### **Присъда № 1 от 17.01.2019 г. на ОС - Перник по н. о. х. д. № 154/2018 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Данни за делото** | |
| Съд: | Окръжен съд - Перник |
| Вид на делото: | НОХД |
| Номер на делото: | 154 |
| Година: | 2018 |
| Съдебен състав / Съдия: | I състав, ЕЛЕНА К. НИКОЛОВА |
| **Данни за акта** | |
| Вид на акта: | Присъда |
| Номер на акта: | 1 |
| Дата на постановяване: | 17.01.2019 г. |
| Дата на влизане в сила: |  |
| Статус на акта: |  |
| Дата на постановяване на мотива: | 05.02.2019 г. |
| **Данни за изпращане в по-висша инстанция** | |
| Съд: | Апелативен съд - София |
| Изходящ номер: | 509 |
| Година: | 2019 |
| Тип на документа: | Писмо |
| Дата на изпращане: | 18.03.2019 г. |
| Резултат от обжалване: |  |

Присъда № 1

17.01.2019 г. град Перник

В ИМЕТО НА НАРОДА

Пернишки окръжен съд Наказателна колегия

На 17 януари Година 2019

В публично заседание в следния състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: ЕЛЕНА НИКОЛОВА

Съдебни заседатели: Д. В.

М. К.

Секретар: ИВА ЦВЕТКОВА

Прокурор: ГАЛИНА АНТОВА

като разгледа докладваното от председателя наказателно от общ характер дело номер 154 по описа за 2018 година

ПРИСЪДИ:

Признава подсъдимия Б. Д. Б., роден на \*\*\* \*\*\*, българин, български гражданин, \*\*\*, неосъждан, \*\*\* образование, с постоянен адрес: \*\*\* с ЕГН: \*\*\*\*\*\*\*\*\*\* за ВИНОВЕН ЗА ТОВА, ЧЕ:

На 19.11.2017 г. в гр. Перник на път 1-6 на километър 80+800, при управление на МПС – автобус "Мерцедес" с рег. № \*\*\* е нарушил правилата за движение по пътищата - чл. 21, ал. 1 от ЗДвП: "При избиране на скоростта на движение на водача на ППС (категория D) в населено място е забранено да превишава скоростта на движение над 50км/ч. " като е управлявал описаният по-горе автомобил със скорост над 65 км/ч и по непредпазливост причинил смъртта на Д. Н. И. с ЕГН: \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*, постоянен адрес: \*\*\*, поради което и на основание чл. 343, ал. 1, б «в», вр. чл. 342, ал. 1, вр. чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК го ОСЪЖДА на "лишаване от свобода" за срок от една година и шест месеца, като го ОПРАВДАВА по обвинението за това да е извършил същото престъпление и във вр. чл. 20, ал. 2 от ЗДвП.

На основание чл. 66, ал. 1 от НК отлага изтърпяването на така наложеното наказание с изпитателен срок от 3 /три/ години, считано от датата на влизане на присъдата в сила.

След влизане на присъдата в сила, приложеният по делото като веществено доказателство мобилен телефон марка "Самсунг", да се върне на наследниците на Д. Н. И..

Останалите веществени доказателства, приложени по делото като вещи без стойност да бъдат унищожени по реда, предвиден в ПАС.

ОСЪЖДА Б. Д. Б., със снета самоличност, да заплати по сметка на републиканския бюджет сумата 1244, 08 лв. за разноски направени по досъдебно производство № 100/2017 г. по описа на ОД на МВР – Перник.

ОСЪЖДА Б. Д. Б. да заплати в полза на бюджета на Съдебната власт по сметка на ОС – Перник сумата 1310 лв. за разноски, направени в съдебното производство.

ОСЪЖДА Б. Д. Б. да заплати на Д. Д. Н. с ЕГН: \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*, \*\*\* и на Н. Д. Г. с ЕГН: \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*, \*\*\* общо сумата 800 лв. /осемстотин/ за разноски за адвокатско възнаграждение на повереника им.

Присъдата подлежи на обжалване или протест в 15 дневен срок от днес пред САС.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

СЪДЕБНИ ЗАСЕДАТЕЛИ:

1.

2.

М О Т И В И към присъда № 1/17.01.2019 г. по НОХД № 154/2018 г. по описа на Окръжен съд Перник:

Окръжна прокуратура гр. Перник е повдигнала обвинение против Б. Д. Б. с ЕГН \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*, роден на \*\*\*г\*\*\*, българин, български гражданин, женен, неосъждан, със \*\*\* образование, с постоянен адрес: \*\*\*, за това че: на 19.11.2017 г. в гр. П. на път 1-6 на километър 80+800, при управление на МПС - автобус"Мерцедес" с рег. № \*\*\* нарушил правилата за движение по пътищата: чл. 20, ал. 2 от ЗДвП: водачите на ППС са длъжни при избиране скоростта на движение да се съобразяват с атмосферните условия, с релефа на местността, със състоянието на пътя и на превозното средство, с превозвания товар, с характера и интензивността на движението, с конкретните условия на видимост, за да бъдат в състояние да спрат пред всяко предвидимо препятствие. Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението и чл. 21, ал. 1 от ЗДвП: При избиране на скоростта на движение на водача на ППС (категория D) в населено място е забранено да превишава скоростта на движение над 50км/ч., като е управлявал описания по-горе автобус със скорост над 65 км/ч и по непредпазливост причинил смъртта на Д. Н. И. с ЕГН\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*, постоянен адрес \*\*\*- престъпление по чл. 343, ал. 1 б «в» вр. чл. 342, ал. 1 от НК.

В съдебно заседание, представителят на Окръжна прокуратура гр. Перник поддържа обвинението така, както е повдигнато и предлага подсъдимият Б. Б. да бъде признат за виновен и да му бъде наложено наказание лишаване от свобода към минималния предвиден в закона размер, чието изтърпяване на бъде отложено при условията на чл. 66 от НК, с изпитателен срок от четири години, като не му бъде налагано наказание "лишаване от право да управлява МПС".

В производството по делото са конституирани като частни обвинители наследниците на починалия в резултат на престъплението Д. Н. И. – дъщерите му Д. Д. Н. и Н. Д. Г.. Чрез своя повереник частните обвинители пледират за признаването на подсъдимия за виновен и постановяване на осъдителна присъда, с налагане на наказание "Лишаване от свобода" в минимално предвидения от закона срок, с приложение на чл. 66 от НК с максимален изпитателен срок, като му бъде наложено и наказание "лишаване от право да управлява МПС" за срок от три години.

Защитата на подсъдимия пледира за постановяване на присъда, с която подсъдимият да бъде признат за невинен и оправдан по повдигнатото му обвинение, тъй като същото е недоказано. Развиват се доводи, че водачите на МПС са задължени да "съобразяват обстоятелствата, които се сочат в закона, но да са в състояние да предотварят всяка предвидима опасност". Твърди се, че подсъдимият не е бил длъжен да предвиди в конкретната пътна обстановка, предвид наличието на двойни заграждения и мантинели, че е възможно "нормален човек" да прескочи същите и да предприеме пресичане, каквото е сторил пострадалия и това му поведение е единствената причина за настъпването на ПТП. Оспорва твърдението на обвинителната власт, че максимално разрешената скорост в този участък от пътя е 50 км/ч, обосновава довод, че маскимално допустимата скорост на движение е 60 км/ч. Пледира, че доколкото подзащитният му не е могъл и не е бил длъжен да предвиди появата на пешеходец на това място, не следва да носи наказателна отговорност.

Подсъдимият Б. дава обяснения по предявеното му обвинение. При упражняване на правото си на последна дума, подсъдимият изразява становище, че не е виновен за настъпилото ПТП и моли да бъде оправдан, като изразява съжаление за настъпилия резултат.

Пернишкият окръжен съд, след като прецени събраните по делото доказателства и доводите на страните по реда на чл. 14 и чл. 18 от НПК, намира за установено от фактическа страна следното:

Подсъдимият Б. Д. Б. работил от 15 години като \*\*\* в "Юнион Ивкони"ООД. Извършвал основно \*\*\* по маршрута С. -К. и обратно, а понякога и по маршрута С. -П..

Маршрутът С. -К. се осъществявал по път 1-6"Г. -С. ", който преминава през територията на гр. П..

На 19.11.2017 г. подс. Б. пътувал по линията С. -К., управлявайки автобус марка"Мерцедес с рег. № \*\*\*. Работният му ден започнал в 7, 20 часа, като отпътувал от гаража на фирмата в гр. С. и пристигнал в гр. К. около 10, 00 часа. В 11. 00 часа поел обратния курс от гр. К. и около 13. 00 часа пристигнал в гр. С.. В 13. 50 часа поел за гр. К., където пристигнал около 16. 00часа. От К. отпътувал в 17. 00 часа за гр. С..

Около 18. 00 часа автобусът, управляван от Б. преминавал през територията на гр. П.. Автобусът бил пълен с пътници. Пътното платно се състои от две платна за движение. Движел се в дясната пътна лента(средна след пътния възел"Х. Д. ") по посока на движението гр. С. на път 1-6. В района на пътен възел "Х. Д. ", подс. Б. видял силует между разделителните мантители, от лявата страна, по посока на движението му. Изведнъж през мантинелите на пътното платно изскочил човек, който се затичал пред автобуса, напречно на пътното платно отляво на дясно.

В момента, в който подсъдимият видял силуетът между мантинелите, разделящи двете пътни платна, отместил крака си от педала за газта, малко след което задействал спирачната уредба на автобуса. В този момент вече пешеходецът бил прескочил мантинелата и тичешком предприел пресичане на пътното платно, по което се движел автобуса. В опита си да избегне удара с него, подсъдимият извил волана и насочил автобуса в крайната дясна (ускорителна) лента на платното за движение. Независимо от предприетите от подсъдимия действия, последвал удар между автобуса и пешеходеца. Ударът настъпил в преден ляв фар, както и в най-левите части на автобуса: на предна маска и челно стъкло. От удара тялото на пешеходеца било отхвърлено напред и леко наляво, с последващ контакт с терена. Автобусът спрял на 26м след мястото на удара, където бил установен при огледа на местопроизшествието. Шофьорът направил опит да излезе от автобуса, но дошлите почти веднага след инцидента от близкия квартал"К. ", родственици на пострадалия Д. Н. И. на 49 г., счупили предното и страничното стъкло, отправяйки закани към водача Б.. Пътуващия в автобуса св. А. В. А. се обадил на телефон № 112. Дошлите полицейски служители предотвратили евентуална физическа разправа.

При първоначалния контакт между тялото на пострадалия Д. Н. И. и предната лява част на МПС са били получени множество охлузни наранявания на кожата в дясната челно-слепоочно област, субарахноидален (под меките мозъчни обвивки)кръвоизлив на главния и малкия мозъци, разкъсвания на десния бял дроб, контузия на сърцето, кръвонасядания по органите на средостението, множество счупвания на ребра от дясна гръдна половина по няколко фрактурни линии, счупване на дясната ключица, разкъсване на междуребрената мускулатура в дясна гръдна половина, разкъсвания на черния дроб и на слезката, счупвания на горните и на долните рамене на срамните(пубисни)кости двустранно, кръвонасядане по външна повърхност на дясно рамо, охлузване по дясно коляно.

Със заключението на СМЕ, изготвена от в. л. д-р К. Ч. е установено, че на пострадалият Д. И. е била причинена съчетана травма, изразяваща се в:

• Черепно мозъчна травма-множество охлузни наранявания на кожата в дясната челно-слепоочна област; субарахноидален (под меките мозъчни обвивки)кръвоизлив на главния и малкия мозъци; оток на мозъка и мозъчния ствол.

• Гръдна травма-разкъсвания на десния бял дроб; контузия на сърцето; кръвонасядания по органите на средостението; множество счупвания на ребра от дясна гръдна половина по няколко фрактурни линии; счупване на дясната ключица; разкъсване на междуребрената мускулатура в дясна гръдна половина; аспирация на кръв в дихателните пътища; кръвоизлив в дясната гръдна кухина-700млл.

• Коремна травма- разкъсвания на черния дроб и на слезката; кръвоизлив в коремната кухина-800мл.

• Травма на тазовия пръстен и на крайниците- счупвания на горните и на долните рамене на срамните(пубисни)кости двустранно; кръвонасядане по външна повърхност на дясно рамо; в лява хълбочна област, по дясно коляно и по вътрешния глезен на дясно ходило.

Според заключението по същата експертиза, причината за смъртта на Д. Н. И. е тежката съчетана травма, като роля в генезиса на настъпването на смъртта е играла и острата кръвозагуба и аспирацията на кръв в дихателните пътища. Смъртта е настъпила сравнително бързо от порядъка на минути и е била неизбежна дори при оказване на своевременна и високо квалифицирана медицинска помощ. Между травматичните увреждания причинили смъртта на пострадалия е налице пряка причинна и непрекъсваща се връзка с претърпяното ПТП.

Локализацията на уврежданията сочи, че в момента на първоначалния контакт между управлявания от подсъдимия Б. автобус и тялото на пострадалия, последното е било най-вероятно в изправено положение, обърнато с дясната си странична повърхност към превозното средство.

Със заключенията по Съдебнохимическите (токсикологични) експертизи, изготвени от в. л. инж. В. Г. и д-р С. С. се изяснява, че в кръвта на пострадалия е установено наличие на алкохол, с концентрация-3, 36гр/л., а в кръвта на подсъдимия Б. не е установено наличие на алкохол, медикаменти, упойващи или наркотични вещества.

От заключениата по Съдебномедицинската експертиза на труп и Комплексната медикоавтотехническа експертиза се установява, че при установената концентрация на алкохол в кръвта на пострадалия към момента на инцидента, същият е бил в тежка степен на алкохолно опиване и със сигурност е бил алкохолно повлиян. Според заключението по втората, цитирана по-горе експертиза /пояснено и в с. з. на 1.11.2018 г. от в. л. д-р Ч. / влиянието на алкохола върху човешкия организъм и фазата на алкохолно повлияване е възможно да са определи само при клинично изследване. Доколкото в конкретния случай не е възможно такова да се проведе по отношение на поведението на пострадалия на пътя и възможността му да се движи, при определяне на механизъма на настъпването на ПТП, са използвани свидетелските показания по досъдебното призводство и тези в с. з., според които пострадалият се е придвижвал при пресичането на пътното платно тичешком.

С обвинителния акт на подс. Б. се вменени допуснати нарушения на правилата за движение по два текста от ЗДвП- по чл. 20, ал. 2 и по чл. 21, ал. 1 от същия закон. Констатна е съдебната практика, че едновременното приложение на двете норми, които са в съотношение на специална към обща е недопустимо, поради което е необходимо да бъде установено по несъмнен начин, има ли допуснато нарушение на правилата за движение, което да е в пряка причинна връзка с настъпилия вредоносен резултат.

Съдът намира, че от особена важност за изясняване на делото е да бъде установено какъв е бил режимът на скоростта на движение, въведен в този участък от пътя. Няма спор, че пътнотронспортното произшествие е настъпило на път І-6, в района на пътен възел "Х. Д. " гр. П., т. е. в границите на населеното място. Спорен е въпросът дали в този участък от пътя маскимално допустимата скорост на движение е тази, която е рагламентирана в чл. 21, ал. 1 от ЗДвП /в конкретния случай 50 км/ч/ или същата /според защитата/ е 60 км. /ч, въведена със знак В 26. Тезата си защитата обоснована с писмо изх. № 94-00-9221/21.11.2018 г. на Председателя на УС на АПИ, в което е посочено, че "в участъка от път І-6-пътен възел "Х. Д. ", регламентираната скорост е въведена с пътен знак В 26 /60/, съгласно приложената схема". Приложената схема обаче, според съда не дава основание да се приеме, че максимално разрешената скорост е 60 км/ч. Съображенията за това са следните:

Видно е от приложеното копие на проект за организация на движението, че по посоката на движението на автобуса, управляван от подсъдимия Б., на км 79+750 има поставен пътен знак В 26 /60/. Конкретното място на процесното ПТП не е попадало в зоната на действие на тази забрана, тъй като при липса на друг пътен знак, който да я отменя, същата е в сила до следващото кръстовище – в случая ПВ"Х. Д. ". Това правило е изрично разписано в нормата на чл. 61, ал. 3 от Наредба № 18/23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци. В конкретния случай, преди мястото на произшествието, на км 80+430, път І-6 се пресича с улица, което според настоящия съдебен състав е основание да се приеме, че е налице "кръстовище" по смисъла на разпоредбата на § 6, т. 8 от ДР на ЗДвП- място, където два или повече пътя се пресичат, разделят се или се събират на едно ниво. Според легалната дефиниция в § 6, т. 1 от ДР на ЗДвП "път" е всяка земна площ или съоръжение, предназначени или обикновено използвани за движение на ППС или на пешеходци, като към пътищата се приравняват и улиците. Такава улица има и на км 80+460 – също преди мястото на произшествието. При изложеното, съдът намира за неоснователни доводите на защитата на подсъдимия Б., че в случая не става дума за два пътя, а става дума за обикновен изход от магистрала".

Предвид изложеното, настоящият съдебен състав прие, че в участъка от пътя, където е станало ПТП, маскимално разрешената скорост за населено място е била 50 км/ч., съгласно разпоредбата на чл. 21, ал. 1 от ЗДвП.

По делото, на досъдебното производство е била назначена Автотехническа експертиза, с участието на в. л. инж. В. В.. От заключението на същата, пояснено и допълнено в с. з. на 20.09.2018 г. се установява, че произшествието е настъпило около 18. 00ч. на 19.11.2017 год, при сух асфалт в добро състояние, при наличие на изкуствено осветление и добра видимост за тъмната част на денонощието и атмосферните условия. Дъжд е завялял след произшествието. Пътното платно се състои от две платна за движение, като в района на ПТП платното за движение в посока към гр. С. е изградено от три пътни ленти. Крайната дясна лента на същото е предназначена за включване на автомобиния поток с направление от центъра на гр. П. към гр. С.. Средната лента на това платно е с ширина 4 метра, а крайната лява- с ширина 4. 3 м., разделени от единична прекъсната линия. Участъкът от пътя към мястото на ПТП е прав, без наклон. В огледния протокол са описани спирачни следи от автомобила, но не са описани следи, които да могат да бъдат свързани с началното място на падане на пострадалия. Според описанията за местоположението на автобуса, след неговото спиране, местоположението на двете обувки на пострадалия и деформацията в предната лява част на автобуса, получени в резултат на кантакта на тялото на пострадалия с автобуса, експертът е приел, че най-вероятните координати на мястото на удара са: напречно- на около 7. 5 м. вдясно от крайната лява част на платното за движение към гр. С. и надлъжно- на 15-16 м. след ориентира. Скоростта на движение на автобуса преди произшествието е била 85км/ч, изчислена от инж. В., като същата скорост се разчита и от записа на иззетата от автобуса тахошайба. В момента на удара, скоростта на движение на автобуса е била 66 км/ч. Екпертът е заключил, че при движение със скорост 85 км/ч, водачът не е разполагал с техническа възможност, чрез екстремно спиране да спре преди мястото на удара и да предотврати настъпване на ПТП, тъй като при тази скорост и разстоянието, от което водачът е имал възможност да забележи пресичащият пешеходец, е по малко от опасната зона, която при тази скорост е 85. 55 м., а разстоянието е било 63. 81 м. От друга страна обаче, при движение със скорост от 50 км/ч, опасната зона е 40. 13 м., при което водачът би разполагал с възможност чрез екстремно спиране да спре и по този начин да предотврати настъпването на ПТП. Същото е било предотвратимо и при избрана скорост на движение равна или по-ниска от 65. 39 км. /ч.

В съдебното производство, предвид изразявано многократно съмнение в безпристрастието на инж. В. от страна на защитата на подсъдимия /което съдът намери за неоснователно/, с оглед ненакърняване правото на защита, съдът назначи нова автотехническа експертиза, с участието на в. л. проф. д. т. н. Ст. К.. От неговото заключение, допълнено и в с. з. на 17.01.2019 г. се изяснява, че макар и да са ползвани различни методи на изчисления и общоприети постановки за удар с пешеходец, анализирайки и данните от тахошайбата, получените резултати относно скоростта на движение на автобуса преди ПТП, в момента, в който водачът още не е възприел опасността, към момента на нейното възприемане и скоростта на движение на автобуса в момента на удара, са почти идентични с тези, посочени от в. л. инж. В.. Според проф. К. скоростта на движение на автобуса преди възприемане на опасността е била 87 км/ч /според инж. В. 85-86 км/ч/, към момента на възприемане на опосността тази скорост е била 80 км/ч, а към момента на удара -65 км/ч /според инж. В. тази скорост е била 65. 57 – 66 км/ч/. И двамата експерти са категорични, че при скорост на движение 86-87 км/ч, пешеходецът е попадал в опасната зона за спиране на автобуса. И проф. К. е пояснил, че при скорост на движение на автобуса с 50 км/ч, същият е можел да спре преди мястото на удара, т. е. същият не попада в опасната зона за спиране. При скорост на движение 60 км/ч, макар и пешеходецът да попада в опасната зона за спиране, за това време пешеходецът ще е изминал вече около 10 м. от началото на платното за движение, при което би бил с 1 метър вдясно от коридора на движение на автобуса, при което водачът би имал техническа възможност да предотврати ПТП, като пропусне пешеходеца пред себе си.

Според заключението на Комплексната медикоавтотехническа експертиза, изготвена от в. л. инж. В. и д-р Ч., установеният механизъм на ПТП е следният:

Пострадалият пешеходец е предприел пресичане на пътното платно отляво на дясно по посоката на движение на автобуса, който в този момент се е движел със скорост 85 км/ч в посока към гр. С., в дясната лента /която се явявя средна след пътния възел/, когато пешеходецът навлиза на платното за движение от лявата му страна в същата посока. Изминавайки 7. 5 м., той е ударен от предната лява част на автобуса, , който в този момент е бил с максимално задействана спирачна система и отклонен надясно спрямо първоначалната си посока на движение под ъгъл 176 градуса. Ударът е в преден ляв фар, както и в най-левите части на предна маска и челно стъкло. Последвало е отхвърляне на тялото напред и леко наляво и контакт на тялото с терена, в резултат на което са получени охлузните наранявания в лявата челна област, в лява хълбочна област и по вътрешния глезен на дясното ходило. Автобусът е спрял на 26 м. след мястото на удара. Базирайки се на локализацията на уврежданията на пострадалия и деформациите в предна лява част на автобуса, експертите са приели, че в момента на първоначалния контакт между превозното средство и тялото на пострадалия, последно е било в изправено положение, обърнато с дясната си странична повръхност към автобуса.

При изложеното, съдът прие, че от техническа гледна точка водачът на автобуса - подс. Б., при движение със скорост от 50 км/ч. е разполагал с възможност чрез екстремно спиране, да спре преди мястото на удара и по този начин да предотврати настъпването на ПТП.

От професионална гледна точка, и двамата участници в ПТП-то са допуснали нарушения на правилата за движение по пътищата, които са в пряка причинна връзка с настъпването му. За водача на автобуса избраната скорост на движение над 65 км/ч е причината ПТП да е непредотвратимо. За пешеходеца от съществено значение се явява пресичането на платното за движение в нарушение на правилата за движение, регламентирани в чл. 113, ал. 1, т. т. 1 и 4 и чл. 114, т. 1 от ЗДвП. Пострадалият не е изпълнил задължението си като пешеходец да не преминава през ограждение от парапети/мантинали/ и преди да навлезе на платното за движение да се съобрази с приближаващите се пътни превозни средства, нарушил е и забраната да се навлиза внезапно на платното за движение.

Изложената фактическа обстановка съдът приема за установена като взе предвид събраните по делото доказателства: обясненията на подсъдимия, показанията на разпитаните по делото свидетели, приложените по делото писмени доказателства и фотоалбуми, и заключенията по съдебните експертизи. Така събраните доказателства не си противоречат едно на друго, взаимно си кореспондират и допълват.

При така установената и възприета фактическа обстановка, Окръжният съд направи следните ПРАВНИ ИЗВОДИ:

Нормите на чл. 342 и сл. НК са бланкетни норми и подсъдимият може да отговаря само и единствено, когато виновно и съзнателно са нарушени конкретни норми, визирани в ЗДвП и ППЗДвП и последвалата в случая смърт на Д. И. е в пряка причинна връзка с тези нарушения.

На 19.11.2017 г. подсъдимият Б. е бил правоспособен водач на МПС – категория D. Като такъв той е бил длъжен да се съобразява и спазва правилата за движение по пътищата, регламентирани в ЗДвП, което той не е сторил. Като е управлявал МПС със скорост над 65 км/ч, подсъдимият Б. Б. е нарушил разпоредбата на чл. 21, ал. 2 от ЗДвП, според която: "При избиране скоростта на движение на водача на пътно превозно средство е забранено да превишава следните стойности в km/h:...... в населено място 50 км/ч... ". Това нарушение на правилата за движение е в пряка причинна връзка с настъпилия резултат – удар между автомобила и пешеходеца, от който са причинени травматични увреждания, довели до смъртта на Д. И.. Значителен принос за настъпване на вредоносния резултат има и самият пострадал, който като пешеходец е допуснал нарушенията на правилата за движение, регламентирани в чл. 113 и чл. 114 от ЗДвП.

Предвид извода на съда, че нарушаването от страна на подсъдимя на чл. 21, ал. 1 от ЗДвП е в пряка причинно-следствана връзка с настъпилото ПТП, подсъдимия средва да бъде оправдан по обвинението за нарушаване на правилата, регламентирани в чл. 20, ал. 2 от ЗДвП. Нищо от пътната обстановка не е задължавало водачът да управлява автобуса със скорост по-ниска от 50 км/ч, тъй като същият не е могъл и не е бил длъжен да очаква, че на това място би се появил пешеходец. И това е така, тъй като се е движел по път, по който е забранено движението и пресичането на пешеходци, в конкретния пътен участък не имоло пешеходни пътеки, нито сфетофари, нито тротоари. Нещо повече, от ляво на пътното платно е била поставена мантинела, разделяща двете посоки на движение и в дясно от пътното платно по посоката на движение на автобуса е била налице също мантинела. В района на произшествието няма жилищни или обществени сгради. Изброените фактори сочат, че пострадалият не е представлявал предвидимо препятствие по смисъла на чл. 20, ал. 2 от ЗДвП. Още повече, че в конкретния случай, водачът, забелязвайки пешеходеца е намалил скоростта, извел е автобуса маскимално в дясно, задействал е спирачната система и направил опит да спре, но не е успял въпреки професионално съобразените му действия да избегне конфликта с пешеходеца. Следва да бъде отбелязано, че отговорност за нарушаване на правилата за движение по чл. 20, ал. 2 от ЗДвП може да се търси само, когато движението с превишена скорост не е в пряка причинна връзка с настъпилите съставомерни последици, какъвто е настоящият случай.

С оглед на възприета фактическа обстановка и направените въз основа на нея правни изводи, Пернишкият окръжен съд прие, че с деянието си подсъдимият Б. Д. Б. е осъществил от обективна и субективна страна признаците на престъпния състав по чл. 343, ал. 1, б. "в" вр. чл. 342, ал. 1 от НК.

В този смисъл, съдът намира за неоснователни доводите на защитата на подсъдимия, че се касае до наличие на «случайно деяние» по смисъла на чл. 15 от НК, тъй като подсъдимият не е могъл и не е бил длъжен да предвиди възникването на опасност. Случайно деяние е налице, когато водачът не по своя вина е бил поставен в невъзможност да избегне настъпването на общественоопасните последици. Щом като сам, управлявайки със скорост над максимално разрешената е създал предпоставките за реализиране на противоправния резултат преди опасната зона, той не може да бъде оневинен. Подсъдимият не следва да е нарушил никое правило за движение по пътищата, което да е в причинна връзка в причинената смърт, за да бъде оправдан. А както бе отразено по-горе той е нарушил чл. 21, ал. 1 от ЗДвП, което нарушение е в пряка причинна връзка с настъпилата смърт на пешеходеца, поради което същият следва да бъде признат за виновен по това обвинение.

От субективна страна деянието е осъществено по непредпазливост. При транспортни злополуки, причинени по непредпазливост, съдът е задължен да преценява и от субективна страна нарушенията на правилата за движение по улиците и пътищата и само, когато констатира наличието на непредпазливост по смисъла на чл. 11, ал. 3 от НК, може да вмени във вина на подсъдимия настъпването на обществено опасните последици. Съгласно тази разпоредба деянието е непредпазливо, когато деецът не е предвидждал обществено опасните последици, но е бил длъжен и е могъл да ги предвиди. В случая, макар и да е имал добра видимост, от достатъчно дълго разстояние, при което е забелязал още между разделителните мантинели движещ се силует и въпреки предприетите професионално съобразен действия, доколкото се е движел със скорост над максимално разрешената, той не е успял да предотврати настъпването на ПТП.

При определяне на наказанието, съдът като се съобрази с изискванията на чл. 54 от НК отчете само смекчаващи наказателната отговорност на подсъдимия обстоятелства- липсата на минали осъждания, много добрите характеристични данни, трудовата му ангажираност, дългогодишната му работа като професионален водач на МПС, дадените от него обяснения, както на досъдебното, така и на съдебното произвоство, с което спомогна за изясняване на обективната истина по делото, безупречното му процесуално поведение, както и проявеното искрено съжаление за настъпилия вредоносен резултат. Към тези смекчаващи наказателната отговорност на подсъдимия Б. обстоятелства следва да бъде добавено и поведението на пострадалия пешеходец, който, както бе отразено по-горе в значителна степен е допринесъл за настъпването на вредоносния резултат, който е преприел пресичане на пътното платно на нерегламентирано за тази цел място и не се е събразил с правилата на чл. 113, ал. 1, т. 1 и т. 4 и чл. 114 от ЗДвП. / В този смисъл ТР № 2/22.12.2016 г. на ОСНК на ВКС/.

Наличието на всички тези обстоятелства, настояшият съдебен състав прие като многобройни смекчаващи по смисъла на чл. 55 НК, при които и най-лекото предвидено в закона наказание се оказва несъразмерно тежко. При този извод, съдът прие, че за постигане целите на наказанието, визирани в чл. 36 от НК, на подс. Б. следва да бъде наложено наказание "лишаване от свобода", при съобразяване разпоредбата на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК за срок от една година и шест месеца.

След като прецени, че за постигане целите на наказанието е достатъчно на подсъдимия да бъде наложено наказание от една година и шест месеца лишаване от свобода, съдът намери, че не е необходимо той да изтърпява ефективно това наказание. Отразеното по-горе за личността на подсъдимия - липсата на минали осъждания, много добрите характеристични данни, трудовата му ангажираност, дългогодишната му работа като професионален водач, дадените от него обяснения, както на досъдебното, така и на съдебното произвоство, с което спомогна за изясняване на обективната истина по делото, безупречното му процесуално поведение, както и проявеното искрено съжаление за настъпилия вредоносен резултат, дават основание да се приеме, че неговото поправяне и превъзпитаване могат да бъдат постигнати и без той да бъде отделян от настоящата си семейна, социална и трудова среда, и да бъде изолиран от обществото. Налице са условия за приложение на разпоредбата на чл. 66, ал. 1 от НК, поради което съдът отложи изтърпяването на това наказание с изпитателен срок от три години, считано от датата на влизане на присъдата в сила.

По отношение на наказанието "лишаване от право по чл. 37, ал. 1, т. 7 от НК", предвидено в нормата на чл. 343г от НК, съдът намира, че същото се явява кумулативно предвидено с наказанието лишаване от свобода, предвидено в разпоредбата на чл. 343, ал. 1 б. "в" вр. чл. 342, ал. 1 от НК. Това е така, защото, макар и уредено в отделна норма, а не в текста на чл. 343от НК, същото не представлява самостоятелна норма, а обща диспозиция към няколко конкретно посочени престъпни състава от Раздел ІІ на Глава ХІ на НК /чл. 343, чл. 343а, чл. 343б и чл. 343в ал. 1 от НК/. При тези съображения, съдът намери, че е приложима разпоредбата разпоредбата на чл. 55, ал. 3 от НК. След като настоящият съдебен състав намери, че по отношение на подсъдимия Б. са налице многобройни смекчаващи наказателната му отговорност обстоятелства, при които и най-лекото, предвидено в закона наказание лишаване от свобода се явява несъразмерно тежко и приложи разпоредбата на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК, прецени, че не следва да му налага наказание "лишаване от пра да управлява МПС". Подсъдимият Б. е правоспособен водач на МПС от 1980 г., а от 1986 г. притежава и категория D. Трудовата му дейност е изцяло като професионален водач- в продължение на 15 години /до процесното ПТП/ е работил като \*\*\* в "Юнион Ивкони" ООД, а след това и към момента на настоящото производство работи като \*\*\* в "Топлофикация" С.. Лишаването му от възможността да упражнява професията си би го лишило от трудови доходи. Степента на личната обществена опасност на подс. Б., при наличието на толкова смекчаващи отговорността обстоятелства не е такава, че да оправдава налагането и на това наказание и то би се явило прекомерно.

Предвид изхода на делото и на основание чл. 189, ал. 3 от НПК, съдът осъди подсъдимия Б. Д. Б. да заплати в полза на държавата по сметка ОД на МВР гр. П. сумата 1244. 08 лв. за разноски, направени по досъдебното производство, в полза на Бюджета на съдебната власт- по сметка на Окръжен съд Перник- 1310 лв. - за направени разноски в съдебното производство, както и на частните обвинители общо 800 лв. за разноски по делото.

Като взе предвид приложеното и в този смисъл, съдът постанови диспозитива на присъдата си.

ПРЕДСЕДАТЕЛ: