

РЕШЕНИЕ

№ 83

гр. София, 27.02.2023 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД - СОФИЯ, 10-ТИ НАКАЗАТЕЛЕН, в публично заседание на четиринадесети ноември през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Венелин И.ов

Членове: Даниела Врачева
Георги Ушев

при участието на секретаря ЕЛИ ИВ. ДИМАНДИЕВА
в присъствието на прокурора Ю. Л.

като разгледа докладваното от Даниела Врачева Въззивно наказателно дело
от общ характер № 20221000600956 по описа за 2022 година

С присъда от 06.06.2022 г. по НОХД № 875/2021 г. по описа на СГС, XIV състав, е признал подсъдимия Д. З. Д. - роден на ***** г. в гр. ***, българин, български гражданин, със средно образование, женен, неосъждан, с ЕГН: *****, ЗА ВИНОВЕН в това, че на 02.10.2019 г., около 10:37ч. в гр. София при управление на моторно превозно средство - трамвайна мотриса „Tramvai“, модел „Т6М – 700“ с инв. № 711, движейки се по бул. Княгиня Мария Луиза, с посока на движение от бул. Т. Александров към бул. Сливница, в района на № 36, нарушил правилата за движение по пътищата, а именно чл. 20, ал. 2, изр. 2 от ЗДвП, като не спрял при наличието на навлязъл пешеходец на платното за движение, в резултат на което реализирал пътнотранспортно произшествие с пресичащия на бул. Княгиня Мария Луиза от ляво на дясно спрямо посоката на движение на трамвайната мотриса пешеходец И. А. А. и по непредпазливост причинил смъртта му, настъпила на 05.10.2019 г., поради което и на основание чл. 343, ал. 1, б. „в“, вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 и чл. 54 от НК му е наложил наказание ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА за срок от ДВЕ ГОДИНИ.

Софийски градски съд на основание чл. 66, ал. 1 от НК е отложил изпълнението на така наложеното наказание лишаване от свобода за срок от ДВЕ ГОДИНИ с изпитателен срок от ТРИ ГОДИНИ.

На основание чл. 343г, вр. чл. 37, ал. 1, т. 7 от НК е наложено кумулативно наказание на подсъдимия Д. З. Д. лишаване от право да

управлява моторно превозно средство за срок от ДВЕ ГОДИНИ.

На основание чл. 189, ал. 3 от НПК подсъдимият е осъден за заплати направените по делото разноски в полза на държавния бюджет в размер на 622,20 лв., разноски в полза на ВСС в размер на 1523,80лв., както и държавна такса в размер на 10 лв. за служебно издаване на 2 бр. изпълнителен лист.

Срещу присъдата на СГС е постъпила въззивна жалба от подсъдимия Д. З. Д. чрез защитника му адв. Л. Л., както и допълнително писмено изложение от адв. Л.. Навеждат се твърдения за незаконосъобразност и необоснованост на присъдата, постановена е при съществено нарушение на процесуалните правила, а по отношение на наложените наказания - наказанието лишаване от свобода е несправедливо, както и че неправилно е лишен от правото по чл. 37, т. 7 от НК. Правят се възражения, че съдът не се е съобразил с легалните дефиниции за пътно транспортно средство и моторно превозно средство, залегнали в ЗДвП и ППЗДвП, както и че необосновано не е съобразил обстоятелствата, че пешеходецът е преминавал между паркирани и движещи се леки автомобили и че на около 50 метра от мястото на удара е спиркоуказателят на спирка „Халите“, от която е потеглил подсъдимият. Изложени са аргументи за липса на цялостен доказателствен анализ и за доказаност на обвинението, както и за нарушение правото на защита на подсъдимия. Правят се твърдения за наличие на случайно деяние по смисъла на чл. 15 от НК. По отношение на наложеното наказание лишаване от свобода твърдят за наличие на многобройни смекчаващи вината обстоятелства, поради което наказанието следва да бъде определено на основание чл. 55 от НК, а по отношение на определеното наказание по чл. 37, т. 7 от НК – за неправилност, тъй като към момента на инкриминираното деяние подсъдимият не е управлявал моторно превозно средство. Моли на основание чл. 336, ал. 1, т. 3 от НПК да бъде постановена нова присъда, с която да бъде оправдан подсъдимия Д..

След изготвянето на мотивите от СГС, в указания срок от съда е постъпило и допълнително писмено изложение към депозираната въззивна жалба от адв. Л.. Направени са твърдения, че подсъдимият Д. не е субект на престъплението по чл. 342 от НК, тъй като ватманът не е посочен изрично в разпоредбата на НК. Навеждат се оплаквания във връзка с непълнота на изложената фактическа обстановка, изготвеното заключение на КМТЕ и доказателствата в ДП, а именно че не са взети предвид движещите се и паркираните автомобили и местонахождението на трамвайна спирка „Халите“. Прави се възражение за наличие на противоречие в мотивите на СГС относно възприетата от съда форма на непредпазливост, а именно самонадеяност, както и че не е отчетено значителното съпричиняване от страна на пострадалия.

В хода на съдебните прения пред въззивния съд, представителят на държавното обвинение намира жалбата на подсъдимия за неоснователна. Изразява становище за неоснователност на посоченото в жалба възражение, че присъдата на СГС е незаконосъобразна, поради обстоятелството, че трамвай не е моторно превозно средство и не е измежду превозните състава, с управлението, на които може да се осъществи съставът на престъплението

по чл. 342, ал. 1 от НК. В подкрепа на позицията си, прокурорът анализира законодателството посочвайки, че законодателят е използвал различни термини за обозначаване на трамваите в нормативните актове - релсови, пътни превозни средства, трамваи, превозни средства от редовни линии за обществен превоз на пътници, трамвайни мотриси. Според прокурора, в действителност, по смисъла на ЗДвП и правилника за приложението му трамваят не е моторно превозно средство, а е пътно превозно средство, но е от категориите превозни средства, чрез управлението, на които може да се осъществи състава на престъпление по чл. 342, ал. 1 от НК, тъй като е подвижен железопътен състав. В параграф 1, т. 12 от ДР на Закона за железопътния транспорт в сила от 08.03.2019 г. е дадено легално определение на превозно средство - подвижен железопътен състав, а именно средство, което се движи на собствени колела по железопътни релси с или без теглене. От езиковото и граматическо тълкуване, представителят на държавното обвинение изразява становище, че може да се направи извод, че трамваят отговаря на тези критерии, като в подкрепа на позицията му са и решения на националните съдилища, както и на ВКС, от които е прието, че трамваят е подвижен железопътен състав и е измежду превозните средства с управлението, на които може да се осъществи съставът на престъплението по транспорта, а именно това по 343, ал. 1, б. „в“, вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 от НК-Решение № 141 от 15.05.2009 г. на Софийски апелативен съд, I състав и Решение № 69 от 01.06.2015 г. на II, НО, ВКС.

В Решение № 47 от 22.12.73 г. на Общото събрание на ВКС и Решение № 448 от 17.11.2009 г. на ВКС, процесното превозно средство е описано като трамвайна мотриса. В настоящия случай в обвинителния акт, в това число и в обвинителния диспозитив, превозното средство е описано като трамвайна мотриса и в този смисъл присъдата на СГС се явява съобразена със закона, тъй като трамваят се явява превозно средство, с управлението, на което може да се осъществи конкретното престъпление против транспорта, като квалифицирането му като МПС или като подвижен железопътен състав не променя по никакъв начин правната квалификация и не е в състояние да се отрази на присъдата, с която са решени въпросите има ли извършено деяние, извършено ли е то от подсъдимия, извършено ли е виновно, съставлява ли деянието престъпление и каква е правната му квалификация.

В хода на съдебните прения, прокурорът на второ място изразява становище за неоснователност на възражението, че присъдата е необоснована, тъй като СГС неправилно бил приел, че пострадалият пешеходец е бил видим за подсъдимия от момента на влизането му на пътното платно. Несъстоятелно е развитата теза, че паркираните в отсрещното платно автомобили, както и движещите се по него автомобили са попречили на подсъдимия да види пешеходеца при стъпването му на платното за движение, а това е станало в един по-късен момент, тъй като от обясненията на подсъдимия е видно, че същият е заявил: „Нямаше такива превозни средства, които да ми ограничат видимостта. Аз имах добра видимост на всякъде“. Разпитан като свидетел в съдебно заседание пред СГС вещото лице Т. заявява: „Пешеходецът е бил видим през цялото време

откакто е стъпил на платното за движение, до момента на удара за водача на трамвая.

Според прокурора правилно СГС е кредитирал комплексната видео и медико авто-техническа експертиза и допълнителната тройна авто-техническа експертиза. Според вещите лица отстоянието на предната част на трамвая от мястото на удара от момента, в който пешеходецът е навлязъл на пътното платно е било 104.1 метра. При задействането на спирачната система от подсъдимия в този момент, ударът е бил предотвратим. Ударът е бил предотвратим и при задействане на спирачната система в момента, в който пешеходецът е навлязъл на трамвайното трасе, предназначено за обратно движение. От доказателствата е установено, че подсъдимият е задействал спирачната система едва когато пешеходецът е навлязъл в трамвайното трасе, по което той е управлявал мотрисата.

Прокурорът намира за правилни изводите на първоинстанционния съд за неправомерно поведение на водача и съответно за липсата на случайно деяние, а също така и за липса на нарушение на процесуалните правила по смисъла на чл. 348, ал. 3 от НПК.

обстановка, въз основа на която първоинстанционният съд е изградил правните си изводи съответства на събраните доказателства. В дейността на съда по събиране и оценка на доказателствата не са допуснати процесуални нарушения или неправилно тълкуване на съдържанието на доказателствата. Не е налице подценяване на едни доказателствени източници за сметка на други, нито пък превратно тълкуване и едностранчивост при анализа на доказателствените източници и средствата за тяхното установяване. Наложено на подсъдимия наказание се явява справедливо, тъй като е индивидуализирано при превес на смекчаващите отговорността обстоятелства, но и при правният извод, че те нито са изключителни, нито са многобройни по смисъла на чл. 55 от НК.

Пред въззивния състав прокурорът прави искане за потвърждаване на първоинстанционната присъда, с която подсъдимият Д. З. Д. е признат за виновен в извършването на престъпление по чл. 343, ал. 1, б. В, вр. чл. 342, ал. 1, предл. 3 от НК, а въззивната жалба срещу нея да бъде оставена без уважение.

Повереникът на частните обвинители- адв. П. в хода на съдебните прения пред въззивната инстанция се присъединява към казаното от прокурора, като в допълнение на неговите съображения допълва, че и според неговото становище, относно въпроса: представлява ли трамвайната мотриса моторно превозно средство или железопътен състав подвижен и изобщо водачът на такава мотриса може ли да бъде субект на повдигнатото престъпление, отговорът е положителен. В подкрепа на неговата позиция се е уповава на съдебната практика- Решение № 494/24.04. 2017 г. по наказателно дело № 470/2017 г. на СГС, I въззивен състав, което е окончателно, а също така и Решение № 212/04.07.2014 г. по наказателно дело № 541/2014 г. на ВКС, като и в двете решения е възприето, че трамвайната мотриса представлява моторно превозно средство.

Наред с това, повереникът изтъква, че освен всички аргументи, черпени от свидетелски показания и от заключението на експертизата, за това, че е водачът е имал пряка видимост, която не е била нарушавана през цялото движение на мотрисата, следва да имате предвид и че самия подсъдим в обясненията си казва, че е видял как пострадалият е излязъл измежду автомобилите. Аргумент за това са и твърденията му, че той около 5-6 секунди е държал клаксона, или е подавал звуков сигнал. Този факт и при скорост от 30 км/ч. установява извод, че подсъдимият е забелязал пешеходеца още преди навлизането в опасната зона. В подкрепа на обясненията на подсъдимия са и твърденията на свидетелите, които твърдят, че в един изключително продължителен период от време са чували как управляващият мотрисата подава звуков сигнал, от което единствения извод, че водачът е възприел много по-рано от навлизане в опасната зона на трамвайната мотриса пешеходеца и е имал възможност да спре нейното движение.

Повереникът прави искане до въззивния състав за потвърждаване на първоинстанционния съдебен акт като правилен и законосъобразен.

В хода на съдебните прения, защитникът на подсъдимия, адв. Л. от САК поддържа въззивната жалба и допълнението към нея. Излага съображения, че трамвайът не е моторно превозно средство, а е пътно превозно средство. Наред с това според защитата опасността трябва да бъде реална, а не както приема първоинстанционният съд, че пострадалият пешеходец е бил видим още на левия бордюр. Защитникът акцентира, че СГС не е взел предвид нито спрелите превозни средства до тротоара, нито движещите се в момента срещу трамвайната мотриса автомобили. Подсъдимият заявява, че пострадалият е преминал зад микробус, т.е. той може да бъде видим като опасност в момент, когато излезе извън габарита на това насрещно движещо се превозно средство. От изчисленията на експертите от комплексната медико-техническа експертиза е видно, че пострадалият попада в опасната зона за спиране. Това означава, че е налице случайно събитие по смисъла на чл. 15 от НК и на това основание би следвало подсъдимият да бъде оправдан. Разпоредбата на чл. 342 от НК е бланкетна правна норма, поради което нейните хипотези се запълват със законов нормативен акт, в конкретния случай ЗДв.П. Защитникът изразява несъгласие, затова, че СГС е приел заключението на съдебно-техническата експертиза, че в момента, когато пострадалият слиза на платното, трамвайът се е намирал на 104 м. от мястото на удара, но това не отговаря на действителността, тъй като ПТр.П е възникнало в центъра на гр.София, при „Халите“, поради което от организацията на движението в столицата е позиционирана спирка на градския транспорт, а отстоянието от спирката до мястото на удара не е 100 метра. Според защитата спирката се намира на около 50 метра, поради което мотрисата се е движила, а пострадалият от левия тротоар е слязъл на пътното платно, поради което пешеходецът е опасност за движещите се в обратна посока на движение превозни средства, но не е за трамвая. Защитникът излага и съображения, че експертите, изготвили съдебно-техническите експертизи са специалисти по автомобилния транспорт, но не и от електротранспорт.

Защитата прави искане до въззивната инстанция за отмяна на

първоинстанционната присъда и за постановяване на нова оправдателна, с която подс. Д. З. Д. да бъде оправдан.

В лична защита по реда на чл. 333, ал.1 от НПК, подсъдимият Д. З. Д. изразява съжаление за случилото се, а при последната си дума на основание чл. 333, ал.2 от НПК моли да бъде оправдан.

Апелативен съд- София, проверявайки законосъобразността и правилността на атакуваната присъда, съобразно с приложените по делото доказателства, преценени по отделно и в тяхната съвкупност, както и с оглед становищата на страните намира, че въззивната жалба и допълнението към нея е неоснователна.

Въззивният състав намира, че изнесената в мотивите на присъдата фактология, в която са описани установените факти, извършените процесуално- следствени действия на досъдебното производство, заключенията на назначените и приети съдебни експертизи, съдържа верни обстоятелства. Първоинстанционният съдебен акт относно неговата фактологична част е в пълна корелация не само със събраните и проверени доказателствени източници, представени от органите на досъдебното производство, но и на положените усилия на СГС да събере нови доказателства от съществено значение за решаване на делото. В този аспект, следва да се посочи, че първоинстанционният съд е изнесъл в мотивите си фактическа обстановка, базирайки се на доказателствени източници, които ги е обсъдил в тяхната цялост и е извел правилни и законосъобразни правни изводи.

В хода на въззивното съдебно производство съдът не е счел, че е налице необходимост от приобщаването на нови доказателствени материали, установяващи различни фактически обстоятелства, поради което и въззивният състав не намира и основания да преразглежда и да внася корекции в правилно изяснената от първостепенния съд фактология. За да постанови присъдата си, първата инстанция е провела прецизно съдебно следствие, в хода на което е изяснила всички правно значими обстоятелства, свързани с механизма на извършване на деянието, времето и мястото на извършването им, действията на подсъдимия и е дала отговор дали тези деяния съставляват престъпления или не. По предвидения в НПК ред са били събрани множество гласни и писмени доказателства и доказателствени средства: показанията на разпитаните по делото свидетели, заключението на съдебно- техническите експертизи, писмени доказателства, приобщени по надлежния ред, които са били обсъдени внимателно и задълбочено.

В изпълнение на задълженията си да извърши собствен анализ на доказателствената съвкупност САС прие за установено от фактическа страна, следното:

Подсъдимият Д. З. Д. е роден на *****г. в гр. ***, българин, български гражданин, със средно образование, женен, неосъждан, ЕГН *****. Същият работел в „Столичен автотранспорт“ ЕАД на длъжност ватман сл.№3104 и е правоспособен водач, притежаващ свидетелство за

управление на МПС №*****, категории- ТТМ, А, С, М, В, АМ, ТКТ, валидно до 24.08.2028 година.

Изпълнявайки своите служебни задължения, подс. Д. Д. на 02.10.2019г., около 10.37 часа, в гр. София, управлявал трамвайна мотриса „Tramvai“, модел „Т6М-700“, с инв. № 711. Движел се по бул. „Княгиня Мария Луиза“ в столицата, с посока на движение от бул. ”Т. Александров” към бул. ”Сливница”, със скорост, която непосредствено преди и по време на ПТРП била около 30 км/ч. Времето било ясно, с добра метеорологична видимост.

Движението в този пътен участък, в столицата, по булевард ‘Княгиня Мария Луиза’ в района на произшествието е организирано по следния начин: двупосочно движение, с по едно платно в посока, всяко с две ленти за движение, в средната част на булеварда е било разположено трамвайното трасе с два релсови пътя. Платната за движение били покрити с асфалтова настилка - суха, без неравности, без наклон. Двете пътни ленти по посоката на движение на мотрисата са били отделени от надлъжна маркировка „М - 3“ от ППЗДВП - единична прекъсната линия. Двете пътни ленти по посоката обратна на движението на мотрисата са били отделени от надлъжна маркировка „М - 3“ от ППЗДВП - единична прекъсната линия. От двете страни на булеварда има тротоарни площи с широчина от по 5 метра и 80 см.

Подс. Д. е управлявал трамвайна мотриса по бул. ”Княгиня Мария Луиза” по релсовия път в посока бул. ”Сливница” и приближавайки се към района на №36, пешеходецът И. А. А. с ЕГН: ***** предприел пресичане на платното на бул. ”Княгиня Мария Луиза” от ляво на дясно, перпендикулярно за посоката на движение на мотрисата. И. А. А. е преминал върху двете пътни ленти за насрещното движение на трамвая, след това е преминал върху трамвайното трасе за обратна посока на мотрисата със спокоен ход. След като е достигнал до трасето на трамвайната мотриса, управлявана от подс.Д., пешеходецът, без да се спира е продължил да пресича трасето забързано, насочвайки се към тротоара. В този момент, преди да достигне до траекторията на движение на пешеходеца, водачът Д. е подал звуков сигнал, за да го предупреди. Пешеходецът А. не е реагирал на подадения сигнал, макар същият да е бил продължителен, продължил е движението си като е достигнал до дясната част на трасето на трамвайната мотриса. В резултат, на което е настъпило пътнотранспортно произшествие. Мотрисата с предната си дясна част при преден десен габарит е ударила пешеходеца И. А. А. в дясната му част странично. Мястото на удара по широчина на платното за движение на бул. ”Княгиня Мария Луиза” е на около 12 метра вдясно от левия бордюр по посока на движение на трамвая и по дължина на платното за движение е на около 7 метра след линията на ориентира по посока на движението на същия трамвай. Ударът е настъпил върху дясната част на трамвайното трасе, по което се е движила мотрисата. Вследствие на удара тялото на пешеходеца е било отхвърлено напред в посоката на движение на трамвая и под ъгъл на дясно, като се е установило на мястото, където е констатирано петното от кръв, отразено в протокола за оглед, а именно на 9 метра след ориентира и на 4 метра и 10 см. вляво от десния край на платното за движение.

Непосредствено преди ПТр.П на двете крайни ленти имало паркирани автомобили. По булеварда имало движещи се автомобили, но пред управлявания от подсъдимия трамвай, както и по пътните ленти за обратно движение, нямало пътни транспортни средства, които ограничавали видимостта му.

Когато пешеходецът предприел пресичане на пътното платно, т.е. момента, в който е встъпил на пътното платно в платното за обратно движение спрямо посоката на движение на трамвая, предната част на моторисата е била на отстояние 104.1 метра. Пешеходецът е изминал разстояние от 11.86 метра - разстоянието, което е изминал от мястото на навлизане на пътното платно до мястото на удара. При посочената по-горе скорост на движение на трамвайната моториса около 30 км/ч., опасната зона за спиране е 20.7 метра. Когато пешеходецът навлязъл на пътното платно, управляваната от подсъдимия моториса била на 104.1 метра отстояние от мястото на удара, като подсъдимият е имал видимост към онази част от пътното платно, в която пешеходецът предприел пресичане. Въпреки това, подсъдимият продължил да управлява трамвая с постоянна скорост. Когато пешеходецът предприел пресичане, подсъдимият започнал да подава звуков сигнал продължително, но не намалил скоростта. Пешеходецът продължил да пресича пътното платно и предприел пресичане на трамвайното трасе, по което се движела управляваната от подсъдимия моториса, последната била на отстояние 14.4 метра, при опасна зона от 20.7 метра. Подсъдимият задействал две спирачни системи, но въпреки това настъпил удар между пешеходеца и дясната предна част на моторисата.

Преди настъпване на пътно транспортното произшествие, зад трамвая, на около 100 метра, се движел свидетеля М. А., който управлявал служебен бус м.“Рено“, модел „Мастър“ със скорост около 30 км/ч., като между него и трамвая нямало други автомобили. Управляваният от свидетеля автомобил се движел с по-висока скорост от тази на трамвая в резултат, на което свидетелят го застигнал. Св.А. слушал музика в управлявания от него автомобил и не чул звуков сигнал от страна на трамвая. Когато приближил задната част на трамвая, свидетелят А. видял, че от дясната му страна, между вторите и третите врати на моторисата, лежи човек на земята. Видял, че около лежащия на земята човек са се събрали хора. Телефонирал на тел.112 и продължил, без да спира, като заобиколил от лявата страна спрялата моториса.

Междувременно, по десния тротоар по посока на движение на трамвая вървяла свидетелката С. Д.. Тя чула продължителен звуков сигнал на трамвай, който преминавал покрай нея, но не се обърнала по посока на него. След известно време ѝ направило впечатление, че сигналят е необичайно продължителен, поради което погледнала в тази посока. В този момента моторисата я била изпреварила, но свидетелката успяла да види пресичащия пешеходец непосредствено преди да навлезе на трамвайното трасе, който подтичвал. В този момент трамваят започнал да спира. От мястото, където се намирала св. Д.а не видяла удара между пешеходеца и трамвая, но малко след това разбрала за случилото се.

В трамвая пътували свидетелите Д. С. и Д. К. Двамата се намирали в

предната част на мотрисата. Свидетелят С. седял в лявата страна на трамвая, като чул ватмана да подава звуков сигнал. От мястото, на което се намирал в мотрисата нямал видимост през предното ѝ стъкло, но имал такава през страничното. Погледнал през левия прозорец и видял пешеходеца да пресича трамвайното трасе предназначено за обратно движение, придвижвайки се със спокоен ход. В този момент, според свидетеля, трамваят бил на около 3-4 метра от линията на движение на пешеходеца. Трамваят се движел с ниска скорост. Малко след това ватманът извикал, че е ударил човек. Трамваят спрял и ватманът отворил вратите.

Св. Д. К. била седнала от дясната страна на мотрисата, но видяла пешеходецът да пресича платното за движение перпендикулярно на движението на трамвая. В този момент трамвая се движел с ниска скорост и ватманът подал звуков сигнал. Пешеходецът минал пред движещото се превозно средство, но мотрисата го закачила с дясната си страна. Трамваят спрял, отворил вратите и свидетелите слезли и видели, че пешеходецът бил на земята.

След произшествието пешеходецът И. А. А. е транспортиран с линейка в УМБАЛСМ "Н.И. Пирогов". Същият е починал на 05.10.2019г. в 09.43 часа в следствие на съчетана черепно-мозъчна, гръдна травма и травма на крайниците и настъпилите от тях усложнения.

В предварителното заключение на СМЕ на труп /л.24-26 от ДП/, приета от първоинстанционния съд при огледа и аутопсията на трупа на И. А. и от медицинската документация вещите лица са установили съчетана черепно мозъчна, гръдна травма и травма на крайниците:

черепно мозъчна травма - разкъсно контузна рана в лявата задно слепоочно теменно тилна област на главата; подлежащо масивно кръвонасядане на меката черепна покривка; кръвонасядане на левия слепоочен мускул; подлежащо трилъчево счупване на черепния покрив в ляво слепоочно теменно с основен лъч през лявата слепоочна кост, отделяне на фрагмент на границата на същата с лявата средна черепна ямка и продължаващи две линейни успоредни счупвания през последната с широко отваряне на турското седло; ограничен кръвоизлив над твърдата мозъчна обвивка в ляво слепоочно, кръвоизлив под твърдата мозъчна обвивка по основата на левите средна и задна черепни ямки и масивен такъв в дясно слепоочно челно; дифузен кръвоизлив под меките мозъчни обвивки на главния и малкия мозък; контузия на левия слепоочен дял и десния слепоочен и челен дялове на главния мозък;

лицева травма - разкъсно контузна рана във външната трета на дясната вежда; кръвонасядане на клепачите на дясното око;

гръдна травма - счупване на седмо ляво ребро по предната мишнична линия с кръвонасядане на околните меки тъкани; ограничени контузии на двата бели дроба;

травма на крайниците; охлузване на десния лакет; охлузване на левия лакет; охлузвания и кръвонасядания на дясното бедро; дълбоко подлежащо кръвонасядане в мускулатурата на същото; охлузване на дясното коляно;

кръвонасядане на лявото коляно; кръвонасядане на нивото на лявото седалище с дълбоко кръвонасядане в мускулатурата на същото; кръвонасядане на меките тъкани на малкия таз в ляво;

усложнения: мозъчен оток с белези на мозъчно притискане; кръвоизлив в мозъчния ствол; мозъчна смърт; двустранна пневмония; изливи в гръдната и коремната кухина.

Според заключението на вещите лица смъртта на И. А. се дължи на тежката черепно- мозъчна травма и настъпилите от тях усложнения. Установените травматични увреждания се дължат на действието на твърди, тъпи предмети и такива с неравна контактуваща повърхност, с голяма кинетична енергия и могат да се получат при ПТр.П. Трупните признаци към момента на аутопсията отговарят на смърт от посоченото време.

От приетото в хода на съдебното следствие от първоинстанционния съд заключението на СМЕ на труп /л.70-74 от ДП/ се установяват същите находки, установени и изложени в предварителното заключение на СМЕ на труп, като вещите лица отново са посочили, че причината за смъртта на И. А. се дължи на тежката черепно- мозъчна травма и настъпилите от тях усложнения, като тези травми може да се получат при ПТр.П.

От заключението на приетата от СГС в хода на съдебното следствие съдебно- комплексна видео- медицинска, автотехническа експертиза по делото е установено, че при така констатираните травматични увреждания при огледа и аутопсията на трупа на И. А. и от медицинската документация, според вещите лица може да се направи заключение, че контактът на пострадалия с превозното средство е осъществен с дясната предно странична част на главата и долните крайници, при което са се получили установените травматични увреждания във външната трета на дясната вежда, кръвонасядането на клепачите на дясното око, кръвонасядането на меката черепна покривка в дясно слепоочно, дясното седалище и десния долен крайник. Последвало отхвърляне на пострадалия върху терена, при което се е получила тежката черепно- мозъчна травма, охлузванията в областта на двата лакътя и кръвонасяданията и охлузванията на лявото седалище и бедро. Според експертите смъртта на А. се дължи на тежката черепно- мозъчна травма и настъпилите усложнения. Между установената съчетана травма и настъпилата смърт е налице пряка и непрекъсната причинно следствена връзка.

Според експертното заключение мястото на удара по широчина на платното за движение на бул. „Княгиня Мария Луиза“ е на около 12 метра вдясно от левия бордюр по посока на движението на трамвая и по дължина на платното за движение - около 7 метра след линията на ориентира по посока на движението на трамвая. Ударът е настъпил върху дясната част на трамвайното трасе, по което се е движел управлявания от подсъдимия трамвай.

Вещите лица са посочили, че липсват данни, чрез които може да се определи скоростта на трамвая по технически път. Няма такива и в предоставения видеоклип, поради което са определили скоростта на

движение въз основа на свидетелските показания и разстоянието, на което е спрял след мястото на удара, като за тези технически параметри са черпели сведения от предоставения видеоматериал. Предвид това, скоростта на движение на трамвая преди мястото на удара е било невъзможно да бъде определено, но въз основа на горепосочените данни, с които са разполагали вещите лица, същите са определили, че скоростта на движение на трамвая непосредствено преди и по време на удара, е била около 30 км/ч.

Разпитани в хода на съдебното следствие пред първоинстанционния съд експертите уточняват, че скоростта, с която се е движел трамвая е била около 30 км/ч, тъй като ако е била по-ниска, нямало да се наложи аварийно спиране, поради това, че и без него водачът на трамвая е имал възможност да спре. При така изчислената скорост, опасната зона за спиране за трамвая, според вещите лица е около 20,7 метра. В същото заключение на КВМАЕ от досъдебното производство/ експертите са посочили, че отстоянието на трамвая от мястото на удара е било 112.50 метра, при отчетен спокоен ход на пешеходеца от момента на навлизането му на пътното платно и 17.86 при бърз ход от момента на навлизането му в трасето на трамвая.

Правилно СГС за изясняване на фактите и обстоятелствата по делото, във връзка със задължението си да проведе всестранно разследване е поставил допълнителна задача на експертите, а именно да се изчисли отстоянието на трамвая от мястото на удара при скорост от 30 км/ч и при движение на пешеходеца със спокоен ход от момента на навлизане на пътното платно до трамвайното трасе. Правилно е поставена задача да се установи и какво е било същото отстояние при бърз ход на пешеходеца от момента на навлизане на трамвайното трасе до момента на удара.

В отговор на поставената задача, вещите лица са изготвили допълнително заключение на съдебно-автотехническата експертица - л.154-158 от съдебното дело от което се установява, че при така посочените данни, отстоянието на трамвая от мястото на удара, от момента, в който пешеходецът е навлязъл на пътното платно е било 104.1 метра. Според вещите лица, от техническа гледна точка, ударът е бил предотвратим, ако водачът на трамвая е задействал своевременно спирачната система. Според тях, при установените обективните данни относно изминатото разстояние на трамвайната мотриса след мястото на удара изводът е, че водачът на същата е задействал спирачната уредба, когато пешеходецът е навлязъл на трамвайното трасе, по което се е движела самата мотриса. В съдебно заседание пред първоинстанционния съд уточняват също, че ударът е бил предотвратим дори и ако спирачната система е била задействана от страна на подсъдимия, когато пешеходецът е навлязъл на трамвайното трасе, предназначено за обратно движение. Предвид това и съобразявайки обективните находки, вещите лица считат, че подсъдимият е задействал спирачната система едва когато пешеходецът е предприел пресичане на трамвайното трасе, по което се е движела управляваната от него мотриса.

Изложената фактическа обстановка въззивния съд прие за установена въз основа на събраните в хода на съдебното следствие пред първоинстанционния съд доказателства, както и такива събрани в хода на

досъдебното производство и приобщени по надлежния ред, а именно: обясненията на подсъдимия, показанията на свидетелите С. Д. - дадени в хода на съдебното следствие и приобщените по реда на чл.281, ал.5, вр. ал.1, т.2 от НПК показания /л.66 от ДП/, М. А. - дадени в хода на съдебното следствие и приобщените по реда на чл.281, ал.5, вр. ал.1, т.1 и 2 от НПК /л.69 от ДП/, Д. С. - дадени в хода на съдебното следствие и приобщените по реда на чл.281, ал.5, вр. ал.1, т.2 от НПК /л.67 от ДП/, Д. К.- дадени в хода на съдебното следствие и приобщените по реда на чл.281, ал.5, вр. ал.1, т.2 от НПК /л.68 от ДП/; предварително заключение на СМЕ на труп /л.24-26 от ДП/, СМЕ на труп /л.70.74 от ДП/, ВМАЕ /л.76-87 от ДП/, допълнителна АТЕ /л.154-159 от съдебното дело/; писмените доказателства и свидетелство за съдимост.

Следва да се отбележи, че първата инстанция с изключителна прецизност и последователност е обсъдила всички събрани по делото доказателства и доказателствени средства, анализирала ги е в тяхната логическа връзка и е направила обосновани фактически и правни изводи. Първоинстанционният съд, обсъждайки обстоятелствата, включени в предмета на доказване по делото и значими за правилния изход е констатирал съществени противоречия между гласните доказателствени средства, а именно обясненията на подсъдимия от една страна и всички други гласни доказателства, от друга, подкрепени от заключенията на АТЕ. Правилно СГС е приел като изолирани и неподкрепени от наличните доказателства обяснения на подсъдимия Д. З. Д. за това, че е управлявал трамвая със скорост около 35-40 км/ч., както и че е забелязал пешеходеца, когато бил на 2 метра разстояние от трамвая и навлизал на трамвайното трасе, подтичвайки. Тези негови обяснения се опровергават от показанията на свидетелите С. Д., Д. С. и Д. К. които заявяват, че трамваят е подавал звуков сигнал продължително време, преди пешеходецът на навлезе на трамвайното трасе, който факт установява, че ватманът на мотрисата е забелязал пешеходецът като опасност на пътя в по- ранен момент.

Въззивната инстанция, както и първоинстанционният съд изгражда фактическите и правни изводи на базата на показанията на свидетелите Д. С., Д. К. М. А., С. Д., Е. М. разпитани в хода на съдебното следствие пред СГС, както и приобщените им показания на основание чл. 281, ал.5 вр. ал.1, т2 от НПК, дадени в хода на досъдебното производство. Показанията на горепосочените свидетели са непротиворечиви относно времето, място на ПТр.П, действията на подсъдимия и другия участник в ПТрП - пешеходецът. Показанията им са последователни в хода на целия наказателен процес, отличават се с вътрешна логическа устойчивост и житейска достоверност. Конкретно, ясно и еднозначно свидетелите описват наблюдаваните от тях действия, извършени както от страна на подсъдимото лице, така и от страна на пешеходеца, като показанията им се подкрепят от заключенията на АТЕ. В показанията на свидетелите не се съдържат никакви противоречия, независимо от обстоятелството, че същите са възприели фактите от различни позиции, места и посоки. Всички свидетели, с изключение на свидетеля М. А., който се движел зад трамвая с управлявания от него бус и слушал музика, са категорични, че подсъдимият е подавал продължително време звуков сигнал,

което е предизвикало вниманието им, в резултат на което свидетелят С. забелязал пешеходеца на трамвайното трасе, предназначено за обратна посока на движение.

Предвид това както първоинстанционния съд, така и въззивният състав не кредитира обясненията на подсъдимия в частта, в която твърди, че е забелязал пешеходеца едва когато предприел пресичане на трасето, предназначено за движение на управляваната от него мотриса, тъй като освен, че това негово твърдение се опровергава от посочените гласни доказателства, но и от самите действия на подсъдимия, който е използвал звуковия сигнал продължително време, т.е. забелязал е опасността в по-ранен момент, а не както твърди от момента в който пешеходецът е започнал да пресича трамвайно трасе на движещата се мотриса. Въззивната инстанция не кредитира обясненията на подсъдимия и по отношение на скоростта на движение на мотрисата, като опровергани от обективните находки съдържащи се във видеоматериала, свидетелските показания и заключенията на АТЕ. Видно от заключението на вещите лица безспорно са установили от изследвания видеоматериал изминатото разстояние от мотрисата след мястото на удара, което е позволило и точното изчисление на скоростта непосредствено преди и по време на удара. Експертното заключение напълно кореспондира и с показанията на всички свидетели, които са категорични, че трамваят се е движел с ниска скорост. Експертното заключение напълно кореспондира и с обясненията на подсъдимия по отношение на момента, в който е задействана спирачната система от негова страна, а именно в момента, в който пешеходецът е предприел пресичане на трамвайното трасе, по което се е движила управляваната от него мотриса. Вещите лица са категорични, че с оглед така установените скорост на движение и отстояние от мястото на удара, последният е бил предотвратим при задействане на спирачната система не само в момента, в който пешеходецът е предприел пресичане на пътното платно, но и в момент, в който е предприел пресичане на трамвайното трасе, предназначено за обратно движение.

Въззивният състав изцяло споделя изводите на СГС относно липсата на „случайно деяние“ в конкретния случай, което е и основаното възражение на защитата и в хода на въззивното производство. С оглед разпоредбата на чл. 15 от НК „Не е виновно извършено деянието, когато деецът не е бил длъжен или не е могъл да предвиди настъпването на обществено опасните последици“.

В конкретния случай се установява от показанията на свидетелите Д. С. и С. Д., че според С. пешеходецът се придвижвал със спокоен ход, а Д.а - със забързан. Безпротиворечиво е установен и момента, в който пешеходецът е бил видим за подсъдимия, а именно от момента на навлизането му на пътното платно. Съобразно правилото на чл.20, ал.2 от ЗДвП, водачите на пътни превозни средства са длъжни при избиране скоростта на движението 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 движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато

възникне опасност за движението. Тази разпоредба предявява към водачите на моторни превозни средства изисквания за съобразяване на скоростта на движение с определени фактори, индициращи на два вида опасности. Едната, очертана в изречение 1 на чл.20, ал.2 от ЗДвП е свързана с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и моторното средство, с осветеността на пътния участък, с превозния товар, с характера и интензивността на движението, било защото опасността е очаквана, поради сигнализация с технически средства или като резултат от естествени процеси в развитието на действителното положение на нещата. Това предполага водачите да преценят скоростта си и дали да продължат движението си. Другата опасност, винаги внезапна и непредвидима, е посочена в изречение 2 на чл.20, ал.2 от ЗДвП, и позволява избора - да намалят скоростта или да спрат превозното средство в случаите, когато обстоятелствата го налагат. Визираното задължение е в зависимост от момента на възникване на опасността за движението и обективните дадености, позволяващи субективно възприемане, при които следва да бъде формирано правомерното поведение на водача на превозното средство. В конкретния случай, опасността е възникнала, в момента, в който пешеходецът е предприел пресичане на пътното платно, а по делото безспорно е установено, че подсъдимият е имал възможност да я възприеме.

От доказателствения материал по несъмнен начин се установи, че подсъдимият е възприел пресичащият пешеходец най-късно, когато е пресичал трамвайното трасе, предназначено за обратно движение, както и че ако в този момент, ако ватманът е задействал спирачната система, то ударът не би настъпил. Безспорно, по делото е установено също, че спирачната система е задействана от страна на подсъдимия едва, когато пешеходецът е предприел пресичане на трамвайното трасе, по което се е движила управляваната от подсъдимото лице моториса, момент, в който според експертите изготвили заключенията на АТЕ, ударът е бил непредотвратим. Опасната зона за спиране на МПС е най- малкото възможно разстояние, на което може да бъде спряно същото от неговия водач, като се отчетат обективния фактор спирачен път и субективния- време за реакция на опасността. В настоящия случай по делото е безспорно установено, че подсъдимият е имал време за реакция, изразяваща се в задействане не само сигналната система на моторисата, но и в намаляване на скоростта и спиране на движението ѝ. В допълнение на аргументите на първоинстанционния съд, въззивният състав държи да отбележи, че ако се касаеше за „случайно деяние“ при което подсъдимият не е бил длъжен или не е могъл да предвиди настъпването на обществено опасните последици, то освен, че звуковия сигнал на моторисата нямаше да е продължителен, както твърдят свидетелите, но и мястото на удара нямаше да е от дясната страна на моторисата, който факт е безспорно установен от гласните доказателства и писмени такива- протокол за оглед на местопроизшествие.

С оглед на гореизложеното верен е изводът на СГС, че подсъдимият Д. 3. Д. е нарушил разпоредбата на чл.20, ал.2, изр.2 от ЗДвП, тъй като не спрял при наличието на възникнала опасност - навлязъл пешеходец върху платното

за движение и по този начин е извършил престъпление по чл. 343, ал. 1, б. „в“, вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 от НК. Налице и причинно-следствена връзка между допуснатото от подсъдимия Д. нарушение на правилото, визирано в чл.20, ал.2, изр.2 от ЗДвП и настъпилият съставомерен резултат. По категоричен начин е установено, че вследствие на нарушението е настъпило пътно-транспортното произшествие, тъй като при спиране на превозното средство от страна на подсъдимия в момента, когато е възникнала опасността - ударът е бил предотвратим. Правилно СГС е отчетел и факта, че с предприемане на пресичане на пътното платно на място, което не е било предназначено за пресичане на пешеходци, пострадалият И. А. А. е извършил нарушение на правилата за движение и навлизайки на трамвайното трасе, по което се е движела управляваната от подсъдимия мотриса е попаднал в опасната зона за спиране, което не оневинява подсъдимия, с оглед на допуснатото в предходния момент нарушение на правилата за движение, а именно - несъобразяване с предписаните в чл.20, ал.2, изр.2 от ЗДвП изисквания.

От субективна страна деянието на подсъдимият Д. З. Д. е непредпазливо, извършено при форма на вината - самонадеяност, тъй като е предвиждал настъпването на общественонеопасните последици, но е мислил, че може да ги предотврати. В конкретния случай, подсъдимият е възприел пресичащият пешеходец най-късно, когато е пресичал трамвайното трасе, предназначено за обратно движение и при задействане на спирачната в този момент ударът е бил предотвратим.

Относно възражението на защитата, че трамваят не е моторно превозно средство, а пътно превозно средство, въззивният състав изцяло споделя съображенията на първоинстанционния съд, прокурорът и повереникът. Законодателят е използвал различни термини за обозначаване на трамваите в нормативните актове - релсови, пътни превозни средства, трамваи, превозни средства от редовни линии за обществен превоз на пътници, трамвайни мотриси. В параграф 1, т. 12 от ДР на Закона за железопътния транспорт в сила от 08.03.2019 г. е дадено легално определение на превозно средство - подвижен железопътен състав, а именно средство, което се движи на собствени колела по железопътни релси. По смисъла на ЗДвП и правилника за приложението му трамваят не е моторно превозно средство, а е пътно превозно средство, но е от категориите превозни средства, чрез управлението, на които може да се осъществи състава на престъпление по чл. 342, ал. 1 от НК, тъй като е подвижен железопътен състав.

Относно възражението на защитата, че вещите лица, назначени да изготвят съдебно-транспортната експертиза не са компетентни, тъй като същите са авто-експерти, а не са специалисти в областта на железопътния транспорт, въззивният състав изцяло споделя аргументите на първоинстанционния съд. Действително, вещите лица са изготвили и представили за приемане от съда експертно заключение, което е обосновано, аргументирано и компетентно. Отговаряли ли са мотивирано в хода на съдебното следствие пред първоинстанционния съд на всички поставени въпроси от страните, без затруднения. Наред с това, поставените им задачи по назначената експертиза и допълнението към нея, касае механизма на

транспортното произшествие и технически параметри в областта на физиката и математиката, а безспорно вещите лица са с инженерно образование и с богат професионален опит при изготвянето на транспортни експертизи.

При индивидуализацията на наказанието на подсъдимия Д. З. Д., СГС е отчетел като смекчаващи отговорността обстоятелства - чистото съдебно минало на подсъдимия, съпричиняването на вредоносния резултат от страна на пострадалото лице, извършването на грубо нарушение на правилата за движение по пътищата, което е допринесло за причиняване на вредоносния резултат и е констатирал липсата на отегчаващи отговорността обстоятелства. Правилно СГС не е отчетел като отегчаващо отговорността обстоятелство потекът на наказуема форма на непредпазливост, тъй като в обвинителния акт прокурорът се е задоволил да посочи само, че формата на вината е непредпазливост, без да излага каквито и да е съображения дали става въпрос за самонадеяност или небрежност. При форма на вина „небрежност“ означава да се влоши положението на подсъдимия, тъй като тя предполага налагане на по-тежко наказание.

За престъплението, за което подсъдимият е признат за виновен, се предвижда наказание „лишаване от свобода“ за срок от две до шест години, поради което при стриктно спазване на материалния закон СГС е наложил наказание „лишаване от свобода“ в минимален размер, а именно 2 години, изпълнението на което наказание на основание чл.66, ал.1 от НК е отложено за изпитателен срок от 3 години. На основание чл. 343г, вр. чл.37, ал.1, т.7 от НК, СГС е наложил и наказание „лишаване от правоуправление на МПС“ в минимален размер 2 години, без да посочи в мотивите си към присъдата срока на това наказание.

Настоящият въззивен състав счита, че не посочването на срока на наказанието „лишаване от право да управлява МПС“ в мотивите към присъдата не е съществено процесуално нарушение, което води до отмяната на първоинстанционната присъда, тъй като срокът в диспозитива на самата присъда е посочен в минимален размер, какъвто размер е и наказанието „лишаване от свобода“, поради което е ясна волята на първоинстанционната съдебна инстанция. Наред с това по делото липсва съответен въззивен протест и жалба от пострадалите, поради което настоящата инстанция няма възможност да утежни положението на подсъдимия като му определи по-тежко наказание, защото това би нарушило принципа „reformation in rebus“.

В обобщение въззивният състав счита, че по справедливост и при съблюдаване на смекчаващите и отегчаващи наказателната отговорност обстоятелства е отмерена санкцията лишаване от свобода на Д. З. Д. за престъпление по чл. 343, ал. 1, б. „в“, вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 от НК. При така очертаната правна квалификация на инкриминираното деяние, правилно и в съответствие с предписанията на чл.54 от НК, е индивидуализирана и наказателната санкция на подсъдимия в минимален размер, тъй като деянието е извършено по непредпазливост и подсъдимия е лице с добри характеристични данни и безупречно процесуално поведение.

Според въззивният състав правилно и законосъобразно СНС не е

определил наказанието с оглед разпоредбата на чл. 55, ал. 1 от НК, тъй като не е налице нито една от кумулативно дадените в този текст предпоставки за приложението му, а именно: по отношение на подсъдимия не са налице нито многобройни, нито изключителни смекчаващи отговорността обстоятелства и така определеното наказание не се явява несъразмерно тежко. Практиката на ВКС е категорична, че при липса на такава констатация, приложението на чл. 55 НК е незаконосъобразно, като в този смисъл са и Решение № 861/1969 на III н.о. и Решение №315/1972 на I н.о. Безспорен е изводът в практиката, че нормата на чл. 55 НК се прилага по изключение само в случаите, когато данните, които характеризират престъплението и автора му, показват, че действително е налице по-ниска обществена опасност на деянието и дееца - Решение № 63/1983 год. на II н. о.

Правилно и законосъобразно първоинстанционния съд е приложил разпоредбата на чл. 66, ал.1 от НК по отношение на подс. Д.. Въззивният състав, счита, че няма законова пречка за приложението на чл. 66, ал.1 от НК по отношение на така определеното наказание лишаване от свобода на подс. Д. Д.. Определеното наказание не надвишават три години. Изолацията от социалния живот на подсъдимия при евентуално поставянето им в затворническа среда би се явило неоправдано тежко. Не се налага ефективно изтърпяване на определеното наказание лишаване от свобода, тъй като подсъдимия е неосъждан, нямат криминални прояви, и е с добри характеристични данни. Правилно първоинстанционният съд е посочил, че при евентуално ефективно наказание, същото би надхвърлило целите, които се преследват с него – преди всичко поправяне на извършителите. Наказанието трябва да постига справедлив баланс на принудително–предупредителните елементи и на специалната и общата превенция. От първостепенен обществен интерес е наказанието да цели поправяне и превъзпитание на подсъдимия, формиране на самоконтрол, стриктно спазване на правилата за движение по пътищата и вътрешни задръжки, които да го възпират от извършване и на други престъпления в бъдеще. Имайки предвид личностните характеристики на подсъдимия, въззивният състав счита, че отлагането на изпълнението на наказанията лишаване от свобода по реда на чл. 66, ал.1 от НК няма да наруши баланса между специалната и генералната превенция, защото положително въздействие върху обществото се постига само, когато наказанието е съответно на конкретната обществена опасност и морална укоримост на конкретния деец и на конкретното деяние- ТР № 37/09.06.1983г. на ВС.

Настоящият състав намира, че с оглед тежестта на престъпното деяние и индивидуализиращите ги обективни и субективни признаци, както и при отчитане личната опасност на извършителя, определените наказания се явяват съответни на обществената опасност на деянието и дееца, както и изпълняват визираните в нормата на чл.36 от НК, цели на наказанието.

С присъдата, на основание чл.189, ал.3 от НПК подсъдимият Д. З. Д. е осъден да заплати в полза на Държавата, направените в хода на досъдебното производство разноски в размер на 622,20 лв. /шестстотин двадесет и два лева и 20 стотинки/, разноски в полза на ВСС в размер на 1523, 80 лв. / хиляда

петстотин двадесет и три лева и осемдесет стотинки/, както и държавна такса в размер на 10 лв. за служебно издаване на два броя изпълнителен лист.

Настоящият съдебен състав, счита че постановеният съдебен акт не следва да бъде ревизиран и в частта за присъдените разноси, като същите са правилно изчислени и следва да бъдат заплатени от осъдения Д. З. Д. на основание чл.189, ал.3 от НПК.

Водим от горното и на основание чл.338 вр.чл. 334 т.6 от НПК Софийски апелативен съд, десети въззивен състав

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА присъда номер 260037 от 06.06.2022г., по НОХД №875/2021г, по описа на Софийски градски съд, 14-ти състав.

Решението подлежи на обжалване и протест в 15-дневен срок от съобщаването пред Върховен касационен съд на Република България.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____