

РЕШЕНИЕ

№ 16

гр. София, 27.01.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД - СОФИЯ, 2-РИ НАКАЗАТЕЛЕН, в публично заседание на шестнадесети декември през две хиляди двадесет и първа година в следния състав:

Председател: Калин Калпакчиев

Членове: Весислава Иванова
Величка Цанова

при участието на секретаря Ирена М. Дянкова
в присъствието на прокурора Д. С. Ст.

като разгледа докладваното от Калин Калпакчиев Въззивно наказателно дело от общ характер № 20211000600689 по описа за 2021 година

Атакувана е присъда № 260012 от 26.1.2021 г. по н.о.х.д. № 5163/2018 г. по описа на Софийски градски съд, НО, 5 първоинстанционен наказателен състав, с която подсъдимият И. Н. Т. е признат за виновен за това, че на 30.1.2017 г., около 14:20 часа в гр. София при управление на моторно превозно средство – специален автомобил марка „Магерус“, с рег. № ***, по обособено трамвайно платно по бул. „Скобелев“ с посока на движение от ул. „Княз Борис“ към бул. „Прага“, в района на № 39, в нарушение на чл. 25, ал. 1 ЗДвП извършил неправилна маневра потегляне, вследствие на което реализирал пътно-транспортно произшествие с пресичащата трамвайното трасе в посока отляво надясно спрямо посоката на движение на автомобила пешеходка В. В. Б. и по непредпазливост причинил смъртта ѝ, поради което и на основание чл. 343, ал. 1, б. „в“ вр. с чл. 342, ал. 1, пр. 3 НК и чл. 55, ал. 1 т. 1 НК му наложил наказание 1 година лишаване от свобода, като на основание чл. 304 НПК го оправдал по обвинението да е извършил престъплението, допускаяки нарушение по чл. 76 ППЗДвП.

На основание чл. 66, ал. 1 НК съдът е отложил изпълнението на наказанието лишаване от свобода за срок от 3 години.

На основание чл. 343г НК съдът е наложил на подсъдимия Т. наказание лишаване от право да управлява моторно превозно средство за срок от 1 година.

На основание чл. 189, ал. 3 от НПК съдът е осъдил подсъдимия Т. да заплати разносните по делото, направени в хода на съдебното производство в размер на 5 574.20 лева по сметка на СГС, а направените разноски на досъдебното производство - по сметка на бюджета на МВР в размер на 2 292.78 лева, както и по 5 лева държавна такса за служебно издаване на всеки един изпълнителен лист.

Настоящата въззивна проверка на присъдата на СГС от 26.1.2021 г. следва да обсъди доводите на защитниците на подсъдимия, залегнали в депозираната жалба и допълнението

към нея, както и възраженията на повереника на частния обвинител, съдържащи се в жалбата и допълнението към нея.

В жалбата на защитниците на подсъдимия и допълнението към нея се излагат твърдения, че присъдата е постановена в нарушение на чл. 15 НК; че неправилно съдът е приел, че подсъдимият е нарушил правилото на чл. 25, ал. 1 ЗДвП, както и че е налице причинно-следствена връзка между действията на водача на превозното средство Т. и настъпилото произшествие; че в мотивите на присъдата не са очертани ясни и конкретни действия и бездействия на подсъдимия, които да са довели до съставомерния резултат; че не е описана в приетата от съда фактология къде се е намирала пешеходката преди потеглянето на автомобила, дали е могла да бъде възприета от водача и дали ако той би изпълнил задълженията си, предписани от закона, то ударът не би настъпил; че, според защитата, пешеходката е била невидима за подсъдимия към момента на предприемане на маневрата потегляне, както и че възприетата от съда материално-правна квалификация е неправилна и недоказана; че е неясно и неконкретно описан в мотивите на присъдата механизмът на пътното произшествие и в частност изпълнителното деяние, вменено на подсъдимия; че не е установена по делото траекторията на движение на пешеходката въпреки положените от съда процесуални усилия, както и че не е верен изводът на съда, че този факт не е от съществено значение за изясняване на поведението на подсъдимия; че деянието не е извършено виновно и е налице случайно деяние по смисъла на чл. 15 НК; че присъдата е постановена на основата на предположения, поради което е нарушен принципът на чл. 303, ал. 1 НПК; че наказанието лишаване от право да управлява моторно превозно средство е несъразмерно и не следва да се налага на основание чл. 55, ал. 3 НК, предвид изминалото време от злополуката, липсата на други нарушения на правилата за движение. В допълнението на жалбата се отправя искане за отмяна на присъдата и за оправдаването на подсъдимия, алтернативно се иска изменение на присъдата като се приложи разпоредбата на чл. 55, ал. 3 НК по отношение на наказанието лишаване от правоуправление на моторно превозно средство.

Срещу присъдата е постъпила жалба от повереника на частния обвинител, както и допълнение към нея, с която се иска увеличение на наложеното на подсъдимия наказание в максималния, предвиден в закона, размер. В допълнението към жалбата се оспорва приетата от съда фактическа обстановка; твърди се: че съдът не е извършил всеобхватен анализ на показанията на свидетелите И. Г., М. Д., П. Б., както и на заключенията на автотехническите експертизи; че е ограничено процесуалното право на частния обвинител да докаже по несъмнен начин механизма на настъпване на пътното произшествие; че съдът е нарушил принципа на състезателността и за разкриване на обективната истина. В жалбата се отправя искане за увеличаване на наказанието на подсъдимия до предвидения максимум, както и да се приеме, че ударът е настъпил в очертанията на пешеходната пътека и да се приеме утежняваща правна квалификация по чл. 343, ал. 3, пр. 8, алтернативно този факт да се приеме за отегчаващо отговорността обстоятелство.

В съдебното заседание пред апелативния съд, представителят на САП заявява, че въззивните жалби са неоснователни. Прокурорът счита, че първоинстанционният съдебен акт е правилен, обоснован и законосъобразен, и тъй като не намира основания за неговата отмяна или изменение, предлага да бъде потвърден.

Частният обвинител, лично и чрез повереника си, считат жалбата на защитата на подсъдимия за неоснователна. Повереникът поддържа: че делото не е изяснено от правна страна, с оглед механизма на настъпване на пътното произшествие, тъй като вещото лице-видеоексперт от състава на комплексната експертиза, не е имало за задача да изследва точното място на навлизане на пешеходката на трамвайното трасе; че мястото на навлизане на пешеходката на трамвайното трасе се установява от показанията на свидетеля И. Г. – преди входа на банката, като за този факт се различава от заключението на вещите лица; че при изготвяне на заключението вещите лица не са използвали данните от видеозаписите, показанията на свидетелите, с оглед установяване на траекторията на предвижване на пешеходката, момента на настъпване на удара и дали тялото ѝ е било влачено или бутано; че

през цялото време водачът е имал обективна възможност да наблюдава пешеходката и да не предприема потегляне преди тя да се изтегли от трамвайното трасе, където е пресичала; че по време на удара с превозното средство починалата се е намирала на пешеходната пътека; че водачът на специалния автомобил не е имал право да се намира по време на произшествието на трамвайното трасе; че няма обективни данни пешеходката да се е движела покрай автомобила преди настъпване на удара; че свидетелят И. Г. не е наблюдавал през цялото време предвижването на починалата до мястото на удара; че видимостта на водача към мястото, на което се е намирала пешеходката преди произшествието, е била много хубава; че траекторията на пресичане на пешеходката е установена достоверно от показанията на свидетелката Б., а не от показанията на свидетеля И. Г.; че вещите лица П. и Г. не са обективни и изопачават фактите по делото; че няма как починалата да е била захваната и влачена от автомобила, както твърдят посочените вещи лица; че по делото има два сигурни факта - трупът на починалата е намерен в очертанията на пешеходната пътека, както и че няма следи от влачене на тялото; че на досъдебното производство прокуратурата е отказала да разследва и да установи факта, че произшествието е станало на пешеходната пътека, което да доведе и до съответната по-тежка правна квалификация.

Частният обвинител М. поддържа казаното от повереника си. В допълнение заявява: че за него е важно да се убеди как майка му е пресичала трамвайното трасе, но на записите от видеокамерите не е видял нейно неправомерно поведение; че твърдението на обвинението и вещите лица за изминатия от майка му път до мястото на удара е нелогично и недоказано; че показанията на свидетеля Г. за мястото на пресичане на пешеходката са недостоверни; че има съмнения в казаното от този свидетел, както и че не е убеден във верността на фактите по обвинението; че ако е бил убеден, че майка му е нарушила правилата за движение по пътищата, то тогава щял да приеме тезата на обвинението.

Упълномощените защитници на подсъдимия адвокат Д. и адвокат Н. поддържат в съдебно заседание депозираната против присъдата жалба и допълнението към нея. Адвокат Д. заявява: че по делото няма повдигнато обвинение за причиняване на пътно произшествие на пешеходна пътека, поради което възраженията на частния обвинител и неговия повереник в тази насока са ирелевантни; че предложения от частното обвинение анализ на доказателствата е неверен и не съответства на обективно установените факти; че е недопустимо да се анализират проведените не по реда на процесуалния закон частни експерименти от частния обвинител и изготвените от него фотоснимки; че поведението на водача на автомобила е било съобразено с пътната обстановка и маркировка – на разстояние от пешеходната пътека и от лунния светофар; че съмненията в достоверността на показанията на свидетелите, в частност на свидетеля Г. не са подкрепени с никакви обективни данни; че показанията на свидетеля Г. установяват траекторията на движение на починалата пешеходка; че направеният от частното обвинение анализ на показанията на свидетелката Б. не съответства на заявеното от нея, доколкото тя е заявила, че не е възприела движението на пешеходката до мястото на удара; че двамата свидетели – Г. и Б., са гледали от различни посоки и поради това няма противоречия в показанията им. Основният въпрос, според адвокат Д., е дали обективно водачът на специализирания автомобил е имал възможност и задължение обективно да възприеме неправомерното поведение на пешеходката, която е преминала пред автомобила за кратък период от време – за около 2.7 секунди; че в този момент вероятно и очаквано подсъдимият е насочил поглед към светофара и не е могъл, а и не е бил длъжен да забележи неправомерно движещата се пешеходка в противоположната страна на автомобила, доколкото на намиращата се в близост пешеходна пътека не е имало пешеходци. Адвокат Д. моли да се приеме, че подсъдимият не е бил длъжен да предполага, че в подножието на автомобила неправомерно се намира починалата пешеходка, поради което отправя искане за отмяна на първоинстанционната присъда и за постановяване на нова, с която подсъдимият да бъде оправдан.

Защитникът адвокат Н. заявява: че по делото е направено всички необходимо и възможно за събиране на доказателствата и за проверката за тяхната достоверност; че

обвинителният акт очертава правната рамка на обвинението и няма никакво основание за преминаване към различна правна квалификация; че мястото на произшествието е установено несъмнено, включително и чрез проведения разпит на вещите лица пред въззивния съд, като пешеходката е пресичала извън определената пешеходна пътека; че пресъздаденото от свидетелите-очевидци е добросъвестно и отговаря на действителното положение, за което има множество индикатори в техните показания; че заключението на комплексната авто-видео-техническа експертиза. Адвокат Н. настоява да се обърне внимание доколкото е имал възможност подсъдимият да изпълни задълженията си по чл. 25 ЗДвП – да се убеди, че не създава опасност за другите участници в движението, доколкото пешеходката е била видима за водача на автомобила за 2.79 секунди, той е трябвало да изпълни маневрата потегляне, съобразявайки се с подадения сигнал на светофарната уредба и същевременно да се убеди в безопасността на маневрата, като погледни и вдясно, където се е намирала спирка на масовия градски транспорт. Защитникът счита, че краткото време за реакция на водача, късият времеви интервал, в който пешеходката е била видима, сложната пътна обстановка в цялост, са довели до невъзможност на подсъдимия да предвиди и да възприеме опасността на трамвайното трасе. Счита, че ангажирането на отговорността на водача на автомобила при тези обстоятелства се припокрива с обективната отговорност; като изразява състрадание и съчувствие за смъртта на пешеходката, защитникът счита, че нейното неправомерно поведение е довело до настъпване на пътния инцидент. Моли тези обстоятелства да бъдат отчетени при определяне на отговорността на подзащитния му.

Подсъдимият Т. в лична защита заявява, че поддържа казаното от защитниците си; че при потегляне не е видял човек пред автомобила; че е разбрал за случилото се 15-20 минути по-късно. В последната си дума моли съдът да отсъди справедливо.

СОФИЙСКИЯТ АПЕЛАТИВЕН СЪД, като съобрази изложените от страните доводи и сам служебно провери изцяло правилността на присъдата, намира за установено следното:

Жалбите на защитниците на подсъдимия И.Т. и на повереника на частния обвинител са неоснователни.

Досежно значимите за правилното решаване на делото обстоятелства – факта на извършване на деянието, авторството, общата пътна обстановка, механизма на транспортното произшествие и причините за настъпването му, мястото на удара, конкретното своеобразие на обстоятелствата, при които е било извършено деянието – фактическата обстановка е изяснена от първоинстанционния съдебен състав в необходимия обем и пълнота. Тези факти са установени по категоричен начин, поради което въззивната инстанция ги приема за напълно доказани. Фактическите констатации на СГС в тази насока са направени след анализ на събраните по делото доказателства и доказателствени средства:

- **показанията на разпитаните в съдебно заседание свидетели: П. М. Б.-С.**, дадени пред СГС, както и в цялост прочетените показания от досъдебното производство по реда на чл. 281, ал. 5, вр. с ал. 1, т. 2, пр. 2 от НПК и в цялост прочетените показания пред друг състав на съда по реда на чл. 281, ал. 1, т. 2, пр. 2 НПК (л. 63 – л. 65, л. 189 гръб – л. 191 и л. 435 гръб – л. 436 от съдебното производство по н.о.х.д. № 5163/2018 на СГС и л. 22 – л. 23 от том 1 на досъдебното производство); **И. П. Г.**, дадени пред СГС, както и в цялост прочетените показания от досъдебното производство по реда на чл. 281, ал. 4, вр. с ал. 1, т. 2, пр. 2 от НПК (л. 191 – 193 и л. 452 гръб – л. 453 от съдебното производство по н.о.х.д. № 5163/2018 на СГС и л. 24 – л. 25 от том 1 на досъдебното производство); **Н. П. Р.**, дадени пред СГС, както и в цялост прочетените показания от досъдебното производство по реда на чл. 281, ал. 5, вр. с ал. 1, т. 2, пр. 2 от НПК и частично прочетените показания пред друг състав на съда относно обстоятелството дали е имало видимост през прозорчето към шофьора по реда на чл. 281, ал. 1, т. 1 НПК (л. 69, л. 193 – л. 194 гръб от съдебното производство по н.о.х.д. № 5163/2018 на СГС и л. 28 от том 1 на досъдебното производство); **Е. Х. А.**, дадени пред СГС, както и частично прочетените показания от

досъдебното производство относно датата и приблизителния час, през който е работела по реда на чл. 281, ал. 5, вр. с ал. 1, т. 2, пр. 2 от НПК и частично прочетените показания пред друг състав на съда относно обстоятелството дали прозорецът към кабината на шофьора е бил отворен на основание чл. 281, ал. 1, т. 1 НПК (л. 70, л. 194 гръб – л. 195 от съдебното производство по н.о.х.д. № 5163/2018 на СГС и л. 29 от том 1 на досъдебното производство); **Г. М. И.**, дадени пред СГС (л. 195 гръб – л. 196 гръб от съдебното производство по н.о.х.д. № 5163/2018 на СГС); **Г. И. А.**, дадени пред СГС, както и частично прочетените показания от досъдебното производство относно датата и часа на случилото се – по реда а на чл. 281, ал. 4, вр. с ал. 1, т. 1 и т. 2, пр. 2 от НПК и частично прочетените показания пред друг състав на съда относно обстоятелството имало ли е видимост през прозореца и в какво положение – на основание чл. 281, ал. 1, т. 1 НПК (л. 73 гръб, л. 196 гръб от съдебното производство по н.о.х.д. № 5163/2018 на СГС и л. 32 – 33 от том 1 на досъдебното производство); **М. Х. Д.**, дадени пред СГС, както и в цялост прочетените показания от досъдебното производство по реда на чл. 281, ал. 5, вр. с ал. 1, т. 1 и т. 2, пр. 2 от НПК и частично прочетените показания пред друг състав на съда относно обстоятелството за местоположението на пешеходката и свидетелката с оглед възможността за възприемането им и от изречението на л. 68 „аз просто видях жената...“ до изречението, завършващо с „не съм 100% сигурна“ на основание чл. 281, ал. 1, т. 1 НПК (л. 66, л. 210 гръб – л. 214 от съдебното производство по н.о.х.д. № 5163/2018 на СГС и л. 26 – л. 27 от том 1 на досъдебното производство); отчасти от показанията на **М. Р. М.**, дадени пред СГС – л. 263 гръб – л. 265 от съдебното производство по н.о.х.д. № 5163/2018 на СГС;

- заключенията на назначените и надлежно приети в съдебното следствие пред първата инстанция: съдебномедицинска експертиза на труп № 103/2017, изготвено от вещото лице д.Г. (л. 34 – л. 38 от том 1 на досъдебното производство); съдебно-химически експертизи, изготвени от В. Д. (л. 39 и л. 40 от досъдебното производство); биологическа експертиза, изготвено от вещото лице А. К. (л. 79 – л. 83 от том 1 на досъдебното производство); видео-техническа експертиза, изготвено от вещите лица П. В. и Е.Л. (л. 70 – л. 76 от том 1 на досъдебното производство); видео-техническа експертиза, изготвена от вещото лице Е.Л. (л. 85 – л. 81 от том 1 на досъдебното производство); видео-техническа експертиза, изготвена от вещото лице Е.Л. (л. 94 – л. 104 от том 1 на досъдебното производство); автотехническа експертиза и фотоалбум към него, изготвено от инж. П. (л. 61 – л. 67 от том 1 на досъдебното производство); комплексна медико-автотехническа експертиза, изготвено от инж. П., д-р Г. и инж. Г. (л. 49 – л. 67 от том 1 на досъдебното производство); тройна автотехническа експертиза, изготвено от инж. П., инж. Г. и инж. Д. (л. 190 – л. 197 от том 1 на досъдебното производство); допълнителна автотехническа експертиза, изготвено от инж. П., инж. Г. и инж. Д. (л. 10 – л. 21 от том 2 на досъдебното производство); допълнителна комплексна авто-видео-техническа експертиза, изготвено от вещите лица инж. П., инж. Г., инж. Д. и Е.Л. (л. 377 – л. 405 от съдебното дело по н.о.х.д. № 5163/2018 г. на СГС); допълнителна комплексна авто-видео-техническа експертиза, изготвено от вещите лица инж. П., инж. А., д-р Г., инж. Г. и Е.Л. (л. 527 – л. 542 от съдебното дело по н.о.х.д. № 5163/2018 г. на СГС);

- писмените доказателствени материали, приложени към делото и прочетени на основание чл. 283 НПК - л. 609 от съдебното дело по н.о.х.д. № 5163/18 г. по описа на СГС: протокол за оглед на местопроизшествие (л. 8 – л. 9 от том 1 на досъдебното производство), фотоалбум (л. 10 – л. 11 от том 1 на досъдебното производство), протокол за оглед на местопроизшествие (л. 12 – л. 14 от том 1 на досъдебното производство), скица на местопроизшествието (л. 15 от том 1 на досъдебното производство), фотоалбум (л. 16 – л. 17 от том 1 на досъдебното производство), препис-извлечение от акт за смърт (л. 109 от том 1 на досъдебното производство), удостоверение наследници (л. 110 от том 1 на досъдебното производство), справка от секция „Релсов път“ за маршрута на управлявания от И. Т. специален автомобил на 30.1.2017 г. (л. 111 от том 1 на досъдебното производство), писмо от изпълнителния директор на „Столичен електротранспорт“ ЕАД, заедно с копие от пътен лист № 008820, копие от длъжностна характеристика, справка за маршрута на движение на автомобила (л. 112 – л. 117 от том 1 на досъдебното производство), протокол за доброволно

предаване (л. 118 от том 1 на досъдебното производство), писма от Столична община и проекта за работа на светофарната уредба на кръстовището между бул. „Скобелев“, бул. „Патриарх Евтимий“, бул. „Прага“ (л. 127 – л. 131 от том 1 на досъдебното производство), справка за съдимост на подсъдимия (л. 210 от том 1 на досъдебното производство), фиш за спешна помощ (л. 139 от том 1 на досъдебното производство), приемо-предавателни протоколи (л. 146 – л. 147 от том 1 на досъдебното производство), писмо от СО за предоставяне на копие от видеозапис от кръстовището на бул. „Патриарх Евтимий“, бул. „Христо Ботев“ и бул. „Прага“ на 30.1.2017 г. за времето от 13:50 часа до 14:50 часа (л. 172 от том 1 на досъдебното производство), справка СО, Дирекция „Управление и анализ на трафика“ – л. 300 – л. 304 от съдебното дело по н.о.х.д. № 5163/2018 г. на СГС.

В проведеното пред САС съдебно следствие се допусна допълнителен разпит на вещите лица от състава на комплексната авто-видео-техническа експертиза, изготвили заключение на 13.11.2020 г., което е било надлежно прието в първоинстанционното производство. Вследствие на извършения от въззивния съдебен състав допълнителен разпит на вещите лица Г., А., П., Г. и Л. се доуточниха детайли относно: поведението на пешеходката, непосредствено преди настъпване на пътното произшествие; мястото на тротоара, от което е предприела навлизане на трамвайното трасе; измината от нея траектория от момента на стъпването ѝ на трамвайното трасе до придвижването ѝ до мястото на удара със специалния автомобил; видимостта на пешеходката от водача на автомобила в отделните моменти на нейното придвижване и специално видимостта ѝ, когато се е намирала пред автомобила, непосредствено преди потеглянето му; видимостта, която са имали към мястото на произшествието свидетеля И. Г. и П. Б.; механизмът на произшествието и дали след удара пешеходката е била влачена от автомобила; за точното място на удара между пешеходката и автомобила на трамвайното трасе и разположението му спрямо намиращата се в близост пешеходна пътека; за габаритите и особеностите на автомобила с оглед осигуряване на обективна видимост от страни и пред превозното средство; за скоростта на движение на пешеходката преди да достигне до мястото на произшествието. Отговорите на така поставените на вещите лица въпроси не доведоха да промяна в приетите от първия съд основни фактически положения, а само детайлизираха механизма на деянието и причинния процес на произшествието. В този смисъл САС споделя фактическата обстановка възприета от решаващата инстанция, като внесе минимални уточнения и пояснения.

Въз основа на така изброените доказателствени материали, надлежно приобщени от първоинстанционния и въззивния съд несъмнено е установено, че на 30.01.2017 г. подсъдимият И.Т. бил на работа за времето от 7:00 до 15:30 часа, когато управлявал специален автомобил марка „Магерус“, модел „125 Д10А“, с рег. № ***. Автомобилът извършвал обслужване на съоръженията по трамвайния релсов път с цел почистване и недопускане заледяване на специалните устройства – осоявяване, разместване, гресиране като в съответствие с нормативните изисквания на Наредбата за организация на движението на територията на СО (приета с Решение № 332 по протокол № 48 от 19.5.2005 г. на Столичен общински съвет) имал право да ползва трамвайните трасета, а при преминаването през кръстовища следвало да се съобразява и спазва сигналите на светофарната уредба, регулираща движението на релсовите пътни превозни средства.

Специалният автомобил бил с дължина от 6.30 м и ширина от 2.20 м Височината на кабината на автомобила „Магерус“, модел „125 Д10А“, измерена от пътното платно била 2.42 м, височината на предната зона на торпедото от пътното платно – 1.75 м Ширината на торпедото в предната му зона била 1.20 м Разстоянието от очите на водача до предната част на торпедото била 2.04 м Очите на водача с оглед местоположението на седалката (крайно задно положение) били на 2.18 м над терена, а торпедото на 1.75 м над терена.

Около 14:20 часа Т. се намирал в гр.София като се движел по обособеното трамвайно платно по бул. „Ген.М.Д. Скобелев“ с посока от ул. „Княз Борис“ към бул. „Прага“. Широчината на обособеното трамвайно платно на бул. „Скобелев“ било 5.6 м, предназначено за движение на мотриси в двете посоки. Встрани от релсовия път се

намирали тротоари, съответно е ширина 4 м. вляво и 2.6 м вдясно, считано в посоката на огледа (от ул. „Княз Борис“ към бул. „Прага“). Двусекционният пешеходен светофар, който се намирал на разстояние от около 1.80 м вляво от левия край на трамвайното трасе, на стоманен стълб като бил в работещ режим. Т.нар. „лунен светофар“ се намирал на разстояние от около 11.2 м от линията на ориентира, приет под ъгъл от 53°.

В отделна кабина на специалния автомобил, седнали на пейка, пътували свидетелките Н. Р., Е. А., Г. И. и К. А.. Те извършвали обезопасяване и почистване на релсовото трасе като „обходчици“. Четирите жени се смеели и си говорили на висок глас, тъй като не се чували една друга от силния шум и друсане на автомобила. Свидетелките Р. и И. били седнали с гръб към шофьора, а свидетелките К. А. и Е. А. – срещу движението. В кабината имало пластмасов силно замърсен прозорец към водача, разделен на две – с отваряема и неотваряема част, както и малки прозорци вдясно и вляво на вратите, през които жените слизали, за да осъществяват трудовите си задължения. Когато специалният автомобил бил спрял на кръстовището на „Петте къшета“, останалите обяснили на най-новата си колежка – свидетелката Г. И. къде се намират, поради което тя видяла, че камионът е спрял именно там.

Времето било ясно, с добра видимост. Релсовото трасе било покрито с циментова настилка, заснежена и заледена, без дупки и наклони.

Достигайки с автомобила до № 39 на бул. „Скобелев“, подсъдимият спрял в дясната част на релсовия път малко след светофара, регулиращ движението на трамвайните мотриси на разстояние от 0.6 м, изчаквайки разрешителен сигнал за потегляне. Той имал видимост към светофара, когато гледал надясно. През това време В. Б. се намирала на тротоара на бул. „Скобелев“ като се движела бавно със скорост между 0.29 м/сек и 0.32 м/сек. При придвижването си възрастната жена поспирала, заобикаляла препятствия, за кратко влязла в магазин, след което продължила движението си по тротоара. Пешеходката била облечена с тъмночервено на цвят палто, с шапка на главата, обути с боти, държала бастун в лявата си ръка, дамска чанта от изкуствена кожа и полиетиленов или хартиен плик в дясната ръка. На тротоара били направени няколко пътеки в снега за осигуряване на по-лесен достъп до трамвайното трасе. На разстояние от 3.35 м непосредствено след входа на намиращия се на бул. „Скобелев“ клон на „Пощенска банка“ имало направена такава пътека. През така описаната пътека, намираща се в близост до кошче за боклук, Б. предприела пресичане на релсовото платно за движение на бул. „Скобелев“ отляво надясно, считано по посоката на движение на управлявания от подсъдимия специален автомобил.

Като стигнала до задната част на управлявания от Т. автомобил, Б. тръгнала успоредно на камиона, като се движела в непосредствена близост до лявата му страна на разстояние от около 0.50 м от централната ос на тялото ѝ и на около 0.30 м от дясната странична част на тялото ѝ в посока напред към кабината. Достигайки края на предната лява част на автомобила, пешеходката предприела пресичане от ляво на дясно на не по-малко от 0.30 м пред него с опорен ляв крак и изнесен напред десен крак. За да сигнализира за това си намерение, възрастната жена повдигнала леко бастуна си, който държала в ръка, над главата.

Непосредствено след това, за водача на автомобила, който бил престоял около 60 сек., бил подаден разрешителен сигнал за движение, в неговата посока, от релсовата светофарна уредба, а Б. предприела пресичане. При потеглянето на превозното средство и на пешеходката настъпил удар между предната лява зона в областта на предната регистрационна табела на автомобила и тялото на починалата, при което тя паднала напред по очи спрямо посоката на движение на камиона. Вследствие движението на моторното превозно средство с около 5 км/ч, тялото на пострадалата било закачено от стърчащите части отпред и отдолу на специалния автомобил, провлачено за съвсем кратко разстояние напред, след което Б. била притисната и прегазена последователно от предно ляво и задните леви колела на управлявания от подсъдимия камион.

Ударът настъпил по широчина на трамвайното трасе – на 3.5 м до 3.8 м вдясно от

левия бордюр на обособено трамвайно трасе на бул. „Скобелев“, считано в посоката на огледа (посоката на движение на автомобила) и по дължина на трамвайното трасе – от 12.7 м до 13.0 м преди линията на ориентира, считано в същата посока. Вследствие на удара Б. паднала по очи на пътното платно, като след посоченото по-горе влачене и прегазване тялото ѝ се установило в рамките на пешеходната пътека на разстояние от 2 м от горния край на пешеходната пътека и на 8.2 м от ориентира при огледа. Трупът бил обърнат по гръб от притекли се на помощ граждани, както бил заварен от разследващите при извършване на огледа на местопроизшествие.

След произшествието, тъй като не разбрал за случилото се, Т. продължил движението си, без да спира. Прибрал се заедно с пътуващите с него свидетелки в депото на „Столичен Електротранспорт“, намиращо се на бул. „Мария Луиза“ № 84. Малко по-късно там дошли служители на отдел „Пътна полиция“ към СДВР.

По време на произшествието свидетелката П. Б. се намирала на ъгъла на бул. „Патриарх Евтимий“ и бул. „Скобелев“, чакайки сигнала на пешеходния светофар, за да пресече бул. „Скобелев“ и бул. „Васил Левски“ в посока на трамвайната спирка. Тя възприела настъпилия удар между автомобила и пешеходката и потеглянето на транспортното средство в посока бул. „Христо Ботев“. Свидетелката се приближила към починалата и видяла, че е с изкуствена става, тъй като кракът ѝ бил премазан.

От своя страна свидетелката М. Д. била на трамвайната спирка в посока на пл. „Македония“. От силната миризма на изгорели газове от спрелия до нея, за да изчака разрешен сигнал на лунния светофар, специален автомобил, тя се принудила да се придвижи към предната му дясна част. Тогава тя видяла в непосредствена близост до предната лява част под кабината на камиона пешеходката Б., която с леко повдигане на бастуна в ръката си над главата се опитала да даде знак на водача, че има намерение да пресече.

Пряк свидетел от работното си място – охранител в банков клон на „Пощенска банка“, намиращ се на бул. „Скобелев“ № 35, станал и свидетелят И. Г.. По това време той застанал зад стъклената врата на банковия клон и възприел пътя на пешеходката до навлизането ѝ на трамвайното трасе, както и видял самия удар, като реагирал на случилото се с хващане за главата, онагледено от съдържанието на видео-файловете, възпроизведени и анализирани от заключенията на комплексните експертизи.

На мястото на пътния инцидент пристигнали служители от отдел „Пътна полиция“ към СДВР. Те съставили констативен протокол № К-55/30.1.2017 г. за настъпилото пътнотранспортно произшествие. По-късно подсъдимият бил тестван за употреба на алкохол и наркотични вещества като резултатите от пробите били отрицателни.

За времето от 15:00 до 16:00 часа, същият ден, бил извършен оглед на местопроизшествието и трупа, от разследващ полицай. Към съставения протокол за оглед били изготвени и приложени скица и фотоалбум със снимки. За времето от 16:30 часа до 16:50 часа на 30.1.2017 г. в двора на „Столичен електротранспорт“ в гр.София, бул. „Мария Луиза“ № 84 бил извършен и оглед на специалния автомобил, за което бил съставен протокол и фотоснимки.

Около 20:00 часа северноамериканско време, синът на починалата, който бил поставил камери в дома на майка си В. Б. на ул. „Хан Аспарух“ №33, констатирал, че тя още не се е прибрала. Поради това започнал да ѝ звъни по телефона, а също и на своя братовчедка, която установила, че Б. е починала в резултат на пътнотранспортно произшествие.

В резултат на удара на починалата В. Б. е причинена черепно-мозъчна и лицева травма: деформация (хлътване) на лицето и главата вляво, с множествени и многофрагментни фрактури на костите на лицевия и мозъчния череп; разкъсване на меката черепна покривка от костни фрагменти, размачкване на мозъка; закрыта гръдна травма: раздробяващо счупване на гръдния кош, счупване на лявата ключица, кръвонасядане на средостението, разкъсване на перикарда, размачкване на сърцето, контузия и разкъсване на белите дробове, разкъсване на левия диафрагмален купол, разкъсване на хранопровода,

изливане на кръв и стомашно съдържимо в гръдните половици; закрыта коремна травма: разкъсване на черния дроб, панкреаса, левия бъбрек и слезката, кръвонасядане на стомаха и дебелото черво, изливане на кръв в перитонеалната кухина; травма на опорно-двигателния апарат: гръбначна травма (разкъсване на междупрешленни дискове на прехода между шийната и гръдната част и в долната гръдна част на гръбначния стълб), тазова травма (разкъсване на симфизата и на лявата сакроилиачна става), хемартроза на лявата лакътна става и вътреставно счупване на лъчевата и лакътната кости; мекотъканны увреждания: разкъсно контузии рани и травматичен деколман в областта на лявата ръка, лявата предмишница, лявата подбедрица и лявото бедро, травматичен мекотъканен джоб в лявата поясна област, кръвонасядане със специфичен негативен характер в областта на лявата подбедрица и коляното; обезкървяване на трупа и вътрешните органи, резултат от горните увреди, довели до смъртта ѝ.

В иззетите проби от кръв и урина на трупа на починалата пешеходка не било установено наличие на етилов алкохол, наркотични вещества или лекарствени препарати. Иззетата с протокола за оглед на специалния автомобил кафеникава материя от външния край на задна лява вътрешна гума представлява човешка кръв.

Вещото лице извършило оглед на специалния автомобил „Магнус 125Д10А“ с рег. № *** на 31.1.2017г., не констатирало данни за технически неизправности в спирачна система, кормилната и осветителната му уредба. В приложения към експертизата фотоалбум била направена и снимка на седалката на водача, която била с възможност за регулиране само напред и назад.

По експертен път е установено, че върху надлежно иззетите и приложени по делото видеофайлове се вижда запис от 30.1.2017 г. в 14:28:46 часа на лице от видим женски пол и шапка на главата, облечено с тъмночервено на цвят палто, бастун в лявата ръка и полиетиленов или хартиен плик в дясната ръка, като в 14:29:12 часа по релсовия път се наблюдава движещо се моторно превозно средство тъмночервено на цвят, което в 14:29:22 часа излиза извън зрителното поле на записващото устройство, а лицето от женски пол, продължавайки да върви по тротоара излиза от обхвата ѝ в 14:29:32 часа.

Скоростта на специалния автомобил в района на произшествието в момента на удара е била не по-висока от 5 км/ч, а при движението напред не по-висока от 10 км/ч. Водачът на автомобила е могъл да възприеме пешеходката при преминаването ѝ вляво от шофьорската врата на автомобила, през стъклото на вратата, от момента на появата ѝ, движейки се отзад напред спрямо автомобила, до момента на достигането ѝ на зоната на контролния номер и последващия удар. Б. е била невидима за водача, докато преминавала отпред и вляво на предната колонка на автомобила, за време от 2.2 сек до 2.4 сек. Пешеходката е била видима за водача, след като е излязла от невидимата зона на предна лява колонка на автомобила, до момента на удара, за времето от 2.5 до 2.76 сек.

В случая специалният автомобил се е движел по трамвайните релси като водачът се е съобразявал с показанията на лунния светофар за трамваи (направление 1ТМ), а пешеходката е пресичала пред автомобила, преди пешеходната пътека, като сигналят на светофара в момента на потеглянето ѝ към момента на удара е бил разрешителен за водача и забранителен за Б..

Времето за реакция на водача при конкретната ситуация е обосновано да не надвишава 0,8 сек, заради наличните в близост спирки на масовия градски транспорт.

Разстоянието, изминато от Б. от момента на нейното тръгване от вратата на банковия клон на „Пощенска банка“ (тъй като сянката на пешеходката на прозореца започва да намалява отдолу нагоре, което съответства на отдалечаване в посока страничната лява зона на автомобила – видно от записа на камерите в банковия офис) до момента на потегляне на автомобила, при възприетите два варианта на скорост на движение на пешеходката, е 14-16 м.

Подсъдимият И. Н. Т. е роден на *** г. в с.***. Той е български гражданин, с постоянен адрес в гр.***, ж.к. „****“, бл.19, ет. 14, ап. 79, със средно образование, женен,

работи в „Електротранспорт“ АД като шофьор, с ЕГН: *****, неосъждан.

И.Т. бил правоспособен водач на моторно превозно средство, като към 30.1.2017 г. притежавал издадено свидетелство за управление № 281061193/22.6.2011 г., категории В, С и Д, валидно до 22.6.2021 г.

Въз основа на трудов договор №4/16.2.2015 г. Т. бил назначен на длъжността „шофьор на специален тежкотоварен автомобил“ към „Столичен електротранспорт“ ЕАД. На 2.6.2016 г., удостоверено с негов подпис, бил запознат с длъжностна характеристика за длъжността „шофьор на специализиран автомобил“.

Към 30.1.2017 г. спрямо Т. били издадени наказателни постановления (НП) за извършени нарушения на ЗДвП, включително с НП от 2005 г., 2008 г., 2009 г. (26р.), 2011 г. и 2012 г. – за нарушения по чл. 179, ал. 1, т. 5, чл. 179, ал. 2, чл. 183, ал. 3, т. 7, чл. 182, ал. 2, т. 3, чл. 183, ал. 4, т. 3 от ЗДвП. Той бил санкциониран и с фишове за допуснати нарушения по чл. 15, ал. 6, чл. 70, ал. 1 и чл. 98, ал. 1, т. 6 от ЗДвП от 2010 г., 2011 г. и 2013 г.

Въззивната инстанция намира, че така възприетите от състава на Софийския градски съд фактически положения са правилно установени, като при оценката им не са допуснати логически грешки. Решаващият съд в съответствие с изискванията на чл. 305, ал. 3 НПК е обсъдил доказателствените материали в пълнота и убедително е обосновал съображенията си, въз основа на които е направил фактическите си констатации. Първоинстанционният съд е основал възприетите от него обстоятелства от съществено значение за правилното решаване на делото върху добросъвестните, обективни и в преобладаващата си част логически синхронизирани помежду си показания на свидетелите П. Б., И. Г., М. Д., върху писмените доказателствени материали и експертните заключения на съдебномедицинската, видеотехническите, автотехническата и комплексните медицинска и автотехническа, автотехническа и видео-технически експертизи, които в съвкупността си пълно и детайлно разкриват картината на деянието.

Във връзка с релевираните в жалбата на повереника на частния обвинител и в жалбата на защитниците на подсъдимия възражения и в рамките на служебната въззивна проверка, САС приема за установено следното:

І. При извършения в рамките на правомощията си собствен анализ на наличните по делото доказателства и доказателствени средства, настоящата инстанция споделя основните изводи на първоинстанционния съд:

Основните възражения, отправени от повереника на частния обвинител, както в жалбата и допълнението към нея, така и в съдебните прения пред въззивната инстанция, се отнасят до оспорване на част от приетите от съда фактически положения, касаещи тази част от фактологията по делото, която се отнася до поведението на пешеходката, съответно нейното възприемане от страна на водача на превозното средство: че съдът не е извършил всеобхватен анализ на показанията на свидетелите И. Г., М. Д., П. Б., както и на заключенията на автотехническите експертизи; че е ограничено процесуалното право на частния обвинител да докаже по несъмнен начин механизма на настъпване на пътното произшествие; че съдът е нарушил принципа на състезателността и за разкриване на обективната истина; че мястото на навлизане на пешеходката на трамвайното трасе се установява от показанията на свидетеля И. Г. – преди входа на банката, като за този факт се различава от заключението на вещите лица; че при изготвяне на заключението вещите лица не са използвали данните от видеозаписите, показанията на свидетелите, с оглед установяване на траекторията на предвижване на пешеходката, момента на настъпване на удара и дали тялото ѝ е било влачено или бутано; че по време на удара с превозното средство починалата се е намирала на пешеходната пътека; че водачът на специалния автомобил не е имал право да се намира по време на произшествието на трамвайното трасе; че няма обективни данни пешеходката да се е движела покрай автомобила преди настъпване на удара; че свидетелят И. Г. не е наблюдавал през цялото време предвижването на починалата до мястото на удара; че траекторията на пресичане на пешеходката е установена

достоверно от показанията на свидетелката Б., а не от показанията на свидетеля И. Г.; че вещите лица П. и Г. не са обективни и изопачават фактите по делото.

Обобщено, частният обвинител и неговият повереник оспорват приетите от съда фактически положения относно мястото на настъпване на пътното произшествие, като настояват, че пешеходката е пресичала на пешеходната пътека, където е била ударена от автомобила, управляван от подсъдимия; оспорва се траекторията, измината от пешеходката от мястото на навлизане на трамвайното трасе до мястото на удара; оспорва се, че след удара е имало провлачване от трупа на починалата от превозното средство.

В жалбата на защитниците се оспорват мотивите на присъдата, като се настоява: че съдът не е очертал ясни и конкретни действия и бездействия на подсъдимия, които да са довели до съставомерния резултат; че не е описана в приетата от съда фактология къде се е намирала пешеходката преди потеглянето на автомобила, дали е могла да бъде възприета от водача и дали ако той би изпълнил задълженията си, предписани от закона, то ударът не би настъпил; че, според защитата, пешеходката е била невидима за подсъдимия към момента на предприемане на маневрата потегляне; че е неясно и неконкретно описан в мотивите на присъдата механизмът на пътното произшествие и в частност изпълнителното деяние, вменено на подсъдимия; че не е установена по делото траекторията на движение на пешеходката въпреки положените от съда процесуални усилия, както и че не е верен изводът на съда, че този факт не е от съществено значение за изясняване на поведението на подсъдимия.

Обобщено, защитата оспорва част от фактическите констатации на първия съд от гледна точка на липса в мотивите на ясно и недвусмислено изложение за механизма на пътното произшествие, за траекторията на пешеходката, за нейното местоположение спрямо автомобила преди неговото потегляне и за видимостта ѝ към този момент, за действията и бездействията на подсъдимия, които покриват съставомерното деяние.

Подробното запознаване с възраженията на частното обвинение и на защитата по фактите и доказателствата за тяхното установяване, налагат съвместното им обсъждане, доколкото те засягат едни и същи въпроси, включващи съществените елементи на пътната обстановка и поведението на пешеходката и водача на превозното средство непосредствено преди и към момента на настъпване на пътното произшествие.

Подробното разглеждане и проверка на възраженията на страните изискват анализ и съпоставка на събраните в хода на първоинстанционното производство доказателствени материали. Съществено значение в доказателствената съвкупност заемат свидетелските показания на лицата, които са присъствали на местопроизшествието по време и непосредствено преди пътния инцидент и са възприели фактите за: мястото и естеството на удара между автомобила на подсъдимия и пешеходката; местоположението на превозното средство и пешеходката към момента на удара; поведението на пешеходката непосредствено преди да предприеме пресичане и след стъпването ѝ на трамвайното трасе; цялостния механизъм на произшествието. Същевременно, решаващо е значението на приетите от съда заключения на автотехническите, медицинските и комплексни експертизи, и особено, техният анализ и оценка с оглед извода за пълнотата и правилността им.

Първостепенният съд поначало правилно е преценил, че в конкретния случай достоверната картина на деянието може да бъде пресъздадена преди всичко при интерпретацията на общата логическа съвкупност и последователност на гласните доказателствени средства в контекста на останалите налични по делото доказателствени материали – писмени такива и експертни заключения. Правилното разрешаване на тази задача е изисквало щателен анализ на доказателствените материали поотделно, както и прецизното им взаимно съпоставяне. Първоинстанционният съд е осъществил изпълнението на тази задача напълно отговорно, като по повод дейността му по събиране и проверка на относимите към предмета на доказване по чл. 102 НПК доказателствени материали не могат да бъдат отправени упреци. При формирането на цялостната доказателствена маса, върху която е основана фактологията на деянието, не са допуснати

процесуални нарушения.

Съставът на решаващия съд внимателно е анализирал и съпоставил показанията на свидетелите и останалите доказателства по делото и е дал мотивиран и обоснован отговор за тяхната достоверност и доказателствена стойност. Съществена особеност, която характеризира настоящия случай е, че при наличието на няколко заключения на комплексни медицински, авто-видео-технически експертизи, които са давали отговори на сходни въпроси, се изисква внимателна съпоставка между отделните заключения от една страна, а същевременно и разглеждането им в контекста на останалите доказателства по делото – свидетелските показания и писмените и веществените доказателства и доказателствени средства – основно място, сред които заемат показанията на очевидците на деянието – Г., Б. и Д., както и записите от видеокамерите на банковия офис, съдържащи преки доказателства за деянието. Поради това изложението на фактите следва да се извърши на основата на внимателния анализ на отделните гласни, писмени и веществени доказателства и доказателствени средства – източник на преки за престъплението факти и съпоставката им с несъмнено установените по делото косвени факти за извършеното деяние и участието на подсъдимия в него.

Обосновани са констатациите на първоинстанционния съд за това, че съществените за изясняване на делото свидетелски показания на очевидците на деянието, съпоставени с веществените и писмените доказателства и доказателствени средства и заключенията на автотехническите и комплексните експертизи, не разкриват значими противоречия. Нюансираните разминавания между отделните доказателствени материали по някои от релевантните фактически положения, както правилно е посочил съставът на градския съд, се дължат на особености в субективните възприятия на свидетелите, на използваните от вещите лица научни методи при изчисляване на параметрите на пътното произшествие и на различни обем на използваната от тях доказателствена съвкупност.

Независимо, че САС споделя основните фактически и доказателствени изводи на градския съд, следва да се отбележи, че в доказателствения анализ на първоинстанционния съд се съдържат някои произволни съждения, както и допускания, които имат презумптивен характер. Това е послужило на защитниците на подсъдимия да поддържат в жалбата, че присъдата почива на предположения.

САС счита този довод на защитата за неоснователен.

В действителност в мотивите на присъдата са употребени изрази, които само на пръв поглед създават впечатление, че е нарушено правилото на чл. 303, ал. 1 НПК. Така при обсъждане на показанията на свидетеля и частен обвинител М. (л. 622 от съдебното дело) съдът е посочил, че траекторията на пешеходката на пътното платно не е установена; при правните изводи е приел, че точното установяване на траекторията на движение на пешеходката не е от съществена значение за изясняване на необходимото поведение на подсъдимия – л. 631 гръб от съдебното дело; при сравняване на доказателствената стойност на показанията на тримата очевидци – Д., Б. и Г., за да даде приоритет на показанията на Г., съдът на два пъти е изтъкнал като една от причините за достоверност на показанията му, неговият мъжки пол – л. 623 от съдебното дело, л. 625 от съдебното дело; при обсъждане на конкретни параметри от механизма на пътното произшествие, съдът се е позовавал на „нормалната житейска логика“ – л. 622, л. 625, л. 626, л. 628 от съдебното дело; при обосноваване на доказателствените си и правни изводи съдът е използвал изрази, които навеждат на несигурност в убеждението - „с голяма доза възможност“ (л. 626 от съдебното дело), „съдът е склонен да се довери“, „с голяма доза вероятност“ – л. 629 от съдебното дело.

Така описаните, неизчерпателно, противоречиви и неубедителни словесни формулировки в мотивите на съда, САС отдава на особеностите в използвания от състава на градския съд непрецизен правен език, което обаче не се е отразило на пълнотата и пълноценността на мотивите на съда. Изводите от доказателствения анализ са верни и почиват на действителния смисъл на отделните доказателствени материали, изведен от съдържанието им и при съпоставката помежду им.

Очевидно позоваването на формални признаци, основани на половата принадлежност не могат да се използват при оценката за достоверност на свидетелските показания, защото освен дискриминационен, този критерий не може еднозначно и обективно да определи добросъвестността и качеството на разглежданите доказателствени средства. Важното е, че показанията на свидетеля Г., както и на останалите очевидци са подложени на задълбочен анализ, като изведеният краен извод за достоверност е обоснован и се споделя от въззивния съд. Също така, САС намира за произволно, при анализа на доказателствата и извеждане на релевантните фактически положения, да се стъпва на „нормалната житейска логика“, защото обичайният начин, по който се случват или се развиват събитията в обективната действителност не е еднозначен, поставен е в зависимост от протичането на различни обективни фактори. Правилата на формалната логика могат да се използват като ориентир при анализа на доказателствата от гледна точка на тяхната логическа издържаност, но не и извън конкретните обстоятелства, установени по делото.

Независимо от използваните в мотивите изразни средства, които навеждат на колебливост, въззивният съдебен състав приема, че цялостният преглед на съдържанието на съдебния акт, води до несъмнения извод, че първият съд е формирал ясна и недвусмислена воля по съществения за наказателната отговорност на подсъдимия фактически и правни положения, за което САС ще изложи по-надолу конкретни мотиви.

Разглеждането на фактическите положения, които имат главно значение за цялостното и детайлно изследване на картината на деянието води до следните изводи:

1. Относно положението на превозното средство и пешеходката преди настъпване на пътното произшествие; движението на пешеходката на тротоара, стъпването ѝ на трамвайното трасе и предвижването ѝ до мястото на удара:

В жалбата на повереника на частния обвинител, както и в хода на съдебните прения, се поддържа позицията, че починалата пешеходка се е движела правомерно на тротоара, както и на позволеното за това място в рамките на трамвайното трасе. В този смисъл се оспорват приетите от първия съд фактически положения, касаещи придвижването на пешеходката на тротоара, местоположението ѝ на тротоара, от което тя е стъпила на трамвайното трасе и траекторията на движението, което е извършила до озоваването си на мястото на удара с превозното средство.

За така посочените факти, данни се съдържат, както в показанията на очевидците на деянието – свидетелите П. Б., И. Г. и М. Д., така и в протоколите за оглед на местопроизшествието, фотоалбумите и скиците към тях; писмо от Столична община – Дирекция „Управление и анализ на трафика“ и проект за организация на движението в района на кръстовището бул. „Скобелев“ и бул. „Прага“. Съществен принос за изясняване на въпросите с местоположението на участващите в произшествието, както и с поведението им преди неговото настъпване имат заключенията на допуснатите и приети заключения на автотехническите, видеотехническите и комплексните медико-автотехнически и видео-автотехнически експертизи. Внимателното запознаване с изброените доказателствени материали позволява да се направи изводът, че те не съдържат различия и противоречия за посочените факти, поради което обосновано са възприети за достоверна доказателствена основа от решаващата съдебна инстанция.

С основание първият съд е подложил на подробен анализ гласните доказателствени средства, като е изложил обстойни съображения за достоверност на показанията на тримата свидетели очевидци на деянието – П. Б., И. Г. и М. Д.. Частният обвинител и неговият повереник са се усъмнили в достоверността на показанията на тримата свидетели, но не посочват никакви конкретни факти, които да обосноват дори съмнение в добросъвестността на свидетелите. Не само, че е оспорвал доказателствената стойност на свидетелските показания, но частният обвинител е депозирал в Софийска районна прокуратура сигнали срещу П. Б. и И. Г., с които е искал срещу тях да се образува наказателно производство за лъжесвидетелстване. Сигналите срещу свидетелите са подадени през март 2020 г., т.е. след

проведения им разпит пред градския съд в съдебно заседание, проведено на 25.10.2019 г. – л. 188 и сл. от съдебното дело. Въпреки, че свидетелката Б. е разпитана допълнително в съдебното заседание, проведено на 24.7.2020 г., то въззивният съд не счита, че оказаният неправомерен натиск върху свидетелите се е отразил на показания им. Подаването на сигнали срещу свидетелите преди още да е приключило наказателното производство с влязла в сила присъда, е неправомерно и преждевременно, но същевременно представлява форма на въздействие срещу тях да променят в една или друга насока показанията. Това е така, защото дори и да не е образувано наказателно производство, видно е, че свидетелите са разпитвани от полицейски служители в рамките на предварителна проверка, а прокурор от СРП е изисквал от съда преписи от протоколите им за разпит от досъдебното и съдебното производство. Първият съд е следвало да разясни това положение на прокурора в подходяща писмена форма, като откаже съдействие, включително не е трябвало да изпраща заверени копия от протоколите за разпит – резолюция на председателя на съдебния състав на л. 286 от съдебното дело.

Независимо от това, САС приема, че упражненият върху свидетелите Б. и Г. извънпроцесуален натиск не се е отразил на дадените от тях свидетелски показания. Въззивният състав приема изцяло становището на решаващия съд, че нито един от тримата свидетели очевидци не е предубеден или пристрастен, съответно всеки от тях добросъвестно излага фактите, които е възприел непосредствено; между показанията на очевидците не се наблюдават същностни противоречия, а съществуващите различия са очевидно резултат от различната гледна точка, която са имали към мястото на удара между пешеходката и превозното средство.

Сходни действия частният обвинител е предприел и срещу вещите лица от състава на допълнителната комплексна авто-видео-техническа експертиза – П., Г., Д. и Л., тъй като е подал срещу тях сигнал в СРП за извършено престъпление по чл. 291 НК – даване на невярно заключение. Това е довело единствено до самоотвода на вещото лице Д., но не е създавало съмнение в компетентността и безпристрастността на вещите лица, изготвили заключенията на допълнителните комплексни експертизи.

След тези предварителни уточнения, които имат общо значение при оценка на цялостния доказателствен материал, въззивният съд се съсредоточи върху фактическите положения, посочени в настоящия параграф – а именно за положението на участниците в произшествието преди удара, и конкретно за местоположението на превозното средство на пътното платно и за движението и поведението на пешеходката върху тротоара, встъпването ѝ на трамвайното трасе и разстоянието и траекторията, измината от нея до мястото на пътния инцидент.

Както правилно е приел първият съд показанията тримата очевидци за тези факти са основен източник на доказателства – всеки един от тримата се е намирал на различно място спрямо мястото на удара и поради това е имал специфична гледна точка към разглежданите събития. Свидетелката Б. се е намирала на кръстовището на бул. „Патриарх Евтимий“ и бул. „Скобелев“, изчаквайки на светофара за да пресече бул. „Скобелев“ и да отиде на спирката на трамвая. На спирката на трамвая се е намирала свидетелката М. Д., а свидетелят И. Г. е работел като охранител на клона на „Пощенска банка“, намиращ точно срещу спирката на трамвая и поради това единствен е имал пряка видимост към придвижването на пешеходката към мястото на произшествието.

Свидетелката П. Б. е разпитвана един път на досъдебното производство и три пъти пред съда. Във всички свои показания с различна степен на подробности и детайли, което е обяснимо предвид изминалото време от инкриминираното събитие, тя установява, че е видяла момента на удара, но не и преди това поведението на пешеходката, че от мястото, на което се е намирала е възприела камиона и *„момента на удара, жената беше на релсите, камионът я удари с предната част“*; *„видях жената на релсите, не знам дали се е движела или е стояла, но предполагам, че е пресичала, нямам идея дали просто е стояла, видях я само, че е на релсите“* – показания на л. 63 от съдебното дело.

Свидетелят И. Г. е разпитван на досъдебното производство и два пъти в съдебното, като неотклонно установява, че е наблюдавал през цялото време движението на пешеходката по тротоара, придвижването ѝ да мястото на удара и самото произшествие – видял е: че камионът спира на трамвайната спирка пред светофара; че пешеходката е минала от лявата страна на автомобила, като *„тръгна да пресича по необозначено за това място, където няма пешеходен светофар или пешеходна пътека...Тъй като на границата на тротоара и трамвайните трасета имаше много натрупан сняг не можеше да се пресече отвсякъде, а имаше места, където да пресичат хората. Жената навлезе през една такава пътечка, която се намираше на около 3-4 метра зад задната лява част на камиона по диагонал. Възрастната жена се движеше леко прегърбена с бавна крачка, като премина първото трамвайно трасе, изравни се със задната част на камиона и продължи да се движи бавно на около петдесет сантиметра до лявата част на камиона, като се движеше посока предницата на камиона, изравнявайки се с предната лява част на камиона, жената предприе пресичане, непосредствено пред камиона, като навлезе пред предната му лява част..“* Цитираната част от показанията на свидетеля Г. е от неговия първи разпит на досъдебното производство (л. 25 от том 1 на досъдебното производство), които той поддържа в следващите си разпити в съдебната фаза.

По отношение на местоположението на пътно превозно средство и най-вече за движението на пешеходката при стъпването ѝ на трамвайното трасе и до мястото на произшествието, неговите възприятия са изключително подробни, спомените му са устойчиви във времето, поради което правилно първата инстанция ги и поставила в основата на фактическите си констатации. От друга страна установените от Г. факти са били подложени на проверка от видеотехническите и комплексните авто-видео-техническите експертизи, което е довело до валидиране на тяхната истинност.

Свидетелката М. Д. също е била очевидец на част от движението на починалата, като е наблюдавала от тротоара, на който се е намирала трамвайната спирка. Тя се е движела по тротоара, като в един момент е застанала вдясно от камиона и от тази позиция е възприела излизането на пешеходката странично вляво на превозното средство; тя не е имала видимост и поради това не е видяла придвижването до момента на появата ѝ вляво странично пред камиона. Тези показания Д. поддържа с различна степен на детайлност, както по време на разпита си в досъдебното производство (обяснимо най-подробен, поради близостта на провеждането му до инкриминираното събитие), така и в трите си разпита в съдебната фаза, надлежно приобщени към материалите по делото.

Същественото е, че в законосъобразно приобщения доказателствен материал по делото не се наблюдават противоречия по разглежданите факти – свидетелките Б. и Д. не са възприели, поради обективната невъзможност да наблюдават пешеходката при нейното придвижване към мястото на удара, произтичащо от позицията, на която са се намирали, а показанията на свидетеля Г. за тези факти се намират в логическо и смислово единство с писмените доказателства и доказателствени средства (протокола за оглед на местопроизшествието, схемите за организация на движението в инкриминираното кръстовище, протоколът за оглед на веществените доказателства – видеозаписи), с веществените доказателства (видеозаписите от видеокамерите от банковия офис), заключенията на видеотехническите и комплексните авто-видео-технически експертизи.

По делото – в досъдебното и съдебното производство, са допуснати и приети две видеотехнически експертизи, отделно съдът е направил оглед на видеозаписите на видеокамерите от клона на „Пощенска банка“. От заключенията на тези експертизи се потвърждава казаното от свидетеля Г., че е наблюдавал през стъклените витрини на банковия офис случващото се на тротоара пред офиса и на трамвайното трасе до него.

От особено значение са заключенията на шестте автотехнически, комплексни медико-автотехнически и авто-видео-технически експертизи – четири на досъдебното производство и две, допуснати и приети в съдебното следствие.

Експертните заключения са възприети за достоверни от първата инстанция,

доколкото вещите лица добросъвестно и компетентно са отговорили на поставените въпроси, основавайки се на доказателствения материал по делото и при използване на необходимите специални знания. САС се съгласява с извода на първия съд, че между отделните заключения на автотехническите и комплексните медико-автотехнически и авто-видео-технически експертизи не се наблюдават съществени противоречия. Налице са отклонения в някои от детайлите, обясними, както с различния етап, в който са изготвени заключенията, съответно различния доказателствен материал, с който са разполагали вещите лица, както и поставянето на вариантни и хипотетични въпроси към експертите.

По въпросите за разположението на превозното средство непосредствено преди потеглянето му, както и за движението на пешеходката на тротоара, стъпването ѝ на трамвайното трасе и придвижването ѝ до мястото на удара, вещите лица от допълнителните комплексни авто-видео-технически експертизи от съдебното дело, както е приел и първият съд, са дали най-изчерпателни и пълни отговори, съответно изследвали са всички събрани доказателства, направили са посещения и огледи на местопроизшествието. В този смисъл съставът на решаващия съд правилно се е позовал на тези заключения при изграждане на фактическите си изводи.

По въпроса за местоположението на управлявания от подсъдимия автомобил съдът се е позовал на заключението на допълнителната комплексна авто-видео-техническа експертиза – л. 377 – л. 404 от съдебното дело. Вещите лица са изследвали, както свидетелските показания, така и записите от видеокамерите, които са проверили при посещение на място. Установено е, че автомобилът е спрял в зоната на налична шахта от уличната канализация, като спрямо нея е определено, че преди потеглянето превозното средство е било спряло на 0.6 м след лунния светофар. В разясненията на вещите лица при техния разпит пред първата инстанция е уточнено, как точно е установена тази стойност – л. 416 гръб от съдебното дело. В този смисъл, казаното от свидетеля Г., че автомобилът бил спрял на около 0.5 м преди лунния светофар, не следва да се приема за достоверно, доколкото се опровергава от изследваните обективни данни по делото. Този факт има значение, за да се прецени дали подсъдимият е имал видимост към светофарната уредба. По този въпрос доказателствата по делото са еднопосочни – както свидетелят Г., така също заключенията на комплексната и допълнителните експертизи и изследваните циклограми на светофарните уредби, установяват, че преди потегляне на автомобила главата на подсъдимия било обърната надясно (към светофара – в показанията на свидетеля Г.), както и че към този момент и при настъпване на удара сигнала на светофара е бил разрешителен за водача и забранителен за пешеходката. Несъществен детайл е, че твърденията на свидетеля Г., че от мястото, от което е наблюдавал е възприел показанията на лунния светофар, са неточни. Мотивирано и обосновано вещите лица от допълнителната комплексна експертиза са изчислили съобразно и кадрите от видеозаписите на камерите от банковия офис, че Г. не е могъл да вижда лунния светофар, докато автомобилът е спрял и изчаква. Това не изключва да го е видял преди автомобилът да се установи на 0.6 м. след светофара. И в този смисъл градският съд правилно е приел, че не се касае за недобросъвестност на свидетеля, която да постави под съмнение достоверността на показанията му в цялост. Същественото е, че обективно и несъмнено установено е, че водачът на превозното средство е потеглил на разрешен сигнал на светофара, а същевременно свидетелят Г. макар и да е нямал видимост към лунния светофар е могъл да възприеме намиращата се пред автомобила пешеходка преди потеглянето на автомобила, както и през целия път на придвижването ѝ – л. 399 от съдебното дело.

По въпроса за мястото, от което пешеходката е стъпила от тротоара на трамвайното трасе и за траекторията, измината от нея до мястото на удара, сигурни и надеждни доказателства се съдържат в показанията на свидетеля Г., проверени за тяхната истинност от изследваните по делото видеозаписи от видеокамерите на банковия офис и заключенията на допълнителните авто-видео-технически експертизи. По-горе бяха цитирани показанията на свидетеля Г., в които подробно описва наблюдаваното от него поведение на пешеходката – навлизането ѝ от тротоара към трамвайното трасе от пътечка, която се намирала на около 3-

4 метра зад задната лява част на камиона по диагонал; съответно траекторията на движение на Б. – преминала първото трамвайно трасе, изравнила се със задната част на камиона и продължила да се движи бавно на около петдесет сантиметра до лявата му част, посока предницата на автомобила, изравнила се с предната лява част на камиона, предприела пресичане, непосредствено пред превозното средство, като навлязла пред предната му лява част.

Изследвайки записите от видеокамерите вещите лица от двете допълнителни комплексни авто-видео-технически експертизи, назначени и приети в съдебното производство са проследили движението на пешеходката до момента на навлизането ѝ на трамвайното трасе, съответно са проверили от записите на видеокамерите позицията на наблюдение на свидетеля Г.. Същевременно вещите лица са съпоставили видяното на видеокамерите със свидетелските показания, протоколите за оглед на местопроизшествието и непосредственото посещение на мястото на инцидента. В този смисъл следва да се приеме, че разстоянието, изминато от пешеходката от момента на нейното тръгване от тротоара, пресичане на трамвайното трасе и до момента на потегляне на автомобила, е 14-16 метра.

В заключенията на двете допълнителни комплексни експертизи от съдебното производство се извеждат идентични изводи относно разглежданите фактически положения. В заключението от 19.06.2020 г. навлизането на пешеходката от тротоара към трамвайното трасе се обосновава с анализ на изображенията на снимки 14-21 от камера 2 на банковия офис (в банковия офис на Пощенска банка е имало две камери – камера № 1 е записвала изображенията пред офиса, на тротоара, а камера № 2 е записвала отвътре – навън офиса на банката) – описани в заключението на л. 389 – л. 394 4 л. 400 от съдебното дело. В заключението от 13.11.2020 г. изводите са идентични – анализа на снимките № 8-10 от камера № 2, съответства изцяло на снимките с номерация № 14-21 от предходното заключение. Съществено е, че на посочените снимки – част от видеозаписа на камера № 2 от банковия офис, се вижда намаляващата сянка на пешеходката отдолу нагоре, което съответства на отдалечаване (време 14:29:41 +5 кадъра), като това е моментът на навлизане на Б. от тротоара на трамвайното трасе.

При посещение от вещите лица на терена на произшествието на 16.06.2020 г. те са определили мястото, където пешеходката се намира на снимка 16 от първата допълнителна комплексна експертиза (л. 400 от съдебното дело). Това място е определено на 3.35 м вляво от левия край на вратата на банковия клон, гледано по посока отвътре навън, както се наблюдава от камерата. Съществен факт с контролен характер, е че на същото място е локализирано и кошче за боклук – на 2.5 м вляво от левия край на вратата на банковия клон, гледано по посока отвътре навън, както се наблюдава на камерата. Това кошче е отразено и на мащабната скица – л. 382 от съдебното дело, т. 2 в легендата.

От разясненията на вещите лица при разпита им пред градския съд – л. 555, л. 557 от съдебното дело, несъмнено се извежда, че въз основа на записите от двете видеокамери на банковия офис и непосредствените впечатления на експертите, се потвърждават преките възприятия на свидетеля Г. за точното място, на което Б. е стъпила от тротоара на трамвайното трасе, съответно за разстоянието, което тя е изминала до мястото на удара.

При тези съображения САС приема, че така очертаните фактически положения са несъмнено и безпротиворечиво изяснени от анализирания по-горе доказателствени материали, което съвпада с доказателствените и фактически изводи на първия съд, съответно възраженията на частния обвинител и неговия повереник срещу тази част от доказателствената дейност на първата инстанция са неоснователни.

2. Относно мястото на удара между пешеходката и автомобила, управляван от подсъдимия – преди или на пешеходната пътека

По така очертания кръг от фактически положения, данни с доказателствено значение се съдържат, както в показанията на свидетелите – очевидци на деянието – И. Г., П. Б., М. Д., така и в заключенията на комплексните авто-видео-техническите експертизи.

Показанията на тримата очевидци, депозиран в хода на първоинстанционното производство, както и в надлежно приобщените им части от досъдебната фаза и пред друг състав на съда са еднопосочни, че пешеходката е пресичала трамвайното трасе на непозволено за това място, на разстояние преди намиращата се пешеходна пътека.

Свидетелят Г. е най-категоричен – във всички свои показания той несъмнено установява, че пешеходката е тръгнала да пресича трамвайното трасе на необозначено място; че пешеходната пътека, регулирана със светофар за пешеходци се е намирала доста по-напред от мястото, на което Б. е пресичала. Свидетелката М. Д. заявява, че „Там има пешеходна пътека, но аз лично не съм видяла жената да пресича пешеходната пътека.“; че камионът е бил спрял там където спират обичайно трамваите в очакване на разрешителен сигнал на светофара. Мястото, от което Д. е наблюдавала камиона и пешеходката – вдясно на превозното средство и от спирката за трамваите – и е позволило ясно да види, че Б. преминава в непосредствена близост до камиона, който на свой ред е бил малко след светофарната уредба, а тя по обективен път е установено, че се намира доста преди пешеходната пътека.

Свидетелката П. Б. макар и по-колеблива за този факт, което е обяснимо с оглед по-отдалечената си позиция на възприемане, установява, че „възрастната жена... пресичаше не точно там, където е светофара, а малко по-настрани от светофара, малко по-към спирката. Мисля, че там има пешеходен светофар, но тя беше малко по-назад, посока тунела, не на самата пешеходна пътека“ – л. 62 гръб от съдебното дело.

Същевременно обективно установено по делото е, както беше посочено и по-горе, че мястото на което е спрял товарният автомобил е на 0.60 м след т.нар. лунен светофар, предназначен за регулиране на движението на трамвайните мотриси. В протокола за оглед на местопроизшествието не е отбелязано съществуването на пешеходна пътека, въпреки че несъмнено е установено наличието на двусекционен светофар за пресичане на пешеходци. Поради този недостатък на протокола за оглед, заключенията на автотехническите експертизи от досъдебното производство не са дали отговор на въпроса за разположението на трупата спрямо пешеходната пътека.

В заключението на комплексната авто-видео техническа експертиза от съдебната фаза (л. 534 от съдебното дело) са отчетени всички обективни данни, установени от съответните доказателства по делото. Съобразявайки, схемата за организация на движението в района на кръстовището на бул. „Скобелев“ и бул. „Прага“ – л. 424 – л. 425 от съдебното дело, в която е отбелязана пешеходната пътека, показанията на свидетеля Г. и записите от видеокамерите, се установява по несъмнен начин, че починалата Б. е пресичала преди пешеходната пътека. В това отношение съществено правно значение имат следните несъмнено установени факти:

- и тримата свидетели очевидци са категорични, че пешеходката е предприела пресичане в непосредствена близост до превозното средство – от 0.20 до 0.50 м;
- товарният автомобил е спрял за изчакване на 0.60 м след светофарната уредба на т.нар. лунен светофар;
- тялото на пешеходката след удара е намерено на пешеходната пътека – краката са били в началото, а главата в средата на пътеката;
- съществен детайл, който е отчетен и анализиран от вещите лица е, че при съпоставка на схемите на кръстовището, циклограмите на светофарната уредба и видеозаписите от камерите, несъмнено се установява, че сигналът на светофара в момента потегляне и към момента на удара и бил разрешителен за автомобила и забранителен за пешеходката.

При отчитане на тези факти, изводът на вещите лица е, че мястото на удара по дължината на трамвайното трасе е от 12.7 до 13 м. преди линията на ориентира, считано в посоката на огледа – л. 535 от съдебното дело.

Следователно без всякакво съмнение по делото е установено, че пешеходката е пресичала извън предназначенията за това пешеходна пътека и в непосредствена близост до

превозното средство. Този извод на първата инстанция почива на цялостен и обективен анализ на надлежно приобщените по делото доказателствени материали, без наличие на избирателност или превратност при тяхната оценка, поради което САС възприема изцяло изводите на първия съд в тази част, а възражението на частния обвинител и повереника по този въпрос, счита за неоснователно. В този смисъл не следва да се възприемат всички разглеждани от вещите лица от допълнителната комплексна експертиза – л. 383 и л. 403 от съдебното дело на СГС варианти, при които пешеходката е пресичала на пешеходната пътека и съответно се е намирала на 4.37 – 4.71 м пред автомобила. Тази вариант, за възприемането на който настояват частният обвинител и повереникът му, се опровергава изцяло от всички надлежно приобщени и обсъдени по-горе доказателствени материали.

3. За видимостта на пешеходката преди и към момента на потегляне на управлявания от подсъдимия автомобил

Фактическото положение относно видимостта на пешеходката преди и към момента на предприемане на маневрата потегляне от подсъдимия има съществено значение за определяне на съдържанието на наказателната му отговорност.

За да се отговори изчерпателно и вярно на така поставения въпрос първата инстанция е анализирала както показанията на свидетелите-очевидци, така и особено значимите заключения на автотехническите и допълнителните комплексни авто-видео-технически експертизи. Всеки един детайл относно техническите параметри и габарити на товарния автомобил, елементите на пътната обстановка, особеностите в движението, тялото и облеклото на пешеходката, са били внимателно анализирани и съпоставени от състава на градския съд.

Видимостта от мястото на водача се определя от конфигурацията на кабината на камиона, неговия ръст, ръста и местоположението на пешеходката. За установяване на така очертаните изходни параметри са взети предвид от вещите лица всички известни обективни данни за ръста на подсъдимия (176 см, включително уточнен при разпита на вещите лица в хода на съдебното следствие пред САС – л. 124 от в.н.о.х.д. № 689/2021 г. по описа на САС), за ръста на пешеходката (150 см), за точните параметри на кабината на инкриминирания специален автомобил, включително извършени са огледи на превозното средство и са направени замервания и огледи за видимостта пред панорамното стъкло на камиона. Вещите лица несъмнено са установили, че при преминаване вляво от шофьорската врата на автомобила пешеходката Б. е била видима и е могла да бъде възприета през стъклото на вратата от подсъдимия.

На следващо място от особена важност е установеното от вещите лица, че пешеходката е била видима за водача в момента на потегляне на автомобила – когато тя се е намирала пред предната лява част на автомобила. Също така без съмнение е установено, че след като излязла от зоната на видимост от стъклото на предната шофьорска врата на автомобила, Б. е станала невидима за водача, преминавайки отпред и вляво на предната колонка на автомобила за време от 2.2 до 2.4 сек. След като е излязла от зоната на невидимост пешеходката е станала отново видима за подсъдимия и до момента на удара – за време от 2.5 до 2.76 сек.

Така посочените времеви стойности са изведени в последното заключение на допълнителната комплексна експертиза – л. 537 – л. 540 от съдебното дело на СГС. Те са резултат от компетентно и цялостно изследване на всички доказателствени материали по делото, а също така отчитат най-благоприятното за дееца третиране.

По така разглежданите фактически положения е налице единство във всички приети по делото заключения на автотехническите и комплексни експертизи, както в хода на досъдебната, така и в съдебната фаза на процеса – някои отклонения в нюансите се дължат

единствено на етапа от делото, на който тези заключения са били изготвяни, съответно на различния обем на изследвания доказателствен материал.

4. За механизма на произшествието и за местоположението на трупа на починалата след оттегляне на автомобила от мястото удара

По отношение на фактите, свързани с механизма на пътното произшествие – настъпилия удар между пешеходката и специалния автомобил, последващото отхвърляне на трупа до мястото на установяването му след сблъсъка, наличието или липсата на влачене на тялото от момента на съприкосновението му с превозното средство до мястото на прегазването му – данни се съдържат както в показанията на свидетелите-очевидци, така и в писмените доказателствени средства – протокола за оглед на местопроизшествието и фотоалбума към него, в заключенията на автотехническата и комплексните и допълнителните комплексни експертизи.

И тримата очевидци на деянието – свидетелите Г., Б. и Д. установяват, че ударът е настъпил между предна лява част на автомобила в зоната на контролния номер и намиращото пред превозното средство в непосредствена близост тяло на пешеходката. Свидетелят Г., който е имал най-добра видимост към мястото на удара установява, че *„потягвайки камиона закачи жената с предната си лява част, при което я завъртя и жената падна по очи пред предната лява част на камиона на трамвайната линия, при което камиона премина първо с предните, а след това и със задните си гуми през жената“* – л. 23 от том 1 на досъдебното производство, надлежно приобщени към доказателствения материал по делото. Свидетелките Д. и Б. също са възприели бутане на тялото на починалата от камиона и след това прегазване – те не са видели влачене или отхвърляне на трупа след удара.

При анализа на свидетелските показания за този факт следва да се има предвид, че събитието – самият удар и последвалото прегазване, са се развили за няколко секунди и са имали шокиращо въздействие върху психиката на очевидците. В този смисъл възприятието им за влачене или отхвърляне на тялото след удара е трудно постижимо – дори да е имало такова, то се е случило за секунди и предвид особеностите на товарния автомобил – висока предна част, намиращи се под нея в зоната на удара стърчащи отпред и отдолу част (онагледени на сн. 14 от допълнителната комплексна експертиза – л. 541 от съдебното дело).

В заключението от допълнителната комплексна експертиза – л. 535 от съдебното дело на СГС, се уточнява важен детайл. Вещите лица са наблюдавали на снимките от местопроизшествието повдигнато нагоре палто на пострадалата, което те интерпретират като следствие от закачване на тялото за някое от стърчащите части отпред и отдолу на автомобила и кратко влачене, след което е настъпило прегазване и установяване на трупа на мястото, на което е описано в протокола за оглед. Значение за този факт имат и разясненията на вещите лица при проведения им разпит в съдебното следствие на САС – л. 122 – 123 от въззивното дело. Те уточняват, че при самия удар е имало завъртане и отхвърляне при падането на тялото по очи най-малко на разстояние, което е равно на дължината трупа – в случая 1.50 м; че е възможно да е имало кратко провлачване на тялото, което да не е било видимо за свидетелите, доколкото е било за много кратко време и на малко разстояние, а и се е случвало под превозното средство. Липсата на следи по тялото от влачене не го изключва, както уточнява вещото лице д-р Г. в съдебното заседание на САС – л. 123- 124 от въззивното дело.

При всички положения несъмнено са установени няколко факта, които имат значение за механизма на пътното произшествие – че ударът между пешеходката и превозното средство е настъпил на около 4.37 м преди пешеходната пътека, а тялото е намерено след удара в очертанията на пешеходната пътека, така както е описано в протокола за оглед. Установено е също, че след произшествието тялото е било обърнато по гръб от притекли се на помощ лица (свидетелят Г. не изключва при това обръщане също да е имало преместване на трупа – л. 192 от съдебното дело на СГС и л. 25 от том 1 на досъдебното производство),

както е било намерено и от полицейските служители при началото на огледа. Същественото е, че от местоположението на трупа на починалата пешеходка след произшествието – в очертанията на пешеходната пътека, по никакъв начин не може да се направи обоснован извод за това, че ударът е настъпил на същото това място. Това е така, защото свидетелските показания и записите от видеокамерите изключват такъв вариант, а също така по експертен път е дадено убедително обяснение на така установеното разстояние между мястото на удара и мястото, на което е намерен след него трупът.

5. За възможността на подсъдимия да възприеме пешеходката и да предотврати произшествието, като не извърши исканата от него маневра - потегляне

Показанията на свидетелите-очевидци, подробно коментирани по-горе установяват, че починалата е преминала в близост до автомобила, а в момента преди потеглянето му е била отпред вляво – в този смисъл обективно е била видима за водача. С оглед особеностите на специалния автомобил и специфичните му габарити по експертен път подробно е била проверена видимостта от положението в кабината, в което се е намирал подсъдимия, при отчитане на неговия ръст и положението на седалката, към мястото, на което се е намирала пешеходката непосредствени преди привеждане в движение на автомобила, също при съобразяване с нейния ръст и особености в облеклото и поведението – вдигнатия от нея бастун. Всички заключения на допуснатите и приети автотехнически и основни и допълнителни комплексни експертизи без всякакво съмнение и противоречие помежду си установяват, че Б. е била видима за водача, преминавайки пред предната врата на камиона, след това е била невидима, преминавайки отпред и вляво да предната колонка на автомобила и накрая е била видима за подсъдимия, след излизането си от зоната на невидимост до момента на удара за времето от 2.5 до 2.76 сек. Това време на видимост е било изчислено при скорост на движение на пешеходката от 0.29 – 0.32 м/сек, което съответства на установеното придвижване на Б. по тротоара (изследвано от видеозаписите, приложени по делото), както и на описанието, което дават очевидците, и което отново е взето при отчитане на най-благоприятния за подсъдимия вариант.

Времето за реакция на водача при конкретната пътна ситуация не надвишава 0.8 сек – при отчитане на факта, че от двете страни на трамвайното трасе се намират спирки – и отляво и отдясно на превозното средство. Изчислено е и времето, за което пешеходката е била видима пред предното стъкло на автомобила – 2.5 – 2.76 сек. Това време, съпоставено с времето, необходимо за възприемане на опасността и за реакция от страна на водача, води до извода, че при своевременно възприемане на пешеходката, е могъл да реагира като не предприеме маневрата потегляне.

Както установяват свидетелите-очевидци, а и обективно установеното поведение на подсъдимия, той изобщо не е възприел пешеходката, защото след удара и преразглеждането ѝ, продължил напред движението си без да разбере какво се е случило – едва след известно време, когато се бил прибрал в депото, научил за станалото пътно произшествие. Тук същественото е, че фактите по делото несъмнено установят обективното положение, че подсъдимият е могъл да възприеме пешеходката в момента преди потегляне на превозното средство. Дали е бил длъжен да стори това е въпрос на правна оценка на фактите, която въззивният съд ще осъществи по-надолу.

6. В обобщение въззивният съдебен състав приема, че извършеният от първата инстанция подробен анализ на доказателствата е правилен и съобразен с процесуалните правила за оценка на тяхната достоверност, независимо от констатираните по-горе несъществени редакционни и логически неточности. Същевременно осъществената от въззивния съдебен състав самостоятелна доказателствена оценка, включително и на допълнително проведения разпит на вещите лица от състава на допълнителната комплексна авто-видео-техническа експертиза, води до несъмнения извод, че приетите от решаващия съд фактически положения обосновано се извеждат от надлежното събраните и оценени

достовърни доказателствени материали по делото. В този смисъл неоснователни се явяват възраженията на частния обвинител и неговия повереник и на защитата за необоснованост на изводите на съда относно поведението на пешеходката преди и към момента на настъпване на пътното произшествие, както и за механизма на извършеното от подсъдимия деяние.

II. При установената фактическа обстановка, направените от СГС правни изводи са правилни и законосъобразни:

Основните възражения по правото, поддържани от частния обвинител и неговия повереник са насочени към настояване съдът да приеме, че пътното произшествие и настъпило на пешеходната пътека, съответно това да доведе до приложение на закон за по-тежко наказуемо престъпление, евентуално да се отчете за увеличаване на наказанието, което подсъдимият да изтърпи.

Защитниците поддържат, че подсъдимият не е бил длъжен да възприеме неправомерно намиращата се на трамвайното трасе и вляво от автомобила пешеходка, доколкото неговото внимание трябвало да бъде насочено надясно – към светофарната уредба и намиращата се отдясно спирка на масовия градски транспорт. В този смисъл защитата настоява за оправдаването на подсъдимия, приемайки наличието на случайно деяние по смисъла на чл. 15 НК.

Възраженията на страните по приложения на закона за неоснователни.

В обжалваната присъда се приема, че водачът на пътното превозно средство е нарушил правилата за движение по пътищата, визирани в чл. 25, ал. 1 ЗДвП. Първоинстанционният съд обосновава тезата, че подсъдимият е нарушил правилата за движение по пътищата, свързани с безопасното извършване на маневрата потегляне, като преди да я предприеме не се е убедил, че няма да създаде опасност за другите участници в движението, в случая пешеходката Б., която преминавала покрай спрелия автомобил, съответно не е съобразил извършването на маневрата с нейното положение, посока и скорост на движение.

1. По отношение на приложимите правни норми и нарушенията на правилата за движение по пътищата от страна на водача на превозното средство:

С обвинителния акт на подсъдимия са инкриминирани като нарушени нормите на чл. 25, ал. 1 ЗДвП и чл. 76 ППЗДвП. По същество касае се за едно възведено нарушение на правилата за движение, свързано със безопасното извършване на маневри от водачите на пътни превозни средства. В текста на закона видовете маневри са посочени неизчерпателно и примерно. Нормата на чл. 76 от ППЗДвП не съдържа правило за поведение, а има дефинитивен характер – също примерно изброява видовете маневри, които водачите на пътни превозни средства извършват, както и очертава онези съществени елементи, които характеризират маневрата. В този смисъл нормата на чл. 76 и следващите я от ППЗДвП са специални по отношение на общото правило за поведение, очертано в чл. 25, ал. 1 ЗДвП, поради което правилно и в съответствие с трайната съдебна практика, съставът на градския съд е оправдал подсъдимия да е нарушил текста на чл. 76 от ППЗДвП.

2. По възражението на частния обвинител и неговия повереник

Същевременно възражението на частния обвинител и неговия повереник за осъждане на подсъдимия за това, че е причинил пътното произшествие на пешеходна пътека, правилно е прието от първият съд за неоснователно. Това е така, защото от доказателствата по делото, подробно анализирани по-горе, несъмнено се установи, че починалата Б. е пресичала трамвайното трасе на непозволено място – на няколко метра преди намиращата

се на кръстовището на бул. „Прага“ и бул. „Скобелев“ пешеходна пътека, а не на разрешеното за пешеходци място. От друга страна, законосъобразно решаващият съд е приел, че процесуално е невъзможно да се разглежда приложението на състава на престъплението по чл. 343, ал. 3, б. „б“, вр. с ал. 1, б. „в“, вр с ч. 342, ал. 1, пр. 3 НК, защото се касае за по-тежко наказуемо престъпление, липсват факти за това в обстоятелствената част на обвинителния акт, нито изменение на обвинението по чл. 287, ал. 1 НПК. Но определящото в случая е, че доказателствените материали, надлежно приобщени по делото, изключват възможността пътното произшествие да е настъпило на пешеходната пътека.

3. По възраженията на защитата

Възивната инстанция споделя изцяло изводите на градския съд относно обективната и субективна съставомерност на извършеното от подсъдимия И. Н. Т. престъпление по чл. 343, ал. 1, б. „в“ вр. с чл. 342, ал. 1, пр. 3 НК, както и липсата на фактически основания за приемане на правните характеристики на случайното деяние по чл. 15 НК.

Несъмнено е установено по делото, че подсъдимият Т. е управлявал специален автомобил – марка „Магерус“, като на инкриминирания ден и час се е намирал на обособеното трамвайно платно на бул. „Скобелев“, в непосредствена близост до кръстовището на бул. „Скобелев“ и бул. „Прага“. След като бил спрял при подаден сигнал на светофарната уредба, която била предназначена за трамвайните мотриси, т.нар. лунен светофар, след подаване на разрешителен сигнал предприел извършване на маневра „потегляне от място“. Пешеходката Б. предприела пресичане пред специалния автомобил със скорост от 0.29 – 0.32 м/сек, на разстояние не по-малко от 30 см пред предната му лява част. От това си положение водачът на автомобила бил в състояние да възприеме пешеходец с височина, съответна на тази на починалата Б. – 1, 50 м. – както докато е преминавала встрани отляво на камиона – през стъклото на страничната врата, така и след излизането ѝ от зоната на невидимост на предна лява колонка на автомобила до момента на удара. Непосредствено след потеглянето на камиона последвал удар с тялото на пострадалата, след това прегазване, в резултат на което Б. починала.

Оттук насетне, при така правилно разкритата фактология на деянието, градският съд е извел законосъобразни правни съждения за извършено нарушение от страна на подсъдимия на разпоредбата на чл. 25, ал. 1 ЗДвП.

Безспорно е установено по делото, че подсъдимият Т. като водач на моторно превозно средство е предприел маневра „потегляне от място“. Съобразно легалната дефиниция на чл. 76 ППЗДвП маневрата е изменение на положението на пътното превозно средство спрямо пътя и останалите участници в движението, като при неизчерпателното изброяване се посочва, че потеглянето е именно такова изменение, в случая спрямо останалите участници в движението.

Преди да пристъпи към извършване на маневрата и на основание чл. 25, ал. 1 ЗДвП, подсъдимият е бил длъжен да извърши следните действия, които са гаранция за нейното безопасно протичане: да се убеди, че няма забрана за извършване на маневрата; че няма да застраши останалите участници в движението; преди да започне маневрата – да подаде своевременно, ясен и достатъчен за възприемане сигнал.

Установено е, че доколкото подсъдимият се е намирал на регулирано със светофарна уредба кръстовище и потеглянето е предприето на разрешен сигнал, то не е имало забрана за извършване на маневрата потегляне. Следващото и особено важно задължение, което е имал подсъдимият, е да извърши всички възможни действия, с оглед осигуряване безопасното протичане на маневрата. Данните по делото са категорични, че конструкцията на специалния автомобил, е осигурявала видимост на водача в седнало положение напред към мястото, на което се е намирала пешеходката Б.. Установено е, че пешеходката е била висока 1,50 метра, както и че е пресичала на не по-малко от 30 см пред предната лява част на камиона. Видимостта ѝ за водача на камиона към момента на предприемане на потеглянето е била несъмнена – от момента на излизането на Б. от зоната на невидимост и до мястото на удара са

изминали 2.5 – 2.76 сек, а времето за реакция на шофьора е било 0.8 сек. Подсъдимият е следвало да следи както сигнала на светофарната уредба, намираща се вдясно, но също така да наблюдава и намиращите вдясно на тротоара пешеходци, очакващи трамвай на трамвайната спирка. От друга страна подсъдимият е бил длъжен преди потеглянето да направи всичко възможно да се убеди, че и вляво от автомобила не се намират пешеходци, независимо, че присъствието им там би било неправомерно. Задължението на водача на моторното превозно средство преди предприемане на маневрата потегляне е да провери дали няма да застраши останалите участници в движението. Пешеходците несъмнено са участници в движението, а подсъдимият е следвало да следи за присъствието им не само вдясно, но и вляво и фронтално пред автомобила. В този смисъл неоснователно се явява възражението на защитата за прекомерност на изискването към водача на превозното средство да наблюдава обстановката вляво на автомобила, доколкото неговото основно задължение било да насочва вниманието си към намиращите се вдясно светофарна уредба и спирка на градския транспорт. Изискването на чл. 25, ал. 1 ЗДвП предполага Т. да има поглед върху цялостната пътна обстановка, така че да осигури безопасно извършване на маневрата.

Предприетите от подсъдимия действия не са били достатъчни, за да осигурят безопасното извършване на потеглянето от място на специалния автомобил. Още повече, че подсъдимият Т. не за първи път преди инцидента е управлявал превозното средство и добре знаел за конструктивните му особености, така че е могъл да положи и специални усилия, за да се убеди, че около автомобила не се намират пешеходци.

Същественият фактор, който не е съобразил подсъдимият се състои в това, че кръстовището, което е преминавал се е намирало в непосредствена близост до спирка на градския транспорт отдясно и оживен тротоар отляво с намиращи се на него множество пешеходци. Следователно вероятността от присъствие на пешеходци, дори и неправомерно, на трамвайното трасе, не е била изключена. В този смисъл подсъдимият изобщо не е направил всичко зависещо от него, за да се убеди, че извършването на маневрата няма да застраши останалите участници в движението.

При сходни ситуации съдебната практика винаги е била еднозначна – „не представлява основание за отпадане на отговорността при настъпване на общественоопасните последици наличието на „мъртви зони за възприемане на опасност“ пред, встрани или отзад, когато водачът засегне пешеходци, които са се намирали в непосредствена близост до моторното превозно средство” – Решение № 298 от 28.07.1987 г. по н.д. № 263/87 г., III н.о. В конкретния случай дори не става въпрос за хипотеза, в която пешеходката е била невидима за водача поради закриването ѝ от т.нар. „мъртва зона“. Това е така, защото Б. е била невидима за подсъдимия само за един сравнително кратък момент, но преди навлизането си в невидимата зона и след излизането ѝ от нея тя е била видима за шофьора. Същественото е, че към момента на предприемане на маневрата тя е била видима за водача, който ако беше погледнал напред и вляво, би я възприел, като е разполагал с достатъчно време за реакция, за да не потегли и така да предотврати произшествието.

„Началото на движение се извършва, след като водачът се убеди, че няма опасност както за пострадалата, така и за другите участници в движението. Правилата за движение не определят по какъв начин водачът на моторно превозно средство ще се убеди в безопасността на движението.” (виж пак същото решение на ВС на НРБ). В този смисъл подсъдимият не е предприел дължимите действия за да провери, че пътното платно пред него е свободно за движение. Той е могъл да положи особени усилия – да се надигне от седалката и да погледне напред, да подаде звуков сигнал, за да се увери, че няма застраши останалите участници в движението. Това е било необходимо, защото подсъдимият много добре е осъзнавал, че управляваният от него специален автомобил има особености, които принципно затрудняват видимостта му встрани и напред. Въпреки че в конкретната пътна ситуация пешеходката Б. е била видима за водача при потеглянето, дори и без той да полага специални усилия за това. Според свидетеля И. Г., който е имал пряка видимост към мястото на произшествието, водачът е гледал само вдясно към светофарната уредба. Свидетелките Б. и Д. също са възприели, че подсъдимият не гледа наляво, където се е намирала Б. и че предприема

маневрата без да вижда наличието на пешеходка до лявата предна гума на превозното средство. Последвалото потегляне и прегазване на поминалата, без подсъдимият да реагира и спре, ясно показва, че той в нито един момент не е възприел пресичащата трамвайното трасе пешеходка, т.е. не е положил минимални усилия за да се убеди, че извършването на маневрата няма да застраши и увреди останалите участници в движението.

За да е налице случайно деяние, подсъдимият е следвало да управлява превозното средство при съблюдаване на правилата за движение по пътищата, а пътното произшествие да е резултат, който той да не е могъл или да не е бил длъжен да предвиди. В случая водачът на специалния автомобил е имал задължение преди потегляне да провери, дали няма да застраши другите участници в движението. Той е следвало да провери за наличието на пешеходци не само вдясно, но отпред и вляво на автомобила и едва след това като се увери, че няма опасност на пътното платно, да приведе превозното средство в движение.

В този смисъл не е налице изключващото вината обстоятелство, доколкото е бил длъжен да предвиди наличието на пешеходци в конкретното оживено кръстовище с наличие на спирки за градския транспорт и множество пешеходци на левия тротоар, както и е могъл да предвиди настъпването на общественоопасните последици, предвид обективната възможност за това.

САС счита за правилни и законосъобразни аргументите на решаващия съд, че поминалата пешеходка се е намирала неправомерно на пътното платно, в нарушение на чл. 113, ал. 1 т. 1 и т. 2 от ЗДвП. Неправомерното поведение на пешеходката се намира в причинна връзка с настъпилото пътнотранспортно произшествие и заедно с виновните действия на подсъдимия е допринесло за общественоопасния резултат по делото. Това е така, защото при условие, че пешеходецът не се намирал на пътното платно, без да има правомерно основание за това, пътното произшествие не би настъпило, т.е. поведението на поминалата има пряк каузален принос към общественоопасните последици от престъплението. В този смисъл, СГС правилно е приел наличие на съпричиняване, което следва да се отрази на наказателната отговорност на подсъдимия.

III. По наказанието:

При отмерване на наказанието в границите на състава по чл. 343, ал. 1, б „в” вр. с 342, ал. 1, пр. 3 НК, а именно лишаване от свобода от две до шест години, съставът на градския съд правилно е приел наличието на многобройни смекчаващи отговорността на подсъдимия Т. обстоятелства при наличието, на които и най-лекото предвидено наказание, а именно две години лишаване от свобода се явява несъразмерно тежко.

Обосновано съдът е отчел като смекчаващи отговорността обстоятелства: значителния принос на пешеходката за настъпване на резултата, изразяващ се в нейното неправомерно поведение на пътното платно, което подробно е описано по-горе; липсата на предходни осъждания на подсъдимия и искреното му съжаление за случилото се; времето, изтекло от извършване на деянието до постановяване на присъдата. Към така посочените смекчаващи обстоятелства САС допълни: семейното положение и трудовата ангажираност на подсъдимия, значително напредналата му възраст и липсата на сериозни административни нарушения по ЗДвП, които да са в близък времеви период от датата на деянието (л. 91 – л. 93 от съдебното дело на СГС).

САС счита, че градският съд правилно е приел липсата на отегчаващи отговорността на подсъдимия обстоятелства.

В този смисъл и при съпоставка на смекчаващите и отегчаващите отговорността обстоятелства СГС е определил наказанието законосъобразно при условията на чл. 55, ал. 1, т. 1 НК в размер на 1 година лишаване от свобода.

Същевременно, втората инстанция счита, че в случая правилно първият съд е приел, че не се налага подсъдимият да търпи ефективно наказание лишаване от свобода. Освен, че са налице формалните предпоставки на чл. 66, ал. 1 НК, въззивният съд счита, че целите

на наказанието и поправянето на подсъдимия могат да бъдат постигнати чрез института на условното осъждане. В този смисъл отлагане на наказанието за изпитателен срок от три години ще изиграе необходимото поправително и превъзпитателно въздействие спрямо Т.. Касае се за първо осъждане за непредпазливо деяние, за инцидентна проява в живота на лицето, за чието поправяне не е необходимо ефективното изтърпяване на наказанието.

В частта за определеното наказание по чл. 343г НК, а именно 1 година лишаване на подсъдимия от право да управлява моторно превозно средство, САС счита присъдата следва да бъде изменена, като на основание чл. 55, ал. 3 НК не наложи тази кумулативно предвидена санкция. За да приеме, че не следва подсъдимият да бъде лишаван от право да управлява моторно превозно средство въззивният съдебен състав съобрази, че деянието е извършено преди пет години, че към момента Т. е на 71 години и все още работи, а това би го лишило от доходи, че приносът на пострадалата е значителен, което обективно намалява обществената опасност на деянието и дееца, че въпреки значителния си опит в управление на моторно превозно средство не е извършвал значителни нарушения на правилата за движение по пътищата, видно от справка на СДВР, отдел „Пътна полиция“. В този смисъл наложеното наказание по чл. 343г НК се явява несъразмерно тежко на извършеното от подсъдимия, поради което на основание чл. 55, ал. 3 НК такова не следва да му бъде определяно.

В частта за разносните, присъдени от първата инстанция, съдебният акт следва да бъде потвърден.

Доколкото пред въззивната инстанция са направени разноси в размер на 1000 лева, представляващи възнаграждения за вещите лица от състава на допълнителната комплексна видео и автотехническа експертиза, на основание чл. 189, ал. 3 НПК подсъдимият следва да бъде осъден да ги заплати с оглед изхода от делото.

При извършената на основание чл. 314 от НПК служебна проверка на съдебния акт, не се констатираха други основания за неговото отменяване или изменяване.

Водим от тези съображения и на основание чл. 334, т. 3 и т. 6, вр с чл. 337, ал. 1, т. 1 и чл. 338 НПК, СОФИЙСКИЯТ АПЕЛАТИВЕН СЪД, НО, II състав

РЕШИ:

ИЗМЕНЯ присъда № 260012 от 26.01.2021 г. по н.о.х.д. № 5163/2018 г. по описа на Софийския градски съд, НО, 5 състав, като отменя наложеното на основание чл. 343г НК на подсъдимия И. Н. Т. наказание лишаване от право да управлява моторно превозно средство в размер на 1 година.

ПОТВЪРЖДАВА присъдата в останалата ѝ част.

ОСЪЖДА И. Н. Т. да заплати в полза на Софийски апелативен съд направените във въззивното производство разноси в размер на 1000 лева, представляващи възнаграждения за вещи лица.

Настоящото решение подлежи на обжалване и протест пред ВКС в 15-дневен срок от уведомяването на страните – представителят на САП, частният обвинител М., подсъдимия Т. и неговите защитници адв. Н. и адв. Д. – за изготвянето му.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____