

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

№ 864

гр. Пловдив, 15.08.2022 г.

РАЙОНЕН СЪД – ПЛОВДИВ, XIV НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ, в
закрито заседание на петнадесети август през две хиляди двадесет и втора
година в следния състав:

Председател: Боян Д. Кюртов

като разгледа докладваното от Боян Д. Кюртов Частно наказателно дело №
20215330206663 по описа за 2021 година

Производството е по реда на чл.243, ал.5 от НПК.

С Постановление по пр. пр.№707/2020год. от 23.09.2021год. Районна
прокуратура - Пловдив е прекратила наказателното производство по д. пр.
№9/2020год. по описа на Сектор „РПТ“ при ОДМВР Пловдив водено за
престъпление по чл.343, ал.1, б.“б“ от НК, на основание чл.243, ал.1, т.1, вр. с
чл.24, ал.1, т.1 от НПК.

Недоволен от Постановлението останал пострадалия С. И. Г., който чрез
повереник оспорва същото.

Жалбата е ДОПУСТИМА за разглеждане, а по същество е
НЕОСНОВАТЕЛНА.

Досъдебното производство е образувано на 20.01.2020г. и е водено за
това, че на същата дата в гр.Пловдив при управление на МПС в нарушение на
правилата за движение и по непредпазливост на пострадалия С.Г. е
причинена средна телесна повреда – престъпление по чл.343, ал.1, б.“б“, вр с
чл.342, ал.1 НК.

В хода на делото се установило, че на 20.01.2020г. пострадалия Г. се
возел като пътник в автобус по линия №9. Той се качил около 9.25ч на
автобуса от спирка №7, която се намирала в гр.Пловдив на бул.Цар Борис III
Обединител между двете кръгови кръстовища, посока от север на юг.
Автобусът бил марка „Исузу“, модел „Новосити“ с рег № ***** и бил

управляван от свид.Н. Д. Г.. Кондуктор бил свид.П. Ч. След като се качил в автобуса от предната врата, пострадалият се насочил към задната му част. Въпреки, че салонът не бил запълнен, свид.С.Г. останал правостоящ. Държал се с лява ръка странично, а с дясната прибирал картата си за Градски транспорт. Тялото на пострадалия било разположено с лице към левите прозорци на автобуса, т.е. странично по посоката на движение. В този момент автобуса потеглил от спирката, при което свид.С.Г. изпуснал дръжката от лявата си ръка, политнал в посока към задната част на автобуса и завъртайки се около оста си в посока от дясно на ляво паднал на пода на дясната си страна. Автобуса продължил движението си, а свид.Ст. Г. опитал да се изправи, но не успял сам да стори това. На помощ му се притекъл свид.Ч. и неустановена пътничка. След като бил настанен на празна седалка, свид.Ст.Г. започнал да чувства болка в дясната част на тялото. Ето защо и не слязъл на спирката, която първоначално била негова цел, а се обадил по телефон на своя зет – свид.Б. П. С последния се разбрали на спирката на „Метро“ в ЖК Тракия П. да взема с колата си пострадалия Ст. Г.. Когато автобусът стигнал тази спирка, свид.П. вече бил там. Той помогнал на пострадалия да слезе и го закарал в УМБАЛ „Св.Георги“ Пловдив. Там се установило счупване на бедрената кост на десния крак на свид.Ст.Г.. Била му извършена операция, а увредата причинила трайно затруднение на движението на десен долен крайник за период от около 7-8 месеца. Горното се установява от разпитите на свидетелите по делото, както и от приложените писмени доказателства, включително заключенията на вещите лица.

При правилно установени факти, прокурорът е достигнал до правилни правни изводи. Не е достатъчно само, че е настъпило на посоченото време и място съставомерно телесно увреждане на пострадалия Ст.Г. при управление на МПС. Действително по делото са извършени две автотехнически експертизи, втората от която е комплексна с участието и на вещо лице медик, а освен това колективна, тъй като е изготвена и от двама инженери и един физик. От първата експертиза /л.28-59/ изготвена от инж.В. И. се установява горния механизъм на ПТП като вещото лице е приело, че автобусът при потеглянето от спирката е имал ускорение 0.72 м/с^2 и за разстояние от 9.05 метра в рамките на 5 сек е достигнал скорост от 13 км/ч. Тогава настъпило и произшествието. Разликата с комплексната експертиза / л.188 – 220/ е, че там вещите лица определят по-малко ускорение, а именно средно 0.33 м/с^2 .

Всъщност на първо място оспорва се именно приетото ускорение по втората експертиза, вместо първото от страна на жалбоподателя. Това възражение обаче не е основателно, тъй като от една страна освен , че са ползвани данни по ГПС, с който е бил оборудван автобуса, е направено по-точна съпоставка на моментите на ускорение до 7 км/ч и после до 13 км/ч по втората експертиза. Следва да се посочи че инж.И. е участвал и при изготвяне на това заключение и не го е оспорил , нито депозирал особено мнение. При това положение според настоящата инстанция правилно прокурора е приел за установено именно ускорението съгласно заключението на комплексната експертиза. По – същественото обаче е, че и според двете заключение комфортното ускорение за потегляне на този вид автобуси е минимум 1.5 м/с². При това положение е без значение практически дали автобусът е ускорил с 0.72 м/с² или с 0.33 м/с². Защото и в двата случая не е налице никакво нарушение на техническите норми при потегляне за този вид на автобуса от страна на водача. Следователно в случая няма причинна връзка с виновно поведение на водача и настъпилата травма на пострадалия. На следващо място не е вярно твърдението в жалбата, че водача на автобуса нарушил задълженията си като потеглил преди пострадалия да е седнал. Всъщност при превоз в градски условия няма задължение всички пътници да са седнали съгласно Наредба № 33/03.11.1999г. На следващо място напълно неотнормирани са нормите на чл.132, ал.1, т.2 от ЗДвП и чл.179, ал.1 т.2 от ППЗДвП в процесния казус, защото както бе казано и по-горе водачът е потеглил със скорост и ускорение, което е комфортно според вещите лица. В този смисъл той няма как да предположи, че свид.Ст. Г. ще залитне и падне на пода на автобуса. С нищо от своите действие водачът не е могъл да предположи, че спазвайки заложените от производителя норми, би поставил в риск здравето на пътниците и в частност пострадалия. Ето защо липсва нарушение на правилата на чл.20, ал.2 от ЗДвП. Всъщност водачът на автобуса не е имал никаква възможност да предотврати настъпването на телесното увреждане, според вещите лица в дадената ситуация, което е още един довод, че не е налице нарушение на тази норма. Разпоредбата на чл.135 от ЗДвП пък предвижда правомощие на водача, а не негово задължение. Всъщност адресати на задължението са пътниците, които следва да изпълняват указанията на първия.

При тези обстоятелства настоящия състав намира, че прекратяването на досъдебното производство предмет на разглеждане в настоящия казус е

обосновано. Налице е случайно деяние, при което пострадалия е паднал, след като се е изтървал от ръкохватката при потегляне на автобуса, но за горното липсва вина у водача на този автобус. Последният е спазил нормативните правила като не е допуснал нарушение на правилата за движение, нито експлоатационните характеристики на управляваното от него МПС. При това положение не е налице престъпление по смисъла на чл.343 НК.

Предвид изложените съображения и на осн. чл.243, ал.6, т.1 от НПК,
Съдът

ОПРЕДЕЛИ:

ПОТВЪРЖДАВА Постановление по пр. пр. №707/2020год. от 23.09.2021год. Районна прокуратура - Пловдив е прекратила наказателното производство по д. пр. №9/2020год. по описа на Сектор „РПТ“ при ОДМВР Пловдив водено за престъпление по чл.343, ал.1, б.„б“ от НК, на основание чл.243, ал.1, т.1, вр. с чл.24, ал.1, т.1 от НПК.

Копие от Определението да се изпрати на жалбоподателя и на РП-Пловдив.

Определението подлежи на обжалване и протест в 7 - дневен срок от съобщението до страните за постановяването му пред ПОС по реда на гл.22 от НПК.

Съдия при Районен съд – Пловдив: _____