

РЕШЕНИЕ

№ 36

гр. Пловдив , 14.07.2021 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ПЛОВДИВ, 1-ВИ НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ в
публично заседание на десети юни, през две хиляди двадесет и първа година в
следния състав:

Председател:	Христо Ив. Крачолов
Членове:	Иван Хр. Ранчев
	Веселин Г. Ганев

при участието на секретаря Нина Б. Стоянова
в присъствието на прокурора Ваня Тонева Христова (АП-Пловдив)
като разгледа докладваното от Веселин Г. Ганев Въззивно наказателно дело
от общ характер № 20215000600263 по описа за 2021 година

Производство по Глава 21 НПК.

С присъда №260004/24.09.2020г., постановена по НОХД № 268/2020г. по
описа на Окръжен съд- * подс.Н. Г. В. е бил признат за виновен в това, че на
16.12.2017г. в района на второкласен

републикански път- *- * —* при управление на

МПС- л.а.“**“ е нарушил чл.21 ал.2 от ЗДП като се е движел със скорост от 96
км/ч при въведена с пътен знак забрана да не се превишава 60 км/ч, чл.42 ал.1
т.2 от ЗДП, чл.42 ал.2 т.2 и т.3 ЗДП и чл.43 т.4 от ЗДП и по непредпазливост е
причинил смъртта на Д. А. Д. и средни телесни повреди на П. Т. Д., А. Д. Д. и
на В. Т. К., поради което и на основание чл.343 ал.4 вр.ал.3 б.б вр.чл.343 ал.1
б.б и б.в вр.чл.342 ал.1 вр.чл.58а ал.1 вр.чл.54 НК е бил осъден на три години
лишаване от свобода, изпълнението на което е било отложено за изпитателен
срок от пет години на основание чл.66 ал.1 НК.

На основание чл.343г вр.чл.37 ал.1 т.7 от НК подс.Н. Г. В. е бил лишен от
право да управлява МПС за срок от пет години.

Присъдата е била протестирана от Окръжна прокуратура- *

относно размера на наказанието лишаване от свобода с оплакване за явна

несправедливост като занижено, поради което се иска изменението ѝ като се увеличи това наказание на шест години и шест месеца и след редукцията по чл.58а ал.1 НК се наложи на подс.Н.В. наказание лишаване от свобода за срок от четири години и четири месеца, което да се изтърпи при първоначален общ режим на основание чл.57 ал.1 т.3 от ЗИНЗС.

Недоволни от присъдата са останали и частните обвинители П. Т. Д., А. Д. Д. и П. Д. Д., които са я обжалвали чрез повереника си адв.А.Б. като несправедлива и считат за занижени наложените на подсъдимия Н.В. наказания, поради което молят да се измени като се увеличи наказанието лишаване от свобода на девет години и съответно се редуцира по чл.58а ал.1 НК, както и да се определи по-дълъг срок на лишаването от свобода.

Жалба против присъдата е постъпила и от частните обвинители Н. А. Ч. и П. СТ. Д. чрез повереника им адв. М.З., които също са недоволни от срока на наказанието лишаване от свобода, поради което искат да се измени и на подсъдимия се наложи наказание в средния предвиден от закона размер или делото да се върне за ново първоинстанционно разглеждане.

Пловдивският апелативен съд, след като обсъди доводите на страните и провери изцяло правилността на постановената присъда, приема за установено следното:

Протеста и жалбите на частните обвинители са процесуално допустими, а разгледани по същество са неоснователни.

Съдебното следствие пред окръжния съд е протекло като съкратено по реда на диференцираната процедура по чл.371 т.2 НПК, при което подс.Н.В. е признал изцяло изложените в обстоятелствената част на обвинителния акт факти и е дал съгласие да не се ангажират доказателства за тях. И според въззивната инстанция събраните на досъдебното производство доказателствени материали позволяват да се приемат за установени по категоричен начин следните фактически обстоятелства: Подсъдимият Н. Г. В. е правоспособен водач на МПС, притежава СУМПС под № * от * год. с валидност по медицински причини до 24.02.2021 год. и е с придобити категории за управление на МПС - „В“, „А“ и „М“. Води се на отчет в с-р „КАТ“ при ОД на МВР- *.

На 16.12.2017 год. рано сутринта подсъдимия Н. Г. В. заедно със свидетелите В. Т. К., В. Р. Т., А. И. С., Д. А. Н., както и с майката на В.Т.-живущи в гр. * и с. *, общ. * и колеги в завод „*“ - *, посетили свинеферма на фирма „*“, находяща се между с. *, общ.* и с. * общ. *. Шестимата отишли до свинефермата с два леки автомобила, единият бил собственост и управляван от Н. Г. В. - л.а. марка “*” с рег. №*, а другият бил собственост и управляван от свидетеля В. Р. Т. - л.а. марка “*“. Към управлението от подсъдимия В.

автомобил имало прикачено и товарно ремарке с рег. № *. В свинефермата подсъдимия В. и свидетеля Т. закупили по едно заклано прасе, след което и двете прасета ги натоварили в товарното ремарке, прикачено към автомобила на подсъдимия В.. След натоварването на стоката малко преди 09:00ч., всички лица в двата автомобила потеглили за гр. *. В лекия автомобил марка “*” с рег. № * отпред до водача подсъдимия В. се возил свидетелят В. К.. Останалите четирима свидетели Т., С., Н. и майката на Т. пътували в лекия автомобил марка „*“. Подсъдимият В. се движил пред автомобила на свидетеля Т.. Двата автомобила се движили в посока изток-запад на главен второкласен републикански път 11-57, имащ обозначение *-*-. Подсъдимият В. карал доста бързо по пътя, като успял да отиде много по-напред от автомобила на свидетеля Т.. По това време по пътя имало натоварен автомобилен трафик и в двете посоки. Било съботен ден, рано сутринта. Температурата на въздуха била около 5 градуса, влажността на въздуха била 90%, нямало валежи, но имало роса по пътя. Видимостта била нормална и добра за сезона. На главният път още преди с. * подсъдимия В. изпреварил два автомобила, като по този начин успял да се изгуби от погледа на свидетеля Т.. Преминавайки след с. * свидетеля К. казал на подсъдимия В. да кара малко по-бавно, но последният не намалил скоростта на управлението от него автомобил. По този пътен участък имало обозначения за извършване на ремонтна дейност. Имало ограничения с поставени за целта пътни знаци В26 за максимално допустимата скорост на движение. В посока гр. * ограничението било от максимум 60 км/ч, а в посока с. * ограничението било от максимум 40 км/ч. Платното за движение се състояло от две ленти за движение, разделени с единична прекъсната линия тип „М 3“.

На този прав пътен участък между с. * и гр. * на км.2+000 от второкласен републикански път 11-57 *-*-, подсъдимия В. предприел маневра изпреварване на движещ се пред него в посока запад, в неговата пътна лента за движение лек автомобил. За целта подсъдимия В. навлезнал в насрещното южно пътно платно с лекия автомобил марка „*“ с рег. № * и прикаченото за него товарно ремарке с рег. №*.

Подсъдимият управлявал автомобила си със скорост от около 96 км/ч. Извършвайки маневрата изпреварване на движещия се пред него лек автомобил, подсъдимия В. забелязал, че непосредствено пред изпреварвания от него автомобил се движи лекотоварен автомобил/бус, а пред буса се движел друг лек автомобил. В същото това време, в насрещната лента за движение в посока запад-изток се движел лек автомобил марка „*“ с рег. № *, управляван от пострадалия Д. А. Д. от гр.*, обл. *. На пасажерското място до него била съпругата му св. П. Т. Д., а на задната седалка, непосредствено зад шофьора Д. Д., се намирал сина му св. А. Д. Д.. Тримата отивали на гости в с. *общ. *. Пострадалия Д. Д. управлявал автомобила си със скорост от около 82 км/ч. Двата автомобила „*“ и „*“ в този момент се оказали един срещу друг, в южната пътна лента, в лентата за движение на л.а. м.,*“, като в момента в който л.а.“*“ навлезнал в насрещната за него пътна лента отстоянието му до л.а.“*“ било на 187.15 м. Предвид правата геометрия на пътния участък,

водачите им към този момент са се възприемали взаимно. Виждайки, че срещу него идва лек автомобил и че няма да може да извърши маневрата изпреварване на трите последователни автомобила, подсъдимия В. задействал аварийно спирачната система на лекия автомобил „*“, с цел да спре и да успее да се мушне в колоната на изпреварваните от него автомобили. Виждайки навлизането в неговата пътна лента за движение на л.а. „*“, пострадалия Д. Д. също задействал аварийно спирачната система на лекия си автомобил * с цел да се опита да спре автомобила си преди доближаването до него на л.а. „*“. При аварийното задействане на спирачната система на л.а. „*“ от наличната скорост на движение към този момент на автомобила, прикаченото за него товарно ремарке се разиграло, което пък не дало възможност на подсъдимия В. да успее да се прибере между някой от изпреварваните от него автомобили. При това движение един срещу друг на л.а. „*“ и л.а. „*“ последвал челен удар между двата автомобила, изцяло в южната лента за движение на лек автомобил марка „*“, като към момента на настъпване на удара между двете МПС-та, скоростта на движение на л.а. „*“ е била от 22.17 км/ч, а скоростта на движение на л.а. „*“ е била от 36.36 км/ч. В резултат на удара двата автомобила продължили да се движат аварийно, съответно със скорост след удара от 3.17 км/ч за л.а. „*“ и от 15.29 км/ч за л.а. „*“, като след удара между л.а. марка „*“ и л.а. марка „*“, последният е ротирал около вертикалната ос прекарана през масовия му център в посока обратно на часовниковата стрелка /поглед отгоре/, като масовия му център е изминал разстояние около 1.84 м. и се е установил в покой с предни състави, сочещи посока североизток, както е бил фиксиран в протокола за оглед на местопроизшествието. След удара между л.а. марка „*“ и л.а. марка „*“, първият е ротирал около вертикалната ос прекарана през масовия му център в посока обратно на часовниковата стрелка /поглед отгоре/, като масовия му център е изминал разстояние около 0.79 м. назад и се е установил в покой с предни състави сочещи посока запад, както е бил фиксиран в протокола за оглед на местопроизшествието.

Вследствие на удара, пострадалият Д. А. Д., водач на л.а. марка „*“, от придвижване на тялото му вътре в купето на автомобила и настъпили удари на тялото му в части на купето на автомобила, е получил множество тежки травматични увреждания несъвместими с живота, в резултат на които е починал в рамките само на няколко минути след инцидента.

В резултат на удара между двете МПС-та, свидетелят В. К., който стоял на предната пасажерска дясна седалка в л.а. марка „*“, от придвижване на тялото му вътре в купето на автомобила и настъпили удари на тялото му в части на купето на автомобила, е получил множество травматични увреждания, някои от които с по-дълъг възстановителен процес.

В резултат на удара между двете МПС-та, свидетелката П.Д. и свидетеля А.Д., които съответно стояли на предната пасажерска дясна седалка в лек автомобил марка „*“ и на задната седалка, непосредствено зад шофьора на лек автомобил марка „*“, от придвижване на телата им вътре в купето на

автомобила и настъпили удари на телата им в части на купето на автомобила, са получили травматични увреждания, някои от които с по-дълъг процес на възстановяване.

Така настъпилото пътно-транспортно произшествие било възприето в процеса на осъществяването му от страна на други водачи на моторни превозни средства, движещи се непосредствено зад л.а. марка „*“ в посока запад-изток, от гр. * към с. *. Това били свидетелите С. Й. Т., който управлявал служебния си л.а. марка „*“ непосредствено след л.а. марка „*“ и К. Т. Т., който управлявал л.а. марка „*“ зад автомобила на свидетеля Т.. Свидетелите Т. и Т. възприели непосредственият удар между л.а. „*“ и л.а. „*“ станал в тяхната лента за движение, като и двамата видели, че задната част на л.а. „*“ буквално подскочила и се извила леко вдясно. Двамата свидетели успели да спрат колите си след видяното от тях ПТП, слезли от тях и отишли да видят какво е състоянието на лицата, пътуващи в л.а. „*“ и л.а. „*“. По същото време спрели на мястото на катастрофата и пътуващите в л.а. марка „*“ колеги на подсъдимия В. и свидетеля К.. Лицата от тези три автомобила започнали да оказват съдействие на пътуващите в л.а. „*“ и в л.а. „*“, като успели да помогнат на пострадалите лица да излязат от автомобилите си. Тогава била и констатирана смъртта на Д. Д., чието тяло не давало признаци на живот. Свидетелите Т., Т., Т. и Н. се обадили последователно на тел. 112, като съобщили за станалия инцидент и поискали спешна помощ. Свидетелят Т. се опитал да разговаря с подсъдимия В. за това как е станала катастрофата, но последният само му казал: „не знам, не знам“. Посочените свидетели, а и други лица озовали се по това време на мястото на инцидента, започнали да регулират движението по пътното платно.

След малко на мястото на ПТП-то пристигнали полицейски патрули от ОД на МВР-*, сектор „ПП“ и екип на ЦСМП- *. Пристигнала и дежурна оперативно-следствена група при ОД на МВР-* която извършила оглед на пътно-транспортното местопроизшествие, като резултатите от него били отразени в съставен за целта протокол за оглед на пътно-транспортно местопроизшествие от 16.12.2017 год., включително е бил изготвен фотоалбум за посетено местопроизшествие. Полицейските служители от сектор „ПП“ при ОД на МВР - *, свидетелите Г. П. П. и Г. И. Й., тествали на място подсъдимия Н.В. за употреба на алкохол с техническо средство „Алкотест Дрегер 7510“, с фабричен №0063, който отчел отрицателен резултат в издишания от подсъдимия въздух. След това полицейските служители П. и Й. тествали на място подсъдимия В. за употреба на наркотични вещества с „Дръг Тест 5000 STK 6“, с фабричен № ARJM 0050, който отчел също отрицателен резултат. Пристигналият медицински екип от своя страна потвърдил смъртта на пострадалия Д. А. Д., а свидетелите П. Т. Д., АТ. Д. Д. и В. Т. К., както и подсъдимия Н. Г. В. били качени на пристигналите с екипа четири на брой линейки и откарани в спешния център в гр. * за оказването им на първа и неотложна спешна медицинска помощ. На мястото на инцидента пристигнал, след констатираната смърт на пострадалия Д., съдебния лекар д-р Т. Г. Т., след което тялото на пострадалия било

прехвърлено на дошлата с д-р Т. линейка на Съдебна медицина.

От извършена по досъдебното производство химическа експертиза за определяне концентрация на алкохол в кръвта се установява, че пострадалия Д. А. Д. е управлявал МПС-то си л.а. марка „* *“ с рег. №* без наличие на етилов алкохол в кръвта си, което е установено по надлежния ред, с протокол за извършено химическо лабораторно изследване /химическа експертиза № 506 от 18.12.2017 год. на БНТЛ при ОД МВР-*/.

По досъдебното производство е назначена и извършена съдебно-медицинска експертиза на труп № 327/2017год.от 16.12.2017год.,изготвена от д-р Т. Г. Т. специалист- съдебен лекар и вещо лице в списъка на Окръжен съд - *, която експертиза е изготвена въз основа на постановление за назначаване на експертиза от 16.12.2017 год. на разследващия орган по ДП № * год. по описа на ОД на МВР-*. При изготвяне на експертното заключение са използвани приложените и събрани материали по досъдебното производство, както и е извършен оглед и аутопсия върху трупа на Д. А. Д., на 46 години. Установено е следното по експертното заключение за пострадалия при ПТП-то Д. А. Д.:

- Гръдна травма /кръвонасядания и охлузвания на гръдния кош, счупвания на гръдната кост и на ребрата двустранно, разкъсване на сърцето, контузия на десния бял дроб, 2500 мл. кръв в лявата плеврална кухина/. Малокръвие на трупа и вътрешните органи;
- Счупване на двата глезени израстъка на лявата подбедрица с изкълчване на лявата глезена става;
- Кръвонасядания на носа;
- Кръвонасядания и охлузвания на брадичката;
- Кръвонасядания на дясната предмишница, китка и ръка;
- Кръвонасядания и охлузвания на двете колена.

В експертното заключение е посочено, че причина за смъртта на Д. А. Д. е гръдна травма, при която в резултат на разкъсване на сърцето е последвала остра кръвозагуба.

Установените и описани травматични увреждания са от действието на твърди тъпи предмети и отговарят да са по време и начин, отразени в сведенията по делото. Всички увреждания са прижизнени. Състоянието на трупа отговаря на смърт от първо денонощие.

От заключението по досъдебното производство на извършена съдебно-медицинска експертиза по писмени данни № 45/2018 год. от 11.02.2018 год., изготвено от д-р Т. Т. С., специалист- съдебен лекар и вещо лице в

списъка на Окръжен съд - * е видно, че пострадалата при ПТП-то П. Т. Д. е получила следните травматични увреждания при станалото на 16.12.2017 год. ПТП:

- Контузия на главата, шията, гърдния кош и крайниците;
- Сътресение на мозъка;
- Счупване на лява ръчова кост на типично място.

В експертното заключение е посочено също така, че описаните в него травматични увреждания са получени от действието на твърди тъпи предмети и отговарят също да са получени от детайли в купето на лек автомобил при описаното в материалите по досъдебното производство ПТП.

Счупването на лява ръчова кост на типично място е причинило на пострадалата трайно затруднение на движенията на левия горен крайник. Правилен оздравителен процес изисква срок от около 2.5 - 3 месеца. Останалите травматични увреждания, включително и претърпяното мозъчно сътресение, което в конкретния случай е било съпроводено с липса на спомен, но не с пълна загуба на съзнание, са причинили на пострадалата временно разстройство на здравето, неопасно за живота.

От заключението по досъдебното производство на извършена съдебно-медицинска експертиза по писмени данни № 48/2018 год. от 14.02.2018 год., изготвено от д-р Т. Г. П., специалист - съдебен лекар и вещо лице в списъка на Окръжен съд - * е видно, че пострадалият при ПТП-то АТ. Д. Д. е получил следното травматично увреждане при станалото на 16.12.2017 год. ПТП: Счупване на лява бедрена кост.

В експертното заключение е посочено също така, че описаното в него травматично увреждане е получено от действието на твърди тъпи предмети и отговаря по време и начин на данните, които има в материалите по досъдебното производство, а именно при настъпило ПТП от удари в изпъкнали части в купето на катастрофирал автомобил.

Счупването на лява бедрена кост на левия долен крайник е причинило на пострадалия трайно затруднение в движението на левия долен крайник за срок по-дълъг от 30 дни. Правилен оздравителен процес изисква срок от около 8-10 месеца.

От заключението по досъдебното производство на извършена съдебно-медицинска експертиза по писмени данни № 49/2018 год. от 15.02.2018 год., изготвено от д-р Р. М. Д., специалист - съдебен лекар и вещо лице в списъка на Окръжен съд - * е видно, че пострадалият при ПТП-то В. Т. К. е получил следните травматични увреждания при станалото на 16.12.2017 год. ПТП:

- Контузия на главата, гръдния кош, корема, поясната област и крайниците;
- Сътресение на мозъка.

В експертното заключение е посочено също така, че описаните в него травматични увреждания са получени от действието на твърди тъпи предмети и отговарят също да са получени по време и начин описани в материалите по досъдебното производство и при процесното ПТП. Описаните травматични увреждания са причинили разстройство на здравето извън случаите на чл.128 и чл.129 от НК.

От заключението по досъдебното производство на извършена съдебно-медицинска експертиза по писмени данни № 63/2018 год. от 03.03.2018год., изготвено от д-р Т. Г. П., специалист - съдебен лекар и вещо лице в списъка на Окръжен съд - * е видно, че подсъдимия Н. Г. В. е получил следните травматични увреждания при станалото на 16.12.2017 год. ПТП:

- Счупване на дясната пета;
- Навяхване на дясното коляно;
- Кръвоизлив в ставната капсула.

В експертното заключение е посочено също така, че описаните в него травматични увреждания отговарят да са получени от действието на твърди тъпи предмети и също да са получени по време и начин, каквито данни има в материалите по досъдебното производство за ПТП. В конкретния случай има данни за загуба на спомен непосредствено след ПТП-то, но тази загуба на съзнание не е била до степен на кома.

Счупването на петата на десния крак е причинило трайно затруднение на движението на долния крайник. Правилен оздравителен процес изисква срок от около три - четири месеца.

Навяхването на дясното коляно с кръвоизлив в колянната става също е причинило трайно затруднение на движението на долния крайник. Правилен оздравителен процес изисква срок от около 45 дни. Характера на уврежданията отговарят да са получени в следствие на настъпило ПТП.

В хода на разследването по досъдебното производство е била назначена и изпълнена допълнителна съдебно-медицинска експертиза по писмени данни № 49/2019 год. от 22.09.2019 год., изготвена от д-р Р. М. Д., д.м. и специалист - съдебен лекар, вещо лице в списъка на Окръжен съд - * и във връзка с допълнително предоставена и изискана по досъдебното производство пълна медицинска документация, касаеща проведеното в различни здравни заведения медицинско лечение на пострадалият при ПТП-то В. Т. К.. В това експертно заключение е даден следният отговор на поставените за обсъждане

въпроси:

1. На 16.12.2017 год. В. Т. К. като пътник на предна седалка до шофьора на лек автомобил ударил се в друг лек автомобил е получил контузия на главата, гръдния кош, корема, поясната област и крайниците, сътресение на мозъка, счупване на долния край на лъчевата кост на дясната предмишница, с усложнение във възстановителния период и остатъчна невъзможност за екстензия-разтваряне на 2, 3, 4-ти пръсти, с контрактура на 5-ти пръст.

2. В новопредставената медицинска документация (амбулаторни листи) е регистрирано счупване на долния край на лъчевата кост на дясната предмишница.

3. Описаните травматични увреждания са причинени от действието на твърди тъпи предмети и отговарят да са получени по време и начин описани в досъдебното производство.

4. Счупването на долния край на лъчевата кост на дясната предмишница е причинило трайно затруднение на движенията на десния горен крайник. Възстановителният период при правилно протичане на оздравителния процес е около 3-5 месеца. В конкретния случай са настъпили усложнения и същия е удължен. Описаните други травматични увреждания са причинили разстройство на здравето извън случаите на чл.128 и чл.129 от ИК.

5. Описаните травматични увреждания отговарят да са получени при процесното ПТП.

По досъдебното производство е била назначена и извършена на 05.07.2019 год. комплексна автотехническа и съдебно-медицинска експертиза от три вещи лица, съответно съдебен медик и двама автоексперти при ОС - *, която експертиза е изготвена въз основа на постановление за назначаване на експертиза от 02.08.2018 год. на разследващия орган по ДП № 1228- зм-329/ 2017 год. по описа на ОД на МВР - *. От заключението на комплексната автотехническа и съдебно-медицинска експертиза с приложена мащабна скица към нея, изпълнена на 05.07.2019 год., е видно следното:

1. Изготвена е и приложена мащабна скица на местопроизшествието. При изготвянето ѝ са взети под внимание огледния протокол на местопроизшествието, свидетелските показания и другите материали по делото.

2. Мястото на удара се определя от намерените находки - спирачни следи, стъкла, изпаднали детайли на МПС, петна от масло, антифриз, бензин и др. течности от МПС, изпаднала кал и др. Мястото на удара се намира на около 43.47м. източно и на 1.86м. южно от ориентира, като е отбелязано на приложената мащабна скица на ПТП. Мястото на удара е в лентата за движение на л.а.м.“* *”, като двете МПС заедно с прикаченото ремарке са изцяло в южната лента на пътя, предназначена за движение на л.а.м.“* *”.

След удара между л.а.м. “**” и л.а. марка “* *”, последният е ротирал около вертикалната ос прекарана през масовия му център в посока обратно на часовниковата стрелка /поглед отгоре/, като масовия му център е изминал разстояние около 1.84 м. и се е установил в покой с предни състави сочеши посока североизток, както е бил фиксиран в протокола за оглед на местопроизшествието.

След удара между л.а. марка “**” и л.а. марка “* *”, първият е ротирал около вертикалната ос прекарана през масовия му център в посока обратно на часовниковата стрелка /поглед отгоре/, като масовия му център е изминал разстояние около 0.79м. назад и се е установил в покой с предни състави сочеши посока запад, както е бил фиксиран в протокола за оглед на местопроизшествието.

3. Двете МПС-та- л.а. марка “**” и л.а. марка “* *”- са оставили спирачни следи преди мястото на удара и на самото местопроизшествие. Скоростите им на движение по време на удара и непосредствено преди него не са били еднакви за всеки автомобил.

След извършване на необходимите изчисления по метода на теория на удара, вещите лица са приели следните величини:

15.29 км/ч - скорост на движение на л.а. марка “* *” след удара;

3.17 км/ч - скорост на движение на л.а. марка “**” след удара;

36.36 км/ч - скорост на движение на л.а. марка “* *” към момента на удара;

22.17 км/ч - скорост на движение на л.а.м. “**” към момента на удара;

82.13 км/ч - скорост на движение на л.а.м. “* *” непосредствено преди ПТП;

96.0 км/ч - скорост на движение на л.а.м. “**” непосредствено преди ПТП.

Двете МПС-та са оставили спирачни следи преди удара до мястото на същия, както следва:

От л.а. марка “* *” - 38.48 м.,

От л.а. марка “*” - 80.19 м.

При процесното ПТП двете МПС са се движили непосредствено преди настъпване на ПТП с превишена скорост, тъй като към момента на инцидента пътния участък между гр. * - с. * е в процес на ремонтно-възстановителни работи и максималната скорост на движение в процесния участък е 40 км/ч за л.а. марка “* *”, а в обратна посока 60 км/ч за л.а. марка “**”.

4. Скоростите на движение на двете МПС не са били съобразени от

водачите им с пътно-климатичните условия в конкретния пътен участък - пътен участък в ремонт, мокра пътна асфалтова настилка, поставени пътни знаци за движение в посока с. * със скорост максимум 40 км/ч, в посока * максимум 60 км/ч. Има поставени пътни знаци в двете посоки.

5. Водачът Н. Г. В. е изгубил зрението на дясното си око през 1974 год. До настоящата катастрофа за изминали повече от пет години - срок необходим за пространствена адаптация на зрението със здравото ляво око. Поради тази причина не следва да се приема, че състоянието на зрението на В. е причина за несъобразяване на скоростта и действията му като водач при конкретното ПТП.

6. Скоростта на л.а. марка “* *”, при която водачът му би имал възможност да спре преди мястото на удара и да не настъпи ПТП е максимум от 75.10 км/ч. Скоростта на л.а. марка “*”, при която водачът му би имал възможност да спре преди мястото на удара и да не настъпи ПТП е максимум от 93.34 км/ч.

7. Опасната зона за спиране на л.а. марка “*” е 119.55 м. Отстоянието от мястото на удара, на което се е намирал л.а. марка “*” в момента на реагиране на опасността чрез задействане аварийно на спирачната му система е 114.86 м. Л.а. марка “* *” попада в опасната за спиране на л.а. марка “*” и удара е неизбежен ако л.а. марка “*” не се завърне в лентата си за движение.

8. Опасната зона за спиране на л.а. марка “* *” е 78.28 м. За водача на л.а. марка “* *” опасността настъпва в момента когато л.а. марка “*” навлиза в южната лента на платното на пътя. Отстоянието от мястото на удара с л.а. марка “*”, на което се е намирал л.а. марка “* *” в момента на реагиране на водача на *а е 72.69 м. Сравнявайки двете величини, л.а. марка “*” попада в опасната за спиране зона на л.а. марка “* *” и удара е неизбежен ако л.а. марка “*” не се завърне в лентата си за движение.

9. Л.а. марка “*” в момента на навлизане в насрещната лента за движение, при предприето изпреварване на попътни нему автомобили е бил на отстояние от мястото на удара в насрещната лента за движение на около 114.86 м. източно, когато водачът на л.а. марка “* *” е възприел опасността. Съответно л.а. марка “* *” се е намирал в лентата си за движение на около 72.69м. западно от мястото на удара с л.а. марка “*.”

Двата автомобила са били на отстояние един спрямо друг от 187.55м. при възприемане на опасността за всеки от водачите.

10. За траекторията на движение на л.а. марка “*” непосредствено преди сблъсъка с л.а. марка “* *” се съди по оставените от него спирачни следи в насрещната за него лента за движение, завършващи непосредствено до мястото на удара. Траекторията му на движение е отразена на мащабната

скица.

11. Експертизата приема, че водачът на л.а. марка “*” не е предприел своевременно аварийно спиране поради факта, че двата автомобила са се намирали на отстояние един спрямо друг в момента на навлизане в насрещната лента от страна на л.а. марка “*” на 187.55 м., което отстояние е по-малко от опасната зона за спиране на л.а. марка “*” - 119.55м. плюс опасната зона за спиране на л.а. марка “* *” - 78.28м. или сумарен резултат от 197.83м. Оттук следва, че при маневрата изпреварване, която е предприел водачът на л.а. марка “*” ударът с л.а. марка “* *” е бил неизбежен, тъй като при установената му скорост на движение и зоната на виД.ст при конкретните условия водачът на л.а. марка “*” няма техническа възможност да предотврати настъпването на ПТП като спре преди мястото на удара.

12. Тъй като л.а. марка “*” попада в опасната зона за спиране на л.а. марка “* *”, водачът на „*а“ няма техническа възможност да спре преди мястото на удара.

13. Тъй като има превишаване на скоростта на движение от двата автомобила спрямо максимално разрешената в пътният участък, при движение с максимално разрешената скорост от 40 км/ч в посока с.* и 60 км/ч в посока гр. *, непосредствено преди възникване на ПТП, водачите на двата автомобила биха имали възможност да спрат преди мястото на удара и да предотвратят настъпването на ПТП. Това е така тъй като максимално разрешената скорост на движение в конкретния пътен участък е по-ниска от максималната такава за двете МПС-та, при която има техническа възможност да спрат преди мястото на удара - за л.а. марка “* *” 75.10 км/ч. е по-голяма от 40 км/ч, за л.а. марка “*” 93.34 км/ч. е по-голяма от 60 км/ч.

Ако двамата водачи са се движили с максимално разрешената скорост в конкретния пътен участък, двата автомобила биха се срещнали на друго място по протежението на пътя и в друго време като конкретното ПТП не би настъпило, тъй като и двамата водачи биха имали техническа възможност да спрат преди мястото на удара при същите пътно-климатични условия, време и начин на реакция на опасността.

14. Траекториите на движение на двата автомобила след първоначалния удар помежду им до окончателното им установяване в покой е установено и отразено в мащабната скица.

15. При така създамата се ситуация водачите на двете МПС са нямали техническа възможност да предотвратят настъпването на ПТП, тъй като всеки автомобил попада в опасната зона за спиране на другия автомобил.

Технически правилните действия на двамата водачи се състоят в спазване на ограничението на скоростта на движение от 40км/ч за л.а. марка “* *” и 60 км/ч за л.а. марка “*” в конкретния пътен участък.

При така избраните от двамата водачи скорости на движение на автомобилите им, водачът на л.а. марка “*“ е трябвало да изчака разминаването с л.а. марка “* *” и при липса на насрещно движещи се ППС едва тогава да предприеме маневрата изпреварване.

16. Няма данни за техническа неизправност на двете МПС, която да е в причинна връзка с настъпването на ПТП.

17. При реализираното се ПТП са причинени конкретно описаните травматични увреждания на починалия Д. А. Д. и средни телесни повреди на П. Т. Д. и АТ. Д. Д.. В експертизата е обследван за всеки един от тях механизма на движение на тялото на всеки един вътре в купето на л.а. марка “* *” и съответно настъпилите удари в конкретни части на купето, по който механизъм са били причинени установените травматични увреждания.

18. Според експертизата техническите причини за възникване на ПТП-то са:

1. Технически неправилно предприетата маневра изпреварване от водача на л.а. марка “*“, който при навлизане в насрещната лента за движение не се е съобразил с местоположението и скоростта на движение на насрещно движещия се л.а. марка “* *”, при което е попаднал в опасната му зона за спиране. Също движение на л.а. марка “*“ със скорост от около 96 км/ч, надвишаваща максимално разрешената скорост на движение в процесния пътен участък - 60 км/ч, при която няма техническа възможност да спре преди мястото на удара.

2. Движение на л.а. марка “* *” със скорост от около 82.13 км/ч, надвишаваща максимално разрешената скорост на движение в процесния пътен участък - 40 км/ч, при която няма техническа възможност да спре преди мястото на удара.

В хода на разследването по досъдебното производство е била назначена допълнителна комплексна тройна автотехническа и съдебно-медицинска експертиза на същите три вещи лица. От заключението на допълнителната комплексна тройна автотехническа и съдебно-медицинска експертиза и след направен допълнителен оглед от експертите на двата автомобила с товарното ремарке в гр.*, на мястото където същите са били оставени на отговорно пазене, се установява следното:

1. Водачът Д. А. Д. и пътникът на задна лява седалка зад него в л.а. марка “* *” АТ. Д. Д. са били към момента на ПТП без поставени обезопасителни колани. При поставени такива травмите им биха били по-леки. Пътничката на предна дясна седалка в л.а. марка “* *” П. Т. Д. е била към момента на ПТП с поставен обезопасителен колан. Пътникът на предна дясна седалка в л.а. марка “*“ В. Т. К. е бил към момента на ПТП с поставен обезопасителен колан.

2. От техническа гледна точка, основно задължение за всеки водач е при поява на опасност пред фронта на автомобила да предприеме аварийно задействане на спирачната система.

От предварителните данни по делото е известно, че в конкретния случай л.а. марка “* *” е наслоил спирачни следи с дължина 38.48м. и завършващи до мястото на удара. Разстоянието от което водачът на л.а. марка “* *” е възприел опасността преди мястото на удара, определено от първоначалната комплексна експертиза, е възлизало на 72.69 м. Като се отчете, че наслоените следи завършват до мястото на удара, следва да се приеме, че от 72.69м. (пътят, който изминава автомобила до мястото на удара, от момента на реакция на водача, сработването на спирачната система и аварийното спиране) водача на л.а. марка “* *” не е имал техническа възможност да промени траекторията си на движение, тъй като при блокирали гуми, вследствие предприетата маневра аварийно спиране, автомобила е практически неуправляем.

3. При движение с максимално разрешената скорост от 40 км/ч за л.а. марка “* *”, дължината на опасната зона (пълният спирачен път) на л.а. марка “* *” би възлижала на 27.3 м.

Отстоянието на предната част на л.а. марка “* *”, от момента в който водача е възприел опасността до мястото на удара, е възлизало на 72.69 м. Отстоянието на предната част на л.а. марка “*”, от момента в който водача е възприел опасността до мястото на удара, е възлизало на 114.86 м. Разстоянието между предните части на двата автомобила, от момента в който водачите са реагирали чрез спиране, е възлизало на 187.15м. Пълният спирачен път/опасната зона / на л.а. марка “*” при скорост на движение 96 км/ч е възлизал на 119.5 м. Следователно ако л.а. марка “* *” се е движел с максимално разрешената скорост за съответния участък от 40 км/ч, а л.а. марка “*” се е движил със избраната скорост от 96 км/ч, от момента в който водачите са реагирали чрез спиране, двата автомобила биха се установили на разстояние между предните им части възлизащо на 40.3 м., т.е. удар между тях не би настъпил.

Изложената фактическа обстановка се установява от събраните и проверени в хода на досъдебното производство писмени доказателства, протокола за оглед на местопроизшествие, фотоалбума, от заключенията на химическите, съдебно-медицинските и основната и допълнителната КАТСМЕ, от показанията на посочените свидетели, както и от обясненията на подс. В. като обвиняем, които доказателствени материали по категоричен начин подкрепят самопризнанието му, направено по реда на чл.371 т.2 НПК съгласно изискването на чл.373 ал.3 НПК.

При така установените по делото факти, окръжният съд е направил законосъобразния извод, че от обективна и субективна страна подс. Н.В. е извършил престъпление по чл.343, ал.4 вр.ал.3, предл.2

б.”б”, предл.1 във вр. чл.343, ал.1, б.”б“, предл.2 и б.”в“ във вр. с чл.342, ал.1, предл.3 от НК тъй като водач на МПС е нарушил правилата за движение:

- по чл.21, ал.2 във вр. с ал.1 от ЗДвП - „При избиране скоростта на движение на водача на пътно превозно средство е забранено да превишава стойността на скоростта в км/ч, когато същата е сигнализирана с пътен знак“;

- по чл.42, ал.1 от ЗДвП - „Водач, който ще предприеме изпреварване, е длъжен: т.2. след като е подал сигнал, да се убеди, че има свободен път на разстояние, достатъчно за изпреварване и че може да заеме място в пътната лента пред изпреварваното пътно превозно средство, без да го принуждава да намаля скоростта или да изменя посоката на движение“;

- по чл.42 ал.2 от ЗДвП - „Водач, който изпреварва, е длъжен: т.2. когато при изпреварването навлиза в пътна лента, предназначена за насрещното движение, да не създава опасност или пречки за превозните средства, движещи се по нея; т.3. да се убеди, че като се движи с безопасна скорост, може да извърши изпреварването за кратко време“;

- по чл.43 от ЗДвП - „Изпреварването на моторни превозни средства, с изключение на мотопеди и мотоциклети без кош, е забранено: т.4. - при използване на пътна лента за насрещно движение, когато изпреварващият не може да се върне безпрепятствено в напуснатата пътна лента“ и по непредпазливост е причинил смъртта на Д. А. Д. , както и средни телесни повреди по смисъла на чл.129, ал.2 от НК на три лица: на П. Т. Д., на АТ. Д. Д. и на В. Т. К..

И според въззивната инстанция приетите от съда нарушения на правилата за движение, посочени и в обвинителния акт, са относими и се намират в пряка причинно-следствена връзка с настъпилия вредоносен резултат.

Подсъдимият Н. Г. В. е управлявал автомобила с превишена за конкретния пътен участък скорост, а именно с 96 км/ч при въведена забрана с пътен знак В 26 от 60 км/ч и всъщност това е и основната причина за настъпване на пътното произшествие. Подс.В. е нарушил и конкретни правила на специалния закон, свързани с маневрата „изпреварване“ и безопасното ѝ извършване като при предприемане на изпреварването не се е убедил, че има свободен път на разстояние, достатъчно за изпреварване, и то в случая на три последователни моторни превозни средства, както и че може да заеме обратно място в пътната лента пред изпреварваното пътно превозно средство, без да го принуждава да намаля скоростта или да изменя посоката на движение. Освен това подсъдимия В. е предприел изпреварване като е навлезнал в пътната лента, предназначена за насрещното движение, създавайки опасност и пречка за превозните средства движещи се по нея. Защото изпреварването на тези три на брой попътно движещи се моторни превозни средства е станало, когато насрещно движещото се в другата пътна

лента МПС л.а. марка “* *” с рег. №* е попадало в опасната зона за спиране на л.а. марка “*“, което от своя страна е създавало опасност за движението на л.а. марка “* *”.

От субективна страна престъплението е осъществено от подсъдимия Н. Г. В. по непредпазливост във вида небрежност, тъй като не е предвиждал, но е бил длъжен и е могъл да предвиди настъпването на общественотоопасните последици от деянието си в резултат на нарушените от него разпоредби на Закона за движение по пътищата.

Спорният въпрос по делото е за размера на определеното на подс.Н.В. наказание от четири години и шест месеца лишаване от свобода, което след задължителната редукция с една трета на основание чл. 58а, ал. 1 от НК, е три години лишаване от свобода, както и за начина на неговото изтърпяване, като претенциите на прокурора и на частните обвинители са за значителното му увеличаване, което би изключило приложението на чл.66 от НК. Въззивната инстанция не споделя оплакването в протеста и в жалбите на частните обвинители за явна несправедливост на наказанието, което според тях е в разрез със степента на обществена опасност на деянието и на дееца и не отчита в пълнота броя и тежестта на отегчаващите отговорността обстоятелства, поради което не може да изпълни целите по чл.36 от НК тъй като е занижено. Апелативния съд също счита, че наказанието следва да се индивидуализира при условията на чл.54 НК и то при превалиране на смекчаващите отговорността обстоятелства, които според чл.54 НК обуславят налагане на по-леко наказание. От фактическа страна са налице чистото съдебно минало на подсъдимия Н.В., добрите мухарактеристични данни, липсата на други противообществени прояви, трудово ангажиран и социално адаптиран, като престъпното поведение в настоящия случай е инцидентно в живота му. Освен това още на досъдебното производство е изразил критично отношение към извършеното, признал е вината си и е дал обяснения, с които е съдействал на разследващите за разкриване на обективната истина. Следва да се отчете и характера и броя на допуснатите нарушения на ЗДП, които на практика са две- управление на автомобила с превишена скорост и неправилно извършена маневра „изпреварване“. Същевременно настоящата инстанция отчита като отегчаващ факт избраната скорост на движение от 96 км/ч, която многократно надвишава разрешената от 60 км/ч за конкретния пътен участък, където е настъпило транспортното произшествие. В протеста и жалбата на частните обвинители като довод за увеличаване на наказанието се изтъква и тежкият вредоносен резултат, но следва да се посочи, че същият е бил съобразен от законодателя при определяне на санкционната част на правната норма на чл.343 от НК като броя на пострадалите лица е част от квалификацията на деянието, отделно че на П.Д., А.Д. и В. К. е била причинена само една средна телесна повреда по смисъла на чл.129 ал.2 НК. Сочи се също така и справка за нарушител на подс.В. като водач на МПС /л.117-л.118,т.1 от ДП/ от която е видно, че е наказван за нарушения на ЗДП с издадени наказателни постановления. Безспорно справка съдържа лоши характеристични данни за подс.В. като водач на МПС, но не го разкрива като

системен нарушител на правилата за движение по пътищата, за да се счита, че е със завишена степен на обществена опасност. Става въпрос за пет наказателни постановления, които са с голяма давност преди деянието- 2007г., 2008г., 2008г. и 2011г. като последното от 22.10.2017г. е за нарушение на чл.483 ал.1 т.1 от КЗ, така че изводът за негово трайно неправомерно поведение по пътищата е необоснован.

За вида и размера на наказанието, както и за начина на неговото изтърпяване от съществено значение е и отчетеното от първия съд като смекчаващо, а според въззивната инстанция и с относителна тежест, обстоятелството за причиняване на вредоносния резултат от страна на водача на другия автомобил Д. Д., който също е допуснал нарушение на режима на скоростта- при забрана да не се превишават 40 км/ч е карал с 82,13 км/ч, бил е и без поставен обезопасителен колан, без поставен обезопасителен колан е бил и пътникът АТ. Д. Д.. Стана ясно от комплексните автотехнически и медицински експертизи кои са техническите причини за настъпване на произшествието и какво е значението на предпазния колан за тежестта на травмите, респ. за настъпване на вредоносния резултат.

С оглед на изложените съображения въззивния съд приема, че наложеното на подс.Н.В. наказание- четири години и шест месеца лишаване от свобода, редуцирано на основание чл.58а ал.1 НК на три години лишаване от свобода, не е явно несправедливо, тъй като липсва явна и очевидна диспропорция между него и обществената опасност на деянието и дееца. Това наказание по вид и размер е съобразено с конкретната тежест на извършеното транспортно престъпление, със степента му на обществена опасност и тази на подсъдимия, с наличния значителен превес на смекчаващите обстоятелства, поради което може да изпълни както нуждите на личната, така и на специалната превенция.

Според въззивната инстанция справедливостта на наказанието е постигната и с правилното приложение на чл.66 ал.1 от НК от страна на първоинстанционния съд. Освен че са налице материалноправните предпоставки за това, преценката на съда, че за постигане целите по чл.36 НК и преди всичко за поправянето и превъзпитанието на подс.В., не е необхoд. да изтърпи ефективно наказанието лишаване от свобода, се явява обоснована и доказателствено обезпечена. Като се имат предвид личностните му характеристики, които го очертават като деец с ниска степен на обществена опасност, множеството смекчаващи отговорността му обстоятелства, искреното съжаление за извършеното, не може да се счита, според настоящата инстанция, че за да се постигне максималния ефект на наказанието, подс.В. трябва да бъде изолиран от обществото, като по този начин не биха били постигнати нуждите на специалната превенция и изтърпяването на наказанието в затвор с нищо не би допринесло за осъществяване на по-ефективна преоценка и преосмисляне от негова страна на бъдещото му поведение като водач на МПС. Както се приема в съдебната практика на ВКС/ Р-182-2021г., III н.о. / и в правната доктрина / Иван Ненов,

Наказателно право, Обща част, 1972 / самият факт на обвинението и наказателния процес, осъждането и налагането на наказание три години лишаване от свобода е от естество да окаже възпитателно въздействие върху подсъдимия, а освен това условното осъждане притежава и този специфичен предупредителен момент, че запазва възможността за привеждане в изпълнение на наказанието, в случай, че деецът извърши ново престъпление-нещо, което оказва върху него съществено положително мотивационно въздействие. Този ефект в настоящия случай, се постига и чрез размера на изпитателния срок- пет години, чиято продължителност се явява сериозен мотив за подс. Н.В. да се въздържа от неправомерни действия и поведение.

На основание чл.343г вр. чл.37 ал.1 т.7 НК съдът е наложил на подс. Н.В. кумулативното наказание лишаване от право да управлява МПС за срок от пет години, като размерът и на това наказание е съобразен с коментираните обстоятелства от значение за отговорността на подсъдимия, а и срокът на лишаването е такъв, че да постигне в пълен обем задачите по чл.36 от НК- за подс. В. и спрямо останалите членове на обществото.

Съдът се е разпоредил относно веществените доказателства по делото, а на основание чл.189 ал.3 НПК направените разноси по делото – от държавата и от частните обвинители- възложил в тежест на подс. В.. Пред въззивната инстанция са направени съдебни разноси- адвокатско възнаграждение за повереника на частните обвинители П.Д. и Н.Ч. адв.М.З., които са в размер на по 1500лв. и са изплатени, видно от договора за правна защита и съдействие и се иска присъждането им, поради което също следва да се поемат от подс.В..

Предвид на гореизложените съображения, въззивната инстанция не намира основания за отмяна или изменение на първоинстанционната присъда и същата като правилна, обоснована и законосъобразна следва да се потвърди, поради което и на основание чл.338 НПК, ПАС

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА присъда №260004/24.09.2020г., постановена по НОХД № 268/2020г. по описа на Окръжен съд- *.

ОСЪЖДА подс.Н. Г. В. да заплати на частните обвинители П. СТ. Д. и Н. АТ. Ч. сумата от по 1500лв., представляващи съдебни разноси за процесуално представителство пред въззивната инстанция.

Решението подлежи на обжалване и протест пред ВКС на РБ в 15-дневен срок от съобщаването му на страните, че е изготвено.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____