### **Решение № 287 от 4.07.2019 г. на САС по в. н. о. х. д. № 335/2019 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Данни за делото** | |
| Съд: | Апелативен съд - София |
| Вид на делото: | ВНОХД |
| Номер на делото: | 335 |
| Година: | 2019 |
| Съдебен състав / Съдия: |  |
| **Данни за акта** | |
| Вид на акта: | Решение |
| Номер на акта: | 287 |
| Дата на постановяване: | 04.07.2019 г. |
| 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

№ 287

гр. София, 07/04/2019 г.

В И М Е Т О Н А Н А Р О Д А

СОФИЙСКИ АПЕЛАТИВЕН СЪД – НАКАЗАТЕЛНО ОТДЕЛЕНИЕ, 3-ти състав, в открито съдебно заседание на двадесет и първи юни две хиляди и деветнадесета година, в състав:

ПРЕДСЕДАТЕЛ: СТЕФАН ИЛИЕВ

ЧЛЕНОВЕ: 1. И. ШКОДРОВА

2. КАЛИНКА Г.

При СЕКРЕТАРЯ ИРЕНА МИЛКОВА и с участието на ПРОКУРОРА ИВАНКА ТРИФОНОВА от СОФИЙСКА АПЕЛАТИВНА ПРОКУРАТУРА,

След като разгледа по реда на глава двадесет и първа от НПК докладваното от съдия Г. ВНОХД № 335 по описа за 2019 г. на СОФИЙСКИ АПЕЛАТИВЕН СЪД, за да се произнесе, взе предвид следното:

С Присъда № 1 от 17.01.2019 г. по НОХД № 154/2018 г. на ОКРЪЖЕН СЪД – П. ПОДСЪДИМИЯТ Б. Д. Б. с ЕГН [ЕГН] е бил признат за ВИНОВЕН в това, че на 19.11.2017 г. в [населено място], на км 80 + 800 от път І-6, при управление със скорост над 65 км/ч на автобус "М. " с [рег. номер на МПС] е нарушил чл. 21, ал. 1 от ЗДвП и по непредпазливост е причинил смъртта на Д. Н. И. с ЕГН [ЕГН], поради което и на основание чл. 343, ал. 1, б. "в" от НК и при условията на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК е бил ОСЪДЕН на лишаване от свобода за една година и шест месеца, чието изтърпяване е било отложено на основание чл. 66, ал. 1 от НК за изпитателен срок от три години.

Подсъдимият Б. е бил оневинен и оправдан по обвинението да е нарушил чл. 20, ал. 2 от ЗДвП.

Постановено е мобилният телефон на пострадалия да се върне на наследниците му, а останалите веществени доказателства да бъдат унищожени.

Подсъдимият е осъден съобразно чл. 189, ал. 3 от НПК да заплати за разноски по делото 1 244. 08 лв. на ОДМВР – П., 1 310 лв. на ОС – Перник и 800 лв. на двете частни обвинителки.

Присъдата е обжалвана, в срок, от защитника, с искане за цялостно оневиняване и оправдаване на подсъдимия. Твърди се, че допустимата скорост за участъка с ПТП не е 50 км/ч (както е приел ОС с позоваване на писмо на О. -П. в ДП, л. 153), а 80 км/ч (съобразно писмо до защитника от ОДМВР-П., неприето от ОС като писмено доказателство), съобразно материали от медии (също неприети от ОС), предвид наличието на знак за максимална скорост до 60 км/ч и предвид наличието на разделителни мантинели вляво за посоката на движение на подсъдимия; защитникът се позовава и на субективна убеденост на подсъдимия за максимално разрешена му скорост до 80 км/ч в участъка на ПТП. Защитникът твърди, че ОС е приел, че скоростта на подсъдимия е била съобразена - поради което и е оправдан по обвинението за нарушение на чл. 20, ал. 2 от ЗДвП. Защитникът твърди, че подсъдимият като водач на МПС не е бил длъжен и не е могъл да предвиди навлизането на пешеходеца на пътното платно пред автобуса чрез преодоляване на двойната мантинела и предприемане на забранено пресичане.

Поради всичко това защитникът смята, че следва да се изключи вината на подсъдимия, тъй като не е нарушил никакво правило за движение, а пешеходецът е бил непредвидимо и внезапно препятствие.

Във въззивните съдебни прения защитникът практически не изрази становище – след като беше поканен да се съобрази с разпоредбата на чл. 292 от НК и да не се позовава на несъбрани в настоящия процес доказателства; подсъдимият заяви, че максимално допустимата скорост в участъка с ПТП не е 50 км/ч, а по-висока; прокурорът заяви, че присъдата следва да се потвърди като правилна, тъй като първоинстанционният съд правилно е преценил регулацията на движението относно допустимата максимална скорост според наличните пътни знаци, а не според субективното становище на подсъдимия, формирано от публикации в средствата за масово осведомяване.

За да провери изцяло правилността на обжалваната присъда – съобразно изискването на чл. 314 от НПК, въззивният състав проучи самостоятелно доказателствените средства по делото; след това подложи на анализ съдържанието на всеки един от тях поотделно, а съдържанието на всички съвкупно – на синтез по правилата на формалната и житейската логика. При това въззивният състав оформи окончателни изводи по доказаните факти и приложимото право, съвпадащи с тези на ОС – Перник.

Подсъдимият работел като шофьор на автобус по линия С. - К. - С.. На 19.11.2017 г. в 17 ч. подсъдимият тръгнал с автобуса от К. през Р. за С., а около 18 ч. бил в П.. Автобусът бил пълен, без правостоящи. В района на пътен възел (ПВ) "Хумни дол", докато се движел в дясната пътна лента (или средна при отчитане на ускорителната след ПВ "Хумни дол") видял човешки силует между мантинелите вляво. След това оттам през мантинелите изскочил човек, който се затичал пред автобуса, пресичайки пред него отляво-надясно.

В момента на виждане на силуета между мантинелите подсъдимият отместил крака си от педала на газта, а малко след това задействал и спирачките. Пешеходецът вече тичал по пътя, а подсъдимият се опитал да избегне удара и чрез навиване на волана надясно към крайната дясна (ускорителна) лента. Пътничката в автобуса свидетелката И. С. (НОХД, л. 47) възприела откъм мантинелата вляво човешка фигура (според нея – на жена), с тъмни дрехи, която преминала, тичайки; освен това свидетелката С. усетила рязкото завиване надясно на автобуса преди удара му с пострадалия. Пътникът в автобуса свидетелят А. (НОХД, л. 47) също възприел изскачането от мантинелата отляво на човек, който започнал да тича надясно по пътя; този свидетел възприел натискането на спирачки от страна на шофьора на автобуса преди удрянето на пострадалия.

Въпреки намаляването на скоростта (чрез отместването на крака на шофьора от педала за газта), последвалото го натискане на спирачките и отклонението на автобуса надясно, с предния ляв фар и лява част на автобуса пешеходецът бил ударен, отхвърлен напред и леко наляво, а след това паднал на терена; починал за няколко минути от получените травми (СМЕ – ДП, л. 70-74; КМАТЕ – ДП, л. 97-100). Към удара тялото е било изправено и обърнато с дясната си странична повърхност към автобуса.

Автобусът спрял на 26 м след мястото на удара, където бил и предмет на огледа (ДП, л. 18-21 вр. 24-35).

На мястото дошли близки на пострадалия, които изпочупили автобуса; пътникът А. А. се обадил на тел. 112, а дошлите полицаи предотвратили по-нататъшна саморазправа.

СХЕ на кръвта на пострадалия е установила наличие на етилов алкохол с концентрация 3, 36 ‰ (ДП, л. 106-108), което съответства на тежка степен на алкохолно опиване и сигурно алкохолно повлияване чрез нарушаване на възприятията – зрение, слух, възприемане на околната среда, скорост на движенията.

ОС е приел, че режимът на скоростта на движение в този участък от пътя – път І-6, район на ПВ "Хумни дол" – [населено място], е съобразно чл. 21, ал. 1 от ЗДвП, т. е. за разрешена максимална скорост 50 км/ч. ОС е счел, че не следва да се приема режим съобразно схващането на защитника: схемата на АПИ действително съдържа знак В26 (60), съгласно който максимално разрешената скорост е била 60 км/ч, но за друг участък от пътя. Пред въззивната инстанция защитникът и подсъдимият настояваха, че разрешената скорост за движение в участъка с ПТП е 80 км/ч, тъй като такава била установената местна практика и тъй като пътят бил наричан от местните жители вътрешноградска магистрала на П.. Въпросът за допустимата скорост в участъка с ПТП е ключовият въпрос за правилното решаване на делото. Въззивната инстанция се солидаризира със становището на първоинстанционния съд по следните съображения. Надлежната доказателствена информация се съдържа в документите за организация на движението, издадени от Агенция "Пътна инфраструктура" (АПИ) и изпратени от тази институция по делото – писмо относно начало и край на населено място (ДП, л. 155), схема на организация на движението (ДП, л. 154), писмо до защитника (НОХД, л. 94 вр. 123 гръб-124) и по-обхватна схема за организация на движението (НОХД, л. 36-41). Именно АПИ е оторизираната институция, която е оправомощена да поставя на пътя знаците за регулация на движението и да удостоверява писмено каква е конкретната регулация на определено място от пътя. Органите на МВР нямат такива правомощия, поради което макар ОС да е приел изходящо от ОДМВР-П. писмо (НОХД, л. 96 вр. л. 123 гръб-124), съдържанието му не следва да обосновава фактически изводи на правораздавателните органи по делото относно статут на пътя и регулация на скоростта на придвижване. В конкретния случай чрез писмото на АПИ на ДП (ДП, л. 155) се удостоверява, че на път І-6 в посоката Р. – С. табелата за начало на населеното място П. – знак Д11, е поставена на км 74 + 316, а табелата за край на това населено място Д12 е поставена на км 87 + 718. Мястото, на което е станало произшествието на делото, е на км 80 + 800. Това означава, че местопроизшествието - район на ПВ Хумни дол, следва да се приеме за част от пътя в населено място. В хода на въззивното производство беше изискан изричен отговор от АПИ относно класификацията на пътя, при което беше получена информация (ВНОХД, л. 70), че път І-6 е републикански път от първи клас съобразно чл. 3 от Закона за пътищата; това изрично изключва възможността за определяне на пътя като скоростен или като автомагистрала (а също и като втори или трети клас). Следователно в случая трябва да се изключат хипотезите на движение извън населено място, а също и на движение по скоростен път или по автомагистрала. В подкрепа на този извод са и обективните характеристики на пътя – той реално се пресича на едно ниво с други улици (видно от схемите), а отделно от това, липсва и означаване със знак Д7а (скоростен път) от Наредба № 18 от 23.07.2001 г. за сигнализация на пътищата с пътни знаци (Наредбата). Следователно приложимата за процесния случай уредба е за придвижване в населено място – т. е. със скорост до 50 км/ч съобразно чл. 21, ал. 1 от ЗДвП, при отчитане на конкретно поставените знаци В26 съобразно предписанието на чл. 21, ал. 2 от ЗДвП. За изключенията по чл. 21, ал. 2 от ЗДвП по делото е събрана информация чрез изисканите и приобщени схеми за организация на движение на пътя: на ДП (ДП, л. 154) – за участъка от пътя от км 78 + 552 до км 86 + 320, и в съдебна фаза (НОХД, л. 36-41) – за трасето на пътя по протежение на цялото населено място П., от км 72 + 000 до км 87 + 718. Схемите удостоверяват, че единственото изключение с разрешена до 80 км/ч скорост за посоката К. (Р.) – С. е на км 81 + 895 (НОХД, л. 40), което е след мястото с ПТП. В участъка от пътя в близост до ПТП и преди него има изключение за максимално разрешена скорост до 60 км/ч, чрез знак В26 на км 79 + 750 (ВНОХД, л. 39). След тази точка от пътя, но преди мястото на ПТП има кръстовище по смисъла на § 6, т. 8 от ДР на ЗДвП на пътя І-6 с две улици отдясно – съответно на км 80 + 430 и км 80 + 460 (ВНОХД, л. 39). Тези две кръстовища между знак В26 на км 79 + 750 и мястото на ПТП на км 80 + 800 обуславят приложение на чл. 61, ал. 3 от Наредбата, т. е. забраната за движение със скорост по-висока от 60 км/ч е отменена преди мястото на ПТП. Това практически означава, че в участъка на ПТП максимално допустимата скорост за ППС категория Д е била предвидената в чл. 21, ал. 1 от ЗДвП за населено място – до 50 км/ч. По тези причини следва да се отхвърли позицията на защитника и подсъдимия, че допустимата скорост на придвижване в участъка с ПТП е била до 90 км/ч (като на скоростен път), до 80 км/ч или до 60 км/ч и въобще – над 50 км/ч, за което становище те се позовават на установената от шофьорите практика на преминаване през този участък, на използваното местно наименование на този път (вътрешноградска магистрала) и на твърдяната практика на КАТ да не налага санкции при скорост на движение до 90 км/ч.

Съпоставката на изискуемата от закона скорост – до 50 км/ч, с реално осъществената от подсъдимия скорост на придвижване преди мястото на ПТП и към момента на удара обуславя извод, че той е превишил ограничението на чл. 21, ал. 1 от ЗДвП за движение със скорост до 50 км/ч в населено място с МПС категория Д. По въпроса са дали заключения две вещи лица – инж. В., двукратно – на ДП в СТЕ и в КМАТЕ, и инж. С. К. – в съдебна фаза.

Въпреки становището на съда за неоснователност на многократното съмнение на защитника в безпристрастността на инж. В., на ДП изготвил САТЕ и участвал в КМАТЕ (ДП, л. 79-90 и л. 97-100), е назначена в съдебна фаза повторна и допълнителна й СТЕ, изпълнена от инж. С. К. (НОХД, л. 99-114 вр 118 гръб - 123). Въпреки известни различия в методиката, двамата автоинженери сочат много близки стойности на значимите величини. Определят скоростта на автобуса към възприемането на силуета вляво съответно 85 км/ч и 87 км/ч, при каквато скорост пешеходецът е попадал в опасната зона за спиране на автобуса. Според инж. К. при възприемане на опасността скоростта е била намалена плавно (чрез отместване на крака от педала на газта) до 80 км/ч, от която й стойност е започнало спирането (употреба на спирачи). Според двамата експерти към удара на пешеходеца скоростта на автобуса е била съответно 66 км/ч и 65 км/ч (след задействане на спирачките). И двамата експерти приемат, че при скорост на движение на автобуса от 50 км/ч към появата на пешеходеца вляво в зрителното поле на подсъдимия автобусът е могъл да бъде спрян преди мястото на удара, т. е. ПТП е било предотвратимо чрез аварийно спиране; инж. К. твърди, че и при скорост от 60 км/ч произшествието би било избежимо, но не чрез аварийно спиране - защото пешеходецът е щял да бъде пропуснат пред автобуса и би бил подминат от превозното средство. Поради голямата близост на сочените от двете вещи лица величини, въззивният състав намира, че могат да се използват заключенията и на двамата експерти по начин да образуват тесен диапазон.

Т. е. относно скоростта следва да се приеме, че управлявайки автобуса със скорост от 85-87 км/ч към момента на възприемане на силуета на пострадалия вляво и със скорост от 65-66 км/ч към момента на удара с пешеходеца, подсъдимият е нарушил изискването на чл. 21, ал. 1 от ЗДвП да управлява автобуса в населено място с най-много 50 км/ч. Нарушаването на тази забрана е в пряка връзка с удрянето на пешеходеца, тъй като при движение с разрешена скорост подсъдимият би могъл да спре преди мястото на удара, чрез което да избегне удрянето на пешеходеца.

Относно начина на появяване на пешеходеца на пътя въззивният състав намира, че въпреки неочакваността му по начало, пешеходецът не е бил неизбежимо препятствие що се отнася до възможността за предотвратяване на удара с него. Той не е следвало въобще да се придвижва на посоченото място от пътя – тъй като там са липсвали било пешеходна пътека, било друга регулация, разрешаваща движението на пешеходци. При положение обаче, че обективно пешеходецът е присъствал на пътя на определено негово място в определен момент от движението на автобуса през същия участък, пешеходецът следва да се третира като препятствие за МПС на пътя, възникнало в определен момент от движението на автобуса. Предвид експертното становище за предотвратимост на удара с това препятствие при движение на автобуса с разрешената скорост, следва да се приеме, че от момента на възприемането на появата на пешеходеца вляво на пътя водачът на автобуса би разполагал с възможността да избегне удара с него – но при условие, че се е придвижвал с разрешената му скорост до 50 км/ч. Поради това е доказана пряка и непосредствена причинна връзка на нарушението от страна на подсъдимия на разпоредбата на чл. 21, ал. 1 от ЗДвП с удрянето на пешеходеца и настъпилия вследствие на него вредоносен резултат. Подсъдимият и е бил длъжен, и е могъл да предположи, че вследствие на превишената скорост няма да може да предотврати удар между управляваното от него МПС и препятствие на пътя на определено разстояние, каквото препятствие реално се е появило и което в случая е бил човек. Обоснована е проявена от подсъдимия непредпазливост.

Следва да се отбележи изрично, че навлизайки на пътя на конкретното място през мантинела и пресичайки го чрез тичане, пострадалият е нарушил чл. 113, ал. 1, т. 1 и 4 и чл. 114, т. 1 от ЗДвП, като нарушенията са извършени в тъмната част от денонощието (около 18 ч. през месец ноември), при облекло от тъмни дрехи и в състояние на тежко алкохолно повлияване. Това обуславя извод, че приносът на пострадалия за произшествието е значителен.

Предвид становището, че подсъдимият е нарушил специалната разпоредба на чл. 21, ал. 1 от ЗДвП, следва той да бъде оправдан по обвинението, че е нарушил по-общата разпоредба на чл. 20, ал. 2 от ЗДвП: забраната на определена скорост е израз на законодателно становище за несъобразеността й, но не всяка несъобразена скорост е забранена.

Следва да се сподели становището на ОС, че е неоснователен доводът на защитника за случайно деяние по чл. 15 от НК: такова би било налице ако водачът не по своя вина е бил поставен в невъзможност да избегне настъпването на общественоопасните последици, а в случая той сам, управлявайки със скорост над максимално разрешената, е създал предпоставките за реализиране на противоправния резултат преди опасната зона и затова не може да бъде оневинен.

Предвид изложеното правилно ОС е признал подсъдимия за виновен в извършване на престъпление по чл. 343, ал. 1, б. "в" вр. чл. 342, ал. 1 от НК чрез нарушаване на чл. 21, ал. 2 от ЗДвП и е оправдал подсъдимия по обвинението да е нарушил чл. 20, ал. 2 от ЗДвП.

За такова престъпление се предвижда лишаване от свобода от две до шест години, а съобразно чл. 343г от НК – и лишаване от право на управление на МПС.

ОС е отчел наличието на само смекчаващи отговорността на подсъдимия обстоятелства: липса на минали осъждания, много добри характеристични данни, трудова ангажираност, дългогодишна работа като професионален водач на МПС, дадени от подсъдимия обяснения на ДП и в съдебна фаза, изясняващи обективната истина, безупречно процесуално поведение, проявено искрено съжаление. Към тях се добавя поведението на пострадалия пешеходец, допринесъл в значителна степен за вредоносния резултат. Предвид както броя на отчетените само смекчаващи отговорността фактори, така и предвид значението на съпричиняването – много голямо в случая, правилно ОС е счел, че е налице хипотеза на чл. 55, ал. 1, т. 1 от НК, тъй като е налице несъразмерна тежест и на най-лекото предвидено в закона наказание. При тази хипотеза на индивидуализиране на наказанието ОС е наложил лишаване от свобода за една година и шест месеца. Като обоснована с действителното наличие на изброените фактори и с реалното им значение и тежест, преценката на ОС относно определяне на конкретното наказание е правилна и следва да се запази.

ОС е счел предвид неосъждането на подсъдимия и продължителността на определеното лишаване от свобода, че не е необходимо ефективно изтърпяване на наказанието, съобразено и с непосредствените възприятия на първоинстанционния съд от личността на подсъдимия. Поради това е приложен чл. 66, ал. 1 от НК, чрез отлагане на изтърпяването на лишаването от свобода за изпитателен срок от три години. Както поради обосноваността на това произнасяне, така и предвид процесуалната ситуация – въззивно разглеждане на делото само по жалба на подсъдимия с искания за облекчаване на положението му, условното отлагане на изпълнението на лишаването от свобода следва да се потвърди.

По начало за престъпление по чл. 343 от НК съобразно чл. 343г от НК би следвало да се наложи и наказание по чл. 37, ал. 1, т. 7 от НК. В случая обаче е приложим е чл. 55, ал. 3 от НК, което означава неналагане на лишаване от право. За използване на тази възможност ОС се е позовал на редица обстоятелства, определящи неналожителността от лишаване на подсъдимия от правото да управлява МПС: той е правоспособен водач от 1980 г., а от 1986 г. - и за категория D; трудовата му дейност е изцяло като професионален шофьор (за 15 години в "Ю. И. ", а към момента – в "Топлофикация" - С.); лишаването от съответното право би го лишило от трудови доходи, което не е оправдано предвид наличието на многобройните смекчаващи обстоятелства. В заключение относно лишаването от правоуправление следва да се сподели извода на ОС, че налагането на това наказание би било прекомерно.

Предвид изхода на делото – признат за виновен подсъдим, и съобразно заповедната разпоредба на чл. 189, ал. 3 от НПК правилно на подсъдимия са възложени за заплащане разноските по делото.

В заключение: обуславя се извод за цялостна правилност на обжалваната присъда поради обосноваността й с доказателствата по делото, съобразеността й с изискуемите за прилагане законови норми и справедливостта й относно наказанието; същевременно подадената срещу присъдата жалба е неоснователна.

Предвид изложеното, СОФИЙСКИ АПЕЛАТИВЕН СЪД

Р Е Ш И:

ПОТВЪРЖДАВА Присъда № 1 от 17.01.2019 г. по НОХД № 154/2018 г. на ОКРЪЖЕН СЪД – П..

Решението подлежи на обжалване и протестиране пред ВЪРХОВНИЯ КАСАЦИОНЕН СЪД в 15-дневен срок от съобщаването му на страните.

ПРЕДСЕДАТЕЛ:.................................

ЧЛЕНОВЕ:

1:............................ 2:................................