1, пр.3 от НК, а за подсъдимия С. и по пр. последно на чл.343, ал.3 от НК, за което са обвинени, тъй като на 24.03.2015 г., около 17:40 ч., подсъдимият К., при управление на л.а. „Рено Шамад“ с рег.№ \*\*\*\*\*, в гр.София, по бул.„Цветан Лазаров“ с посока на движение от бул.„Асен Йорданов“ към бул.„Христофор Колумб“, в района на кръстовището, образувано с ул.„капитан Димитър Списаревски“, нарушил правилата за движение, визирани чл.25, ал.1 и чл.37, ал.1 от ЗДвП, като при извършване на маневра „завой наляво“ от бул.„Цветан Лазаров“ към ул.„кап. Димитър Списаревски“ в нарушение на горните правила за движение, не пропуснал насрещно движещия се по път с предимство лек автомобил „Нисан Алмера“ с ДК № \*\*\*\*\* с посока на движение от бул. „Христофор Колумб“ към бул. „Асен Йорданов“, управляван от подсъдимия Ц.С., който пък в нарушение на чл.21, ал.1 от ЗДвП, е управлявал лекия автомобил със скорост от 109 км/час, вместо разрешената за населено място от 50 км/час и така и двамата реализирали ПТП и причинили смъртта на возещия се на задната седалка в л.а. „Рено Шамад“ пътник - С. С. Д., поради получените от последния тежки увреждания, несъвместими с живота му /описани в СМЕ на труп/, както и четири средни телесни повреди /описани в СМЕ/ на возещата се на предната дясна седалка в л.а. „Рено Шамад“ - С. П. А.,

имащи за последица трайно затруднение движенията на А. за срок над 30 дни, „постоянно разстройство на здравето, неопасно за живота“, както и „обезобразяване на части от тялото“.

В качеството си на водачи на МПС, допуснатите от подсъдимите нарушения на правилата за движение по пътищата, визирани в цитираните разпоредби на ЗДвП, са в пряка и непосредствена причинно-следствена връзка с настъпилото ПТП и с последвалия вредоносен съставомерен резултат – смъртта на пострадалия С. С. Д. и четирите средни телесни повреди на С. П. А. и обезобразяването на части от тялото на последната.

От обективна страна, налице е и независимо съизвършителство между двамата подсъдими, тъй като в следствие на нарушените от всеки един от тях правила за движение по пътищата се е стигнало до описания удар между двата автомобила - участници в ПТП-то и съответно до причинения престъпен резултат - смъртта на пострадалия Д., вследствие на травматичните, несъвместими с живота увреждания, установени по експертен път (СМЕ на труп и КСМАТЕ), получени от последния при изпадането му от л.а. „Рено“ и плъзгане на тялото му по платното за движение в продължение на около 20 метра, както и четирите телесни повреди на долните крайници на С. П. А., вследствие на причинените □ удари и притискане от деформиращи се части на интериора на автомобила върху долните □ крайници, след ПТП-то, установени по експертен път от СМЕ № П-87/2015 г. и Комплексна СМЕ № П-310/2018 година.

По несъмнен начин е установен и другия обективен признак-причинно-следствената връзка между деянията и причинената смърт на пострадалия Д. и телесните повреди на А.: престъпният резултат е настъпил вследствие изпълнителните деяния на подсъдимите, а именно неспазването на правилата за движение по пътищата, визирани по-горе.

От субективна страна, характеристиките на поведението на подсъдимите сочат на несъзнавана непредпазливост по смисъла на чл.11, ал.3 от НК, клоняща към нейната разновидност - небрежност, както правилно е приел първостепенния съд. В конкретната ситуация последиците от деянието са били предвидими и за двамата подсъдими, но в съзнанието им не е съществувала представа за тяхното настъпване. Те нито са ги искали, нито са ги допускали, макар че обективно са били длъжни, с оглед спазване разпоредбите на ЗДвП, да ги предвидят и да ги предотвратят, поради което и доводите им, че деянията им са невиновни, са неоснователни. Това би станало, ако и двамата бяха управлявали автомобилите си в съответствие с изискванията на ЗДвП, съответно подсъдимия С. - със скорост в рамките на допустимата за населеното място, а подсъдимият К. – да предприеме извършването на маневра „завой наляво“ с изискуемото по закон повишено внимание в района на описаното по-горе кръстовище, пропускайки насрещно движещия се л.а. „Нисан Алмера“, управляван от подсъдимия С..

С оглед заключението на КМАТЕ, удар между двете превозни средства /л.а. „Рено“ и л.а. „Нисан“/ не би настъпил при условие, че водачът на л.а. „Рено“, К.К. е извършил маневрата ляв завой, след преминаването на л.а. „Нисан“. При извършване на маневрата обаче, подсъдимият К. е преценил, че в тази пътна обстановка, ще успее да

премине преди л.а. „Нисан“ да достигне мястото на удара. Така подсъдимият К. сам се е поставил в невъзможност да избегне инцидента, отнемайки предимството на движещия се по път с предимство друг водач. Освен това, правия участък, добрата видимост и отличната пътна настилка /суха с асфалтово покритие и добре видими маркировки/ са били достатъчна предпоставка подсъдимият К., своевременно да възприеме движещия се в насрещното платно направо автомобил „Нисан Алмера“, като съобрази „посоката“ и най-вече „скоростта му на движение“ /в частност движението на последния с превишена скорост/.

От своя страна, подсъдимият С., чрез управлението на л.а. „Нисан Алмера“ с превишена скорост, сам се е поставил в невъзможност да избегне настъпването на тежките съставомерни последици.

Нарушението на правилата за движение по ЗДвП - управление с превишена скорост от 109 км/ч. - два пъти по-висока от максимално разрешената за населено място, е в причинна връзка с настъпилите съставомерни последици /независимо от заключенията на КМАТЕ и ДКМАТЕ, че и дори да беше управлявал автомобила с 50 км/ч. удар пак би настъпил/. Ударът при скорост от 109 км/ч. е бил със значителна кинетична енергия, което е довело и до сериозните деформации в автомобилите-участници в ПТП и до фаталния смъртен изход за пътниК. С. Д. и телесните повреди на пътничката С. А.. Поради това, първоинстанционният съд правилно е приел, че в случай, че подсъдимият С. бе управлявал автомобила с допустимата максимална скорост от 50 км/ч. и дори да бе настъпило ПТП, то последното би било със значително по-лек инициален удар, а именно в крайната задна дясна част, областта около мигачи и габарити. Първият съд се е позовал на неангажиращото становище на експертите относно вида на последиците в този случай и е приел, че в конкретния случай, евентуална локализация на удар в тази крайна задна част с по-ниска скорост не би причинил съставомерни последици и поради това не би било налице престъпление по транспорта „свързано с причиняване на смърт и телесна повреда. Предната челно-дясна странична част на лек автомобил „Рено Шамад“ е откъм мястото, където са се намирали пострадалите. Не би било така при удар в крайната задна дясна част на същия автомобил. Поради това, съдът правилно е приел, че нарушението на правилата за движение /управлението с превишена скорост/ от страна на подсъдимия С. е в пряка причинна връзка с процесното тежко ПТП със съставомерните последици. Дори ако при разрешената скорост е било настъпило ПТП, то последното би било значително по-леко и без тези тежки последици.

За извършените от подсъдимите К.К. и Ц.С. престъпления по чл.343, ал.4, вр.ал.3, пр.4 и 5, б.„б“, пр.1, вр. ал.1, б.„б“ и „в“, пр.1, вр.чл.342, ал.1, пр.3 от НК, а за подсъдимия С. и по пр. последно на чл.343, ал.3 от НК, законодателят е предвидил наказание „лишаване от свобода“ за срок от 3 до 15 години.

Като смекчаващи вината на подсъдимия К. обстоятелства, съдът е отчетел чистото му съдебно минало и трудовата му ангажираност, но като отегчаващо обстоятелство е отчетено по-съществения му принос в настъпването на ПТП-то, тъй като при непредприемане на тази маневра не би се създавала опасната пътна ситуация.

Като смекчаващо вината на подсъдимия С., съдът е отчел относително по-малкия дял за настъпване на събитието, но като отегчаващо такова съдът правилно е приел факта, че към датата на ПТП-то на същият е било отнето СУМПС.

Макар и да не е изложил подробни мотиви в тази насока, решаващият съд правилно е отмерил наказанието му при условията на чл.55 от НК. Наред с установените индивидуализиращи отговорността на подсъдимите обстоятелства съдът правилно е взел предвид и новонастъпилото такова, а именно изтеклия продължителен период от настъпилото ПТП до постановяването на съдебния акт – 6 години, по причини извън процесуалното поведение на подсъдимите, които през това време са търпели мерки за процесуална принуда. При това положение, дори най-лекото наказание, отмерено по реда на чл.54 от НК, би се оказало несъразмерно тежко, с оглед постигане целите на чл.36 от НК. Поради това, първостепенният съд, прилагайки разпоредбата на чл.55, ал.1, т.1 от НК, правилно е определил размера на наказанията им „лишаване от свобода“ под законоустановения 3-годишен минимум, предвиден в чл.343, ал.3, б „б“ от НК.

Съобразявайки по-съществената роля на подсъдимия К. в причиняване на пътно-транспортното произшествие /съгласно КМАТЕ/ от една страна и неспособността на подсъдимия С. и обремененото му съдебно минало, от друга, съдът е определил наказание 2 години и 11 месеца „лишаване от свобода“ за подсъдимия К. и 2 години и 6 месеца „лишаване от свобода“ за подсъдимия С..

Предвид така индивидуализираното на подсъдимия К. наказание, преценката на контролираната инстанция за приложението на чл.66, ал.1 от НК и отлагане изпълнението на наказанието му за срок от 3 години е правилна и се споделя от настоящата инстанция, предвид наличието на материалноправните предпоставки за приложение на института на условното осъждане. Тук следва да се отбележи, че прилагайки института на условното осъждане по отношение на подсъдимия К., първоинстанционният съд е подложил на внимателна преценка както степента на обществената опасност на деянието на подсъдимия, като извършител на престъпление, причинило смърт (макар и по непредпазливост), така и личностовите му качества, като необходима основа за конкретната преценка най-напред на плоскостта на личното въздействие и превенция, а след това и на плоскостта на постигане на този ефект върху другите членове на обществото (Р. № 905/11.01.2008г. на І н.о. на ВКС по н.д. № 659/07г.).

С оглед обстоятелството, че подсъдимият С. е извършил процесното непредпазливо престъпление в изпитателния 3-годишен срок от наложеното му на 20.03.2014 г., по НОХД № 79/2014 г. на Окръжен съд Благоевград, наказание „лишаване от свобода“ за срок от 1 година, за престъпление по чл.242, ал.1, б. „д“ от НК, то правилно първоинстанционният съд е отсъдил наложеното му наказание от 2 години и 6 месеца „лишаване от свобода“ да бъде изтърпяно ефективно, при първоначален „строг“ режим, на основание чл.57, ал.2, вр.ал.1, т.3 от НК, доколкото С. се е укривал в хода на наказателното производство. Предвид това обстоятелство и при спазване на нормата на чл.68 от НК, правилно първоинстанционният съд, е постановил подсъдимият С. да изтърпи и половината от наказанието по НОХД № 79/2014 г. на ОС- Благоевград, а именно „лишаване от свобода“

за срок от 6 месеца.

Наложените на подсъдимите К. и С., на основание чл.343г, вр.чл.37, ал.1, т.7 от НК, наказания лишаване от право да управляват МПС, съответно за подсъдимия К. за срок от 2 години, считано от влизане на присъдата в сила, а за подсъдимия С. – за срок от 3 години, считано от влизане на присъдата в сила, също са правилни, справедливи и съответни на извършените от тях престъпления. Същите са съобразени и с разпоредбата на чл.49, ал.2 и 3 от НК. В тази връзка претенцията на защитника на подсъдимия С. за намаляване на наложеното на този подсъдим наказание „лишаване от правоуправление“ от 3 години на 2 години, се явява неоснователна.

Законосъобразно, спазвайки императивната разпоредба на чл.343г от НК и в съответствие с материалния закон, първоинстанционният съд е наложил и кумулативното наказание „лишаване от правоуправление на МПС“, за срок от 3 години, защото на подсъдимия, за извършеното от него престъпление, е наложено ефективно наказание „лишаване от свобода“, за срок от 2 години и 6 месеца, като на основание чл.68 от НК, към него е прибавено и половината от наказанието по НОХД № 79/2014 г. на ОС- Благоевград, а именно „лишаване от свобода“ за срок от 6 месеца. Съобразно разпоредбата на чл.343г, тази санкция се налага кумулативно, тоест на съда не е предоставена преценката дали да наложи или не това наказание. Искането за неговото намаляване не може да бъде удовлетворено по съображения от правно естество. При налагане на наказание лишаване от право по чл.343г, във връзка с чл.37, ал.1, т.7 от НК, заедно с наказание „лишаване от свобода“, неговият срок не може да бъде по-кратък от срока на лишаването от свобода, тъй като правилото на чл.49, ал.3 от НК не предвижда възможност осъденият да може да се ползува от правата, от които е лишен, преди да е изтърпял наказанието лишаване от свобода. В този смисъл е и тълкуването на закона, дадено в раздел III на тълкувателно решение № 61/80 на ОСНК, Постановление № 1 от 1983 на Пленума на ВС, Решение № 23-1988-ОСНК, Решение № 212-1087-3 н.о., Решение № 306-1985-3 н.о. и други. Следователно съдът, като е наложил наказание лишаване от посоченото право за срок от 3 години при наложеното наказание чл.343, ал.4, вр.ал.3, пр.4 и 5, пр.предпоследно, б.“б“, пр.1, вр.ал.1, б.“б“ и „в“, пр.1, вр.чл.342, ал.1, пр.3 от НК, от 3 години лишаване от свобода, е постановил присъдата в съответствие с материалния закон. Евентуалното намаляване на размера на наказанието лишаване от правоуправление на МПС ще е в противоречие с материалния закон. По тези съображения въззивната инстанция счита, че коментираните наказания са справедливи и не са налице предпоставките на чл.337, ал.1 т.1 от НПК за намаляване размера на това наказание.

Наложено на подсъдимия С. кумулативно наказание по чл.343г от НК, правилно СГС е съобразил с обстоятелството, че макар и към датата на престъплението да е бил неспособен, поради отнетото му СУМПС, през 2016 г. С. е възстановил правоспособността си /видно от приложените по делото справки от КАТ-СДВР/. Това е така, защото към датата на пътно-транспортното произшествие, подсъдимият С. е бил неспособен водач на МПС, тъй като издаденото му свидетелство за управление на

МПС № 274165950, за категории „А“, „М“ и „В“ от 05.05.2004 г., му е било отнето за 3 месеца по административен ред с НП № 330776/03.07.2012 г., в сила от 15.01.2015 година. Междувременно, валидността на СУМПС на подсъдимия С., е изтекла на 15.05.2014 г. и не е продължавана / видно от Справки за наложени наказания, Писмо, рег. № 4332р-13188/10.07.2015 г. на н-к ОПП-СДВР и др/. На 08.06.2015 г. СУМПС е възстановено на подсъдимия С. – обстоятелство, което не променя факта, че по време на ПТП-то е бил неспособен водач на МПС, но първоинстанционният съд правилно е приел, че това обстоятелство е основание за приложението на предвиденото в чл.343г, вр. чл.37 от НК, кумулативно наказание „лишаване от правоуправление на МПС“

При служебната проверка на обжалваната присъда въззивният съдът констатира, че първостепенният не се е произнесъл по въпроса със сторените по делото разноски, като предвид изхода на делото, не ги е възложил в тежест на осъдените подсъдими. Този пропуск обаче е поправим, чрез постановяване на определение от първоинстанционния съд по реда на чл.306, ал.1, т.4 от НПК, поради което и не се налага изменение на присъдата.

При извършената цялостна служебна проверка въззивният съд не намира причини за отмяна или изменение на първоинстанционният съдебен акт, поради което същият следва да бъде потвърден.

По изложените съображения и на основание чл.338 вр. чл.334, т.6 от НПК, Софийски апелативен съд, НО, 4-ти състав

## **РЕШИ:**

**ПОТВЪРЖДАВА** присъда от 18.01.2021 г. постановена по НОХД № 1642 / 2020 г., на Софийски градски съд, Наказателно отделение, 22-ри състав.

Решението подлежи на обжалване и протест пред Върховния касационен съд в 15-дневен срок от съобщаването му на страните.

**Председател:** \_\_\_\_\_

**Членове:**

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_