

РЕШЕНИЕ

№ 16

гр. Разград, 24.03.2022 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

ОКРЪЖЕН СЪД – РАЗГРАД, ПЪРВИ ВЪЗЗИВЕН НАКАЗАТЕЛЕН СЪСТАВ, в публично заседание на двадесет и четвърти януари през две хиляди двадесет и втора година в следния състав:

Председател: Лазар Й. Мичев

Членове: Пламен М. Драганов
Петър М. Милев

при участието на секретаря Дияна Р. Георгиева
в присъствието на прокурора Ив. Р. Р.

като разгледа докладваното от Пламен М. Драганов Въззивно наказателно дело от общ характер № 20213300600274 по описа за 2021 година

Производството е по реда на глава двадесет и първа от НПК.

С Решение № 157 от 08.06.2021 г., постановена по НОХД № 624/2020 г. по описа на Районен съд – Разград, подсъдимият ИВ. Т. Й. от гр. Разград е признат за виновен в това, че на 26.07.2019 г. в землището на гр. Разград, на кръстовището на път II-49 /гр. Разград-гр. Кубрат/ с път за товарна ЖП гара - гр. Разград, при управление на моторно превозно средство - лек автомобил марка "БМВ", модел „320“ с рег. № РР 7551 ВК, е нарушил правила за движение по пътищата по чл. 5, ал. 1, т. 1, чл. 6, т. 1 от Закона за движението по пътищата, чл. 45, ал. 1 и ал. 2, чл. 46, ал. 2 от ППЗДвП, чл. 50, ал. 1 от ЗДвП и чл. 104, ал. 1 от ППЗДвП и по непредпазливост е причинил на А.К.П. от гр. Разград средна телесна повреда изразяваща се в счупване на задния израстък на лява лакътна кост (олеокранон) и счупване на главичката на лява лъчева кост, последвано от оперативна интервенция с налагане на метална остеосинтеза, като по своята медико-биологична характеристика по отделно и в съвкупност, счупванията на двете кости на предмишницата в областта на лакътната става са обусловили трайно затруднение в движението на левия горен крайник за срок повече от един месец - престъпление по чл. 343, ал. 1, б. "б" във вр. чл. 342, ал. 1 от НК, като на основание чл. 78а от НК е освободен от наказателна отговорност и му е наложено административно наказание „Глоба“ в размер на 1600.00 лева.

На основание чл. 78а, ал. 4 във вр. с чл. 343г във вр. с чл. 343 от НК подсъдимият Ив.Т.Й. е лишен от право да управлява МПС за срок от осем месеца, като е зачетено

времето, през което е бил лишен от това право по административен ред.

С решението съдът е осъдил подсъдимия Ив.Т.Й. да заплати направените разноски на досъдебното производство и на съдебното следствие, като се е разпоредил и с вещественото доказателство по делото.

Против решението е постъпила въззивна жалба от подсъдимия ИВ. Т. Й.. В допълнение към жалбата, депозирана от защитника на подсъдимия адв. Р.В., се конкретизират оплакванията срещу осъждането на подсъдимия.

На първо място се изтъкват допуснати процесуални нарушения, изразяващи се в липса на мотиви към решението, тъй като изложените такива били формални и необосновани.

На следващо място се инвокират оплаквания за нарушение на материалния закон. Изтъква се, че бланкетните разпоредби на чл. 5 и чл. 6 от ЗДвП нямат отношение към конкретния казус.

Сочи се, че още от началото разследването е водено тенденциозно, като са събирани доказателства единствено в ущърб на подсъдимия, и оневиняващи действията на другия водач, участвал в инцидента. Въпреки проведените в досъдебната фаза и съдебната фаза множество следствени действия, по делото не било установено фактическо обстоятелство от съществено значение за правилното решаване на делото, а именно каква е зоната на видимост за подсъдимия Й. в посока гр. Разград от знака „Б52“ и от мислената линия, разделяща второстепенния път от товарна ЖП Гара от главния път II-49 гр. Разград – гр. Кубрат. Горното било необходимо с оглед анализ на обективната възможност на обвиняемия да възприеме движещия се по главния път автомобил „Сузуки“ във връзка с преценката на действията, извършени от него в нарушение на чл. 45, ал. 2 от ЗДвП и чл. 46 от ППЗДвП. При установената скорост повече от 74 км/ч на автомобила „Сузуки“ било спорно дали същият е бил в зоната на видимост на обвиняемия в момента на навлизането му от второстепенния път в главния.

Оспорва се също заключението на вещите лица по тройната съдебно техническа експертиза в частта относно обстоятелството, че в момента на удара автомобила на обвиняемия е бил навлязъл на не повече от метър на главния път. В подкрепа на това се излага, че всички веществени следи от удара са извън главния път.

В тази връзка се изтъква, че показанията на свидетелите, пътуващи в автомобила „Сузуки“, в частта им, че автомобила на обвиняемия е бил навлязъл към средата на главния път и впоследствие е предприел маневра на заден ход, са неправдоподобни и изключени като вероятност от заключението на вещите лица.

В подкрепа на тезата за недоказаност на виновно поведение от страна на обвиняемия се подчертава заключението по т. 5 от заключението на тройната автотехническа експертиза, според което „причината за настъпване на произшествието от технически характер е насочването на лекия автомобил „Сузуки“ на дясно, след като водачът му е възприел опасност за движението и излизането му от платното за движение на път II-49 към началото

на удара“. В тази връзка се сочи практиката на ВКС, според която „Спасителна маневра“ винаги е за сметка на водача, който я извършва. Изтъкват се безспорно установените нарушения на правилата за движение от страна на водача на този автомобил, който е бил превишил разрешената скорост от 50 км/ч с повече от 24 км и е управлявал под въздействието на алкохол, които нарушения са довели до неадекватна реакция от негова страна при създалата се ситуация.

С оглед всичко изложено се прави искане въззивния съд да отмени решението, като признае за невиновен и оправдае обвиняемия поради недоказаност на повдигнатото обвинение.

Алтернативно се иска от съда да приеме съпричиняване от страна на свидетелят И. и пострадалата свидетелка, като основание за намаляване размера на наложеното административно наказание и отмяна на наказанието лишаване от право да управлява МПС, предвид на това, че разпоредбата на чл. 78а, ал. 4 от НК дава такава възможност.

В контекста на гореизложеното с жалбата се прави доказателствено искане за поставяне на допълнителна задача на вещите лица по назначената тройна автотехническа експертиза - след допълнителни замервания да бъде установена зоната на видимост както от знака „СТОП“ на второстепенния път, така и от мислената линия, разделяща платната на второстепенния път и главния път II-49 в посока гр. Разград. Искането се прави с оглед преценка на обективната възможност на обвиняемия да възприеме движещото се от гр. Разград МПС, както и разстоянието, от което би могъл да го възприеме при установената от експертизата скорост на това МПС.

Писмени възражения срещу жалбата не са постъпвали.

Подсъдимият И. Т. Й., редовно призован, се явява в съдебно заседание лично и с редовно упълномощени защитници адв. Р.В. и адв. Ю.Й..

Пред настоящата инстанция защитниците подържат подадената въззивна жалба на основанията, изложени в нея. Според адв. Р.В. мотивите на първоинстанционния съд, с които е прието, че вина за инцидента има само и единствено подсъдимия Й., са формални и необективни и по същество се приравняват на липса на мотиви като основание за отмяна на решението и връщане на делото за ново разглеждане. Отново се изтъкват извършени от другия водач нарушения на правилата за движение, които според защитника са основната причина за настъпване на ПТП. Като такива се изтъкват превишението на разрешената в участъка скорост и неизпълнение на задължението на водача да спре при възникване на опасност на пътното платно. Пледира за отмяна на присъдата и постановяване на нова оправдателна такава поради липса на съставомерно деяние от страна на подсъдимия и недоказаност на обвинението. Интерпретирайки заключението на тройната автотехническа експертиза, другия защитник на подсъдимия адв. Й. изразява становище, че ако св. И. не бил отклонил автомобила си вдясно, а би продължил в лентата си за движение, ПТП не би настъпило. Предвид на това моли съда да оправдае подсъдимия или да намали определените наказания, а евентуално и да върне делото на досъдебното производство за ангажиране на наказателната отговорност и на другия водач, участник в ПТП.

Подсъдимият И.Й. поддържа становището на защитниците си. В последната си дума изразява желанието си да бъде оправдан, като отново изтъква, че вина за настъпилото ПТП и съставомерните последици от него има водача на другия автомобил.

Представителят на Окръжна прокуратура - Разград изразява становище за неоснователност на жалбата. Счита, че първоинстанционния съд обосновано е изградил фактическите положения въз основа на събраните по делото доказателства и е приложил правилно материалния закон. Според представителя на държавното обвинение събраните на въззивното съдебно следствие доказателства не са променили установената от първия съд фактически обстоятелства, като е безспорно доказано допуснатото от подсъдимия нарушение на правилата за движение по пътищата – не е съобразил поведението си с пътен знак Б2 и не е осигурил предимство на преминаващите по пътя с предимство МПС. Според прокурора същото е в пряка причинно следствена връзка с настъпилото ПТП и последиците от него. Изразява несъгласие с доводите на защитата за липса на мотиви към решението, като счита наложеното наказание за справедливо, поради което пледира за потвърждаване на решението.

Окръжен съд – Разград, след като обсъди доводите в жалбата, както и тези, изложени от страните в съдебно заседание, и след като в съответствие с чл. 313 и чл. 314 НПК провери изцяло правилността на атакуваната присъда, констатира, че не са налице основания за отмяна на първоинстанционния съдебен акт и постановяване на оправдателна присъда поради следните съображения:

Приоритетно следва да бъдат разгледани оплакванията в жалбата, поддържани и в съдебно заседание, за отмяна на присъдата и връщане на делото за ново разглеждане от първоинстанционния съд или на прокуратурата. След запознаване с проведеното разпоредително заседание на 10.10.2018 г., настоящата инстанция установи, че не са правени искания от страните или констатирани служебно от съда и не са обсъждани допуснати нарушения на процесуалните правила по смисъла на чл. 248, ал. 1, т. 3 от НПК, поради което е налице забраната по ал. 3 на същия член от НПК и във въззивното производство не могат да се правят възражения в тази насока. Освен това настоящия въззивен съд счита, че обвинителният акт, по повод на който е образувано наказателното производство в първата инстанция, отговаря на изискванията на разпоредбата на чл. 246 от НПК, а на досъдебното производство не са допуснати съществени нарушения на процесуалните правила. Отделен е въпросът, че съгласно чл. 334 от НПК (изм. ДВ бр. 44 от 2018 г.) не е в правомощията на въззивната инстанция да връща делото на досъдебното производство, каквото алтернативно искане е направено от защитата. Тук следва да се подчертае, че не е в правомощията и на първоинстанционния съд да върне делото на прокуратурата за ангажиране на наказателната отговорност на другия водач, участник в ПТП, в какъвто смисъл е и възражението на защитниците. Конституционно определено е правомощието единствено на прокуратурата по повдигане и поддържане на обвинения за престъпления от общ характер.

Първоинстанционното производство е протекло по дифиренцираната процедура на глава двадесет и осма от НПК, като независимо от това съдът е провел подробно съдебно

следствие с разпит на всички свидетели и вещи лица от досъдебното производство, с допускане на допълнителни свидетели и назначаване на тройна автотехническа експертиза. Първоинстанционното решение е постановена при изяснена фактическа обстановка, която по категоричен начин се установява от събраните по делото доказателства и не се променя съществено от заключението на допълнителната автотехническа експертиза, назначена във въззивното производство, която е следната:

Подсъдимият ИВ. Т. Й. е роден на 01.04.1994 г. в гр. Разград, живее в същия град, с висше образование, неженен, неосъждан. Същият е правоспособен водач на моторно превозно средство - притежава свидетелство за управление на МПС № 283489813, издадено на 05.01.2018г., с категории „В“, „ТКТ“ и „АМ“. Собственик е на лек автомобил марка „БМВ“, модел „320 И“ с рег. № РР 7551 ВК. През 2019 г. работел като „мияч“ в „Хойер“ ЕАД и работното му място се намирало в близост до ЖП гарата на гр. Разград.

Пострадалата свидетелка А.К.П. работела като „административен асистент“ в „Амилум - България“ ЕАД гр. Разград. Притежава лек автомобил марка „Сузуки“, модел „Балено“ с рег. № РР 3265 ВК.

На 26.07.2019 г. около 07.45 ч. св. А.П. пътувала към работното си място с посочения автомобил, който бил управляван от св. К.И.И., с който живеели на семейни начала. Последният към момента бил неспособен водач – издаденото му СУМПС било с изтекъл срок на валидност. С тях пътувал и св. Р.П.К., колега на св. П. в „Амилум - България“ ЕАД. На предна дясна седалка до водача И. се возел св. Р.К., а зад последния на задната седалка в автомобила била седнала пострадалата св. А.П.. Те пътували от гр. Разград към „Амилум-България“ ЕАД, който се намирал в Северна индустриална зона на гр. Разград.

Пак около 07.45 ч. същата сутрин подс. И.Й. приключил нощната си работна смяна и управлявайки собствения си лек автомобил марка „БМВ“, модел „320“ с рег. № РР 7551 ВК тръгнал да се прибира към гр. Разград.

Около 08.00 часа лекият автомобил „Сузуки“, управляван от св. И. се движел по път II - 49 (гр. Разград - гр. Кубрат) и приближавал кръстовището с път за товарна ЖП гара – Разград със скорост около 70.6 км/ч.

По същото време лекият автомобил марка „БМВ“, управляван от подс. И.Й., също приближавал гореспоменатото кръстовище, като се движел по път в Северната промишлена зона на гр. Разград в района на ЖП гара - гр. Разград в посока към път II - 49.

Времето било ясно, сухо, с добра видимост, като в участъка на кръстовището в посока гр. Разград – гр. Кубрат платното за движение на път II – 49 представлявало плавна дясна хоризонтална крива. В участъка на кръстовището липсвала маркировка, която да разграничава платното за движение на път II – 49 от платното за движение на второстепенния път.

В зоната на кръстовището бил разположен пътен знак „Б2“, който указвал на подс. И.Й. да спре и да пропусне движещите се по пътя с предимство, в случая път II - 49. В

конкретния случай с предимство бил лекият автомобил марка „Сузуки“, модел „Балено“ с рег. № РР 3265 ВК, управляван от св. К.И.. Тъй като знакът „Б2“ бил разположен на 8.6 метра преди десния край на път II – 49 спрямо посока на движение към гр. Кубрат, за да има видимост при пресичане на пътя с предимство, подсъдимият Й. не спрял на знака, а продължил бавно, с около 20.2 км/ч движението на автомобила към мислената линия, която разделя пътните платна на второстепенния път и главния път II – 49. Подсъдимият обаче не преустановил движението на автомобила и пред мислената линия, която разделя второстепенния път от главния път, и започнал да навлиза по втория с цел да завие наляво към гр. Разград. Свидетелят К.И. възприел навлизащия в лентата му за движение автомобил марка „БМВ“, който му отнел предимството, и с цел да избегне удара насочил управлението от него лек автомобил „Сузуки“ надясно с намерение да заобиколи автомобила на подсъдимия. При това последвал удар между предната лява част на автомобила „Сузуки“ и предната лява страна на автомобила „БМВ“ (от оста на предното ляво колело до около 50 см назад). Ударът между двата автомобила бил изцяло в платното за движение на пътя от ЖП гара към път II – 49.

Непосредствено след удара от лекия автомобил „Сузуки“ се появил пушек. Това накарало св. К.И. да изключи двигателя и късите светлини. Той забелязал, че св. Р.К. изглежда добре, тъй като нямал видими травматични увреждания. Същевременно забелязал, че св. А.П. се оплаквала от болки в лявата ръка. Тримата излезли от автомобила, а подс. И.Й. също излязъл от неговия автомобил. Св. Р.К. се обадил на тел. 112, след което местопроизшествието било посетено от полицейски екип на сектор „Пътна полиция“ при ОДМВР – Разград, свидетелите Т.К и Й. Й.. Те установили, че св. К.И. е неспособен водач на МПС, а при извършената проверка с техническо средство „Дрегер Алкотест“ установили, че св. К.И. е управлявал гореспоменатото МПС с концентрация на алкохол в издишания въздух 0,56 на хиляда. Пробата на за алкохол на подс. И.Й. била отрицателна.

Видно от заключението на съдебно - медицинската експертиза, прието без възражение от страните на съдебното следствие, в резултат на настъпилото ПТП от 26.07.2019 г. пострадалата свидетелка А.П. е получила счупване на задния израстък на лява лакътна кост (олекранон) и счупване на главичката на лява лъчева кост, последвано от оперативна интервенция с налагане на метална остеосинтеза. По своята медико - биологична характеристика, по отделно и в съвкупност, счупванията на двете кости на предмишницата в областта на лакътната става обуславя трайно затруднение в движението на левия горен крайник за срок повече от един месец. Според заключението на вещото лице травмата на левия лакът е получена при ПТП и е в причинно - следствена връзка с възникналото произшествие.

От заключението на тройната автотехническа експертиза, изготвена в хода на първоинстанционното съдебно следствие, се установява мястото на началото на удара между предната лява част на л.а. Сузуки и предната лява страна на л.а. БМВ - на около 4,8 м наляво от продължението на десния (по посока на огледа) край на пътя от ЖП гарата и около десния край на пътя за Кубрат. На това място е бил левия предният ляв габарит на

Сузуки. Взаимно застъпване е било около 50 см, тоест от десния край на пътя за Кубрат до около 0,5 м надясно спрямо посока на движение към Кубрат. Към началото на удара предната част на л.а. БМВ е била навлязла в дясната лента на път II - 49 на около 80 см -100 см, което е илюстрирано на снимка 10 от фотоалбума към експертизата. Въпреки, че предната част на автомобила „БМВ“ е била навлязла в път II – 49, ударът между двата автомобила изцяло е бил в платното за движение на пътя от ЖП гара към път II – 49.

Според заключението на тройната АТЕ лекият автомобил „Сузуки Балено“ с рег. № РР 3265 ВК се е движил с около 70,6 км/ч към началото на удара, а към същия момент лекият автомобил БМВ с рег. № РР 7551 ВК се е движил с около 20,2 км/ч.

Вещите лица са изчислили, че разстоянието, което е изминал л.а. „Сузуки“ с установената скорост от 70.6 км/ч към момента, в който е възникнала опасност за движението от технически характер, е 29,4 м. Сравнили са това разстояние с опасните зони за спиране на автомобила при установената скорост от 70,6 км/ч, както и ако автомобила се е движел с разрешената скорост от 50 км/ч, които съответно са 60 м и 36,6 м, като са заключили, че К.И. не е имал техническа възможност да предотврати произшествието чрез спиране към момента, в който за него е възникнала опасност за движението.

Според заключението на АТЕ при така създалата се ситуация нито един от водачите не е имал техническа възможност сам да предотврати настъпването на произшествието, като същото е било предотвратимо само ако едновременно водачът на лекия автомобил „Сузуки Балено“ не го насочил надясно и не е напуснал платното за движение на път II - 49 и водачът на лекия автомобил БМВ не е навлязъл в платното за движение на същия път.

За изясняване обстоятелствата по делото на въззивното съдебно следствие е назначена допълнителна тройна автотехническа експертиза за определяне скоростта на двата автомобила по друг метод и установяване зоната на видимост на двамата водачи към местопроизшествието. Видно от заключението на същото, вещите лица са препотвърдили извода си от първоначалната експертиза относно скоростта на двата автомобила към момента на удара, като са пояснили, че в конкретния случай по делото няма данни, от които да се установят скоростите чрез използване на друг метод. След допълнителни наблюдения на място вещите лица са потвърдили и наблюдението си, че при спиране на линията на знак Б2 видимостта към главния път е ограничена около 50 метра, поради което и всички превозни средства, движещи се в тази посока, спират след знака, около мислената линия, разделяща платната на второстепенния път и главния път II – 49, откъдето зоната на видимост е по – голяма. При установената скорост на автомобила „Сузуки“, както и при всяка по – ниска скорост, същият е попадал в зоната на видимост на подсъдимия Й. към момента в който е започнал да навлиза в платното за движение на път II-49. в посока гр. Разград в момента на навлизането му в главния път.

По доказателствата:

Първоинстанционният съд е извършил обоснован, макар и лаконичен, анализ на събрани и проверени в хода на съдебното производство доказателства, приобщени по надлежния ред, като е отдал преимуществено значение на заключението на тройната

автотехническа експертиза. Посочил е, че кредитира показанията на показанията на свидетелите А.П., К.И. и Р.К. като кореспондиращи със заключението на вещите лица. Тук следва да се добави само, че настоящия въззивен състав не кредитира показанията на тези свидетели относно обстоятелството, че подсъдимият след навлизане в пътя с предимство е предприел маневра движение на заден ход. Категорично е становището на вещите лица по назначената на съдебното следствие тройна автотехническа експертиза, че от техническа гледна точка това е невъзможно предвид ограниченото време за реакция на водача в създамата се ситуация, което становище изцяло се споделя от нстоящия съдебен състав.

Правилно първоинстанционния съд е приел обясненията на подсъдимия, че в момента на удара е бил спрял без да навлезе в пътя с предимство, за негова защитна теза. Същата се подкрепя единствено от показанията на св. К.К., колега на подсъдимия, който обаче се е движел преди подсъдимия и обективно не е имал възможност да проследи движението на автомобила на подсъдимия, и както сам признава, не е очевидец на настъпилото ПТП. Версията на подсъдимия категорично се опровергава най - вече от заключението на автотехническата експертиза, а и от показанията на свидетелите А.П., К.И. и Р.К.. Макар и и принципно заинтересовани, техните показания в тази им част кореспондират с останалите доказателства по делото.

Обсъждайки заключенията на автотехническите експертизи, на първо място следва да се отбележи непрецизния подход на първоинстанционния съд при назначаването на повторната тройна АТЕ и нейното погрешно посочване в мотивите на решението като допълнителна такава. Съгласно чл. 153 от НПК допълнителна експертиза се назначава, когато експертното заключение не е достатъчно пълно и ясно, а повторна – когато не е обосновано и възниква съмнения за неговата правилност. При назначаване на повторната тройна АТЕ не е констатирал изрично, че заключението на изготвените на досъдебното производство основна и допълнителна такава не са обосновани и възникват съмнения за тяхната правилност, но е поставил на вещите лица по повторната експертиза същите въпроси. Вярно е, че заключенията на назначените на досъдебното производство и в съдебна фаза автотехнически експертизи стигат до сходни изводи досежно механизма на произшествието и скоростите на автомобилите в момента на удара, но ако първоинстанционния съд е приел, че заключенията на първоначално изготвените експертизи не са обосновани и възникват съмнения за тяхната правилност, то е следвало да констатира това и в мотивите на решението си изрично да посочи кои заключения приема и с кои не е съгласен, като се мотивира за това.

За настоящия въззивен състав основната и допълнителната тройна АТЕ, назначени в хода на първоинстанционното съдебно следствие и въззивното такова, несъмнено са по – прецизни и съдът напълно ги кредитира, тъй като в пълна степен способстват за изясняване на обстоятелствата от значение за решаване на делото и в този смисъл са съществена част от ползваната доказателствена основа. Съдът цени и ползва заключенията на АТЕ при формиране на изводите си по фактите, основаните на обективно събраните по делото данни, взети предвид и обсъдени през призмата на специалните познания на вещите лица и

подробно и убедително разяснени относно приложените методи, получените технически резултати и начина, по който са достигнати. Чрез ползването на експертното заключение се идентифицират две основополагащи обстоятелства, преценката на които мотивира настоящият състав да се солидаризира напълно с механизма на ПТП, така както е възприет от обвинението и утвърден в атакуваното решение и това са мястото, в което се е намирал автомобила „БМВ“, управляван от подсъдимия в момента на удара, и скоростта на движение на автомобила в същия момент.

1. Съдът, кредитирайки изцяло заключението на тройната АТЕ приема за безспорно установено, че в момента на удара предната част на л.а. „БМВ“ е била навлязла в дясната лента на път II - 49 на около 80 см -100 см. Неоспорено по делото е обстоятелството, че след удара двете участвали в него превозни средства са останали в положението, фиксирано в огледния протокол. Същият, като съставен при условията и по реда на НПК, съгласно чл. 131 от същия, обективно възпроизвежда следите от запазеното местопроизшествие, тоест значими базисни моменти, ползвани от вещите лица в техническото му обсъждане. Изготвеният фотоалбум, съставляващ неразделна част от протокола, онагледява повечето от значимите и съответно ползвани от вещите лица при изготвяне на заключението изходни параметри. Сравнявайки огледния протокол със снимковия материал вещите лица са съзрели пропуски в огледния протокол, поради което са направили уточняващи измервания на мястото на произшествието. Безспорното крайното положение, в което са останали двете МПС след удара е обективната база, върху която е определена от вещите лица траекторията на движение след сблъсъка между тях и онагледена в изготвените скици и снимков материал. Не са игнорирани и съществени параметри като масата на двете превозни средства, които са огледани, обсъдени и взети предвид. Ето защо като обосновано - почиващо на годни и установени по делото обстоятелства и научно изведено чрез приложените специални знания, съдът възприема и ползва направеното от вещото лице заключение за мястото на удара между двете МПС и че в момента на удара предната част на л.а. „БМВ“ е била навлязла в дясната лента на път II - 49 на около 80 см -100 см.

2. Съдът приема за установени по несъмнен начин и величините на скоростите, с които е осъществявано непосредствено преди удара движението на двете МПС, и главно, че скоростта на автомобила „БМВ“ при настъпване на ПТП е била 20,2 км/ч. Освен технически обосновано, заключението си по този въпрос вещите лица са разяснили и убедително защитили в проведения разпит пред първоинстанционния съд, а впоследствие и пред въззивния съд, посочвайки подробно ползваната методика, причината за нейния избор, както и включените в нея компоненти. В заключението на допълнителната АТЕ вещите лица са обяснили подробно какво е обусловило използването на избраният метод по „Закона за съхранение количеството на движение“(Momentum 360) за определяне скоростта на двата автомобила, като са посочили, че по делото е налице дефицит на данни за използване на другите методи - "Теория на удара" или „Енергийния метод“. В случая срещу професионалните познания и компетентост на вещите лица не са формуирани каквито и да е възражения и заключението не е оспорено от гледна точка неговата обоснованост. От своя

страна заключението на АТЕ в тази му част категорично опровергава твърденията на подсъдимия, повторени и в обясненията му пред въззивния съд, че в момента на удара е бил спрял автомобила на второстепенния път.

Освен това от заключението на допълнителната АТЕ, приета във въззивното производство, се установява, че при установената скорост на автомобила „Сузуки“ е попадал в зоната на видимост на подсъдимия в момента на навлизането му от в платното за движение на път II – 49, т. е. подсъдимият обективно е имал възможност да възприеме движещия се по главния път автомобил „Сузуки“, да спре и да му осигури предимство.

В разпита си пред въззивния съд вещите лица подробно разясняват, че всички обективни данни за ПТП са след удара и е невъзможно научно обосновано да се определи какви са били скоростите на двата автомобила преди удара, които са били променливи, и в кой момент св. И. е предприел завиване на дясно. Затова и не могат да се ангажират с обективен отговор на въпросите на защитата, касаещи хипотези, при които двата автомобила са се движили постоянно със скоростите, изчислени в момента на удара между тях.

От правна страна:

При изяснените по несъмнен начин обстоятелства - мястото, в което се е намирал автомобила „БМВ“ в момента на удара и че към същия момент автомобила е бил в движение, настоящия съд приема за безспорно установено от фактическа страна, че на 26.07.2019 г. при управление на моторно превозно средство - лек автомобил марка „БМВ“, модел „320“ с рег. № РР 7551 ВК подсъдимият е предприел навлизане в пътя с предимство със скорост от 20.2 км/ч с цел да завие наляво към гр. Разград, като стъпил на платното на път II – 49 в момента, в който управляваният от св. И. автомобил е бил на разстояние 29,4 м от мястото на удара (тоест изцяло в опасната зона на последния), в резултат на което ударът е бил неизбежен.

При тези фактически положения без съмнение поведението на въззивника Й., изразено в навлизане в пътя с предимство по време, когато по него се движи друго превозно средство, без да го изчака да премине и без да му осигури предимство, покрива изцяло признаците на регламентираното в чл. 50, ал. 1 от ЗДвП и чл. 104, ал. 1 от ППЗДвП нарушение на правилата за движение: „На кръстовище на което единият от пътищата е сигнализиран като път с предимство, водачите на пътни превозни средства от другите пътища са длъжни да пропуснат пътните превозни средства, които се движат по пътя с предимство“. В конкретния случай предвид на това, че пътят с предимство и бил обозначен с наличието на знак Б2, с указанията на който подсъдимият не е съобразил своето поведение, е налице и нарушение на чл. 46, ал. 2 от ППЗДвП: „Пътен знак Б2 указва на водачите на пътни превозни средства, че са длъжни да спрат на „стоп-линията“, очертана с пътна маркировка, или ако няма такава - на линията на която е поставен знакът. Преди да потеглят отново, водачите са длъжни да пропуснат пътните превозни средства, които имат предимство“.

Както правилно е отбелязъл първоинстанционния съд задължението е не само за

спиране, но и за реално пропускане на движещите се с предимство, като подсъдимият е в нарушение дори и да е бил спрял, след като реално не изчакал достатъчно, за да осигури предимството на движещите се по пътя в който е навлизал.

Обосновано първоинстанционния съд е приел на база автотехническата експертиза, че св. И. не е имал възможност сам да предотврати сблъсъка след като автомобилът на обвиняемия вече е бил навлязъл в платното. Съгласно константната съдебна практика „при движение по път с предимство превозното средство, което се движи по път без предимство представлява опасност към момента, в който премине мястото за спиране и изчакване, тъй като останалите водачи не могат да очакват той да не спре“ (Р № 1167/1976 III НО). Както вече бе посочено, обективно не може да се установи към кой момент подсъдимият е навлязъл в пътя с предимство, за да може да се преценява на какво разстояние от мястото на произшествието е бил автомобила „Сузуки“ в кой момент е възникнало задължението на св. И. да реагира чрез спиране на управлявания от него автомобил и дали това въобще е било възможно. Без съмнение това не е бил момента на навлизане на автомобила „Сузуки“ в зоната на видимост към кръстовището, определена в огледния протокол на 70 метра, тъй като в момента на удара автомобила на подсъдимия е бил навлязъл в пътя с предимство само 80 – 100 см, т. е. за св. И. автомобила на подсъдимия е представлявал опасност в един по – късен момент, в който времето за реакция чрез спиране е било недостатъчно.

Неоснователно е и възражението защитата, извлечено от т. 5 на заключението на тройната автотехническа експертиза, според което „причината за настъпване на произшествието от технически характер е насочването на лекия автомобил „Сузуки“ на дясно, след като водачът му е възприел опасност за движението и излизането му от платното за движение на път II-49 към началото на удара“. Безспорно е налице не съвсем адекватна реакция на водача на другия участващ в ПТП автомобил, който е завил надясно и в известен смисъл е налице съпричиняване. Основната причина за настъпване на ПТП обаче е отнемането на предимството от подсъдимия, като според заключението на вещите лица нито един от водачите при създалата се ситуация не е можел самостоятелно да предотврати настъпване на ПТП – „При настъпване на произшествие отговорността следва да носи този водач, който е отнел предимство“ (Р 509/1989 г. III НО). Затова и уместно първия съд е отбелязъл, че задължението за ненарушаване на установените правила и несъздаване опасност за движението е безусловно и не отпада поради неизправност на други участници в движението.

В процесния случай са налице безспорно доказани нарушение на правилата за движение от страна на водача на другия автомобил – св. К.И.. Същият към момента на инцидента е бил неспособен водач с изтекъл срок на СУМПС и е управлявал автомобила след употреба на алкохол с концентрация на алкохол в издишания въздух 0,56 на хиляда. Тези нарушения на правилата за движение обаче не са в пряка причинно – следствена връзка с настъпилото ПТП и за тях свидетелят носи административно наказателна отговорност.

На следващо място, от обективна страна е налице и противоправният резултат –

причинени травматични увреждания на пострадалата А.П., обективиращи средна телесна повреда по смисъла на чл. 129, ал. 2 от НК. Видно от заключението на СМЕ в резултат на реализираното ПТП пострадалата е получила счупване на задния израстък на лява лакътна кост (олекранон) и счупване на главичката на лява лъчева кост, последвано от оперативна интервенция с налагане на метална остеосинтеза. Медико - биологичната характеристика на увреждането съответства на юридическата квалификация средна телесна повреда.

От субективна страна съставът на посоченото престъпление също е изпълнен изцяло. Както правилно е констатирал и първоинстанционният съд обвиняемият не е предвиждал настъпването на обществено опасните последици, но е бил длъжен и е могъл да предвиди, и вярно е идентифицирал непредпазливостта по по-леката алтернатива - несъзнавана непредпазливост (небрежност).

Всичко изложеното дотук квалифицира искането на защитника на подсъдимия за отмяна на присъдата и постановяване на оправдателна такава като неоснователно и законно основание за ревизия на присъдата в тази ѝ части не се открива от въззивния съд.

Настоящият състав намира, че подсъдимият следва да бъде оправдан по повдигнатото обвинение за нарушение на всички разпоредби на ЗДвП, описани в обвинителния и приети от първоинстанционния съд безкритично, като възраженията в жалбата в тази насока са основателни. Съображенията за това са следните:

Нормите на чл. 5, ал. 1, т. 1 и чл. 6 от ЗДвП са общи. При наличие на обвинение за конкретни нарушения, каквито са отнемане на предимство, навлизане в насрещното движение, неосъществен контрол върху МПС и др. общите разпоредби не могат да бъдат използвани за повдигане на обвинение и отпада възможността едновременно със специалната, да се инкриминира и нарушаване на общи разпоредби. Това е общ принцип в правораздаването още от Римското право - "*leges speciales derogate leges generales*". Такава е и трайната съдебна практика (Решение № 567 от 07.02.2013 г. по н.д. № 1961/2012 ВКС). Разпоредбите на чл. 5 и чл. 6 ЗДвП биха могли да обосноват извод за виновността на лицето единствено в хипотезата на ненапуване на специалните разпоредби на ЗДвП, а в настоящия случай се установи нарушение чл. 50, ал. 1 от ЗДвП и чл. 104, ал. 1 от ППЗДвП във вр. с чл. 46, ал. 2 от ППЗДвП.

Същото с пълна сила важи и за разпоредбите на чл. 45, ал. 1 и ал. 2 от ППЗДвП, които не създават някакво конкретно правило за поведение, с което подсъдимият не се е съобразил, и нарушаването на което е в причинно следствена връзка с настъпилото ПТП.

По наказанието:

При определяне на наказанието съдът е съобразил предвиденото в специалната част на НК за извършеното престъпление по чл. 343, ал. 1, б. „б“ във вр. с чл. 342, ал. 1 от НК – до три години или проба, липсата на съставомерни имуществени вреди, необремененото съдебно минало на подсъдимия и липсата на предходно освобождаване от наказателна отговорност, поради което правилно е приел, че същият следва да бъде освободен от наказателна отговорност с налагане на административно наказание глоба на основание чл.

78а от НК.

При определяне размера на глобата е първоинстанционния съд е взел предвид уврежданията, причинени на пострадалата, които е характеризирал като сериозни, а в полза на подсъдимия е отчел, че не е лице с висока обществена опасност.

При тези данни съдът явно е приел, че наказание глоба в размер на 1600 лв е справедливо.

Въззивната инстанция намира наложеното административно наказание за явно несправедливо, като не са отчетени всички смекчаващи вината обстоятелства. Подсъдимият е в младежка възраст, с добри характеристични данни, трудово ангажиран. Не са отчетени и доходите на подсъдимия, които императивно следва да се съобразят при определяне размера на глобата. При определяне на наказанието от вниманието на първия съд е убягнало и известното съпричиняване на крайния престъпен резултат както от водача на другия автомобил, така и от самата пострадала, която е пътувала в автомобила без поставен обезопасителен колан. Не е без значение и установената лоша организация на движение и липсата на пътна маркировка на кръстовището, които без съмнение са способствали за настъпването на ПТП.

При тези данни въззивната инстанция намира, че наказанието следва да бъде определено при превес на смекчаващи отговорността обстоятелства, като размера на глобата следва да се намали на 1200 лева.

Първия съд е обсъдил разпоредбата на чл. 78а, ал. 4 от НК, предоставяща на преценката на съда възможността за налагане на наказание лишаване от право да се упражнява определена професия или дейност, като настоящия съд се солидаризира с извода му, че за дисциплиниране на подсъдимия като водач на МПС това наказание следва да се наложи. Отчитайки, че подсъдимият е правоспособен водач на МПС от 2012 г., като за изминалите години има регистрирани само две нарушения на правилата за движение по пътищата, както и всичко изложено по – горе относно размера на глобата, настоящия въззивен състав счита, че наложеното наказание лишаване от право да управлява МПС за срок от осем месеца следва да се редуцира до четири месеца.

Така определено наказанието би постигнало в пълна степен целите, предвидени в чл. 36 НК.

По разноските:

С оглед изхода на делото и на основание чл. 189, ал. 3 от НПК правилно подсъдимият е осъден да заплати направените в хода на производството разноски. На същото основание с оглед резултата от настоящото дело подсъдимия следва да бъде осъден да заплати по сметка на Окръжен съд – Разград и направените в хода на въззивното производство разноски за автотехническа експертиза в размер на 1959.75 лева.

В останалата част решението като обосновано и законосъобразно следва да бъде потвърдено.

При извършената на основание чл. 314 от НПК цялостна служебна проверка на

правилността на атакуваното решение, въззивната инстанция не констатира наличието на други основания, които да налагат неговото изменяване или отмяна, поради което и предвид посочените съображения, постанови своето решение.

Предвид всичко изложено по - горе и на основание чл. 378, ал. 5 във вр. с чл. 334, т. 3 във вр. с чл. 337, ал. 1, т. 2 и т. 5 от НПК Окръжен съд - Разград

РЕШИ:

ИЗМЕНЯВА Решение № 157 от 08.06.2021 г., постановена по НОХД № 624/2020 г. по описа на Районен съд – Разград, като ОТМЕНЯВА същото в частта, с която подсъдимия ИВ. Т. Й. е признат за виновен за да е осъществил престъплението, за което е обвинен, при нарушение на чл. 5, ал. 1, т. 1 и чл. 6 от ЗДвП и чл. 45, ал. 1 и ал. 2 от ППЗДвП, като го ОПРАВДАВА в тази част на обвинението.

ИЗМЕНЯВА Решение № 157 от 08.06.2021 г., постановена по НОХД № 624/2020 г. по описа на Районен съд – Разград, като НАМАЛЯВА наложеното на подсъдимия ИВ. Т. Й. административно наказание глоба от 1600 лева на 1200 (хиляда и двеста) лева и НАМАЛЯВА наложеното наказание лишаване от право да управлява МПС за срок от осем месеца на ЧЕТИРИ МЕСЕЦА.

ПОТВЪРЖДАВА решението в останалата му част.

ОСЪЖДА, на основание чл. 189, ал. 3 НПК подсъдимия ИВ. Т. Й. (със снета по делото самоличност) да заплати по сметка на Окръжен съд – Разград направените в хода на въззивното производство разноски в размер на 1959.75 лева.

РЕШЕНИЕТО е изключено от актовете, подлежащи на касационна проверка по чл. 346 от НПК, и не подлежи на касационно обжалване.

Председател: _____

Членове:

1. _____

2. _____