### **Решение № 460 на САС по в. н. о. х. д. № 829/2015 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Данни за делото** | |
| Съд: | Апелативен съд - София |
| Вид на делото: | ВНОХД |
| Номер на делото: | 829 |
| Година: | 2015 |
| Съдебен състав / Съдия: |  |
| **Данни за акта** | |
| Вид на акта: | Решение |
| Номер на акта: | 460 |
| Дата на постановяване: |  |
| Дата на влизане в сила: |  |
| Статус на акта: |  |
| Дата на постановяване на мотива: |  |
| **Данни за изпращане в по-висша инстанция** | |
| Съд: |  |
| Изходящ номер: |  |
| Година: |  |
| Тип на документа: |  |
| Дата на изпращане: |  |
| Резултат от обжалване: |  |

Решение

№ 460

гр. София, 12/29/2015 г.

В И М Е Т О Н А Н А Р О Д А

СОФИЙСКИ АПЕЛАТИВЕН СЪД - НАКАЗАТЕЛНО ОТДЕЛЕНИЕ, ВТОРИ състав, в открито съдебно заседание на първи декември две хиляди и петнадесета година в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: ХРИСТИНА МИХОВА

ЧЛЕНОВЕ:1. В. Ц.

2. Т. Г.

при секретаря Нина Вьонг и с участието на прокурора от С. Владимиров, след като разгледа докладваното от съдия Г. ВНОХД № 829 по описа на съда за 2015 година, за да се произнесе, взе предвид следното:

С присъда № 34/05.02.2015 година, постановена по НОХД 5345/2013 година, СГС, НО, 5 състав, е признал подсъдимия Н. Х. С., за виновен в това, че на 01.09.2011 година, около 12,45 часа в [населено място], при управление на моторно превозно средство - тролейбус, марка "И.", модел "280-92", с инв. № \*\*\* по самостоятелно пътно платно на [улица]с посока на движение от площад "Ручей" към [улица]и в района на пешеходна пътека до спирка "А.. И. Г.", нарушил правилата за движение по чл. 20, ал. 2, изр. 2 ЗДвП - "Водачите са длъжни да намалят скоростта и в случай на необходимост да спрат, когато възникне опасност за движението" и чл. 116 ЗДвП - "Водачът на пътното превозно средство е длъжен да бъде внимателен и предпазлив към пешеходците" като по непредпазливост причинил смъртта на С. Б. З., ЕГН [ЕГН] и средни телесни повреди на С. Б. З., ЕГН [ЕГН], изразяващи се в счупване на лява тилна кост, кръвоизлив под меките мозъчни обвивки в съвкупност довело до разстройство на здравето временно опасно за живота; контузия на гръдния кош и белите дробове с малки плеврални изливи двустранно, навлизане на кръв в лявата гръдна половина, в съвкупност довело до разстройство на здравето временно опасно за живота; счупване на леви ребра от 3-то до 6-то, довело до трайно затруднение на движението на снагата за срок по-дълъг от 30 дни на травмата; счупване на шийката на лявата бедрена кост, довело до трайно затруднение на движенията на левия долен крайник за срок по-дълъг от 30 дни от датата на травмата; счупване на долното рамо на седалищната кост вляво довело до трайно затруднение на движенията на левия долен крайник за срок по-дълъг от 30 дни от датата на травмата, поради което и на основание чл. 343, ал. 4, вр. ал. 3, б. "б", пр. 1, вр. ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 и чл. 55, ал. 1, т. 1 НК му е наложил наказание ЕДНА ГОДИНА И ШЕСТ МЕСЕЦА лишаване от свобода, чието изтърпяване на основание чл. 66, ал. 1 НК отложил за срок от три години и наказание "Лишаване от право да управлява МПС" за срок от една година и шест месеца.

Със същата присъда съдът се е произнесъл по направените в наказателното производство разноски, които възложил на подсъдимия С..

В срока по чл. 319 НПК присъдата е обжалвана от повереника на частните обвинители, които считат, че наложеното наказание е явно несправедливо, тъй като не е съобразено с обществената опасност на деянието, неговите противоправни последици и не отговаря на целите по чл. 36 НК. Иска се утежняване положението на подс. С. като бъде отменено приложението на чл. 66 НК и бъде увеличен размера на наложените наказания лишаване от свобода и лишаване от право да се управлява МПС.

С въззивната жалба не се правят доказателствени искания и в срока по чл. 322 НПК не са постъпили писмени възражения от СГП, подсъдимия и неговия защитник

В срока по чл. 319 НПК присъдата е обжалвана от защитника на подсъдимия С. - адв. Н., с оплаквания за допуснати от първоинстанционния съд нарушения на материалния и процесуалния закон и за явна несправедливост на наложеното наказание. По същество се твърди, че СГС не е подложил на детайлен анализ доказателствата и доказателствените средства, а селективно ги е обсъдил, игнорирайки тези от тях, които не обслужват обвинителната теза и по този начин било нарушено конституционно гарантираното право на защита на подсъдимия С.. С жалбата не са правят искания за събиране на доказателства във въззивното производство.

Иска се отмяна на обжалваната присъда и оправдаване на подс. С. по обвинението да е извършил престъпление по чл. 343, ал. 4, вр. ал. 3, б. "б", пр. 1, вр. ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 3 НК.

В срока по чл. 322 НПК не е постъпило писмено възражение срещу жалбата от СГП и от частните обвинители и техния повереник.

Съдът, като съобрази релевираните в жалбите оплаквания, счете, че за изясняване на фактите по делото, както и за отстраняване на допуснати от първата инстанция съществени нарушения на процесуалните правила, изразяващи се в основаване на част от фактическите и правни изводи за механизма на настъпване на пътно-транспортното произшествие на негодни доказателствени източници, се налага събиране на доказателства във въззивното производство чрез разпит в качеството на свидетел на И. А. С., мл. автоконтрольор в 01 група 02 сектор на "К." при О"ПП" - СДВР, който пръв е подал сигнала за станалото ПТП в дежурната част на КАТ, както и чрез назначаването на допълнителна петорна автотехническа експертиза. Проведен бе и повторен разпит на св. С. З. за изясняване на обстоятелствата във връзка с настъпване на ПТП. Допълнителни обяснения по възведеното с обвинителния акт обвинение даде и подсъдимият С..

След проведеното въззивно съдебно следствие прокурорът от С. дава становище за неоснователност на жалбата на подсъдимия като счита, че постановената от СГП присъда е правилна и законосъобразна. Независимо че се касае за извършено престъпление по непредпазливост, следвало да бъдат отчетени и особените обстоятелства, при които е осъществено деянието - че това е станало на пешеходна пътека, като подсъдимият в качеството му на водач на тролейбус не предприел превантивно намаляване на скоростта или аварийно спиране преди стъпването на пешеходките на пешеходната пътека, а е задействал спирачния привод в момента, в който е усетил удара с тялото на двете пострадали.

Повереникът на частните обвинители - адв. С. сочи, че след проведеното съдебно следствие безспорно е установена скоростта на движение на водача, неговата видимост, отстоянието, на което той е бил, когато двете пешеходки са предприели действия по пресичане. Пледира, че според трайната и богата съдебна практика опасността за движението възниква в един много по-предишен момент, а не в момента, в който пешеходките предприемат стъпване на пешеходната пътека. Отделно от това, според приетото заключение на петорната допълнителна автотехническа експертиза подсъдимият при скоростта си на движение от 20 км/ч е могъл да спре и по този начин да предотврати настъпването на ПТП при всеки един от възможните три варианта на придвижване на пешеходките, когато те са се отделили от оградата и са се отправили към пешеходната пътека, за да пресекат, както и при един от вариантите на движение на пешеходките, когато стъпват на пешеходната пътека. Според повереника не било логично да се приеме с оглед възрастта на едната пострадала и механизма на движение на двете пешеходки - една след друга, че те са се движели с бърз ход. От доказателствата било явно, че подсъдимият като водач е възприел двете пешеходки, но не е намалил скоростта си на движение, въпреки че на достатъчно разстояние от пешеходната пътека е възприел едно предварително стъпване на нея и връщане обратно на тротоара от страна на едната пешеходка. Затова повереникът счита, че жалбата на подсъдимия срещу присъдата с доводи за несъставомерност на деянието му е неоснователна, тъй като от заключението на приетата във въззивното производство допълнителна автотехническа експертиза се установявало, че той е имал видимост към двете пешеходки във всеки един момент. Отделно от това - съдебната практика (цитира се решение № 199/1977 година на ІІІ н.о.) приемала, че позоваването на мъртви зони на виждане е неизвинително, тъй като водачът на МПС е длъжен да се убеди, че предстои да извърши движение по свободен път.

Повереникът поддържа въззивната жалба на частните обвинители като сочи, че с наложеното от първата инстанция наказание не може да се постигне генералната и личната превенция, тъй като не е взето предвид, че подсъдимият е опитен шофьор, ПТП е на оживено място и е настъпило на пешеходна пътека, обозначена с пътни знаци. Това съставлявало самостоятелно обстоятелство, което изисквало от подсъдимия засилено внимание и допълнително съобразяване с възможното пресичане от пешеходци.

Защитникът на подсъдимия С. - адв. Н., пледира за отмяна на обжалваната присъда и постановяването на нова присъда, с която подсъдимият да бъде оправдан. Сочи се, че първоинстанционната присъда е неправилна, тъй като деянието, в чието извършване подзащитният му е обвинен, не било доказано нито по несъмнен, нито по безспорен начин, а напротив - доказано било, че двете пешеходки рязко и безразсъдно са навлезли в пешеходната пътека и това е направило удара непредотвратим, защото от момента, в който пешеходките са се хванали за металната ограда до момента на удара е изминала една секунда, а разстоянието от металната ограда до пешеходната пътека е 30 см или само една крачка. Поддържа се, че ако пешеходките били изпълнили нормативното си задължение да не навлизат рязко в платното за движение, както и задължението си да се съобразят с разстоянията на приближаващите се превозни средства и тяхната скорост на движение, то нямало да се стигне до инцидента. Затова защитникът счита, че подсъдимият не може да бъде обвинен за това, че не е бил внимателен и предпазлив към пешеходките или за това, че не е намалил скоростта и спрял, защото тази възможност му е била отнета именно от двете пешеходки.

В своя защита подсъдимият С. поддържа заявеното от защитника му.

СОФИЙСКИЯТ АПЕЛАТИВЕН СЪД като прецени доводите на страните, материалите по делото и съдопроизводствените действия на първостепенния съд и като служебно провери правилността на атакувания съдебен акт, извършвайки собствена преценка на събраните доказателства и доказателствени средства от първата инстанция и във въззивното производство, намери за установено следното:

Първостепенният съд е събрал достатъчен по обем доказателствен материал, като е проявил и процесуална активност за изясняване на релевантните към предмета на доказване факти, назначавайки разширена (четворна) авто-техническа експертиза. Отделните доказателствени източници (гласни, писмени и експертни) са били обсъдени поотделно и в тяхната съвкупност и съдът се е аргументирал кои фактически данни от кои доказателства и доказателствени средства счита за установени по несъмнен начин. Съдът е изпълнил и задължението си по чл. 305, ал. 3 НПК и като е констатирал противоречия в част от доказателствения материал, се е мотивирал кои доказателствени източници кредитира като достоверни и кои не и по какви съображения. Не се установяват нарушения на принципите на формалната логика, но голяма част от фактическите изводи на съда се основават на назначените в досъдебното производство авто-технически експертизи (включително и КМАТЕ), в чийто заключения като основа за определяне скоростта на движение на процесното превозно средство, а от там - за изчисление на отстояния на тролейбуса до мястото на удара и съответно - установяването на най-важния въпрос - предотвратим ли е бил от страна на подсъдимия настъпилият удар на двете пешеходки, са ползвани показанията на подсъдимия преди да бъде привлечен към наказателна отговорност, дадени в качеството му на свидетел. Този порок на експертизите в техните технически части не е бил констатиран от решаващия съд и не е бил отстранен и посредством назначената в съдебното следствие пред първата инстанция А.. Подсъдимият е дал за първи път обяснения по повдигнатото му пред съда обвинение непосредствено преди приключване на съдебното следствие. В това обяснение подсъдимият е съобщил факт, относим към предмета на доказване, който не е бил проверен по експертен път (че видимостта му към двете пешеходки е била ограничена от предната дясна колона на превозното средство), а в същото време - на подсъдимия не е поставян въпрос за изясняване на скоростта му на движение.

Посочените процесуални нарушения са отстраними във въззивното производство, като настоящият състав извърши допълнителен разпит на подсъдимия С., повторен разпит на пострадалата С. З. и разпит в качеството на свидетел на подалия сигнала за настъпилото ПТП служител на КАТ - СДВР, след което назначи и разширена петорна автотехническа експертиза.

Извършвайки собствена преценка на събраните от първата инстанция и във въззивното производство годни доказателствени източници, настоящият състав намери за установена следната фактическа обстановка от гласните доказателствени средства - показания на св. А. пред първата инстанция и приобщените по реда на чл. 281, ал. 5 НПК нейни показания от досъдебното производство, показания на св. В., частично от показанията на св. К., показания на св. С., частично от показанията на св. С. З., показания на св. Б. З. и частично - от обясненията на подсъдимия С.; от писмени доказателства и доказателствени средства - протокол за оглед на местопроизшествие, скица и фотоалбум към него (ДП, т. 1, л. 8-15), констативен протокол за ПТП (ДП, т. 1, л. 16), удостоверение за наследници (ДП, т. 1, л. 49), 3 бр. епикризи (ДП, т. 1, л. 56-57, 60-61), експертно решение на ТЕЛК (ДП, т. 1, л. 62-63), препис-извлечение от акт за смърт (ДП, т. 1, л. 157), характеристика и длъжностна характеристика (ДП, т. 1, л. 161-164), сведения за курсовете на кола № 11 по линия № 9 за 01.09.2011 година (ДП, т. 1, л. 165-166), справка за наложени наказания по ЗДвП (ДП, т. 1, л. 170); експертни заключения - СМЕ по писмени данни (ДП, т. 1, л. 51-54), допълнителна СМЕ по писмени данни (ДП, т. 1, л. 65-70), СМЕ на труп (ДП, т. 1, л. 72-76), А. с фотоалбум към нея (ДП, т. 1, л. 82-85), допълнителна А. (ДП, т. 1, л. 92), частично от КМАТЕ и повторна КМАТЕ (ДП, т. 1, л. 88-91 и л. 189-202) - само в частта относно механизма на удара между тролейбуса и пешеходките, А. (НОХД, л. 166-172) и назначената във въззивното производство петорна А.:

Подсъдимият С. е правоспособен водач категория "В" и "М" от 2002 година, а правоспособност като водач и на тролейбус е придобил през декември 2009 година. Подсъдимият е с висше образование, разведен, безработен. Неосъждан е.

В периода от 11.01.2010 година до 02.09.2011 година подсъдимият Н. Х. С. работил като шофьор на тролейбус по силата на сключен трудов договор със [фирма] - [населено място], тролейбусно депо "Н.". За това време подсъдимият бил наказан три пъти по административен ред за допуснати нарушения на ЗДвП, от които като водач на тролейбус - два пъти, за реализирани ПТП на 16.04.2010 година и 20.10.2010 година. За тях била ангажирана и дисциплинарната му отговорност.

На 01.09.2011 година подсъдимият бил на работа. Управлявал тролейбус марка "И.", модел "280-92" с инв. № 2914 и изпълнявал по график курсове по линия № 9 като кола № 11. Подсъдимият не бил употребил алкохол, а управляваното от него превозно средство било технически изправно.

Около 12.45 часа подсъдимият С. управлявал тролейбуса по самостоятелното пътно платно на [улица]с посока на движение от спирка "Площад Ручей" към [улица]и наближавал пешеходната пътека тип "зебра" на локалното платно при автобусна спирка "Б.. А.. Ив. Г.". Времето било слънчево, топло и имало добра видимост.

Самостоятелното (локално) платно на [улица], по което подсъдимият се движел, било двупосочно, с по една пътна лента за всяка от посоките на движение с широчина от по 3,50 метра. Пътната настилка била асфалтова, без дупки и неравности. Локалното платно било разделено от [улица]отдясно за посоката на движение на подсъдимия с разделителен остров с ширина от 2 метра, който в началото бил затревен, а в района на спирка "Б.. А.. Ив. Г.", където са намирала и пешеходната пътека - покрит с бетонни плочки. Метална предпазна ограда, която започвала от края на пешеходната пътека, го отделяла от самостоятелното платно за движение.

Самата пешеходна пътека била с широчина от 4 метра, обозначена с напречна пътна маркировка М8 - "Пешеходна пътека" и пътен знак Д 17 "Пешеходна пътека", поставен в началото ?, като била сигнализирана и на 56,70 метра преди началото ? с предупредителен знак А 18 - "Пешеходна пътека".

По това време на разделителния остров до металната предпазна ограда се намирали св. С. З., на 71 години и нейната дъщеря - С. З. - на 41 години, които преди това били ходили до здравната каса на [улица], за да заверят здравната книжка на С. З.. С. З. се придвижвала с бастун и носела със себе си и пазарска чанта.

Подсъдимият С. се движел бавно в прав участък на локалното платно със скорост от около 20 км/ч и плътно вдясно на своята лента, тъй като трябвало да се размине с три последователно движещи се срещу него тролейбуса. Той имал видимост към разделителния остров и пешеходната пътека на разстояние не по-малко от 95 метра при условие, че пред него нямало друг движещ се тролейбус, за какъвто по делото няма данни да е имало. Подсъдимият забелязал двете жени, тъй като едната от тях внезапно слязла на пешеходната пътека, когато той се намирал на разстояние от около 30 метра от нея, но другата я дръпнала и двете застанали на разделителния остров до предпазната ограда с лица, обърнати към [улица]и нещо разговаряли, спорели. Подсъдимият продължил да се движи с посочената скорост от около 20 км/ч. В един момент св. С. З. хванала за ръката дъщеря си и без да се огледа, тръгнала да пресича самостоятелното платно. В процеса на пресичането С. З. била вляво и по-назад от нея. Двете пешеходки се движели със спокоен ход. Когато С. З. стигнала по широчина на пътя на около 1,30 метра вляво от разделителния остров, а дъщеря ? била на 0,70 метра преди края на пешеходната пътека по дължина на пътя и на 1,00 метър вляво от разделителния остров по широчина на пътя, управляваният от подсъдимия тролейбус ударил с челния преден панел на 0,4 метра вдясно от дясната страница на тролейбуса пешеходката С. З. и я отхвърлил напред и леко наляво. Движещата се след нея С. З. се ударила в задния край на рамката на предната врата.

Подсъдимият, който не възприел момента на отделянето на двете жени от предпазната ограда и предприетото от тях пресичане, усетил удара и поглеждайки през страничното дясно огледало видял изтърколването отдясно на тролейбуса на тялото на пострадалата С. З.. Той веднага натиснал спирачката и тролейбусът спрял леко косо на пътното платно, но без да остави спирачни следи. Задната дясна гума се намирала на 14 метра след взетия при огледа на местопроизшествие постоянен ориентир (втория по посока на огледа край на [улица], представляваща пряка вляво на посоката на движение на процесното превозно средство) и на 1 метър от десния край на пътното платно, средната гума - на 20,70 метра след ориентира и на 1,10 от десния край на пътното платно, а предна дясна гума - на 26 метра след ориентира и на 1,30 метра от десния край на пътното платно. Така разположен тролейбусът се намирал върху пешеходната пътека. Пред него на разстояние от около метър и половина се намирала пострадалата С. З., а в пространството между дясната страница на тролейбуса и разделителния остров на пътното платно лежало тялото на починалата на място след удара пешеходка С. З., ориентирано с глава, насочена обратно на посоката на движение на превозното средство, на 1,30 м от края на пешеходната пътека и крака - по посока на движението му. Десният крак на пострадалата бил обут в зелена на цвят маратонка. Левият ? крак бил бос и пред него се намирала лява маратонка със същия като на дясната цвят, със скъсани връзки и зацапана с черна материя.

Звукът от удара бил чут от св. И. С., служител на КАТ - СДВР, който се намирал на кръстовището на [улица]и [улица]в началото на разделителния остров. Свидетелят не възприел самото настъпване на пътното произшествие, тъй като бил с гръб към посоката на движение на тролейбуса. Когато се обърнал, той видял телата на двете пешеходки и спрелия тролейбус, затичал се към тях и веднага сигнализирал дежурната част на КАТ за настъпилия инцидент.

В тролейбуса се возела св. Й. А., която седяла на дясна седалка до прозореца в близост до втората врата на тролейбуса. Макар вниманието ? да било привлечено от играещи си в близост до пътното платно деца, свидетелката забелязала как настъпил удара с пешеходката С. З., който описва като "изхвърчане" пред тролея и удар в предната дясна част и последващо падане на пътното платно отстрани на тролея. Св. Д. К., който се е намирал зад кабината на водача - подс. С., тъй като си купувал билет от поставения там автомат, също възприел, макар и с периферното си зрение две жени, които се намирали до предпазната ограда, след което пак с периферно зрение забелязал главите на жените, които се придвижвали бавно, поради което свидетелят останал с впечатление, че те спират, а след това настъпил ударът и настанала паника.

След окончателното спиране на превозното средство пътниците от него слезли, а неустановено по делото лице от намиращите се на спирката на автобуса се опитало да даде първа помощ на пострадалите.

Според заключението на тройната СМЕ на труп, което настоящият състав кредитира като пълно, обосновано и компетентно, при С. З. е констатирана съчетана травма, изразяваща се в открита черепно-мозъчна травма - разкъсно-контузни рани и охлузвания на челото и в окосмената част на главата, счупване на черепния покрив и черепната основа; шийна травма - счупване на гръбначния стълб в шийния отдел; охлузвания по лицето, дясното рамо и десния лакът; охлузвания и зацапвания със смазка по долните крайници. Констатирано е също така и наличието на болестни изменения - хидроцефалия, дилатация на лявата камера и изтъняване на стената ? в областта на сърдечния връх. Смъртта на С. З. се дължи на съчетаната черепно-мозъчна и шийна травма. Описаните травматични увреждания се дължат на действието на твърди, тъпи и тъпоръбести предмети по механизма на удари с или върху такива с немалка кинетична енергия, при директно и тангенциално (косо) действие. Всички травматични увреждания са получени непосредствено преди смъртта, като тя е настъпила с бърз темп. Непосредствено преди смъртта си починалата не е била повлияна от етилов алкохол или други упойващи вещества.

Видно от отговор на въпрос № 4 на повторната КМАТЕ (ДП, т. 1, л. 193), който е идентичен със заключението в тази част на КМАТЕ (ДП, т. 1, л. 88-91), за да изпадне лявата маратонка от крака на починалата С. З. и да се скъсат връзките ?, левият крак на пешеходката в момента на удара е бил опорен. Десният крак е бил насочен напред и пешеходката се е придвижвала челно към дясната страна на тролейбуса. Тъй като тя е вървяла по-назад и е теглена за дясната ръка от С. З., горната част на тялото ? е била наклонена напред. Затова първо лявата част на главата на пешеходката се е ударила в предната врата на тролейбуса, където при огледа били констатирани и описани побитости. След това тролейбусът е ударил десния крак, при което се е получило охлузване на горния край на дясната подбедрица. От приплъзващия удар по главата и следващия удар по десния крак тялото на пешеходката се е завъртяло около масовия център както по вертикалната ос, така и по хоризонталната ос и същевременно се е придвижило напред. Краката на пешеходката са получили по-висока скорост от главата и затова пешеходката е паднала вдясно от тролейбуса с глава срещу посоката на движението му с лице надолу, без да бъде прегазена.

Пострадалата С. З. била настанена за лечение във ВМА. От заключението на СМЕ, основаващо се на медицинската документация за проведеното лечение на пострадалата и което настоящият състав счита за пълно, компетентно и обосновано, се установява, че при З. са установени следните травматични увреждания

- политравма - счупване на лявата тилна кост, кръвоизлив под меките мозъчни обвивки, които в съвкупност отговарят на медико-биологичния критерий за средна телесна повреда от вида - разстройство на здравето, временно опасно за живота;

- контузия на гръдния кош и белите дробове с малки плеврални изливи двустранно; навлизане на кръв в лявата гръдна половина, които в съвкупност отговарят на медико-биологичния критерий за средна телесна повреда от вида - разстройство на здравето, временно опасно за живота;

- счупване на леви ребра от 3-то до 6-то, които отговарят на средна телесна повреда от вида трайно затруднение на движенията на снага за срок по-дълъг от 30 дни от датата на травмата

- счупване на шийката на лявата бедрена кост - което отговаря на средна телесна повреда от вида затруднение на движенията на левия долен крайник за срок по-дълъг от 30 дни от датата на травмата

- контузия и охлузване на лявото коляно - причинили лека телесна повреда от вида болка и страдание

- счупване на долното рамо на седалищната кост вляво - самостоятелно причинило на пострадалата трайно затруднение на движенията на левия долен крайник за срок по-дълъг от 30 дни от датата на травмата.

Според отговора на задача 4 на повторната КМАТЕ (ДП, т. 1, л. 193) тролейбусът е ударил пешеходката С. З. с челната си дясна част в областта на десен фар по лявата ? страна, където са локализирани и нараняванията ? - фрактура на ляво бедро и от трето до шесто ребро вляво, на таза, както и на черепа. От този удар тялото на пострадалата е отхвърлено напред и наляво по посока на движението на тролейбуса, защото тя в този момент също се е движела, а водачът се е опитал да отклони тролейбуса наляво. З. е паднала на платното за движение по гръб, без да бъде прегазена от тролейбуса.

С последващо допълнително заключение по назначена двойна СМЕ се установява, че преживеният от С. З. исхемичен мозъчен инсулт, получен на 24.10.2011 година с последваща хоспитализация, не е в причинно-следствена връзка с преживяната травматична мозъчна увреда при възникналото пътно-транспортно произшествие. Констатираната мозъчно-съдова патология също не е свързана с травмите, получени при пътния инцидент.

От заключението на назначената от настоящата инстанция петорна А., което настоящият състав намира за пълно, обосновано и компетентно и отговорите на поставените от страните и съда въпроси в съдебното заседание, се установяват и следните релевантни към предмета на доказване факти:

Преди и в момента на удара управляваният от подсъдимия тролейбус се е движел със скорост от около 20 км/ч.

Процесното ППС се е намирало на разстояние между 12,78 метра до 20,00 метра преди мястото на удара в момента, в който св. С. З. хванала за ръката своята дъщеря С. З. и се отделила от предпазната ограда. При посоченото отстояние на тролейбуса от мястото на удара, което е определено според трите възможни варианта на придвижване на пешеходките - при бавен, спокоен и бърз ход със скорост, съобразена с възрастта на пострадалата С. З. и фактите, че тя се е придвижвала с бастун, но е пресичала първа, дърпайки за ръка дъщеря си, опасната зона за пълно спиране е била 10,70 метра. Следователно - ако подсъдимият е предприел аварийно спиране в момента, в който пострадалата С. З. се е отделила от предпазната ограда, за да се насочи към пресичането на пешеходната пътека, ударът при установената скорост на движение на тролейбуса е бил предотвратим, независимо от скоростта на движение на двете пешеходки.

В момента, в който С. З. е стъпила първа на пешеходната пътека, тролейбусът се е намирал на отстояние от 7,22 метра до 14,44 метра до мястото на удара, в зависимост от това дали пешеходките са предприели пресичането с бавен, спокоен или бърз ход. При това положение - ако пешеходките са се движели на пешеходната пътека с бавен ход, ударът им е бил предотвратим с предприемането от страна на подсъдимия на аварийно спиране, тъй като ППС се е намирало на 14,44 метра от мястото на удара при дължина на опасната зона за спиране 10,70 метра. Ако пешеходките са пресичали пешеходната пътека със спокоен или бърз ход, ударът е бил непредотвратим дори при предприемане от страна на подсъдимия на аварийно спиране, тъй като дължината на опасната зона - 10,70 метра, е по-малка от отстоянието на тролейбуса до мястото на удара - 9,28 метра (при спокоен ход) и 7,22 метра (при бърз ход). Ударът при тези две хипотези на придвижване на пешеходките не би настъпил при по-ниска скорост на движение на тролейбуса - 16,31 км/ч (при спокоен ход на пресичане от пешеходките) и 12,89 км/ч (при бърз ход на пресичане на пешеходките) и предприето от страна на подсъдимия аварийно спиране на управляваното от него превозно средство.

От мястото на водача подсъдимият във всеки един момент е имал видимост напред и надясно към двете пешеходки като конструктивните елементи на тролейбуса, в това число и дясната предна колона, не са били пречка да възприеме тяхното поведение на разделителния остров, включително да възприеме отделянето на пострадалата С. З. от предпазната ограда и изминаването на разстоянието от 0,30 метра до стъпването ? първа на пешеходната пътека.

Заключението на тази разширена (петорна) А. е в кореспонденция и се допълва от заключението на назначената от първостепенния съд допълнителна А. относно други съществени за предмета на доказване факти като какво е било отстоянието на двете пешеходки от предпазната ограда до мястото на удара, каква е била скоростта на движение на тролейбуса в момента на удара; каква е била скоростта на движение на пешеходките при бавен, спокоен и бърз ход, за колко време биха изминали разстоянието от предпазната ограда до мястото на удара при различния темп на движение, за колко време биха изминали разстоянието при стъпване на пешеходната пътека до мястото на удара при различния темп на движение. Заключението на допълнителната А. има значение и за преценка на достоверността на показанията на св. К. в частта им, в която твърди, че подсъдимият е спрял преди пешеходната пътека и след това е потеглил, както и относно доводите на повереника на частните обвинители, че с оглед на възрастта на пострадалата С. З. обстоятелството, че тя се е придвижвала с помощно средство - бастун, е недостоверно да бъде прието, че темпът на движение на двете пешеходки е бил със спокоен или бърз ход, вместо с бавен такъв.

В отговора на задача 1 от тази експертиза, която в тази част няма причина да не бъде кредитирана като пълна, компетентна и обоснована, както и като годен доказателствен източник, тъй като в основата му са поставени обективни данни, установени и фиксирани при огледа на местопроизшествие, вещите лица приемат, че за да бъде отхвърлено тялото на пострадалата С. З. на 9,50 метра от мястото на удара при скорост на движение на тролейбуса 20 км/ч в момента на удара, то спирането на тролейбуса и потеглянето му трябва да е станало на разстояние около 11 метра преди началото на пешеходната пътека, така че да се достигне тази скорост при бавно ускорение, след като няма данни някой от пътниците, включително и св. К., да е загубил равновесие поради потеглянето на тролейбуса.

По-нататък - в отговора на задача 6 експертите сочат, че отстоянието от средата на апарата за билети зад шофьорската кабина до предните габарити на тролейбуса е 2,30 метра, като стоящ до автомата за билети пътник с височина 1,75 м, гледайки напред, може да вижда пътната настилка (линиите на пешеходната пътека) и десния тротоар пред предната страна на тролейбуса в диапазона от 3,67 метра до безкрайност. При това положение - тролейбусът трябва да е спрял поне на 4 метра преди началото на пешеходната пътека, за да може свидетелят да възприеме маркировката на пешеходната пътека и пресичащи по нея пешеходци. По-нататък - изхождайки от приетите скорости на движение на пешеходките при бавен, спокоен и бърз ход, респективно - от установения факт с коя част тролейбусът е ударил пешеходката С. З., която се е движела първа и съответно - обстоятелството, че нито св. К., нито св. А. съобщават, че някой от правостоящите пътници е загубил равновесие при потеглянето на тролейбуса, експертите правят извод, че съобщеното от св. К. спиране на подсъдимия преди пешеходната пътека не съответства на всички събрани писмени, веществени и гласни доказателства по делото, но ако бъде възприето за вярно - то само движение на пешеходките със спокоен ход отговаря на механизма на удара и констатираните повреди по предната дясна част на тролейбуса.

При преценка достоверността на отделните доказателствени източници и тяхното значение за установяването на релевантните към предмета на доказване факти, настоящият състав, подобно и на първостепенния съд, кредитира изцяло показанията на св. А., дадени пред решаващия съд и приобщените на основание чл. 281, ал. 5 НПК нейни показания от досъдебното производство като последователни, логични и непротиворечиви. Възприятията й за това как пострадалата С. З. се е ударила в дясната страница на тролейбуса, след което тялото й е паднало на терена между тролейбуса и левия край на разделителния остров, съответстват на отразеното в огледния протокол и на заключенията на КМАТЕ и повторна КМАТЕ относно механизма на удара между тролейбуса и пострадалата С. З., а и на обясненията на подсъдимия, дадени във въззивното следствие за възприетото от него чрез дясното странично огледало падане на тялото на жената. Липсата на спомен у свидетелката относно тези факти, наложила и прочитането на показанията й, е обяснима с изтеклия период от време от датата на пътния инцидент до разпита й пред първата инстанция. Показанията й, че тролейбусът се е движел бавно, се подкрепят от показанията на св. К., обясненията на самия подсъдим и заключението на петорната А., от която се установява, че скоростта на движение на ППС е била 20 км/ч.

Правилно СГС е кредитирал показанията на св. К. като достоверни и истинни, но без частта, в която свидетелят твърди, че преди пешеходната пътека подсъдимият е спрял пътното превозно средство. По отношение на това негово твърдение показанията на К. са изолирани от останалия доказателствен материал и не се подкрепят от нито едно доказателство или доказателствено средство. Подс. С. в обясненията си дадени пред първия съд и в проведеното въззивно съдебно следствие не съобщава за такова спиране, такива данни не се съдържат и в показанията на св. А., а твърдението на свидетеля не се подкрепя по категоричен начин и по експертен път - напротив, то категорично се отрича от заключението на двойната А., а не може да бъде прието, че се подкрепя от отговорите на задача 1 и задача 6 на назначената от първата инстанция разширена (четворна) допълнителна А., тъй като по същество експертите са обсъждали различни възможни версии, за чието изграждане, обаче, няма сигурна доказателствена основа. В този смисъл - чрез отговорите на задача 1 и 6 не се установяват несъмнени фактически данни, които да послужат за установяването на обективната истина по делото.

Показанията на св. В. и на разпитания във въззивното производство св. С., макар и да са последователни и логични, поради което следва да бъдат оценени като достоверни, нямат съществена доказателствена стойност по отношение на главния предмет на доказване. Двамата свидетели не са очевидци на настъпването на ПТП. От показанията им се установяват взаимното разположение на телата на двете пострадали и тролейбуса след настъпването на ПТП, факти, установени по несъмнен начин и от протокола за оглед на местопроизшествие, скицата и фотоалбума към него.

Показанията на св. Б. З. не съдържат данни за механизма на настъпване на ПТП, тъй като свидетелят също не е бил очевидец, но поради близките му родствени отношения и с двете пострадали - баща на починалата С. З. и съпруг на пострадалата С. З. - в тях се съдържат данни за това по какъв начин двете жени са се придвижвали заедно и кой поначало е водещ при взимане на решенията, а те кореспондират с установеното по делото, че решението в кой момент да се предприеме пресичане на пешеходната пътека е взето от пострадалата С. З..

Обясненията на подс. С. като цяло бяха преценени от настоящия състав като достоверно доказателствено средство, с изключение на частта, в която подсъдимият сочи, че е бил възпрепятстван да възприеме момента, в който двете пешеходки са се отделили от предпазната ограда и пострадалата С. З. се е насочила и стъпила на пешеходната пътека поради ограничаване на видимостта му от предна дясна колона на управляваното от него превозно средство. Това твърдение е опровергано от заключението на петорната А., неоспорено от страните и кредитирано в цялост от настоящия състав, според което от мястото си на водач подсъдимият е имал видимост напред и надясно и е можел да проследи движението на двете пострадали.

Фактическите изводи на настоящия състав, основани на анализа на валидни доказателствени източници, не се отличават съществено от възприетата от решаващия съд фактическа обстановка, независимо че за част от изводите на СГС са послужили заключения на експертизи, които бяха изключени от доказателствената маса като процесуално негодни по изложените по-горе съображения. Възприетата за установена фактическа обстановка не се отличава съществено и от изложената в обстоятелствената част на обвинителния акт. Според обвинителния акт подсъдимият С. е управлявал тролейбуса със скорост от 16 до 26 км/ч, а в този диапазон попада и установената от заключението на петорната А. скорост от около 20 км/ч. В съдебното следствие несъмнено се установи и изложения в обвинителния акт факт, че подсъдимият не е задействал аварийно спирачките и ударът е настъпил със скоростта, с която се е движел, без последната да е била намалена посредством спирачната система на тролейбуса в момент, предхождащ по време настъпването на удара. И тъй като е невъзможно тази скорост да бъде установена с техническо средство или по технически път и тя е определена в приблизителни стойности, настоящият състав намира, че като приема, че ударът е настъпил при скорост от около 20 км/ч, докато в обвинителния акт е посочено, че това е станало при скорост от 17,8 км/ч, това не съставлява съществено изменение на обстоятелствената част на обвинението, тъй като и двете скорости са много близки по своята стойност.

Установените в хода на съдебното следствие пред първата инстанция и във въззивното производство факти, касаещи отстояние на управляваното от подсъдимия превозно средство до мястото на удара в момента, в който пострадалите са се отделили от предпазната ограда и в момента, в който първата от пострадалите е стъпила на пешеходната пътека, детайлизират очертаната в обвинителния акт фактическа обстановка без да я изменят, тъй като обвинителната теза се гради на това, че подсъдимият е имал видимост на повече от 40 метра преди пешеходната пътека, сам е забелязал пешеходките на 20 метра преди нея, имал е техническата възможност да намали допълнително скоростта си на движение и да спре пред пешеходната пътека, като по този начин да избегне настъпването на общественоопасния резултат.

От правна гледна точка настоящият състав намира, че в протеклия причинно-следствен процес, довел до смъртта на С. З. и причиняването на пет средни телесни повреди на С. З., участват и двете нарушения на правилата за движение по пътищата - по чл. 116 ЗДвП и по чл. 20, ал. 2, изр. 2 ЗДвП, извършени от подсъдимия С.. Двете пешеходки са се намирали на разделителния остров, на спирка на градския транспорт и в непосредствена близост до надлежно сигнализирана и обозначена пешеходна пътека, което е налагало подсъдимият, който не само е имал достатъчно добра видимост към тях, но ги е възприел, да бъде особено внимателен и предпазлив. Нещо повече - по обясненията на подсъдимия, които настоящият състав няма причина да не приеме за достоверни, едната от двете пешеходки е слязла на пешеходната пътека и след това се е върнала обратно на разделителния остров. Този факт е бил достатъчно показателен и подсъдимият е следвало да прецени поведението на двете пешеходки като вече съществуваща, възникнала и реална опасност за движението, пораждаща за него задължение да реагира съобразно правилото на чл. 20, ал. 2, изр. 2 ЗДвП - да намали още скоростта си на движение и да спре пред пешеходната пътека. Пред подсъдимия е било ясно и несъмнено обективирано намерение за пресичане по пешеходната пътека и той е бил длъжен да се увери, че пешеходката се е отказала да пресича самостоятелното пътно платно, докато той премине през този участък от пътя. Ако подсъдимият бе изпълнил това свое задължение, със сигурност нямаше да настъпи тежкият общественоопасен резултат. Аргумент за това е заключението на допълнителната петорна А., според което скоростта на движение на тролейбуса е позволявала превозното средство да спре преди мястото на удара без значение от темпа, с който двете пешеходки са предприели пресичането, ако подсъдимият е предприел аварийно спиране в момента, в който пострадалата С. З. се е отделила от предпазната ограда. Нещо повече - подсъдимият е могъл да избегне настъпването на удара при намаляване на скоростта си на движение от 20 км/ч на 16,31 км/ч или на 12,89 км/ч и предприемане на аварийно спиране в момента, в който пострадалата С. З. е стъпила първа на пешеходната пътека, движейки се със спокоен или бърз ход.

Тези изводи напълно съвпадат с изложените от решаващия съд, че избраната от подсъдимия скорост на движение (20 км/ч), го е възпрепятствала да спре при възникналата опасност - предприето пресичане от двете пешеходки при приближаване на тролейбуса към пешеходната пътека, без да се огледат - защото тази скорост е било по-висока от необходимата технически безопасна скорост от около 16 км/ч.

СГС е направил верен извод, че с деянието си подсъдимият С. е осъществил всички признаци от обективна и субективна страна на престъплението по чл. 343, ал. 4, вр. ал. 3, б. "б", вр ал. 1, вр. чл. 342, ал. 1 НК. Настъпил е минимално изискуемият от наказателно-правната норма съставомерен престъпен резултат - смърт на едно лице - С. З. и телесна повреда на едно лице - С. З., като е установена по несъмнен начин причинно-следствената връзка между действията на подсъдимия и причинения резултат. От субективна страна подсъдимият е извършил деянието по непредпазливост - небрежно, тъй като не е предвиждал настъпването на общественоопасните последици, но е бил длъжен и е могъл да ги предвиди. Този извод настоящият състав прави от условията, при които е настъпило ПТП (в района на спирка и в зоната на пешеходна пътека) и от съобщените от подсъдимия в обяснението си факти - че вниманието му е било привлечено и той наблюдавал пешеходките, тъй като едната от тях слязла на пешеходната пътека, но после се върнала на разделителния остров. При подобно поведение, придружено и с възприет от подсъдимия (според неговите обяснения пред първата инстанция) спор между двете пешеходки, придружен с дърпане за ръка, обстоятелството, че пешеходките са били обърнати с гръб към пешеходната пътека, не е било достатъчно ясен, несъмнен и категоричен знак, че те действително са се отказали да пресичат, напротив - налице са били данни за неуравновесено, неспокойно, а и непредвидимо поведение, което подсъдимият е следвало да прецени от гледна точка на социалния си и професионален опит на водач от масовия градски транспорт като индикация за възможно внезапно навлизане на пътното платно, което в конкретния случай е и станало.

Настоящият състав споделя аргументите на защитника на подсъдимия, че двете пострадали пешеходки рязко и безразсъдно са навлезли на пешеходната пътека, като по този начин не са изпълнили своето задължение като участници в движението по чл. 113, ал. 1, т. 1 ЗДвП - преди да навлязат на платното за движение, пресичайки по пешеходна пътека, да се съобразят с разстоянията до приближаващите се пътни превозни средства и с тяхната скорост на движение. Този довод е поддържан и пред решаващия съд, който ясно и несъмнено е приел в мотивите си, че се касае за съпричиняване от страна на пешеходките на настъпилия престъпен резултат, но категорично не се е съгласил с довода на защитника, че подсъдимият е бил поставен по тяхна вина в положение да не може да реагира. Доводите на контролираната инстанция са правилни и законосъобразни. Действително, констатираното от СГС, възприето и от настоящия състав на САС като установено по несъмнен начин нарушение на правилата за движение от страна на пешеходките, което участва в протеклия причинно-следствен процес, не е основание за оневиняване на подсъдимия С., след като той е имал обективна възможност при спазване на правилото на чл. 20, ал. 2, изр. 2 ЗДвП да избегне настъпването на тежкия общественоопасен резултат въпреки неправомерното поведение на двете пешеходки. И тъй като подсъдимият е нарушил правилото по чл. 20, ал. 2, изр. 2 ЗДвП и така сам се е поставил в невъзможност да избегне удара на двете пешеходки, то той не може да се позовава единствено и само на тяхното неправомерно поведение на пътя и да пледира за приложение на чл. 15 НК. Поведението на пешеходките има значение при определянето на справедливо наказание за извършеното от подсъдимия деяние.

Първостепенният съд е индивидуализирал наказанието на подс. С. при приложение на чл. 55 НК. При законовоопределен размер на предвиденото в санкционната част на нормата на чл. 343, ал. 4 НК (редакция ДВ, бр. 75/2006 година) наказание от три до десет години, СГС е приел, че целите на наказанието по чл. 36 НК биха били постигнати с налагане на наказание от една година и шест месеца лишаване от свобода и лишаване на подсъдимия от право да управлява МПС на основание чл. 343г от НК за същия срок. Контролираната инстанция е приела като смекчаващи отговорността обстоятелства чистото съдебно минало на подсъдимия, сравнително младата му възраст към инкриминираната дата и доброто му процесуално поведение, като отегчаващи обстоятелства - обществената опасност на деянието и фактът, че подсъдимият е нарушавал правилата за движение и преди деянието, за което са му налагани административни наказания. СГС е мотивирал определянето на наказание под законово определения минимум и с обстоятелството, че е налице съпричиняване на престъпния резултат от двете пешеходки, като е приел, че за постигане на генералната и специалната превенция не се налага наказанието лишаване от свобода да бъде изтърпявано ефективно.

Настоящият състав намира, че така определеното наказание, макар и по реда на чл. 55, ал. 1, т. 1 НК, все още се явява несъразмерно тежко от гледна точка на каузалния принос на участниците в пътния инцидент. За този състав се налага като единствено възможен и несъмнен извод, че началото на протеклия причинно-следствен процес е поставен от действията на частната обвинителка С. З., а не от тези на подсъдимия С.. Това е така, тъй като подсъдимият действително е управлявал поверения му тролейбус с ниска скорост - около 20 км/ч, която е чувствително по-ниска от разрешената за управление на превозно средство в населено място и която е била изцяло съобразена с пътните условия - тясно самостоятелно платно за движение, разминаване с други насрещно движещи се тролейбуси, преминаване през съоръжения от контактната мрежа. Тази скорост на движение трудно може да се приеме за несъобразена с приближаването и предстоящото за подсъдимия преминаване с управлявания от него тролейбус през пешеходната пътека, тъй като скоростта, с която се е движел е позволявала своевременно спиране и осигуряване преминаването на пешеходци по пешеходната пътека, стига те да спазват задълженията си по чл. чл. 113, ал. 1, т. 1 ЗДвП - преди да навлязат на платното за движение, пресичайки по пешеходна пътека, да се съобразят с разстоянията до приближаващите се пътни превозни средства и с тяхната скорост на движение и ясно и несъмнено да демонстрират намерението си за пресичане.

На следващо място - от приетото от въззивната инстанция заключение на петорната А., неоспорено от страните, се установява, че скоростта на движение от 20 км/ч е превишавала допустимата безопасна скорост на движение, позволяваща техническа възможност за избягване на удара с пешеходките от момента на стъпването им на пешеходната пътека, практически пренебрежимо малко - между 4 км/ч до около 7 км/ч, което също следва да бъде съобразено в посока смекчаване на наложеното на подсъдимия наказание. Отчитайки поведението на двете пешеходки от една страна, а от друга - поведението на подсъдимия непосредствено и по време на настъпване на ПТП, настоящият състав намира, че конкретният случай не разкрива такава висока степен на обществена опасност на деянието и на дееца в сравнение с обичайните случаи на ПТП. Първостепенният съд е придал по-голямо от действителното значение на налаганите на подсъдимия административни наказания за извършени нарушения по ЗДвП. Внимателният преглед сочи, че за период от приблизително седем години, от момента, в който подсъдимият е станала правоспособен водач категория "В" през 2002 година, до 2009 година той няма нито едно нарушение на правилата за движение. Правоспособен водач на тролейбус той е станал през месец декември 2009 година и е започнал работа като такъв месец по-късно - през януари 2010 година. Нарушенията на ЗДвП са две - извършени на третия и на деветия месец откакто подсъдимият е започнал работа като тролейбусен шофьор. След това, в продължение на приблизително на една календарна година, подсъдимият, работейки като шофьор в масовия градски транспорт и изпълнявайки трудова дейност, отличаваща се със своето психо-физическо натоварване, изпълнявана по график в различни часове на деня, при различна интензивност на движението и метеорологични условия, няма нито едно нарушение на правилата за движение, за което да му е бил съставен акт или да е бил наказан по административен ред. Затова по виждането на този състав нарушенията на ЗДвП, за които е бил санкциониран по административен ред, са извършени в период, през който подсъдимият все още е овладявал спецификите на новата си професия - тролейбусен шофьор. По тези съображения настоящият състав намира, че определеното от СГС наказание лишаване от свобода следва да бъде намалено с шест месеца - на една година.

По-нататък - на корекция подлежи проверяваната присъда и в частта относно наложеното кумулативно наказание "лишаване от право да управлява МПС" за срок от една година и шест месеца, като на основание чл. 55, ал. 3 НК то бъде отменено. СГС е следвало да се съобрази, че подсъдимият е правоспособен професионален шофьор, тъй като притежава и категория "С". Ограничавайки подсъдимия в упражняването на това свое право за срок от една година и половина, с присъдата си съдът го лишава в тежки икономически условия и от възможност за осигуряване на препитание на себе си и на своите близки. Наказанието има за цел да въздейства предупредително, възпиращо и възпитателно както на дееца, така и на обществото. Личната превенция на подсъдимия би била постигната в пълнота и без да бъде наложено кумулативното наказание по чл. 343г НК, като бъде дадена възможност С. да упражнява обществено-полезен труд.

Настоящият състав счита искането на повереника на частните обвинители за утежняване положението на подсъдимия с увеличение на наказанието лишаване от свобода и отмяна приложението на чл. 66, ал. 1 НК за неоснователно. То не е съобразено с фактите по делото и най-вече - с изключителния каузален принос на пострадалата С. З.. Подобно изменение на присъдата не би въздействало нито поправително и възпиращо на подсъдимия, нито ще постигне целите на генералната превенция, доколкото (по виждането на този състав) на обществото би бил даден грешен знак, че пресичането на пешеходна пътека позволява на пешеходеца да нарушава своите задължения като участник в движението.

При цялостната проверка на обжалваната присъда не бяха констатирани нарушения на процесуалните правила или на материалния закон, които да налагат отмяна или изменение на присъдата, освен в частта относно наложеното на подсъдимия С. наказание чрез намаляването на наказанието лишаване от свобода с шест месеца и отмяна на наказанието "лишаване от право да управлява МПС".

На подсъдимият С. следва да бъдат възложени на основание чл. 189, ал. 3 НПК и направените по делото разноски във въззивното производство за назначената петорна автотехническа експертиза в размер общо на 965 лв., които след влизане на присъдата в сила да заплати по сметка на САС, ведно с 5 лв. за служебно издаване на изпълнителен лист, ако не внесе сумата доброволно.

По изложените съображения и на основание чл. 337, ал. 1, т. 1 НПК СОФИЙСКИЯТ АПЕЛАТИВЕН СЪД

Р Е Ш И:

ИЗМЕНЯ присъда № 34/05.02.2015 година, постановена по НОХД 5345/2013 година, СГС, НО, 5 състав като НАМАЛЯВА наложеното на подс. Н. Х. С. наказание лишаване от свобода от ЕДНА ГОДИНА И ШЕСТ МЕСЕЦА на ЕДНА ГОДИНА и ОТМЕНЯ наложеното на основание чл. 343г НК наказание ЛИШАВАНЕ ОТ ПРАВО ДА УПРАВЛЯВА МПС за срок от една година и шест месеца.

ПОТВЪРЖДАВА присъдата в останалата й част.

ОСЪЖДА подс. Н. Х. С. ДА ЗАПЛАТИ на основание чл. 189, ал. 3 НПК по сметка на Софийски апелативен съд направените разноски в размер общо на 965 лв., ведно с 5 лв. за служебно издаване на изпълнителен лист, ако не внесе сумата доброволно след влизане на присъдата в сила.

Решението подлежи на касационно протестиране или обжалване в 15-дневен срок от съобщаването му на страните пред ВКС.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:................

(Хр. М.)

ЧЛЕНОВЕ: 1:..................

(В. Ц.)

2:..................

(Т. Г.)