

МОТИВИ към решение № 44/05.04.2021 год. по анх дело № 975/2021 год. по описа на ВРС, 45-ти състав

Производството е по чл. 375 и сл. НПК.

С постановление на ВРП от 08.03.2021 год. е внесено предложение за освобождаване от наказателна отговорност на В. Г. В. с ЕГН *****, за извършено престъпление по чл.343,ал.1,б“б“,вр.чл.342,ал.1 от НК и за налагането на административно наказание на основание чл. 78а НК.

В проведеното съдебно заседание Варненската районна прокуратура се представлява от прокурор К. К., който от името на държавното обвинение поддържа депозираното постановление, като намира обвинението за доказано от обективна и субективна страна. Счита, че са налице положителните предпоставки, установени в чл. 78а, ал. 1 НК, поради което предлага Съдът да освободи обвиняемия от наказателна отговорност, като му наложи наказание съобразено с нормата на чл.78а от НК, като същият да не бъде лишаван от право да управлява МПС.

Обвиняемият В., редовно призован за съдебно заседание се явява лично и с адв.П. Д., ВАК, не оспорва фактите изложени в постановлението на РП Варна, моли да му бъде наложено административно наказание – глоба, в минимален размер.

Адв.П. Д., ВАК моли подзащитния му да не бъде лишаван от право да управлява МПС.

От фактическа страна:

Съгласно Постановлението на РП Варна обв. В. е правоспособен водач на моторно превозно средство за категориите „А“, „В“, „С“, „DE“, „D“, „AM“, „ТКТ“, „BE“, като притежава свидетелство за управление на МПС с №284301058, валидно до 25.03.2025 г. В. е правоспособен водач на МПС от 17.12.1981 г. и до момента на инкриминираното деяние не извършвал нарушения на ЗДВП, за които да е наказван по административен ред. С трудов договор с № 81040 от 27.06.2011г. той бил назначен на длъжност „Водач на автобус“ към „Градски Транспорт“ ЕАД - град Варна. На 09.06.2020 г. обв.В. бил на работа и управлявал автобус марка „Мерцедес“, модел „О 405 Н“, с дължина около 10,30 метра, с рег. ***, по линия 37 - „ЖП Гара - с. Константиново“. Около 19.40 часа В. отишъл да зареди гориво в гаража на адрес град Варна, ул. „Тролейна“ и тръгнал в посока ЖП гара - Варна.

На 09.06.2020г. около 20.04 часа обвиняемият управлявал гореописания автобус в град Варна по бул. „Съборни“ с посока на движение кръстовището с бул. „Христо Ботев“. В автобуса нямало пътници. Било все още светлата част на денонощието, сухо време, пътният участък бил с асфалтова настилка в добро състояние, обозначена с вертикална (пътни знаци) и хоризонтална маркировка, както и работеща светофарна уредба в режим с 3 фази в района на кръстовището. Движението по пътното платно на бул. „Съборни“ било двупосочно, като в зоната на заустване, непосредствено преди кръстовището с бул. „Христо Ботев“, било с три пътни ленти за движение - дясна пътна лента за движение и извършване на завой на дясно в посока Аспарухов мост; средна пътна лента за движение направо в посока ул. „Бачо Киро“ и ЖП гара - Варна и едновременно наляво за извършване на маневра ляв завой по бул. „Христо Ботев“ в посока център на град Варна и лява пътна лента за движение в обратна посока към Централна Поща - Варна. Пътното платно на бул. „Съборни“ било с ширина от 10,70 метра, като дясна пътна лента била с ширина 3,30 м, средна с ширна 3,70 м и лява с ширна 3,70 м. Пътното платно било с покритие от асфалт, без дупки, посипаности и неравности. Управлявания от обвиняемия автобус се движил в средна пътна лента със скорост от около 60,86 км в час, като зад него не се движили моторни превозни средства.

Светофарната уредба, отнасяща се за движещите се в средна и дясна пътни ленти, разположена на кръстовището, светнала жълта светлина - означаваща съгласно чл. 31, ал.7, т.4 от Правилник за прилагане на Закон за движение по пътищата - "Внимание, спри !". Това не се отнася само за онези от водачите, които в момента на подаването на този сигнал, след като им е било разрешено преминаването, са толкова близо до светофара, че не могат да спрат, без да създадат опасност за движението. При подаване на този сигнал на кръстовище водачите, които навлизат или се намират в кръстовището, са длъжни да го освободят". Времетраенето на жълтия сигнал на светофарната уредба било 3 секунди. В този период от време обвиняемият В., управлявайки автобуса възприел жълтия сигнал, но не съобразил поведението си с него и не предприел законовопредписаните му действия по намаляване на скоростта и спиране на моторното превозно средство, и в края на третата секунда на жълтия сигнал от светофарната уредба пресякъл стоп - линията на средната пътна лента, в която се движил и навлязъл в кръстовището. В този момент той се движел със скорост по-висока от максимално разрешената за населено място и в нарушение на забраната на чл. 21, ал. 1 от Закона за движение по пътищата, според който „При избиране скоростта на движение на водача на пътно превозно средство от категория „D“, в населено място е забранено да превишава 50км/ч.“, а именно със скорост от 60,86 км/ч. В момента на пресичане на стоп - линията, от ляво на автобуса управляван от обвиняемия, в условно обозначената лява пътна за движение в посока Централна поща - град Варна, се движил синьо - бял тролейбус от градския транспорт, а след него два автомобила.

По същото време, по бул. „Христо Ботев“ с посока на движение към кръстовището с бул. „Съборни“ и Аспаруховия мост се движили лек автомобил марка „Шкода“, модел „Фабия“ с рег. ***, управляван от св. Т.М. и лек автомобил марка „Опел“, модел „Фронтера“ с рег. номер ***, управляван от пострадалия Валентин Р., а на пътническата дясна седалка седял свидетеля О. Л.. Пътният участък бил с асфалтова настилка в добро състояние, обозначена с вертикална (пътни знаци) и хоризонтална маркировка, както и работеща светофарна уредба в режим с 3 фази в района на кръстовището. Движението по пътното платно на бул. „Христо Ботев“ било двупосочно, с по едно платно за движение във всяка посока, с разделителна ивица по между си, чиято ширина била около 1 метър. Пътното платно на бул. „Христо Ботев“ в посока кръстовището с бул. „Съборни“ и Аспаруховия мост, било от четири пътни ленти за движение - дясна с ширина около 3 метра, за движение на дясно в посока бул. „Съборни“; две средни ленти, всяка с ширина 3,5 метра за движение направо в посока Аспарухов мост, които условно ще се обозначат като средна - дясна и средна - лява ленти; лява пътна лента, с ширина 3,3 метра за движение наляво в посока ул. „Бачо Киро“ и ЖП гара - Варна. Пътното платно било с покритие от асфалт, без дупки, посипаности и неравности. Управлявания от свидетеля М. автомобил марка „Шкода“ се движил в средна - лява пътна лента, като плавно намалявал скоростта, т.к. светофарната уредба за движението в неговата посока светела забраняващ червен светофар. Зад него на разстояние от около 4 - 4,5 метра и в съседната средна - дясна пътна лента се движил управлявания от пострадалия автомобил марка „Опел“. Управлявания от пострадалия автомобил плавно застигал управлявания от св. М. автомобил марка „Шкода“. Светофарната уредба, отнасяща се за движещите се в двете средни и дясна пътни ленти, светнала едновременно червена и жълта светлина. Времетраенето на този сигнал на светофарната уредба било 2 секунди. В края на втората секунда от сигнала на светофарната уредба светеща червено и жълто, управлявания от пострадалия автомобил марка „Опел“ се движил със скорост 11,90 км в час, като пресякъл стоп - линията на пътната си лента и с предната си част автомобила бил непосредствено преди разположената там пешеходна пътека. В този момент управлявания от свидетеля М. автомобил марка „Шкода“ се движил със скорост от 8 км в час и се намирал на нивото на стоп - линията на пътната лента, в която се придвижвал. Двата автомобила продължили движението си по пътните ленти, като свидетелите подали газ и започнали да ускоряват. В този момент, едновременно с гореописаните автомобили, управлявани от свидетелите М. и

Р. от дясно на ляво на тях, от бул. „Съборни“, навлязъл в кръстовището, управлявания от обвиняемия автобус. Управлявания от обвиняемия автобус изминал разстоянието от 5 метра след стоп - линията и светофарната уредба, регулираща неговото движение, светнала забранителен червен светофар. Управляваните от свидетелите автомобили изминали разстоянието от 2 метра след стоп - линията и светофарната уредба, регулираща тяхното движение светнала зелен сигнал. В този момент автобуса, управляван от обвиняемия станал видим за пострадалия и обратно. Свидетелят М. все още нямал видимост към автобуса, управляван от обвиняемия, т.к. управлявания от пострадалия автомобил закривал видимостта му.

Управлявания от обвиняемия автобус продължил движението си със скорост от 60,86 км/ч изминал разстоянието от още 15,50 метра, като реализирал пътно транспортно произшествие, като настъпил удар между преден ляв фар, преден ляв ръб на купето и предна лява, странична част в зоната под колонката на автобуса и челен, ексцентричен в зоната на преден десен ръб, частично и в зоната на дясна страничка част на преден десен калник на автомобил „Опел“, модел „Фронтера“. Непосредствено преди удара управлявания от пострадалия Р. автомобил марка „Опел“ се движил със скорост от 51 км в час, а управлявания от свидетеля М. автомобил марка „Шкода“ се движил със скорост от 48,15 км в час. След първоначалния удар лек автомобил „Опел“ се деформирал в мястото на удара и започнал да се върти около вертикалната си ос на ляво с предната си част, с едновременно отклоняване по посока на движение на автобуса. Мястото на удара (Място на удара № 1) се намирало на около 5 метра в ляво от ОР 1 (метален стълб от ел. мрежата, разположен на десен тротоар на ул. „Бачо Киро“) и на около 22,45 преди ОР 1, мерено спрямо посоката на огледа. В момент в който автомобил марка „Опел“ бил насочен с предната си част към ул. „Бачо Киро“, настъпил удар между него в областта на предната лява част и предна челна част на управлявания от св. М. автомобил марка „Шкода“. Първоначалното място на удара (Място на удар № 2) между автомобил марка „Опел“ и автомобил марка „Шкода“ се намирало от около 7,6 - 8 метра в ляво от Ориентир 1 и от около 18,95 метра до около 17, 30 метра преди ОР1, мерено спрямо посоката на огледа. След първоначалния удар между автобуса, управляван от обвиняемия и лек автомобил „Опел“, леките автомобили били частични повлечени по посока на движение на автобуса. Те се завъртели около вертикалните си оси на свое ляво и останали в зоната на кръстовището с причинени материални щети по тях. Непосредствено преди удара с лек автомобил марка „Опел“ обвиняемият реагирал и предприел аварийно спиране, като натиснал спирачката. Едновременно с това той отклонил на дясно кормилната уредба на автобуса. Автобуса спрял с предната си част и предните си колела върху левия тротоар на бул. „Христо Ботев“ в близост до училище „Димчо Дебелянов“, а задните колела останали на пътното платно. Свидетелите Р. и М. не възприели навлизания в кръстовището автобус и не предприели аварийно спиране. С действията си обвиняемият не изпълнил задължението си като водач на моторно превозно средство да реагира своевременно и адекватно на светофарна уредба светеща забранителен жълт светофар за навлизане в кръстовището и да предприеме спиране, а напротив с продължаването на движението си и навлизането му в кръстовището, в съчетание с нарушението на скоростта, той сам станал опасност за движението и се е поставил в положението да не може да спре преди стоп - линията и съответно мястото на удара. Неадекватното му поведение довело до закъсняла реакция на спиране преди светофарната уредба и мястото на удара, с което нарушил гореописаните разпоредби на чл. 6, т. 1 от ЗДвП : "Участниците в движението съобразяват своето поведение със ... светлинните сигнали"; чл.12, ал. 1 от ЗДвП : „За регулиране движението на пътните превозни средства на кръстовища, се използват пътни светофари, които подават сигнали с немигащи и мигащи светлини с червен, жълт и зелен цвят"; чл. 31, ал.7, т.4 от Правилник за прилагане на Закон за движение по пътищата : „Светлинните сигнали имат следното значение : жълта светлина -означава "Внимание, спри !". Това не се отнася само за онези от

водачите, които в момента на подаването на този сигнал, след като им е било разрешено преминаването, са толкова близо до светофара, че не могат да спрат, без да създадат опасност за движението. При подаване на този сигнал на кръстовище водачите, които навлизат или се намират в кръстовището, са длъжни да го освободят." и чл. 21, ал.1 от ЗДвП : "При избиране скоростта на движение на водача на пътното превозно средство е забранено да превишава следните стойности на скоростта : за пътено превозно средство категория „D" 50 км/ч в населено място".

В резултат на допуснатите нарушения на правилата за движение по пътищата от обвиняемия, настъпили два последователни удар - удар в пресечната точка получена при движението на лек автомобил марка „Опел" по пътното платно и предната лява част на автобуса, а в последствие завъртане на автомобила марка „Опел" около вертикалната си ос на ляво с предната си част и удар в предната му лява част между него и предна челна част на движещия се направо лек автомобил „Шкода". Въздушните възглавници и на двата леки автомобила се отворили. От реализираното ПТП настъпил директен удар на пострадалия Р. в областта на лявото колянно капаче с части и детайли на купето на управлявания от него автомобил. В резултат от реализираното ПТП на св. О. Л., като пътник в лек автомобил „Опел" настъпил удар в областта на дясната мишница, гръдния кош, левия долен крайник и дясна предмишница с части и детайли на купето. От настъпилото ПТП обвиняемия ударил главата си в главата си в части и детайли на купето на управлявания от него автобус.

На местопроизшествието пристигнали екипи на ЦСМП и полицейски екипи. На пострадалия, обвиняемия и свидетелите Л. и М. била оказана медицинска помощ и били откарани в МБАЛ „Св. Анна - Варна" АД. Пострадалия бил приет в МБАЛ „Св. Анна - Варна" АД, където било установено, че в следствие на настъпилото пътено - транспортно произшествие му било причинено счупване на лявото колянно капаче. На пострадалия била причинена средна телесна повреда по смисъла на чл. 129, ал. 2 НК, изразяваща се в счупване на лявото колянно капаче, което обусловило трайно затруднение в движенията на левия долен крайник за период от около 3 -4 месеца при благоприятно протичане на оздравителния процес. При прегледа на св. О. Л. в МБАЛ „Св. Анна - Варна" АД било установено, че в следствие на настъпилото ПТП били причинени разкъсно - контузна рана на дясната мишница, контузия на гръден кош, ожулвания в областта на гръдния кош и левия долен крайник; ожулвания по дясната мишница и дясната предмишница. На обвиняемия В. и свидетелите М. и Р. били взети в МБАЛ „Св. Анна - Варна" АД кръв за изследване. Във връзка с горното било образувано настоящото досъдебно производство. Бил извършен оглед на местопроизшествие.

Били изготвени три съдебна химикотоксикологична експертизи с номера, както следва : № 511/10.06.2020г.; № 512/10.06.2020 г. и № 513/10.06.2020 г. на по описа на Специализирана химическа лаборатория за изследване на алкохол при МБАЛ „Св. Анна - Варна" АД. От заключенията и на трите експертизи се установява, че в изследваните кръвни проби не се установява наличие на етилов алкохол.

В хода на разследването била назначена и изготвена съдебномедицинска експертиза, от заключението на която се установява, че в резултат на ПТП Валентин Валентинов Р. получил счупване на лявото колянно капаче, което обусловило трайно затруднение в движенията на левия долен крайник за период от около 3 -4 месеца при благоприятно протичане на оздравителния процес. Причиненото травматично увреждане е резултат на директен удар с или върху твърди предмети, тъпи предмети и би могло да бъде получено при удар в част или детайл в купето на катастрофиралото МПС.

Била назначена и изготвена съдебномедицинска експертиза, от заключението на която се

установява, че в резултат на ПТП О.А. Л. получил разкъсно - контузна рана на дясната мишница, контузия на гръден кош, ожулвания в областта на гръдния кош и левия долен крайник, които са резултат на удари с или върху твърди, тъпи предмети; ожулвания по дясната мишница и дясната предмишница, които са резултат на действието на предмети с остър връх, каквито могат да бъдат фрагменти от стъкла. Причинените травматични увреждания са обусловили разстройство на здравето, извън случаите на чл.128 и чл.129 от НК, а и именно временно разстройство на здравето, неопасно за живота. Според заключението описаните травматични увреждания биха могли да бъдат получени при по време и начин, при конкретното ПТП.

Била назначена и изготвена автотехническа експертиза от заключението на която се установява, че дължината на опасната зона на спиране на автобуса, управляван от обвиняемия със скоростта, с която се придвижвал - 60,86 км/ч била 46,10 метра, а в конкретната ситуация опасността е настъпила, когато автобусът се намирал на около 15,50 метра от мястото на удара, когато двата автомобила са станали видими за обвиняемия. Според експертното заключение обвиняемия не е имал техническа възможност да предотврати ПТП при аварийно спиране при избраната от него скорост на движение. Съгласно експертното заключение обвиняемият е имал възможност да предотврати ПТП, чрез аварийно спиране, ако е управлявал автобуса със скорост не по - голяма от 30,54 км в час, при условие, че е реагирал с време не по - голямо от 0,6 сек. Според експертното заключение причината за настъпването на произшествието от техническа гледна точка липсата на адекватното поведение на водача на автобуса, т.е. нерегламентирано навлизане в зоната на кръстовището при обективно възприет сигнал на светофарната уредба забраняващ навлизане в кръстовището. Съществувала е обективна невъзможност от техническа гледна точка на водачите на автомобили марка „Опел" и „Шкода" да възприемат своевременно движението на автобуса, като опасност и обективна невъзможност да реагират своевременно с аварийно спиране.

Гореизложената фактическа обстановка се установява по несъмнен и категоричен начин от събраните в хода на предварителното производство доказателствени материали: обясненията на обв. В., показанията на свидетелите Валентин Валентинов Р., О.А. Л., А.Х.А., В.В.К., Т.М. М., Б.Т.Б., , преценени в настоящото производство при условията на чл.378,ал.2 от НПК, от писмените доказателства: справка съдимост, протокол за оглед на местопроизшествие, ведно с фотоалбум и скица към него, СМЕ, Видеотехническа експертиза, АТЕ, Химическа експертиза, справка за нарушител водач, прочетените и приети на основание чл. 283 от НПК .

Съдът дава вяра на показанията на свидетелите Валентин Валентинов Р., О.А. Л., А.Х.А., В.В.К., Т.М. М., Б.Т.Б.. Показанията на всички свидетели са достатъчно подробни, логични и последователни, като всеки един от тях допринася за изясняване на фактическата обстановка и подкрепя показанията на другите, което потвърждава тяхната достоверност. Всички те отговарят на събраните писмени доказателства. Съдът кредитира заключенията на представените по делото съдебни експертизи, като компетентно изготвени от лица с необходимия опит, като същите са отговорили на поставените въпроси.

Съдът като прецени всички доказателства, релевантни за делото съгласно чл.14 от НПК поотделно и в тяхната съвкупност, приема от правна страна, че с деянието си В. Г. В. е осъществил от правна страна състава престъплението по чл.343, ал.1, б. „б" вр. с чл.342, ал.1 НК.

От обективна страна са засегнати обществените отношения, осигуряващи безопасността на транспорта. Изпълнителното деяние е извършено чрез действия - чрез тях подсъдимият е

нарушил посочената разпоредба от ЗДвП. В резултат на неспазването им на пострадалия Валентин Валентинов Р. е причинена средна телесна повреда, изразяваща се в счупване на лявото колянно капаче, което обусловило трайно затруднение на движенията на левия долен крайник за период 3-4 месеца, при благоприятно протичане на оздравителния процес, като по този начин е настъпил и изискуемият от закона вредоносен резултат.

От субективна страна обвиняемият осъществил деянието виновно, при форма на вината непредпазливост по смисъла на чл.11, ал.3 НК. Обвиняемият В. не е предвиждал настъпването на общественноопасните последици (произшествието и причинените телесни повреди), които могат да настъпят, но е бил длъжен и е могъл да ги предвиди.

Налице са всички обективни съставомерни признаци на престъплението, а именно - противоправно поведение, изразяващо се в нарушаване правилата за движение:

- чл. 6, т.1 от ЗДвП : "Участниците в движението съобразяват своето поведение със ... светлинните сигнали";

- чл.12, ал. 1 от ЗДвП : „За регулиране движението на пътните превозни средства на кръстовища, се използват пътни светофари, които подават сигнали с немигащи и мигащи светлини с червен, жълт и зелен цвят.";

-чл. 31, ал.7, т.4 от Правилник за прилагане на Закон за движение по пътищата : „Светлинните сигнали имат следното значение : жълта светлина - означава "Внимание, спри !". Това не се отнася само за онези от водачите, които в момента на подаването на този сигнал, след като им е било разрешено преминаването, са толкова близо до светофара, че не могат да спрат, без да създадат опасност за движението. При подаване на този сигнал на кръстовище водачите, които навлизат или се намират в кръстовището, са длъжни да го освободят.";

-чл. 21, ал. 1 от ЗДвП : "При избиране скоростта на движение на водача на пътното превозно средство е забранено да превишава следните стойности на скоростта : за пътно превозно средство категория „D" 50 км/ч в населено място" и тези нарушения са в пряка причинна връзка с ПТП и увреждането на пострадалия.

Видно от приложената по делото справка за съдимост обвиняемият не е осъждан и не е бил освобождаван от наказателна отговорност с налагане на административно наказание по реда на чл. 78а НК. С оглед на изложените фактически и правни изводи са налице материално – правните предпоставки обвиняемият да бъде освободен от наказателна отговорност за извършеното от него престъпление по чл.343, ал.1, б. „б" вр. с чл.342, ал.1 НК , като му бъде наложено административно наказание “глоба” по реда на чл. 78а НК. Обвиняемият е пълнолетно лице, не е осъждан за престъпление от общ характер и не е освобождаван от наказателна отговорност по реда на чл. 78а НК, престъплението не е извършено умишлено и за него НК предвижда наказание „лишаване от свобода до три години" или „пробация", като не са налице отрицателните предпоставки на чл. 78а, ал. 7 НК. Разпоредбата на чл. 78а, ал.1 НК предвижда административно наказание глоба в размер от 1000 до 5000 лева.

При индивидуализирането на административното наказание “глоба” съдът отчете като смекчаващи отговорността обстоятелства самопризнанието на обвиняемия, трудовата му заетост, добрите характеристични данни, липсата на нарушения по ЗДвП, като не се отчетоха каквито и да били отегчаващи вината обстоятелства.

Съдът намира, че за постигане целите на наказанието не следва на основание чл.78а, ал.4 вр. чл. 343г във вр. чл. 37, ал.1, т.7 от НК, В.В. да бъде лишен от право да управлява МПС,

тъй като същият, видно от приложена /л.157, т.1 от ДП/ справка за нарушител водач откакто е правоспособен водач няма издадени за нарушения по ЗДвП актове за административни нарушения, наказателни постановления, фишове, ЗППАМ, присъди и решения.

Предвид и гореизложеното на обв. В. Г. В. следва да се определи наказание глоба в размер от 1 000 лева, като същият не бъде лишен от право да управлява МПС, като Съдът намира, че именно това наказание съответства в най-пълна степен на целите на наказанието установени в чл. 36 НК.

На осн. чл.189, ал.3 НПК обвиняемият В. Г. В., със снета по делото самоличност, беше осъден да заплати по сметка на ОД на МВР гр. Варна направените разноски по делото в размер на 1460,07 лева.

На осн.чл.112, ал.4 от НПК съдът остави към делото веществените доказателства – 3 броя СД / л.102, т.1 и л.40, т.2 от ДП/.

По изложените съображения Съдът постанови решението си.