

МОТИВИ към присъдата по НОХД № 486 по описа на Варненския окръжен съд за 2021 година, наказателно отделение.

Пред първата инстанция- Варненски окръжен съд е образувано производство по внесен от Варненски окръжен прокурор обвинителен акт срещу И. Ж. П. ЕГН ***** за това че на 13.09.2020г. в гр. Варна, на бул. "Мария Луиза," при управление на моторно превозно средство - товарен автомобил "Дачия Докер" с рег. № *****, при извършване на маневра - ляв завои, навлязъл в кръстовището с бул. "Вл. Варненчик" на червен сигнал на светофарната уредба, с което нарушил правилата за движение – чл. 6, т. 1 от ЗДвП / Участниците в движението съобразяват своето поведение със сигналите на длъжностните лица, упълномощени да регулират или контролират движението по пътищата, както и със светлинните сигнали, с пътните знаци и с пътната маркировка./, чл. 12, ал. 1 от ЗДвП / : „За регулиране движението на пътните превозни средства на кръстовища, пешеходни пътеки, стеснени и други участъци от пътя се използват пътни светофари, които подават сигнали с немигачи и мигачи светлини с червен, жълт и зелен цвят / , чл. 31, ал. 7, т. 1 от ППЗДвП / : Светлинните сигнали имат следното значение: 1."Червена светлина - означава "Преминаването е забранено". Водачите на пътни превозни средства не трябва да преминават "стоп - линията" или, ако няма такава, да преминават линията, на която е поставен светофарът. Когато светофарът е поставен в средата на кръстовището, водачите не трябва да навлизат в кръстовището или на пешеходната пътека/, поради което се блъснал с мотоциклет „Сузуки ВЗ 800" с рег. № ***** и по непредпазливост причинил смъртта на водача му ЙОР. ИЛ. А., като след деянието дееца е направил всичко, зависещо от него за оказване помощ на пострадалия - престъпление по чл. 343 А, ал. 1, б. "Б", вр. чл. 343, ал. 1, б. "В" от НК.

В съдебно заседание, след изслушване на АТЕ, прокурорът изменя обвинението, като повдига такова с приложение на закон за същото наказуемо деяние, при съществено изменение на обстоятелствената част, а именно, за това че подсъдимият по същото време и място не е преминал на забранителен червен светофар, а на забранителен червен и жълт светофар, като конкретното нарушение на ППЗДвП не е по чл. 31 ал.7 т. 1 от ППЗДвП, а по чл. 31 ал.1 т.2 от ППЗДвП. Съдебното производство по делото е продължило по това повдигнато обвинение, за което и съдът е задължен /и е сторил това/ да се произнесе по него с присъдата.

Съдебното заседание е продължило веднага след повдигане на новото обвинение, след изрично изявление на подсъдимия и неговия защитник, че не желаят производството по делото да се отлага за подготовка по него.

По делото са конституирани като частни обвинители, чрез повереника им адв. С. следните лица, освен установените от прокурора чрез удостоверението за наследници., което не изчерпва кръга на пострадали с права по чл. 74 от НПК . Това са освен съпругата му Г. Д. АД., дъщеря му Д. Й. АД. и сина му Н. Й. АД., също и неговия брат Т.А., внуците му С.Б. и С.Б., малолетни, които се представляват от техния законен представител майка им – Д.А., отново чрез същия повереник.

Производството е проведено по реда на чл. 371 т.1 от НПК, с изявление на страните, а така също и допълнително изрично изявление на подсъдимия в този смисъл, в съдебно заседание от 19.01.2022г.-л.98 от делото, а също и на повереника на ч.о., от тяхно име поради тяхното отсъствие – адв. С.. Те са заявили изрично съгласие да не се разпитват като свидетели наследниците и близки роднини на постралия като свидетели – Г.А., Н.А., Д.А., Т.А.. Постигнато е съгласие пак с изричното съгласие на страните / включително и на подсъдимия и на ч.о. чрез повереника им от 19.01.2022г./ да не се изслушва експерта д-р Деяна В., като СМЕ с констатация за причина за смъртта да се приобщи по този ред.

Съдът е разяснил на страните правата им по НПК в проведеното разпоредително заседание, в което е обявено, че съдържанието на съответните действия, за които има съгласие, ще се ползва непосредствено при постановяване на присъдата. В последното проведено съдебно заседание е посочил че съответните действия по разследването са извършени по реда и условията предвидени в НПК, одобрил е съгласието / и след изрично заявеното от подсъдимия и повереника от името на неявилите се ч.о./. Съдържанието на съответните протоколи се ползва от съда, след прочитането им по реда на чл. 283 от НПК вр. чл. 373 ал.1 от НПК.

В с.з. представителят на прокуратурата поддържа обвинението, предлага на съда да бъде признат за виновен; повереникът на частните обвинители се присъединява към това становище; защитата на подсъдимия пледира за оправдателна присъда, претендира се, че не е налице виновно поведение. Оспорват се изготвената по делото АТЕ и най вече констативно-съобразителната част на в.л. инж. Ал.В. относно използваните от него формули и получени възоснова на тях изчисления, съответно изводи.

Съдът приема за установени следните факти и обстоятелства:

На 13.09.2020г. в гр. Варна подсъдимият П. управлявал т.а. „Дачия Докер" с рег. № ***** по бул. „Мария Луиза" в посока кръстовището с бул. „Вл. Варненчик". На задната седалка бил тринадесетгодишния му син. Бил първи автомобил в крайна лява лента с ширина 5.10м. разрешена само за ляв завой. Времето било облачно, светло, суха пътна настилка. Пътят е от едрозърнест асфалт, прав, без неравности и наклони по него. След него бил „Субару Трибека", с рег.№ *****, управляван от св. Я.Ч., а до него - св. В.Д.. Трети по ред бил „Мицубиши Паджеро спорт" с рег. № *****, управляван от св. Д.Н.. Зад него, четвърти бил бус „Мерцедес Вито" с рег. № *****, управляван от св. Г.С..

Непосредствено преди да наближи светофара, сигналът бил жълт. При наближаване на стоп линията светофарът се сменил на едновременно червен и жълт, който също е забранителен. В движение, без да спре на стоп линията, на едновременно светещ червен и жълт сигнал на светофара, преди смяна на зелен сигнал на светофарната уредба, подс. П. предприел ляв завой. Колата му пресякла стоп линията в 11:21:34:622 часа в кръстовището към бул. „Вл. Варненчик" като се движел в процес на ускоряване до скорост 21,36 км/ч.

По същото време в права посока срещу него, в средна лента за

движение, предвидена за движение направо през кръстовището с бул. „Вл. Варненчик“, се движел мотоциклет „Сузуки ВЗ 800“ с рег. № *****, управляван от ЙОР. А. със скорост 66,35 км/ч. Той се движел равномерно и се намирал на 23,51 м. преди стоп - линията в неговата посока на движение. Въпреки, че имал пряка видимост – като първа кола за ляв завой, както и техническа възможност, тъй като опасната му зона за спиране при тази скорост била 8,86м., подс. П., вече преминал през стоп линията на кръстовището, не предприел спиране. Същевременно мотоциклетът навлязъл в кръстовището на червен сигнал /за него/ на светофарната уредба за движение в неговата посока, непосредствено след жълт сигнал. В този момент водачът на мотоциклета А. нямал техническа възможност да спре преди навлизането си в кръстовището, защото опасната му зона за спиране при тази скорост била 48,12м. При движение с разрешена скорост от 50 км/ч, мотоциклетът също не е имал техническа възможност да спре, тъй като опасната му зона за спиране при тази скорост била 30,75м.

В последния момент водачът на мотоциклета А. наклонил мотора на дясно, но на 19 м. след навлизането на автомобила в кръстовището и на 35,50 м. след навлизането на мотоциклета в кръстовището, настъпил удар между двете превозни средства /в 11,21,37,824/. Вследствие на удара мотоциклетът се плъзнал около 1 м. в посока североизток, където се установил в покой. Водачът на мотоциклета А. се ударил в предната дясна част на автомобила, след което се плъзнал и завъртял по пътната настилка, като се установил в покой на 4 м. в посока север от мястото на удара.

Ударът за автомобил „Дачия Докер“ бил в предна дясна част на автомобила в предна броня, непосредствено под десния фар. Вследствие на удара предна дясна част на автомобила се надигнала, изместила се на близо 30 см напред по посока на първоначалното си движение, където се установила в покой. Подс. П. излязъл от автомобила, отишъл при пострадалия А. и веднага набрал телефон 112 за оказване на медицинска помощ. Той видял, че под главата на А. има локва кръв и каската му била изхвъркнала, тогава се намесила св. Д., пътник в една от колите зад него. Тя проверила, че има пулс и обяснила, че не трябва да се мести тялото, до идване на линейката. На телефон 112 позвънили и свидетелите Д.Н., В.Д., Г.С., П.Б. и С.Л..

На местопроизшествието бил извършен оглед с фотоснимки /приложени по делото/ Подс.П. бил изпробван за употреба на алкохол и наркотици с техническо средство като резултатът бил отрицателен /докладна записка /т.1л.4/.

Пострадалият ЙОР. А. починал в линейката при транспортирането му от екип на ЦСМП към спешен център на МБАЛ „Св. Анна - Варна“ същия ден на 13.09.2020г.

Горната фактическа обстановка съдът установи чрез събраните и проверени, както и приобщени по съответния процесуален ред доказателства, доказателствени средства и експертизи. Изслуша показанията на подсъдимия, на свидетелите очевидци, приобщи веществените доказателства – записи от видеокамери, изслуша вещите лица по назначените експертизи, вкл.

назначената от съда СППЕ, прочете всички относими писмени доказателства по делото, а тези по реда на чл. 373 от НПК, за които и е постигнато съгласие-също чрез прочитане по реда на чл. 283 от НПК.

По отношение на показанията, за които има съгласие от страните, ободрено от съда по реда на чл. 371 т.1 от НПК / съгласие и разясняване на права в р.з. и в съдебно заседание от 19.01.22г/. Те са на наследници и най-близкия кръг роднини на пострадалия А., като при липса на предявен в наказателния процес граждански иск за вреди, нямат пряко и косвено отношение към предмета на делото и не съдържат данни, които да са относими към изводите на съда. Поради това и се изключват от доказателствената маса.

По отношение на СМЕ, приобщена по същия ред /т.1, л.102 - л.104/, тя установява причината за смъртта на пострадалия. Това е тежка съчетана травма, изразяваща се в черепно- мозъчна травма, шийно гръдна травма, травма на корема и таза, травма на горните и долните крайници, картина на бързо настъпила смърт и признаци на остра кръвозагуба и др. като се отличават два компонента - черепно-мозъчната и гръдната травма.

Показанията на разпитаните пред съда свидетели а еднопосочни, които много точно и във времево отношение описват поредността както на колите една спрямо друга в лентата за ляв завой, движението им, отстоянието една от друга и най-вече- движението на подсъдимия с т.а. Дачия. Те от своя страна кореспондират и със записите от камерите на ОП “Тасруд“ , които са и един от основните източници на данни за техническата експертиза.

По делото са приобщени ВД, като преди това са предявени на страните в съдебно заседание - видеозаписи от камерите на кръстовището на бул. „Вл. Варненчик и бул. „Мария Луиза“, предадени с протокол от 14.09.2020г. на оптичен носител /т.1, л.60 - л.61/. На тези ВД е назначена и изслушана от съда съответната комплексна автотехническа и видеотехническа експертиза.

Необходимо е да се направят следните уточнения. При изготвяне на техническата експертиза на вл.В. и В. не са взети предвид данните от записи на камера, намираща се до Юнашки салон, защото не е астрономически синхронизирана. Освен това тя се намира и далеч спрямо кръстовището и няма съществено значение за изясняване на фактите. Взети са предвид само записите от двете камери ОП“Тасруд“, които са синхронизирани една спрямо друга, но не и според тази на Юнашки салон; същевременно чрез експертиза е установена тяхната автентичност и липса на манипулации по тях.

Също така, от изслушването на вл. В. и В. се установява, че в представената от ОП „Тасруд“ циклограма на отделните фази на светофарните уредби / а и това се вижда добре от документа/ е допусната техническа грешка, като в последната фаза е записано – „преход първа фаза към втора фаза“, но следва да се чете „преход трета фаза към първа фаза“ / тъй като се дублира с първия ред от циклограмата/.

Така също е допусната и неточност в експертизата- изяснено е от в.л. на стр. 55 от съдебния протокол. На стр.28 от експертизата е записано начало

на жълт сигнал, тно се касае за червен с жълт сигнал на уредбата/който се възприема от в.л. като червен забранителен/ Не става въпрос за жълт сигнал, но след зелен, което означава „внимание“ за водачите .

Според нейното заключение са отразени подробно наличните данни за кръстовището и на база огледния протокол, при следната позиция- към бул. „Мария Луиза“, като всички очертания и измервания се правят гледано с лице в тази посока. Ориентирът е № 1 последен поред метален ел. стълб от уличното осветление, считано от бул. „Съборни“ в посока огледа, който се намира на десен тротоар на бул. „Вл. Варненчик“ до подлеза срещу катедрален храм „Успение Богородично“. Ориентир № 1 е на 0.90 м. надясно от бордюра, на 0.50 м. наляво от подлеза и на 3.70 м. назад от края на тротоара.

Установява се също, че движението в цялото кръстовище е двупосочно. По бул. „Мария Луиза“ също е двупосочно, разделено от разделителен остров и разделителна маркировка от коси успоредни линии - М-15. Маркировката е ясна, добре видима, включително и стоп-линиите. Пътните знаци са били светофарни уредби, които са работели в нормален светлинен режим.

От видеозаписа и неговия анализ се установява безспорно, че т.а. на подсъдимия се приближавал към кръстовището с ниска скорост, но в нито един момент не се е установил в покой преди стоп - линията, навлязъл е в кръстовището на едновременно светещ червен и жълт сигнал на светофарна в неговата посока за движение, с намерение да направи ляв завой. В този момент мотоциклет „Сузуки“ на А. приближава кръстовището със скорост 66.35 км/ч, с равномерна скорост и се намира на 23.51 м. преди стоп - линията в неговата посока на движение. Налице е пряка видимост между водачите на двете превозни средства, без да е ограничена от превозни средства или други обекти. Мотоциклетът навлиза в кръстовището на червен сигнал на светофара за движение в неговата посока, непосредствено след жълт сигнал. Водачът на автомобил „Дачия“ продължава, без да спира, като предприема маневра за завиване наляво, при леко ускорение на автомобила и навлиза в траекторията на движение на мотоциклета. Непосредствено преди удара с автомобила, водачът на мотоциклета реагира на опасността и се опитва да събори мотоциклета на дясната си страна. На 19 м. след навлизането на автомобила в кръстовището и на 35.50 м. след навлизането на мотоциклета в кръстовището, настъпва удар между двете превозни средства, като автомобилът е насочен косо към бул. „Вл. Варненчик“ и мотоциклетът се плъзга на дясната страна, насочен в посока бул. „Христо Ботев“. Ударът за автомобил „Дачия“ е в предна дясна част на автомобила в броня предна, непосредствено под фар десен, а после се измества на 30 см. / от видеофайл KR303_2 /. Вследствие на удара мотоциклетът се плъзга около 1 м. в посока североизток и после се установява в покой. Водачът на мотоциклета при удара се удря в предната част на автомобила, след което се плъзга и завърта по пътната настилка, като се установява в покой на 4 м. в посока север от мястото на удара.

Т.а. „Дачия Докер“ непосредствено преди удара е в процес на ускоряване, като извършва маневра завой наляво. Мотоциклет „Сузуки“

непосредствено преди удара се движи равномерно с постоянна скорост, като преминава направо през кръстовището. В момента на удара, водачът на мотоциклета е реагирал на опасността и събаря мотоциклета на дясната му страна. Скоростта на мотоциклета в момента на удара е 66.348 км/ч или 18.43 м/сек ($V = S/t = 35.5 \text{ м./1,926 сек.}$). Липсват спирачни следи от мотоциклета преди удара. Това обстоятелство и налага извода, че единствената реакция на водача на мотора е била, че се е опитал да събори мотоциклета на дясната му страна, в последния момент, вече в кръстовището, без обаче да промени скоростта на движение".

Товарен автомобил „Дачия Докер“ е навлязъл в кръстовището на едновременно светещ червен и жълт сигнал на светофарната уредба. Мотоциклет „Сузуки“ навлиза в кръстовището на червен сигнал на светофарната уредба, непосредствено след сменянето от жълт сигнал. Необходимото уточнение, свързано и с наложилото се изменение на обвинението е породено от неточност в изготвената експертиза. При изслушването на в.л. Ал. В. се установява, че той некоректно е посочил червен сигнал, въпреки че от видеофайловете ясно се вижда, че навлизането е на червен и жълт светофар, като според него това означава едно и също, тъй като и двата и сигнала са забранителни. Този факт обаче не променя всички останали изводи на експертното заключение. Видимостта на водача на товарен автомобил „Дачия Докер“ към мотоциклет „Сузуки“ ,когато автомобилът е бил преди стоп - линията за навлизане в кръстовището не е била възпрепятствана от нищо, липсвали са пред тях други МПС или пешеходци, които да попречат или ограничат ползването им.

Разпределено по време, според записа от видеофайловете- в момента, в който автомобилът е бил преди стоп линията на 3.202 секунди преди удара, мотоциклетът се е намирал на 59.01м. от мястото на удара или на 23.51м. преди стоп - линията за навлизане в кръстовището на мотоциклета. Затова на т.а.,„Дачия Докер“ са му били нужни 8.86м. да спре при движение с 21.36 км/ч. Разстоянието от стоп - линията до мястото на удара е 19 метра или по-голямо от опасната зона за спиране от 8,86 м. Подсъдимият е имал възможност дори и без да спре на стоп - линията преди навлизането си в кръстовището да предприеме спиране, при което ще пропусне движещият се срещу него мотоциклет.

Той е имал възможност да го забележи и възприеме, съответно да не навлезе в кръстовището преди зелен светофар за движение в неговата посока /2А/, което е щяло да забави достигането на мястото на удара с 1.5 секунди, тъй като времетраенето на жълтия сигнал на светофарната уредба за автомобиля при прехода между Фаза 3 и Фаза 1 е 2 секунди) и да осигури достатъчно време на мотоциклета да премине безопасно.

За мотоциклета, опасната зона на спиране /при установена скорост от 66.35 км/ч/ е 48.12м. Водачът на мотоциклета не е имал възможност да спре преди навлизането си в кръстовището и не е възприел автомобиля като опасност - липсват спирачни следи, а и очакваното поведение на водача на т.а. е да спазва сигнала на светофара и да тръгне на зелено, а не на забранителен червен и жълт светофар/. При движение на мотоциклета с разрешената скорост от 50 км/ч или 13.89 м/сек, опасната зона на спиране ще

е с почти 18 метра по-малка - 30.75м.

За да е по-подредено всичко посочено дотук и съобразено с данните от циклограмата, може да се направи следната съпоставка на движението на двете МПС / в таблицата става въпрос за време 11ч.21мин., останалите означения са секунди и части от сек./

Времетраене	32.186	34.186	34.622	35.186	35.898	37.824	36.186
Дачия	Червен	Червен + жълт	Червен+ жълт	Червен + жълт	Червен+ жълт	Зелен	Зелен
Сузуки	Зелен - > червен	Жълт	Жълт	Червен	Червен	Червен	Червен
			Дачия навлиза в кръстовище		Сузуки навлиза в кръстовище	Удар	Нач.на зелен сигнал за Дачия

От тази таблица ясно се визуализира времето за настъпване на удара и времето в което е следвало да започне движението на т.а Дачия за ляв завой. Вярно е, че ударът в кръстовището е настъпил на зелен вече сигнал за Дачия, но неговото начало е било в 11,21,36,186 - когато подсъдимият вече е навлязъл в кръстовището, а той е започнал маневрата още в 11,21,34,622, пресичайки стоп-линията, когато за него сигналът е бил червен и жълт, т.е. забранителен.

Същественият въпрос е, при тази скорост на движение на мотоциклета и преминаване на червен светофар за него, щеше ли да настъпи удара между двете МПС в кръстовището, ако МПС на подсъдимия – т.а. Дачия се е движил правомерно при преминава кръстовището на зелен светофар. Отговорът е, че ако подсъдимият беше изчакал да светне зелен светофар и тогава да потегли, дори и при установената му скорост на движение, както и при преминаване на мотора на червен сигнал, пак при тези превишени стойности на движение, нямаше да настъпи удара. Изчакването на зеления сигнал е щяло да го забави с 1,5 сек./ като времетраенето на червен с жълт е общо 2 сек.при преход от фаза 3 и фаза 1 / и така е щял да осигури необходимото време на мотора да премине, без да има съприкосновение с него.

Други експертизи по делото- в хода на съдебното дирене подсъдимият е бил приет на лечение в психиатрична клиника с данни за суицид и това наложи назначаване на комплексна експертиза за установяване на естеството на заболяването и дали е страдал от продължително или краткотрайно разстройство на съзнанието, вследствие на което да не разбира свойството и значението на деянието и да ръководи постъпките си. Според заключението на в.л. по СППЕ подсъдимият е преживял такъв епизод, с диагноза тежък депресивен епизод, като за времето на хоспитализация от около 15 дни е бил в временно разстройство на съзнанието. Този епизод е

напълно отшумял и към ноември 2021г.след изписването му от болнично заведение няма данни за умствена недоразвитост или друго разстройство на съзнанието; подсъдимият е психично здрав.

От правна страна. С оглед горния анализ на доказателствата, док.средства и експертните заключения, съдът прецени, че подсъдимият от правна страна е осъществил състав на престъпление по чл. 343 А ал.1 б. Б вр. Чл. 343 ал.1 б. В от НК.

Нарушени са общите разпоредби на чл. 6 от ЗДП- че участниците в движението се съобразяват със светлинните сигнали, текста на чл. 12 от ЗДП, уточняващ видовете подавани сигнали на светофарите, посочени в чл. 6 от ЗДП - за регулиране на кръстовище се използват пътни светофари, които подават сигнали с мигащ и немигащ червен, жълт и зелен светофар. Най-съществено е нарушението на чл. 31 ал.7 т.2 от ППЗДП - "Светлинните сигнали имат следното значение- едновременно светеща червена и жълта светлина означава "Преминаването е забранено". Този сигнал предупреждава, че предстои подаване на зелена светлина. Независимо, че сигналът на светофара е бил с червена и жълта светлина едновременно, с предупреждение за предстояща зелена, това не освобождава водачите от забраната да не преминават стоп-линията, така както и при червена светлина. Забраната е една и съща- -преминаването е забранено. Подсъдимият не се е съобразил с това, като в разрез с вменените му задължения, на червен и жълт сигнал на светофара е предприел навлизане в кръстовището. Тези нарушения са в пряка причинна връзка с настъпилото ПТП и причинения вредоносен резултат - смъртта на пострадалия А..

Безспорно установен по делото е и друг факт – че водачът на мотора също не се е съобразил с последната визирана норма, като независимо от червения сигнал на светофара /важащ за него/, забраняващ му да предприеме навлизане в кръстовището, е продължил движението си и то със скорост, неразрешена /над 50 км/ч/. Това неправомерно действие също е в пряка причинно следствена връзка с настъпилото ПТП, съответно – със съставомерния резултат.

Произшествието би могло да бъде избегнато, ако както подсъдимият, така и пострадалият, бяха изпълнили задълженията си да се съобразят със светлинния сигнал на светофара, важащ за тяхното направление за движението, и не бяха предприели навлизане в кръстовището. Нещо повече- дори и пострадалият да не беше се съобразил с неговата забранителна светлина, ако подсъдимият беше изчакал светването на зелено за него и едва тогава да предприеме маневрата ляв завой, срещата между двете МПС е щяла да се избегне.

Правилата за движение по пътищата важат както за всички водачи на превозните средства, които са длъжни да спазват императивните правила. Пострадалият е предприел навлизане на червено, това действие не е било правомерно, а в конкретния момент е било забранено от светлинен сигнал на светофара Ето защо в съответствие със задължителната практиката на ВКС е

налице съпричиняване на съставомерния резултат от страна на пострадалия.

При тези факти съдът прие, че подсъдимият е осъществил както от обективна, така и от субективна страна съставомерните признаци на престъплението, за което го призна за виновен по измененото от прокурора обвинение за нарушение на правилото да не се преминава на едновременно светещ червен и жълт светофар.

От обективна страна изпълнителното деяние е извършено чрез действия - чрез тях подсъдимият е нарушил посочените разпоредби от ЗДвП, а именно тези на чл. 6 и 12 от ЗДвП и чл. 31 ал.7 т.2 от ЗДвП. Налице са всички обективни съставомерни признаци на престъплението, а именно - противоправно поведение, изразяващо се в нарушаване правилата за движение, тези нарушения са в пряка причинна връзка с ПТП и увреждането на пострадалия, който е починал в резултат на тежките травми, които е получил при удара. Престъплението е резултатно – причинена е смъртта на А., като е налице пряка причинно – следствена връзка между поведението на подсъдимия и настъпилия резултат.

От субективна страна престъплението е извършено от подсъдимия по непредпазливост, под формата на небрежност /несъзнавана непредпазливост/ – не е предвиждал настъпването на обществено опасните последици, но е бил длъжен и е могъл да ги предвиди

Тук следва да се посочи, че съдът не възприема разсъжденията на защитата на подсъдимия относно неправилни изводи на САТЕ, и по конкретно в частта на използваните изчисления на в.л. В.. Защитата предлага свой прочит на приложените формули от физиката, като стига до други изводи. Съдът счита, че при наличието на обективни данни, които са използвани от вещото лице, както и методите, а именно- картографски метод за изчисляване на разстояния,, съответно скоростта /по общопознатата формула и производните от нея/ така също и данните от записите на двете видеокамери на кръстовището, няма основание да не се приеме заключението като еобективно и компетентно и то да стане основа на фактическите изводи за настъпилото ПТП, неговия механизъм и възможност да се избегне. Съответно е логично да се изрази съмнение относно експертните познания на защитата, демонстрирани в пледоарията по съществото на делото, с които се оспорва правилността на изводите по експертизата. Същевременно подсъдимият твърди по делото, че той е започнал да навлиза в кръстовището на зелена разрешена светлина, твърдение, доказано невярно, доколкото се опровергава от записите от видеокамерите и останалите доказателства по делото.

Наказанието. За неговото определяне, съдът прецени степента на обществена опасност на деянието и данните за личността на подсъдимия.

Подсъдимият П. е правоспособен водач на МПС от 1989г. - категория В, а от 1992г. - категория С. За всичките години като водач на МПС има общо 7 наказания на ЗДвП и ППЗДвП, като последното е от 2005г. С висше образование, работи, представена и характеристика по месторабота – „Бонмарин Холдинг“ЕООД, от която е видно, че е отговорен, отдаден и

акуратен. Изготвената от органи на МВР характеристика сочи също на личност без проблеми със закона и обществото. Неосъждан. За пълнота на изложените обстоятелства за личността на подсъдимия следва да се отрази също, че е бил е признаван за виновен за деяние по чл. 343 ал.1 б. А от НК, но не му е било наложено наказание на осн. Чл. 343 ал.2 вр. Ал.1 б. А от НК през 2001г. /справка съдимост/.

Извън тези позитивни данни за личността му, които съдът отчете като смекчаващи, липсват такива, които да се отчетат като отегчаващи. Изготвената по делото СППЕ също следва да се отчете от съда, от гледна точка на смекчаване на отговорността му, а наличните данни в нея - като израз на отношението му и отражението на личността му от деянието. Подсъдимия /по време на провеждания съдебен процес/ е бил с внезапна промяна в психичното състояние, довела до краткотрайно хоспитализиране в стационар. Становището на в.л. е за наличие по време на хоспитализацията за психично депресивен период, отговарящ на продължително разстройство на съзнанието / до две седмици/, като още към момента на изготвяне на експертизата вече липсват данни за психично разстройство, то е било преодоляно и не е актуално към момента на изслушване на в.л. в съдебно заседание.

След като прецени тези изложени обстоятелства, от съществено значение за преценката за формиране на размера на наказанието и затова счете, че наказанието следва да се определи към минималния размер на наказанието, което е без специален минимум и определи наказание в размер на шест месеца лишаване от свобода.

Отчетените дотук данни за личността на подсъдимия, на плоскостта на направената преценка за неговия размер, обосновават и приложимост на института на условното осъждане, тъй като наред с тях са налични и останалите положителни предпоставки за приложението на чл. 66 от НК – размер на наложеното наказание от шест месеца, подсъдимият не е осъждан. Прилагайки разпоредбата на чл.66, ал.1 от НК, съдът отдава преимуществено значение на личната превенция, без да пренебрегва генералните възпитателни и предупредителни правни последици на наказателната санкция и отложи изпълнението на наказанието, като му определи изпитателен срок в размер на три години. Така възпиращия и превъзпитателен ефект ще се постигне и без ефективно изтърпяване.

Безспорно отражение върху размера на наказанието и приложимостта на условното осъждане следва да даде и обстоятелството, че е налице съпричиняване от страна на пострадалия, чието поведение като водач на мотоциклет несъмнено е било неправомерно и в нарушение на основните правила за движение по пътищата - преминаване на червен забранителен светофар. Съдебната практика на ВКС към настоящия момент е в насока, че действията на пострадалия, и неговия личен принос за резултата следва да се отчете при индивидуализацията на наказанието /в този см. например Р № 110/2014г. на II н.о., Р № 81/2016г. на III н.о., Р № 113/2016 г. на III н.о./.

Размера на съпричиняването на вредата и съотношението на вините на

двамата участници в ПТП е принципно относимо към евентуален гр. иск, какъвто в този процес не е разглеждан, но е важен за преценката за наказанието.

Съдът наложи на основание чл. 343 Г от НК кумулативно предвиденото наказание лишаване от право да се управлява МПС, в размер, равен на определеното наказание лишаване от свобода, предвид наличните данни за подсъдимия в качеството му на водач на МПС и отчетените наказания с давност от 2005 за последното от тях.

Съдът счете, в отговор на алтернативното искане на защитата, че не са налице основания за приложени на чл. 55 от НК, тъй като само наличие на смекчаващи обстоятелства не означава тяхната многобройност, който да води до смекчена отговорност, както и не намери изключително обстоятелство, и едновременно с това и най-лекото наказание да се явява несъразмерно тежко и затова приложи чл. 54 от НК при индивидуализацията.

Водим от горното съдът постанови присъдата си.

Съдия: