

РЕШЕНИЕ

№ 375

гр. София, 30.11.2021 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД - СОФИЯ, 1-ВИ НАКАЗАТЕЛЕН, в закрито заседание на тридесети ноември през две хиляди двадесет и първа година в следния състав:

Председател: Снежана Душкова

Членове: Иван Стойчев
Карамфила Тодорова

като разгледа докладваното от Снежана Душкова Въззивно наказателно дело от общ характер № 20211000600790 по описа за 2021 година

С присъда от 8 април 2021 год., Врачанският окръжен съд, наказателно отделение, постановена по Н.О.Х.Д. № 137/2020г., е признал подсъдимия С. В. О. ЗА НЕВИНЕН, в това, че на 27.07.18 г. около 14.50 ч. в гр. Враца на кръстовището на ул. "Илинден" и ул. "Бистришко шосе", при управление на товарен автомобил марка „Дачия“, модел „Докер“ с рег. № *****, собственост на „Водоснабдяване и канализация - Враца“, ЕИК 816090199, гр. Враца, в нарушение на чл. 37, ал. 1- ЗДвП, да е причинил по непредпазливост смъртта на пътника на предна дясна седалка от т.а. "Дачия Докер" с рег. № ***** - П. С. К., ЕГН *****, гр. ***, ул. „***“ № ***** и на Д. А. Д., ЕГН ***** от гр. Враца, който при претърпяното ПТП се е движел в нарушение на правилата за движение по пътищата, а именно в нарушение на чл.21, ал.1 от Закона за движение по пътищата и в нарушение на чл.75 от ЗДвП, поради което и на основание чл. 304 от НПК оправдал по обвинението за извършено престъпление по чл.343, ал.3, пр.5-то, б."б" хип.1-ва, вр.чл. 342, ал. 1 НК.

Срещу присъдата са постъпили протест от окръжна прокуратура Враца и жалба от адв. Х.- повереник на частните обвинители А. Д. А., М. Л. А..

И протестът и жалбата на частните обвинители обективира недоволство от постановената присъда с релевиращи доводи за неправилно приложение на материалния закон. Изводите на съда, че не е нарушен чл.37 ал.1 от ЗДП били немотивирани и неприемливи и мотивите съдържали произволно позоваване на разпоредбата на чл.15 от НК. В заключение е заявено искане за отмяна и постановяване на осъдителна присъда. В срока по реда на чл.322 от

НПК срещу протеста и жалбата на частното обвинение е постъпило мотивирано възражение от адв.Б.-защитник на подсъдимия.

В СЪДЕБНО ЗАСЕДАНИЕ пред въззивната инстанция, прокурорът от апелативна прокуратура поддържа депозирания протест и изразява становище за незаконосъобразност на постановената присъда. Счита, че обвинението е доказано по несъмнен и безспорен начин и изцяло кореспондира на целия събран доказателствен материал, с оглед на което моли подсъдимият да бъде признат за виновен и осъден по възведеното му обвинение. Подчертава, че вината за настъпилото ПТП се дължи изцяло на поведението на подсъдимия, като деянието е извършено по непредпазливост. Изтъква доводи, че присъдата следва да бъде отменена и постановена нова осъдителна присъда.

Повереникът на частните обвинители А. Д. А., М. Л. А.-адв.Х. редовно призовани не се явяват и не вземат становище по своята жалба. В съдебно заседание се явява частната обвинителка С.С. и повереникът на останалите частни обвинители – адв.Д.. Същите не са обжалвали присъдата, но молят за отмяна на оправдателната присъда .

Защитникът на подсъдимия- адв.Б. моли да бъде потвърдена, като правилна и законосъобразна първоинстанционната присъда. Застъпва становището, че фактическите положения относно вероятният механизъм на процесното ПТП, възприети в мотивите на първоинстанционната присъда са обосновани и кореспондират със събрания доказателствен материал.

В предоставената му последна дума, подсъдимият изразява съжаление за случилото се и моли да бъде потвърдена първоинстанционната присъда.

СОФИЙСКИ АПЕЛАТИВЕН СЪД, като прецени доводите на страните и провери изцяло правилността на постановения съдебен акт, съобразно разпоредбата на чл.314 НПК, намира за установено следното:

При преценка на събраните по делото доказателства настоящият състав намира протеста и жалбата за неоснователни. При извършената по реда на чл.314 НПК проверка на постановения съдебен акт правните изводи изложени от решаващия съд остават непроменени и за настоящата инстанция.

Оспорването е свързано със съставомерността на деянието по чл.343,ал.3 ,пр.5,б.”б”НК във връзка с това дали са допуснати нарушения на правилата за движение (чл .37,ал.1 от ЗДвП) - въпрос, който е бил поставен пред първата инстанция , бил е разгледан и е получил правилно разрешение в изготвените мотиви. Настоящият състав намира присъдата на първоинстанционния съд за правилна,обоснована,законосъобразна. Решаващият съд е събрал множество доказателства,които подробно е посочил, подложил е на задълбочена преценка и анализ събраните доказателствени източници, прецизно са установени всички обстоятелства, значими за правилното решаване на делото. Окръжният съд е изложил съображения за доказателствената основа на всеки отделен, приет за установен от него факт, както и основанията си , за да отхвърли развиваната от държавното и частно обвинение теза.

При разглеждане на делото е бил спазен процесуалният ред и не са били допуснати процесуални нарушения във фазата на досъдебното и съдебно производство при събиране и оценка на доказателствата.

Пред въззивната инстанция не са събирани нови доказателства и независимо от това настоящият състав не намира основания да преразглежда и да внася изменения в изяснената от ВрОС фактология на деянието относно следното:

Подс. С. В. О., роден на 29.01.1971г. в гр. Враца е правоспособен водач на МПС, който притежава свидетелство за правоуправление, категории "В" и "АМ", считано от 21.11.2011г., с валидност до 21.12.2021г. Наказван е по административен ред за извършени нарушения на правилата за движение по пътищата с глоби. Последното наказание е от 17.02.2016г. и за тях е настъпила реабилитация. (л.112ДП). Работи във "ВиК" гр. Враца на длъжност "****" от 01.04.2011 г. (л.62-67 ДП, трудов договор, трудова и длъжностна характеристика). Във връзка с дейностите, които изпълнявал му бил поверен за управление служебен автомобил.

На 27.07.2018г. по сигнал за авария в квартал "Бистрец"-Враца той и колегата му П. С. К. тръгнали около 14:00ч. с необходимото оборудване за проверка и отстраняване на аварията, като пътували със служебен автомобил- т.а."Дачия Докер" рег. № ***** по посока гр. Враца -гр. Монтана. Автомобилът се управлявал от подс. О., а на предната дясна седалка се намирал пострадалият К.. Движейки се от гр. Враца по ул. "Илинден" и приближавайки "Т" образно кръстовище с ул."Бистрешко шосе" той се престроил в лявата лента на платното за движение, подготвяйки се за маневра "завой наляво", за да продължи движението си по посока за кв."Бистрец". Кръстовището не било регулирано със светофарна уредба. За да изпълни исканата маневра подсъдимият намалил скоростта, спрял на границата между двете платна и изчакал да преминат през кръстовището два насрещно движещи се автомобили, съобразно разпоредбана на чл.37 ал.1 ЗДвП. Възприел и друг автомобил(по- късно установено, че е л.а."Форд Ескорд", управляван от св. И.), който се намирал на голямо разстояние и подсъдимият преценил, че ще осъществи маневрата. След като пропуснал двата автомобиля, започнал да изпълнява маневра "ляв завой" и да пресича лентата за движение (път е предимство) по която се движил моториста Д. Д.. Пътната настилка била суха, с нормална видимост. Участъкът от пътя по ул."Илинден" бил прав с еднопосочно движение. В района на кръстовището разграничителната мантиanela между двете платна била прекъснатата, за да осигури възможност за маневра "ляв завой" по посока кв. Бистрец по "Бистрешко шосе".

Подсъдимият О. потеглил от състояние на покой, навлизайки в лентата за насрещно движение. В този момент срещу него се движил мотоциклет марка "Кавазаки", без регистрационна табела, без светлини и свалени спойлери, управляван от неспособния пострадал Д. А. Д.- 21 г. от гр. Враца с изключително висока и превишена скорост с посока на движение гр.Монтана-Враца по ул."Илинден". Преди да стигне кръстовището мотоциклетистът Д. предприел маневра "изпреварване" на л.а."Форд Ескорд"

управляван от св. Е. И. и от лява лента преминал в дясна лента по посока движението си. След като било осъществено изпреварването, св. И. продължил да се движи след мотоциклета при непрекъснат визуален контакт с него. В момента, в който подсъдимият навлязъл в насрещното пътно платно, настъпил удар между двете превозни средства-челно за мотоциклета и страничен в дясно, в предната дясна врата за товарния автомобил. След удара мотоциклетът се установил паднал на дясната си страна, успоредно на десния ръб на платното за движение в посока гр. Враца и с предна част, насочена към гр. Монтана. Товарният автомобил се установил вдясно извън платното за движение по посока гр. Враца с насочена предна част към "Бистрешко шосе". По сигнал на притеклия се на помощ св. И., своевременно на място произшествието били изпратени Бърза помощ и разследващ екип. Подсъдимият бил изпробван с техническо средство за наличие на алкохол и други упойващи вещества в кръвта, което отчело отрицателен резултат. По-късно потвърден от изготвените съдебно-химическа (токсикологическа) експертиза (л.124-130/ДП). Според заключението на вещите лица в пробите от кръвта и урината на подс. О. по време на инцидента не са установени налични упойващи (наркотични) вещества и алкохол. В кръвта на пострадалия Д. също не било установено наличие на алкохол. От удара между превозните средства пострадали две лица- К. возещ се на предната дясна седалка в товарния автомобил до дееца и моториста Д., които починали, а подс. О. получил наранявания, видно от приложената епикриза на л.70-71 от ДП, счупване на дясна ключица и 8-9 ребро вдясно. Видно от СМЕ постр.П. К. получил съчетана травма изразяваща се в :гърдна травма,счупване на ребра двустранно и белодробна контузия с разкъсвания на десния бял дроб и кръвоизлив в дясната гърдна кухина; коремна травма-разкъсвания на десния диафрагмален купол,черния дроб и далак,с кръвоизлив в коремната кухина,кръвонасядания на двете мишници,лява предмишница,гърдния кош и коремна стена,охлузвания на лицето. Причина за смъртта на К. е съчетаната травма довела до остра сърдечно-съдова и дихателна недостатъчност. По механизъм уврежданията са в резултат на ПТП, смъртта е настъпила сравнително бързо и е била неизбежна.

Пострадалият Д. Д. получил съчетана травма,изразяваща се в закрыта черепно-мозъчна травма,подлежащо кръвонасядане на меките тъкани на черепа,кръвоизлив под меките мозъчни обвивки;гърдна травма-белодробна контузия с разкъсвания на гърдната аорта и кръвоизлив в двете гърдни кухини ;напречно счупване на левите лакътна и лъчева кости ;кръвонасядания и охлузване на тялото,рамото,лицето,гърден кош ,предмишници,долен десен крайник.Уврежданията са прижизнени. Смъртта е настъпила сравнително бързо и е в пряка и причинна връзка с настъпилите травматични увреждания,които по механизъм са получени в условията на ПТП,като мотоциклетна травма.

Непосредствена причина за леталния изход на този пострадал е получената травма с разкъсване на гърдната аорта и последвалия кръвоизлив,довел до остра сърдечно-съдова недостатъчност.

При извършения оглед на местопроизшествието, за което е изготвен

протокол за оглед на местопроизшествие е била установена пътната обстановка на произшествието, положението и състоянието на превозните средства и телата на пострадалите. Преди да анализира доказателствения материал, да обоснове и мотивира своите съображения за взетото решение за потвърждаване на оправдателната присъда, настоящият състав намира за необходимо да направи уточнение, че настоящото дело се отличава със своята фактическа и правна сложност. Това безспорно води до необходимостта от подробното обсъждане на събраните доказателства и анализиране на изготвените по делото експертизи.

В процеса на разследване ,на досъдебното и съдебно производство са били назначени–единична АТЕ,комплексна видео и автотехническа, тройна , допълнителна тройна, технологична и съдебно медицинска експертизи. Тези експертизи са били изслушани пред първоинстанционния съд .

Преди да бъде извършен анализ на изготвените експертизи, е необходимо да бъде посочено,че по отношение на механизма,скорост, видимост на настъпване на пътно транспортното произшествие този състав приема изводите на назначената от съда тройна АТЕ и допълнителна тройна АТ експертиза(както е приел и окръжният съд) .

В тази връзка обосновано и в съответствие със събраните по делото доказателства решаващият съд е отделил внимание и особено прецизно е анализирал основния факт: в кой момент е възникнала опасността за движението и кога подсъдимият е имал обективната възможност да възприеме като опасност пострадалия моторист.

Безспорно установено от доказателствата по делото е, че видимостта от мястото на водача на товарния автомобил ,когато от състояние на покой е реализирал ускорително движение и навлизане в кръстовището, е зависела от ъгъла на позициониране на превозното средство спрямо надлъжната ос на пътното платно и обичайния ъгъл на зрително възприятие , така и от динамиката в движението на пострадалия, (който се е намирал на голямо разстояние,което е изминал с изключително висока скорост, нетипична за движение, за части от секундата), както и денивелацията на пътя. По делото има очевидци на произшествието и данни за поведението на пострадалия и за начина на движение преди настъпване на удара.

По доказателствата и изготвените АТЕ :

Първата Автотехническа експертиза изготвена в ДП , допълнена с комплексна Видео и Автотехническа установява, че ПТП е станало в гр. Враца на " Т" образно кръстовище на ул. "Бистрешко шосе" с ул. Илинден"отклонение в посока Юг за кв."Бистрец",на 1.8 м. в ляво от десния ръб на пътя в дясната лента около средата на дясната лента .Участъкът от пътя, където е реализирано произшествието е прав,хоризонтален,с насоченост Изток-Запад- от центъра на гр. Враца към изхода на града по посока гр. Монтана. В експертизата било посочено , че видимостта от и към мястото на удара била не по-малко от 250 метра. Организацията на движението в този участък било двупосочно. Пътното платно се състояло от две платна за движение на ППС, всяко за еднопосочно движение,разделени едно от друго с

двойна мантиanela , а всяко платно от две ленти, разделени с прекъсната осева линия. В участъка на произшествието, при кръстовището металната мантиanela е прекъсната с дължина 20.60м., за да се осигури преминаване от и за улиците "Илинден" и "Бистрешко шосе". Ограничението на платното за движение по посока гр. Враца от лявата страна имало двойна мантиanela, а от дясната страна - банкет. Ударът между двете превозни средства бил реализиран в платното за движение по ул. "Илинден" по посока център гр. Враца (посоката на движение на мотоциклета). В огледния протокол няма данни за наличие на спирачни следи от гумите на автомобила и на мотоциклета. В него са отразени находките по платното след сблъсъка между превозните средства и тяхното местонахождение, което е отчетено от експертите, при изготвяне на АТЕ, както и деформациите по превозните средства. Експертизата е приела, че скоростта на движение на мотоциклета преди и по време на удара е била около 133 км./ч. Скоростта на товарния автомобил "Дачия" непосредствено и преди удара е била около 27 км./ч. Опасната зона на спиране за мотоциклета в условията на произшествието, при движение със скорост 133 км./ч. била около 143.9м, а при движение с разрешената от 50 км./ч. е 30.7 м. Преди инцидента ТА е спрял пред кръстовището (бил е в състояние на покой) в зоната на ръба на платното за движение по посока център- Враца. Имал е релефна видимост около 250 м. Предприел е равноускорително движение до достигане на скоростта от 27.8 км./ч., когато е реализиран удара и от техническа гледна точка опасната зона на спиране е "0" метра.

Отстоянието на което се е намирал мотоциклетът от мястото на удара, в момента в който товарния автомобил започнал с маневра "ляв завой" да навлиза в платното за движение на мотоциклета е била 95 м. Това разстояние от 95 метра мотоциклетът е пропътувал за 2.57 секунди. При осъществяването на маневрата от състояние на покой подсъдимият с управляваното от него превозно средство е пресякъл границата на платното за насрещно движение, започнал да навлиза в него и при навлизането на целия му габарит в платното за насрещно движение до мястото на удара е бил ударен в дясната странична част в областта на дясна предна врата от предната гума на мотоциклета. Експертизата е приела, че от техническа гледна точка момента на възникване на опасност е момента, в който ТА с маневра "ляв завой" е започнал да навлиза в платното за движение на мотоциклета. При движение със скорост от около 133 км./ч. мотоциклетът не е имал техническа възможност да предотврати удара чрез аварийно спиране, защото опасната му зона на спиране от 143.9м. не е по-малка от отстоянието, на което се е намирал от мястото на удара в момента на възникване на опасността от 95м. При движение със скорост от разрешената 50 км./ч. е имал техническа възможност да предотврати настъпилото ПТП, при опасна зона 30.7м. Ударът би бил предотвратим при своевременно реагиране на водача на мотоциклета с аварийно спиране и при скорост от 103 км./ч и при всяка по-ниска. Според заключението подсъдимият като водач на МПС е имал техническа възможност да възприеме и оцени пътните условия и релефа на пътя преди мястото на произшествието с видимост не по-малко от 250 м., да продължи

престоя си до преминаване на мотоциклета по път с предимство, да му осигури предимство и да избегне произшествието. Отразеното в протокола за оглед, че в отсечката от 95м. е имало 1-2 храсти, които според спецификата на пътния участък и техния размер не са попречили да се визуализира насрещния обект, отчитайки ширината на лентите- по 3.75м.

По делото е била изготвена тройна АТЕ (назначена от съда), както и самостоятелна Видеотехническа експертиза. Тъй като в устните разяснения вещите лица от тази АТЕ не са отговорили (на какво разстояние мотоциклетът е предприел навлизане и изпреварване на л.а., управляван от св. И., от кой момент е предприел навлизане от лява към дясна лента на пътното платно преди мястото на удара) е била назначена допълнителна АТЕ.

При изготвянето на заключението на допълнителната тройна АТЕ вещите лица са ползвали всички относими и събрани от съда доказателства. На основание наличните находки, протокола за оглед, приложените фотоалбуми, гласните доказателства, направения оглед на местопроизшествието лично от тях, сравнителния анализ при определяне точните изчисления, експертите са изяснили различията между направените от първата експертиза математически изчисления и направените от тях. За точното изчисление, вещите лица са изготвили мащабна скица, на която позиционирали инкриминираните превозни средства във всеки един момент от възникване на опасността до реализиране на удара, както и всички находки, намерени и описани в протока за оглед на местопроизшествието. Отчетени били и основните технически характеристики на превозните средства, идентификационните им параметри, товар, тегло, приблизителното тегло на работните инструменти в товарния обсег на автомобила, допълнителните доказателства за денивелация на пътното платно. Било установено, че преди да предприеме "изпреварване" на л.а., управляван от св. Е. И., за времето заснето от камерата-скоростта на мотоциклета е била 189.5 км./ч., а тази към момента на удара е около 158.3 км./ч. Надлъжното разстояние което е изминал за времето от 14:49:58.46 до 14:49:59.60 ч. за 1.14 сек. е около 60 м. и се е намирал по това време по средата на лявата пътна лента на ул. "Илинден" посока център Враца. Ускорението на ТА "Дачия Докер" реализирано от момента на тръгване от състояние на покой, за да осъществи маневрата "завой наляво" до момента на първоначалния контакт при удара е определено на 3.93 м./сек., а минималното време за което е изминал ускорително от момента на покой до мястото на удара е 1.94 сек. След 14:49:59.60 ч. е последвало намаление на скоростта на движещия се мотоциклет в лявата пътна лента до 172.55 км/ч и се е намирал на 91.02м. от мястото на удара. От тук е последвало отклонение към дясната пътна лента, когато челната част на мотоциклета се е намирала на 58.52 м. от мястото на удара.

Времето за реализиране на ефективно спиране от страна на мотоциклетиста е била 0.95 сек. Предвид времето за придвижване на предната лява ъглова част на ТА от момента на навлизане върху лява пътна лента на ул. "Илинден" до мястото на удара от 1.94 сек., сравнено с необходимото време за предприемане на ефективно спиране от мотоциклета от 0.95 сек, то

мотоциклетистът е имал техническа възможност да възприеме автомобила като местонахождение, посока и направление, да реализира ефективно спиране преди мястото на удара за 0.99 сек. Скоростта на мотоциклета, когато челната част на ТА е навлязла върху лявата лента на ул. "Илинден" без отлагане на следи върху пътната настилка е била 172.55 км./ч. и се е намирал на отстояние от мястото на удара от 91.02м.

Мястото на първоначалния контакт при удара между челната част на мотоциклета и страничната дясна част на автомобила "Дачия" е в дясната лента за движение на ул. "Илинден" в посока център Враца, в непосредствена близост до осевата линия. Прието е, че времето за което водачите на двете МПС от момента, в който са имали техническа възможност да се възприемат като местоположение, посока и направление до мястото на първоначалния контакт при удара е 1.94 сек., като автомобилът за това време е изминал надлъжно разстояние от 7.4м., а мотоциклета е 91.02м. Определена е "опасната зона" за спиране на мотоциклета при скорост на движение от 172.55 км./ч когато предната лява ъглова част на автомобила "Дачия Докер" навлиза върху пътното платно на мотоциклета, тя е 191.86 м. Дължината на "опасната зона" при максимално разрешената скорост от 50 км./ч. е 25.48м. Дължината на "опасната зона" на автомобила "Дачия" при движение със скорост от 27.5 км./ч е 12.65 м.

В заключение е прието, че произшествието се състои в сблъсък между две МПС, което по механизъм е станало след навлизане на автомобил "Дачия Докер" в пътното платно на мотоциклета "Кавазаки" с кос страничен удар при сблъсък и движение на двете превозни средства и мотоциклетиста след удара, до окончателното им установяване на място в покой. В експертизата е посочено, че на процесната дата за времето заснето от камерата, мотоциклетът се е движил по ул. "Илинден" в посока център Враца по средата на лявата пътна лента със скорост 189.5 км/ч. На около 140-150 м. преди мястото на удара скоростта на мотоциклета е започнала да намалява, като на разстояние 91.02м. от мястото на удара, когато предната лява ъглова част на автомобила започнала да навлиза в платното за движение на мотоциклета тя е била 172.55 км/ч. Последвало е ускорително движение на автомобил "Дачия" в кръстовището до изминаване на масовия център на МПС до мястото на удара за 1.94 сек. Към момента на навлизане на предната лява част на автомобила в пътното платно на мотоциклета, челната част на мотоциклета "Кавазаки" се е намирала на 91.02м от мястото на удара. След този момент водачът на мотоциклета е реагирал, като на 58.52м. от мястото на удара е отклонил направлението на мотоциклета от лява към дясната лента и реализирал закъснително движение без отлагане на следи, намалил скоростта на 158.3 км/ч. Челната част на мотоциклета "Кавазаки" се е ударила в страничната дясна част на автомобила "Дачия". Мястото на удара е на 3.8-4.2 м. от левия край на асфалтовата настилка на ул. "Илинден" по посока център Враца.

От техническа гледна точка мотоциклет "Кавазаки" е имал възможност да предприеме спиране и спре до мястото на удара при разрешена и по-малка от нея скорост. При тръгване от състояние на покой за реализиране на завой на ляво, подсъдимият е управлявал МПС, като надлъжната ос на автомобила е

под ъгъл от 34 градуса спрямо направлението на пътното платно на ул."Илинден" в областта на ПТП.За да възприеме горната част на препятствието-мотоциклет и тяло на мотоциклетист на разстояние 91.02м. е трябвало да обърне главата си надясно спрямо посоката на движение на мотоциклета и да няма обекти над мантинелата,които да ограничават видимостта към траекторията на движение на мотоциклета. Най-голямата острота на зрението за подсъдимия е с ъгъл 3-4 градуса, добра в конус 7-8 градуса и задоволителна в конус от 13-14 градуса в посока дясно. Предмети разположени извън конус с ъгъл 20 градуса се възприемат без ясни детайли и цвят. Отразените в огледния протокол храсти не са били пречка подсъдимият да възприеме насрещно движещи се превозни средства. Но деецът е имал техническа възможност за възприеме мотоциклета "Кавазаки" като местонахождение, посока и направление само ако главата е била обърната под ъгъл на повече от 30-32 градуса надясно .

След направени уточнения от подсъдимия по фактите по време на разпита, вещите лица от допълнителната тройна АТЕ са внесли корекция в заключението в позиция № 14 от изготвената мащабна схема,като са посочили,че автомобилът управляван от подсъдимия към момента на реализиране на ускорително движение от състояние на покой в надлъжно направление е бил позициониран малко по-надясно,а от тук е последвала и промяна в числената стойност на ъгъла за възприятие на мотоциклета от дееца ,с обърната глава надясно - 35-40 градуса. Промяната в изчислението е била продиктувана от новото обстоятелство,че процесният автомобил е бил под ъгъл по-голям от приетия в заключението спрямо надлъжната ос на пътното платно. Корекция на скоростите не е била направена, тъй като надлъжното разстояние,което автомобилът е изминал тръгвайки от състояние на покой до мястото на удара е било незначително.

Експертите са дали заключение, че подсъдимият като водач на автомобила при мантинела на ниво 79 см. е имал физическа възможност да възприема обекти по посока движението на мотоциклета само ако са били в статично положение от височина 1.25 м. Височината на мотоциклета, заедно с мотоциклетиста е около 1.15 см. Въз основа на тези данни са заключили ,че към момента на навлизане на челната част на автомобила върху платното за движение на мотоциклета от състояние на покой, мотоциклетът и мотоциклетистът са били частично видими в горната част на главата за части от секундата и то само ако главата на подсъдимия в този момент е била обърната надясно под ъгъл 89-90 градуса, под какъвто ъгъл се е намирал мотоциклетът и само ако мотоциклетът е бил в статично състояние.

Подсъдимият е имал възможност за възприятие не на конкретен обект, а на неопределен обект с размери около 15 см.,без възможност да определи обекта като конфигурация, очертания, цвят, дали е човешко тяло или част от него и дали се движи, дали е участник в движението. Експертите са посочили, че моментните възприятия са с много кратък период и те (възприятията) биха били възможни само ако мотоциклетът е бил в статично положение, не в движение, а направлението на погледа на дееца в дясно трябвало да е с продължителност повече от 5-6 секунди,за да го възприеме и пропусне. Най-

добрите възприятия при обичайна пътна обстановка са от 15-20 градуса. В случая подсъдимият при навлизане в кръстовище с предната лява част концентрирал вниманието си надясно за насрещно движещи се превозни средства, след което проследил визуално пътното платно и за обекти по посока на неговото движение. И тъй като мотоциклетът се е намирал на разстояние и под ъгъл по-голям от 20 градуса и се е движил със скорост многократно над допустимата, възможността на дееца за възприятие на мотоциклета е много малка за части от секундата и то в състояние на статичност на мотоциклета. Експертите изрично са подчертали, че технически в житейска ситуация това е невъзможно, защото като участник в движението подсъдимият е бил длъжен да концентрира вниманието си и върху насрещното за него движение, навлизайки в кръстовището. Предприемайки маневрата "завой наляво" деецът е огледал пътното платно надясно за насрещно движещи се обекти, но не е възприел насрещно движещ се обект. Причината за това е била свързана с факта, че мотоциклетът се е намирал на голямо разстояние, което е изминал с изключително високата скорост, нетипична за движение за части от секундата, непредвидима от дееца, а мотоциклетът е бил в динамично състояние, не е попадал в обичайния ъгъл на възприятие от дееца.

Вещите лица са подчертали още едно важно обстоятелство, че в житейска ситуация е нетипично водач в конкретната обстановка, при пресичане на нерегулирано кръстовище да застоява на място и концентрира погледа си спрямо насрещното движение за време от 5-6 секунди, под ъгъл на възприятие по-голям от 20 градуса, което е било необходимо на дееца, за да възприеме, идентифицира и пропусне предполагаема опасност, защото това би препятствало движението. Изложеното от подсъдимия, че при предприемане на маневра "завой наляво" за навлизане от ул. "Илинден" към ул. "Бистрешко шосе" е изпълнил задължението си да се огледа за наличие на МПС на път с предимство, за да ги пропусне, но не е забелязал мотоциклета, се подкрепя от заключението на назначените от съда АТЕ.

От данните в заключението на извършената видеотехническа експертиза, е видно, че не се установяват следи от манипулация и въздействие върху изследвания видеофайл, съдържащ информация за заснетия мотоциклет и неговото движение през определения времеви интервал в пътния участък.

По делото е изготвена и приета технологична експертиза установяваща годината на производство на мотоциклет "Кавазаки"-1995г., с двигател от 500 см.З.

Съдът е кредитирал възприетото от вещите лица от тройната и допълнителна тройни АТЕ, като е посочил, че са били прецизни, обосновани, ясни при отчитане на всички доказателства, част от които не са били известни на първата експертиза.

Вещите лица с категоричност са установили невъзможността подсъдимият да възприеме мотоциклета в условията на динамика от разстоянието, на което е станал опасност, като реален обект. Ъгълът на визуално възприятие надясно за подсъдимия е необичайно голям, по-голям от 20 градуса, посочен от

експертите и визуализирането на мотоциклета е било възможно при продължителен престой на място за дълъг интервал от 5-6 секунди, което би попречило на останалите поътни или насрещно движещи се МПС. Експертите са заявили, че при тези обстоятелства движение " не би следвало да има", основаващо се на експертната им практика.

Съдът е обсъдил и обясненията на подсъдимия, като е посочил, че те се подкрепят и от показанията на св. Е. И., св. Р. Т..

Св.И. (който е състезател мотоциклетист) е посочил, че управлявайки своя автомобил ,на 100-150 м. преди кръстовището първо чул силен шум, а след това на страничното огледало възприел изпреварващия го мотоциклет, който се движел плътно до дясната мантиanela, изпълнил маневрата за части от секундата с приблизително 200 км./ч. по негова преценка и започнал да навлиза в лявата лента, където е бил позициониран автомобила. През това време подсъдимият вече бил реализирал част от маневрата "завой наляво" и се е намирал в полудъга на завоя, когато мотоциклетът осъществил контакт с него и настъпил удара. Възприел, че мотоциклетът бил без светлини и спойлери, със свалени фарове, което от практическия опит на свидетеля сочело на възможност за развиване на голяма скорост, като пострадалият бил без необходимата екипировка.

Св. Тишевишка е дала показания за прекомерно високата скорост, с която пострадалият Д. е управлявал мотоциклета преди пътното произшествие. Изложеното от свидетелите, както и от подсъдимия намира опора в заключенията на изготвените тройна и доп. АТЕ, като настоящият състав, (както и първия съд) възприема изцяло тези изводи и не кредитира заключението на първата АТЕ от ДП.

От правна страна: Събраните и проверени от съда доказателства водят до извод, че подсъдимият не е осъществил състава на чл.343ал.3, пр.5б. "б" НК и е налице случайно деяние. Обективно той не е могъл да възприеме наличието на мотоциклета "Кавазаки" в насрещната пътна лента като опасност за движението по път с предимство, да съобрази поведението си с него, и съгласно задължението си произтичащо от разпоредбата на чл.37 ал.1 ЗДВП да го пропусне. Безспорно е установено, че за да попадне мотоциклетът в зрителното поле на дееца като опасност на пътя е необходимо да е престоял 5-6 секунди на кръстовището, преди да предприеме маневрата завой наляво, (което е нетипично голяма величина), с глава обърната надясно с необходимия ъгъл на острота на зрението за подсъдимия към мотоциклета от 32-45 до 90 градуса, който е нехарактерно голям ъгъл от обичайния от 20 градуса, още повече, че при управление на МПС вниманието му е било насочено и към другите преминаващи и насрещни превозни средства и е имал задължение да проследи пътя, да пропусне движещите се по посока гр.Монтана - Враца две превозни средства, да възприеме другите превозни средство от насрещната лента за движение, да проследи пътя по ул."Бистрешко шосе". А реализираното движение на мотоциклетът до местопроизшествието е станало много бързо 1.9 секунди и това дава основание да се приеме, че е бил в обективна невъзможност да възприеме

препятствието. Не е могъл да предвиди скоростта на движение на мотоциклета. При предприемане на маневра "завой наляво" мотоциклетът не е попаднал в зрителното поле на подсъдимия, нито като очертание, нито като движещ се обект, нито като посока на движение предвид динамиката в движението му (на мотоциклета) със скорост от 189.5 км./ч., а при първоначалния контакт при удара със скорост от 158.3 км/ч. Подсъдимият не е могъл да предвиди, че на такова голямо разстояние се намира обект, движещ се с такава скорост, който за части от секундата /1.94 сек/ е преминал разстоянието до мястото на удара. Съдът правилно е приел, че няма основание да пренебрегне надлежно събраните и проверени доказателства относно действителната скорост на движение на мотоциклета в отделните сегменти от пътното платно, която се различава от приетата от държавното обвинение от 133 км/ч. и приета за константна величина през целия път. Водачът на мотоциклета е имал техническа възможност към момента на навлизане на лява ъглова част на автомобил "Дачия" върху пътното му платно за движение да предприеме действия чрез използване на двете спирачки, за да реализира ефективно спиране, което не е сторил. Съдът правилно е приел, че не е налице виновно и противоправно поведение от страна на подсъдимия за причиняване на резултата. В конкретния случай той е бил изненадан от поведението на мотоциклетиста и не е могъл да направи нищо за предотвратяване на произшествието. При предприемане на маневра навлизане в платно за насрещно движение с вътрешен ляв завой, той е бил убеден, че не създава опасност на останалите участници в движението, тъй като мотоциклетът не е достигнал до зрителното му поле. Пътният инцидент е резултат от неправомерното поведение на пострадалия мотоциклетист, който е бил без необходимата правоспособност и е управлявал мотоциклет "Кавазаки" 500 куб м3 с превишена скорост, (по време на инициалния контакт със 158 км/ч, при максимално допустима в населено място от 50 км/ч,) без включени отпред светлини, в нарушение на чл.21 ал.1 ЗДвП и чл.75 от ЗДвП.

Конкретната пътна ситуация с нищо не е задължавала О. да спре управляваното от него превозно средство още повече, че подсъдимият е съобразил движението си с предписанията на правнорегламентираната дейност при управление на превозното средство, като при наличните условия той е бил поставен от поведението на пострадалия, като участник в движението в положение на невъзможност да предотврати настъпването на вредните последици. В случая той не е имал обективната възможност да възприеме движението на пострадалия, спазил е установените правила, като обществено опасните последици са настъпили под въздействие на обстоятелства, които не е могъл и не е бил длъжен да предвиди, както и да ги предположи. При конкретните условия подсъдимият е направил всичко зависещо от него за да не настъпят вредните последици. Събраните по делото доказателства налагат единствено възможния извод, че при конкретната фактическа обстановка, подсъдимият не е допуснал нарушение на правилата за движение и за него е налице случайно деяние по смисъла на чл.15 НК.

При извършване на всички необходими процесуално следствени действия и

изчерпване на всички процесуални възможности, правилно съдът е приел, че доказателствата по делото налагат извода, че подсъдимият не е нарушил вменената му разпоредба за допуснато нарушение на правилата за движение и не е налице причинна връзка между негово виновно поведение и настъпилата смърт на пострадалите. В тази връзка и с оглед предмета на доказване, законосъобразен е изводът на първия съд, че релевантното в случая е била невъзможността на водача да възприеме пострадалия моторист. Изпълнил е всички предписани му от закона задължения за да извърши маневрата завои наляво и липсва причинна връзка между негово виновно поведение и резултата.

По възраженията на прокуратурата и частните обвинители:

След преценка на доказателствата настоящият състав намира за неоснователни възраженията на държавното и частно обвинение. Прокуратурата поддържа в протеста, че пострадалият моторист се е движел със скорост 133 км/ч, обосновавайки своите аргументи със заключението на първата АТЕ, без да отчете събрания впоследствие доказателствен материал и заключенията на последващите назначени от съда АТЕ (тройна и допълнителна). В тази насока бяха изложени мотиви и подробно са били посочени причините поради които са кредитирани заключенията на повторната и допълнителна АТЕ. Освен това, подсъдимият е дал подробни обяснения. Тези обяснения не представляват защитна позиция. Това е така, защото тези обяснения по своята същност са логични, последователни и изцяло кореспондират и се подкрепят от доказателствата и заключенията на обсъжданите експертизи. С оглед изложеното и настоящият състав счита, че както правилно е посочил ВрОС, подсъдимият не е осъществил от обективна и субективна страна състава на вмененото му престъпление. Подсъдимият се е движел правомерно, не е допуснал нарушение на правилата за движение и не е могъл, а и не е бил длъжен да предвиди настъпването на общественоопасните последици. В този смисъл и правилно подсъдимият е бил оправдан по възведеното му обвинение.

РЕШИ:

По изложените съображения и като не намери основания за отменяване или изменяване на постановената присъда, на основание чл.338 НПК, Софийски апелативен съд

Р Е Ш И:

ПОТВЪРЖДАВА присъда от 8.04.2021 год. на Врачански окръжен съд постановена по н.о.х.д. №137 /20 г.

Решението може да се обжалва или протестира пред ВКС на РБ в 15 дневен

срок от узнаване.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____