

РЕШЕНИЕ

№ 102

гр. Варна, 12.07.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ВАРНА, I СЪСТАВ, в публично заседание на шестнадесети юни през две хиляди двадесет и трета година в следния състав:

Председател: Янко Д. Янков

Членове: Даниела П. Костова
Светослава Н. Колева

при участието на секретаря Геновева Хр. Ненчева
в присъствието на прокурора И. Хр. Н.
като разгледа докладваното от Даниела П. Костова Въззивно наказателно дело от общ характер № 20233000600121 по описа за 2023 година

Предмет на настоящата въззивна проверка е присъда № 2 от 16.01.2023г. по НОХД № 555/2022г. на Окръжен съд - Варна, с която подсъдимият Б. Д. С. бил признат за виновен в това, че на 17.08.2020г. в град Варна, при управление на моторно превозно средство – л.а., „Фолксваген „Поло“ с рег. № СВ 8809 ММ, нарушил правилата за движение, а именно чл.20 ал.2 от ЗДВП: „Водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране на скоростта на движение да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движение, с конкретните условия и видимост, за да бъдат в състояние да спрат при всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението“ и по непредпазливост причинил смъртта на С.П., като след деянието направил всичко зависещо от него за оказване помощ на пострадалия, поради което и на основание чл.343а ал.1 б., „б“ вр. чл.343 ал.1 б., „в“ вр. чл.342 ал.1 вр. чл.54 от НК му било наложено наказание ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА за срок от ДВЕ ГОДИНИ, ОТЛОЖЕНО по реда на чл.66 ал.1 от НК с изпитателен срок

от ЧЕТИРИ ГОДИНИ, считано от влизане на присъдата в сила. На основание чл.343г от НК на подсъдимия Б. Д. С. било наложено наказание ЛИШАВАНЕ ОТ ПРАВО ДА УПРАВЛЯВА МПС за срок от ДВЕ ГОДИНИ. Подс.С. бил осъден да заплати и сторените по делото разноски.

Срещу така постановената присъда постъпила въззивна жалба от подс.С. чрез адв.П. Р., негов процесуален представител. В жалбата се развиват подробни съображения, свързани основно с анализ на Комплексната СМАТЕ, от които защитата достига до извод за невиновност на подс.С.. Алтернативно се твърди несправедливост на наказанието и се иска намаляването му, евентуално с прилагане на чл.55 от НК.

В съдебно заседание представителят на Апелативна прокуратура заявява, че намира жалбата за основателна само в алтернативната ѝ част.

Процесуалният представител на частните обвинители – адв.П., молят жалбата изцяло да се остави без уважение, като счита че наказанието е правилно определено.

Защитникът на подсъдимия поддържа въззивната жалба и развива съображенията, изложени в нея. Поддържа и алтернативното си искане.

Подс.С. поддържа казаното от защитника му, не се счита виновен за инцидента.

В последната си дума споделя същото становище.

Варненският апелативен съд на основание чл.314 ал.1 НПК извърши изцяло проверка на правилността на атакуваната присъда.

От фактическа страна съдът намира за установено следното:

Подс.С. живеел в гр.София. Бил правоспособен водач в категории „М" и „В". Притежавал лек автомобил фолксваген „Поло" с рег. № СВ 88 09 ММ.

На 16.08.2020г. заедно със съпругата си В.С., дъщеря си Е.Д. и внучето му пристигнали в гр.Варна на почивка. Отседнали в местност „Кабакум“.

По същото време в гр.Варна, КК „Златни пясъци“ пристигнал за няколко дни почивка и постр.П..

На 17.08.2020г. в късния след обяд подс.С. и неговото семейство посетили гр.Варна с цел разходка, като се придвижили до града с неговия автомобил.

На 17.08.2020г. около 20.30ч. постр.П. решил с такси да се придвижи от хотел „ЛИ.“ в КК „Златни пясъци“ до ресторант „Старата къща“ в гр.Варна. Бил видимо алкохолно повлиян. Св.М.Й. – рецепционист, му повикал такси. Поръчката приел св.А.И., който пристигнал пред хотела в 21.00ч. Помогнал на П. да се качи в автомобила, тъй като видимо нетрезв, той трудно се крепял прав. Откарал го до заведението в гр.Варна, където пристигнали около 21.15ч.

По същото време подс.С. и семейството му решили да се прибират към хотела си. Около 21.30ч., в тъмната част на денонощието, управлението от подс.С. лек автомобил „Фолксваген Поло“ с рег. № СБ 88 09 ММ се движил по бул. „Княз Борис І“ в гр.Варна, в посока от центъра на града към КК „Златни пясъци“. Автомобилът бил с включени светлини, имало и улично осветление. На предна дясна седалка стояла св.С.а. На задната седалка били св.Д., а до нея в детско столче - детето й. Платното за движение било с по три ленти за движение във всяка посока, като лентата най-вдясно по посока на движение била предназначена за автобуси. По средата на платното между лентите за движение в двете посоки имало разделителна тревна площ. Пътната настилка била равна и суха. В района на ПТП нямало ограничение на видимостта. Приближавайки автобусна спирка „Акациите“ от страната на Морската градина, автомобила на подс.С. се движил със скорост от около 50 км/ч., в средната лента за движение, която се явявала най-дясна, разрешена за движение на леки автомобили. В същото това време, в посока от спирка „Акациите“ от страната на Морската градина в посока кв. „Чайка“, постр.П. предприел пресичане на пътното платно на необозначено за пресичане целта място.

В момента, в който постр.П. стъпил на пътното платно, в частта му за движение към КК „Златни пясъци“, той се намирал в зоната на осветеност на предните светлини на л.а. „Фолксваген Поло“ и бил видим за подс.С., който обаче изобщо не намалил скоростта. Постр.П. се движил косо, странично, бил с лявата страна на тялото си към лекия автомобил. Последвал удар, при който с предната дясна част на автомобила - предна броня, преден калник и преден капак, постр.П. бил ударен в областта на долните крайници страничната повърхност на лявото бедро на височина на 70 см. от ръба на петата. След удара последвало възкачване на тялото на постр.П. върху предния капак,

плъзгане към предното стъкло челно, след което си ударил главата и част от торса в зоната на чистачките на автомобила. В този момент било налице т.нар. „носене" на тялото на П. от автомобила, при което подс.С. отклонил движението на автомобила на ляво по посока на движението. Тялото на постр.П. изпаднало от автомобила, когато л.а. се намирал в лявата лента за движение и спрял установил на пътното платно. В резултат настъпили телесни увреждания, които по-късно довели до смъртта на постр.П..

След настъпване на произшествието подс.С. спрял автомобила в крайно дясно и останал на място, като се опитал да окаже помощ на пострадалия. Помолил дъщеря си да позвъни на 112, изчакал да пристигне медицински екип, за да може да съдейства при транспортирането на пострадалия.

В хода на досъдебното и съдебното производство били назначени следните експертизи:

1/СМЕ (л.57-62), от заключението на която се установило, че в следствие на ПТП, С.П. получил контузия на белите дробове, колапс на белите дробове, двустранен хемопневмоторакс (400 мл. кръв и въздух в дясната плеврална кухина и 300 мл в лявата), счупване на дясна ключица с разместване на фрагменти, счупване на 1-во и 2-ро десни ребра, счупване на дясна хълбочна кост, кръвонасядане по меките кътани в областта на главата, кръвонасядане, по горните и долни крайници, кръвонасядане в хълбочната област, многофрагментно счупване на дясната мишнична кост. Причината за смъртта на постр.П. била тежка гръдна травма, представена от тежката контузия на белите дробове, двустранен хемопневмоторакс. ВЛ пояснили, че описаните травматични увреждания, преценени в своята съвкупност, могли да бъдат получени при удар от лек автомобил в посока от дясно на ляво, последващо прехвърляне през капака на лекия автомобил, удар на главата в предното панорамно стъкло, падане и удар в подлежащата настилка.

2/АТЕ (л.76-93) според която л.а. се движил посока център – КК Златни пясъци в дясна лента за движение при липса на данни за посоката на движение на пешеходеца. Липсват данни за промяна скоростта на движение преди удара, която била определена на 53, 68 км/ч. Без данни за зрително препятствие пред водача на МПС. Установена била техническа възможност за спиране и предотвратяване на удара при опасна зона от 40,13м. Като механизъм на ПТП било прието движение на пешеходеца от дясно наляво по

посока движението на автомобила.

3/Тройна АТЕ (л.96-119), според чиито заключения подс.С. управлявал л.а. „Фолксваген Поло" с рег. № СВ 88 09 ММ със скорост от около 55 км/ч., близка до разрешената в района на ПТП, превишаваща с 5 км/ч разрешената. При тази скорост в момента в който възприел опасността и при своевременна реакция на водача, ПТП било предотвратимо чрез аварийно спиране. Опасната зона за спиране на автомобила при скорост от 55 км/ч. била 41 метра. Пострадалият можело да бъде възприет от водача на автомобила, преди да навлезе в опасната зона, като били сторени изчисления при различни скорости на движение на пешеходеца с оглед концентрацията на алкохол в кръвта му. При адекватна реакция от страна на водача ПТП не можело да се избегне при 55 км/ч, но можело да се избегне при скорост под 53 км/ч. На установеното място на удара не били открити следи от спирачен път или опит за избягване на ПТП. Тройната АТЕ също установила, че скоростта на движение на автомобила при удара на пешеходеца била същата, като тази преди самия удар. За посока на движение на постр.П. било отново приета тази от дясно наляво в посока движението на л.а. (т.е. от Морска градина в посока кв.“Чайка“).

4/Втора тройна АТЕ (л.127-141), която разгледала два варианта на посоката на пресичане на постр.П. - от дясно наляво и обратно, установявайки, че бил видим за водача и от двете посоки. Потвърдили опасна зона за спиране при скорост от 55 км/ч като 41м. Определили и техническа възможност за спиране преди удара при двата варианта на пресичане със скорости на пострадалия от 4.4 км/ч и над 4.4 км/ч. при своевременна реакция на водача чрез спиране ПТП би било предотвратимо. Уточнили, че пострадалия бил възприет непосредствено преди удара, независимо от осветеността и наличната възможност.

5/Според СХЕ постр.П. бил с концентрацията на алкохол в кръвта от 2,56 промила.

4/ОС назначил петорна комплексна съдебно медицинска автотехническа експертиза, според която към момента на съприкосновение с вредоносния фактор пострадалия се движил косо, странично с лявата си половина на тялото към лекия автомобил, със скорост не повече 5,4 км/ч, при което последвал удар по страничната повърхност на лявото бедро на височина

70см. от ръба на петата (установено триъгълно ожулване с червеникав цвят), последващо качване на капака на лекия автомобил, удар на главата и десния горен крайник в челното стъкло и падане върху подлежащата настилка.

ВЛ взели предвид и установената концентрация на етилов алкохол в приживе взета проба кръв - 2,56‰, съответстваща на гранична средна- тежка степен на алкохолно повлияване, при която били налице нарушения в координацията на движението, адекватната преценка на околната действителност, адекватната преценка на собствените постъпки и други. Приели скорост на движение на пешеходеца не повече 5,4 км/ч, която се явява и най-бързия възможен ход на човек с такова алкохолно опиване.

При извършеното съпоставяне, съвместяване и налагане данни от извършения оглед на лекия автомобил и СМЕ на следите оставени върху капака на автомобила и описаните увреждания върху пострадалия, ВЛ изключително подробно посочили кои детайли какви следи оставили по тялото на пострадалия, като от направеното разделно и сравнително изследване заключили какъв бил механизма на образуване на следите върху автомобила и тялото: Пострадалият навлязъл в пътното платно и се е движил отдясно - наляво (по посока на движение на автомобила).

От данните по делото - обективните находки намерени на мястото на произшествието, деформациите по л.а. и нараняванията, които получил пострадалия, мястото на началото на съприкосновението между тялото на пешеходеца и автомобила определили както следва: по дължина на пътя: на около 5 - 5,5 м напред след приетия при огледа ориентир по ширина на платното за движение: на около 4,9 - 5 м наляво от десния, по посока към Златни пясъци край на платното за движение на бул. „Княз Борис І“.

Към началото на удара л.а. се е движил в дясната лента на платното на бул.„Княз Борис І“, по посока към КК Златни пясъци (мястото, където се движил л.а. е показано със стрелка на снимка 8).

Пострадалият навлязъл на платното за движение и вървял косо, странично с лявата половина на тялото към л.а., отдясно - наляво, спрямо посоката на движение на автомобила. Към началото на удара тялото на пострадалия било пред автомобила.

Към началото на удара л.а. се движил със скорост около 50 км/ч. По делото липсвали данни непосредствено преди сблъсъка подс.С. да бил

ускорявал или намалявал скоростта на движение на л.а.

Нямало данни за други участници в движението или препятствия, които да ограничавали видимостта пред водача на л.а.

Пътната настилка била суха, времето ясно, имало нормална метеорологична видимост за конкретните пътни условия. От посоката, от която идвал л.а. геометрична видимост за водача напред била около и над 300 м. (снимки 7 и 8). Произшествието станало през тъмната част на денонощието при работещо уличното осветление. Според ВЛ анализът на всички доказателства сочи, че в конкретната пътно-транспортна ситуация водачът на л.а. имал видимост вдясно към мястото, където се движил пострадалия от разстояние не по-малко от 60 м.

Постр.П. също имал възможност да види светлините на приближаващия л.а. от разстоянието на геометричната видимост.

Пешеходецът имал следните технически възможности да предотврати ПТП:

- ако пресичал платното за движение на място, предназначено за тази цел;

- ако в конкретната пътно-транспортна ситуация преди да навлезе на платното за движение съобразил с движението по платното, разстоянията до приближаващите пътни превозни средства и изчакал л.а. Фолксваген да премине.

С установената скорост на движение, водачът на автомобила също имал възможност при възникване на опасност за движението от технически характер да спре. Скоростта, с която се движил л.а. непосредствено преди произшествието била съобразена с разстоянието на видимост.

Според ВЛ механизма на произшествието бил следния:

На 17.08.2020г., около 21:30 часа в гр.Варна, лек автомобил Фолксваген Поло с рег.№ СВ 8809 ММ, управляван от подс.С. със скорост около 50 км/ч се движил по дясната лента на платното на бул.„Княз Борис І", по посока към Златни пясъци (място на движение -показано със стрелка на снимка 8). По същото време, до спирка „Акациите", поспр.П. навлязъл на платното на бул. „Княз Борис І" и започнал да го пресича. Вървял косо, странично с лявата половина на тялото към л.а., отдясно - наляво, спрямо посоката на движение

на автомобила. Към този момент л.а. бил на разстояние не по-малко от 60 м преди мястото на удара. Автомобилът и пострадалият продължили да се движат по описаните траектории и на около 5 - 5,5 м напред след приетия при огледа ориентир и на около 4,9 -5 метра наляво от десния, по посока към Златни пясъци край на платното за движение на бул. „Княз Борис І" настъпил удар между предната дясна част на л.а. Фолксваген и тялото на пешеходеца. След началото на удара в страничната повърхност на лявото бедро, последвало качване и преместване на тялото по предния капак, удар на главата и десния горен крайник в челното стъкло и накрая постр.П. паднал на пътя.

Опасната зона за спиране на л.а. при скорост на движение 50 км/ч била определена на 36,6 м. С установената скорост на движение, водачът на автомобила имал възможност при възникване на опасност за движението от технически характер да спре. Скоростта, с която се движил л.а. непосредствено преди произшествието била съобразена с разстоянието на видимост.

Опасност за движението, от техническа гледна точка възникнала в момента, в който водачът на л.а. имал обективна възможност да види и наблюдава навлезлия на платното пешеходец – т.е. от разстояние не по-малко от 60 м преди мястото на удара. Ако в този момент той бил започнал спиране, от сравняване на отстоянието от мястото на удара с опасната зона за спиране за установената скорост на движение - 36,6 м, ВЛ заключили, че подс.С. имал техническа възможност да спре л.а. преди това място. Причина за настъпване на произшествието от технически характер било закъснението на водача на л.а. да започне спиране.

По възражението за недоказаност на обвинението:

Изложената горе фактическа обстановка намира опора в събраната по ДП и пред първоинстанционния съд доказателствена съвкупност. Първостепенният съд дал подробно задоволителен отговор, споделен и от тази инстанция, относно това кои доказателства кредитира и защо.

Следва да се отбележи, че ОС кредитирал и показанията на близките на подс.С., като тук АС уточнява, че тези свидетели не са задължени да наблюдават пътя, така както това е възведено в задължение на водача. Св.Д. изрично посочила, че вниманието ѝ било изцяло фокусирано върху детето, а

св.С.а - че „се била разсеяла“ и „изведнъж видяла човека в дясно“. И в двете свидетелски показания няма никакви данни за посоката на пресичане на пешеходеца, а единствено, че ударът станал в дясно (на колата). Що се отнася до коментара на тези свидетели относно осветеността на пътя, АС счита, че за това обстоятелство следва да се съди по обективните данни в делото - те били обективно закрепени в огледния протокол и албум към него („осветление – улично, добра видимост“) и от справката на Община Варна относно уличното осветление към инкриминирания момент (с изправни осветителни тела). При обсъждането на тези показания АС отчита също семейните и родствени връзки на тези свидетели с подс.С., поради което в тази им част не ги кредитира. Споделя се изцяло становището на ОС относно другите свидетелски показания, както и това по обясненията на подсъдимия.

ОС дал подробен отговор на възражението на защитата по въпроса за механизма на възникване на ПТП (особено в частта за посоката на пресичане на пешеходеца, за неговата скорост, място на удара и осветеност), позовавайки се на доказателствената съвкупност и на назначената в с.з. комплексна СМАТЕ, пояснявайки и защо я кредитира в пълнота.

Оказаната помощ от страна на подс.С. ОС – Варна извел от показанията на св.Д., както и от обясненията на самия подсъдим. Спор по това обстоятелство между страните няма.

В първата част на въззивната жалба се акцентира на анализ на няколко пункта от комплексната СМАТЕ, които ще бъдат разгледани по-долу.

1. По скоростта на движение на пешеходеца, в контекста на данните за неговото алкохолно опиване – 2,56 промила. Спори се по приетото от СМАТЕ, като жалбата се позовава на свидетелските показания на св.И., св.Й., св.С.а („бягащ човек“) и заявеното от ВЛ д-р М.. От една страна се твърди, че степента на опиване на пострадалия не била средна (с позоваване на свидетелите А. и Й.), а по-скоро тежка, а от друга страна се твърди, че (по показанията на св.С.а) постр.П. бягал. Това, по скромното мнение на АС, е вътрешно противоречиво твърдение. Искане се постигане на заключение за тежка степен на алкохолно опиване, която значително би намалила скоростта му на движение, а в същото време се желае да бъде прието, че пострадалия бягал.

Обективният прочит на свидетелските показания сочи, че постр.П. бил

алкохолно повлиян и залитал при движението си. Той обаче бил в състояние да се придвижва сам. Слязъл от таксито и продължил на собствен ход, а 15 минути по-късно предприел въпросното пресичане. Това, както и установеното в кръвта му алкохолно съдържание, довело ВЛ от СМАТЕ до изводите за „*гранична средна-тежка степен на алкохолно опиване*, при която е налице нарушение в координацията на движението, адекватна преценка на околната действителност, адекватна преценка на собствените постъпки и други“- л.180-181 от съдебното следствие пред ОС. В допълнение било пояснено, че пешеходеца се движил със скорост не по-висока от 5,4 км/ч, съответстваща на средната скорост при движение с темп на бърз ход на пешеходец в състояние на алкохолно опиване. Вижда се, че заключението на ВЛ кореспондира в максимална степен със свидетелските показания, а също и в известна степен с изведените в жалбата цитати на ВЛ М., сочеща на неин извод за тежка степен на алкохолно опиване, което тя обосновава с невъзможност за концентрация на вниманието и стабилност, както и координация. Последната не се ангажира с скорост на движение на пешеходеца. Логично, ако пешеходецът бил в претендираното от защитата по-тежко състояние, то и скоростта му на движение би била по-ниска. Кое би се явило утежняващо обстоятелство за подс.С., защото при по-бавен ход пострадалия би бил забелязан от подс.С. в много по-ранен етап, съответно и възможността за реакция на подсъдимия би се явила по-дълга. В този ред на мисли ВЛ в СМАТЕ приели скорост на пешеходеца от „не повече 5,4 км/ч“, която била максималната скорост на бързо движение на пешеходец в приетата от тях степен на алкохолно опиване, която скорост се явява и в максимална степен благоприятна за подсъдимия. Тук в допълнение следва да се посочи, че заключението на СМАТЕ и това на ВЛ М. по СМЕ, не са в отношение на противоречие, видно от изложеното горе, както и от начина по-който изключително сходно били описани външните проявления на опиването. Измежду средно-тежката и тежката степен на алкохолно опиване, средно-тежката е в полза на подс.С., защото води до завишаване на скоростта на движение на постр.П., което води до скъсяване на отстоянието, в рамките на което бил възприет като опасност. Всяка по-бавна скорост би увеличила това разстояние, т.е. би довела до по-дълго време, в което за подс.С. би следвало да реагира, защото за него съществува такова задължение по закон. Изрично в съдебно заседание пред ОС на 16.01.2023г. (стр.202) ВЛ Атанасов посочил,

че „при избора на средните стойности сме взели най-благоприятните за водача“. ВЛ Д. допълнил, че съобразили показанията на св.С.а, но също и степента на алкохолно опиване, поради което приели въпросната скорост, като приели най-благоприятната за водача. ВЛ Г. допълнил колегите си с литературата, от която почерпили сведения за скоростта на движение. С това експертите дали ясен отговор, опровергаващ твърденията в жалбата за това, че показанията на св.С.а не били взети под внимание, както и за начина на определяне на скоростта на пешеходеца, което всъщност дава и отговори на възражението за необоснованост на заключението в тази му част. Адв.Р. не заявил възражения по експертизата пред ОС-Варна, напротив изразил становище за приемането ѝ.

Тук АС намира за нужно да посочи изрично защо кредитира заключението на СМАТЕ, пред заключенията на експертизите, изготвени в рамките на ДП. В СМАТЕ участвали специалисти съдебен лекар, трасолог и трима авто експерти, притежаващи доказани компетенции в сферите си на дейност, което обстоятелство се отчита от съда като съответно на изискванията на нормата на чл.147 от НПК. Освен наличие на компетентност, те базирали изследването си на цялостната доказателствена съвкупност, а не само на изолирани нейни части (както например сторила това д-р М., която дала заключение само на база обективните находки по тялото на пострадалия). Логично – тяхното заключение, съставено при отчитане на огледните протоколи, на СМЕ, на деформациите по л.а. и на свидетелските показания като разполагащо с по-глобална картина, сочи не само на стриктно спазване на разпоредбата на чл.152 от НПК, но и на изводи, които се отчитат от съда като пълни, ясни, обосновано аргументирани. Заради което не оставят никакво място за съмнение в правилността им. Освен това заключението им се отличава с висока степен на аргументираност в хода на изслушването им пред ОС, в рамките на което дали компетентни и обосновани отговори на въпросите на страните. Заради всичко това и АС счита, че проследяването на логическия процес и контролът за фактическо съответствие на СМАТЕ с доказателствената основа по делото, налагат безалтернативен извод за компетентност, изчерпателност и обоснованост на експертизата, която дава основание за кредитиране тъкмо на тяхното заключение.

2.По възражението относно мястото на удара, в жалбата се твърди, че изводът на СМАТЕ бил произволен, необоснован с конкретна методика

относно инерционната сила, свързана с разстоянието на отхвъркване на маратонката. Възражението се обвързва и с приетата посока на движение, която била в противоречие със СМЕ (от ляво на дясно по посока движението на л.а.). Тук съдът обръща внимание на горната констатация по кредитирането на СМАТЕ с отбелязването, че експертите категорично достигнали до извод за посока на движение на пешеходеца в резултат на съпоставка не само на следите по тялото, но и на база на деформациите по л.а., като подробно научно аргументирали текстово (и илюстрирали снимково) кое увреждане в каква последователност и от какъв удар било получено; мотивирали извода си с инерционните и други сили, т.е. обобщавайки заключението си на база фактите по делото и техните специални знания, с които разполагали в качеството има на вещи лица. Така закономерно и компетентно достигнали до категоричен извод за целият механизъм на ПТП (вкл. и мястото на удара). В съдебно заседание ВЛ Д. пояснил, че мястото на удара е обвързано с последвалите увреждания по пострадалия и с качването на тялото му върху капака на МПС. ВЛ Д. подробно разяснил как се избират ориентирите (неподвижни обекти). По повод мястото на удара ВЛ Г. посочил, че при удар в долната част на тялото се предизвиква въртливо движение нагоре и върху тялото действа инерционни сили, пропорционални на въртящият момент. Заради това предметите в долната част на тялото (маратонки), където скоростта е най-голяма се „самосъбвуват“. Добили скорост от въртливото движение, те не падат точно долу на земята, а са във въздуха, отделяйки се от тялото и понеже са над нивото на пътя и имат хоризонтална сила, се преместват на различни отстояния от мястото на удара. Допълнил, че това зависи също и от типа на обувката, както и от това как е завързана (силно или слабо). ВЛ Д. допълнил, че трайните ориентери на мястото на удара били петното от кръв и приетите в огледа неподвижни ориентери (стълб), а не маратонките. Пояснил, че при първи удар в десния крак, който бил и в крачка, получените увреждания довели до по-далечно отскачане на дясната маратонка. При удар в обратната посока на движение, това не би се получило. От изложеното е видно, че изводите на ВЛ са далеч от понятието произволни, каквито внушения прави въззивната жалба. Напротив – те са съобразени с всички доказателства по делото и това, че не се нрвят на някоя от страните не е основание да бъдат отхвърлени. Отделно следва да се посочи, че ако

защитата има претенции относно по-голяма яснота по фактите, следва да съобрази обстоятелството, че подс.С. след като ударил пешеходеца „веднага отби в дясно и спря колата“ (св.С.а); това е видно от огледа и албума към протокола за оглед, както и показанията на св.М. („л.а. беше спрял в най-дясно след отбивката за комплекс“Хоризонт“).

3.По възражението за отстоянието на л.а. от мястото, в което пешеходеца започнал пресичане и неговата осветеност, защитата отново се позовава на алкохолното опиване на постр.П., както и на показанията на св.И., според който 15 минути преди ПТП той го бил оставил на отсрещната страна на пътя (т.е. откъм кв.“Чайка“, а не откъм страната на Морската градина, откъдето ВЛ твърдят започнато пресичане). Тук следва да се подчертае, че от момента на оставянето на постр.П. от таксито на противоположната страна на булеварда и до ПТП изминали 15 минути – време, в което той спокойно би могъл да премине по няколко пъти в двете посоки. Няма как да се изисква търсене на логика в поведението на пешеходеца (защо слязъл от страната на кв.“Чайка“ и защо после се появил от противоположната посока). Такова пресичане било времево напълно възможно, а и то не е в конкретна връзка със задълженията на подс.С.. Няма как да се черпят основания в полза на подсъдимия от твърдяната нелогичност в поведението на постр.П.. Дирене на логика е нужна не в неговото поведение, а в поведението на подс.С.. От която и посока да се е появила опасност, подсъдимият бил длъжен по закон да предприеме мерки по предотвратяването ѝ. В конкретният случай тя дошла от дясната страна на автомобила му. И никак не била внезапна, тъй като пътят разполагал в тази си част с 4 платна за движение в едната посока и липсвала каквато и да било пречка във видимостта. Макар и в тъмната част на денонощието, подс.С. се движел на къси светлини и в осветен от улично функциониращо осветление участък. В тази насока ВЛ пояснили и защо приели видимост от 60 метра – мотивирали се с наличните улични светлини (работещи, според справката на Община Варна; видно също и от протокола за оглед и албум към него), изправността на фаровете на л.а., илюстрирали графично и мотивирали технически зоната на осветеност/видимост. Коментирали дори наличието на осветеност и между всеки две тела за улично осветяване с отразяването на светлинните лъчи на уличното осветление. Заради това и възраженията в тази посока не се споделят. Както и примера с друга произволно взета от защитата скорост на пешеходеца, при

изчисленията на която той попада в опасната зона. Това е пример, който защитата развива, но без да съобразява фактите и изводите на експертите по делото.

Поради горното АС не споделя възраженията за недоказаност на обвинението като счита, че са налице доказателства, които уверено мотивират изводите за виновно поведение на подс.С., който:

- нарушил правила от ЗДвП;

- допуснал ПТП в пряка връзка с нарушаването на вменени му от закона задължения;

- от ПТП настъпила смърт на постр.П..

По нарушението на чл.20 ал.2 от ЗДвП – ОС приел, че подс.С. нарушил правилата на чл.20 ал.2 от ЗДвП, изразяващи се в следното: „Водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране на скоростта на движение да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движение, с конкретните условия и видимост, за да бъдат в състояние да спрат при всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението". Видно е, че тук се касае до две нарушения от съвсем различен характер. Очевидно, по първото от тях няма нарушение, съответно то няма и отношение към допуснатото ПТП. Скоростта на л.а., управляван от подс.С., била съобразена с всички изисквания на изр.1 на чл.20 ал.2 изр.1 от ЗДвП - атмосферни условия, релеф, състояние на пътя и МПС, характер и интензивност на движението, конкретни условия, видимост. От данните по делото е видно, че настилката била добра, пътят с добра видимост, ненатоварен, без особености в релефа, пречещи на видимостта, атмосферните условия не се отличавали с особености, затрудняващи по някакъв начин безопасното управление на МПС. Скоростта била правилно съобразена с всички тези условия и освен това с ограничението за скорост в градски условия (50 км/ч). Нарушението, което е в пряка причинно-следствена връзка с ПТП и със смъртта на пешеходеца е това по изр.2 на чл.20 ал.2 от ЗДвП – подс.С. не спазил задължението да намали скоростта и в случай на необходимост да спре при възникване на опасност за движението. Управлявайки с разрешената и

съобразена скорост в район с добра видимост, той бил длъжен да наблюдава пътя и всички обстоятелства, които биха представлявали опасност за движението. Такава опасност в случая се явило пресичането на постр.П.. Последният пресичал (поради състоянието си) достатъчно бавно, за да бъде забелязан от 60 метра преди мястото на удара, което отстояние давало достатъчна възможност на водача да предприеме мерки по намаляване на скоростта или спиране. При наблюдаване на пътя и при скоростта на движение такова едно спиране категорично било възможно и с него биха се избегнали настъпилите обществено опасни последици. Така че именно това е нарушението, което удовлетворява изискуемата от закона пряка причинно следствена връзка с настъпилия резултат. Тъкмо защото подс.С. не изпълнил това задължение се стигнало до ПТП. Няма спор и в теорията, и в практиката, че стъпил на пътно платно пешеходец представлява опасност, с която водачът задължително следва да се съобрази. ПТП не би могло да се обвърже само с поведението на постр.П. (също укоримо откъм нарушени норми на ЗДвП), защото подс.С. в нарушение на собствените си задължения по този закон не успял да предотврати ПТП, което от техническа гледна точка безспорно би могъл да стори. Това, какви са причините за липсата на предписаното от закона поведение, проявено от водача (разсеяност, отвличане на внимание или друго), в случая е ирелевантно, тъй като от ЗДвП произлизат определени задължения, вменени за спазване от страна на водачите.

Поради изложеното горе относно изясненото нарушение, пряко свързано с настъпилото ПТП (чл.20 ал.2 изр.2 от ЗДвП), подс.С. следва да бъде оправдан да е извършил престъплението по чл.343а от НК в нарушение на разпоредбата на чл.20 ал.2 изр.1 от ЗДвП.

Тук е мястото да се посочи още и съпричиняването на ПТП от страна на пешеходеца, отчетено в СМАТЕ и всички АТЕ по ДП. Според тях пешеходецът имал следните възможности да предотврати ПТП, ако пресичал платното за движение на място, предназначено за тази цел; ако в конкретната пътно-транспортна ситуация преди да навлезе на платното за движение се бил съобразил с движението по платното, разстоянията до приближаващите пътни превозни средства и бил изчакал л.а. „Фолксваген“ да премине. Това без съмнение не било сторено от пешеходеца, който така също нарушил правила на ЗДвП, с което допринесъл, съпричинил вредоносния резултат. А

според съдебната практика това обстоятелство винаги следва да бъде отчитано при определяне на наказанието. Това сторил и ОС – Варна.

По алтернативното искане в жалбата относно несправедливост на наложеното наказание:

Защитата алтернативно моли за намаляване на наложеното наказание по чл.54 от НК, както и за прилагане на разпоредбата на чл.55 от НК.

ОС – Варна наложил наказанието, съобразявайки следното:

1/Смекчаващи отговорността обстоятелства - чисто съдебно минало, възраст (без да е пояснено в какъв смисъл, поради което не се споделя от АС), добри характеристични данни, незначителен брой предходни нарушения на правилата за движение по пътищата. Съдът отчел също и доброто процесуално поведение на подсъдимото лице (това също не се споделя като спадащо в тази категория обстоятелства от АС – Варна), както и обстоятелството че упражнява общественополезен труд. Така заключил, че обществената опасност на личността на дееца е ниска. Изхождайки от незначителните предходни нарушения на подс.С. направил извод, че процесното нарушение не било резултат на трайно противоправно поведение, а по-скоро на конкретна пътна ситуация. Извън посочените корекции, АС споделя тези изводи.

На следващо място ОС отчел и противоправното поведение на пешеходеца, довело до съпричиняването на престъпния резултат от негова страна. ОС посочил, че той нарушил правилата на чл.113 и чл.114 от ЗДвП и се позовал по повод съпричиняването на ТР № 2/22.12.2016г. на ВКС.

2/Отегчаващи отговорността обстоятелства не констатирал.

Всичко това мотивирало първоинстанционния съд да определи наказание при превес смекчаващите отговорността обстоятелства (така написал в мотивите си), а след това неясно защо и при липсата на отегчаващи отговорността обстоятелства, наложил наказание към средния размер, предвиден в специалната норма.

Предвиденото в чл.343а ал.1 б.“б“ от НК наказание е лишаване от свобода до четири години. Без съмнение определеното наказание от две години ЛС клони към средния размер. То обаче не кореспондира с коментираните горе обстоятелства по чл.54 от НК и е в нарушение с

разпоредбата на чл.54 ал.2 от НК. Изводът за наличието само на смекчаващи отговорността обстоятелства логично следва да доведе до определяне на наказание около и над предвидения в закона минимум. Предвид високата обществена опасност на деянието (която не била изобщо коментирана от ОС), свързана с отнемане на човешки живот и изключително масова като явление в последните години, то очевидно наказание на минимума не би осъществило целите на закона по чл.36 от НК. Този съд намира, че справедливо и съответно на всички изисквания на чл.54 от НК обстоятелства е наказанието от ЕДНА ГОДИНА ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА, което на основание чл.66 от НК следва бъде отложено с ИЗПИТАТЕЛЕН СРОК ОТ ТРИ ГОДИНИ, считано от влизане на присъдата в сила. Това намаляване на основното наказание би могло да доведе и до корекция на наказанието по чл.343г от НК в посока неговото намаляване. Според АС – Варна негов справедлив размер се явява „Лишаване от право да управлява МПС“ за срок от ЕДНА ГОДИНА И ШЕСТ МЕСЕЦА.

Така комплексно определеното наказание би довело до успешно постигане целите на чл.36 от НК, удовлетворяващо изискванията на индивидуалната превенция, както и на общата такава.

По алтернативното искане на защитата за приложение разпоредбата на чл.55 от НК: то категорично не се споделя от въззивната инстанция.

По делото действително има многобройни смекчаващи обстоятелства (повече от три – чисто съдебно минало, трудова ангажираност, съпричиняване, добри характеристични данни), но по никакъв начин не може да се направи извод, че те са от такова естество, че и най-лекото предвидено в закона наказание да би се оказало несъразмерно тежко за подс.С.. Т.е. според съда наличните смекчаващи обстоятелства не следва да се надценяват, те са отчетени от този съд като основателни по отношение справедливостта на наказанието и са довели до неговото намаляване (в рамките на чл.54 от НК), но по никакъв начин не могат да се третират като такива, от които би могъл да се изведе кумулативно изискуемия от закона извод, че и най-лекото предвидено в закона наказание би се оказало несъразмерно тежко за подсъдимия. Поради това и като не споделя възражението за приложението на чл.55 от НК, АС Варна няма как да удовлетвори искането в жалбата да не налага наказание по чл.343г от НК в светлината на ТР 1/2023г. на ВКС

(последното предполага тъкмо приложението на чл.55 от НК, респективно активиране и на нормата на чл.55 ал.3 от НК).

Подс.С. следва да бъде осъден и да заплати на частните обвинители по делото М. П. А., Р. И. А. и Г. М. Г. сумата от по 1 000 (хиляда) лева на всеки един от тях, явяваща се заплатена на техния процесуален представител адв.Пейков по договор за правна помощ и съдействие по настоящото дело (договори и пълномощни – л.40-42 от НОХД 298/2022г. на ОС – Варна). Сумите са претендирани от повереника в пренията пред въззивния съд.

При извършената служебна проверка не бяха констатирани процесуални нарушения.

Предвид изложеното, и като намира че не са налице основания за отмяна или изменение на атакуваната присъда, на основание основание чл.337 ал.1 т.1 и т.2 и чл.338 от НПК Варненският апелативен съд

РЕШИ:

ИЗМЕНЯ присъда № 2/16.01.2023г. по НОХД № 555/2022г. по описа на Окръжен Съд Варна като:

ПРИЛАГА ЗАКОН за същото наказуемо престъпление като приема, че деянието, извършено от подсъдимия Б. С. по чл.343а ал.1 б.“б“ вр. чл.343 ал.1 б.“в“ от НК, е осъществено само при нарушение на правилото на чл.20 ал.1 изр.2 от ЗДвП, поради което го **ОПРАВДАВА** да е извършил релевантно нарушение по чл.20 ал.2 изр.1 от ЗДвП;

НАМАЛЯВА определеното наказание от две години на ЕДНА ГОДИНА ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА;

НАМАЛЯВА определения на основание чл.66 ал.1 от НК ИЗПИТАТЕЛЕН СРОК, за който изпълнението на наказанието е отложено от четири години на ТРИ ГОДИНИ;

НАМАЛЯВА срока на определеното наказание по чл.343г от НК ЛИШАВАНЕ ОТ ПРАВО ДА УПРАВЛЯВА МПС от две години на ЕДНА ГОДИНА И ШЕСТ МЕСЕЦА.

ОСЪЖДА подсъдимият Б. Д. С. с ЕГН ***** да заплати на частните обвинители по делото М. П. А. с ЕГН *****, Р. И. А. с ЕГН ***** и Г. М. Г. с ЕГН ***** сумата от по 1 000 (хиляда) лева на

всеки един от тях, явяваща се платена на техния процесуален представител адв.М. Пейков по договор за правна помощ и съдействие по настоящото дело.

ПОТВЪРЖДАВА присъдата в останалата ѝ част.

Решението подлежи на обжалване пред ВКС на РБ в 15-дневен срок, считано от уведомлението на страните.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____