### **Присъда № 260005 от 15.01.2021 г. на СГС по н. о. х. д. № 3867/2020 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Данни за делото** | |
| Съд: | Софийски градски съд |
| Вид на делото: | НОХД |
| Номер на делото: | 3867 |
| Година: | 2020 |
| Съдебен състав / Съдия: | НО 7 състав, МИЛЕН С. МИХАЙЛОВ |
| **Данни за акта** | |
| Вид на акта: | Присъда |
| Номер на акта: | 260005 |
| Дата на постановяване: | 15.01.2021 г. |
| Дата на влизане в сила: |  |
| Статус на акта: |  |
| Дата на постановяване на мотива: | 02.02.2021 г. |
| **Данни за изпращане в по-висша инстанция** | |
| Съд: |  |
| Изходящ номер: |  |
| Година: |  |
| Тип на документа: |  |
| Дата на изпращане: |  |
| Резултат от обжалване: |  |

Присъда

Гр. София, 15.01.2021 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

СОФИЙСКИ ГРАДСКИ СЪД, НАКАЗАТЕЛНО ОТДЕЛЕНИЕ, 7-ми състав на петнадесети януари две хиляди двадесет и първа година в открито съдебно заседание в следния състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: МИЛЕН МИХАЙЛОВ

СЪДЕБНИ ЗАСЕДАТЕЛИ: 1. С. С.

2. В. К.

при секретаря Камелия Стоянова и с участието на прокурора Л. Русев разгледа докладваното от председателя на състава НОХД № 3867 по описа за 2020 г. и въз основа на закона и доказателствата по делото

ПРИСЪДИ:

ПРИЗНАВА подсъдимия Д. З. Д., ЕГН: \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*, роден на \*\*\*г\*\*\*, българин е българско гражданство, със средно образование, женен, работи като ватман към "С. Е. АД, неосъждан, жив. Гр. Годеч, ул. "\*\*\*\*\*ЗА ВИНОВЕН в това, че на 19.08.2019 г. в гр. София, ж. к. "Бъкстон" бул. "Цар Борис III" в района на СМГТ № 0583 при управление на подвижен железопътен състав трамваен състав "TRAMWAI", модел "Т6М-700" с инв. № TR701, а именно извършването на маневра "потегляне" нарушил правилата за движение по пътищата: чл. 20, ал. 1 ЗДвП "Водачите са длъжни да контролират непрекъснато пътните превозни средства, които управляват" и чл. 77, ал. 1 ППЗДвП "Водач, който има намерение да извърши маневра, е длъжен да се убеди, че няма забрана за маневрата, че няма да застраши останалите участници в движението и преди да започне маневрата - да подаде своевременно ясен и достатъчен за възприемане сигнал" и причинил пътнотранспортно произшествие с намиращия се пред трамвайната мотриса - Г. С. С., като придвижил напред мотрисата си, която притиснала Г. С. С. към аварирал подвижен трамваен състав марка "TRAMWAI", модел "Т8М-700 М IT" с инв. № TR2406 и следствие на което по непредпазливост причинил неговата смърт - престъпление по чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 НК, поради което и на основание чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 НК и във връзка с чл. 373, ал. 2 НПК, вр. чл. 58а, ал. 4, вр. чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК ГО ОСЪЖДА на ЕДНА ГОДИНА ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА.

НА ОСНОВАНИЕ чл. 66, ал. 1 от НК ОТЛАГА изтърпяването на определеното наказание ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА за срок от ТРИ години.

ОСЪЖДА на основание чл. 189, ал. 3 от НПК подсъдимия Д. З. Д. със снета по-горе самоличност/ да заплати направените по делото разноски в досъдебното производство в размер на 636, 80 лв. /шестстотин тридесет и шест лева и осемдесет стотинки/ в полза на държавата, по сметка на МВР, както и 5 лв. държавна такса за служебно издаване на изпълнителен лист на основание Тарифа № 1 на МП по сметка на СГС.

Присъдата може да се обжалва и протестира в 15 – дневен срок от днес пред Софийски апелативен съд.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:

СЪДЕБНИ ЗАСЕДАТЕЛИ: 1.

2.

МОТИВИ по НОХД № 3867/2020 г. на СГС, НО, 7 - ми състав

Софийска градска прокуратура е повдигнала обвинение по ДП 3M № 513 ЗМТ 11284/2019 г. по описа на Сектор "РТП" - Отдел "Разследване" - СДВР, пр. пр. № 18783/19 г. по описа на СГП срещу Д. З. Д. за извършено от него престъпление по чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 от НК за това, че на 19.08.2019 г. в гр. София, ж. к. "Бъкстон" бул. "Цар Борис III" в района на СМГТ № \*\*\* при управление на подвижен железопътен състав трамваен състав "TRAMWAI", модел "Т6М-700" с инв. № \*\*\*\* а именно извършването на маневра "потегляне" нарушил правилата за движение по пътищата:

чл. 20, ал. 1 ЗДвП: "Водачите са длъжни да контролират непрекъснато пътните превозни средства, които управляват" и

чл. 77, ал. 1 ППЗДвП: "Водач, който има намерение да извърши маневра, е длъжен да се убеди, че няма забрана за маневрата, че няма да застраши останалите участници в движението и преди да започне маневрата - да подаде своевременно ясен и достатъчен за възприемане сигнал" и причинил пътнотранспортно произшествие с намиращия се пред трамвайната мотриса Г. С. С., като придвижил напред мотрисата си, която притиснала Г. С. С. към аварирал подвижен трамваен състав марка "TRAMWAI", модел "Т\*\*\*\*\*" с инв. № \*\*\*\*\* и в следствие на което по непредпазливост причинил неговата смърт.

В разпоредителното заседание по искане на пострадалите лица, направено чрез техния повереник адв. Г., съдът е конституирал М. А. К. и К. Г. С. като частни обвинители по делото.

В проведеното от съда разпоредително заседание подсъдимият Д. и неговият защитник изразяват желание делото да бъде разгледано по реда на глава 27 от НПК при условията на чл. 371, т. 2 от НПК, поради което и на основание чл. 252, ал. 1 от НПК делото е разгледано по този ред, след изтичане на срока по чл. 249, ал. 3 от НПК.

В проведеното заседание на 15.01.2021 г., подсъдимият Д. признава изцяло фактите, изложени в обстоятелствената част на обвинителния акт и се признава за виновен, като изразява и съжаление за станалото, а с определение по реда на чл. 372, ал. 4 от НПК, като e намерил, че направеното от подсъдимия Д. самопризнание се подкрепя от всички събрани на досъдебното производство доказателства, съдът е обявил, че при постановяване на настоящата присъда ще ползва самопризнанието на подсъдимия Д., без да събира доказателства за фактите, изложени в обвинителния акт.

Подсъдимият Д. изразява своето голямо съжаление за станалото.

В хода по същество прокурорът поддържа повдигнатото обвинение, счита, че то е доказано по реда на чл. 373, ал. 2 от НПК, и пледира на подсъдимия Д. да бъде наложено наказание при условията на чл. 55 от НК в размер на 1 година ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА, като сочи наличието на множество смекчаващи вината обстоятелства, като прави искане съдът да не налага наказанието "Лишаване от права", а в случай, че намери основание за преквалификация на деянието, същото да бъде квалифицирано по чл. 123, ал. 1 от НК, като бъде наложено наказание от 6 месеца ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА, както и да бъде приложен чл. 66 от НК.

Повереникът на частните обвинители заявява, че счита обвинението за безспорно доказано, акцентира върху тежкия вредоносен резултат, като сочи, че наказанието следва да бъде между 3 и 4 години ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА. Счита, че от страна на пострадалото лице Г. С. С. не е имало съпричиняване на резултата.

ЧО К. Славчев заявява, че няма какво да добави към казаното от повереника.

ЧО М. К. заявява, че няма какво да добави към казаното.

Защитникът на подсъдимия Д. счита обвинението за доказано, като акцентира от една страна върху това, че двамата ватмани – подсъдимия и пострадалия не са били запознати с правилата за извършване на тази дейност, нито с инструкциите и ръководствата, като не е дошъл и авариен екип, при която ситуация злополуката е могло да бъде избегната. Защитата сочи и че неправилно бланкетната правна норма на чл. 243, ал. 1, вр. чл. 342, ал. 1 е запълнена с други две бланкетни норми – чл. 20, ал. 1 от ЗДвП и чл. 77, ал. 1 о ППЗДвП, като реално се касае за нарушение на специални правила за аварийна дейност. Защитата сочи, че са налице действително многобройни смекчаващи вината обстоятелства, като моли да бъде наложено едно справедливо наказание при условията на чл. 55, ал. 1 от НК.

Подсъдимият лично в своя защита поддържа казаното от неговия адвокат и изразява съжаление за станалото.

В последната си дума подсъдимият моли за справедлива присъда.

Съдът, като прецени събраните по делото доказателства, доводите на страните по реда на чл. 14 и чл. 18 от НПК и чл. 373, ал. 3 от НПК, намира за установено следното:

От фактическа страна:

Д. З. Д. е с ЕГН: \*\*\*\*\*\*\*\*\*\*, роден на \*\*\*г\*\*\*, българин е българско гражданство, със средно образование, женен, работи като ватман към "С. Е. АД, неосъждан, жив. Гр. Годеч, ул. "\*\*\*\*\*\*\*, неосъждан, с наложено административно наказание през 2007 г.

Подсъдимият Д. работел като "ватман" към дружеството "С. Е. ЕАД, назначен по трудов договор е трудов договор № 12/04.09.2018 г.

Пострадалото лице Г. С. С. също работел като "ватман" към същото дружество, тогава "СКГТ- Електротранспорт" АД, назначен по трудов договор № 381/10.07.2002 г.

На 19.08.2019 г. подсъдимият изпълнявал задълженията си управлявайки трамвайна мотриса "TRAMWAI", модел "Т6М-700" е инв. № TR701 с посока на движение от бул. "Иван Гешов" към ж. к. "Овча купел" в гр. София. В района на СМГТ № \*\*\* в ж. к. "Бъкстон", бул. "Цар Борис III" видял спряла друга трамвайна мотриса по линия № 5, която въпреки разрешителния сигнал на семафора не потеглила. От нея слязъл ватман Г. С. С. отишъл при подсъдимия и му обяснил, че управляваната от него мотриса "TRAMWAI", модел "Т\*\*\*\*\*" с инв. № \*\*\*\*\* е аварирала. И подсъдимият Д. и пострадалият С. се свързали последователно с дежурния диспечер, обяснили ситуацията и се уточнили двамата ватмани да предприемат обичайните в такива случаи действия по т. нар. "прикачване и придвижване на трамвайни мотриси на линия" с оглед "изтегляне" на авариралата мотриса от релсовия път, като преди това подсъдимият Д. уведомил останалите пътници, че трябва да напуснат превозното средство.

Ватманът на авариралата мотриса, пострадалият Г. С. извадил от своята мотриса използваната в такива случаи специална прикачна щанга, която се състои от две тела е правоъгълно сечение условно наричани "горна щанга" и "долна щанга" свързани неразделно с неразглобяема шарнирна връзка, чрез болт и гайка. В единият им край имало изкована глава с отвор, а в другия имали отвори - два на долната щанга и три на горната. Постоянната им връзка се осъществявала през крайния отвор на долната и средният отвор на горната щанги. Пострадалият С. прикачил единия край на прикачната щанга към неговата мотриса без да я разгъва, като по този начин прикачната щанга останала по-къса /един метър/, респ. и разстоянието между двата трамвая по-малко.

Тогава подсъдимият Д. го попитал защо не разпъват щангата, на което С. отговорил, че и така ще се получи твърдата връзка между двата трамвая. Уточнили се подсъдимият да се качи в своята мотриса и да я премества бавно на ход за да може С. да закачи другия край на щангата. Пострадалият С. останал между двете мотриси държейки единият край на прикачната щанга като при първият опит С. не успял да закачи щангата. Подсъдимият се изправил за да има по-добра видимост и да маневрира плавно. В един момент обаче без да се убеди, че С. е на безопасно място, въпреки че е възприемал визуално С. през цялото време и е виждал, че пострадалия стоял между двете мотриси, подсъдимият Д. придвижил рязко мотрисата си в посока напред и към авариралата мотриса, като неговата мотриса увлякла тялото на С. и го притиснала в намиращата се отпред неподвижна мотриса. Непосредствено след удара, мотрисата на подсъдимия се върнала назад, а пострадалия С. паднал между двете мотриси на трамвайното трасе. Подсъдимият веднага отишъл при С. и виждайки, че състоянието му е тежко, сигнализирал бърза помощ и диспечерския пункт за възникналия инцидент.

С. бил откаран в болница "Н. И. Пирогов" където по-късно на 31.08.2019 г. починал от причинените му травми. Непосредствената причина за настъпилата смърт е тежката гръдна травма получена по описания механизъм – при притискане на тялото на пострадалия между двете трамвайни мотриси и която е в пряка непрекъсната причинно-следствена връзка с настъпилата смърт.

По доказателствата:

Съдът прие изложената фактическа обстановка по силата на императивната норма на чл. 373, ал. 3 от НПК, която го задължава да приеме за установена фактическите обстоятелства, изложени в обвинителния акт. Съгласно чл. 372, ал. 4 от НПК съдът прецени, че направеното от подсъдимия признание на фактите, изложени от прокурора в обстоятелствената част на обвинителния акт, се подкрепя от събраните на досъдебното производство и в съдебното следствие доказателства и доказателствени средства, които са следните:

Гласни:

Самопризнанията на подсъдимия Д., направени в съдебно заседание, показанията на свидетелите К. Г. С., М. А. К., Р. С. С., И. П. И., Д. А. Б. - Я..

От свидетелските показания съдът изключи Протокол за разпит на подсъдимия Д. като свидетел – стр. 12 от ДП, доколкото същият има качеството на подсъдим по настоящото дело.

Писмени:

1. Констативен протокол № К – 474 – стр. 4

2. Протокол за оглед на местопроизшествие – стр. 5

3. Трудов договор на Г. С. – стр. 36

4. Длъжностна характеристика на Ватман на трамвайна мотриса – стр. 37

5. ТРУДОВ ДОГОВОР на Д. З. Д. – стр. 40

6. Длъжностна характеристика на Ватман на трамвайна мотриса – стр. 41

7. Доклад на Столичен електротранспорт – стр. 44

8. Столичен Електротранспорт ЕАД – КНИГА за периодичен инструктаж - стр. 44

9. Столичен Електротранспорт ЕАД – КНИГА за ежедневен инструктаж – стр. 48

10. ИНСТРУКЦИЯ за безопасна работа при прикачване и придвижване на трамвайни мотриси в депо и на линия – стр. 52

11. Правила за работа на ватмана в "С. Е. ЕАД

12. Удостоверение за родствени връзки на Г. С. С. – стр. 87

13. Преписка от НОИ. – стр. 131 – 164

14. Допълнително споразумение към ТД за Г. С. С. – стр. 147

15. Заповед за трудово възнаграждение на С. – стр. 148

16. Препис – извлечение от Акт за смърт на С. – стр. 153

Експертизи:

1. Предварително заключение на Съдебномедицинска експертиза на труп – стр. 19. Експерт – д-р Т. Б.. Заключение: Описва нараняванията и причината за смъртта и причинната връзка.

2. СЪДЕБНО МЕДИЦИНСКА ЕКСПЕРТИЗА НА ТРУП – стр. 96. Експерт – д-р Т. Б.. Заключение: Заключение: Описва нараняванията и причината за смъртта и причинната връзка.

3. АВТОТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЕРТИЗА – стр. 102. Експерт: Инж. П. Д. П.

4. КОМПЛЕКСНА МЕДИКО – АВТОТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЕРТИЗА – стр. 108. Експерти: Т. Б. Ш., П. Д. П. и В. Д. М.. Заключение: Причината за смъртта, причинната връзка. Техническото състояние на машините. Разстоянието между тях; Скоростта и Причините за инцидента - субективното поведение на двамата.

В посочения доказателствен материал липсват каквито и да било съществени противоречия, като направените от подсъдимия Д. пълни самопризнания се подкрепят изцяло от свидетелските показания на посочените по-горе свидетели, приетите по делото експертизи и писмените доказателства, приложени по делото.

Съдът намери, че горепосочените доказателства, категорично и без съществени противоречия, установяват описаната фактическа обстановка в нейната пълнота, поради което изцяло основа на тях своите фактически изводи.

По категоричен начин се доказва авторството на деянието – доказа се, че Подсъдимият Д. e лицето, което на 19.08.2019 г. в гр. София, ж. к. "Бъкстон" бул. "Цар Борис III" в района на СМГТ №\*\*\* при управление на подвижен железопътен състав трамваен състав "TRAMWAI", модел "Т6М-700" с инв. № TR701, а именно извършването на маневра "потегляне" нарушил правилата за движение по пътищата и причинил пътнотранспортно произшествие с намиращия се пред трамвайната мотриса - Г. С. С., като придвижил напред мотрисата си, която притиснала Г. С. С. към аварирал подвижен трамваен състав марка "TRAMWAI", модел "Т\*\*\*\*\*" с инв. № \*\*\*\*\*, като между установените травматични увреждания и настъпилата смърт е на лице пряка и непрекъсната причинно-следствена връзка.

Съдът кредитира заключенията на експертизите по отношение на техническите въпроси, като не им дава вяра по отношение на правните такива – относно допуснатите от подсъдимия и пострадалия нарушения на законови и поздаконови правни норми.

С оглед на гореизложеното, съдът намери, че категорично е установено както авторството на деянието така и обстоятелствата около извършването му и въз основа на възприетата фактическа обстановка изгради своите правни изводи.

От правна страна:

При така изложената фактическа обстановка, съдът счете, че с деянието си подсъдимият Д. З. Д. е осъществил от обективна и субективна страна състава на престъплението по чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 НК.

От обективна страна подсъдимият Д. \*\*\* в района на СМГТ № \*\*\* при управление на подвижен железопътен състав трамваен състав "TRAMWAI", модел "Т6М-700" с инв. № TR701, а именно извършването на маневра "потегляне" нарушил правилата за движение по пътищата: чл. 20, ал. 1 ЗДвП и чл. 77, ал. 1 ППЗДвП и причинил пътнотранспортно произшествие с намиращия се пред трамвайната мотриса Г. С. С., като придвижил напред мотрисата си, която притиснала Г. С. С. към аварирал подвижен трамваен състав марка "TRAMWAI", модел "Т\*\*\*\*\*" с инв. № \*\*\*\*\* и следствие на което по непредпазливост причинил неговата смърт.

Подсъдимият е нарушил на първо място разпоредбата на чл. 20, ал. 1 от ЗДвП. Разпоредбата на чл. 20, ал. 1 от ЗДвП е обща и възлага на водачите задължение да "контролират непрекъснато пътните превозни средства, които управляват". Под контрол се разбира внимателното и всеобхватно наблюдение на пътната обстановка, респ. нейното изменение, както и всяко действие с органите на управление. От събраните по делото доказателства се установява, че подсъдимият Д. не е контролирал управляваната от него трамвайна мотриса, посредством уредите за управление на същата по такъв начин, че да избегне причиняването на ПТП, в следствие на което пострадалият С. е получил травматични наранявания, станали причина за неговата смърт.

Настъпилото произшествие не се дължи на технически причини, т. е. не е вследствие на внезапно възникнала техническа неизправност. Трамвайната мотриса по време на произшествието, а и след него е бил технически изправна. По експертен път, категорично е установено, че именно действията на подсъдимия Д. с органите на управление на трамвайната мотриса и липсата на контрол върху същата са причина за настъпването на пътно транспортното произшествие.

Подсъдимият е нарушил и разпоредбата на чл. 77, ал. 1 от ППЗДвП. Този текст задължава водача, който има намерение да извърши маневра – в конкретния случай това е потегляне напред, да се убеди, че няма да застраши останалите участници в движението – в случая пострадалия С., преди да започне маневрата. Независимо, че през цялото време е възприемал пострадалия С., който се е намирал между двете трамвайни мотриси, подсъдимият Д. е предприел действия с уредите за управление на трамвайната мотриса, придвижил е същата безконтролно напред, като по този начин притиснал тялото на пострадалия С. между двете трамвайни мотриси.

Налице е и съставомерен престъпен резултат – смъртта на Г. С. С. на когото в следствие на ПТП- то, предизвикано от подсъдимия Д. му е била причинена тежката гръдна травма. Между посочените увреждания, настъпили в следствие на ПТП-то и смъртта на пострадалия има причинно следствена връзка.

От назначената по делото КОМПЛЕКСНА МЕДИКО – АВТОТЕХНИЧЕСКА ЕКСПЕРТИЗА, изготвена от експертите Т. Б. Ш., П. Д. П. и В. Д. М. се установява, че причината за настъпилото ПТП са субективните действия на подсъдимия Д. с органите за управление на трамвайната мотриса, който, като я е придвижил безконтролно напред в следствие на което е причинил процесното ПТП. В същото време се установява, че причина за настъпването на ПТП-то се явяват и действията на пострадалото лице, който се е намирал между двете мотриси в момента на придвижване на едната към другата, както и опита да бъдат скачени същите със сгъната щанга.

От субективна страна деянието е извършено виновно, при форма на вината непредпазливост и по конкретно несъзнавана непредпазливост /небрежност/ - Подсъдимият Д. не е предвиждал настъпването на престъпния резултат, но е могъл и е бил длъжен да го предвиди. Подсъдимият е бил нормативно задължен да контролира непрекъснато трамвайната мотриса и то по такъв начин, че да не допусне причиняването на ПТП. В същото време, той е следвало да се увери, че няма да застраши останалите участници в движението – в случая намиращия се между двете мотриси С., но въпреки, че е виждал същия през цялото време е предприел маневрата.

Изложеното по горе не сочи на случайно деяние по чл. 15 от НК, доколкото поведението на Д. и извършеното от него нарушение на чл. 20, ал. 1 от ЗДвП и чл. 77 от ППЗДвП е в пряка причинно-следствена връзка с възникналия съставомерен резултат – смъртта на пострадалия.

Неоснователни се явяват исканията на прокурора, а и на защитата, деянието да бъде преквалифицирано от настоящия състав, като такова, съставомерно на чл. 123, ал. 1 от НК. Действително, при първоначалното внасяне на обвинителния акт, прокурорът беше повдигнал обвинение именно по този текст – за деяние, извършено при професионална непредпазливост.

Делото е било върнато на СГП с Определение на САпС, НО, 3-ти състав, постановено по ВНЧД № 1081/2020 г., който е дал указания да се внесе нов обвинителен акт, с нова правна квалификация. След внасяне на новия обвинителен акт, в него липсват посочени факти, относно допуснати нарушения на професионалните правила, от страна на подсъдимия Д., поради което, настоящият състав, по силата на императивната норма на чл. 373, ал. 3 от НПК, следва да приеме за установена фактическите обстоятелства, изложени в обвинителния акт, а както беше споменато по-горе, в него липсват факти, относно нарушените правни норми, регламентиращи извършваната от подсъдимия Д. дейност.

За пълнота следва да се посочи, че дори в обвинителният акт да бяха посочени такива факти и деянието действително да разкриваше признаци както на престъпление по чл. 123 от НК, така също и на такова по чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 НК, то настоящото престъпление отново би следвало да се квалифицира като такова по чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 НК.

Текстът на разпоредбата на чл. чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 НК се явява специален по отношение на текста на разпоредбата на чл. 123, ал. 1 от НК. Това се извежда от особения обект на престъпленията по транспорта – обществените отношения, които регулират нормалната и безаварийна транспортна дейност.

Престъпните състави са регламентирани в разпоредби с бланкетен характер, чието съдържание се допълва със съдържанието на правни норми от друг нормативен акт – такъв, регламентираш съответната професионална дейност или такъв, свързан с правилата за движение по пътищата. Тъй като съставът на чл. 343 от НК е специален по отношение на състава на чл. 123 от НК, когато деянието е осъществено чрез нарушаване на правилата за движение при управление на превозно средство и в резултат на това са причинени смърт, тежка или средна телесна повреда, деецът ще носи наказателна отговорност по чл. 343 от НК, а не по чл. 123 от НК.

Това ще е валидно дори в случаите, когато престъплението по чл. 343 от НК разкрива признаци на деяние, извършено при професионална непредпазливост, т. е. от лице, което осъществява правно регламентирана дейност, източник на повишена опасност, каквато безспорно е управлението на трамвайна мотриса.

В подкрепа на този са и фактите по делото, от които се установява, че деянието е извършено в района на СМГТ № \*\*\* в ж. к. "Бъкстон", бул. "\*\*\*\* III", а не примерно в ремонтно хале, поради което още веднъж се налага изводът, че става въпрос за престъпление по транспорта по чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 НК, а не за общото престъпление по чл. 123, ал. 1 от НК.

По вида и размера на наказанието:

За извършеното по непредпазливост престъпление по по чл. 343, ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1, пр. 1 НК от НК законът предвижда наказание от ДВЕ до ШЕСТ години ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА.

Разпоредбата на чл. 54 от НК задължава съда да определи наказанието в рамките, посочени в съответната специална норма, като прецени наличието на смекчаващи и отегчаващи вината обстоятелства, освен ако не се установи наличието на многобройни или изключителни такива, като в този случай следва да се приложи разпоредбата на чл. 55 от НК.

Настоящата инстанция намира, че по настоящото дало са налице основания за прилагане на разпоредбата на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК, тъй като са налице многобройни смекчаващи вината обстоятелства и едно изключително такова.

На първо място, подсъдимият е с чистото съдебно минало, като от приложената Справка за съдимост се установява наличие на административно наказание, но същото е наложено през 2007 г., поради което, с оглед изминалото време и липсата на други нарушение на ЗДвП от страна на подсъдимия, това обстоятелство не е от естеството, да разколебае съда в извода му, че съдебното минало на подсъдимия и останалите данни за неговото поведение, свързано с управление на превозни средства, следва да се цени в негова полза.

На следващо място съдът прие като смекчаващи вината обстоятелства изразеното силно разкаяние и съжаление за станалото, доброто процесуално поведение на подсъдимия в хода на досъдебното и съдебното производство, оказаното съдействие на разследващите органи, по-леката форма на вина "небрежност", данните за трудовата му заетост и инцидентния характер на деянието.

Отделно от посочените по-горе смекчаващи вината обстоятелства, според настоящия състав, в конкретния случай е налице и едно изключително смекчаващо отговорността обстоятелство, а именно – голямата степен на съпричиняване от страна на пострадалото лице. По делото беше безспорно установено, че същият, като ватман с повече опит /назначен на 10.07.2002 г. / за разлика от подсъдимия Д., който е бил назначен една година преди деянието /04.09.2018 г. /, е поел ръководната роля по отношение скачването на двете трамвайни мотриси. Същият е взел прикачната щанга, отказал е да я разпъне до нейния пълен размер, като е убедил подсъдимия, че и по този начин ще успеят да скачат мотрисите. Поради това обстоятелство обаче, разстоянието между двете мотриси при скачването е било наполовина по-късо – един метър, съгласно заключението на Комплексната Медико – Автотехническа експертиза – л. 10 /сн. 10/ и л. 11, абзац втори от експертизата / същата на стр. 108 от ДП/. По време на целия процес на скачване, пострадалото лице С. се е намирал между двете мотриси, независимо от това, че е съзнавал, че мотрисата, управлявана от подсъдимия Д. ще се придвижи напред, а разстоянието е било твърде малко, което е предпоставка за възникване на процесното ПТП. Няма съмнение, че ако пострадалото лице беше стояло встрани от мотрисите, докато те се приближат до необходимото разстояние, ПТП-то можеше да бъде избегнато. Респективно, ако прикачната щанга беше разгъната до нейния пълен размер, това би увеличило времето за реакция на пострадалия да се отдръпне навреме от идващата с ниска скорост /5 км. Ч. / мотриса, управлявана от подсъдимия Д..

Всичко изложено по-горе мотивира настоящия състав да приложи разпоредбата на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК, като определи наказанието под най-ниския предел, а именно в размер на ЕДНА ГОДИНА ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА.

Императивната разпоредба на чл. 373, ал. 2 НПК изисква при определяне на наказанието при съкратено съдебно следствие по реда на чл. 371, т. 2 НПК да се приложи разпоредбата на чл. 58а, ал. 1 НК, освен ако не са налице и едновременно основания за прилагане на чл. 55 от НК и това е по-благоприятно за дееца. С оглед на размера на така определеното наказание от ЕДНА ГОДИНА ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА, определянето на същото при условията на чл. 55 от НК се явява по-благоприятно за дееца.

Настоящият състав намира, че са налице и основанията за прилагане на чл. 66, ал. 1 от НК, тъй като подсъдимият е неосъждан, наложеното наказание е под три години лишаване от свобода, а подсъдимият е с добри характеристични данни, поради което съдът счете, че целите на наказанието могат да бъдат постигнати и без ефективното изтърпяване на наложеното наказание, като за поправянето на осъдения не е наложително да изтърпи наказанието ефективно, поради което отложи изтърпяването на същото за срок от ТРИ ГОДИНИ.

Съдът счита, че наказанието ЛИШАВАНЕ ОТ СВОБОДА, чието изпълнение е отложено на основание чл. 66, ал. 1 от НК би имало достатъчно въздействие върху поведението на подсъдимия и без да е съчетано с наказание, което да лиши ефективно подсъдимия от правото да упражнява съответната дейност, довела до престъплението. Това е така и защото посоченото право да управлява трамвайна мотриса е свързано с професията на подсъдимия и с осигуряване на средства за препитание на него и на неговото семейство, а с огледа на многобройните и изключителни смекчаващи вината обстоятелства, налагането на това наказание би се явило несъразмерно тежко с оглед последствията, които би имало върху живота на подсъдимия и неговите близки.

Разпоредбата на чл. 55, ал. 3 от НК допуска изрично възможността по-лекото наказание, кумулативно предвидено наред с по-тежкото, да не бъде наложено. След като тази възможност съществува и ограничаващи прилагането й правила няма, тя може да се използва независимо от вида на кумулативно предвиденото наказание. Действително, в разпоредбата на чл. 343г от НК е употребен изразът "във всички случаи", но това е въпрос на законодателна техника, доколкото целта на тази формулировка е била да обхване всички възможни хипотези на изброените в него транспортни престъпления и не е пречка за приложението на разпоредбата на чл. 55, ал. 3 от НК. В тази връзка са и Решение № 532 от 21.12.2012 г. по Н. Д. № 1874/2012 г., Н. К., III Н. О. на ВКС и Решение № 544 от 16.12.2013 г. по Н. Д. № 2065/2013 Г., Н. К., III Н. О. на ВКС. Ето защо и съдът намери, че не следва да налага кумулативно предвиденото наказание "Лишаване от право" по отношение на подсъдимия Д..

По разноските

С оглед изхода на делото и на основание чл. 189, ал. 3 от НПК съдът възложи на подсъдимия Д. да заплати направените по делото разноски в досъдебното производство в размер на 636, 80 лв. /шестстотин тридесет и шест лева и осемдесет стотинки/ в полза на държавата, по сметка на МВР, както и 5 лв. държавна такса за служебно издаване на изпълнителен лист на основание Тарифа № 1 на МП по сметка на СГС.

По изложените съображения съдът постанови присъдата си.

СЪДИЯ-ДОКЛАДЧИК: