

РЕШЕНИЕ

№ 62

гр. Варна , 12.08.2021 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ВАРНА, III СЪСТАВ в публично заседание на двадесет и четвърти юни, през две хиляди двадесет и първа година в следния състав:

Председател:	Павлина Г. Да
Членове:	Георги Н. Грънчев Светла В. Даскалова

при участието на секретаря Петранка Ал. Паскалева
в присъствието на прокурора Станислав Дончев Андонов (АП-Варна)
като разгледа докладваното от Светла В. Даскалова Въззивно наказателно
дело от общ характер № 20213000600146 по описа за 2021 година

за да се произнесе, взе предвид следното:

Производството е по реда на чл.313 и сл. от НПК.

Предмет на въззивната проверка е правилността на присъда № 260001/29.01.2021 г. по НОХД № 19/2020 г. на Окръжен съд, гр.Шумен, с която подс. СТ. Г. СТ. е признат за виновен в това, че на 05.04.2019 г. при управление на т.а. „Волво“ с рег. № СА6228СН и полуремарке с рег. № С6577ЕК на автомагистрала „Хемус“, край гр. Шумен, на км.339, нарушил правилата за движение по пътищата, а именно: чл.59, ал.1 от ЗДвП, чл.97, ал.4 от ЗДвП, чл.97, ал.5 от ЗДвП и по непредпазливост причинил смъртта на Б.К. С. ЕГН 8105041000, от гр. Девня, който управлявал т.а. „МАН“ с рег. № СВ0241МТ и полуремарке с рег. № СВ0194ЕА, като същия е нарушил: чл.20, ал.1 от ЗДвП и чл.20, ал.2 от ЗДвП, като деянието е извършено при условията на независимо съпричиняване, като на основание чл.343, ал.1, буква „в“, във вр. с чл.342, ал.1 и чл.54 от НК му е било определено наказание лишаване от свобода за срок от две години, отложено по реда на чл.66, ал.1 от НК с изпитателен срок от три години и шест месеца. На основание чл.343г от НК на С. е наложено наказание лишаване от право да управлява МПС за срок от три години и шест месеца.

Съдът се е произнесъл и по съдбата на веществените доказателства по делото. Подс.Казаков е бил осъден да заплати сторените по делото разноски в полза на Държавата, Окръжен съд, гр.Шумен и ч.обвинител З.С..

Във въззивната жалба на подс.С. чрез защитника му адв.А. се навеждат оплаквания за неправилност, незаконосъобразност и необоснованост на атакуваната присъда. Твърди се, че в хода на съдебното производство са допуснати съществени нарушения на процесуалните правила, които са довели до ограничаване правото на защита на подсъдимия. Направеното искане е за отмяна на присъдата, а делото да бъде върнато за ново разглеждане от друг състав на първоинстанционния съд, алтернативно – за намаляване на размерите на наложените на С. наказания.

Във въззивната жалба на адв.Б., повереник на частния обвинител З.С. се навеждат оплаквания за несправедливост на наложените наказания, като се прави искане за увеличаване на техните размери.

В хода на съдебните прения представителят на ВАпП изразява становище за неоснователност на въззивната жалба, като сочи, че мотивите на първоинстанционния съд съдържат подробна обосновка. Изводите на ШОС относно съставомерността на деянието на подс.С. са обосновани, правилни и законосъобразни, според прокурора. Моли за потвърждаване на първоинстанционната присъда.

В пледоарията си по съществото на делото адв.Т., повереник на частните обвинители М.С., Йоана Стянова и К.С. моли за потвърждаване на присъдата.

Адв.Б., повереник на частния обвинител З.С. не се явява, като е депозирал писмена молба делото да се разгледа в негово отсъствие. В молбата е заявил, че поддържа въззивната жалба.

Адв.А., защитник на подс.С. твърди, че единствената законосъобразна присъда спрямо С. е оправдателната. Според защитника подсъдимият не е извършил вменените му нарушения на ЗДвП.

В последната си дума подс.С. заявява, че е невинен.

Варненският апелативен съд, след като обсъди доводите във въззивните жалби, както и тези, изложени от страните в съдебно заседание, и след като в съответствие с чл.314 от НПК провери изцяло правилността на атакуваната присъда, констатира, че не са налице основания за отменяването на първоинстанционния съдебен акт.

Първоинстанционната присъда е постановена при изяснена фактическа обстановка, като фактите са приети от съда след подробен анализ на

събраните доказателства.

За да приеме фактическата обстановка по делото Шуменският окръжен съд е обсъдил всички относими доказателства. Първоинстанционният съд е подложил на съпоставяне и преценка в съответствие с изискванията на чл.305, ал.3 от НПК събрания доказателствен материал и е достигнал до извод за изяснена фактическа обстановка, която се споделя от въззивния съд, доколкото отговаря на изискванията на чл.13 от НПК. При направения собствен доказателствен анализ въззивният съд не намери основания да приеме различна фактическа обстановка. Фактите са следните:

На 04.04.2019 г. подсъдимият С.С. управлявал товарен автомобил /влекач/ „Волво“ рег. № СА6228СН с прикачено полуремарке с рег. №С6577ЕК, марка „Кьогел“. Посоченият товарен автомобил бил собственост на „Нитера транс“ ООД - София, но бил нает от „Мегаспед-2“ ЕООД по договор за наем от 14.01.2019 г. Полуремаркетото било собственост на „Арпи“ ЕООД гр.София. Вечерта на 04.04.2019 г. в 21:55 ч. подсъдимият вкарал товарния автомобил и прикаченото към него полуремарке в базата на „Агрополихим“ АД в гр.Девня. Там бил натоварен с 25 тона тор UREA. Подсъдимият напуснал базата с товарния автомобил в 22:50 ч. Курсът му бил от гр.Девня към гр.Враца.

На 05.04.2019 г. около 02:00 часа подсъдимият С.С., пътувайки по автомагистрала „Хемус“ спрял управлявания от него т.а. с прикачено полуремарке на км.339, в дясната /активна/ лента за движение в пътното платно в посока гр.София. Пътното платно на посочения пътен участък се състои от две ленти за движение, разделени с прекъсната осева линия. На посочения пътен участък се намира и отклонението на пътя за гр.Русе.

Подс.С. излязъл от кабината на т.автомобил и поставил в дясна лента на пътното платно, на около 35 м. зад полуремаркетото светлоотразителен триъгълник, като същевременно оставил включени задните габаритни С.и на полуремаркетото. Непосредствено след това в дясната лента за движение на пътното платно приближил товарен автомобил, управляван от свид. Д.В.В.. Пуснатите габаритни С.и на задната част на полуремаркетото, управлявано от подсъдимия създали впечатление у свид.В., че превозното средство се движи. Приближавайки го на около 50 м. свидетелят разбрал, че превозното средство не се движи, а е спряно. Предвид тежкия товар, който превозвал, той решил да предприеме маневра заобикаляне, с риск ако се наложи да премине и през мантинелата, разделяща пътните платна на автомагистралата. Макар и рисковано, успял да заобиколи спрения товарен автомобил, като при извършване на маневрата видял, че светлоотразителния триъгълник е поставен на около 20 м. разстояние след полуремаркетото. Свид.В. видял, че водача на превозното средство е извън кабината и, че същия се прибрал до превозното средство, за да не бъде ударен.

След приключване на маневрата, свид.В. решил да уведоми компетентните органи за неправилно спрелия товарен автомобил на пътното

платно. В 02:11 ч. се обадил от тел.№ 0877170011 на тел.112. Съобщил, че на посочения участък от автомагистралата е спрял товарен автомобил, който е само с габаритни С.и, без аварийни, като изрично подчертал, че триъгълника не е поставен правилно и се намира на 10 м. след полуремаркетото. Подаденото съобщение било прието от дежурния диспечер на Център -112 и регистрирано с електронен картон с №191314216. Сигналът бил предаден в 02:14 г. на дежурен ОДЧ при ОД на МВР- Шумен със съответен електронен картон, но от там не били предприети никакви действия.

Около 03.45 часа товарен автомобил /влекач/ „МАН ТГХ18.480БЛС“ с рег. № СВ 0241 МТ с полуремарке цистерна „Катмерцилер КТМ“ с рег. № СВ 0194 ЕА, собственост на „Сожелиз -България“ ЕООД, управляван от Б. С. се е движил по АМ „Хемус“ към гр.София в дясната лента на пътното платно. На горепосочения пътен участък, този товарен автомобил се блъснал с предната си част в задната част на прикаченото към т.а. „Волво“ полуремарке с рег.№ №С6577ЕК. Скоростта на товарния автомобил, управляван от Б. С. в началото на удара е била около 77,7 км/ч. Мястото на удара по дължина на пътя е на около 15-16 метра след ориентира /в посока към гр. София/ и по широчина на пътя на около 6,3 - 8,4 метра вдясно от левия край на асфалта /в посока към гр. София/.

След удара т.а. /влекач/ „МАН ТГХ 18.480 БЛС“ с рег. № СВ 0241 МТ с полуремарке -цистерна с рег.№СВ0194ЕА продължил да се движи косо наляво и е спрял на мястото, където е намерен при огледа.

В резултат на удара цистерната се е обърнала на дясната си страна. След удара т.а. /влекач/ „Волво ФХ12“ с рег.№ СА6228СН с прикаченото полуремарке рег. №С6577ЕК се е преместил косо надясно и е спрял на мястото, където е намерен при огледа.

В резултат от настъпилото ПТП Б.К. С. е получил тежки травматични увреждания и е починал на място.

До настъпилото местопроизшествие спрели преминаващи автомобили. Водачи на същите се обадили на тел.112, като подали сигнал за станалото ПТП и че има починало лице.

След пристигане на служителите на „Пътна полиция“ при ОД на МВР, гр.Шумен на местопроизшествието подс.С. бил изпробван с техническо средство- дрегер за наличието на алкохол в кръвта му, но такова наличие не било констатирано, поради което не му е била взета кръв за изследване.

По делото е изготвен протокол за оглед на местопроизшествие, в който е посочено, че местопроизшествието е на км.339 на автомагистрала „Хемус“. За ориентир на огледа е приета указателна табела на км.339. На 20 м. от ориентира в посока Варна и на 5,40 м. от левия край на асфалта в посока София е намерено разпиляно в неправилна форма бяло зърнесто вещество. На 15 м. от ОР в посока София и на 5,5 м. от левия край на асфалта в посока София е намерена следа от протриване с дължина около 25 см. Между тази

следа и бялото вещество с неправилна форма по платното са намерени разпилени парчета наподобяващи такива като от светлоотразителен триъгълник. Фиксирани са следи върху пътното платно, за които е посочено че продължават и водят дъговидно към полегналата цистерна. Описани са намерените на пътното платно превозни средства- влекач „Волво“ с рег.№ СА6228СН с полуремарке с рег.№С6577ЕК и влекач „МАН“ с рег.№ СВ0241МТ и полуремарке - цистерна с рег.№ СВ0194ЕА. В кабината на влекач „МАН“ е намерен труп на пострадалия Б.К. С.. Към протокола за оглед на местопроизшествие е приложен и албум от направени снимки.

От заключението на съдебномедицинската експертиза за оглед и аутопсия на труп, се установява, че при огледа и аутопсията на труп на Б.К. С. е била установена съчетана травма: Гръдна травма- разкъсване на стената на лявото предсърдие и дясната камера с излив на около 400мл кръв в околосърцевата торбичка /хемоперикард/, разкъсване на белите дробове в хилусите и по предната им повърхност, наличие в гръдната кухина на около 300 мл. кръв /хемоторакс/, счупване на ребра двустранно, с кръвонасядания на околните меки тъкани- в дясно от 5-то до 8-мо ребро - по предна мишнична линия и в ляво по две линии - от 2-ро до 9-то ребро - косо от средна ключична към предна мишнична линия и от 4-то до 7-мо ребро - до заглавното им място за гръдната кост; Коремна травма - руптури на слезката, разкъсване, размачкване и кръвонасядане на черния дроб, кръвонасядане на рехавите тъкани около слезката, двата бъбрека, заедно с мастната капсула на десния бъбрек и чреводържателя на тънките черва, наличие на около 400 мл. кръв в коремната кухина, прекъсване на тазовия пръстен в областта на кръстцово-хълбочното съчленение двустранно, с кръвонасядане в околните меки тъкани; Други: разкъсно-контузна рана по брадата, ожулвания по дясната ръка, множество ожулвания и кръвонасядания по десния долен крайник.

Според вещото лице, причината за смъртта на Б.К. С. е съчетаната травма с фрактури и увреждане на жизнено важни органи в гръдната и коремната кухина - сърце, бели дробове, слезка, черен дроб и др. Част от тази травма е несъвместимата с живота сърдечна тампонада /притискане на сърцето/ от кръвоизлива в околосърцевата торбичка от разкъсаните стени на ляво предсърдие и дясна камера. Смъртта е настъпила бързо и е била неизбежна. Всички описани травматични увреждания са получени по общия механизъм на удари с или върху твърди предмети с голяма кинетична енергия. Те биха могли да възникнат при травма вътре в кабината на тежкотоварен автомобил при удари в различни детайли на кабината. По трупа не се установяват увреждания, които да не могат да се получат по този механизъм и при обстоятелствата на конкретния инцидент. Всички увреждания са прижизнени, видно от установеното количество кръв в околосърцевата торбичка, гръдната и коремната кухина, и от кръвонасяданията на тъкани около разкъсаните органи и местата на счупване на костите. Към момента на смъртта си Б. С. не е бил алкохолно повлиян.

От заключението на съдебно-автотехническата експертиза, назначена на ДП се установява, че към момента на удара товарен автомобил влекач „Волво“ с рег.№ СА6228СН с прикачено полуремарке с рег.№ С6577ЕК не е бил в движение. Скоростта на движение на товарен автомобил „МАН“ с рег. № СВ0241МТ с прикачено полуремарке - цистерна с рег. № СВ0194ЕА е била 73,4 км/ч. Опасната зона за спиране на този автомобил е 95,3 м.

Мястото на удара е на 15 метра след ориентира /посока гр.София/ и на 5,5 метра в дясно от левия край на асфалта, т.е. в дясната лента за движение по посока гр. София.

Според експерта основната и непосредствена причина за възникване на произшествието са неправилните действия от гледна точка на безопасността на движението на водача на товарен автомобил „Волво“ с рег. МСА6228СН и полуремарке с рег. №С6577ЕК, който е преустановил движението на платното за движение, в условията на намалена видимост- нощем, като не е взел мерки за правилното му обезопасяване. Водачът на товарен автомобил „МАН“ с рег.№ СВ0194 ЕА при движение в дясната лента е отклонил вниманието си и не е възприел състоянието на товарен автомобил „Волво“ с рег.№ СА 6228СН с прикачено полуремарке с рег.М С 65 77ЕК. Същият е имал възможност своевременно да възприеме при приближаването си положението на покой на преустановилия движението товарен автомобил влекач „Волво “ с рег.М СА 6228 СН с прикачено полуремарке с рег. № С 6577ЕК и своевременно да предприеме заобикаляне или при невъзможност да изпълни маневрата да преустанови движението зад него, в рамките на опасната зона за спиране - 95,3 м. В случая участъкът предхождащ мястото на удара е прав и през тъмната част на денонощието водачът на товарен автомобил „МАН“ с рег.№ СВ0241МТ е имал възможност да възприеме спрялата композиция от не по-малко от 300 м. и при приближаването към нея своевременно да предприеме мерки за намаляване на скоростта или заобикаляне.

В хода на съдебното следствие е назначена повторна автотехническа експертиза. От заключението ѝ се установява, че към началото на удара влекачът „Волво ФХ12“ с рег. № СА 6228СН с полуремарке „Кьогел СНЦ024“ с рег.№ С6577ЕК е бил спрял. Скоростта на влекача „МАН ТГХБЛС“ с рег. № СВ0241МТ с полуремарке „Катмерцилер КТМ“ с рег.№ СВ0194ЕА в началото на удара е била 77,7 км/ч. Опасната зона за спиране на влекача „МАН ТГХ 18.480 БЛС“ с полуремарке „Катмерцилер КТМ“ за установената скорост е 103,5 метра. Мястото на началния контакт между състава от превозни средства - влекач „МАН ТГХ 18.480 БЛС“ и влекача „Волво ФХ12“ е било: по дължина на пътя на около 15-16 метра след ориентира (посока към гр. София); по широчина на пътя на около 6,3 - 8,4 метра вдясно от левия край на асфалта (посока към гр. София). От техническа гледна точка причина за произшествието е спиране на състава от пътни превозни средства влекач „Волво ФХ12“ с полуремарке „Кьогел СНЦ024“ в дясната част на платното за движение към София. От техническа гледна точка друга причина за

настъпване на ПТП може да бъде движението на влекач „МАН ТГХ 18.480 БЛС“ с полуремарке „Катмерцилер КТМ“ също в дясната част на платното без да спре или да заобиколи спрелият състав от влекач „Волво ФХ12“ с полуремарке „Къогел СНЦ024“. От техническа гледна точка произшествието е било предотвратимо, ако водачът на влекача „Волво ФХ12“ с полуремарке „Къогел СНЦ024“ не е спрял състава от превозни средства в дясната лента за движение към гр.София или ако е спазил съответните правила за безопасност в създадената ситуация, относно С.ната сигнализация. Опасната зона за спиране на влекача „МАН ТГХ 18.480 БЛС“ с полуремарке „Катмерцилер КТМ“ за установената скорост е 103,50 метра. Ако влекачът „Волво ФХ12“ с полуремарке „Къогел СНЦ024“ е бил с включени аварийни С.и, то водачът на влекача „МАН ТГХ 18.480 БЛС“ с полуремарке „Катмерцилер КТМ“ е имал техническа възможност да ги възприеме от разстояние над 120 метра и да предотврати произшествието чрез спиране, имал е и техническа възможност да предотврати произшествието чрез заобикаляне.

Ако влекачът „Волво ФХ12“ с полуремарке „Къогел СНЦ024“ е бил с включени само габаритни С.и, то водачът на влекача „МАН ТГХ 18.480 БЛС“ с полуремарке „Катмерцилер КТМ“ е имал техническа възможност да ги възприеме от разстояние над 120 метра, но не би могъл да прецени дали влекачът „Волво ФХ12“ с полуремарке „Къогел СНЦ024“ е бил спрял или в движение и разположението му по широчина на платното за движение. Решението на водач в такава ситуация е субективно.

От заключението на Химическа експертиза №68/2019 г. е видно, че в кръвната проба, иззета от трупа на Б.К. С. не се установи наличие на алкохол.

От заключението на Химическа експертиза №69/2019 г. е видно, че в пробата урина, иззета от трупа на Б.К. С. не се установи наличие на алкохол.

На досъдебното производство е изискана справка от Сектор „Пътна полиция“ при ОД на МВР гр.Шумен, от която се установява, че подс.С.С. е правоспособен водач с придобити категории С DE D CE AM B ТКТ. До момента на произшествието е бил наказван за нарушения на правилата на ЗДвП с 19 бр. влезли в сила наказателни постановления, последното от които от м.октомври 2016 г. Има издадени 13 бр. фишове за административни нарушения на чл.6, чл.70, чл.100, и чл.139 от ЗДвП.

Приложена е и справка за нарушител, от която се установява, че пострадалия Б.К. С. е правоспособен водач с придобити категории: A B C DE D CE AM ТКТ. До момента на произшествието е бил наказван за нарушения на правилата на ЗДвП с две влезли в сила наказателни постановления, като са му издавани и 3 бр. фишове за административни нарушения.

В хода на досъдебното производство е приложена справка с рег.№ 10582р/22.04.2019 г. на Районен център 112- Варна, от която се установява, че в 02:11 ч. на 05.04.2019 г. в РЦ112-Варна е прието обаждане от телефонен номер 0877170011, сигнала е регистриран и предаден в 02:14 г. на дежурен

ОДЧ при ОД на МВР- Шумен със съответен електронен картон. На същата дата в 03:50 ч. е прието обаждане от телефонен номер 0876012505, сигнала е регистриран и предаден в 03:54 ч. на дежурен ОДЧ при ОД на МВР-Шумен, на дежурен в ЦСМП -Шумен, на дежурен ОЦ при РД на ППЗН-Шумен и на дежурен Пътна инфраструктура със съответен електронен адрес. В 03:53 ч. в РЦ112-Варна е приет сигнал от телефонен номер 0887725934, който е регистриран и свързан с картоната по предходния сигнал. В 04:00 ч. на 05.04.2019 г. в РЦ112-Варна е приет сигнал от телефонен номер 0876012505, който е регистриран и свързан с картоната по сигнала в 03:50 ч.

Към материалите по делото са приложени и протоколи за технически оглед на МПС за установяване на техническото състояние на превозните средства, участвали в пътнотранспортното произшествие. От същите е видно, че т.а., „Волво ФХ12“ с рег.№ СА6228СН е технически изправен.

Превозно средство - полуремарке „Къогел СНЦО 24“ с рег.№ С6577ЕК е технически неизправно- деформиран преден мост в областта на лявото колело; счупени са габаритните С.и, стоп С.ите и пътепоказателите; деформирана е задната част на рамата; счупена е носещата конструкция на товарното отделение на полуремаркетото.

Товарен автомобил „МАН ТГХ“ с рег. № СВ0241МТ е технически неизправен - скъсани спирачни тръбопроводи; скъсано захващане на предния мост; деформирана е кормилната щанга. Скъсан е кормилния привод. Счупени са всички С.и. Кабината е отделена от рамата и е изцяло деформирана. Рамата е деформирана, горивните резервоари са деформирани и спукани. Спукано е седловото устройство на влекача.

Полуремарке „Катмерцилер КТМ“ с рег.№ СВ0194ЕА е технически неизправно - деформирана е предната част на корпуса и десните странични предпазни ланси. Наблюдават се и следи от протриване в асфалта по протежение на цялата дясна част на цистерната.

В протоколите е посочено, че огледите на превозните средства са извършени визуално на мястото на произшествието без използването на помощни и технически средства.

Видно от изложеното по-горе въззивната инстанция възприема идентична с установената от ШОС фактическа обстановка. Изложените фактически положения въззивният съд приема за установени въз основа на събраните по делото доказателства гласни и писмени доказателства и доказателствени средства, а именно: дадените на етапа на въззивното съдебно следствие обяснения от подсъдимия, показанията на разпитаните свидетели от окръжния съд и становища на вещите лица, както и прочетените на основание чл.282 от НПК заключения по назначените експертизи в досъдебното и съдебното производство; прочетените на основание чл.283 от НПК писмени доказателства и писмени доказателствени средства, имащи значение за разкриване на обективната истина по делото: протокол за оглед

на местопроизшествие, фотоалбум, скица на местопроизшествието, протоколи за химически експертизи за определяне на концентрация на алкохол в кръвта и урината, медицинска документация, удостоверение за наследници, справки за нарушения по ЗДвП и за съдимост.

Тук следва изрично да бъде подчертано становището на въззивната инстанция относно обясненията на подсъдимия С., дадени в хода на въззивното съдебно следствие. Това се налага предвид обстоятелството, че за първи път пред въззивния съд С. дава обяснения.

Съставът прецени, че обясненията на подсъдимия могат да бъдат ценени като източник на доказателства в частите им относно причината за преустановяване на движението на управлявания от него товарен автомобил, както и относно обстоятелството, че се е опитвал да отстрани повредата му и да потърси помощ от случайни граждани, преминаващи покрай него. Същото е становището на съда и относно твърдяното поставяне на т.нар. от подсъдимия „триъгълен знак“. В тези им части обясненията не са изолирани, а напротив се подкрепят от показанията на свид. В. и от огледния протокол, поради което и се кредитират с доверие от въззивния съд.

От друга страна, съставът обсъди и отхвърли обясненията на подсъдимия в частите, в които той описва мястото, на което е спрял т.а. – „след магистралата“, „плътно в дясно, в аварийното платно“, а по-късно „Няма лента, плътно в дясно на островчето. Там лентите остават свободни за движение“ и „Това е след магистралата. Спрях в аварийното платно, заштрихованото, до мантинелата. Не съм на пътното платно....заштриховано с бели ленти като островче“. В тези им части обясненията се опровергават от показанията на свид.В., както и от заключението на назначената в пода на съдебното следствие пред първоинстанционния съд САТЕ.

Същото е становището на съда и относно твърдяното включване на аварийните С.и на т.а.– установено е от показанията на свид.В., че спрелият т.а. е бил с включени габаритни С.и, а не с включени аварийни такива и именно това, заедно с поставения на около 20 м. зад т.а. /според свид.В./ светлоотразителен триъгълник са били причините свидетелят да се обади на тел.112 и да сигнализира за съществуваща опасност на пътя, тъй като габаритите създавали впечатление за движещо се МПС, а светлоотразителния триъгълник бил поставен близо до аварирания т.а., поради което и за свид.В. било много трудно да заобиколи спрелия т.а.

По отношение мястото на поставяне на светлоотразителния триъгълник подсъдимият не е сигурен дали го е поставил на 50 м или на 300 метра. От заключението на назначената в хода на съдебното следствие САТЕ се установява, че триъгълникът е бил поставен на около 35 м. зад аварирания т.а.

Нормално е подс.С. да отрича уличаващите го факти, с оглед позицията му по повдигнатото му обвинение. Тази версия на подсъдимия съдът приема за защитна, тъй като се опровергава от коментираните по-горе показания и

експертни становища. При обсъждане на обясненията на подсъдимия съдът несъмнено следва да вземе предвид, че те са както важен източник на доказателства, така и защитна теза, упражняването на която не е обвързано със задължение за разкриване на обективната истина.

Описаната по-горе фактическа обстановка правилно е възприета и установена от първоинстанционния съд, който в мотивите си съдът е направил пространен анализ на доказателствената съвкупност. При извършването на тази дейност не са допуснати необоснованост и погрешна оценка на доказателствения материал. Първостепенният съд е изложил мотивирани съображения по отношение кредитирането на доказателствените източници, като е изложил съображения кои от тях кредитира, в кои части не кредитира и защо. В тази връзка и оплакването на защитата на подсъдимия необоснованост се явява неоснователно, тъй като приетите за установени фактически изводи съответстват на събрания доказателствен материал.

Видно от мотивите на атакуваната присъда, първоинстанционният съд е подложил на задълбочен анализ доказателствените средства, като ги е изследвал, както поотделно, така и съпоставяйки ги с другите доказателствени източници. Правилно съдът е приел, че показанията на свидетелите Д. В., М.С., З.С., Д. С.Д., Д. С. Д. и на С. С. са последователни, логични, вътрешно непротиворечиви и кореспондиращи с другите доказателства, поради което ги е кредитирал с доверие.

Правилно първоинстанционният съд е кредитирал заключенията на вещите лица по назначените по делото експертизи като обосновани, пълни и компетентни и ги е съобразил при формиране на вътрешното си убеждение, с изключение заключението на САТЕ, изготвено от в.л. П., и то само в частта му относно изчислението на скоростта на т.а.“МАН“, съответно и изчислената опасна зона за спиране. Съдът е изложил убедителни мотиви защо в тази част не кредитира заключението на в.л. П., а кредитира това на САТЕ, допуснато от него в хода на съдебното следствие.

По възраженията на защитата:

По отношение оплакването за допуснато съществено процесуално нарушение от първоинстанционния съд, което да е ограничило правото на защита на подс.С.:

Наведеното оплакване е свързано с посочването в обвинителния акт на нарушенията от подсъдимия, според прокурора текстове от ЗДвП и по-специално чл.59а и чл.97, ал.4 от ЗДвП, за каквито липсва фактическо обвинение, което не е било констатирано от първоинстанционния съд в разпоредително заседание. Твърди се, че първоинстанционният съд е ръковолил процеса тенденциозно и предубедено, тъй като е позволил на прокурора да поправи своя пропуск в обвинителния акт чрез изменение на обвинението.

1. По отношение на фактическото обвинение:

В обстоятелствената част на обвинителния акт, прокурорът е посочил, че подсъдимият се движел, управлявайки т.а. „Волво“ с прикачено полуремарке по АМ“Хемус“ от гр.Девня, посока София, като на км.339 аварирал. Това станало в дясната лента на пътното платно посока София. Посочено е също, че подс.С. поставил на 35 м. зад прикаченото към т.а. полуремарке светлоотразителен триъгълник и оставил включени габаритните С.и.

Въззивният съд намира, че проверявания съд не е допуснал съществено нарушение на процесуалните правила, което да е ограничило правото на защита на подсъдимия по следните съображения:

Макар да е факт по делото, извършеното от прокурора изменение на обвинението не е било необходимо в конкретния случай, тъй като съобразно дадените задължителни указания с Тълкувателно решение 2/2016 г. на ОСНК на ВКС съдът е компетентен да даде правилната квалификация на нарушението, запълващо бланкетната норма на чл.343 от НК, когато в обстоятелствената част на обвинението са описани фактическите обстоятелства по извършването му.

В конкретния случай фактите са описани в обстоятелствената част – движението по автомагистрала, принудително спиране поради повреда и поставянето на светлоотразителен триъгълник на 35 м. зад повреденото ППС. Единствената промяна се изразява в замяната на нарушената норма от ЗДвП от чл.59а на чл.59. Това обаче е можел да стори и сам съдът при постановяване на присъдата, тъй като по същество фактите по делото, по които се е защитава подсъдимият, не са претърпели никаква промяна.

А твърдението, че липсва фактическо обвинение, съответстващо на нарушение по чл.97, ал.4 от ЗДвП е абсолютно неоснователно – такова е налично още в абзац втори на първа страница от обвинителния акт.

2.Несподелимо е застъпеното становище на защитата, че след като съдът е допуснал изменението на обвинението направено от прокурора, въпреки противопоставянето от страна на защитата, то той /съдът/ е предубеден и действа тенденциозно. Настоящата инстанция проверявайки изцяло всички материали от съдебното производство не съзря твърдяното тенденциозно поведение или проява на предубеденост от страна на съда, напротив процесът е бил воден според процесуалните правила.

Следващото твърдение на защитата на подсъдимия е, че местопроизшествието не се е случило на автомагистрала „Хемус“. За да се произнесе по това възражение съдът съобрази, че:

Автомагистралите са специално изградени и обозначени с пътен знак пътища. На път, обозначен като автомагистрала със съответния пътен знак, е разрешено движението само на автомобили и мотоциклети, чиято конструктивна максимална скорост надвишава 50 km/h. Движението на други пътни превозни средства, както и движението на пешеходци, воденето на

животни и навлизането на автомобили, теглещи пътни превозни средства с гъвкава връзка, е забранено.

Автомагистралите:

1. имат самостоятелни платна за движение във всяка посока с разделителна ивица между тях, като всяко платно е с най-малко две ленти за движение и със специална лента за аварийно спиране;
2. пресичането с други пътища, улици, железопътни и трамвайни линии е само на различни нива;
3. вливането и отливването на движението е само на определени места
4. нямат директни връзки към съседните прилежащи територии и т.н.

Видно от приложената на л.164 от ДП „схема на пътен участък на АМ“Хемус“ от км 338+700 до км 340+120“, от схемата на ПТП /л.93 от ДП/, както и от снимка № 44 от фотоалбума /л.28/ след т.нар. „островче“ отново следва лента за аварийно спиране, каквито има единствено на магистралите. ПТП е на км.339, а схемата обхваща от км 338+700, т.е. между мястото на удара и края на пътния участък, обхванат от приложената схема има поне още 300 м от трасето на автомагистралата.

Знак Д6 е поставен на връзка на пътен възел „Белокопитово“ – на отклонението за Русе, Букурещ и се отнася за пътя към Русе и Букурещ. До този извод съдът стигна съобразявайки разпоредбите на чл.107 от НАРЕДБА № 18/23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството. Съгласно ал.1 от посочения текст „Пътен знак Д6 "Край на автомагистрала" се използва за сигнализиране на мястото, от което престават да действат правилата за движение по автомагистрала; ал.2 - „За предварително сигнализиране пътен знак Д6 задължително се поставя на разстояние 1500 m преди края на автомагистралата, като това разстояние се указва с допълнителната табела Т1“, а съгласно ал.3 „Предварително сигнализиране по ал.2 не се извършва, когато пътният знак Д6 е поставен на връзка на пътен възел.

Или казано по друг начин – липсва знак, указващ „край на магистралата“ по пътя, по който се движел, респективно на който аварирал и спрял подсъдимия, т.е. това се е случило на АМ „Хемус“, както правилно е приел проверявания съд.

Пътните знаци Ж6 са със син фон, тъй като съгласно разпоредбата на чл.57, ал.2, т.1 от ППЗДвП указват, че следва път извън населено място. В конкретния случай безспорно между страните е, че пътят към Русе и Букурещ не е част от АМ“Хемус“, затова и знаците поставени да указват тази посока са със син фон.

А тъй нареченото от подсъдимия „островче“ всъщност е пътна маркировка „Коси успоредни линии“ М15 и съгласно чл.34 от Наредба № 2/17.01.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътна маркировка, издадена от министъра на регионалното развитие и благоустройството с нея се обозначават 1.площи,

забранени за движение на пътни превозни средства; 2. препятствия върху платното за движение и острови за разделяне и сливане (канализиране) на срещуположни и еднопосочни транспортни потоци, т.е. посочения участък не е лента за аварийно спиране.

След като на подсъдимия му се е наложило да спре през нощта, на автомагистралата, поради независещи от него обстоятелства /аварирането на т.а./, то е следвало да стори това върху лентата за аварийно спиране извън платното за движение, като сигнализира спряното ППС с предупредителен светлоотразителен триъгълник, поставен на минимум 100 метра от повреденото ППС, в пътната лента, заета от него и срещу посоката на движение на заобикалящите го ППС.

В конкретния случай, подсъдимият е поставил светлоотразителен триъгълник на около 35 метра зад прикаченото към от повредения т.а. полуремарке.

При отчитане на приетото от фактическа страна, съставът обсъди следното:

По отношение на допуснатите от подсъдимия нарушения на правилата за движение - въззивният съдебен състав споделя съображенията на ШОС, че подс.С. е нарушил правилата по чл.59, ал.1 от ЗДвП и по чл.97, ал.4 от ЗДвП. С преустановяване на движението си в дясната основна лента на платното за движение по АМ "Хемус" по посока гр. София и несигнализирането на спряното ППС с предупредителен светлоотразителен триъгълник, поставен на поне 100 м. или невключването на аварийните С.и, подсъдимият е нарушил правилото по чл.59, ал.1 от ЗДвП. Настъпила повреда на ППС го е принудила да спре, т.е. налице е и "независещо от него обстоятелство". Подсъдимият е имал нормативно позволената и реално съществуваща възможност да направи това върху лентата за аварийно спиране извън платното за движение, само на метри след мястото, на което той е спрял.

Подс.С. се е заел с установяване на повредата. За него било невъзможно сам да измести т. а., това налагало да бъдат взети мерките по чл.97, ал.4 от ЗДвП. Подсъдимият е бил длъжен да обозначи повреденото превозно средство с предупредителен светлоотразителен триъгълник, така че то да бъде забелязано навреме от водачите на приближаващите се пътни превозни средства на разстояние не по-малко от 100 метра. Факт е, че подс.С. е поставил такъв триъгълник, но не на необходимото разстояние зад аварирания т.а. и полуремаркетото, както и че не е включил аварийните С.и. Ето защо подсъдимият е нарушил своите задължения и по този текст на закона.

Пострадалият водач Б. С., управлявал т.а. „МАН“ с рег. № СВ0241МТ с полуремарке рег. № СВ0194ЕА в дясната лента за движение по посока София не е възприел своевременно аварирания т.а. и не предприел никакви действия, за да го заобиколи или да спре и се блъснал в повредения т.а., при което е загинал.

Правно значими за наказателната отговорност на подсъдимия са само нарушенията, които се намират в причинно-следствена връзка с вредоносния резултат, без които последният не би настъпил. В случая специалните правила за движение визирани в чл.59, ал.1 и чл.97, ал.4 от ЗДвП, нарушени от подс.С. са в причинна връзка със съставомерните последици и тяхното нарушение обуславя отговорност по чл.343 НК. Налице е съставомерния престъпен резултат–причиняване смъртта на Б. С., в следствие на причинените от ПТП травматични увреждания, несъвместими с човешкия живот.

Причинно-следствената връзка се установява от събраните по делото доказателства и най-вече от изготвените СМЕ и САТЕ и гласните доказателствени средства.

От субективна страна деянието е извършено при форма на вина-небрежност /несъзнавана непредпазливост/ по смисъла на чл.11, ал.3, предл. първо от НК. Подсъдимия не е предвиждал настъпването на обществените опасни последици, но е могъл и е бил длъжен да ги предвиди.

Несъобразяването от страна на подсъдимия с нормата на чл.97, ал.5 от ЗДвП „Като допълнителен сигнал за обозначаване на повредено пътно превозно средство може да се използва включването на аварийен сигнал или габаритни С.и“ не е в причинно-следствена връзка с настъпилия резултат, тъй като законодателят е използвал думата „може“. Т.е. преценката дали да се включи аварийния сигнал като допълнителен такъв, е предоставена на водача на повреденото ППС, поради което и тази норма /чл.97, ал.5 от ЗДвП/ няма задължителен характер, респективно не е съставомерно несъобразяването с първата част от нейната препоръка, а е установено, че габаритните С.и са били включени.

Поради това по отношение нарушението на чл.97, ал.5 от ЗДвП подсъдимият е следвало да бъде оправдан, в който смисъл въззивният съд следва да измени присъдата. А несъобразяването с препоръката на тази норма, следва да се отчете при индивидуализация на наказанието, тъй като подсъдимият е дългогодишен водач на МПС и неминуемо има опита и способността да прецени кога именно се налага да бъдат включени аварийните С.и. Според настоящият състав обстоятелствата /нощно време, на автомагистрала, ППС заемащо активната лента за движение/ са налагали тези С.и да бъдат включени. Тези обстоятелства са останали недооценени от подсъдимия през инкриминираната нощ.

При извършената служебна проверка на съдебния акт, въззивната инстанция констатира, че неправилно в диспозитива на присъдата са изписани нарушенията на чл.20, ал.1 и ал.2 от ЗДвП, допуснати от пострадалия С.. Мястото за обсъждане поведението на пострадалия като водач на ППС, дали то нарушава или не правила за движение по пътищата, е в мотивите към присъдата – както в частта относно установената фактическа обстановка, така и при правните изводи, където следва да се коментира дали с това си поведение пострадалият е допринесъл за настъпване на съставомерния резултат, а и при индивидуализация на наказанието ако се приеме, че е налице такова допринасяне. Защото последното следва да се отчита при отмерване на размера на наказанията, които се налагат на подсъдимото лице. Както в диспозитива на присъдата не се отразяват всички смекчаващи и отегчаващи обстоятелства, така и съпричиняването от страна на пострадалия няма място там.

Преди да се занимае с оплакванията на частния обвинител З.С., чрез адв.Б. за несправедливост на наложените наказания, въззивният съд дължи отговор на още едно възражение на защитата - за недопустимост на въззивната жалба на З.С.. За да се произнесе на възраженията на защитата, съдът съобрази, че :

1. Предвидените наказание за престъплението по чл.343, ал.1, б.“в“ НК е лишаване от свобода за срок от две до шест години, както и лишаване от права по чл.343г от НК.

2. В хода на съдебните прения пред първоинстанционния съд, повереникът на ч.обвинител Здр.С., адв.Караколев пледирал за налагане на наказание лишаване от свобода около средния размер, а за наказанието по чл.343г от НК – в максимален, т.е. претендиран от повереника размер на наказанието лишаване от свобода е около четири години, а на лишаването от право да управлява МПС за срок около 7 години, предвид разпоредбата на чл.49, ал.2 от НК.

3. Във въззивната жалба на повереника на частния обвинител З.С. е направено искане за увеличаване размера на наложените наказания лишаване от свобода и лишаване от права до максималния предвиден размер в НК.

Искането за увеличаване на наказанието лишаване от свобода до максималния предвиден в чл.343, ал.1, б.“в“ от НК срок е недопустимо, съгласно нормата на чл.318, ал.4 от НПК, тъй като такова не е било поискано пред първоинстанционния съд, но е допустимо искането до размера, претендиран пред първоинстанционния съд, тъй като определеният от ШОС размер на лишаването от свобода е под този искан от частното обвинение размер.

Допустимо е и искането за завишаване до максималния срок на

наказанието по чл.343г от НК, тъй като такава е била позицията на частното обвинение и пред ШОС.

При определяне на наказанията, обсъждайки всички относими към отговорността обстоятелства, първоинстанционният съд е преценил, че е налице превес на смекчаващите такива. Правилно ШОС е отчел като отегчаващи обстоятелства предходните нарушения на правилата за движение, за които подсъдимият е бил надлежно санкциониран, независимо от изминалото време, тъй като същите сочат на завишена обществена опасност на дееца в качеството му на водач на МПС, а към смекчаващите действително следва да се отнесат съпричиняването на резултата от страна на пострадалия, чистото съдебно минало и трудовата ангажираност. Като отегчаващо следва да се отчете коментираното по-горе несъобразяване с препоръката на чл.97, ал.5 от ЗДвП.

При това положение, независимо от горната корекция, правилно е преценено, че следва да се наложи наказание в минималния предвиден в разпоредбата на чл.343, ал.1, б.„в“, предл.1^{-во} от НК /от две до шест години/, а именно - от две години лишаване от свобода, отложено, на основание чл.66, ал.1 от НК - поради горните причини, които не налагат непременно изолирането на подсъдимия от близките му и обществото изобщо, за изпитателен срок от три години и шест месеца - срок, който в значителна степен отговаря на изискванията на чл.36 от НК.

В тази връзка, ВАпС намира, че не може да се сподели искането на частното обвинение за увеличаване на срока му, тъй като, предвид съображенията, изложени по-горе при индивидуализацията на наказанието, такава засилена репресия, независимо от актуалните към настоящия момент обществени настроения и очаквания в този смисъл, при един с нищо неотличаващ се случай на непредпазливост, би била прекомерна.

Съставът на ВАпС намира, че така определено наказание на подс.С. правилно отчита степента на обществена опасност на стореното от него, както и че ще изпълни целите на генералната и специалната превенции.

Въззивният съд не установи да са налице условията за намаляване на това наказание, тъй като евентуалното му редуциране би поставило в опасност постигането на специалната превенция, а и не би допринесло за постигане на генералната превенция. Поради това не се налага да се намали, каквото е искането на защитата.

По изложените съображения въззивната инстанция не споделя виждането на защитата за наличие на някакви обстоятелства, които да обосновават допълнително смекчаване на наказателната репресия.

Адекватно е определен и размера на кумулативно предвиденото наказание лишаване от право да се управлява МПС за срок от три години и

шест месеца, който, с оглед превъзпитателното и предупредителното си въздействие, в задоволителна степен ще гарантира сигурността на останалите участници в движението.

Предвид изложеното, искането на защитата на подсъдимия С., формулирано във въззивната жалба за намаляване размерите на наложените наказания, както и това на частния обвинител З.С. за увеличаване размерите на наложените наказания, са неоснователни и следва да бъдат оставени без уважение.

Първоинстанционният съд се е произнесъл относно веществените доказателства по делото, което въззивният съд намира за правилно.

Съобразно нормата на чл.189 от НПК в тежест на подсъдимия правилно са били възложени направените разноси по делото.

С оглед на изложеното и на основание чл.337, ал.1, т.2 и чл.338 от НПК, Варненският апелативен съд

РЕШИ:

ИЗМЕНЯ присъда № 260001, постановена на 29.01.2021 г. по НОХД № 19/2020 г. от Окръжен съд, гр.Шумен в наказателно-осъдителната ѝ част, като

ОПРАВДАВА подс.С. да е нарушил правилото за движение по пътищата чл.97, ал.5 от ЗДвП от ЗДвП.

ПОТВЪРЖДАВА присъдата в останалата ѝ част.

Решението може да бъде обжалвано и протестирано в 15 дневен срок от съобщаването му пред ВКС на РБ.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____