

РЕШЕНИЕ

№ 97

гр. Пловдив, 25.10.2021 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ПЛОВДИВ, 3-ТИ НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ, в публично заседание на двадесет и седми септември през две хиляди двадесет и първа година в следния състав:

Председател: Васил Ст. Гатов

Членове: Милена Б. Рангелова
Деница Ц. Стойнова

при участието на секретаря Мариана Н. Апостолова
в присъствието на прокурора Димитър Иванов Махмудиев (ОП-Пловдив)
като разгледа докладваното от Васил Ст. Гатов Въззивно наказателно дело от
общ характер № 20215000600410 по описа за 2021 година

Производството е по реда на глава XXI НПК.

С обжалваната присъда състав на Пловдивския окръжен съд е признал подсъдимия М. Н. К. за виновен в това, че на *** г. в гр.С., обл. П. при управление на моторно превозно средство - лек автомобил „*“, модел „*“, с регистрационен номер *, е нарушил правилата за движение - чл.20, ал.2, пр.1 от ЗДвП и по непредпазливост е причинил смъртта на С.С.П. от гр.С., като след деянието подсъдимият е направил всичко, зависещо от него за оказване на помощ на пострадалата и на основание чл.343а, ал.1, б.„б“, вр. чл.343, ал.1, б.„в“, вр. чл.342, ал.1 и чл.54 НК го осъдил на две години лишаване от свобода, като го признал за невиновен за това да е допуснал нарушение на правилата за движение по пътищата по чл.20, ал.2, пр.2 от ЗДвП, чл.116 от ЗДвП, чл.67, ал.1 от ППЗДвП и чл.68 от ППЗДвП и го оправдал по първоначално повдигнатото му в този смисъл обвинение.

На основание чл.66, ал.1 от НК изпълнението на така определеното на

подсъдимия наказание било отложено с изпитателен срок от четири години, считано от влизане на присъдата в сила.

На основание чл.343г, вр. чл.343, ал.1, б, „в“, във вр. чл.342, ал.1, вр. чл.37, ал.1, т.7 от НК съдът лишил подсъдимия М. Н. К. от правото да управлява моторно превозно средство за срок от три години и три месеца.

Съдът приложил чл.59 НК и се разпоредил с веществените доказателства и разноските.

Срещу присъдата е постъпила жалба от повереника на частните обвинители. В жалбата се сочи необоснованост на присъдата, като се изразява несъгласие с прилагане на привилегирвания състав по чл.343а НК и оправдаването на подсъдимия по чл.116 ЗДвП. Отделно от това защитата намира определеното наказание за явно несправедливо. Претенциите са насочени към изменение на присъдата, признаване на подсъдимия за виновен и по чл.116 от ЗДвП, увеличаване на наказанията „лишаване от свобода“ и „лишаване от право да управлява МПС“, като се предлага наказанието „лишаване от свобода“ да бъде изтърпяно ефективно.

В съдебно заседание представителят на Апелативната прокуратура предлага жалбата да се остави без уважение като неоснователна и присъдата да бъде потвърдена, като излага съображения за правилно приложение на материалния закон и съответност на наказанията със степента на обществена опасност на деянието и дееца.

Повереника на частните обвинители поддържа жалбата си по изложените в нея подробни съображения.

Частните обвинители се присъединяват към казаното от повереника им и предлагат жалбата да бъде уважена.

Защитата на подсъдимия намира жалбата за допустима, но по същество за неоснователна. Споделя изложените съображения на първата инстанция и предлага присъдата да бъде потвърдена.

Подсъдимия изказва съжаление и моли присъдата да бъде оставена в сила.

Апелативният съд, като съобрази доводите на страните, провери служебно правилността на присъдата, съобразно изискванията на чл. 313 и чл. 314 от НПК и за да се произнесе, взе предвид следното:

Първоинстанционният съд е приел за установена следната фактическа обстановка:

Подсъдимият К. притежавал свидетелство за управление на МПС, което му било издадено на 29.01.2007 г., като на същия били съставени 9 броя актове за установяване на административно нарушение по Закона за движение по пътищата и Кодекса на застраховането, за нарушения както следва: на чл.177, ал.1, т.2 от ЗДвП, на чл.183, ал.2, т.4 от ЗДвП, на чл.181 от ЗДвП, на чл.100, ал.1 т.3 от ЗДвП, на чл.139, ал.1, т.1 от ЗДвП, на чл.104а от ЗДвП, на чл.139, ал.2 т.3 от ЗДвП, на чл.315, ал.1 от КЗ, на чл.139, ал.1, т.1 от ЗДвП, на чл.137а, ал.1 от ЗДвП. За посочените административни нарушения били издадени съответните наказателни постановления, като за периода от придобиване правоспособността за управление на МПС до момента на подсъдимия били отнети 17 контролни точки, били му наложени наказания глоби, като част от тях обвиняемият не заплатил. На К. били наложени и фишове, влезли в сила, за нарушени разпоредби на чл.137а, ал.1 от ЗДвП, чл.15, ал.1 от ЗДвП, чл.6, т.1 от ЗДвП, от Областни дирекции на МВР гр. П. и гр.С..

На *** г. подсъдимият М.Н. К. управлявал собствения си лек автомобил марка „**“ модел „**“ с рег. № **, който бил с дясно разположен волан, в гр.С., обл. П., като се движел по бул.,**“ в посока от север на юг в средата на пътното платно. Ширината на платното за движение била 7,20 метра, настилката на пътя била асфалтова, без дупки и неравности, времето било дъждовно, поради обилен валеж асфалтът бил мокър. Участъкът от пътя бил прав и хоризонтален.

На *** г. в гр.С. слънцето изгряло в 07:45 часа и залязло в 16:48 часа, като влажността вариала между 96% и 100% и имало регистрирани валежи от дъжд и ръмеж с временни прекъсвания.

Около 18:30 часа, когато обвиняемият шофирал в гр.С., по посочения булевард, слънцето било залязло, а пешеходката С.С.П. се намирала на

платното за движение пред автомобила. Подсъдимият К. се движел с 49 км/ч, като скоростта му била съобразена технически с конкретната пътно-климатична обстановка и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини. Въпреки горното, след като възприел жената, не реагирал своевременно на опасността от удар и така настъпил удар в предната част на л.а. „*“, като подс. К. ударил с автомобила си покойната П. дясно-странично при изправено положение на тялото спрямо автомобила.

Ударът между лекия автомобил и пешеходеца настъпил върху платното за движение в конфликтната точка на първоначалния контакт, като по дължина бил разположен на 19,5-20,5 метра северно от ориентира, приет в протокола за оглед, а по ширина около 4,0-4,5 метра западно от източната граница на платното за движение.

След удара пешеходката С.С.П. паднала на платното за движение пред автомобила. Подсъдимият слезнал от автомобила и проверил дали пострадалата има пулс и диша и дали си е глътнала езика. Подсъдимият я преместил в дясната част на пътя, като горната част на тялото била върху тротоара, с долната част на тялото върху платното за движение, като била разположена перпендикулярно на платното за движение. След като установил, че пострадалата има пулс и диша веднага взел телефона ползван от сина му и се обадил на обадил на тел. 112, като съобщил за настъпилото произшествие и помолил да изпратят линейка. На място пристигнал екип на Спешна помощ със закъснение, който установил смъртта на пострадалата П.. На мястото на произшествието пристигнал и екип на Сектор „П.“ при ОД на МВР П.

По делото е била назначена и изготвена автотехническа експертиза, от заключението на която се установява, че:

- Ударът е настъпил върху платното за движение в конфликтна точка на първоначален контакт, която приблизително се намира: По дължина на около 19,5-20,5 метра северно от ориентира приет в протокола за оглед. По широчина на около 4,0-4,5 метра западно от източната граница на платното за движение.

- Скоростта на л.а. „* *” в момента на удара е била около 49 км/ч. При липса на обективни данни за намаляване на скоростта преди момента на удара следва да се приеме, че това е била скоростта на движение и преди

задействане на спирачната система.

- Когато водачът на л.а. „* *” е бил на разстояние равно и по- голямо от пълния спирачен път (опасна зона), пешеходката С.С.П. се е намирала на платното за движение и водачът на л.а. „* *” при своевременна реакция и задействане на спирачната система е имал техническа възможност да установени автомобила преди мястото на удара и да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране.

- Водачът на л.а. „* *” е имал техническа възможност да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране със скоростта с която се е движел, при своевременна реакция и задействане на спирачната система.

- В случая технически съобразената скорост с атмосферните условия и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини е била 72 км/ч. Скоростта на движение на л.а. „* *” 49 км/ч е била технически съобразена в конкретната пътно-климатична обстановка и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини.

- Най-вероятен, от техническа гледна точка, е следният механизъм на анализираният пътнотранспортно произшествие:

Водачът М. Н. К. е управлявал л.а. „* *” по платното за движение на бул. „*“ в гр. С. в посока от север на юг. През това време пешеходката С.С.П. е била на платното за движение пред автомобила. Водача на л.а. „* *” не е реагирал своевременно на опасността от удар с пешеходката С.С.П., а е направил това с около 0,9 секунди закъснение и така е настъпил удар в предната част на л.а. „* *”. След удара пешеходката С.С.П. е паднала на платното за движение пред автомобила, след което е била преместена на мястото и в положението отразени в протокола за оглед и видни от фотоалбума на местопроизшествието, а л.а. „* *” се е установил на мястото и в положението отразени в протокола за оглед и видни от фотоалбума на местопроизшествието.

- Основни причини за настъпилото произшествие от техническа гледна точка са:

1. Пешеходката С.С.П. е била на платното за движение на място и в момент, когато това не е било безопасно.

2. Водачът на л.а. „* *” - М. Н. К. не е реагирал своевременно на опасността от удар с пешеходката С.С.П..

Вещото лице по данните от ДП и анализа е разработило динамична мащабна скица на местопроизшествието, която е приложена като неразделна част към автотехническата експертиза.

В хода на съдебното следствие е прието заключението на назначената по досъдебното производство комплексна автотехническа и съдебно-медицинска експертиза, като според вещите лица:

- Ударът е настъпил върху платното за движение в конфликтна точка на първоначален контакт, която приблизително се намира:

По дължина на около 19,5-20,5 метра северно от ориентира приет в протокола за оглед.

По широчина на около 4,0-4,5 метра западно от източната граница на платното за движение.

- Предвид описаните по време на аутопсията травматични увреждания по долните крайници на трупа (кръвонасядане по кожата на колянната става на десен долен крайник, отсояване на кожата на десен крак в областта на колянната става и дълбоко кръвонасядане в същата област, дълбоко кръвонасядане на меките тъкани в областта на лява колянна става, кръвонасядане на предна връзка в дясна колянна става) най-вероятно е ударът да е дясно-странично при изправено положение на тялото.

- Скоростта на л.а. „* *” в момента на удара е била около 49 км/ч. При липса на обективни данни за намаляване на скоростта преди момента на удара следва да се приеме, че това е била скоростта на движение и преди задействане на спирачната система.

- Когато водачът на л.а. „* *” е бил на разстояние равно и по- голямо от пълния спирачен път (опасна зона), пешеходката С.С.П. се е намирала на платното за движение и водачът на л.а. „* *” при своевременна реакция и задействане на спирачната система е имал техническа възможност да установени автомобила преди мястото на удара и да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране.

- Водачът на л.а. „* *” е имал техническа възможност да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране със скоростта с която се е движел, при своевременна реакция и задействане на спирачната система.

- В случая технически съобразената скорост с атмосферните условия и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини е била 72 км/ч. Скоростта на движение на л.а. „* *” 49 км/ч е била технически съобразена в конкретната пътно-климатична обстановка и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини.

- Най-вероятен, от техническа гледна точка, е следният механизъм на анализираният пътнотранспортно произшествие:

Водачът М. Н. К. е управлявал л.а. „* *” по платното за движение на

бул. „*“ в гр. С. в посока от север на юг. През това време пешеходката С.С.П. е била на платното за движение пред автомобила. Водача на л.а. „* *” не е реагирал своевременно на опасността от удар с пешеходката С.С.П., а е направил това с около 0,9 секунди закъснение и така е настъпил удар в предната част на л.а. „* *”. След удара пешеходката С.С.П. е паднала на платното за движение пред автомобила, след което е била преместена на мястото и в положението отразени в протокола за оглед и видни от фотоалбума на местопроизшествието, а л.а. „* *” се е установил на мястото и в положението отразени в протокола за оглед и видни от фотоалбума на местопроизшествието.

- Основни причини за настъпилото произшествие от техническа гледна точка са:

Пешеходката С.С.П. е била на платното за движение на място и в момент, когато това не е било безопасно.

Водачът на л.а. „* *” - М. Н. К. не е реагирал своевременно на опасността от удар с пешеходката С.С.П..

Вещите лица по данните от ДП и анализа са е разработили динамична мащабна скица на местопроизшествието, която е приложена като неразделна част към експертиза.

По делото е прието заключението на назначената по досъдебното производство съдебномедицинска експертиза на труп. При изследването на трупа на С.С.П. вещото лице е установило: пълно прекъсване на гръбначния и продълговатия мозък на ниво 1ви шиен прешлен с размекчаване на гръбначния мозък на нивото, отделяне от първи шиен прешлен от черепа, кръвоизлив под твърдата мозъчна обвивка; дифузен кръвоизлив под меките мозъчни обвивки по основата на мозъка и вляво тилно- теменно, кръв в мозъчните стомахчета; кръвонасядане по меките черепни покривки вляво теменно-тилно, счупване на 11 ребро двустранно, счупване на тялото на 11 гръден прешлен, разкъсване на черния дроб, кръвонасядане по кожата на колянната става на десен долен крайник; отслояване на кожата на десен крак в областта на колянната става и дълбоко кръвонасядане в същата област, дълбоко кръвонасядане на меките тъкани в областта на лява колянна става, кръвонасядане на предна връзка в дясна колянна става.

Според вещото лице смъртта на С.С.П. се дължи на пълно прекъсване на гръбначния мозък от продълговатия мозък на ниво първи шиен прешлен с възходяща парализа на жизненоважни мозъчни центрове - на дишането и сърдечната дейност.

Описаните травматични увреждания са причинени по механизма на удар или притискане с или върху твърд тъп предмет с голяма кинетична

енергия, като е възможно да са получени при настъпилото ПТП на *** г. като пешеходец, ударен от моторно превозно средство. Смъртта се намира в пряка причинно-следствена връзка с претърпяното ПТП.

Липсата или наличието на алкохол в кръвта няма отношение към настъпването и причината за смъртта.

Състоянието на трупа, преценено по посмъртните изменения, отговаря на смърт от първо денонощие.

От заключение на назначената в хода на досъдебното производство съдебно-химическа експертиза /л. 163-168/, прието от съда в хода на съдебното следствие се установява, че в изпратените за изследване проби кръв, взети от лицето С. П.а не се е доказал етилов алкохол.

В хода на съдебното следствие е назначена и приета от съда допълнителна тройна автотехническа експертиза, като от заключението на вещите лица, отговорили на поставените конкретни въпроси се установява, че няма данни къде е паднала пострадалата след ПТП-то, както и няма данни колко и на къде е била преместена. Анализът е извършен от вещите лица при възможни положения, при които преместването на тялото ще е по най-късия път, при което разстоянието на отхвърляне на тялото след удара е едно и също при възможните положения на тялото преди преместването му.

Предвид описаните по време на аутопсията травматични увреждания по долните крайници на трупа (кръвонасядане по кожата на колянната става на десен долен крайник, отслояване на кожата на десен крак в областта на колянната става и дълбоко кръвонасядане в същата област, дълбоко кръвонасядане на меките тъкани в областта на лява колянна става, кръвонасядане на предна връзка в дясна колянна става) най-вероятно е ударът да е дясно-странично при изправено положение на тялото, според експертите. Ударът е настъпил върху платното за движение в конфликтна точка на първоначален контакт, която приблизително се намира: ПО ДЪЛЖИНА на около 19,5 - 20,5 м северно от ОРИЕНТИРА приет в протокола за оглед, а ПО ШИРОЧИНА около 4,0 - 4,5 м западно от източната граница на платното за движение.

Скоростта на л.а. „* *” в момента на удара е била около 49 км/ч. При липса на обективни данни за намаляване на скоростта преди момента на удара, според вещите лица, следва да се приеме, че това е била скоростта на движение и преди задействане на спирачната система.

Дистанцията на която ще се намира л.а. „* *” при навлизане на пешеходката С.С.П. на платното за движение от ляво е 62,34 м. В анализираната пътна ситуация, при навлизане на пешеходката С.С.П. от левия тротоар, тя ще попадне в осветената зона от фаровете на автомобила (при

настройка и за ляв и за десен волан) и водачът на л.а. „* ” при своевременна реакция и задействане на спирачната система ще има техническа възможност да установи автомобила преди мястото на удара и да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране. Когато водача на л.а. „* ” е бил на разстояние равно и по- голямо от пълния спирачен път (опасна зона), пешеходката С.С.П. се е намирала на платното за движение, попадала е в осветената зона от фаровете на автомобила (при настройка и за ляв и за десен волан) и водачът на л.а. „* ” при своевременна реакция и задействане на спирачната система е имал техническа възможност да установи автомобила преди мястото на удара и да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране.

Водачът на л.а. „* ” е имал техническа възможност да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране със скоростта с която се е движел, при своевременна реакция и задействане на спирачната система. В случая технически съобразената скорост с атмосферните условия и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини е била 72 км/ч. Скоростта на движение на л.а. „* ” 49 км/ч. е била технически съобразена в конкретната пътно-климатична обстановка и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини.

Според експертите не може да се определи каква е настройката на фаровете на „* ” (за ляв или за десен волан), без измерване с уред, което в случая е невъзможно, тъй като РУ Т. не разполага с такъв уред. Когато водача на л.а. „* ” е бил на разстояние равно и по- голямо от пълния спирачен път (опасна зона), пешеходката С.С.П. се е намирала на платното за движение, попадала е в осветената зона от фаровете на автомобила (при настройка и за ляв и за десен волан) и водачът на л.а. „* ” при своевременна реакция и задействане на спирачната система е имал техническа възможност да установи автомобила преди мястото на удара и да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране.

Най-вероятен, от техническа гледна точка, според заключението е следният механизъм на анализираният пътнотранспортно произшествие: Водача М. Н. К. е управлявал л.а. „* ” по платното за движение на бул. „*“ в гр.С. в посока от север на юг. През това време пешеходката С.С.П. е била на платното за движение пред автомобила. Водача на „* ” не е реагирал своевременно на опасността от удар с пешеходката С.С.П. а е направил това с около 0,9 секунди закъснение и така е настъпил удар в предната част на л.а. „* ”. След удара пешеходката С.С.П. е паднала на платното за движение пред автомобила, след което е била преместена на мястото и в положението отразени в протокола за оглед и видни от фотоалбума на местопроизшествието, а л.а. „* ” се е установил на мястото и в положението отразени в протокола за оглед и видни от фотоалбума на местопроизшествието.

Предвид изложеното според вещите лица основни причини за настъпилото произшествие от техническа гледна точка са, че пешеходката С.С.П. е била на платното за движение на място и в момент, когато това не е била безопасно, а водача на л.а. „* ”

Съдът е приел, че описаната по-горе и инкорпорирана изцяло в настоящите мотиви фактическа обстановка се установила по несъмнен и категоричен начин от обясненията на подсъдимия в кредитираната им от съда част депозирани в хода на съдебното производство, от показанията на свидетелите Д.С.К., Н.М. К., М.К.М., Н.П.Г., Д.П.Б., СТ. П. П., П. Б. П., С.Н.А. и К.И.А., от показанията на свидетелите СТ. П. П. и Н.М. К., дадени в досъдебната фаза на процеса и приобщени по предвидения в чл.281 от НПК ред, от заключенията по автотехническата експертиза, комплексната автотехническа и съдебно-медицинска експертиза, съдебномедицинската експертиза на труп, съдебно-химическата експертиза и допълнителната тройна автотехническа експертиза, както и от приложените по делото писмени доказателства.

Така приетата от първоинстанционният съд фактическа обстановка е в съответствие с доказателствата и се възприема изцяло от въззивната инстанция. За изследване на обстоятелствата, релевантни за повдигнатото обвинение срещу подсъдимия К., първата инстанция е извършила всички възможни процесуално - следствени действия, изясняващи значимите факти относно инкриминирания инцидент.

Съдът е изложил пространни съображения на кои свидетелски показания дава вяра и в кои части и кои лишава от кредит на доверие, като ги намира за последователни, ясни, точни и непротиворечиви. Отделно от това е приел, че те кореспондират изцяло с останалите събрани по делото доказателства и имат значение за правилното приложение на материалния закон, който извод въззивната инстанция споделя напълно.

Подробно и детайлно са изследвани от първата инстанция и заключенията по назначените експертизи. Аргументирано и обосновано Окръжния съд е дал вяра на заключенията по назначените експертиза. Приел ги е като изготвени компетентно, обосновано и пълно и от надлежни специалисти, притежаващи знания в областта на съдебната медицина и

автотехниката и поради това настоящия състав намира включването им в доказателствения материал за правилно и в съответствие с изискванията на процесуалните императиви.

Сериозно внимание е обърнато и на обясненията на подсъдимия. Първоинстанционният съд ги е кредитирал частично и включил в доказателствената съвкупност след прецизен и обстоен анализ, при който не е игнорирал както тези, които подкрепят обвинителната теза, така и оправдателните такива. В останалата част обосновано съдът е намирал обясненията на подсъдимия за защитни и продиктувани от стремеж да облекчи наказателноправното си положение. Изложените за това в мотивите съображения са пространни и доказателствено обезпечени и въззивната инстанция ги споделя напълно, като не намира за необходимо да ги преповтаря.

Присъдата е обоснована досежно извода за виновно поведение на подсъдимия при настъпване на инкриминираното ПТП. В тази връзка основният съд е анализирал всички събрани доказателства, обсъдил ги е поединично и в тяхната съвкупност и е направил верни изводи. Налице са достатъчно доказателства, които са дали възможност на съда да оформи правилно вътрешно убеждение, което е детайлно е отразено в мотивите.

Въз основа на приетите за установени фактически положения първоинстанционният съд е стигнал до правилния правен извод, че подсъдимия М. Н. К. е осъществил от обективна и субективна страна престъпния състав на чл.343а, ал.1, б.„б“, вр. чл.343, ал.1, б.„в“, вр. чл.342, ал.1 НК.

За да изпълни с необходимото фактическо съдържание „бланкета“ на приложимата правна норма по чл.343 НК, съдът е приел, че с поведението си като водач на МПС подсъдимия К. е нарушил правилата за движение, очертани в нормите на чл.20, ал.2, пр.1 ЗДвП и само това нарушение е в пряка причинно-следствена връзка с настъпилия вредоносен резултат. По отношение на останалите нарушения по чл.20, ал.2, пр.2 от ЗДвП, чл.116 от ЗДвП, чл.67, ал.1 от ППЗДвП и чл.68 от ППЗДвП, в извършването на които подсъдимият бил обвинен с обвинителния акт съдът намерил, че те не са в пряка – причинно следствена връзка с настъпилия резултат и по тях

подсъдимият бил оправдан.

По жалбата на частните обвинители.

По възраженията за неправилно приложение на материалния закон.

Възражението, че първата инстанция като е приела, че подсъдимият К. е оказал помощ на пострадалата П. и е реализирала отговорността му по леконаказуемия състав на чл.343а НК неправилно е приложила материалния закон е неоснователно.

За да приложи разпоредбата на чл.343а НК първата инстанция е намерила за установено, че подсъдимият е оказал помощ на пострадалата веднага след ПТП-то, проверил е пулса ѝ и след като се е уверил, че е П. е жива се обадил незабавно тел.112, като вследствие на неговото обаждане е пристигнал екип на бърза медицинска помощ.

При тези правилно установени фактически положения съдът е стигнал до извода, че отговорността на К. следва да бъде смекчена чрез преквалификация на извършеното с оглед поведението, което той е предприел непосредствено след произшествието. Това поведение съдът оценил като попадащо в обхвата на понятието „направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия или пострадалите“, като се е позовал на константната практика, при която ВКС е бил последователен, че за да се приложи намалената отговорност по чл.343а НК е необходимо деецът да е направил всичко зависещо от него за оказване помощ на пострадалите, които още са били живи и са се нуждаели от такава помощ.

След като по време и след настъпването на ПТП подсъдимият не е разполагал с друга фактическа възможност да помогне, освен да потърси помощ по мобилния си телефон, като се обади на националния телефон за спешни повиквания 112 и да съобщи за инцидента и пострадалата е била жива и се е нуждала от тази помощ, то това е достатъчно да се приеме, че той след деянието е направил всичко зависещо от него да ѝ окаже помощ.

Възраженията на защитата, че подсъдимият като преместил пострадалата от пътното платно на тротоара е искал да прикрие следите от ПТП, както и, че ако свидетелят Б. не бил пристигнал веднага той щял да

напусне местопроизшествието са очевидно несъстоятелни и лишени от каквато и да било доказателствена обосновка. Между другото, защитата съзнава, че тези възражения страдат от сериозен доказателствен дефицит, защото сама признава, че за такива намерения и действия на подсъдимия „може само да се гадае“. В тази връзка е необходимо да се обърне внимание на защитата, че присъдата не може да почива на догадки или предположения и обвинението следва да бъде доказано по един несъмнен и категоричен начин /по арг. на чл.303 НПК/. Само тогава подсъдимият може да бъде признат за виновен. В противен случай наказателна отговорност спрямо него не може да бъде ангажирана.

Независимо от това настоящият състав намира, че по делото липсват данни подсъдимият да е направил опит да прикрие следите от ПТП. Точно обратното, налице са обилни доказателства, че веднага след удара той слязъл от автомобила и предприел действия за оказване помощ на пострадалата. Преместването на пострадалата на тротоара е било необходимо, за да не остане същата на пътното платно, където опасността от последващо ПТП с оглед усложнените метеорологични условия е била очевидна.

След като е направил всичко зависещо от него за оказване помощ на пострадалата, подсъдимият е останал на местопроизшествието и не правил каквото и да било опит да прикрие следите си, още повече да се опита да го напусне. Данни за такива негови намерения по делото няма. Индиции за такова негово поведение не се съдържат и в показанията на св. Д. Б.. Поради това становището на защитата, че липсата на такива данни не следва да се третира в полза на подсъдимия е очевидно погрешно и несъстоятелно.

Обстоятелството, че подсъдимият е бил в полицейския автомобил, когато екипът на Бърза помощ е качвал пострадалата в линейката само по себе си не може да дискредитира изводът на първата инстанция, че той е направил всичко зависещо от него за оказване помощ на пострадалата.

Дали след откарването на пострадалата в болничното заведение, подсъдимият се е интересувал за състоянието ѝ или за това как е протекло лечението, както и дали е помогнал или не за организиране на погребението са все обстоятелства, имащи значение за определяне на вида и размера на наказанието му, но същите са неотносими и не оказват влияние при

определяне на квалификацията на деянието.

Тези съображения налагат изводът, че деянието на подсъдимия К. се обхваща от хипотезата на чл.343а, ал.1, б.“б“, вр. чл.343, ал.1, б.“в“, вр. чл.342, ал.1 НК и като го е признал за виновен по тази правна квалификация първоинстанционният съд правилно е приложил материалния закон.

Правилно Окръжният съд е приел, че действията на подсъдимия не се субсумират в диспозицията на чл.116 ЗДвП и законосъобразно го е признал за невиновен и го оправдал. Изложените в тази връзка съображения са изчерпателни и пространни и настоящият състав не намира за необходимо да ги преповтаря. Защитата на частните обвинители не е съобщила, че правилото по чл.116 ЗДвП не съдържа конкретен императив за поведение, а само общо изискване за проявяване на предпазливост към пешеходците. Наличието на конкретно нарушена норма за поведението на водача на пътя, свързана със закъснялата му реакция при възникнала внезапна опасност и нейната причинно - следствена връзка с настъпилия резултат изключва приложението на общата такава, в случая тази по чл.116 ЗДвП, поради което възражението в тази връзка е неоснователно и не може да бъде уважено.

По възраженията за явна несправедливост на наложените наказания.

Не могат да бъдат споделени оплакванията на подсъдимия за явна несправедливост на наложеното наказание.

От правната доктрина и съдебната практика е известно, че при индивидуализацията на наказанието съдът е длъжен да съобразява и оценява всички обстоятелства, имащи тежест и значение за постигане на нужното съответствие между извършеното деяние и следващото се за него наказание, което по вид и размер да е достатъчно за успешното постигане на целите визирани в чл.36 НК.

За правилното определяне на съдържанието на наказателната отговорност, свързано с преценката за справедливост, винаги е необходимо индивидуалната тежест на конкретната проява да бъде разгледана не изолирано, а в съвкупност с всички доказателства и не на последно място с данните за личността на дееца, които ориентират относно нуждата от повече или по-малко интензивно наказателно въздействие, с оглед комплексното

реализиране на целите на специалната и генералната превенция.

Всичко това е било съобразено от първоинстанционният съд. В съответствие с изискването на чл.54 от НК за преценка на съществуващите обстоятелства при определяне на наказанието на подсъдимия, първата инстанция правилно е съобщила тяхното съотношение и е приела, че спрямо К. целите на наказанието по чл.36 НК биха могли да бъдат постигнати с ъс санкция в размер на две години лишаване от свобода . Основавайки се на този извод, основният съд е определил на подсъдимия наказанието, което по размер съответствува на личната му опасност като деец и на изискванията на чл.35, ал.3 НК.

Предпоставките за налагане на това наказание на К. са били налице, като съдът е отчетел всички смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства и правилно е заключил, че наказанието на подсъдимия следва да бъде определен при баланс на тези обстоятелства в размер на две години лишаване от свобода.

Окръжният съд е отчетел характерът на допуснатото нарушение на пътните правила, данните за личността на подсъдимия и не на последно място значителното по степен съпричиняване на вредоносния резултат от пострадалата и е счел, че изпълнението на наказанието на подсъдимия следва да бъде отложено на основание чл. 66, ал.1 НК за срок от четири години.

Посочените по-горе обстоятелства, свързани с личността на подсъдимия преценени поединично и в тяхната съвкупност не очертават подсъдимия като личност с висока степен на обществена опасност, която да налага значителен интензитет при определяне на необходимата наказателна репресия.

Всичко това налага извода, че в конкретния случай поправително-превъзпитателното и възпиращо въздействие на наказанието, на която цел е отдадено преимуществено значение при решаване на въпроса за начина на изтърпяване на наказанието, може да се постигне и без откъсването на подсъдимия К. от обществената и социалната среда, в която е живял и продължава да живее. Само поради обществения резонанс, свързан с пътнотранспортните престъпления, при които често загиват или биват осакатявани хора и очакванията на обществото за необосновано засилване на

наказателната репресия, не може да се приема, че единствената възможност за постигане на предупредителното въздействие върху останалите водачи би могло да се постигне чрез налагане единствено и само на ефективни наказания.

Определеният от първата инстанция на основание чл.343г НК срок от три години и три месеца, през който подсъдимият следва да бъде лишен от право да управлява МПС, преценен на плоскостта на квалификацията на деянието, на трудовата и семейна ангажираност, на вида и характера на допусканията нарушения на правилата за движение, вкл. и на нарушението, довело до настъпване на инкриминираното ПТП е законосъобразно отмерен. Несправедливо е с оглед посочените по-горе обстоятелства и най – вече със съпричиняването на резултата от страна на пострадалата, същият да бъде лишен за такъв продължителен период от време от правото да управлява МПС, в каквато насока са претенциите на частните обвинители и техния повереник. С отнемането на възможността подсъдимия да управлява МПС през такъв срок ще бъдат надскочени целите на това наказание, чийто основен акцент е насочен върху възпиращия спрямо подсъдимия ефект да върши престъпления от подобен род, каквато опасност в настоящия казус липсва. Поради това претенцията за увеличаване на размера на наказанието „лишаване от право да управлява МПС“ не може да бъде уважена.

Воден от тези съображения настоящият състав намира, че определеният на подсъдимия наказания и начинът на изтърпяване на наказанието „лишаване от свобода“ не се отклоняват от принципа на справедливостта и в тази част атакуваната присъда се явява обоснована и законосъобразна и следва да бъде потвърдена, а подадената срещу нея жалба от повереника на частните обвинители да бъде оставена без уважение.

При извършената служебна проверка на атакувания съдебен акт, извън възраженията на страните, въззивната инстанция намира, че съдът като е включил като обективен елемент в състава на престъплението нарушението на чл.20, ал.2, пр.1 ЗДвП и е приел, че то има връзка с настъпилия съставомерен резултат е нарушил закона.

От заключенията по назначените АТЕ безпротиворечиво е установено по един категоричен и безспорен начин, че скоростта на л.а. „* ” в момента на

удара е била около 49 км/ч. Дистанцията, на която се е намирал л.а. „* *” в момента на навлизане на пешеходката С. П. на платното за движение от ляво е била 62,34 м. и същата е попадала в осветената зона от фаровете на автомобила. При тази установена обстановка подсъдимият при своевременна реакция и задействане на спирачната система е имал техническа възможност да установи автомобила преди мястото на удара и да избегне произшествието чрез безопасно екстрено спиране. В случая технически съобразената скорост с атмосферните условия и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини е била 72 км/ч. Скоростта от 49 км/ч., с която подсъдимият е управлявал автомобила е била технически съобразена в конкретната пътно-климатична обстановка и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини.

Тези установени по делото и неоспорени от страните факти не могат да обосноват нарушение на чл.20, ал.2, пр.1 ЗДвП. Това е така, защото подсъдимият не е реагирал своеременно, а със закъснение, т.е. не е контролирал непрекъснато управлявания от него автомобил и това е единствената причина за настъпване на процесното ПТП. Тази причина обаче, няма връзка с правилата за скоростта, обхванати от нормата на чл.20, ал.2 и чл.21 ЗДвП, защото подсъдимият е управлявал автомобила с 49 км/ч, която се явява разрешена за движение в населено място. Отделно от това тази скорост е била технически съобразена с релефа на пътя, участъка на осветеност от фаровете и с влошените атмосферни условия или казано с други думи, скоростта на движение не е била нито несъобразена, нито превишена и така тя /скоростта/ в анализираната пътна ситуация не се намира в пряка причинно – следствена връзка с настъпилият вредоносен резултат.

Поради това, настоящият състав намира, че подсъдимият не е извършил нарушението по чл.20, ал.2, пр.1 ЗДвП и като го е признал за виновен по него, съдът е нарушил материалния закон. Това налага изменение на присъдата, като подсъдимият следва да бъде признат за невиновен и оправдан да е извършил това нарушение на правилата за движение по пътищата.

Управлението на МПС е сложен процес, който представлява източник на повишена опасност и е свързан с непрекъснато наблюдаване на пътната обстановка и своеременно реагиране на промяната ѝ или на възникнала на опасност на пътя, при строго съблюдаване и съобразяване с нормативно разписаните правила за упражняване на тази дейност. Това е една от причините в ЗДвП да бъде разписана разпоредбата на чл.20, ал.1, която

задължава водачите да контролират непрекъснато автомобила, който управляват. Отклоняването на вниманието във всички случаи води до забавяне на реакциите, при което движението на автомобила излиза извън контрола на водача, т.е. той не го контролира непрекъснато. Именно това задължение е пренебрегнал подсъдимия и тези му действия изцяло се обхващат от диспозицията на посочената разпоредба, а именно чл.20, ал.1 ЗДвП.

С обвинителния акт подсъдимият обаче не е бил обвинен да е извършил нарушение на чл.20, ал.1 ЗДвП, задължаваща водачите на МПС непрекъснато да контролират движението им.

При така сложената се процесуална ситуация въззивната инстанция намира, че няма пречка да упражни правомощията си по чл.337, ал.1, т.2, пр.1 НПК, като измени присъдата и приложи закон за същото наказуемо престъпление и това няма да ограничи правото на защита на подсъдимия да разбере в какво точно престъпление е обвинен и адекватно на него да се защити. В принципен план, подсъдимият узнава причините и характера на обвинението /т.е. фактите и правната им квалификация/ от съдържанието на обвинителния акт внесен в съда. Правилото е, че когато фактите в хода на съдебното следствие се променят, съдът не би могъл да предприеме сам изменение на обстоятелствената част на обвинението, тъй като се касае за нови факти /ново фактическо обвинение/, което само прокурорът има право да повдигне по реда на чл.287 НПК. Когато обаче в съдебната фаза фактите останат същите, както прокурорът ги е описал в обстоятелствената част на обвинителния акт, съдът винаги може да измени правната квалификация на престъплението, като приложи закон за същото, еднакво или по – леко престъпление /по арг. на чл.287, ал.1 и чл.337, ал.1, т.2 НПК/, без да е необходима каквато и да била активност от страна на прокурора. В този случай правото на подсъдимия да упражни защитата си по фактите остава незасегнато поради липса на съществено изменение на обстоятелствената част на обвинението. Прилагането на закон за същото престъпление не води до промяна и на правната квалификация, предявена от прокурора с обвинителния акт. При положение, че подсъдимият активно се е защитавал по същата квалификация, правото му на защита не е накърнено.

Тези принципни положения намират своето място и в настоящият казус. На л.2 от обвинителния акт прокурорът е посочил: „ *Обвиняемият К. се движел с 49 км/ч, като скоростта му била съобразена технически с конкретната пътно-климатична обстановка и конкретните условия на осветеност при движение на къси светлини. Въпреки горното, след като възприел жената, не реагирал своевременно на опасността от удар и така настъпил удар в предната част на л.а. „*“, като подс. К. ударил с автомобила си покойната П. дясно-странично при изправено положение на тялото спрямо автомобила.*“ Подсъдимият е узнал тези факти, тъй като обвинителния акт му е бил връчен в законоустановения срок, не ги е оспорил, като по тях е организиран защитата си и активно се е защитава. Прокурорът от своя страна е квалифицирал тези факти като съставомерни по чл. 343, ал.1, б. „в“ вр.чл.342, ал.1 НК и съобразно това обвинение К. е организиран защитата си и по него е бил признат за виновен от първата инстанция.

Ето защо правилното приложение на материалния закон налага изменение на първоинстанционната присъда, като след признаването на подсъдимия за невинен и оправдаването му да е нарушил на чл.20, ал.2, пр.1 ЗДвП, същият следва да бъде признат за виновен в извършване на нарушение на чл.20, ал.1 ЗДвП, като не е контролирал непрекъснато автомобила, което не му е позволило да реагира своевременно на появилата се опасност на пътя – пешеходката П., блъснал я и причинил смъртта ѝ.

Наложилото се изменението на присъдата, с признаването на К. за невинен да е нарушил правилата за движение по пътищата по чл.20, ал.2 пр.1 ЗДвП е продиктувано от изискването за съответствие на присъдата с приложимия материален закон и не влияе върху степента на обществена опасност на деянието и на самия деец, поради което и не може да доведе до намаляване на размера на определените му наказания и начина им на изтърпяване.

При служебната проверка, настоящият състав намира, че правилно съдът е приложил разпоредбата на чл.59 НК, в рамките на закона се е разпоредил с веществените доказателства и точно е възложил направените по делото разноси.

При разглеждането на делото не са допуснати съществени нарушения на

процесуалните правила, водещи до отмяна на атакуваната присъда, поради което в останалата част същата следва да бъде потвърдена.

Предвид горното и на основание чл. 337, ал.1, т.2 и чл.338 НПК, Пловдивският апелативният съд

РЕШИ:

ИЗМЕНЯ Присъда № 260027/18.03.2021г. по нохд № 430/20г. на Окръжен съд - Пловдив, като **ПРИЗНАВА** подсъдимия **М. Н. К.** за **ВИНОВЕН** в това, да е извършил нарушение по чл.20, ал.1 ЗДвП и го **ПРИЗНАВА** за **НЕВИНОВЕН** и **ОПРАВДАВА** да е извършил нарушението по чл.20, ал.2, пр.1 ЗДвП.

ПОТВЪРЖДАВА присъдата в останалата ѝ част.

РЕШЕНИЕТО може да бъде протестирано или обжалвано пред Върховния касационен съд на Република България в петнадесетдневен срок от съобщението до страните, че е изготвено.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____