

## Мотиви по НОХД № 1082/2021 г. по описа на Окръжен съд – Пловдив

Съдебното производство по НОХД 1082/2021 г. по описа на Окръжен съд – Пловдив е образувано по внесен обвинителен акт от Окръжна прокуратура – Пловдив, след приключване на разследването по Досъдебно производство № 102/2020 г. по описа на Сектор „РПТ“ при ОД на МВР – Пловдив, с който на Г. А. Л. *е повдигнато обвинение за извършено престъпление по чл. 343, ал. 1, б. „В“ във вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 от НК* затова, че на 16.09.2020 г. в гр.Пловдив, на ул. „\*\*\*\*“ до № \*\*\*, при управление на моторно превозно средство – автобус от градския транспорт по линия № \*\*\*, марка „Исузу“, рег. № \*\*\*, собственост на „Сюжелиз – България“ ЕООД – клон Пловдив *е нарушил правилата за движение*, както следва:

по чл. 68, ал. 2 от ЗДвП – *„Водачът на пътно превозно средство от редовните линии за обществен превоз на пътници е длъжен да осигурява възможност за безопасното качване и слизане на пътниците“* – като не е осигурил възможност за безопасно слизане;

по чл. 68, ал. 3 от ЗДвП – *„Качването на пътници в превозното средство от редовните линии за обществен превоз на пътници и слизането от него е разрешено само на спирките, когато превозното средство е неподвижно.“* – като е допуснал слизане от управляваното от него превозно средство от редовните линии за обществен превоз извън място на спирка, когато превозното средство не е било неподвижно;

по чл. 132, т. 3 от ЗДвП – *„При превозване на пътници водачът е длъжен да затваря вратите на автобуса, тролейбуса или трамвая преди потеглянето и да не ги отваря по време на движение“* – като не е затворил вратите на автобуса преди потеглянето,

вследствие на което по непредпазливост е причинил смъртта на С.Т.К., ЕГН \*\*\*\*\*.

Наследниците на пострадалата С.К. – дъщерите ѝ – Б. П. П. и К. П. Д. и близките ѝ родственици – брат ѝ – С. Т. М. и внуците ѝ – С. Д. С., С. Т. К., А. С. Д. и С. С. Д. са конституирани като частни обвинители в наказателния процес, в съответствие със задължителното тълкуване в т. 1 на Тълкувателно решение № 1 от 21.06.2018 г. на ВКС по т. д. 1/2016 г. на ОСНГТК за разширяване на материалната легитимация на лицата, които могат да претендират обезщетение за неимуществени вреди в наказателния процес.

Съдебното следствие се проведе по реда на диференцираната процедура, регламентирана в Глава двадесет и седма от НПК, в разпоредбата на чл. 371, т. 2 от НПК, по искане на подсъдимия и

Според представителя на държавното обвинение, събраните в хода на досъдебното производство доказателства и доказателствени средства, преценени в контекста и на направеното от подсъдимия признание на фактическите обстоятелства, изложени в обвинителствената част на обвинителния акт, дават възможност за категоричен и несъмнен извод относно извършеното престъпление, неговото авторство и механизма на настъпване на пътно-транспортното произшествие, както и причинно - следствената връзка между виновното поведение на подсъдимия и смъртта на пострадалата С.К.. Прокурорът счита, че на подсъдимия следва да бъде определено наказание, при условията на чл. 54 от НК, като се отчете превес на смекчаващите отговорността обстоятелства при липса на отегчаващи. За справедливо и съответно на степента на обществена опасност на конкретно извършеното престъпление и данните за личността на подсъдимия, представителят на държавното обвинение намира, че следва да му бъде определено наказание лишаване от свобода в минималния, предвиден от закона размер, което след редукцията по чл.58а от НК да бъде отложено за изтърпяване, по реда на чл. 66, ал 1 от НК, с изпитателен срок от четири години. По отношение на кумулативно, предвиденото в разпоредбата на чл. 343Г от НК, по-леко наказание по чл.37, ал. 1, т. 7 от НК, прокурорът е на становище, че следва да бъде за срок от около една година и да е съобразено с размера на наложеното наказание Лишаване от свобода, като се отнеме и възможността на подсъдимия да извършва обществен превоз на пътници. Счита, че приложеното като веществено доказателство по делото моторно превозно средство при управлението, на което е настъпило произшествието, следва да се върне на правоимащите лица, а в тежест на подсъдимия да се възложи заплащането на направените по делото разноски.

Повереникът на частните обвинители – адв. Д. също счита, че събраните в хода на досъдебното производство доказателства и доказателствени средства, преценени в контекста и на направеното от подсъдимия признание на фактическите обстоятелства, залегнали в обвинителната теза, по реда на чл. 371, т. 2 от НПК, дават основание на съда да го признае за ВИНОВЕН по повдигнатото му обвинение и да му наложи наказание при условията на чл. 54 от НК при превес на смекчаващите отговорността обстоятелства. Претендира в тежест на подсъдимия да бъде възложено заплащането на направените разноски от доверителите му и в двете фази на наказателното производство.

Подсъдимият Г.Л. признава вината си по повдигнатото обвинение. Изразява съжаление за настъпилия тежък вредоносен резултат. Прави признание, по предвидения ред в чл. 371, т. 2 от НПК, на описаните в обвинителствената част на обвинителния акт фактически обстоятелства. Моли съда да му бъде наложено минимално по размер наказание.

Защитата на подсъдимия също счита, че направеното по реда на чл.371, т. 2 от НПК признание от доверителя му допринася съществено за установяване на описаните в обвинителния акт релевантни факти, въз основа на които може да се направи и несъмнен извод относно извършеното престъпление и неговото авторство. На становище е, че не са налице доказателства, установяващи нарушението по чл. 68, ал. 3 от ЗДвП, доколкото според обвинителната теза произшествието е настъпило във времето на придвижване на автобуса към гаража след приключване на последния курс. Така се аргументира тезата за неприложимост на регламента в Закона за движение по пътищата, уреждащ извършването на превоз на пътници по линиите на обществения транспорт. Прави искане съдът да отчете наличието на многобройни смекчаващи отговорността на подсъдимия му обстоятелства, при липса на отегчаващи, като приложи разпоредбата на чл. 58а, ал. 4 от НК и приеме, че в конкретния казус нормата на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК се явява по - благоприятна за доверителя му, а и е съответна на степента на съпричиняване на вредоносния резултат от пострадалата К.. Според защитата, съдът следва да определи размера на кумулативно предвиденото в разпоредбата на чл. 343Г във вр. чл. 37, ал. 1, т. 7 от НК по – леко наказание - Лишаване от право да управлява МПС като го съобрази с размера на основното наказание - Лишаване от свобода. Счита, че целите на наказанието могат да бъдат постигнати с приложението на разпоредбата на чл. 66, ал. 1 от НК, и в този аспект моли съда да определи изпитателен срок в близък до минималния размер, предвиден в закона.

*Пловдивският окръжен съд, след като обсъди приложените в хода на досъдебното производство доказателства и доказателствени средства, в контекста и на направените признания от подсъдимия на фактическите обстоятелства, описани в обвинителния акт, съобразявайки и задължителните указания на ТР № 1/06.04.2009 г. по н. д. 1/2008 г. на ОСНК на ВКС, прие за установено от фактическа и правна страна:*

Подсъдимият Г. А. Л. е роден на \*\*\* г. в с.\*\*\*, община П., област П.. Той е б., български гражданин. Има завършено основно образование. Към момента на провеждане на съдебното производство е пенсионер. Женен, с едно пълнолетно дете. Не е осъждан за извършени престъпления (л.117- л. 118, л. 119, л. 190 от ДП).

Подсъдимият Г.Л. е правоспособен водач на МПС, категория „С“, от 13.08.1979 г. На 10.10.1986 г. е придобил и категория „Е“, а от 15.02.1988 г. и категория „Д“ (л. 129 от ДП). До момента на извършване на инкриминираното деяние, предмет на настоящото наказателно производство, е санкциониран 4 пъти по административен ред за административни нарушения на правилата за движение по пътищата. (л.149, л. 186 – 188 от ДП).

Считано от 28.02.2018 г. подсъдимият бил назначен по трудов договор

№ \*\*\*/28.02.2018 г. на длъжност „шофьор на автобус“ в „\*\*\*\*“ ООД (л. 158 – 159, л. 162 – л. 164 от ДП). Възложено му било извършване на обществен превоз на пътници по линия на градския транспорт № \*\*\* с автобус „Исузу“, модел „Новосити“, рег. № \*\*\* (л. 157 от ДП).

С трудов договор от 01.06.2020 г. (л. 160 – 161, л. 165 от ДП) в „\*\*\*\*“ ООД на длъжността „кондуктор“ била назначена и пострадалата С.Т.К..

На 16.09.2020 г. подсъдимият Л., съгласно утвърдения месечен график в дружеството (л. 166 – 167 от ДП), бил на работа в периода 05,50 ч. – 18,45 ч., изпълнявайки курсове по линия на градския транспорт № \*\*\*. Като кондуктор в автобуса, съгласно графика (л. 168 от ДП), на работа заедно с него била свид. С.К.. Работният ден протекъл нормално.

Около 18,40 ч. управлението от подс. Л. автобус, движейки се по ул. „\*\*\*\*“ в западната лента за движение, в посока север – юг, се насочил към гаража. В този момент в него пътували пострадалата С.К. и Г.М.М.. Последният, въпреки умствената си изостаналост, призната в Решение № \*\*\* от 26.03.2015 г., постановено по гр. д. \*\*\* г. на Окръжен съд - Пловдив, влязло в сила на 16.04.2015 г. (л. 198 – 200, л. 201 от ДП), с което е поставен под запрещение, често ходел да помага в базата на „\*\*\*\*“ ООД за хигиенното поддържане на автобусите.

Непосредствено преди да завие и да влезе в гаража на автобусната фирма, въпреки забранителният знак В27 „Забранени са престоят и паркирането“ и липсата на обозначение на спирка на превозни средства за обществен превоз (л. 18 – 19, л. 22 – л. 25 от ДП), подс. Л. спрял автобуса и отворил вратите, за да слязат М. и пострадалата К.. И двамата пътници предприели слизане от предна дясна врата на автобуса. Най-напред слязъл Г.М., а след него такива действия предприела и пострадалата С.К.. Докато слизали пътниците, непосредствено зад автобуса, управляван от подсъдимия спрял друг автобус на фирма „\*\*\*\*“ ООД, управляван от свид. Т.Т., за да го изчака, така че да влязат последователно в района на гаража. В автобуса на свид. Т. пътувала и кондукторката - свид.М.К..

В 18:44:57 ч. когато пострадалата К. била на последното стъпало на предна дясна врата на автобуса, все още в процес на слизане, подсъдимият Л. подал газ и автобусът потеглил, въпреки че вратите му останали отворени. Веднага след потеглянето, водачът предприел маневра „завой надясно“. Пострадалата С.К. загубила равновесие и паднала от автобуса на пътното платно по гръб. Почти непосредствено след този момент, през тялото ѝ /торса, корема, тазовия пръстен и долните крайници/ преминала задната дясна гума на превозното средство.

Свидетелите Т. и К. възприели случилото се. Виждайки тялото на пострадалата върху пътното платно, свид. К. последвала пеш автобуса, управляван от подсъдимия Л., махайки с ръце да спре, докато той навлизал в базата на „\*\*\*\*“ ООД. Веднага позвънила и на спешен номер 112 (л. 139 от ДП). От своя страна свидетелят Т., прибрайки в гаража управлението от него

автобус, съобщил на свид. П.Г. – охранител към фирма „Автобусни превози“, че е пострадала кондукторката от автобуса на подс. Л., и го помолил да извика „Бърза помощ“ като се обади на спешен номер 112.

Екип на „Спешна помощ“ – д-р М.Г. и водач Р.Ч. се отзовал своевременно на подадения сигнал на спешен номер 112 (л. 152, л. 209 - 210 от ДП). При пристигане на местопроизшествието, д-р Г. констатирала смъртта на пострадалата К., която междувременно починала вследствие на причинената ѝ тежка гръдно - коремна травма, несъвместима с живота.

На местопроизшествието най-напред се отзовал екип на сектор „ПП“ при Пето РУ на ОДМВР – Пловдив – свид. П.Ч. и колегата му А.П. (л. 47 от ДП). По-късно пристигнал и екип от служители на сектор „Пътна полиция“ при ОД на МВР – Пловдив – свид. С.Т. (л. 38 от ДП) и колегата му Д.М.. Свид. С.Т. изпробвал водача на автобуса – подс. Л. с „Дръг тест 5000“ с № ARML 0461. Пробата не констатирала наличие на наркотични вещества. Отрицателен бил и резултатът от проверката за консумация на алкохол, извършена от свид. П.Ч. и колегата му П..

След пристигане на оперативно-следствената група, по предвидения в НПК ред, са документирани извършените процесуално - следствени действия, поставили началото на разследването, по смисъла на чл. 212, ал.2 от НПК – огледи на местопроизшествието (л. 3 – 4 и л. 5 – 6, както и приложените фото-албуми л. 7 – 17 от ДП).

В хода на разследването, с протоколи за доброволно предаване (л. 133 и л. 134 от ДП) със съгласието на ръководителя на Мрежовия експлоатационен район - Пловдив към „Електроенергийния системен оператор“ ЕАД (л. 124 и л. 126 от ДП) са предадени 2 бр. магнитни носители – компакт дискове, съдържащи записи от 16.09.2020 г. от охранителните камери, монтирани на обект на фирма „\*\*\*“ ООД и на подстанция „Пълдин“.

Изискана е и информация от филиала на Националния институт по метеорология и хидрология – Пловдив за метеорологичните условия в района на местопроизшествието към инкриминирания момент – 16.09.2020г. От предоставените данни се установява, че в периода 18:00 ч. – 21:00 ч. (л. 154 от ДП), температурата на въздуха се е движила в границите между 29,1°C и 23,7°C, около 21.00 ч. времето е било ясно, със скорост на вятъра 3 м/с от изток, без валежи.

В хода на разследването е приобщена и официална информация от Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта“ при Община – Пловдив, съдържаща данни за движението на управлявания от подсъдимия Л. автобус с рег. № \*\*\* на 16.09.2020 г., включително и за скоростта на движението му (л. 169 – 176 от ДП). В периода 18:44:48 ч. – 18:44:57 ч., в рамките на 9 секунди е установено спиране на автобуса и последващо движение в рамките на 16 секунди, със скорост от 0 – 17 км/ч. за времето 18:44:57 ч. – 18:45:13 ч.

От директора на Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта“ при Община Пловдив е представена схема на хоризонталната и вертикална пътна маркировка и пътните знаци, с които се регулира движението в района на местопроизшествието – пътният участък от ул. „\*\*\*“ от кръстовище с ул. „\*\*\*“ до кръстовище с бул. „\*\*\*“ в ж. к. „Тракия“ (л. 182 – л. 183 от ДП).

В заключението на назначената в хода на разследването **съдебно медицинска експертиза на труп № 189/2020 г.** (л. 55 – 58 от ДП) е посочено, че при извършеното на 17.09.2020 г. в 12,30 ч. изследване (оглед и аутопсия) на трупа на пострадалата С.Т.К. са установени следните травматични увреждания:

наличие на кръв в коремната и гръдна кухини, травматично размачкване на белия дроб и сърцето;

травматични разкъсвания на черния дроб;

многофрагментни счупвания на ребрата двустранно;

счупване на трети шиен прешлен;

счупване на тазовия пръстен;

мозъчен оток;

счупване на носните кости и на горната челюст;

напуквания на коремната стена;

разкъсно-контузни рани, кръвонасядания и охлузване на главата;

кръвонасядания и охлузвания на десния горен крайник;

кръвонасядане и охлузване на десния долен крайник;

кръвонасядане по левия долен крайник;

позитивни и негативни грайферни отпечатьци по кожата на долните крайници;

позитивни грайферни отпечатьци по дрехите.

Според експерта, изготвил заключението, причината за настъпване на смъртта е тежката гръдно - коремна травма, несъвместима с човешките жизнени процеси.

Като механизъм на причиняване на констатираните травматични увреждания, експертът е посочил – удар или притискане с или върху твърд тъп предмет и под действието на по-голяма сила. Приел е, че те съответстват да са получени в резултат на настъпилото ПТП, а констатираните послесмъртни изменения - на смърт от около 12 – 24 часа преди извършване на аутопсията.

На експерт от БНТЛ при ОД на МВР – Пловдив е възложено изследването на приложените като веществени доказателства по делото компакт - дискове, съдържащи записи от охранителните камери с фокус към мястото на произшествието. В заключението на назначената **съдебно** –

**техническа експертиза** (л. 61 – 73 от ДП) е посочено, че при стартиране на компактдиск DVD-R, 4,7 GB с фабр. № DVD-R 6P161 същият не е могъл да бъде разчетен, посредством приложеният програмен продукт, поради което и записаната информация не е могла да бъде възпроизведена и интерпретирана.

При стартиране на втория компактдиск с фабр. № F 74028312 02552 17 е установен 1 видеофайл с обозначение „video.mp4“ с размер 25,7 MB в „mp4“ формат, цветен, без звук, с резолюция 1024 x 576 пиксела. Експертът е посочил, че видеозаписът е цифров презапис от оригинален файл на записан върху твърдия диск на видеоохранителната система видеозапис. В рамките на записания интервал от време е вкопиран таймкод – за дата, време и наименование на камера. При извършеното техническо изследване, вкопираният таймкод за време не е бил разчетен, но е констатирана непрекъсваемост на възпроизведения от плеъра времеви интервал на записа. Експертът не е установил следи от манипулация или намеса в записаната информация. Уточнено е, че записът е с продължителност 00:03:28 ч. Заснет е на 16.09.2020 г. от камера с обозначение „IPC“, стационарно монтирана на височина, която е заснела външното пространство – част от двор с ограда и портал, пътно платно за движение, паркирани автомобили, фасадата на сграда.

След извършения преглед на видеофайла в т. 2 от изследователската част на заключението са експортирани снимкови кадри (л. 63 – 73 от ДП), които са от значение за провежданото разследване, описани са заснетите лица и техните действия, както и движението на автобуса. На кадрите се наблюдава, че в обхвата на камерата видимо попада бял на цвят автобус, който се движи по пътното платно. Автобусът спира и от предната му врата слиза лице, а след него се намира друго лице, обозначено като лице № 2. Това лице е заснето в близост до вратата на автобуса в момент на предприето слизание от автобуса. Автобусът остава в спряло положение в продължение на 5 секунди, според таймера на плеъра, след което потегля с отворена предна врата и лице № 2, което все още е в процес на слизание пада през предната врата на автобуса, който продължава движението си и влиза в двора, излизайки от обхвата на камерата. В момента на потегляне на автобуса, задната му част е прикрита от паркирал в близост до оградата лек автомобил и част от портала на двора, които пречат на видимостта към мястото, на което е паднало на пътното платно лице № 2.

На кадрите е заснето, че след като автобусът потегля задната му част и задните колела се повдигат, автобусът се поклаща, а след това застава в нормално положение и продължава движението си, навлизайки в двора на „\*\*\*“ ООД и излиза от обхвата на камерата.

Лошото качеството на записа, ракурсът на заснемане и отдалечеността на записващото устройство от автобуса, според експерта, са причините, поради които от видеозаписите не може да се установи марката, модела и регистрационния номер на автобуса.

От заключението на назначената **комплексна съдебно медицинска** –

**автотехническа експертиза** (л. 77 – 115 от ДП) се установява, че съприкосновението на автобуса, управляван от подс. Л., с тялото на пострадалата К. е настъпило на около 2 м. южно от ориентира, определен при първоначално проведения оглед на местопроизшествието и на 1,20 м. западно от него. Не са установени обективни данни тялото на пострадалата да е влачено или отхвърляно, за да достигне положението, при което е фиксирано. Този факт е дал основание на експертите да приемат, че мястото на удара е мястото, на което е фиксирано положението на тялото на пострадалата в момента на огледа. Ударът е настъпил под въздействието на задната дясна гума на автобуса в средната част на тялото на пострадалата С.К.. Експертите са категорични, че се касае за преминаване на задна дясна гума през тялото, т. е. за прегазване.

Скоростта на движение на автобуса, управляван от подсъдимия в момента на настъпване на произшествието (прегазването), според вещите лица, е била около 8 км/ч.

Експертите, изготвили заключението на комплексната съдебно медицинска - автотехническа експертиза, са използвали снимките от заключението на съдебно – техническа експертиза, за да определят местоположението на тялото на пострадалата и положението му непосредствено преди настъпване на съприкосновението с автобуса. Категорично са установили движението на автобуса, управляван от подс. Л., преди, по време на произшествието и след него – с отворена предна врата, което е заснето и от охранителната камера. Въпреки детайлното увеличение на фотосите, не е установено точното местоположение преди удара на пострадалата Корповска върху платното за движение. Въз основа на сравнението на заснетото на двата фотоса, експертите са направили извод, че при потегляне на автобуса пострадалата все още се е намирала в него, в процес на слизване, на стъпалото на предната врата. Последвало е изпадането ѝ на пътното платно, последвано от прегазване на тялото ѝ от задна дясна гума на автобуса, в момент на осъществяване на маневрата „завой надясно“. Въз основа на тези констатации, експертите са приели, че водачът на автобуса е имал възможност да предотврати произшествието, ако е осигурил безопасно слизване на пострадалата, или преди потегляне е затворил вратите на автобуса. Направен е извод, че в конкретния случай не са били налице пътно - климатични условия, налагащи ограничаване на скоростта на автобуса, но технически неправилно при извършване на маневрата „завой надясно“ той се е движил с отворени врати.

В заключението е посочено, че пътният участък по направлението на автобуса, управляван от подсъдимия Л., непосредствено преди мястото на произшествието е регулиран с пътен знак В27 „Забранени са престоят и паркирането“, поради което въпреки незначителната стойност на скоростта на движение, с която е извършена маневрата „завой надясно“, същата е била технически несъобразена с нормативно регламентиращите документи и правилата за безопасност.



Описаният механизъм на настъпване на произшествието, според приложената в досъдебното производство GPS разпечатката, включва – потегляне на автобуса с отворена предна дясна врата в 18:44:57 ч. - в момент когато е слязло само едно лице. Кондукторът – С.К. е останала на стъпалата на автобуса, държейки се за дръжката. При рязкото потегляне на автобуса от мястото, на което е бил спрял и предприемането на маневрата „завой надясно“ от водача, управляваното превозно средство е започнало да се движи равноускорително, което е довело до загуба на равновесие от пострадалата К.. Тя е паднала от автобуса, а след това е последвало и преминаването на дясната задна гума на автобуса през тялото ѝ - надлъжно - в областта на торса, корема, тазовия пръстен и долните крайници.

Водачът не е възприел настъпилото произшествие и е продължил да управлява автобуса, изпълнявайки маневрата „завой надясно“, с последващо паркиране в двора на гаража. Уведомен е за настъпилото произшествие от своите колеги. Тялото на пострадалата С.К. е останало на мястото на удара, а вследствие на сериозните травматични увреждания е настъпила и смъртта ѝ.

Като технически причини за настъпване на произшествието, експертите са посочили:

- спирането и престоят на превозното средство в участък, където това е било забранено;
- неосигуряване на възможност за безопасно слизване на пострадалата;
- потегляне на автобуса от мястото, на което е бил спрял, с отворени врати.

Така описаната фактическа обстановка в обстоятелствената част на обвинителния акт се установява по несъмнен и категоричен начин от всички събрани в хода на досъдебното производство доказателства и доказателствени средства, които се подкрепят изцяло и от направените в проведеното съдебно следствие от подсъдимия признание, по реда на чл.371, т. 2 от НПК.

В събраните гласни доказателствени източници не съществуват несъответствия относно релевантните факти, включени в предмета на доказване, още по - малко – противоречия, подлежащи на самостоятелен анализ. Единствените очевидци на случилото се са свидетелите М.К. и Т.Т.. Въпреки, че и тези доказателствени източници страдат от недостиг на информация за начина, по който е паднало тялото на пострадалата К. на пътното платно, в показанията и на двамата свидетели са изложени последователно конкретните им възприятия за случилото се, а именно – потеглянето на автобуса, управляван от подс.Л., движението му - *„задницата му подскача“*, падналата на асфалта жена – *„Автобусът беше минал през нея по цялата ѝ дължина и я беше прегазил. Жената беше още жива.“* (свид. Котова – л. 36 от ДП). От своя страна свид. Т. е посочил, че *„Той спря точно до отбивката за портала на гаража като вече беше направил маневра вдясно като спря. Спря, за да свали кондукторката.“*, *„Като потегли аз видях, че*

*зад него, на асфалта остана да лежи по гръб кондукторката С..“, „Забелязах, че той потегли рязко като не видях дали допълнително направи маневра вдясно.“ (свид. Тенев – л. 37 от ДП).*

Анализът на тези гласни доказателствени средства в контекста на данните, съдържащи се в приложените към делото писмени доказателства – Протоколите за оглед на местопроизшествие и на превозното средство, участвало в произшествието, информацията, предоставена от GPS системата на Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта“ в Община Пловдив, както и заснетото от охранителната камера в района на „\*\*\*“ ООД, дават възможност, според настоящия съдебен състав, да се направи категоричен извод относно факта на причиняване на пътнотранспортно произшествие от водача на автобуса „Исузу“, модел „Новосити“ с рег. №\*\*\* – подс. Л.. Показанията на очевидците на инцидента и посетилите местопроизшествието екипи на сектор „ПП“ от Пето РУ при ОДМВР – Пловдив и Сектор „РПТ“, както и приложените медицински документи са дали основание на експертите, изготвили заключения в хода на досъдебното производство, да конкретизират както броя, така и вида, характера и местоположението на травматичните увреждания, причинени на пострадалата К..

В този аспект, съдът кредитира с доверие заключенията на съдебно медицинската експертиза и на комплексната авто-техническа и медицинска експертиза, които подробно и детайлно са аргументирали механизма на причиняване на конкретното пътнотранспортно произшествие – местоположението на тялото на пострадалата в момента на потегляне на автобуса, управляван от подс. Л., спрямо превозното средство, положението на вратите на автобуса, последното положение на тялото на пострадалата след падането на пътното платно. Изводите на експертите са изключително прецизни, съответни на информацията в останалите, приложени към делото доказателства и доказателствени средства, а отговорите на поставените въпроси – обосновани, поради което не могат да бъдат поставяни под съмнение или да не бъдат приети.

Съдът не констатира допуснати нарушения на процесуалните правила при използване на процесуалните способи за събиране на доказателствата и доказателствените средства, които да налагат подробния им анализ относно процесуалната им годност и допустимост да установят релевантните факти. Ето защо, при постановяване на съдебния си акт кредитира с доверие изцяло депозираните свидетелски показания като логични и последователни, обективно възпроизвеждащи фактите от значение за предмета на доказване, кореспондиращи помежду си и с останалите събрани по делото писмени доказателства – протоколи за оглед на местопроизшествие, ведно с приложените към тях фото - албуми (л. 3 - 4, л. 5 - 6, л. 18 - 19 от ДП и л. 7 - 17, л. 22 - 25 от ДП), писмените документи, съдържащи данни за личността на подсъдия – справка за съдимост, характеристична справка, копия от документи, удостоверяващи придобитата правоспособност и категории за управление на

МПС, справка БДС, справка за нарушител (л. 117 – л. 118, л. 119, л. 129, л. 186 – 189, л. 190, л. 191 от ДП), официално съгласие от ръководителя на МЕР – Пловдив (л. 124 – л. 126 от ДП); копия от документи за регистрация на МПС – автобус „Исузу“ модел „Новосити“, сключена гражданска отговорност (л. 131, л. 132, л. 196 - 197 от ДП), Протоколи за доброволно предаване на технически носители, съдържащи записи от охранителни камери в района на местопроизшествието (л. 133 и л. 134 от ДП), препис – извлечение от Акт за смърт на пострадалата С.К., копие от удостоверение за наследници и справки БДС на родствениците ѝ (л. 135, л. 136, л. 137, л. 192 – 195 от ДП), официална информация от началника на РЦ 112 – Кърджали за подадените четири повиквания относно настъпилото пътнотранспортно произшествие на 16.09.2020 г., при което е пострадала С.К. (л. 139 от ДП); писмени документи, оформени от екипа на Сектор „ПП“ при ОДМВР – Пловдив при посещение на местопроизшествието и приложен към тях снимков материал (л. 142 – 149 от ДП), официална информация от директора на ЦСМП – Пловдив (л. 152 от ДП), официална информация от Националния институт по метеорология и хидрология – филиал Пловдив (л. 154 от ДП), официална информация, предоставена от управителя на „\*\*\*\*“ ООД относно заеманите длъжности от подсъдимия Л. и пострадалата К., графици на дежурствата на служителите в дружеството, документи за регистрация на автобуса, с който е осъществяван обществен превоз и е участвал в пътнотранспортното произшествие (л. 157 – 168, л. 177 – л. 180, л. 185 от ДП), официална информация от директора на Общинско предприятие „Организация и контрол на транспорта“ при Община Пловдив (л. 169 – л. 176 и л. 182 – л. 183 от ДП), копие от влязло в сила решение по гр. д. \*\*\*/2014 г. по описа на Окръжен съд – Пловдив (л. 198 – 201 от ДП), медицински документи, оформени при посещението на екипа на ЦСМП на местопроизшествието (л. 209 – л. 210 от ДП), както и от приложените като веществени доказателства – 2 бр. компакт – дискове със записи от охранителни камери, с фокус към мястото на произшествието, иззетият в хода на разследването – автобус „Исузу“, модел „Новосити“, собственост на „Сюжелиз-България“ ЕООД – клон Пловдив, с рег. № \*\*\*, включително направените признания на подсъдимия по реда на чл. 371, т. 2 от НПК.

Въз основа на установената по категоричен начин фактическа обстановка, съдът е на становище, че повдигнатото обвинение на подсъдимия Г. А. Л. - за извършено престъпление по чл.343, ал. 1, б. „в“ във вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 от НК е доказано по несъмнен и категоричен начин, при спазване на стандарта по чл. 303, ал. 2 от НПК.

Няма спор в информацията, съдържаща се в доказателствените източници относно заеманите длъжности от подсъдимия и пострадалата към момента на настъпване на произшествието – и двамата са били служители на „\*\*\*\*“ ООД, осъществяваща обществен превоз на пътници по линиите на градския транспорт в гр. Пловдив. Категорично са установени както мястото, така и моментът на настъпване на произшествието – след приключен последен курс по маршрутна линия № \*\*\*, непосредствено преди прибиране

на автобуса в гаража на транспортното дружество.

Според състава на съда събраните по делото доказателства и доказателствени средства дават възможност и за несъмнен извод относно допуснатите съзнателно от водача на автобуса – подс. Л. нарушения на правилата за движение по чл. 68, ал. 2 и ал. 3 от ЗДвП и чл. 132, т. 3 от ЗДвП, които са в пряка причинно – следствена връзка с настъпилия съставомерен вредоносен резултат – смъртта на пострадалата С.Т.К., а именно – спиране на място извън обозначена спирка на градския транспорт, което е поставило в опасност живота и здравето на пострадалата и другото пътуващо в автобуса лице при слизането им от превозното средство и последвалото бързо потегляне и предприемане на маневра „завой надясно“ с отворени врати на автобуса, в момент в който пострадалата все още се е намирала на последното стъпало на предната врата на автобуса. Тезата на защитата за липса на основания за прилагане на разпоредбата на чл. 68, ал. 3 от ЗДвП несъответства на нормативната логика, следвана от законодателя в двете хипотези на чл. 68, ал. 2 и ал. 3 от ЗДвП, инкриминирани от обвинението и противоречи на основния принцип, залегнал като нормативно задължение на водачите на превозни средства от редовните линии за обществен превоз на пътници – осигуряване на възможност за безопасно качване и слизание на пътниците, който е намерил и допълнителна конкретизация в хипотезата на ал. 3 от ЗДвП със забраната тези действия – качването и слизането на пътници – да се осъществяват на различно място от обозначените за целта спирки, както и в положение, при което превозното средство не е неподвижно.

От субективна страна престъпление е извършено от подсъдимия Л. по непредпазливост – той не е предвиждал и не е искал настъпването на съставомерния вредоносен резултат – смъртта на пострадалата К., но е бил длъжен и е могъл да го предвиди, ако е спазил задълженията си на водач на превозно средство, извършващо обществен превоз на пътници и най – вече регламентираните в чл. 68, ал. 2 и ал. 3 от ЗДвП и по чл.132, т. 3 от ЗДвП.

Изложеното, даде основание на съда да признае подсъдимия Г. А. Л. за ВИНОВЕН по повдигнатото му обвинение – за извършено на 16.09.2020 г. престъпление *по чл. 343, ал. 1, б. „В“ във вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 от НК* затова, че в гр.Пловдив, на ул. „\*\*\*\*“ до № \*\*\*, при управление на моторно превозно средство – автобус от градския транспорт по линия № \*\*\*, марка „Исузу“, рег. № \*\*\*, собственост на „Сюжелиз – България“ ЕООД – клон Пловдив *е нарушил правилата за движение*, както следва:

по чл. 68, ал. 2 от ЗДвП – *„Водачът на пътното превозно средство от редовните линии за обществен превоз на пътници е длъжен да осигурява възможност за безопасното качване и слизание на пътниците“* – като не е осигурил възможност за безопасно слизание;

по чл. 68, ал. 3 от ЗДвП – *„Качването на пътници в превозното средство от редовните линии за обществен превоз на пътници и слизането*

от него е разрешено само на спирките, когато превозното средство е неподвижно.“ – като е допуснал слизване от управляваното от него превозно средство от редовните линии за обществен превоз извън място на спирка, когато превозното средство не е било неподвижно;

**по чл. 132, т. 3 от ЗДвП** – „При превозване на пътници водачът е длъжен да затваря вратите на автобуса, тролейбуса или трамвая преди потеглянето и да не ги отваря по време на движение“ – като не е затворил вратите на автобуса преди потеглянето,

вследствие на което по непредпазливост е причинил смъртта на С.Т.К., ЕГН \*\*\*\*\*.

В съответствие с правната квалификация на извършеното престъпление и като се съобрази с императивната разпоредба на чл. 373, ал.2 от НПК, отчитайки конкретната му степен на обществена опасност и най-вече необходимостта от постигане на целите на наказанието, съдът счита, че са налице основания за прилагане на разпоредбата на чл. 58а, ал. 4 от НК, предвид наличието на многобройни смекчаващи отговорността на подсъдимия обстоятелства при липса на отегчаващи. В конкретния казус, прилагането на хипотезата на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК безспорно е по – благоприятна и съответства изцяло на степента на обществената опасност на инкриминираното деяние, за което е ангажирана наказателната отговорност на подсъдимия Л., от предвидената възможност за редукция на наказанието по чл. 58а, ал. 1 от НК, която законодателят свързва единствено с процесуалното поведение на подсъдимия.

Като многобройни смекчаващи отговорността обстоятелства съдът отчете – добрите характеристични данни на подсъдимия, чистото му съдебно минало, семейното му положение, пренебрежимо несъществения брой на констатираните административни нарушения на правилата за движение по пътищата – 4, за които е бил санкциониран за целия период, в рамките на който е изпълнявал задължения като водач на превозно средство, включително и като професионален шофьор, процесуално добросъвестното му поведение, напредналата му възраст.

Въз основа на така отчетените многобройни смекчаващи отговорността обстоятелства на подсъдимия Г.Л., съдът счита за справедливо да му бъде наложено наказание за престъплението по чл. 343 ал. 1, б. „в“ във вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 от НК – ЕДНА ГОДИНА Лишаване от свобода.

Съдът възприе за съответно на степента на обществена опасност на извършеното от подсъдимия престъпление размера на кумулативно предвиденото в закона наказание по чл. 343Г във вр. чл. 343, ал. 1 б. „в“ във вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 във вр. чл. 37, т. 7 от НК да бъде еднакъв с наложеното основно наказание, а именно ЕДНА ГОДИНА Лишаване от право да управлява МПС, считано от влизане на присъдата в законна сила. Предвид факта, че към момента на провеждане на съдебното производство подсъдимият не е трудово ангажиран – пенсионер е, поради навършила

възраст и придобит стаж, съдът счете, че не е необходимо да бъде ограничен да изпълнява задължения като водач на превозно средство за обществен превоз на пътници отделно от предвиденото лишаване от право да управлява МПС.

Според състава на съда, именно с така определеното наказание като комплекс от различни по вид наказателни санкции, с приложението на разпоредбата на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК по отношение на основното наказание, при отчетените многобройни смекчаващи отговорността обстоятелства и положителни характеристични данни на подсъдимия Г.Л., успешно могат да се постигнат целите по чл. 36 от НК.

В конкретния казус за реализирането им не се налага подсъдимият да търпи в условията на пенитенциарен режим определеното наказание ЕДНА ГОДИНА Лишаване от свобода. Същото е в размер, съответен на изискванията на чл. 66, ал. 1 от НК, подсъдимият не е бил осъждан до момента за извършени престъпления, поради което и не съществуват нормативни пречки за ОТЛАГАНЕ изтърпяването му, а минималният, предвиден в закона срок от ТРИ ГОДИНИ се явява достатъчен за поправянето и успешното му превъзпитание.

Времето, през което подсъдимият Г.Л. е бил лишен от право да управлява МПС чрез прилагане на принудителна административна мярка, съдът приспадна, на основание чл. 59, ал. 4 от НК, от наказанието ЕДНА ГОДИНА Лишаване от право да управлява МПС.

Приложеният като веществено доказателство по делото – автобус марка „Исузу Новосити“ с рег. № \*\*\* с № на рама \*\*\* и № на двигател \*\*\*, собственост на „Сюжелиз-България“ ЕООД – клон Пловдив, представлявано от А.Г.М., с ползувател „\*\*\*“ ЕООД, представлявано от Т.К.З.– К., оставено на съхранение в сектор „ПП“ при ОД на МВР Пловдив съдът разпорежи ДА БЪДЕ ВЪРНАТ на управителя на дружеството ползувател, след влизане на присъдата в законна сила.

Причините за извършване на престъплението са в незачитане на нормативно регламентираните правила за движение от подсъдимия Л..

В тежест на подсъдимия и в съответствие с изискванията на чл. 189, ал. 3 от НПК, съдът възложи заплащането на направените разноси в хода на досъдебното производство – в размер на 856,20 лева – по сметка на ОД на МВР – Пловдив, както и разностите, направени от конституираните като частни обвинители в наказателния процес близки и родственици на пострадалата С.К. - за възнаграждение на представлявалия ги повереник – в размер на 9 800 (девет хиляди и осемстотин) лева.

Мотивиран от изложеното, съдът постанови присъдата си.