

## Мотиви по НОХД № 108/2022 година по описа на ОС- К.ли

Производството по делото е образувано по внесен от ОП – К.ли обвинителен акт, с който подсъдимата З. И. Б., с ЕГН \*\*\*\*\*, от с.Л., общ.К., обл.К.ли, е предадена на съда за 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 управляване на моторно превозно средство - лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\*, на платно за движение с две пътни ленти, по една във всяка посока, нарушила правилата за движение в: - чл. 20, ал. 1 от ЗДвП "Водачите са длъжни да контролират непрекъснато пътните превозни средства, които управляват", като същата не контролирала непрекъснато управляваното от нея моторно превозно средство, тъй като не била концентрирана в максимална степен върху управлението на автомобила си, не следила всеобхватно и непрекъснато пътната обстановка и движението на управлявания от нея лек автомобил; - чл. 77 от ЗДвП „ При заслепяване водачът е длъжен да намА. скоростта и при необходимост да спре“ като при заслепяване от насрещното слънцестоене не намА.ла скоростта и при необходимост, причинена от намалената видимост не спряла, поради което вдясно на платното за движение не забелязала движещия се пред нея по посока на движение от с. Л., община К. към гр. К. А.А. К. с ЕГН \*\*\*\*\*, управляващ електрически скутер „Meura Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759, блъснала задната лява част на скутера с предна дясна част на автомобила си и по непредпазливост причинила смъртта на А.А. К., която настъпила на 10.08.2020 г. в резултат на тежка съчетана черепно-мозъчна, шийна и гръдна травма, усложнила се с аспирационна пневмония, довели до остра дихателна и сърдечно-съдова слабост със смъртен изход - престъпление по чл. 343, ал. 1, б. "в", предл. 1, във вр. с чл. 342, ал. 1, предл. 3 от НК.

Производството по делото е протекло на реда на гл. XXVII, в хипотезата на чл. 371, т. 2 от НПК, подсъдимата признава изцяло фактите изложени в обстоятелствената част на обвинителния акт и изразява съгласие да не се събират доказателства за тези факти.

Представителят на ОП- К.ли моли в мотивите на присъдата да се приемат за установени обстоятелствата, изложени в обвинителния акт, позовавайки се на направеното от подсъдимата самопризнание и на доказателствата, събрани в досъдебното производство, които го подкрепят. Това били всички събрани на досъдебното производство доказателства, а именно – показанията на свидетелите А. Б., В.Г. и К.К. – служители на полицията, пристигна. на мястото на ПТП, извършените в хода на разследването оглед на местопроизшествието, заключението вещите лица по извършената тройна съдебномедицинска експертиза, където била посочена причината за настъпилата смърт на А. К., както и че тя е в причинно – следствена връзка с причинените му телесни увреждания по описания в обстоятелствената част на обвинителния акт начин. От субективна страна, моли да се приеме, че деянието на подсъдимата е извършено във формата на престъпна небрежност. Подсъдимата не била предвиждала като възможна или сигурна последица при управлението на автомобила в нарушение на посочените в ОА правила, настъпването на смъртта на А. К., но е била длъжна, обективно е могла да предвиди този престъпен резултат, затова деянието било непредпазливо. При определяне размера на наказанието, моли да се вземе предвид разпоредбата на чл. 54 от НК, която говори за степента на обществена опасност на дееца, която е ниска, предвид чистото й съдебно минало. Обществената опасност на деянието прокурора счита за неотличаващо се от други такива случаи. Като смекчаващи отговорността обстоятелства на З.Б., моли да се вземе предвид, че същата не е осъждана към момента на извършване на деянието, изразеното от нея съжаление и направеното от нея за пострадА.я до пристигане на линейката. Тя е отишла при него, попитала го е да. има нужда от нещо, дала му е вода, казала му е да не става, докато дойде „Бърза помощ“. Затова, и изхождайки от чл. 58а от НК, който задължително се прилагал при

това производство по чл.372 ал.4 от НПК, моли съда да постанови осъдителна присъда, като се определи наказание „лишаване от свобода“ за срок от 2 години на подсъдимата З. И. Б., което да се намА. с 1/3 или наказание „лишаване от свобода“ за срок от 1 година и 4 месеца. На основание чл.66, ал.1 от НК, моли да се отложи изпълнението на така наложеното наказание „лишаване от свобода“ за срок от 3 години, считано от влизане на присъдата в сила. Моли на основание чл.343г, във вр. с чл.37, т.7 от НК, да се наложи на подсъдимата З. И. Б. и наказание „лишаване от право да управлява МПС“ за срок от 1 година и 6 месеца, считано от датата на отнемане на свидетелството ѝ за правоуправление. Моли също да се осъди подсъдимата З. И. Б. да заплати по сметка на ОД на МВР – К.ли направените на досъдебното производство разноски в размер на 2648.42 лева, заплатени възнаграждения на вещи лица и платени разходи по извършени експертизи. По отношение на веществените доказателства, моли лек автомобил „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\*, след влизане на присъдата в сила да се върне на собственика му З. И. Б., а електрически скутер „Meuca Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759, след влизане на присъдата в сила да се върне на наследниците на А.А. К.. Моли за съдебен акт в този смисъл.

Адв. М., повереник на конституираните като частни обвинители А.А., Г.А., Х.М., Х. А. (с предишно име А.А.) и Д.О., заявява, че поддържа повдигнатото обвинение от Окръжна прокуратура – К.ли срещу подсъдимата З. И. Б. за извършено от нея престъпление по чл.343, ал.1, б.„в“, предл.1, във връзка с чл.342 от НК. Фактическата обстановка, при която било настъпило процесното ПТП била установена в хода на досъдебното производство, подробно и изчерпателно била изложена в обвинителния акт, а и била призната от подсъдимата в съдебно заседание. Причина за настъпилото ПТП била неспазване на разпоредбите на ЗДвП, визирани в чл.20, ал.1 и чл.77 от страна на подсъдимата, която управлявала лек автомобил по равен пътен участък, имала добра видимост пред автомобила си и пътят ѝ е позволявал да възприеме своевременно движещата се пред нея електрическа количка. Дори и при полученото заслепяване от слънцето, което безспорно било установено по делото, същата е имала задължение и възможност да намА. скоростта си на движение и при необходимост да спре. Това не било направено от нея и довело до настъпването на тежкия вредоносен резултат и до причиняване смъртта на пострадА.я А. К.. Счита, повдигнатото обвинение от Окръжна прокуратура – К.ли за доказано по безспорен и категоричен начин и моли подсъдимата да бъде призната за виновна. Според адв.М., обществената опасност на деянието била висока, с оглед настъпилия тежък вредоносен резултат – причинена смърт на едно лице, както и начинът, по който било извършено деянието. Счита също, че пострадА.ят К. по никакъв начин със своето поведение не бил допринесъл или предизвикал настъпването на ПТП. Подсъдимата била лице с висока обществена опасност, защото не е съумяла да контролира непрекъснато управляваното от нея МПС при положение, че е превозвала три лица, две от които са деца, едното пък от които - собственото ѝ дете. Не можело да се очаква от подсъдимата да прояви внимание към останА.те граждани от обществото, с оглед на това, че тя не е проявила необходимото внимание към собственото си дете. От друга страна, липсата на опит и стаж като водач на МПС я поставяли в категорията на така наречените „млади шофьори“ и това, заедно с обстоятелството, че е превозвала детето си и още две други лица, е следвало да я мотивира към по-голямо внимание и по-голяма предпазливост при управление на собствения ѝ лек автомобил. С оглед възрастта на подсъдимата и това, че е майка на малко дете, счита, че справедливото наказание за нея следвало да бъде определено в долната граница на закона, но в същото време моли да бъде лишена от правоуправление за един по-дълъг период от време. Така, с оглед нейната личност, биха се постигна. целите на чл.36 от НК за индивидуалната превенция на закона, както и биха се изпълнили целите на генерална превенция на закона.

Адв. Т., повереник на частния обвинител Г.А., моли подсъдимата З. И. Б. да бъде осъдена по повдигнатото от Окръжна прокуратура - К.ли обвинение, предвид изяснената

фактическата обстановка и установената вина, подробно описана от прокурора. По отношение на наказанието, което следвало да бъде наложено на подсъдимата, се придържа към предложеното от прокурора наказание, като счита, че следва да се вземе предвид изразеното съжаление от подсъдимата в днешното съдебно заседание, както и това, че процесното деяние е единственото ѝ нарушение на ЗДвП.

Защитникът на подсъдимата - адв.Н.М., моли съдът да постанови съдебен акт, с който З.Б. да бъде призната за виновна за това, че на 04.08.2020 г., при управление на МПС марка „Опел“ модел „Зафира“, е нарушила вменените ѝ задължения по ЗДвП, а именно - чл. 20, ал. 1 и чл. 77 от същия закон, поради което е блъснала задната лява част на скутер с предната дясна част на автомобила си, управляван от пострадалото лице А.А. К., чиято смърт вследствие на причинените телесни увреждания е настъпила на 10.08.2020 година. Моли при определяне вида и размера на нейното наказание да се вземат предвид нейната ниска степен на обществена опасност и стечението на едни неблагоприятни фактори, които са се оказали в момента, в който тя е управлявала МПС на това място. В обвинителния акт и в приетата допълнителна съдебна автотехническа експертиза безспорно било доказано посоченото от подсъдимата твърдение, че същата е била заслепена при управление на МПС, като е установено, че при движението на този пътен участък действително е имало слънчево осветяване, което е почти директно в предното стъкло, което предизвиква силно заслепяване на пътуващите на предните седалки на автомобила. Сочил, че тя се е движела с много ниска скорост – 41 км/ч, съгласно заключението на вещото лице, като е безспорно, че вследствие на нейното непредпазливо поведение при управление на МПС е настъпило ПТП, вследствие на което е причинена смъртта на А. К.. При определяне вида и размера на наказанието моли да се вземе предвид това, че подсъдимата, след като е причинила ПТП веднага е спряла, оказала е първа помощ на починалия А. К.. Отишла е до него, дала му е вода, каквито безспорни доказателства имало събрани в хода на досъдебното производство. Разговаряла е с него, тя е помолила свидетеля М.Д. да се обади на тел. 112, за да съобщи за настъпилния пътен инцидент. С оглед на тези факти и обстоятелства, счита, че обвинението, за което тя следва да бъде осъдена, следва да бъде преквалифицирано по чл.343а от НК, тъй като тя е направила всичко, зависещо от нея да окаже помощ на пострадалото лице. Счита, че при определяне на вида и размера на наказанието, което следва да се определи при условията и реда на чл.372, ал.4 от НПК и приложението на чл.58а от НК, и се преквалифицира деянието по чл.343а, б. „б“ от НК, то предвиденото в особената част на НК наказание е „лишаване от свобода“ за срок до 4 години. С други думи, ако се приемат тези съображения за основателни и се приложат разпоредбата на чл.343а, б. „б“ от НК, моли на подс.З.Б. да се наложи наказание при условията на чл.42а от НК, а именно – пробация, със следните задължителни мерки: 1.Задължителна регистрация по настоящ адрес и 2.Задължителни периодични срещи с пробационен служител, при определен от съда срок. Счита, че с налагането на такова наказание биха се постигнали целите на наказанието, както на генералната така и на личната превенция, изхождайки от характеристиката на подс.Б., нейното чисто съдебно минало, ниската степен на обществена опасност на самата подсъдима. Ако не се приемат тези съображения за основателни, моли да се определи и ѝ се наложи наказание „лишаване от свобода“ за срок от една година, което след като се редуцира съгл. разпоредбата на чл.58а от НК с 1/3, на основание чл.66, ал.1 от НК да се отложи с изпитателен срок от три години. Следвало също да се лиши и от правото да управлява МПС на основание чл.343г от НК за определен от съда срок, който счита, че с оглед на нейното поведение, липсата на никакви други наказания по ЗДвП, следва да бъде в срок от 12 месеца, респ. следвало да се постанови, след влизане на присъдата в сила да ѝ бъде върнат автомобила, с който тя е причинила ПТП, както и да бъде осъдена да заплати направените по делото разноски. Моли за съдебен акт в този смисъл.

За лична защита и в последна си дума, подсъдимата З. И. Б. заявява, че съжалева много за случилото се. Моли за по-малко наказание по преценка на съда.

Съдът е обявил на основание чл.372, ал.4, във връзка с чл.371, т.2 от НПК, че при постановяване на присъдата ще ползва самопризнанието на подсъдимата З.Б.Керим Ферхад, без да събира доказателства за фактите, изложени в обстоятелствената част на обвинителния акт.

На основание чл.373, ал.3 от НПК, съдът приема за установени обстоятелствата, изложени в обвинителния акт, въз основа на самопризнанието, направено от подсъдимата и на събраните в хода на досъдебното производство доказателства, които го подкрепят, а именно:

З. И. Б. е родена на \*\*.\*\*.\*\*\*\* г. в гр. М., с ЕГН \*\*\*\*\*, български гражданин, омъжена, с основно образование, с постоянен адрес: с. Л., община К., област К.ли, ул. „Извън регулацията“ № 4, и настоящ адрес: с. П.Ж., неосъждана, машинен оператор във фирма „Т.Б.“ АД, гр. К.ли.

Подс. З. Б. е правоспособен водач с категории В и М, на която от ОД МВР - К.ли на 15.01.2019 г. било издадено свидетелство за управление на МПС № 283847794, вА.дно до 15.01.2029 г. Към 04.08.2020 г. същата като водач не била 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 със скорост от 41,65 км/час собствения си лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* на прав участък, без неравности, на платно за движение с две пътни ленти, по една във всяка посока. В автомобила на предната дясна седалка пътувала св. А. Х. Б., а на задната седалка пътувалА. 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 асфалтобетонен тип, с едрозърнест асфалт, в краищата с множество отлагания на пясък и наноси. Общата ширина на платното за движение била 5,90 метра, без разделителна осева линия между лентите за движение. От двете страни на пътя били оформени банкети, широки по 0,70 метра, пясъчно-земен тип на нивото на асфалта. След десния банкет имало оформена канавка, широка 1,00 метър. Вляво имало отбивка за бившия ДАП / автостопанство /, 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 на ППС. 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 нА.чие на такова директно слънцегреене, същото предизвиквало силно намаляване до изключване на видимостта на водача.

По същото време, на същото платно за движение и в същата лента за движение, пред управлявания от подс. З.Б. лек автомобил, по посока на движение от с. Л., община К. към гр. К. А.А. К. от с. З., община К. с ЕГН \*\*\*\*\* управлявал със скорост от 15,00 км/час нерегистриран по чл. 140, ал. 1 от ЗДвП електрически скутер /електрическа инвА.дна количка/ „Meуга Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759.

Траекториите на движение на масовите центрове на лекия автомобил и на скутера били успоредни и отстоящи една от друга на разстояние 1,00 метра. При такова движение на автомобила и на скутера, последният попадал в габаритите на автомобила.

Подс. З.Б. не била концентрирана в максимална степен върху управлението на автомобила си, не следила всеобхватно и непрекъснато пътната обстановка пред автомобила ѝ и движението на управлявания от нея лек автомобил и затова не видяла движещия се попътено пред нея в нейната лента за движение електрически скутер, управляван от А. К., както и че скутерът попада в габаритите на автомобила ѝ. Пряка видимост към скутера подс. З.Б. имала

на разстояние повече от 100.00 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 моторно превозно средство, което означава да владее управляваното превозно средство във всяко отношение: контролът обхваща всички действия на водача, които засягат не само техническото състояние на МПС и показанията на съответните негови уреди, но и възможността на пътното превозно средство да се задвижи само или да бъде задвижено или ползвано от трети лица, както и положението му спрямо останалите участници в движението, спрямо пътя или терена, вкл. ако се намира в покой. Изискването за непрекъснат контрол на превозното средство и всеобхватното и непрекъснато наблюдение на пътната обстановка и движението на колата на пътя в хода на процеса по управление задължава водачите да не отклоняват вниманието си. Освен това, при заслепяването от насрещното слънцестоеене, подс. З.Б. не намалала скоростта и при необходимостта, причинена от намалената видимост от заслепяването, не спряла движението на автомобила си до получаване на видимост. Тъй като не следила всеобхватно и непрекъснато пътната обстановка и движението на управлявания от нея лек автомобил и, поради заслепяването, не намалала скоростта и при необходимост, причинена от намалената видимост от заслепяването, не спряла движението на автомобила си, подс. З.Б. вдясно на платното за движение не забелязала движещия се пред нея по посока на движение от с. Л., община К. към гр. К. А. К., управляващ електрически скутер „Meuca Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759.

Опасността от техническа гледна точка за водача З.Б. възникнала в момента, когато електрическият скутер е попаднал в опасната зона за спиране /с дължина 22,41 метра/ пред автомобила ѝ, в момента 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. Подс.З.Б. блъснала със скорост от 41,65 км/час задната лява част на скутера с предна дясна част на автомобила си. 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 часовата 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. Подс.З.Б. спряла автомобила си на 32,50 метра от мястото на удара.

Лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* след удара бил установен в дясната част на пътното платно с предната си част в посока гр. К.. Разстоянието от приетата в хода на извършения оглед на местопроизшествието мерна линия до задно дясно колело, считано по посока на огледа, било 1,30 метра и от базовата линия до него на 1,10 метра на пътното

платно. Разстоянието от мерната линия до предно дясно колело, считано по посока на огледа, било 4,00 метра и от базовата линия до него било 1,00 метра на пътното платно. Разстоянието от базовата линия до задно ляво колело било 3,10 метра на пътното платно, а от базовата линия до предно ляво колело било 3,00 метра на пътното платно.

След удара предната част на скутера била на 24,50 метра от мерната линия, считано по посока обратна на огледа и на разстояние 3,40 метра от базовата линия в тревната площ след канавката. В началото на отбивката за лозята била задната част на електрическият скутер, състояща се от седалка, облегалка, двете колела и отломки от пластмасови части на корпуса му. Задната част на скутера била на разстояние 21,50 метра от мерната линия, считано по посока обратна на огледа, и на 1,00 метър от базовата линия на асфалта. Задната част на скутера била на 22,00 метра от задната част на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\*. На отстояние 2,50 метра от задната част на скутера, в началото на пресечката до ръба на асфалта вдясно имало 2 броя акумулаторни батерии, шапка и разпилени пластмасови елементи със син цвят.

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 с номер на рамата 6130759 бил разделен на две части, рамата му била разчленена, със счупен капак на корпуса на електродвигателя, счупено управляващо устройство, с изпадА. 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 А. К.. Същият бил в съзнание, като имал кръв по главата. Тя отишла при него и го попитала как е и дА. има нужда от помощ. Дала му вода, като му казала да не става, докато дойде бърза помощ. Малко след удара св.Митко Ангелов Добрев управлявал автомобил от с. Вранско, община К., към с. З., община К.. Същият видял седящия на пътя А. К. и счупения му електрически скутер. Св. М.Д. спрял автомобила, като св. Атие 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, блъснат от автомобил А. К.. На мястото, след около 10 минути, пристигнал екип на ФСМП - К. и оказал първа помощ на А. К., който бил седнал на пътното платно, бил адекватен и в съзнание, с охлузни рани по главата, ръцете и краката. На мястото пристигнаА. и полицаите в РУМВР - К. св. В.М.Г. и св. К.Д.К., които извършили проверка на двамата водачи за употреба на алкохол с техническо средство „Дрегер 7510“ с фабр. № ARBB 0086, като резултатът и на двамата водачи бил отрицателен. А. К. бил транспортиран в ЦСМП - К.ли 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.

Вследствие на удара на управлявания от подс.З.Б. лек автомобил в управлявания от А. К. електрически скутер, А. К. 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 и той починал на 10.08.2020 г. в МБАЛ „Д-р А.Д.“ в гр. К.ли.

За времето от 11.10 часа на 04.08.2020 г. до 13.50 часа на 04.08.2020 г. бил извършен оглед на местопроезшествието. В хода на огледа на платното за движение била установена и следа от приплъзване по асфалта с дължина 0,60 метра, която била на разстояние 1,60 метра от дясно до ръба на асфалта и на 4,90 метра отляво до ръба на асфалта. Отстоянието от следата до задната част на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* било 32,00 метра, като отстоянието от задната част на автомобила до ориентира било 8,00 метра. На отстояние 1,90 метра от следата вдясно до ръба на асфалта се намерило петно с неправилна форма с тъмночервен цвят с диаметър 30,00 см. В хода на огледа като веществени доказателства били иззети лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* и електрически скутер с

номер на рамата 6130759, като същите били оставени на паркинга и в гаража на РУ МВР - К..

В заключението си по извършената на ДП тройна съдебномедицинска експертиза на труп № 32/2020 г. съдебните лекари сочат, че при съдебномедицинското изследване на трупа на А.А. К., починал на 10.08.2020 г. в МБАЛ „Д-р Ат. Д.“ АД, гр. К.ли, се установило: 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 междупрешленния диск между шести и седми шийен 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 опосредствено блъскане на возещия се в електрическа инв.дна количка А. К., като количката била блъсната от лек автомобил. Според съдебните лекари всички травматични увреждания са причинно свързани с претърпяната при ПТП травма.

В заключението си № 211/30.11.2020 г. експертът, извършил на ДП първоначалната съдебна автотехническа и оценителна експертиза, сочи следното:

1. Лек автомобил „Опел Зафира“ 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 „Meuca Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759, управляван от А. К., в поътната 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. Същевременно скутерът се е завъртял около масовият си център по посока на часовата стрелка. Така след удара от автомобила А. К. е контактувал с фара и калника и е бил изхвърлен от скутера, подайки вдясно от него, като се е претърколил и плъзгал по асфалта. 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 „Опел“ модел „Зафира“ 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.

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

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

1.4. 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/.

1.5. Местата на падане на частите на ел. скутер и на А. К. са:

1.5.1. Задна част на скутера - разстоянието от МЛ до нея е 21,50 метра, считано по посока обратна на огледа и на 1,00 метър от базовата линия /БЛ/ на асфалта.

1.5.2. Предна част на скутера - разстоянието от МЛ до нея е 24,50 метра, считано по посока, обратна на огледа, и на 3,40 метра от БЛ в тревната площ след канавката.

1.5.3. К. е паднал на 31,70 метра от МЛ, считано по посока, обратна на огледа, и на 0,30 метра от БЛ на асфалта.

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

2.1. На лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* в момента на удара - 41,65 км/час.

2.2. На лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* преди ПТП - 41,65 км/час.

2.3. На ел. скутер „Meуга Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759 - в момента на удара и преди него - 15,00 км/час.

3. Дължините на „Опасните зони“ пред всеки от участниците в ПТП са:

3.1. На лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* 22,41 метра.

3.2. На ел. скутер „Meуга Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759 - 4,44 метра.

3.3. Водачите на ППС, участва. в процесното ПТП, са имА./нямА. следните възможности за предотвратяване на ПТП:

А. Използване на спирачните уредби.

А. 1. Ако от най-ранния момент на възникване на „опасността“ до т. А водачът на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* аварийно задейства спирачната уредба, е можела да предотврати ПТП, т.е. скутерът не е попадал още в „опасната зона“ пред автомобила й.

А.2. Ако след момента на възникване на „опасността“ /т. А/ водачът на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* аварийно задейства спирачната уредба, няма да може да предотврати ПТП, т.е. скутерът вече е попадал в „опасната зона“ пред автомобила й.

А.3. Използването на спирачната уредба от К. е нецелесъобразно, ударът за него е бил заден.

В. Извършване на други спасителни маневри.

В.1. Ако в т. А или преди нея, водачът на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег. №\* завие наляво, за да не попадне скутерът в габаритите на автомобила й, тя е можела да предотврати ПТП. Тази възможност е имала до т. С от схемата.

В.2. Завоят надясно е нецелесъобразен за нея и тя няма да може да предотврати настъпването на ПТП. Водачът на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* подс.З.Б. е била загубила контрол над пътната обстановка пред автомобила. Затова горните две възможности са чисто хипотетични за подобни маневри „Завой наляво“ и „Завой надясно“.

В.3. Водачът на скутера А. К. не е имал възможност да завие наляво. Това е нецелесъобразно за него и няма да може да предотврати настъпването на ПТП.

В.4. Ако А. К. завие надясно, той е можел да предотврати ПТП. Това е било възможно до т. К от схемата.

4. Водачът на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ 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 намА. 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.

5. ППС участва. в процесното ПТП са били технически изправни. Не е имало технически неизправности по тях, които да са в причинна връзка с настъпилото ПТП.

6. Пряка видимост водачите могат да получат от разстояние повсиче от 100 метра, което би позволило обективно да се възприемат един друг.

7. 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.

8. З.Б. при управляване на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* с 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 намА. 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 удяне в него, когато то намА. скоростта си или спре рязко.

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

10. Електрически скутер „Meuga Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759 е МПС от категория L6e-BP - превозно средство /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 моторните и за управлението му по пътищата, отворени за обществено ползване, водачът следва да притежава СУМПС най-малко от категория „М“.

В заключението си № 34/22.02.2022 г. експертът, извършил на ДП допълнителна съдебна автотехническа експертиза, сочи следното:

1. 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 нА.чие 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 инвА.дната количка в габаритите на автомобила - силно редуциране на скоростта на движение на автомобила до стойности, при които видимостта би се възвърнала или спиране.

Водачът З.Б. на л.а., участвал в процесното ПТП е имала/нямала възможност да предтврати ПТП:

А. Използване на спирачната уредба.

А. 1. Ако от най-ранния момент на възникване на „опасността“ до т. А водачът на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* аварийно задейства спирачната уредба, е можела да предотврати ПТП, т.е. скутерът не е попадал още в „опасната зона“ пред автомобила ѝ.

А.2. Ако след момента на възникване на „опасността“ /т. А/ водачът на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\* аварийно задейства спирачната уредба, няма да може да предотврати ПТП, т.е. скутерът вече е попадал в „опасната зона“ пред автомобила ѝ.

В. Извършване на други спасителни маневри.

В.1. Ако в т. А или преди нея, водачът на лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег. №\* завие наляво, за да не попадне скутерът в габаритите на автомобила ѝ, тя е можела да предотврати ПТП. Тази възможност е имала до т. С от схемата.

В.2. Завоят надясно е нецелесъобразен за нея и тя няма да може да предотврати настъпването на ПТП.

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

Така описаната фактическа обстановка, съдът прие за установена позовавайки се на събраните на досъдебното производство доказателства приобщени по реда на чл.373, ал.1, във вр. с чл.372, ал.3, във вр. с чл.283 от НПК, а именно: свидетелските показания на А. Б., В.Г., К.К. и М.Д., които съдът кредитира изцяло като житейски логични, еднопосочни, последователни, кореспондиращи помежду си и взаимодопълващи се; както и показанията на близките на пострадалА.я К.; обясненията дадени от подс.З.Б.; от писменото заключение по извършената на досъдебното производство тройна съдебномедицинска експертиза, която установява телесните увреждания и причините за смъртта на пострадалА.я А. К.; от писмените заключения по назначените съдебни автотехнически експертизи № 211/2020 и допълнителна такава № 34/2022 г.; както и от останА.те писмени доказателства – протокол за оглед на местопроизшествие, ведно с фотоалбум, АУАН, констативен протокол за ПТП с пострадалА. лица, протокол за доброволно предаване на диск, протоколи за оглед на веществени доказателства, ведно с фотоалбум, писмо от РЦ 112, ведно с диск, писмо от астрономическа обсерватория „Славей Златев“ гр.К.ли, справка за МПС, спирачен тест на МПС, справка за нарушител, справка за съдимост и характеристична справка на подсъдимата, декларация за СМПС, препис-извлечение от акт за смърт, удостоверение за наследници на пострадалА.я, както и другите събрани на ДП доказателства.

Показанията на свидетелите А. Б., В.Г., К.К. и М.Д., които са пряко относими към разглежданото ПТП, са еднопосочни и кореспондират, както помежду си, така и с останА.те събрани по делото доказателства, поради което, както бе посочено и по-горе, съдът ги кредитира изцяло. Съдът възприема изцяло и изготвените по делото съдебно-медицинска и автотехнически експертизи, подробно описани по-горе в мотивите, както и останА.те събрани писмени доказателства, които в своята съвкупност подкрепят установената от съда фактическа обстановка, така както е описана и в обвинителния акт.

Или, казано с други думи събраните по делото доказателства преценени поотделно и в своята съвкупност са еднопосочни и взаимодопълващи се, като след направеното от страна на подсъдимата самопризнание, няма спор по приетата по делото фактология, поради което не е необходимо подробно да се обсъждат, коментират и съпоставят описаните по-горе доказателства.

По така описания начин подсъдимата З.И. Кадир е осъществила от обективна и субективна страна престъпния състав по чл.343а, ал.1, б.„б“, във вр. с чл.343, ал.1, б.„в“, предл.1, във вр. с чл.342, ал.1 от НК, а именно: 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 управляване на моторно превозно средство - лек автомобил марка „Опел“ модел „Зафира“ с рег.№\*, на платно за движение с две пътни ленти, по една във всяка посока, нарушила правилата за движение в: чл. 20, ал. 1 от ЗДвП - "Водачите са длъжни да контролират непрекъснато пътните превозни средства, които управляват", като същата не контролирала

непрекъснато управляваното от нея моторно превозно средство, тъй като не била концентрирана в максимална степен върху управлението на автомобила си, не следила всеобхватно и непрекъснато пътната обстановка и движението на управлявания от нея лек автомобил; чл. 77 от ЗДвП „При заслепяване водачът е длъжен да намА. скоростта и при необходимост да спре“ като при заслепяване от насрещното слънцестоене не намА.ла скоростта и при необходимост, причинена от намалената видимост не спряла, поради което вдясно на платното за движение не забелязала движещия се пред нея по посока на движение от с. Л., община К. към гр. К. А.А. К. с ЕГН \*\*\*\*\*, управляващ електрически скутер „Meuca Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759, блъснала задната лява част на скутера с предна дясна част на автомобила си и по непредпазливост причинила смъртта на А.А. К., която настъпила на 10.08.2020 г. в резултат на тежка съчетана черепно-мозъчна, шийна и гръдна травма, усложнила се с аспирационна пневмония, довели до остра дихателна и сърдечно-съдова слабост със смъртен изход, като след деянието подсъдимата е направила всичко зависещо от нея за оказване помощ на пострадаА.я.

От обективна страна от събраните по делото доказателства по несъмнен начин са установени авторството на деянието, времето, мястото и начина на осъществяването му- на инкриминираните място и време подсъдимата З.Б. при управление на МПС е нарушила нормативно установените правила за движение по пътищата и по непредпазливост е причинила смъртта на А. К.. Подсъдимата е нарушила правилата за движение по чл.20, ал.1 от ЗДвП, вменяващ задължение на водачите на МПС непрекъснато да контролират превозните средства, които управляват. В случая, подс.Б. не е наблюдавала непрекъснато пътната обстановка и движението на автомобила по пътя и спрямо другите участници в движението. Ако бе наблюдавала непрекъснато и всеобхватно пътната обстановка, подсъдимата е имала възможност да предотврати настъпването на ПТП, ако от най-ранния момент на възникване на „опасността“ до т. А аварийно е задействала спирачната уредба, в този момент скутерът не е попадал още в „опасната зона“ пред автомобила й. Подсъдимата е имала възможност да предотврати ПТП, и ако завие наляво с управлявания от нея автомобил, при което скутерът няма да попадне в габаритите на автомобила й. Следва да се посочи, че моментът, в който възниква опасността може да е свързан с изненадващо действие, предприето от друг участник в движението или от собствена непредпазливост, изразила се в недостатъчно внимателно следене на пътната обстановка, както е в случая. /Р 613/85 III НО/.

При управлението на МПС – лек автомобил „Опел“ модел „Зафира“, подсъдимата безспорно е нарушила и разпоредбата на чл.77 от ЗДвП, която разпоредба задължава водачите на ППС при заслепяване да намалят скоростта и при необходимост да спрат. В случая деецът не се е съобразил с конкретните условия на видимост с оглед заслепяването от насрещното слънцестоене и не е намА. скоростта и при необходимост, причинена от намалената видимост не е спряла управляваното от нея ППС. В случая, най-ранния момент, когато подс.Б. е можела да възприеме наА.чието на ел.скутер, като опасност на пътя, е когато е била на повече от 100.00 метра, а именно – на 156, 35 м. (13.51 секунди) от мястото на настъпилото ПТП, като е имала пряка видимост към управлявания от К. скутер. В този момент при намаляване на скоростта и при необходимост от задействане на спирачната уредба МПС е можело да спре своевременно и да се предотврати настъпването на ПТП или съответно извършване с МПС маневрата – завиване наляво.

По делото е безспорно установено, че подс.ЗА.ха Б. не е съобщила всички обстоятелства, които имат значение за безопасността на движението, а именно, не е контролирала непрекъснато превозното средство, което е управлявала, като не е наблюдавала непрекъснато пътната обстановка и движението на автомобила по пътя и спрямо другите участници в движението, както и при заслепяване от насрещното слънцестоене не е намА.ла скоростта и при необходимост, причинена от намалената видимост не е спряла управляваното от нея ППС, като не е успяла да заобиколи ел.скутер

или да спре МПС и да предотврати настъпването на ПТП.

Описаните нарушения на правилата за движение са довели, като пряка и непосредствена последица до пътнотранспортното произшествие, от което е настъпил съставомерния резултат.

С оглед на изложеното, вследствие противоправното поведение на подсъдимата З.Б., като водач на МПС - нарушаване на правилата за движение по чл.20, ал.1 и по чл.77 от ЗДвП, е настъпил вредоносния резултат, а именно смъртта на А.А. К. на 10.08.2020 г. НА.це е и изискуемата от закона причинна връзка между поведението на дееца, допуснатите нарушения за безопасност на движението и настъпилите общественоопасни последици.

По делото е безспорно установено, така, както е описано и в обстоятелствената част на обвонителния акт, че подсъдимата след деянието е направила всичко зависещо от нея за оказване помощ на пострадА.я. Така, тя е отишла веднага при пострадА.я, който бил седнал на земята в съзнание, като имал кръв по главата. Подсъдимата го попитала как е и дА. се нуждае от помощ. Дала му вода и му казала да не става докато не дойде бърза помощ. Помолила спрелия непосредствено след ПТП св.М.Д. да се обади на спешна помощ. Стояла до пострадА.я и се интересувала за състоянието му до пристигане на линейката, а и след това в болницата. С поведението си, подс.З.Б. е направила всичко зависещо от нея за оказване помощ на пострадА.я. Всъщност, с оглед състоянието му, че той е бил в съзнание, единственото, което е можело да се направи е, пострадА.ят да остане неподвижен до пристигане и оказване на специА.зирана медицинска помощ. По делото не е установено в състоянието, в което се е намирал пострадА.я да е било възможно и необходимо да му се окаже помощ различна от дадената му от подсъдимата. След като по делото е безспорно установено, че след деянието подс.Б. е направила всичко зависещо от нея за оказване помощ на пострадА.я, то в случая е осъществен превилигирвания състав на чл.343а, ал.1, б.„б“, във вр. с чл.343, ал.1, б.„в“, предл.1, във вр. с чл.342, ал.1 от НК, по който бе призната за виновна подс.Б., съответно същата следва да бъде оправдана по първоначално повнигнатото й обвинение по чл.343, ал.1, б.„в“, предл.1, във вр. с чл.342, ал.1 от НК.

Деянието е извършено от подсъдимата при форма на вината- непредпазливост. Това е така, тъй като подсъдимата не е предвиждала като възможна или сигурна последица от управлението на автомобила в нарушение на посочените правила на ЗДвП настъпването на смъртта на пострадА.я К., но е била длъжна и обективно и субективно е могла да предвиди този престъпен резултат. Безспорно тя е имала най-малкото, най-общи представи за обстановката, в която действа и за възможните опасности. Така, тя е имала представата, че следва да контролира непрекъснато управляваното от нея МПС, да следи всеобхватно пътната обстановка и да бъде концентрирана в максимална степен върху управлението на автомобила. Подсъдимата е имала субективната възможност да предвиди настъпването на престъпния резултат от поведението си, като психически и социално зряла личност, пълнолетно лице, което разбира свойството и значението на извършеното и можейки да ръководи постъпките си и разполагащо с необходимите за това интелектуални възможности. Ако беше проявила дължимата грижа и вискателност, ако беше подложила на внимателна преценка всички обстоятелства, тя е била длъжна и е могла да изведе в съзнанието си представата за общественоопасните последици от своето деяние. Съзнаването на всички елементи от престъпния състав, е обективизирано в поведението на подсъдимата.

Причини и условия, способствА. извършване на престъпното деяние са проявената самоувереност и небрежност при управление на МПС и нарушение на правилата за движение по пътищата установени в ЗДвП.

Безспорно установено по делото е също, че пострадА.ят също е нарушил правилата за безопасност регламентирани в нормата на чл.140, ал.1 от ЗДвП, като е управлявал нерегистрирано по надлежния ред превозно средство, за което следва да притежава СУМПС най-малко от категория „М“. Т.е., пострадА.ят е нямал право да управлява въпросното

превозно средство по пътищата отворени за обществено ползване, след като същото не е било регистрирано по съответния за това законов ред.

Описаното поведение на А. К., води до извод, че при процесния случай е налице съпричиняване от страна на пострадалия, който със собственото си противоправно поведение е допринесъл за настъпване на ПТП и собствената си смърт.

При определяне вида и размера на наказанието, което следва да се наложи на подсъдимата З.Б., съдът обсъди степента на обществена опасност на деянието и дееца, подбудите за извършване на деянието, както и другите смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства.

За извършеното от подсъдимата Б. престъпление по чл.343а, ал.1, б.„б“, във вр. с чл.343, ал.1, б.„в“, във вр. с чл.342, ал.1 от НК се предвижда наказание „лишаване от свобода“ за срок до четири години. Съдът прецени обществената опасност на дееца З.Б. като ниска с оглед чистото й съдебно минало и събраните добри характеристични данни за същата. Обществената опасност на конкретното деяние е типична за този вид престъпления, като в тази връзка съдът съобрази вида и тежестта на допуснатото нарушение на правилата за движение по пътищата, като в случая не се касае за груби и многобройни нарушения на норми от ЗДвП от страна на подсъдимата. Като смекчаващи отговорността обстоятелства, съдът отчете изразеното съжаление и разкаяние за стореното; посоченото и по-горе чисто съдебно минало и добри характеристични данни, както и трудовата й ангажираност, обстоятелството, че е семейна и майка на малко дете.

При определяне на наказанието на подсъдимата З.Б. съдът съобрази и го отчете като смекчаващо вината, обстоятелството, че пострадалият също е допринесъл за настъпване на ПТП, като самият той е допуснал нарушение на разпоредбата на чл.140, ал.1 от ЗДвП, управлявайки нерегистрирано по съответния ред превозно средство по път отворен за обществено ползване.

За отегчаващо вината на подсъдимата обстоятелство, съдът отчете констатираните две нарушения по ЗДвП.

Настоящият съдебен състав намира, че в случая не следва да намери приложение разпоредбата на чл.55 от НК, тъй като макар и да са налице многобройни смекчаващи вината на дееца обстоятелства, то същите не правят най-лекото предвидено в закона наказание несъразмерно тежко на извършеното деяние със смъртен резултат.

С оглед установените обстоятелства, които са от значение за индивидуализацията на наказанието, съдът намира, че наказание в размер на 1 година „лишаване от свобода“, т.е. значително под средния размер, е напълно достатъчно и справедливо за конкретно извършеното деяние. Така определеното наказание с оглед разпоредбата на чл.58а, ал.1 от НК, във вр. с чл.373, ал.2 от НПК, следва да се намали с 1/3, което в случая е с 4 месеца и реално наложеното наказание, което да се определи на подс.З.Б. е в размер на 8 месеца (12-4) „лишаване от свобода“.

Настоящият състав счита също, че изпълнението на така определеното наказание следва да бъде отложено на основание чл.66, ал.1 от НК, тъй като на първо място са налице формалните предпоставки за това - размерът на наложеното наказание е до три години и подсъдимата не е осъждана на лишаване от свобода за престъпление от общ характер. И второто и водещо в случая условие е, че за постигане целите на наказанието и преди всичко за поправянето и превъзпитанието на осъдената З.Б., която е личност с положителни характеристични данни и майка на малко дете, не е необходимо да бъде изолирана от собствената й среда, а следва да й се даде възможност да докаже, че случилото се е изолиран инцидентен и нелеп случай, поради което не е наложително ефективното изтърпяване на определеното й наказание. По този начин с оглед личността на дееца, конкретното деяние и причините за извършването му, то би изиграло своята

предупредителна и възпитателна роля и върху другите членове на обществото. За постигане на визираните цели, срокът, за който следва да бъде отложено наказанието „лишаване от свобода” следва да бъде минималния възможен по чл.66, ал.1 от НК, а именно три години, считано от влизане в сила на присъдата.

На основание чл.343г от НК, във вр. с чл.343а, ал.1, б.“б“, във вр. с чл.343, ал.1, б.”в”, във с чл.342, ал.1, във вр. с чл.37, ал.1 т.7 от НК на подсъдимата З. И.. Б. следва да бъде наложено и кумулативното наказание “лишаване от право да управлява МПС” при спазване разпоредбата на чл.49 от НК за определяне на размера му. Във връзка с това съдът съобрази обстоятелството, че в случая се касае за нарушение на правилата за движение, които по своето естество не са груби, но са довели до тежки общественноопасни последици – смърт на едно лице. С оглед на това и като взе предвид, че размерът на наказанието по чл.37 ал.1 т.7 от НК не може да бъде по-нисък от наложеното наказание лишаване от свобода, с оглед постигане целите на лишаването от правоуправление, размерът на същото следва да бъде за срок от 1 година и 6 месеца, считано от датата на отнемане на свидетелството ѝ за правоуправление.

Настоящият съдебен състав счита, че така наложените на подсъдимата наказания са справедливи и с тях в максимална степен ще бъдат постигнати целите, залегнали в разпоредбата на чл. 36 от НК.

Вещественото доказателство по делото - лек автомобил „Опел“ модел „Зафира“ с рег. №\*, след влизане на присъдата в сила следва да се върне на собственика му З. И.. Б., с ЕГН \*\*\*\*\*; а електрически скутер „Meuca Ortocar 415 SP II“ с номер на рама 6130759, след влизане на присъдата в сила следва да се върне на наследниците на А.А. К. /двете веществени доказателства- на съхранение на паркинга и в гаража на РУ на МВР- К./.

При този изход на делото и на основание чл.189, ал.3 от НПК, следва подсъдимата З.Б. да бъде осъдена да заплати по сметка на ОД на МВР - К.ли направените на досъдебното производство разноски в размер на 2648.42 лева, като от страна на частните обвинители не са претендирани разноски, поради което и съдът не им е присъдил такива.

Мотивиран от горното, съдът обяви присъдата си.

Председател: