

РЕШЕНИЕ

№ 177

гр. Пловдив, 05.12.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД – ПЛОВДИВ, 1-ВИ НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ, в публично заседание на тринадесети октомври през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Христо Ив. Крачолов

Членове: Иван Хр. Ранчев

Веселин Г. Ганев

при участието на секретаря Нина Б. Стоянова
в присъствието на прокурора С. М. Л.
като разглежда докладваното от Христо Ив. Крачолов Въззивно наказателно дело от общ характер № 20225000600332 по описа за 2022 година

за да се произнесе взе предвид следното:

Производство по реда на гл. 21 НПК.

С присъда № 11/28. 06. 2022 г., постановена по НОХД № 108/2022 г., Кърджалийският окръжен съд е ПРИЗНАЛ подс. З. И. Б. за ВИНОВНА в това, че на 04.08.2020 г. на общински път KRZ 2225 в района на км 0+600 метра по посока на движение от с. Л., община К., към гр. К., при управление на моторно превозно средство - лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № ****, е нарушила правилата за движение - чл. 20 ал. 1 и чл. 77 ЗДвП и по непредпазливост причинила смъртта на А.А.К., настъпила на 10.08.2020 г., като след деянието подсъдимата е направила всичко зависещо от нея за оказване помощ на пострадалия, поради което и на основание чл. 343а, ал.1, б.„б“, във вр. с чл.343, ал.1, б.„в“, предл.1, във вр. с чл.342 ал. 1, във вр. с чл. 58а ал.1 от НК я е ОСЪДИЛ на ОСЕМ МЕСЕЦА ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА, като я е ОПРАВДАЛ по първоначално повдигнатото ѝ обвинение по чл. 343 ал.1 б. „в“ предл. 1, във вр. с чл. 342 ал.1 от НК.

На основание чл. 66 ал.1 от НК съдът е ОТЛОЖИЛ изпълнението на наложеното наказание лишаване от свобода за срок от ТРИ ГОДИНИ, считано от влизане на присъдата в сила.

На основание чл. 343г, във вр. с чл. 37 т. 7 от НК е НАЛОЖИЛ на подсъдимата З. И. Б., със снета по делото самоличност, наказание ЛИШАВАНЕ ОТ ПРАВО ДА УПРАВЛЯВА МПС за срок от ЕДНА ГОДИНА И ШЕСТ МЕСЕЦА.

Съдът се е произнесъл по приложените веществени доказателства и направените по делото разноси.

Недоволни от така постановения съдебен акт са останали. частните обвинители, които го обжалват, чрез своя повереник, с искане за осъждане на подсъдимата по първоначалното обвинение по внесения от прокуратурата обвинител акт. Като алтернативна позиция се поддържа становище за увеличаване размера на наложените наказания.

Подсъдимата лично и чрез своя защитник счита, че присъдата следва да бъде потвърдена.

Прокурорът даде заключение, че жалбата е неоснователна и следва да се остави без уважение, а обжалваната присъда да бъде потвърдена като правилна, обоснована и законосъобразна.

Пловдивският апелативен съд, след като се запозна със събраните по делото доказателства, преценени поотделно и в тяхната съвкупност и във връзка с направените оплаквания в жалбата, намира и приема за установено следното:

ЖАЛБАТА Е ОСНОВАТЕЛНА.

За да постанови атакуваната присъда, Кърджалийският окръжен съд е приел за безспорно установено от фактическа страна, че подс. З. Б. е правоспособен водач с категории В и М - свидетелство за управление на МПС № *****, от ОД МВР – К.. Не е санкционирана с фишове и наказателни постановления за извършени нарушения на ЗДвП.

На 04.08.2020 г. около 07.30 часа на общински път KRZ 2225 в района на км 0+600 метра по посока на движение от с. Л., община К. към гр. К., в землището на с. З., община К., подс. З. Б. управлявала собствения си лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № ****, на прав участък, без неравности, със скорост от 41,65 км/час. Платното за движение било с две пътни ленти, по една във всяка посока.

В автомобила на предната дясна седалка пътувала св. А.Х.Б., а на

задната - двете им деца. На пътя нямало хоризонтална маркировка, пешеходни пътеки или преходи, нито пътни знаци и светофарни колони, както и спиркови джобове. Пътното платно било асфалтобетонов тип, с едрозърнест асфалт, в краищата с множество отлагания на пясък и наноси. Вляво имало отбивка за бившия ДАП, а вдясно - отбивка към лозя. След отбивките, от двете страни теренът бил озеленен с треви, дървета и храсти. На пътя нямало препятствия, ограничаващи видимостта или налагащи ограничения в движението. Слънчевото осветяване било насреща, с отклонение наляво от посоката изток на 14 градуса, почти директно по средата на предното панорамно стъкло на автомобила, управляван от подс. З. Б., с наклон спрямо оста на пътя от 11-12 градуса. Това предизвиквало силно заслепяване на пътуващите на предните седалки на автомобила, вкл. на водача подс. З. Б.. При наличие на такова директно слънцегреене, същото предизвиквало силно намаляване до изключване на видимостта на водача.

По същото време, на платното за движение и в същата лента за движение, пред управлявания от подс. З. Б. лек автомобил А.К. от с. З., община К. управлявал със скорост от 15,00 км/час нерегистриран по чл. 140 ал. 1 от ЗДВП електрическа инвалидна количка „М.“. Траекториите на движение и успоредни и скутерът попадал в габаритите на автомобила.

Подсъдимата имала пряка видимост към скутера на разстояние повече от 100 метра от скутера, когато автомобилът ѝ се намирал 156,35 метра назад от мястото на удара и в момента от време 13,51 секунди преди удара. Тя не контролирала непрекъснато управляваното от нея МПС. Освен това, при заслепяването от насрещното слънцестоене, подс. З. Б. не намалила скоростта, не спряла движението на автомобила си до получаване на видимост и не забелязала движещия се пред нея по посока на движение от с. Л., община К. към гр. К. А.К..

Опасността от техническа гледна точка за водача З. Б. възникнала в момента, в който електрическият скутер е попаднал в опасната зона за спиране /с дължина 22,41 метра/ пред автомобила ѝ, 3,03 секунди преди удара, като към този момент лекият ѝ автомобил бил на разстояние 35,04 метра назад от мястото на удара, а скутерът бил на разстояние 12,63 метра от мястото на удара.

Подсъдимата З. Б. ударила задната лява част на скутера с предна дясна

част на автомобила си със скорост от 41,65 км/час. От придаденото ускорение скутерът се завъртял във вертикалната равнина надясно, ударил се във фара и предната част на предния десен калник, като се завъртял около масовия си център по посока на часовниковата стрелка, а задното му ляво колело оставило следа от приплъзване по асфалта. Така след удара от автомобила водачът на скутера А.К. контактувал с фара и калника и бил изхвърлен от скутера, падайки вдясно от него, като се претърколил и плъзгал по асфалта. А.К. паднал на 31,70 метра от приетата мерна линия /прекарана през ориентира - крайпътна чешма, намираща се вдясно, считано по посока на огледа, на 8.00 метра от десния ръб на асфалта, перпендикулярно на оста на пътното платно /при огледа, считано по посока, обратна на огледа, и на 0,30 метра от базовата линия/, прекарана по десния ръб на асфалта, считано по приетата посока на огледа, успоредно на оста на пътя/на асфалта. Самият скутер се разпаднал на части, като задната му част - платформа със седалка, облегалка и две колела - била отхвърлена напред и излетяла на 11,00 метра напред, а предната му част, контактувайки с предния десен калник на автомобила, била изхвърлена на 7,10 метра в зелената площ след канавката, като акумулаторите изпаднали и били разпилени в началото на отбивката за лозята.

Мястото на удара между лекия автомобил и ел. скутера се намира в мислената дясна лента за движение /тази в посока К./ на път KRZ 2225 в района на км 0+600 метра. Координатите му са на разстояние Ху-32,00 метра от мерната линия по посока, обратна на огледа на местопроизшествието, мерено успоредно на оста на пътя, и на Уу-1,60 метра от базовата линия на пътното платно, мерено перпендикулярно на оста на пътя.

След удара св. А.Б. казала на подс. З. Б. да спре автомобила, тъй като ударила нещо на пътя. Подсъдимата установила автомобила си на 32,50 метра от мястото на удара.

Предната дясна странична част на лекия автомобил била деформирана, счупена била дясната решетка в облицовката на предната му броня, счупени били десният му фар и мигач, деформиран бил предният му десен калник, спукана била предната му дясна гума. Електрическият скутер бил разделен на две части, рамата му била разчленена, със счупен капак на корпуса на електродвигателя, счупено управляващо устройство, с изпаднали и хаотично

пръснати акумулаторни батерии.

След като спряла движението на автомобила, подс. З. Б. погледнала назад и видяла, че на земята с гръб към нея седял пострадалият. Същият бил в съзнание и имал кръв по главата. Тя отишла при него и го попитала как е и дали има нужда от помощ. Дала му вода, като му казала да не става, докато дойде Бърза помощ.

Малко след удара св. М.Д. управлявал автомобил от с. В., община К., към с. З., община К.. Спрял автомобила, като св. А. Б. и подс. З. Б. го помолили да се обади на Спешна помощ. Той позвънил в 07:32:04 часа на телефон 112 и съобщил за нуждаещия се от помощ. След около 10 минути на мястото пристигнали екип на ФСМП - К. и оказал първа помощ на А.К., който бил седнал на пътното платно. Същият бил адекватен и в съзнание, с охлузни рани по главата, ръцете и краката.

На мястото пристигнали. и полицаите от РУ МВР - К. св. В.Г. и св. К.К., които извършили проверка на двамата водачи за употреба на алкохол с техническо средство „Д.“, като резултатът и на двамата водачи бил отрицателен.

А.К. бил транспортиран в ЦСМП - К. и настанен за лечение в МБАЛ „Д-р А.Д.“, с диагноза „счупена фибула на лява подбедрица“. Докато бил в болницата, подс. З. Б. се интересувала от състоянието му, като отишла в болницата да го посети.

В резултат на удара получил тежка съчетана черепно-мозъчна, шийна и гръдна травма, усложнила се с аспирационна пневмония, довели до остра дихателна и сърдечно-съдова слабост със смъртен изход. Починал на 10.08.2020 г. в МБАЛ „Д-р А.Д.“ в гр. К..

Според съдебномедицинска експертиза на труп № 32/2020 г., по тялото на А.К. са установени: съчетана черепно-мозъчна, шийна, гръдна травма и травма на крайниците; контузия на малкия мозък; вътремозъчни кръвоизливи в областта на Варолиевия мост; оток на мозъка; пълно разкъсване на междупрешления диск между шести и седми шиен прешлен; двустранна аспирационна пневмония; кръвоизлив в лявата половина на гръдната кухина в количество около 500 мл. и в дясната ѝ половина в количество около 400 мл.; кръвонасядания на гълтача и на мускулатурата на задната стена на ларинкса; разкъсно-контузни рани и охлузване на кожата на дясната ушна мида и

лицето; кръвонасядания и разкъсно-контузни рани на крайниците; счупване на левия малък пищял; счупване на тилната кост на черепа; кръвопропиване на меките тъкани около гръдните прешлени.

Според вещите лица, смъртта на А.К. се дължи на тежката съчетана травма - черепно-мозъчна, шийна и гръдна, която се е усложнила с аспирационна пневмония /причинно свързана с травмата/ и довели до остра дихателна и сърдечно-съдова слабост със смъртен изход. Оценката на тежестта на черепномозъчната и шийната травма дава основание на експертите да приемат, че смъртта е била неизбежна. Всички описани травматични увреждания са причинени по механизма на удар с твърд или върху твърд тъп предмет и е напълно възможно и вероятно да са получени при описаните в документите обстоятелства, а именно при опосредствано блъскане на возещия се в електрическа инвалидна количка А.К., като количката била блъсната от лек автомобил. Според съдебните лекари, всички травматични увреждания са причинно свързани с претърпяната при ПТП травма.

Според първоначалната съдебна автотехническа и оценителна експертиза, лек автомобил „О. З.“ с рег. № ****, управляван от З. Б., се е движил по път KRZ 2225 в района на км 0+600 метра по посока на движение от с. Л., община К., към гр. К.; електрически скутер „М.“, с номер на рама *****, управляван от А.К. - в попятната на управлявания от подс. З. Б. посока, пред нейния автомобил. В района на км 0+600 З. Б. загубила контрол над пътната обстановка пред автомобила. Скутерът попаднал в габаритите на автомобила и последният го ударил с предната си дясна част в задната лява част. От придаденото ускорение скутерът се завъртял във вертикалната равнина надясно, ударил се във фара и предната част на предния десен калник. Същевременно, скутерът се завъртял във вертикалната равнина надясно, ударил се във фара и предната част на предния десен калник. Завъртял се около масовия си център по посока на часовниковата стрелка. Така след удара от автомобила А.К. контактувал с фара и калника и е бил изхвърлен от скутера, падайки вдясно от него. Самият скутер се е разпаднал на части, задната е отхвърлена напред, предната, контактувайки с предния десен калник - в зелената площ след канавката. Лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № ****, е спрял в положението, открит след ПТП, на разстояние 1,6 пъти по-голямо от дължината на „опасната зона за спиране“

пред него.

Причината за настъпване на процесното ПТП е загубата на контрол над пътната обстановка пред автомобила от страна на водача на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № ****.

Лекият автомобил и ел. скутер са се движили попътно в мислената дясна пътна лента, л.а. е застигал скутера. Траекториите на движение на масовите им центрове са били успоредни и отстоящи една от друга на разстояние 1,00 метър. Видно от схемата, при такова движение ел. скутерът е попадал в габаритите на автомобила.

Мястото на удара между лекия автомобил и ел. скутера се намира в мислената дясна лента за движение /тази в посока К./ на път KRZ 2225 в района на км 0+600 метра. Координатите му са на разстояние Ху-32,00 метра от МЛ /мерна линия/ по посока, обратна на огледа /мерено успоредно на оста на пътя/ и на Уу-1,60 метра от базовата линия на пътното платно /мерено перпендикулярно на оста на пътя/.

Скоростите на движение на автомобила и на ел. скутера са били:

На лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № ****, преди и в момента на удара - 41,65 км/час.

На ел. скутер „М.“, с номер на рама ***** - в момента на удара и преди него - 15,00 км/час.

Дължините на „опасните зони“ пред всеки от участниците в ПТП са:

- на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № **** - 22,41 метра.
- на ел. скутер „М.“, с номер на рама ***** - 4,44 метра.

Водачите на ППС, участвали в процесното ПТП, са имали/нямали следните възможности за предотвратяване на ПТП:

- използване на спирачните уредби.

Ако от най-ранния момент на възникване на „опасността“ водачът на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № **** аварийно задейства спирачната уредба, е можела да предотврати ПТП, т.е. скутерът не е попадал още в „опасната зона“ пред автомобила ѝ.

Ако след момента на възникване на „опасността“ водачът на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № **** аварийно задейства

спирачната уредба, няма да може да предотврати ПТП, т.е. скутерът вече с попадал в „опасната зона“ пред автомобила ѝ.

Водачът на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № **** е следвало да упражнява непрекъснат контрол над пътната обстановка пред автомобила. В конкретната пътна ситуация е загубила такъв над нея. Ако това е станало поради заслепяване от слънцето, е следвало да намали скоростта или спре до получаване на видимост. Водачът А.К. се е движил в дясната част на пътното платно. Имал е възможност да завие надясно и да излезе извън обхвата на габаритите на приближаващия го отзад автомобил.

Преди удара между ППС, участва. в настоящото ПТП, не е имало отклоняване наляво на ел. скутера по посоката му на движение. Не е имало напускане на мислената му лента за движение и навлизане в мислената лява лента за движение.

Подсъдимата З. Б. при управляване на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № **** е застигала движещото се пред нея друго ППС - ел. скутер, управляван от А.К., от задната му страна. В началото разстоянието е било достатъчно, за да може да избегне удара в него, когато то намали скоростта си или спре рязко. При попадане на скутера в „опасната зона“ пред автомобила ѝ, тя вече е загубила контрол над пътната обстановка пред него и разстоянието не е било достатъчно, за да избегне удряне в него, когато то намали скоростта си или спре рязко.

Не е имало зрителни прегради или други препятствия, които са пречили на А.К. да възприеме изпреварващия го автомобил.

Електрически скутер „М.“, с номер на рама *****, е МПС от категория L6e-BP - превозното средство е леко, четириколесно, с повишена маневреност, основно проектирано за превоз на пътници и е предназначено за движение и по пътища, отворени за обществено ползване. Същият подлежи на регистрация съгласно чл. 140 ал. 1 от ЗДвП. Не попада в обхвата на чл. 1 ал. 4 от Наредба I-45 на МВР. Същият попада в категорията на мотопедите и за управлението му по пътищата, отворени за обществено ползване, водачът следва да притежава СУМПС най-малко от категория „М“.

Според допълнителната съдебна автотехническа експертиза, при движение по път KRZ 2225 в района на местопроизшествието, с посока към К., слънчевото осветяване е почти директно /отклонение наляво от посоката

изток на 14 градуса/ в предното стъкло, с наклон спрямо оста на пътя от 11-12 градуса. Това предизвиква силно заслепяване на пътуващите на предните седалки на автомобила, респективно на водача З. Б.. Ако предното челно стъкло е било зацапано/запрашено, при наличие на такова директно слънцегреене, същото е предизвикало силно намаляване до изключване на видимостта на водача. Частично тя би могла да се възвърне чрез пускане на сенника. За да се избегне ПТП, от техническа гледна точка водачът следва да предприеме действия, които не допускат попадането на инвалидната количка в габаритите на автомобила - силно редуциране на скоростта на движение на автомобила до стойности, при които видимостта би се възвърнала, или спиране.

Ако от най-ранния момент на възникване на „опасността“ водачът на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № **** аварийно задейства спирачната уредба, е можела да предотврати ПТП, т.е. скутерът не е попадал още в „опасната зона“ пред автомобила й.

Ако след момента на възникване на „опасността“ водачът на лек автомобил марка „О.“ модел „З.“ с рег. № **** аварийно задейства спирачната уредба, няма да може да предотврати ПТП, т.е. скутерът вече е попадал в „опасната зона“ пред автомобила й.

Водачът на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № **** е имал възможност да завие наляво, за да не попадне скутерът в габаритите на автомобила й, тя е можела да предотврати ПТП.

Завоят надясно е нецелесъобразен за нея и тя няма да може да предотврати настъпването на ПТП.

Водачът на лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № **** З. Б. е загубила контрол над пътната обстановка пред автомобила. Затова горните две възможности са чисто хипотетични за подобни маневри „завой наляво“ и „завой надясно“.

Описаната по-горе фактическа обстановка е установена след внимателен и задълбочен анализ на събраните по делото доказателства. Правилен е изводът на съда, че направените самопризнания от подсъдимата се подкрепят от показанията на свидетелите А.Б., В.Г., К.К. и М.Д., които са възприели действията на подсъдимата по време и след произшествието, а двамата полицейски служители са пристигнали. там и са възприели

поведението на подсъдимата и местоположението на автомобилите, след като свидетелят М.Д. се е обадил на телефон 112. Показанията на свидетелите, освен това, съответстват и на обясненията, дадени от подсъдимата /л. 289 ДП/.

Посочените гласни доказателства с основание са били кредитирани от първоинстанционния съд, тъй като същите са логични, последователни и освен това съответстват на протокола за оглед на местопроезшествие, заключенията на компетентните вещи лица, писмо от РЦ 112, ведно с диск, констативния протокол за ПТП, писмото от астрономическа обсерватория „С.“ - гр. К. и останалите писмени доказателства, приложени по делото.

Предвид безспорно установената фактическа обстановка, Кърджалийският окръжен съд напълно законосъобразно е преценил, че в случая подс. З. К. е осъществила от обективна и субективна страна съставомерните признаци на деянието, визирано в чл. 343а ал.1 б. „б“, във вр. с чл. 343 ал.1 б. „в“ предл. 1, във вр. с чл. 342 ал. 1, във вр. с чл. 58а ал.1 от НК, понеже на 04.08.2020 г. на общински път KRZ 2225 в района на км 0+600 метра по посока на движение от с. Л., община К., към гр. К. при управление на моторно превозно средство - лек автомобил марка „О.“, модел „З.“, с рег. № ****, е нарушила правилата за движение - чл. 20 ал. 1 и чл. 77 ЗДвП и по непредпазливост причинила смъртта на А.А.К., настъпила на 10.08.2020 г., като след деянието подсъдимата е направила всичко зависещо от нея за оказване помощ на пострадалия.

От субективна страна престъплението е извършено по непредпазливост. Подсъдимата не е предвиждала настъпването на общественноопасните последици, но е била длъжна и е могла да ги предвиди.

Не може да се сподели доводът във въззивната жалба, че следва да се приеме, че в случая подсъдимата е извършила деянието от субективна страна при условията на самонадеяност. Първо, защото по делото не са установени никакви факти, които да водят до извод, че деянието е извършено при тази форма на непредпазливостта. Второ, самата прокуратура е приела, че произшествието е извършено от субективна страна при форма на непредпазливост-небрежност, а с оглед разпоредбата на чл. 78 ал. 1 НПК, частният обвинител единствено може да поддържа обвинението наред с прокурора.

Законосъобразно е преценено от първоинстанционния съд, че в случая е

нарушена разпоредбата на чл. 20 ал. 1 ЗДвП, тъй като подсъдимата З. К. не е контролирала непрекъснато превозното средство, което управлява.

Контролът на моторното превозно средство обхваща редица действия на водача. Освен техническото състояние, той е свързан и с положението му спрямо останалите участници в движението по време на собственото му движение или когато е в покой, включително положението му спрямо пътя и терена. Този контрол е непрекъснат и обхваща времето, през което превозното средство е под управлението на водача, от момента, в който той поеме управлението на превозното средство, до момента, в който го преустанови, и е длъжен да го контролира непрекъснато и във всяко отношение.

Също законосъобразно е преценено, че второто нарушение, което е допуснато в пряка причинна връзка с настъпилия съставомерен резултат, е по чл. 77 ЗДвП. Категорично е установено, включително от самопризнанията на подсъдимата, от справката от астрономическата обсерватория и от първоначалната и допълнителна автотехническа експертиза, че при управление на моторното превозно средство подсъдимата е била заслепена от слънцето и не е изпълнила задълженията си, в този случай да намали скоростта и при необходимост да спре. Въпреки намалената видимост, не е спряла, поради което вдясно на платното за движение не е забелязала движещия се пред нея по посока на движение пострадал А.К., управляващ електрически скутер, и е блъснала задната лява част на скутера с предната дясна част на управлявания от нея автомобил.

Не може да бъде споделен доводът, който се развива във въззивната жалба от частното обвинение, че неправилно първоинстанционният съд е преквалифицирал деянието под привилегирвания състав на чл. 343а ал. 1 б. „Б“, вр. чл. 343 ал.1 б. „В“ пред.1 вр. чл. 342 ал. 1 от НК, тъй като подсъдимата З. Б. не е оказала помощ на пострадалия.

По време на досъдебното производство подсъдимата е дала обяснения, в които подробно е разяснила механизма на станалото пътно произшествие. В тях тя е заявила, че след пътнотранспортното произшествие и спирането ѝ след удара веднага се е отправила към пострадалия, попитала го е как е и дали има нужда от помощ. Помолила го е да не става, докато дойде линейка, дала му е вода и е помолила непознат, преминаващ с друг автомобил, да се обади

веднага на Бърза помощ и на полиция. Автомобилът на Бърза помощ е стигнал около 5 мин. след инцидента, отзовавайки се именно на това повикване.

В същата насока са показанията на свидетелката А.Б. /л. 29 ДП/. Тя е заявила, че след удара в предната дясна част на автомобила подсъдимата веднага е спряла, погледнала назад и видяла, че на около на 15 метра има човек, седнал на платното. Слезли от автомобила и се отправили към въпросния човек. пострадалият бил в съзнание и седнал на земята. В този момент преминал мъж с друг автомобил и те го помолили да се обади на Бърза помощ. От показанията на тази свидетелка се установява, че в този момент пострадалият не се е оплакал и дори питал къде е другата му обувка.

В хода на досъдебното производство е разпитан и св. М.Д. /л. 33 ДП/. От неговите показания също се потвърждава тезата на подсъдимата, която тя е представила в своите обяснения. Свидетелят Д. заявил, че, пътувайки във въпросния участък, видял на пътното платно да седи човек и по лицето му да се стича кръв. Той спрял, установил, че човекът е жив и в същото време към него притичала млада жена, която с мимики и жестове му обяснила да повика помощ, защото той не разбирал турски. Веднага от личния си телефон съобщил на 112 и след като се уверил, че пострадалият е жив, потеглил.

От всички тези доказателствени източници може да се направи извод, че подсъдимата З. Б. действително е оказала помощ на пострадалия, с оглед възможностите, които е имала към този момент, и действията ѝ обективно са били насочени към спасяване на живота му.

Водачът на моторно превозно средство отговаря при намалена отговорност, ако след причиняването на предвидените в закона вредни последици окаже необходимата помощ на пострадалото лице за спасяване на неговия живот. Помощта е необходима, ако пострадалият се е нуждал от нея и извършените от дееца действия са съдействали за спасяване на живота. Без значение е какви са подбудите на дееца да окаже помощ и дали това е станало в присъствието на други лица, защото в тези случаи се касае за една хуманна проява към пострадалото лице, които законът поощрява. /Р 276-72-III н.о./.

В конкретния случай, предвид обстановката след настъпване на пътнотранспортното произшествие, това са били максималните действия, които подсъдимата е могла да извърши за оказване помощ на пострадалия.

Поради това и доводът, че неправилно деянието е било преквалифицирано, не може да бъде възприет.

Не може да бъде споделено и възражението на защитата, че наложеното наказание на подсъдимата З. Б. е явно несправедливо.

Кърджалийският окръжен съд е нанализираламали внимателно всички смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства. С основание е приел, че като смекчаващо отговорността обстоятелство по отношение на З. Б. следва да бъдат отчетени чистото й съдебно минало, добрите характеристични данни и искреното съжаление за стореното. Отчетен е и характерът и тежестта на допуснатите нарушения на правилата за движение по пътищата, а така също трудовата й ангажираност, семейното и социално положение. Коректно е отчетена и голямата степен на съпричиняване за настъпване на пътнотранспортното произшествие от страна на пострадалия А.К.. Действително той е управлявал нерегистрирано превозно средство, без да се съобрази с нормата на чл. 140 ал. 1 от ЗДвП. За да се движи във въпросния участък, пострадалият е следвало да притежава минимум категория М, а също така и превозното средство е следвало да бъде регистрирано по съответния ред.

Поведението на пострадалия при ПТП, когато той е допринесъл за вредоносния резултат, следва да се отчита при индивидуализацията на наказанието като смекчаващо отговорността обстоятелство /ТР №22/2016 г. ОСНК т.1/.

Ето защо Пловдивският апелативен съд счита, че определеното първоначално наказание от ЕДНА ГОДИНА ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА е напълно справедливо и отговаря изцяло на целите, регламентирани в чл. 36 НК. Окръжен съд - Кърджали законосъобразно е приложил хипотезата на чл. 373 ал. 2 НПК вр. чл. 58 ал. 1 НК и е редуцирал с една трета първоначално определеното наказание. Така наказанието, което подсъдимата З. Б. следва да изтърпи, е в размер на ОСЕМ месеца ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА.

Законосъобразно е приложена нормата на чл. 66 ал. 1 НК. Подсъдимата З. Б. не е осъждана на лишаване от свобода за престъпление от общ характер и, с оглед смекчаващите отговорността обстоятелства, напълно правилно е преценено, че за постигане целите на наказанието и преди всичко за нейното превъзпитание не е необходимо то да бъде изтърпяно ефективно.

Изпитателният срок също е справедливо определен в размер на ТРИ години, в минимално посочения от законодателя срок, считано от влизане на присъдата в сила. С оглед всички изложени по-горе съображения, Пловдивският апелативен съд намира, че не следва да се определя по-голям изпитателен срок в смисъла, поискан във въззивната жалба от частното обвинение.

Справедливо е определено и наказанието по чл. 343г, вр. чл. 37 ал. 1 т. 7 НК, като подсъдимата е лишена от право да управлява моторно превозно средство за срок от ЕДНА ГОДИНА И ШЕСТ МЕСЕЦА. Не може да се приеме за основателно възражението в жалбата пред настоящата инстанция, че с оглед пътуващите в автомобила деца, е необходимо това наказание да бъде увеличено. Категорично не може да се приеме тезата, че животът на пътуващите в автомобила е бил поставен в опасност. Нито един доказателствен източник не води до такъв извод. Основната причина за настъпването на произшествието са допуснатите две нарушения на ЗДвП от страна на подсъдимата и изключително високата степен на съпричиняване от страна на пострадалия.

Законосъобразно е процедирано и с приложените по делото веществени доказателства.

Направените по делото разnosки са правилно изчислени и на основание чл. 189 ал. 3 НПК са възложени в тежест на подсъдимата. Пред настоящата инстанция не са направени, поради което не се и присъждат.

С оглед на изложеното и тъй като не са налице основанията за отмяна или изменение на присъдата, Пловдивският апелативен съд на основание чл. 338 НПК

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА присъда № 11/28.06.2022 г. по НОХД № 108/2022 г. по описа на Кърджалийския окръжен съд.

РЕШЕНИЕТО подлежи на обжалване и протест пред Върховния касационен съд на Република България в петнадесетдневен срок от получаване на съобщението, че е изготвено.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____