### **Решение № 77 от 7.12.2021 г. на БАС по в. н. о. х. д. № 162/2021 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| **Данни за делото** | |
| Съд: | Апелативен съд - Бургас |
| Вид на делото: | ВНОХД |
| Номер на делото: | 162 |
| Година: | 2021 |
| Съдебен състав / Съдия: | Пламен Ангелов Синков |
| **Данни за акта** | |
| Вид на акта: | Решение |
| Номер на акта: | 77 |
| Дата на постановяване: | 07.12.2021 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

№ 77

гр. Бургас, 07.12.2021 г.

В ИМЕТО НА НАРОДА

АПЕЛАТИВЕН СЪД – БУРГАС в публично заседание на осми ноември през две хиляди двадесет и първа година в следния състав:

Председател: Пламен Анг. Синков

Членове: Илияна Т. Балтова

Кремена Ил. Лазарова

при участието на секретаря Елена П. Георгиева в присъствието на прокурора Елгина Янчева Чалъмова (АП-Бургас) като разгледа докладваното от Пламен Анг. Синков Въззивно наказателно дело от общ характер № 20212000600162 по описа за 2021 година

Делото е за втори път висящо пред настоящата инстанция, след като с решение по ВНОХД № 169/2020 г. състав на БАС е отменил присъдата по НОХД № 570/19 г. на Бургаски окръжен съд поради допуснато съществено процесуално нарушение и неправилно приложение на материалния закон, и го е върнал за ново разглеждане от друг състав на същия съд.

С присъда № 115/03.06.2021 г. по НОХД № 1050/20 г., Бургаският окръжен съд признал подсъдимия ИВ. Д. Л. за виновен в това, че на 19.07.2017 г., на територията на Община Карнобат, в района на кръстовище, образувано от главен път І-6 и второстепенен път ІІ-73, при управление на МПС – лек автомобил с рег. №СА... ВР, нарушил правилата за движение по чл. 6, т. 1 и чл. 50, ал. 1 от Закона за движение по пътищата и по непредпазливост причинил смъртта на Б. К. Б. и средна телесна повреда на Т. Н. П. – престъпление по чл. 343, ал. 3, б. "б" вр. ал. 4 вр. ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1 от НК и го осъдил на една година и десет месеца лишаване от свобода, чието изпълнение отложил за изпитателен срок от три години, считано от влизане в сила на присъдата.

На осн. чл. 343г от НК лишил Л. от правото да управлява МПС за срок от четири години.

В тежест на подсъдимия съдът възложил направените по делото разноски за експертизи.

Недоволни от присъдата останали подсъдимият Л. и неговият защитник

адв. К.. В подадена от защитника въззивна жалба се сочи, че при всички варианти на действия от страна на подсъдимия при преминаване на стоп – линията, ако пострадалата водачка П. бе изпълнила задължението си да се откаже от предимството си и намали скоростта си, както я задължава чл. 20, ал. 2 от ЗДвП, произшествие не би настъпило. Нейното поведение е в пряка причинно-следствена връзка с резултата, поради което Л. следва да бъде оправдан. Дори и да се приеме, че той е виновен, съпричиняващото поведение на П. и липсата на предпазен колан от страна на пострадалата Б. са с изключителна тежест и са изключителни смекчаващи отговорността на Л. обстоятелства, поради което наложените му наказания са неоправдано завишени, следва да бъдат определени по реда на чл. 55 от НК към допустимия от закона минимум.

В съдебно заседание представителят на апелативна прокуратура намира подадената жалба за неоснователна и предлага да бъде оставена без уважение, а правилната и обоснована присъда да бъде потвърдена. Ударът е бил непредотвратим чрез поведение на пострадалата водачка, тъй като автомобилът управляван от подсъдимия е навлязъл в пътната й лента в опасната зона за спиране. За това са категорични всички вещи лица в отделните заключения по автотехническите експертизи и важи при всички варианти на преминаване на стоп-линията от негова страна. Произшествието е било предотвратимо, ако той при неограничената възможност да възприеме движещият се по път с предимство автомобил на пострадалите, е спрял и пропуснал автомобила. Водачката на другия автомобил е реагирала доколкото обстоятелствата са й предоставили възможност, но е нямало как да предотврати произшествието. Допуснатите от Л. нарушения са в пряка причинна връзка с произшествието. При разглеждане на делото не са допуснати процесуални нарушения, наказанията са определени справедливо и са съответни на извършеното и личността на дееца.

Повереникът на частния обвинител адв. Г. моли въззивната жалба да бъде оставена без уважение, а правилната и законосъобразна присъда да бъде потвърдена. Съдът е направил обстоен и обективен анализ на доказателствата, приложил е правилно материалния закон. Не са допуснати процесуални нарушения в хода на производството. Произшествието и следите, които е оставило, са обективен факт, който позволява да се възстанови механизма на произшествието. Скоростите и траекториите на движение на автомобилите са изчислени на основата на тези обективни факти. Ударът е настъпил единствено поради поведението на подсъдимия, пострадалата водачка не е нарушила правилата за движение, движила се е с разрешена и съобразена скорост, реагирала е на опасността.

Защитникът адв. К. моли за отмяна на присъдата и оправдаване на подсъдимия, алтернативно да бъде намалено наказанието лишаване от свобода, а лишаването от право на управление да не бъде налагано, по реда на чл. 55, ал. 3 НК. В обвинителния акт е посочен момента на възникване на опасността за водачката П. – в който подсъдимият е пресякъл стоп-линията без да спира. В хода на съдебните прения прокурорът приема друг момент – пресичане на стоп-линията от подсъдимия, след като е спрял на кръстовището. Това е недопустимо, без да е извършено изменение на обвинението. Ако водачката беше изпълнила задължението си да намали или спре, ПТП не би настъпило. Липсват мотиви на съда дали поведението й не следва да се приеме за независимо съпричиняване на резултата. Водачката е приближавала кръстовище, пътният знак е следвало да заостри вниманието й и да съобрази скоростта си на движение, като по този начин ПТП отново не би настъпило.

Подсъдимият Л. е сигурен, че е предприел пресичане на кръстовището след като добре се е убедил на какво разстояние е автомобила на пострадалата, след което е предприел рязко пресичане, за да освободи бързо кръстовището. За съжаление автомобилът му изгаснал. Водачката е нямала практически опит в управлението на МПС, затова вместо да завие надясно, е завила наляво и така е станал ударът. Пострадалата Б. при всички положения е проявила за 14-те дни на болничен престой симптоми на мозъчен кръвоизлив, но не се търси отговорност от лекуващия лекар. Тя е била и без колан. Не приема заключенията на вещите лица автоексперти, защото са пренебрегнали закона на Нютон и са пренебрегнали формулата даващо точно показания за растежа на ускорението.

Най-много му тежи лишаването от право да управлява, тъй като не е в състояние да върви и без автомобил не може да отиде до личния си лекар, аптека, банка и т. н. Единствената му молба е да не бъде лишаван от това право, ако не бъде оправдан, тъй като е инвалид първа група с чужда помощ.

Бургаският апелативен съд, след като се запозна с доводите, изложени във въззивната жалба, изслуша становищата на страните в съдебно заседание, анализира доказателствата по делото поотделно и в тяхната съвкупност и провери атакуваната присъда, както по отношение оплакванията, така и служебно изцяло, съгласно разпоредбата на чл. 314, ал. 1 от НПК, намира въззивната жалба за НЕОСНОВАТЕЛНА.

След анализ на събрания доказателствен материал, въззивният съд не намери основание за упражняване на правомощието по чл. 316 от НПК за установяване на нови фактически положения, поради което прие следното от фактическа страна:

Подсъдимият ИВ. Д. Л. е роден през... г., има завършено висше образование, разведен, пенсионер е, не е осъждан. Правоспособен водач на моторно превозно средство от категории В и АМ. Има издадени пет наказателни постановления за различни нарушения по ЗДвП за времето от 2004 до 2008 г. В периода 2015 г. – 10.06.2017 г., е бил санкциониран и с три фиша за нарушения на чл. 21, ал. 2 от ЗДвП.

На 19.07.2017 г. свидетелките Т. П., В. вЦ., С. С. и пострадалата Б. Б. пътували по път І-6 от гр. Равда към гр. Стара Загора с лек автомобил "Опел Астра" с рег. № СТ.. ВР, управляван от П.. На предната дясна седалка седяла свидетелката Ц., отзад зад водача била пострадалата Б., а отдясно – св. С.. Всички пътуващи в автомобила били с поставени предпазни колани.

Около 18: 30 часа автомобилът на св. П. наближавал гр. Карнобат. На около 200 метра преди кръстовището, образувано между главния път I-6 и второстепенен път II-73 (отдясно на главния) тя подминала пътен знак А27 "Кръстовище с път без предимство отдясно". По същото време, по второстепенния път в посока към главния, се движел лек автомобил "Опел Комбо" с рег. № СА... ВР, управляван от подсъдимия И. Л.. На около 200 метра преди кръстовището той подминал указателни табели за разстоянието и посоката към гр. Бургас и гр. Карнобат, знак забраняващ изпреварването и друг ограничаващ скоростта на движение до 60 км/час. На изхода на второстепенният път непосредствено преди кръстовището били обособени отделна пътна лента за завиване надясно и пътна лента за движение напред и наляво (към гр. Бургас), с поставена на нея пътна маркировка М10 "стрелка за указване посока на движение направо и наляво". Лентата за движение направо и наляво завършвала с пътна маркировка "стоп-линия" М6, във вид на широка непрекъсната линия напречно на пътната лента и на разстояние 3, 7 метра от дясната граница на дясната пътна лента на път І-6. На нивото на стоп – линията, в дясно от пътната лента, върху затревен триъгълен остров, отделящ лентата "надясно" (към гр. Карнобат), от лентата "направо и наляво" (към гр. Бургас), бил поставен пътен знак Б2 "Спри! Пропусни движещите се по пътя с предимство!".

Когато наближил кръстовището, подсъдимият И. Л. намалил скоростта на движение на автомобила си и спрял преди да навлезе напречно в дясната пътна лента на пътя с предимство, на 4, 9 метра от геометричното разположение на автомобила към мястото на удара и на по-малко от метър от дясната граница на дясната лента. Възприел приближаващият автомобил на св. П., но решил, че е далеч и ще успее безопасно да направи маневра, и предприел потегляне от място и при ускорителен режим на движение, като навлязъл в кръстовището в лентата за движение на П. с намерение да завие в посока към гр. Бургас със скорост към момента на удара около 16 км/час.

В същото време, автомобилът, управляван от св. Т. П. се движел направо по път І-6, който бил с предимство и се приближавал към кръстовището със скорост от около 62 км/ч, на която съответствала опасна зона за спиране от около 41 метра. В момента, в който "Опел Комбо" навлязъл в лентата за движение на "Опел Астра", последният се намирал на около 29 метра от мястото на удара и сблъсъкът между двата автомобила бил непредотвратим. При възприемане на опасността от навлезлия в лентата й за движение автомобил, водачката П. предприела завиване наляво спрямо нейната посока на движение. Въпреки това, последвал удар между челната дясна част на "Опел Астра" и страничната лява предна част на "Опел Комбо", обхващаща областта на предна лява врата. След удара лекият автомобил "Опел Астра" продължил движението си напред и наляво спрямо собствената посока, завъртайки се минимално около вертикална ос, в посока обратна на часовата стрелка, а после останал на гумите си, около средата на кръстовището и ориентиран леко диагонално – с предната си част в посока югозапад, а със задната си част – в посока североизток. Лекият автомобил "Опел Комбо" продължил движението си при относително странично плъзгане, завъртайки се около вертикална ос, в посока обратна на часовата стрелка, както и около собствената си надлъжна ос и се преобърнал на дясната си страна.

От произшествието пострадали всички пътуващи в "Опел Астра". Пътуващата зад водача Б. Б. веднага била откарана в УМБАЛ – Бургас и настанена за лечение в Отделение по ортопедия и травматология заради видима ортопедична травма. Тъй като състоянието й се влошило, на 21.07.2017 г. била настанена в Отделение по анестезиология и интензивно лечение, където въпреки оказаната медицинска помощ, на 02.08.2017 г. тя починала.

В хода на досъдебното производство била назначена и извършена съдебномедицинска експертиза за изясняване причината за смъртта на пострадалата. След извършената аутопсия и анализ на медицинската документация от приемане на пострадалата в болницата до настъпване на смъртта, било установено счупване в областта на таза в ляво – полифрагментарна фрактура на ляв ацетабулум, както и мозъчна травма със субарахноидна хеморагия с пробив във вентрикулите, мозъчен оток. Мозъчна смърт. Вещото лице е посочило, че уврежданията са в резултат от съприкосновение с твърди тъпи предмети вътре в автомобила при внезапното му привеждане от движение в покой при ПТП и са в пряка причинна връзка с произшествието.

Била извършена съдебномедицинска експертиза и за здравословното състояние на св. Т. П.. Вещото лице посочило, че от ПТП, като водач, тя е получила контузия на корема и счупване на напречните израстъци на първи и втори лумбални прешлени. Счупването на израстъците на прешлените било в резултат от извиване на тялото при ПТП с внезапно напрежение на мускулатурата на гръбначния стълб и водело до трайно затруднение движението на снагата за срок от около 2 месеца, при обичаен ход на оздравителния процес - средна телесна повреда, по смисъла на чл. 129, ал. 2 НК.

Съдебномедицинска експертиза била извършена и за изясняване състоянието на св. Ц.. Вещото лице мотивирало извод, че вследствие на произшествието тя получила контузия на главата и гръдния кош с мозъчно сътресение, които са довели до временно разстройство на здравето й, неопасно за живота – лека телесна повреда, по смисъла на чл. 130, ал. 1 от НК.

В досъдебното производство са били извършени основна и допълнителна единични автотехнически експертизи от в. л. Е.. Вещото лице е приело скорост на движение на "Опел Астра" преди и към момента на удара 48 км/час, опасна зона за спиране от тази скорост – 30 метра. Скоростта на движение на "Опел Комбо" непосредствено преди ПТП била 32 км/час, опасна зона за спиране 16 метра. Критичната скорост в завоя, в който се движел "Опел Комбо" била около 22 км/час, а подсъдимия извършил маневрата с 32 км/час, затова се обърнал под действието на центробежната сила. При възникване на опасността (подминаването на "Опел Комбо" на стоп-линията и навлизане в кръстовището), "Опел Астра" се намирал на 13, 3 метра от мястото на удара и водачката нямала време за реакция.

При първоначалното разглеждане на делото пред първоинстанционния съд е била назначена тройна автотехническа експертиза, надлежно приобщена в производството и по НОХД № 1050/20 г. на БОС. Вещите лица са дали заключение, че скоростта на лекия автомобил "Опел Астра" към момента на удара е била 64, 7 км/ч. Тази скорост на движение приемат за автомобила и преди ПТП, поради липсата на спирачни следи. Скоростта на лекия автомобил "Опел Комбо" преди ПТП-то е била 15, 8 км/ч. Опасната зона за спиране на лекия автомобил "Опел Астра" за определената скорост била около 44 метра, а за лекия автомобил "Опел Комбо" – около 7 метра. В момента на навлизане на "Опел Комбо" в лентата за движение на автомобила на П., автомобилът "Опел Астра" е бил на около 30 м. от мястото на удара. При потеглянето си автомобилът "Опел Комбо" е навлязъл в кръстовището в опасната зона на лекия автомобил "Опел Астра". Мястото на удара между двата автомобила било в лентата за движение на "Опел Астра" и на ниво от 2, 6 м. до 3, 5 м. вляво от дясната граница на лентата за движение на "Опел Астра". За "Опел Комбо" ударният процес бил при страничен удар, а за "Опел Астра" при челен удар.

След удара "Опел Комбо" продължил движението си при странично плъзгане с преминаване от движение напред в напречно триене. В резултат на ударната сила и в съответствие с теоремата за изменение на кинетичния момент той се обърнал върху дясната си странична повърхност, като при падането върху терена били оставени характерни протривни следи, разлив на мазна течност и разпръснати отломки от ударния процес. "Опел Астра" продължил движението си напред и наляво, спрямо предварителното си движение, което станало в резултат на удара и предприетите действия от водача за промяна на направлението на движение.

Времето за движение на "Опел Комбо" от мястото на пресичане на дясната граница на платното напречно до мястото на удара било 1, 66 секунди, съизмеримо с времето за реакция на П. и времето за задействане на кормилния механизъм, но не и с времето, необходимо тя да задейства ефективно спирачната система на своя автомобил. За времето на движение на "Опел Комбо" от мястото на пресичане на дясната граница до геометричното му разположение към мястото на удара, П. е нямала техническата възможност да предприеме действия за спиране, а само е предприела отклоняване на автомобила наляво.

Водачът на лекия автомобил "Опел Комбо" е имал техническата възможност да предотврати ПТП, като спре и пропусне автомобила "Опел Астра", и след преминаването му да предприеме пресичане на коридора му на движение. При конкретните условия на място и момент на навлизане на автомобила на подсъдимия в пътната й лента, П. е нямала техническа възможност да предотврати ПТП. Техническата причина за настъпване на произшествието била навлизането на л. а. "Опел Комбо" в зоната на кръстовището при наличие на знак "Стоп" и движещ се автомобил по пътя с предимство.

Вещите лица в експертизата са приели маса на автомобил "Опел Комбо" 1260 кг. и пълна маса (заедно с пътника) 1365кг. В отразяване на данните в табличен вид за същия автомобил е посочена обща маса 1470 кг. При разпита на вещите лица в съдебно следствие е посочено, че изчисленията са извършени при заложена обща маса на този автомобил 1470 кг., включваща собствената маса на автомобила 1365 кг. плюс пътниците и багажа. Посочената в началото на експертизата маса 1260кг. била неточна, поради това коригирана на стр. 12 и нетната маса на автомобила била 1365 кг. Посочили са, че показател за направленията на скоростите преди и след удара са деформациите, обективните находки и следите след удара.

Пред окръжния съд в. л. Е., извършила единичните експертизи в ДП и участвала в състава на тройната АТЕ от съдебното следствие обяснила, че различията между изчисленията на експертизите се дължат на различните задачи, поставени на експертите, както и на това, че тройната експертиза не е правила векторен анализ, какъвто е извършен в единичната. Не се касае до противоречия на заключенията, а до разлики в отговорите, поради поставените различни задачи.

В хода на съдебното следствие пред въззивната инстанция защитата представи писмени доказателства - становище на вносителя на автомобили от марката "Опел", че масата на процесния автомобил "Опел Комбо" в готовност за движение е 1365кг.; техническа справка от вносителя на марката, съобразно която максималният въртящ момент на процесния автомобил е 240 нютон-метра при 2300 оборота в минута. Тъй като в чл. 2, т. 4 от Регламент № 1230/2012 г. е дадено легално определение на "маса в готовност за движение" (масата на превозното средство с резервоара си за гориво, напълнено най-малко 90 % от капацитета, включително масата на водача, горивото и течностите, като превозното средство е с монтирано стандартно оборудване съгласно спецификацията на автомобила и всички останали принадлежности), а вещите лица в тройната АТЕ са извършили изчисленията при приет максимален въртящ момент от 130 нютон-метра при същите обороти и маса на автомобила 1470 кг, бе назначена допълнителна тройна АТЕ със задача вещите лица да отговорят на въпросите пред първоначалната тройна експертиза, вземайки предвид представените от защитата данни.

Видно от депозираното заключение, различия има в някои стойности – на приетите в първоначалното заключение скорости на движение и опасна зона за спиране на "Опел Астра". Според новите данни скоростта на движение на този автомобил е изчислена на 62 км/ч преди и по време на удара, със съответстваща опасна зона за спиране от 41 метра, а на "Опел Комбо" – около 16 км/ч и опасна зона за спиране около 7 метра. Тази скорост на "Опел Комбо" е могла да бъде достигната при ускорителен, закъснителен или равномерен ход на движение. Мястото на удара е обективен факт и не се променя независимо от представените доказателства. Съгласно анализа и извършеното динамично изследване вещите лица приемат за възможно водачът на този автомобил (подсъдимият) да е спрял преди да навлезе в лентата за движение на "Опел Астра". Ако това е било така, в момента на потеглянето от място на "Опел Комбо" и преди пресичане дясната граница на платното за движение, "Опел Астра" е бил на 29 метра от мястото на удара. Ако подсъдимият не е спирал преди да навлезе в лентата на "Опел Астра", в момента на навлизане на автомобила му напречно в дясната пътна лента, "Опел Астра" е бил на 18 метра от мястото на удара. И в двата случая е налице навлизане на "Опел Комбо" в опасната зона за спиране на "Опел Астра". В случай, че водачката на "Опел Астра" своевременно възприеме опасността, в момента на навлизане на другия автомобил напречно в дясната пътна лента и реагира чрез ефективно задействане на спирачната система, ударът е бил непредотвратим. Подсъдимият е имал техническа възможност да предотврати ПТП, като спре на стоп-линията, а след това на нивото на дясната граница на пътната лента по пътя с предимство и изчака преминаването на "Опел Астра". Водачката на последния автомобил е нямала техническа възможност да предотврати ПТП при конкретните условия на скорост на движение спрямо момента на навлизане на другия автомобил в лентата й за движение. Техническата причина за възникване на произшествието е навлизането на автомобила на подсъдимия в зоната на кръстовището без да пропусне движещия се по пътя с предимство "Опел Астра".

При разпита в съдебно заседание след прочитане на заключението, вещите лица поясниха, че представените нови данни не променят същността на основната първоначална тройна експертиза, няма принципни различия, тъй като промяната в скоростите на движение е в рамките на физичната грешка. Не са коментирали в повторното заключение въпросите, при които няма абсолютно никаква промяна от предходното заключение, за да избегнат излишни повторения. Нито един от изводите на първоначалната експертиза не търпи промяна в заключението на допълнителната.

На въпроси на подсъдимия в. л. проф. К. обясни какво представлява коефициент "К" и, че формулата за изчисление на реалното ускорение няма никакво значение за изводите на експертизата, посочена е за прецизност и убеждаване в компетентността на вещите лица. Обясни и, че само от деформациите на автомобилите не може да се определи положението им

преди удара. Обясни на подсъдимия и защо не може да е използвал пълната мощност на автомобила при потегляне, дори и да е потеглил с "пробоксуване" на колелата, и защо ако се приеме ускорението, което претендира той, това е в негов ущърб, тъй като водачката на "Опел Астра" ще има още по-малки възможности да предотврати ПТП.

Описаната фактическа обстановка се установява по категоричен начин от събраните писмени (протокол за оглед на местопроизшествие със скица и фотоалбум; протокол за допълнителен оглед на местопроизшествие с фотоалбум; медицински документи на пострадалата Б., свидетелката В. вЦ. и св. Т. П.; препис – извлечение от Акт за смърт и Удостоверение за наследници на пострадалата; документи относно застраховка, регистрация и техническо състояние на "Опел Комбо"; справка за нарушител; справка за съдимост), гласни (показанията на свидетелките Ц., С., П., св. К., обясненията на подсъдимия) и веществени доказателства и доказателствени средства, извършените експертизи (съдебномедицински, единична и допълнителна, тройна и допълнителна автотехнически експертизи).

Правилно е дадена вяра на свидетелките Ц., С. и П.. Между техните показания няма значими противоречия, взаимно допълват спомени и възприятия за случилото се, показанията им са логични и последователни, няма данни за предубеденост или заинтересованост. Данните, които те излагат за внезапната поява на автомобила на подсъдимия и механизма на произшествието, се подкрепят от протоколите за оглед, автотехническите и медицински експертизи. Няма причина за съмнение в достоверността и на св.

К.. Показанията му пред съда се допълват от приобщените му от досъдебното производство, кореспондират с показанията на посочените свидетелки и допринасят за изясняване механизма на произшествието. Споделените сведения за местопроизшествието, местоположението на автомобилите и състоянието на пътниците кореспондират със съдържанието на огледните протоколи, фотоалбумите, медицинските и автотехнически експертизи.

Вещите лица по тройната и допълнителна АТЕ допускат и приемат за възможен механизма на настъпване на ПТП, описан от подсъдимия – да е спрял преди дясната граница на платното за движение ( не на стоп-линията) и да е потеглил от място, поради което въззивната инстанция приема за достоверни обясненията му в тази част. Относно твърдяното от него възприятие и убеждение, че автомобилът на пострадалите бил далеч и той бил убеден в безопасността на намислената и предприета маневра, показанията му се опровергават от посочените свидетелки за внезапната и близка поява на странично движещият се автомобил. Няма и никакви доказателства за изгасване и спиране на автомобила в кръстовището принудително. Напротив, вещите лица са обосновали извод, че ударът между автомобилите е настъпил в процес на движение на всеки от тях.

Правилно окръжният съд е кредитирал изцяло съдебномедицинските експертизи. Заключенията се основават на обективно установените увреждания на пострадалите лица, описани от медицинската документация на всеки от тях, потвърдени и от свидетелските им показания. Експертизите посочват вида и класификацията на уврежданията, механизма на получаването им, пряката връзка с произшествието, причината за смъртта на

Б..

Основателно е предпочетено заключението на тройната автотехническа експертиза пред единичната и допълнителна такава. Най-напред, самото в. л. Е., извършила единичните и участваща в състава на тройната и допълнителна експертизи, е заявила пред първоинстанционния съд, че различията между заключенията се дължат на поставени различни задачи, не се касае за противоречиви изводи. На следващо место, в състава на тройната и допълнителна експертизи участват две хабилитирани в. л. – професор К. и доцент У., които принципно притежават по-задълбочени теоретични и практически знания по материята, като автори на многобройни научни трудове и дългогодишни експерти. Вещите лица подробно са аргументирали изводите за скоростта на движение на леките автомобили, мястото на удара, отстоянието на автомобилите до мястото на удара в момента на навлизане на автомобила на подсъдимия в кръстовището, причините за преобръщането му. Съобразени са всички налични доказателствени източници, разгледани са всички възможни варианти на поведение на подсъдимия Л., включително в допълнителната тройна експертиза пред настоящата инстанция са съобразени представените от защитата данни за теглото и максималния въртящ момент на неговия автомобил, като е обоснован извод, че съобразените нови и различни данни не водят до принципни различия в изводите на експертите. Заключенията на основната и допълнителна тройни експертизи са подробно и научно обосновани, изводите са потвърдени от всички вещи лица пред съда, дадени са обстойни разяснения по изводите и отговори на въпроси на защитника и подсъдимия. Посочените в обстоятелствената част на настоящото решение данни за скорост на движение, опасна зона за спиране, разстояния и т. н. са съобразени със заключението на допълнителната тройна АТЕ, в което са отчетени представените данни от вносителя на марката "Опел" за тегло и технически характеристики на автомобила на подсъдимия и е съобразено определението за "маса в готовност за движение", според посочения Регламент, който има пряко приложение.

Обосновано окръжният съд е приел за най-вероятен механизма за настъпване на ПТП, при който подсъдимият е спрял не на стоп-линията, а на дясната граница на платното за движение по пътя с предимство, поради което е станал опасност за движението на св. П. и е бил възприет от нея за такава при пресичането на тази граница и навлизането в лентата й за движение. Този вариант е приет за най-вероятен и от вещите лица от тройната и допълнителна АТЕ, обоснован с липсата на спирачни следи, реакцията на водачката със завиване наляво, изчисленията за разстоянието от дясната граница на лентата за движение на пострадалите до мястото на удара, времето за изминаването му от "Опел Комбо", неограничената видимост на кръстовището за водачката и въпреки това внезапното възприемане и реакция на възникналата опасност за движението й. Този механизъм кореспондира и с обясненията на подсъдимия (въпреки твърдението му, че спирането е осъществено на стоп-линията, което инстанциите не възприемат по посочени причини) и се приема от въззивната инстанция.

При така правилно установените факти, първоинстанционният съд е достигнал и до правилен правен извод, че с поведението си подсъдимият Л. е осъществил от обективна и субективна страна престъпния състав на чл. 343, ал. 3, б. "б", вр. ал. 4, вр. ал. 1, б. "в", вр. чл. 342, ал. 1 от НК, защото на посочената дата и място при управление на моторно превозно средство – лек автомобил, нарушил правилата за движение, регламентирани в чл. 6, т. 1 и чл. 50, ал. 1 от Закона за движение по пътищата. Като участник в движението той не съобразил своето поведение с пътен знак Б2, който съгласно чл. 46, ал. 2 от ППЗДвП задължава водачите на ППС да спрат на "стоп-линията", очертана с пътна маркировка, или ако няма такава - на линията, на която е поставен знакът, а преди да потеглят отново – да пропуснат пътните превозни средства, които имат предимство. Л. не спрял на "стоп-линията", а я подминал и спрял едва на границата на пътното платно, по което се движел автомобила на пострадалите. След това, вместо да пропусне този автомобил, движещ се по пътя с предимство, той потеглил и навлязъл в кръстовището, пресичайки коридора за движение на пострадалите в опасната зона за спиране на автомобила им и това довело до настъпването на произшествието.

Към обективната страна на деянието са настъпилите в пряка и непосредствена причинна връзка общественоопасни последици - смъртта на Б. К. Б. и средна телесна повреда на Т. Н. П., изразяваща се в счупване напречните израстъци на 1 и 2 лумбални прешлени, довело до трайно затруднение движението на снагата за срок от около 2 месеца.

Въззивната инстанция също не намира основания да приеме възраженията на защитата, че за сблъсъка между автомобилите има вина св. Т. П., тъй като не се отказала от предимството си в момента, когато подс. Л. е демонстрирал ясно намерението си да навлезе в кръстовището. В случая, въпреки че не е спрял на стоп линията, подсъдимият е спрял на дясната граница на пътната лента на пострадалите и е станал опасност за движението след като е потеглил и пресякъл тази граница. Правилно съдът е посочил, че в конкретния случай късното възприемане на тази опасност от страна на П. не се дължи на нейно противоправно поведение като водач на МПС, а на противоправните действия на подсъдимия. Именно неизпълнението на неговото задължение да спре на "стоп-линията", с последващо спиране на границата на пътната й лента е отнело възможността на св. Т. П. да го възприеме като опасност за движението и да реагира своевременно. Не съществува такава реакция от нейна страна, която би предотвратила настъпването на ПТП при който и да е от възможните варианти за навлизане на подсъдимия в лентата й за движение, видно от заключенията на АТЕ. Скоростта, с която П. е управлявала автомобила си, не е била нито неразрешена, нито несъобразена. В посоката й на движение, към момента на произшествието, не е имало пътен знак, ограничаващ скоростта до 60 км/ч, както претендира защитата. Това е видно както от протокола за оглед, така и от разпита на вещите лица пред първоинстанционния съд при първоначалното разглеждане на делото, където в. л. Е. изрично е заявила, че такъв знак е имало за влизащите в града (посоката на П.) едва след кръстовището, както и за движещите се в обратната посока. Не е имало и налични опасности или условия на пътя, с които свидетелката да се съобрази, за да намали скоростта си предварително, а възникналата опасност от поведението на подсъдимия е била внезапна, в опасната зона за спиране и извън обективните й възможности за спасителна реакция. Правилно и обосновано окръжният съд е посочил, че постепенното намаляване на скоростта на автомобила на подсъдимия, включително и при преминаването на стоп-линията, й е попречило да разграничи времево преминаването на стоп-линията от навлизането в кръстовището като опасност за движението, респективно да възприеме по-рано опасността и да предприеме мерки за избягване на сблъсъка. Ето защо, както мотивират извода си и вещите лица, причината за късното възприемане на опасността се дължи единствено на поведението на подсъдимия. Единствено за него, при създадените от същия условия, са съществували обективни възможности да предотврати настъпването на фаталното произшествие. Имал е неограничена видимост към автомобила на пострадалите, видял го е своевременно и е бил длъжен да го пропусне да премине по пътя с предимство.

Не могат да бъдат споделени и претенциите на подсъдимия вината за смъртта на пострадалата Б. да бъде поделена с лекуващите лекари, които не са взели адекватни мерки за лечение при симптомите за мозъчен кръвоизлив, които тя няма как да не е проявила. Стремежът на Л. да посочи виновно поведение на всички възможни лица, освен на себе си, не намира основание и подкрепа в доказателствата по делото. От приложената медицинска документация и обобщаващото описание в епикризата (л. 88 ДП) е видно, че още от постъпването на пострадалата в болница, са й били извършени прегледи от хирург и кардиолог и назначени съответни изследвания. Поради влошаване на състоянието й два дни след произшествието, е била преведена в ОАИЛ, консултирана с интензивист и неврохирург, като е била извършена компютърна томография на мозъка и констатирана хеморагия във вентрикулна система. На 22.07.2017 г. е проведена и консултация с републикански консултант по неврохирургия, който е отчел, че не се налага неврохирургично оперативно лечение при състоянието на пострадалата. Посоченото показва, че състоянието на мозъчен кръвоизлив не е било тайна за лекуващите лекари и не е оставено без реакция, така че и тези претенции на подсъдимия са голословни. Вещото лице по съдебномедицинската експертиза категорично е посочило получените увреждания на пострадалата от произшествието и пряката им причинна връзка със смъртта, така че никой освен подсъдимия няма отговорност за фаталните последици. Няма основание претенцията за съпричиняване на резултата и поради непоставен предпазен колан. Най-напред такова обстоятелство не може да се приеме от еднозначните свидетелски показания за поставени колани на всички пътуващи. Вещото лице съдебен лекар също не прави категоричен извод, че мозъчният кръвоизлив на починалата може да бъде получен единствено при непоставен колан. Експертът е обосновал възможност травмата да възникне и при поставен колан, от удар на главата във вратата, колоната.

Въззивната инстанция споделя становището на контролираната, че от субективна страна деянието е извършено от подсъдимия по непредпазливост, като се касае за престъпна самонадеяност. Л. предприел навлизане в кръстовището, тъй като преценил, че движещият се по път с предимство "Опел Астра" е далеч, приел е, че има техническа възможност да извърши безопасно маневрата ляв завой. При тези обстоятелства правилно съдът е приел, че той предвиждал абстрактната възможност, че навлизайки в кръстовището и пресичайки траекторията на автомобил, движещ се по пътя с предимство може да настъпи произшествие, но не е искал настъпване на общественоопасен резултат. У него е била налице субективна увереност, че такива последици няма да настъпят, която обаче е била погрешно формирана въз основа на неправилната му субективна преценка за разстоянието между двата автомобила, за скоростта на автомобила, движещ се с предимство, за ускорението и възможностите на неговия автомобил, включително и собствените му възможности на водач, да извърши безопасно и своевременно намислената маневра, за ускорението му и за скоростта, с която подсъдимият е в състояние да го управлява. Сблъсъкът между автомобилите обективира погрешната му преценка и самонадеяните действия, довели до съставомерния резултат. Ето защо и възражението за липса на виновно поведение е неоснователно.

При определяне вида и размера на наказанието е съобразено предвиденото за конкретното престъпление – от три до петнадесет години лишаване от свобода.

Обективно са отчетени смекчаващи отговорността на подсъдимия обстоятелства - необремененото съдебно минало, добрите му характеристични данни, желанието му да съдейства за разкриване на обективната истина, напредналата му възраст и влошеното му здравословно състояние, както и изминалия сравнително дълъг период на наказателното производство срещу него, не по негова вина.

Като отегчаващи отговорността на подсъдимия обстоятелства правилно са отчетени причинените от произшествието леки телесни повреди на св. Ц., които не са съставомерни.

Негативна характеристика като водач дават и налаганите му наказания с

фиш за извършени нарушения на ЗДвП, за периода 2015-2017 г.

При тези данни е направена преценка, че наказанието следва да се определи по реда на чл. 55, ал. 1 от НК, поради наличието на многобройни смекчаващи отговорността на подсъдимия обстоятелства, които правят и найлекото предвидено наказание от три години лишаване от свобода несъразмерно тежко за извършеното. Въззивният съд споделя това решение. Поради липса на съответен протест или жалба, то не може и да бъде променено в ущърб на подсъдимия. Определеният конкретен размер на наказанието от една година и десет месеца лишаване от свобода е съответен на деянието, личността на подсъдимия и правилата за определяне на наказанието, ще спомогне в пълна степен за постигане на целите по чл. 36 от НК.

Правилно е и решението изпълнението на това наказание да бъде отложено по реда на чл. 66 от НК за изпитателен срок от три години. Данните за личността на подсъдимия и неговата възраст позволяват да се направи извод, че за поправянето му и постигане останалите цели на наказанието не е необходимо той да бъде изолиран от обществото в местата за лишаване от свобода.

Въззивната инстанция намира за неоснователна претенцията на защитника и подсъдимия да бъде изменена присъдата в частта, с която е приложен чл. 343г от НК и той е лишен от правото да управлява МПС за срок от четири години. Няма спор, че това е допустимо, с оглед разпоредбата на чл. 55, ал. 3 от НК. Въззивният състав приема, че управлението на автомобил е необходимо за подсъдимия, но неговите нужди не следва да бъдат поставяни над нуждата на обществото по пътищата за движение да бъдат допускани водачи, които с поведението си не застрашават останалите участници в движението. От произшествието са пострадали трима души, увредени са два автомобила, поведението му е било самонадеяно и безотговорно, поради което е необходимо той да бъде лишен от претендираното право, за да осъзнае и коригира действията си на водач на МПС.

Предвид признаването на подсъдимия за виновен, правилно е приложен чл. 189, ал. 3 НПК, като в негова тежест са възложени направените по делото разноски. На същото основание подсъдимият следва да бъде осъден да заплати и разноските за извършената пред настоящата инстанция допълнителна тройна експертиза в размер на 1521 лв.

По гореизложените съображения, въззивната инстанция намира атакуваната присъда за обоснована и законосъобразна във всичките й части, а въззивната жалба с претенция за отмяна или изменение на съдебния акт за неоснователна, поради което и на основание чл. 338 вр. чл. 334, т. 6 от НПК, Бургаският апелативен съд

РЕШИ:

ПОТВЪРЖДАВА присъда № 115/03.06.2021 г., постановена по НОХД № 1050/2020 г. по описа на Бургаския окръжен съд.

ОСЪЖДА ИВ. Д. Л., ЕГН \*\*\*\*\*\*\*\*\*\* да заплати по сметка на Апелативен съд – Бургас сумата от 1521 лв. (хиляда петстотин двадесет и един лева).

Решението подлежи на касационно обжалване и протестиране пред Върховния касационен съд на Република България в петнадесетдневен срок от съобщаването му на страните.

Председател: \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

Членове:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_