

ВАРНЕНСКИ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ
„ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР“
ЮРИДИЧЕСКИ ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА „НАКАЗАТЕЛНОПРАВНИ НАУКИ“

ДАНИЕЛ МИЛЕНОВ ИЛИЕВ

ПРЕСТЪПНО УПРАВЛЕНИЕ НА МПС
В ХИПОТЕЗИТЕ НА ЧЛ. 343В
ОТ НАКАЗАТЕЛНИЯ КОДЕКС

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертационен труд
за присъждане на образователна и научна степен „доктор“,
професионално направление 3.6. „Право“,
докторска програма „Наказателно право“

Научен ръководител:
проф. д.ю.н. Лазар Груев

Варна
2023 г.

ВАРНЕНСКИ СВОБОДЕН УНИВЕРСИТЕТ
„ЧЕРНОРИЗЕЦ ХРАБЪР“
ЮРИДИЧЕСКИ ФАКУЛТЕТ
КАТЕДРА „НАКАЗАТЕЛНОПРАВНИ НАУКИ“

ДАНИЕЛ МИЛЕНОВ ИЛИЕВ

ПРЕСТЪПНО УПРАВЛЕНИЕ НА МПС
В ХИПОТЕЗИТЕ НА ЧЛ. 343В
ОТ НАКАЗАТЕЛНИЯ КОДЕКС

АВТОРЕФЕРАТ

на дисертационен труд
за присъждане на образователна и научна степен „доктор“,
професионално направление 3.6. „Право“,
докторска програма „Наказателно право“

Научен ръководител:
проф. д.ю.н. Лазар Груев

Рецензенти:
доц. д-р Юлиана Матеева
проф. д-р Добринка Чанкова

Варна
2023 г.

Дисертацията се състои от увод, три глави, съдържащи десет параграфа, заключение, списък с използвана литература и приложения. Общият обем на работата е 274 страници, от които основният текст е 260 страници; списък на литературните източници – 7 страници, съдържащи 83 заглавия на български, руски и английски език, увод на английски език – 3 страници и увод на руски език – 4 страници, изводи и предложения. Направени са общо 265 бележки под линия. Съдържанието на всяка от главите е разпределено в отделни параграфи, като в края на всяка глава са направени изводи.

Авторът на дисертационния труд е докторант в задочна форма на обучение в катедра “Наказателноправни науки“ при Юридическия факултет на ВСУ „Черноризец Храбър“.

Дисертационният труд е обсъден и насочен за защита пред научното жури от катедра „Наказателноправни науки“ при Юридическия факултет на ВСУ "Черноризец Храбър".

Защитата на дисертационния труд пред научното жури ще се състои на 28.11.2023 г. от 10:00 ч. в заседателната зала на ВСУ „Черноризец Храбър“. Материалите за защитата са на разположение в катедра „Наказателноправни науки“ при Юридическия факултет на ВСУ „Черноризец Храбър“, както и на сайта на университета.

I. ОБЩА ХАРАКТЕРИСТИКА НА РАБОТАТА

1. Актуалност на темата

Настоящото изследване е посветено на правната природа на престъпното управление на моторно превозно средство (МПС) по българското наказателно право в хипотезите на чл. 343в от Наказателния кодекс (НК). Тези престъпни посегателства са класически (типични, същински) транспортни престъпления. Те са ситуирани в Глава XI, Раздел II от Особената част на НК, озаглавена „Престъпления против транспорта и съобщенията“. Разглеждането им от гледна точка на правната теория е част от курсовете по наказателно право, където в най-общ план се изучава тяхната правна същност – обект, обективна страна, субект и субективна страна.

Изследователският интерес към наказателноправната защита на този вид престъпления по транспорта е предизвикан и обусловен от няколко причини. На първо място, хората ежедневно използват транспортни средства за придвижване по суша, въздух и вода, като няма да е преувеличено да се каже, че политическият, икономическият и културният живот не само в България, но и в света е немислим без използването на транспортни средства.

На второ място, интересът към разглеждана проблематика се определя и от отсъствието на самостоятелно и цялостно научно изследване на престъпленията по чл. 343в НК, засягащи транспортната безопасност в съвременните условия. Прегледът на българската наказателноправна литература показва, че само отделни състави на транспортните престъпления от Глава XI, Раздел II са били обект на изследване. Така през миналия век по проблемите, свързани с транспортните престъпления в общ план, са работили автори като В. Бузов, Д. Михайлов, Ив. Филчев и други. Публикации по конкретни проблеми на престъпленията, свързани с транспортната дейност, са правили и Р. Владимирова, К. Лютова, Кр. Кръстев, Д. Попов, Ал. Рубчев и др.

В учебната литература по наказателно право също са анализирани отделни видове транспортни престъпления при действието на различни наказателни закони. Срещат се статии по отделни въпроси в периодичен печат, а също така и монографията

на Ралица Костадинова „Транспортни престъпления“ и един сборник, който обобщава съдебната практика по транспортните престъпления.

Макар и задълбочени, тези публикации и трудове не са изследвали и анализирали същността на престъпните деяния по чл. 343в НК, респективно тяхното съпоставяне помежду им, както и отграничаването им от административните нарушения по Закона за движение по пътищата и други правонарушения в областта на транспорта. При все това, следва да се посочи, че извън обсега на тези научни публикации и трудове е останала разпоредбата на чл. 343в, ал. 3 НК, която е приета сравнително скоро – с ДВ, бр. 95 от 29 ноември 2016 г.

Въпреки този пропуск в правната ни книжнина в съдебната практиката тези престъпни състави имат ежедневно приложение. Доказателство за това е наличието на съдебна практика по различните проблеми, свързани с този вид престъпления, която не е само на Върховния касационен съд (ВКС), но и на първоинстанционните и въззивните съдилища. Тези актове, касателно правилното и точно квалифициране на деянието под съответната хипотеза на чл. 343в НК, невинаги достигат до касационно обжалване, с оглед ограниченията и селективността при допускането на въззивни решения до касационна проверка, съобразно правилото на чл. 346, т. 1 – 4 НПК. Така към настоящия момент в наказателноправната ни литература липсва цялостно изследване на същността на посегателствата по транспорта по чл. 343в НК.

На трето място, в съдебната практика се наблюдават затруднения относно правилното квалифициране на конкретно извършеното деяние под съответната хипотеза на чл. 343в НК, което произтича от неразбирането на термини като „съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство“, „неправоспособност“, „лишаване от правоуправление“ и др., за които липсва легална дефиниция както в Наказателния кодекс, така и в специалния закон (ЗДвП).

Възникналите и задълбочаващи се проблеми във връзка с нееднаквото тълкуване и прилагане на материалния закон (чл. 343в НК) обуславя необходимостта от по-задълбочено изследване на

тези престъпни деяния, както и актуалността на едно по-широко като предмет научно съчинение.

2. Степен на разработката на темата на изследването

Въпросът за престъпното управление на моторно превозно средство е представен въз основа на задълбочен преглед на българската, руската и западната литература. В областта на транспортните престъпления са посветени трудовете на: В. Бузов, Д. Михайлов, Ив. Филчев, Р. Владимиров, К. Лютов, Кр. Кръстев, Д. Попов, Ал. Рубчев, Иван Филчев, Фр. Лист, Ив. Хаджийски, Ив. Ненов, В. Петров, А. Гиргинов, Р. Костадинова, Ралица Илкова, Е. Коцева-Владиминова, Г. Петрова, Л. Беров, Е. Йочев, С. Бобчев, Д. Йовев, Атанас Тодоров, Д. Симеонов, Ралица Йорданова, И. А. Коробеев, И. Н. Исаев, Е. В. Кичигина, И. В. Жулев, Лазар Груев и други.

Като основна теоретична база на изследването относно възникването и историческото развитие на транспортните престъпления у нас са използвани трудовете на Ралица Костадинова „Транспортни престъпления“, Димитър Михайлов „Проблеми на наказателното право. Особена част“ и „Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние“, В. Бузов „Престъпления по транспортна“ и „Престъпни пътнотранспортни произшествия“, Иван Филчев „Наказателна отговорност за престъпленията по автотранспорта“ и „Престъпления по транспорта“, Е. Йочев „100 г. от приемането на първия български наказателен закон“ и други.

По въпроса, свързан с обекта на автотранспортните престъпления, се занимават такива учени като: Антон Гиргинов, Александър Стойнов, Р. Владимиров, К. Христова, Н. Стефанов, Лазар Груев, Ралица Илкова, Е. В. Кичигина, Димитър Михайлов, Иван Ненов, Р. Петков, Ралица Костадинова и др.

По проблема за обективната страна на автотранспортните престъпления и бланкетния характер на особените наказателноправни разпоредби от Глава XI, Раздел II на НК, в наказателноправната доктрина са писали: Б. Куринов, Лазар Груев, Р. Ташев, Александър Стойнов, Ралица Илкова, Румен Владимиров, Димитър Михайлов, К. Лютов, В. Бузов, А. Гиргинов и др.

Принос в областта на изследване на субекта и субективната страна на автотранспортните престъпления имат Н. Долапчиев,

Иван Ненов, Ралица Костадинова, Димитър Михайлов, Н. Манчев, В. Вучков и др.

3. Обект и предмет на изследването

Обект на дисертационното изследване са обективните и субективни признаци на деянията, които са описани в трите алинеи на чл. 343в НК.

Предмет на изследването е обективното българско наказателно право, както разпоредбите от Закона за движение по пътищата (ЗДвП), които са пряко свързани с придобиването, респ. отнемането на свидетелството за управление на моторно превозно средство на водачите на моторни превозни средства, съответно с онази част от нормативната уредба, която предвижда санкциониране на дееца по административен ред, което впоследствие обуславя обективната и субективна съставомерност на деянията по чл. 343в НК.

В съчинението са изследвани отделните релации в административноправната и наказателноправната уредба, за да се разкрие същността на деянията по цитирания по-горе нормативен текст от Наказателния кодекс, неговото приложно поле и особености. Също така в изложението са коментирани различните теории и схващания по отделните проблеми, които са свързани с квалификацията на извършеното от водача на моторното превозно средство деяние.

Това изследване не може да обхване всички въпроси на публичното право, свързани с престъпното управление на моторно превозно средство или такива, които биха могли да възникнат в хода на една научна дискусия, или разрешаването на практически казус. Предметът на изследването включва наличните правни теории, тяхното коментиране и полемизиране с тях. На местата, където липсват изследвания, авторът е предложил свое схващане и интерпретация – това в определени аспекти цели и пораждането на дискусия по въпроси, които дори да изглеждат класически, не са коментирани по-задълбочено в правната теория.

С оглед на казаното дотук, че предмет на изследването е обективното българско наказателно и административно право, то предмет на изследване са:

- Правната същност на посегателствата по транспорта по чл. 343в НК.

- Особеностите на обекта и обективната страна на транспортните престъпления по чл. 343в НК по българското наказателно право;
- Особеностите на субекта и субективната страна на транспортните престъпления по чл. 343в НК по българското наказателно право;
- Отношението между отделните престъпни състави криминализирани в разпоредбата на чл. 343в НК;
- Съотношението между наказателната и административнонаказателната отговорност в случаите на извършено престъпление по чл. 343в НК.

4. Цел и задачи на изследването

Целите, които си поставя настоящото изследване са следните:

- Проследяването на историческото развитие на престъпленията по чл. 343в НК;
- Изясняването на обективните и субективните признаци, включени в състава на престъпленията по чл. 343в НК;
- Съпоставянето и отграничаването на деянията по чл. 343в НК едно от друго, както и разглеждане на проблемите, възникнали в съдебната практика, без да имат изрична уредба в позитивното ни право;
- Разглеждането на различни материалноправни проблеми, които възникват в практиката във връзка с правилното субсумиране на конкретните простъпки под хипотезиса на чл. 343в НК и тяхното преодоляване, с оглед утвърждаване на еднопосочна съдебна практика и еднакво прилагане на закона.

Трудът има задача да изясни ролята на юридическите науки и в частност на наказателното право в противодействието на този вид престъпна дейност чрез изследване и детайлен анализ на признаците досежно обективната и субективната страна, обекта и субекта на престъпното управление на моторно превозно средство, очертани в диспозицията на чл. 343в, ал. 1 – 3 НК.

5. Методологични основи на изследването

В дисертационния труд са използвани няколко научни метода на изследване за постигане на поставената цел и решаване на научноизследователските задачи.

С *правно-догматичния метод* се цели да бъде анализирана действащата законова уредба по отношение на престъпленията по чл. 343в НК.

С *историческия метод* се проследява възникването на този вид престъпления по транспорта и тяхното развитие, което в крайна сметка е довело до сегашното състояние на правната регламентация и правната фигура като цяло.

Със *сравнителноправния метод* се цели не само показването на регламентацията в други правни системи, но и намирането на общите и различните моменти в тях по отношение на разглеждания институт. Това спомага, за да бъдат разбрани възгледите на различните законодатели към изследваните престъпления. Разглеждането на проблема от тази гледна точка изяснява не само състоянието на действащата правната уредба, но и на практиката (практическите разрешения и конструкции) по отношение на престъпното управление на моторно превозно средство. Направен е критичен анализ на наличната съдебна практика по отношение разглежданата дейтелност. На съответните места неизбежно е разгледана съдебната практика при близки и сходни правонарушения. Изследвани са становищата в българската правна литература по поставените проблеми, както и трудовете на чуждестранни автори.

Чрез прилагането на посочените научни методи се постига комплексно и последователно изследване на проблема като цяло, на поставените задачи и се създава възможност за осъществяване на поставената цел.

6. Научна новост на дисертационното изследване

До момента, у нас разглежданата тема не е била предмет на комплексно монографично изследване. За първи път в България се изследва правната същност на престъпните посегателства по чл. 343в НК – техния обект, обективна страна, субект и субективна страна. Последователно са разгледани и анализирани трите състава включени в нормата на чл. 343в НК, всеки от които със своите собствени специфики. В тази връзка за пръв път на вниманието на читателя е представено легално определение за понятията „съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство“ и „неправоспособност“, които са изведени по

тълкувателен път от действащата нормативна уредба и са съобразени със съдебната практика.

За първи път у нас се разглежда и въпросът за съставомерността на деянието по чл. 343в, ал. 3 НК, както и отграничаването му от практически идентичното нему административно нарушение по чл. 177, ал. 1, т. 2 ЗДвП.

Разглеждат се пътищата за усъвършенстване на нормативната уредба, която касае транспортните престъпления по чл. 343в НК, като са направени и конкретни предложения *de lege ferenda*, като чрез тях според автора ще бъдат постигнати няколко положителни ефекта: ще се усъвършенства нормативната уредба; ще се преодолее противоречивата съдебна практика във връзка с нееднаквото тълкуване и прилагане материалния закон; ще се разтоварят разследващите органи от случаи, които не разкриват типичната за престъпленията обществена опасност. Това ще позволи ресурсът на наказателното право да бъде използван *ultima ratio* – като последна възможност за реакция от страна на държавата при извършени тежки правонарушения, които се отличават с висока степен на обществена опасност и оправдават използването на наказателна репресия.

7. Теоретичното и практическото значение на резултатите от изследването

Теоретичната и практическата значимост на дисертационното изследване се определя от общата му насоченост към систематизация и теоретично обобщение на правната характеристика на престъпленията по чл. 343в НК, както и към усъвършенстване и повишаване ефективността на дейността по квалифициране на конкретно извършеното от водача деяния под съответната хипотеза на посочената норма от особената част на Наказателния кодекс от разследващите органи. Дисертационното изследване е подходящо както за университетското обучение на студентите по Наказателно право, а също така и за практикуващите юристи – съдии, прокурори, адвокати, разследващи полицаи и др.

II. ОБЕМ И СТРУКТУРА НА ДИСЕРТАЦИЯТА

Дисертацията се състои от увод, три глави, съдържащи десет параграфа, заключение, списък с използвана литература и

приложения. Общият обем на работата е 282 страници, от които основният текст е 268 страници; списък на литературните източници – 7 страници, съдържащи 89 заглавия на български, руски и английски език, увод на английски език – 3 страници и увод на руски език – 4 страници, изводи и предложения. Направени са общо 265 бележки под линия.

III. КРАТКО СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Първа глава – „Възникване и историческо развитие на транспортните престъпления по чл. 343в НК“

Глава първа от съчинението съдържа четири параграфа и е посветена на възникването и историческото развитие на транспортните престъпления по чл. 343в НК. Тук поетапно и последователно са разгледани и обсъдени въпросите за възникването и развитието на транспорта и транспортните престъпления. Изложението проследява наказателната политика на българската държава от древността до наши дни, като е изследван въпросът за социалната необходимост от криминализирането на подобен вид деяния в престъпления, и мотивите, с които законодателят ги е включил в системата на транспортните престъпления от особената част на НК.

В Глава първа от изложението е направен и сравнителноправния преглед на чуждото законодателство в областта на наказателното право, тъй като той спомага за по-доброто разбиране за генезиса на престъпленията по чл. 343в НК и тяхната уредба в чуждите правни системи, което допринася за по-доброто осмисляне на проблемите на нашата вътрешна правна регламентация.

В параграф първи – „Правна защита на престъпленията по транспорта в Древността и Средновековието“ се разглежда въпросът за възникване на транспортната дейност и неговата правна защита. Направеният исторически преглед сочи, че съвсем закономерно въздигането на отделните видове деяния в транспортни престъпления следва естествения ход на развитие на транспорта и зависи от вида на транспортните средства. Въпреки че транспортните средства са възникнали в древни времена,

транспортните престъпления, в т. ч. и тези по чл. 343в НК не са били познати по българските земи в Древен Рим и Средновековието. Проблемите свързани с опазване на човешкия живот и здраве и осъществяване на превенция на пътя, при осъществяване на тази дейност са станали актуални в един по-късен етап от развитието на човешката цивилизация. Достигналите до нас исторически сведения от онова време сочат, че транспортът по суша се е осъществявал основно с коне, магарета, волове и/или други впрегнати животни, а по вода – чрез плавателни съдове. Липсата на механични транспортни средства, представляващи източник на повишена опасност, през коментираните два периода не е налагало изграждането на система от правни норми (правила), в това число и наказателноправна защита. В онези времена под безопасност по транспорта се е имало предвид запазването на търговските взаимоотношения и свързаното с тях ползване на пътища за пренасянето на стоки. Единствената заплаха за транспортната сигурност били пиратите и разбойниците. Държавата полагала сериозни усилия в борбата срещу тях, тъй като техните посегателства били определяни като политически, а дейността им като форма на организирана престъпност.

В определени аспекти защита срещу посегателства по транспорта се давала чрез криминализирането на посегателства срещу елементи на транспорта – коне, волове, осли, коли и др. В тези случаи самото транспортно средство било възприемано от законодателя като движима вещ, която получавала наказателноправна закрила от кражба, грабеж, унищожаване и прочее. Във времена, в които използването на транспортни средства все още не е съпроводено с човешки жертви или опасност за живота или здравето, системата от наказателноправни норми все още не съдържа съответни норми за правна защита, респективно норми, установяващи правила за движение по пътищата, и такива изискващи превозните средства да се управляват от лица с призната по съответния законен ред правоспособност. Ето защо с категоричност може да се твърди, че видът и особеностите на транспортните средства предопределят характера на правната уредба и необходимостта от наказателноправна защита.

В параграф втори – „Историческо развитие на уредбата транспорта и транспортните престъпления в България след

Освобождението“ е направен кратък преглед на нормативната уредба след освобождението на България от турско робство, респективно приетите след този период закони в областта на наказателното право. Поставен е акцент и върху възникването на автомобилния транспорт в началото и ХХ век или т. нар. автомобилизация.

Проучването сочи, че след Руско-турската освободителна война от 1878 година в Княжество България настъпило развитие на обществото, икономиката и законодателството. Това оказало влияние и върху безопасността на транспорта, която се формирала като фактор в сферата на държавната политика. Започнали да функционират полицейски органи, които трябвало да охраняват железопътния транспорт от посегателства. Извършителите на тези деяния срещу пътната безопасност пък били наказвани от селско-общинските съдилища и мировите съдии. Създаден бил първият нормативен акт, в който били инкорпорирани деяния, застрашаващи транспортната безопасност – Устава за наказанията, които мировите съдии могат да налагат. По своята правна същност тези деянията били определяни като простъпки, т. е. нарушения с по-ниска степен на обществена опасност, които охраняват обществени отношения, свързани с транспортната безопасност.

По-късно, през 1889 год. бил приет Отоманският наказателен закон (ОНЗ). В него били въздигнати в престъпления и деяния, свързани с железопътния транспорт. Анализът на отделните нормативни актове, които са действали към изследвания исторически период, показва, че деяния, свързани с неправомерното управление на моторно превозно средство не са били обявени за престъпления. Това е съвсем разбираемо предвид факта, че към този момент за предвижване се използвал основно железопътен и коларски транспорт (т. нар. транспорт с жива сила). Следователно разбирането, че видът и интензитетът на правна защита на транспортната безопасност се обуславя от степента на развитие и особеностите на транспорта, има своите дълбоки корени. Това в крайна сметка значи, че на този етап от развитието на наказателното законодателство престъпното управление на моторно превозно средство все още не е познато.

През 1896 година бил приет първият Наказателния закон (НЗ), с който деянията срещу транспортната безопасност били

обособени като вид общоопасни престъпления (вж. чл. 405 – 412, Глава XXXII от НЗ от 1896 г. отг.) и като нарушения против личната безопасност и народното здраве. Като общоопасни престъпления били криминализирани следните деяния: а) повреждане на железница и нейните принадлежности, което създава опасност за живота или имота на някого; б) преместване или премахване на знак, даване на лъжовен и недаване на установен знак на железница; в) престъпно хвърляне на камъни и стрелба по влак в движение; г) излагане на опасност живота или имота на лица, намиращи се на железния път, от служител на железницата; д) повреждане на кораб, което поставя в опасност живота или имота на друго; е) разрушаване или повреждане на водно постройки; ж) преместване или премахване на знак, даване на лъжовен или недаване на знак, установен за безопасността на движение на корабите.

Прегледът на отделните състави показва, че са налице няколко тенденции. Първо, наблюдава се приемственост по отношение на действащия към този момент Отомански наказателен закон. Може дори да се каже, че съставите на престъпленията против железниците са в НЗ от 1896 година са формулирани по сходен начин при ползване на модела на т. нар. железопътно престъпление по ОНЗ. Второ, системата на транспортните престъпления показва, че те вече се третираат като общоопасни престъпления, подобно на разбирането на европейските страни към този момент. Тази тенденция се е запазила и в действащото наказателно законодателство. Трето, нарушаването на правилата за транспортна безопасност, при което се причинява смърт или се уврежда здравето на пострадалия вече се квалифицира като престъпление при непрофесионална непредпазливост. Четвърто, състоянието на транспортната система в България след освобождението на турско иго е предопределило особеностите на правното регулиране на транспортната безопасност и пределите на отговорността за нейното нарушаване в Наказателния закон от 1896 година. През този период за предвижване в пространството са се използвали основно железниците и корабите, поради което съвсем закономерно законът е криминализирал посегателства, свързани с безопасността на железопътния и водния транспорт. Ето защо в НЗ от 1896 год. липсват наказателноправни норми, регулиращи

обществените отношения, които са свързани с неправомерното управление на моторно превозно средство от неправооспособни водачи. Разпоредби, установяващи незаконосъобразно управление на превозно средство от лица непритежаващи необходимия комплекс от технически умения и знания, намерили отражение в нашето законодателство едва в началото на XX век, когато в България било поставено началото на автомобилния транспорт. Така състави на автотранспортни престъпления били уредени в извъннаказателното законодателство (ЗАТ), която тенденция продължава и в следващите периоди.

След 1948 година собствеността върху транспортните средства става държавна, което оказва своето влияние върху характера на правната защита на транспортната безопасност. Постепенно изпълнителното деяние на транспортното престъпление започва да се описва като „*нарушаване на правила по транспорта*“. Наказателноправната защита в НК от 1951 год. започва да обхваща някои нови и разнообразни видове транспорт – с камион, автобус и самолет. Същността на транспортните престъпления започва да се измества в посока защита на транспорта като вид отрасъл в социалистическото стопанство, а животът и здравето на хората се приема като допълнителен обект.

Деянията, с които се засяга транспортната безопасност, били формулирани като общоопасни. Те обхващали повреждането на транспортното средство и посегателства във връзка със знаците, свързани с транспортната безопасност. Би могло да се посочи, че през този период не съществува ясно изразена концепция на транспортните престъпления като отделна група посегателства в особената част на НК. Това обстоятелство е обусловило и липсата на самостоятелни състави, които да предвиждат наказателна отговорност за управление на моторно превозно средство от неправооспособни водачи.

Едва при изменението на НК от 1956 година се забелязва положителна промяна в концепцията на транспортните престъпления и началото на тяхното кодифициране. При действието посочения нормативен акт били запазени съставите на общоопасното увреждане на транспортно средство (чл. 320 НК от 1956 година отм.), като същевременно в новата Глава XIII на НК били криминализирани редица нови посегателства. С най-голямо

значение е криминализирането на управлението на моторно превозно средство от неправоспособни водачи в разпоредбата на чл. 337, буква „б“ НК. Тя обхваща случаите, при които се забранява такива превозни средства да се управляват от водачи, които не разполагат с необходимия комплекс от умения – от опасността автомобилите да бъдат управлявани от неправоспособни лица, чиято дейност в това отношение би съставлявала реална възможност за настъпване на обществено опасни последици.

Действащият към момента у нас Наказателен кодекс от 1968 год. прокарва съвременно разбиране за транспортните престъпления, като общественоопасни деяния, засягащи транспортната безопасност. Той обособява самостоятелен Раздел II в Глава XI, озаглавен „Престъпления по транспорта и съобщенията“, и създава правната основа на съвременната наказателноправна защита на транспортната безопасност. При неговото изучаване веднага прави впечатление, че престъпното управление на моторно превозно средство е отпаднало от Особената част на Наказателния кодекс от 1968 година, като едва през 1995 год. отново е въздигнато в престъпление.

След 1989 год. в наказателното законодателство устойчиво се проявяват консервативни тенденции. Извършени са фрагментарни, частични, непоследователни и повърхностни изменения на НК, колебливи по отношение на стратегическите концепции. Тези изменения в Наказателния кодекс са правени спорадично и без необходимата теоретична обосновка, поради което биха могли да търпят обоснова критика. Въпреки това някои от направените изменения и допълнения на Наказателния кодекс са успешни. В сферата на транспортните престъпления място отново намира управлението на моторно превозно средство, след като водачът е санкциониран по административен ред, като са разграничени две отделни хипотези – когато деецът извърши деянието без има съответното свидетелство за управление или когато е лишен от своите права по съдебен или административен ред (чл. 343в, ал. 1 и ал. 2 НК). Тоест, налага се изводът, че в първите години след 1989 г. законодателят отново е осъзнал необходимостта от санкционирането на този вид деяния по наказателен ред и съвсем закономерно е предприел съответните действия за тяхното криминализиране в особената част на

Наказателния кодекс, за да окажат те положителен ефект върху борбата и превенцията срещу транспортните произшествия.

При изменението на Наказателния кодекс през 2016 год. в разпоредбата на чл. 343в НК е добавена нова ал. 3, чрез която законодателят е криминализирал нова хипотеза на престъпно управление на моторно превозно средство.

В параграф трети – „Престъпленията по транспорта по чл. 343в НК в сравнителноправен аспект“ е поставен акцент върху това дали и как чуждите държави санкционират подобен вид. Направеният сравнителноправен преглед на чуждото законодателство позволява да се очертаят най-общо два модела на регламентация: първият обхваща държави, които криминализират този вид прояви в престъпления, а вторият такива, които въздигат тези правонарушения като административни нарушения и съответно санкционират извършителите им само административен ред.

Двата модела в уредбата на престъпното управление на моторно превозно средство, обект на изследване в настоящото изложение в чуждите правни системи, се намират в двете крайности касателно въпроса как следва да се реагира срещу този вид деяния. От една страна срещаме хипотези, при които всяка инцидентна проява на управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление или в срока на лишаване от правоуправление се въздига в престъпление, какъвто е случаят в Република Румъния например. От друга страна, виждаме законодателните решения, където такъв вид противоправни деяния се санкционират само и единствено по административен ред, както е например във Федерална Република Германия, Руската Федерация и др.

Ето защо с основание може да се твърди, че българската държава е успяла да намери необходимия баланс между наказателната и административнонаказателната отговорност, когато говорим престъпните посегателства, които са регламентирани в разпоредбата на чл. 343в, ал. 1 и ал. 2 НК. Ясно и недвусмислено е установено в закона съотношението на субсидиарност между наказателния и административнонаказателния закон. Това равновесие между двата вида отговорност, от една страна не допуска дирене на наказателна отговорност за всяко ненадейно

(несистемно) деяние, извършено от неправопособните и/или лишените от своите права водачи на МПС, а от друга, българската държава реагира адекватно срещу периодичното и/или системното им извършване. Чрез криминализирането на чл. 343в, ал. 1 и ал. 2 НК българският законодател е постъпил логично и обосновано. Това съответства на съвременните модели на транспортните престъпления в континенталната правна система, преди всичко като подвид на групата на общоопасните престъпления.

Не така стои въпросът обаче досежно деянието по чл. 343в, ал. 3 НК. Прегледът на законодателството различните държави позволява да се отпрати и критика към българския законодател по отношение на криминализирането на чл. 343в, ал. 3 НК – управлението на моторно превозно средство в срока на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство. Направеното проучване сочи, че няма държава в или извън Европейския съюз, както и държава извън Стария континент, която да обявява за престъпление по смисъла на НК подобен вид правонарушение. Българската държава е единствената, която инкорпорира в наказателното си законодателство такъв вид деяние.

Макар някои от направените изменения и допълнения на Наказателния кодекс да са успешни, то все пак пред последните години законът относително изостава от световната тенденция за намаляване на наказателната репресия. Това влияе отрицателно върху ефективността на наказателния закон. У нас законодателните изменения очертават обратна тенденция, която се забелязва например в: първо, преимуществено увеличаване на наказанията; второ, изключително рядко съзнателно декриминализиране на престъпни състави; трето, запазване на състави изцяло дублиращи признаците на правонарушения, наказвани също по административен ред без указания за разлика в степента на обществена опасност; четвърто, въздигане на практически идентични случаи в престъпления в самостоятелни алинеи на един и същи член, за които се предвиждат еднакви по вид санкции.

По своето естество наказателната отговорност е последното правно средство на държавата да въздържа отрицателните обществени явления, свързани с поведението на гражданите в нарушение на закона. Когато не се използва като последно, а като

едно от приоритетните средства, тя създава неуместна конкуренция между наказателната и административнонаказателната отговорност, респективно конкуренция между отделните състави, регулиращи еднотипни прояви в Наказателния кодекс, изправяйки правосъдието пред затруднения кой от конкретните състави е оправдано да се приложи в конкретни случаи. Това води и до разстройване на общественото разбиране за престъпно поведение, до изкривяване на обществените очаквания за използване на наказателната репресия и до недоверие в закона и правосъдието. Тези отрицателни обществени ефекти разколебават усещането за правна сигурност и справедливост, които са основни характеристики на правовата държава.

Изложеното дотук определя необходимостта за в бъдеще от приемане на концепция за наказателната политика на държавата в областта на контрола върху престъпленията по транспорта. Водеща насока в измененията на Наказателния кодекс в сферата на транспортните престъпления следва да бъде диференцирането на наказателната политика, което се изразява в запазване строгостта на наказателната репресия по отношение на тежките престъпления и в същото време – облекчаване на наказателната отговорност и реда за нейното осъществяване при леките престъпления. Декриминализирането на еднотипни деяния по транспорта, което ще създаде реална възможност да се оптимизира използването на наказателна репресия. Това ще позволи усилията и ресурсите на правоохранителните и правораздавателните органи да бъдат ефективно насочени към борбата с престъпленията против транспортната безопасност.

В параграф четвърти – „Изводи по Глава първа“ на кратко са синтезирани най-важни изводи от проучването във връзка с възникването и историческото развитие на престъплението по чл. 343в НК, съответно тяхната нормативна уредба в чуждото законодателство.

Втора глава – „Особености на обекта и обективната страна на транспортните престъпления по чл. 343в НК по българското наказателно право“

В Глава втора от дисертационния труд последователно са разгледани особеностите на обекта, изпълнителното деяние и другите елементи относно обективната страна на транспортните

престъпления по чл. 343в НК. Изведените твърдения са съпоставени със специфични положения в отделните състави на посоченото общоопасното престъпление по Раздел II на Глава XI от особената част на НК. Този подход има за цел да разкрие кои са типичните признаци на съставите на престъпното управление на моторно превозно средство и предполага използването на метода на логическата индукция. Този метод позволява да бъдат анализирани проблемите, свързани с отделните елементи от обективната страна на видовете транспортни престъпления по чл. 343в НК с оглед доказването на тези или за оборването на хипотези досежно наказателноправната защита на транспортната безопасност.

В първи параграф – „**За обекта на транспортните престъпления**“, се проследява виждането на различните автори за това що е обект на престъплението и какъв е неговият обхват при автотранспортните престъпления и в частност при деянията по чл. 343в НК. Изследването показва, че като част от системата на транспортните регламентирани в Глава XI, Раздел II от особената част на НК престъпното управление на моторно превозно средство най-общо може да се определи като вид деяние, с извършването на което могат да бъдат застрашени (поставени в опасност) личните и/или имуществените интереси на неопределен, широк кръг правни субекти. Затова с основание може да се посочи, че транспортните престъпления по чл. 343в НК са *общоопасни престъпления, които засягат правата и интересите на неограничен кръг правни субекти чрез поставяне в опасност на транспортната безопасност*. Техен родов обект са обществените отношения, свързани със състоянието на обща опасност, което е характерно за всички престъпления от посочения раздел. В настоящия случай общата опасност се обуславя от характера на *предмета на престъпното посегателство, а именно транспорта и неговите елементи и боравенето (управлението) с уредите на моторното превозно средство, което е източник на повишена опасност*. Обстоятелството, че може да възникне опасност за неограничен кръг участници в движението при неправилно използване на механичните транспортни средства, *оправдава систематичното място на престъпленията по чл. 343в НК в Глава XI от Особената част на Наказателния кодекс*.

Транспортните престъпления по чл. 343в НК са общественоопасни деяния, които застрашават транспортната

безопасност. Затова техен непосредствен обект са обществените отношения, които са свързани с безопасното движение, осъществявано по пътищата на страната с моторни превозни средства. Засягането им става, като деецът нарушава забраната да управлява моторно превозно средство, след като вече е извършил пътнотранспортно административно нарушение, за което е санкциониран по административен ред.

Инкриминираните деяния по чл. 343в НК засягат и обществените отношения, които осигуряват безопасността в сферата на някои видове механичен транспорт. Спецификата на тези престъпления произтича от факта, че транспортът е както полезна и изключително необходима за всяко общество дейност, така и източник на повишена опасност за живота, здравето и имуществото на гражданите. Като вземе предвид, че позитивноправната уредба в областта на транспорта непрекъснато търпи промени, а наказателното право следва да бъде стабилно, то в този случай основателно се възприема бланкетен подход за описване на диспозициите на престъпленията по чл. 343в НК. Не бива да се забравя и фактът, че деянията чл. 343в НК в крайна на сметка са транспортни правонарушения, които накърняват обществените отношения, свързани с транспортната безопасност в значително по-голяма степен от административните нарушения. Именно степента на обществената опасност на деянието и дееца е разграничителният критерий, който следва да се прилага от правораздавателните органи при отграничаването им от нарушенията по транспорта, посочени в Закона за движение по пътищата.

Във втори параграф – „За обективната страна на транспортните престъпления по чл. 343в НК“ е изяснено, че изпълнителното деяние на престъпленията по чл. 343в НК винаги се изразява в управление на моторно превозно средство. Съдебната практика отдавна е изяснила понятието „управление“, като е посочила, че то включва всички действия или бездействия с механизмите и приборите на превозното средство. Управлението на превозното средство обхваща цялостната дейност, която водачът извършва, както когато транспортното средство се намира в движение, така и когато то се намира в неподвижно състояние или предстои да бъде напуснато. Изразът „управление на моторно

превозно средство“ по смисъла, вложен в чл. 343в НК може се дефинира по следния начин: а) с оглед времето на осъществяване се касае за дейност, която се извършва по време на движение на превозното средство, преди и след него и; б) с оглед съдържанието: това е дейност, която се осъществява при пряк контакт с моторното превозно средство.

В хипотезата на чл. 343в, ал. 1 НК изпълнителното деяние на визираното престъпно посегателства се изразява в управление на моторно превозно средство в срока на изтърпяване на наложеното наказание лишаване от право да управлява МПС, при това след като деецът е санкциониран преди това за същото деяние по административен ред. По същество сме изправени пред хипотеза на нарушаване на конкретна забрана (да не се управлява превозното средство без съответните права), която деецът престъпва. При все това, срещу неговото поведение веднъж вече е последвала реакция от страна държавните органи, но въпреки това тя не е изиграла своята превъзпитателна и поправителна роля. Деянието може да се осъществи само чрез действие, т. е. единствено чрез активно поведение на водача по привеждане на автомобила в движение, като за съставомерността на деянието от обективна страна се изисква то да е извършено по време на управление на транспортното средство без настъпване на други общественоопасни последици. Следователно транспортното престъпление по чл. 343в, ал. 1 НК е всяко нарушаване на правилата за движение регламентирани в ЗДвП и ППЗДвП да не се управлява моторно превозно средство, след като водачът е лишен принудително от своите права. Изпълнителната дейност на дееца по чл. 343в, ал. 1 НК включва в себе си действия, обуславящи състав на административно нарушение в областта на безопасността по транспорта, а именно по чл. 150а ЗДвП. В този случай обаче, следва да се съблюдава законовото положение, според което производството по ЗАНН винаги се прекратява, когато във връзка с факта на нарушението е образувано наказателно производство. Единственото възможност обяснение за това е, че в разглеждания случай транспортното престъпление по чл. 343в, ал. 1 НК поглъща състава административното нарушение по транспорта.

В хипотезата на чл. 343в, ал. 2 НК изпълнителното деяние на престъплението е описано по различен начин („извърши такова

деяние“), но въпреки това то отново се изразява в управление на моторно превозно средство в едногодишен срок от наказването на дееца по административен ред. Накратко, налице е хипотезата на т. нар. „второ нарушение“, при която първото деяние се санкционира по административен ред (ЗДвП), а втората и еднотипна проява – по наказателен. Подобно на престъплението по чл. 343в, ал. 1 НК деянието по ал. 2-ра може да се осъществи само чрез действие, т. е. единствено чрез активно поведение на водача по привеждане на автомобила в движение, като за съставомерността на деянието от обективна страна се изисква то да е извършено по време на управление на транспортното средство без настъпване на други съставомерни последици. Ерго транспортното престъпление по чл. 343в, ал. 2 НК е всяко нарушаване на правилата за движение регламентирани в ЗДвП и ППЗДвП да не се управлява моторно превозно средство, след като е реализирана административнонаказателната отговорност на водача. Нормата на чл. 343в, ал. 2 НК също е бланкетна, като изпълнителната дейност на дееца включва в себе си действия, обуславящи състав на административно нарушение в областта на безопасността по транспорта, а именно по чл. 150 и чл. 150а ЗДвП. В този случай обаче, не е налице хипотезата на *non bis in idem*, тъй като за второто правонарушение авторът на престъплението не е санкциониран нито по административен, нито по наказателен ред.

Престъплението по чл. 343в, ал. 3 НК е криминализирано в Наказателния кодекс значително по-късно от деянията по ал. 1-ва и ал. 2-ра (през 2016 година). Изпълнителното деяние на визираното престъпно посегателство също се изразява в управление на моторно превозно средство. За да бъде съставомерно престъплението от обективна страна е достатъчно да бъдат установени три признака: **а)** че деецът управлява моторно превозно средство; **б)** че му е наложена принудителна административна мярка (ПAM) за временно отнемане на свидетелство за управление на МПС; **в)** и че управлението на превозното средство е осъществено в срока на тази мярка. Това показва, че престъпното посегателство по чл. 343в, ал. 3 НК е формално, т. е. „на просто извършване“, като за довършеността му не се изисква настъпването на друг съставомерен резултат. Самите принудителни административни мерки са изброени от законодателя изчерпателно в разпоредбата на чл. 171, т.

1, буква „а“ – „ж“ от Закона за движение по пътищата и се налагат с мотивирана заповед от ръководителите на службите за контрол по този закон съобразно тяхната компетентност или от оправомощени от тях длъжностни лица (чл. 172, ал. 1 ЗДВП).

Съставът на транспортното престъпление по чл. 343в, ал. 3 НК е изцяло идентичен със състава на административното нарушение по чл. 177, ал. 1, т. 2 ЗДВП, т. е. инкриминираното в особената част на НК деяние дублира административнонаказателната отговорност, което неминуемо води до нееднакво прилагане на закона и предпоставя субективна преценка на вида отговорност. Паралелното съществуване на административнонаказателната и наказателната отговорност за едно и също деяние създава предпоставки за нееднакво третиране на дееца при практически еднакви случаи, сиреч в единия случай деецът е нарушител, а в другия престъпник. Това противоречи на принципа на законоустановеност на престъплението и наказания, принципа на пропорционалността и оправданите правни очаквания. Освен това, отрицателна последица от това законодателно решение се явява и фактът, че в някои случаи административнонаказателната отговорност се явява по-тежка за извършителя от наказателната. Не бива да бъде подминаван с лекота и фактът, че осъществената от законодателя криминализация на управлението на моторно превозно средство, след като СУМПС на водача е отнето въз основа на наложена принудителна административна мярка, поставя предизвикателство за практикуващите юристи във връзка с принципа *non bis in idem* и неговото приложение.

В параграф трети – „Изводи по Глава втора“ на преден план са изведени най-важните съждения досежно обективната страна на престъпните деяния по чл. 343в НК.

Трета глава – „Особености на субекта и субективната страна на транспортните престъпления по чл. 343в НК по българското наказателно право“

Темата за субекта на транспортните престъпления по чл. 343в НК не е била обект на самостоятелно изследване в българската правна литература. Затова в Глава трета са разгледани спецификите на субекта, визирани в отделните състави на чл. 343в НК. Изложението си поставя за цел от една страна, да отговори на въпроса дали престъпното управление на моторно превозно

средство в трите отделни алинеи на цитираната по-горе особена наказателноправна норма се характеризира с общ субект на посегателството или деецът следва да притежава някои допълнителни особености, за да може да се търси наказателна отговорност от него и от друга, да се изясни тенденцията в правното регулиране на този въпрос.

В параграф първи – „Субект на транспортите престъпления по чл. 343в НК“ е направен анализ на плоскостта за субекта на престъплението и наказателноотговорното лице, в резултат на което авторът е достигнал до заключението, че доктрината не е единодушна във виждането за съотношението помежду им. Една част от авторите поставят относителен знак на равенство между тях, докато друга, считат, че те не синоними. Според настоящото изложение понятието „субект на престъплението“ следва да се разглежда в широк смисъл, т. е. кой по принцип би могъл да носи наказателна отговорност за извършено престъпление, а понятието „наказателноотговорност лице“, обратно, в тесен смисъл, като с него се обозначава конкретно физическо лице, което е достигнало предвидената в закона възраст и в състояние на вмняемост е извършило конкретно престъпление, било то от общ или от частен характер.

За да може да носи наказателна отговорност субектът на престъплението трябва да притежава три кумулативно дадени в разпоредбата на чл. 31, ал. 1 НК качества – да е физическо лице, да е достигнало определена възраст и да притежава нормална психика. Нашият Наказателен кодекс определя три възрастови групи – малолетни лица, за които се приема, че винаги са наказателнонеотговорни, тъй като не са достигнали онзи минимум на физическо, психическо, емоционално и духовно израстване, което да им позволи да съобразяват поведението си с изискванията на обществото, непълнолетни лица, които са наказателноотговорно, но само ако са могли да разбират свойството и значение на деянието и да ръководят постъпките и пълнолетни лица, за които съществува оборима законова презумпция, че всякога са наказателноотговорни. За да може един индивид да бъде субект на престъплението е необходимо да притежава и нормална психика. В закона това изискване е посочено с израза „в състояние на вмняемост“. Ето защо в разпоредбата на чл. 33, ал. 1 НК законодателят е

регламентирал критерии, от които правоприлагащите органи трябва да се ръководят при преценката дали субектът е извършил престъплението в състояние на вменяемост. Тази норма предвижда, че не може да отговаря наказателно лицето, което действа в състоянието на невменяемост – когато поради умствена недоразвитост или продължително или краткотрайно разстройство на съзнанието не е могло да разбира свойството и/или значението на извършеното или да ръководи постъпките си. По аргумент на противното (*per argumentum à contrariò*) вменяемостта следователно ще е налице, когато деецът притежава способността както да разбира свойството и значението на постъпките си, така и да ги ръководи.

Както теорията, така съдебната практика са утвърдили схващането, че транспортните престъпления по чл. 343в НК могат да бъдат извършени от всяко наказателноотговорно лице, което притежава или не притежава свидетелство за управление на моторно превозно средство и управлява моторно превозно средство, след като е санкционирано по административен ред. Затова е верен и изводът, че всяко от едно от деянията по чл. 343в НК се характеризира с особен субект, въпреки обстоятелството, че същият е очертан с местоимението „който“. Това разбиране произтича от факта, че в дадения случай, наред с базисните качества (физическо лице, възраст, вменяемост) в някои хипотези извършителят на деянието трябва да притежава и съответната правоспособност, а в други, липсата ѝ е основание за търсене на наказателна отговорност от деца.

В хипотезите на чл. 343в, ал. 1 и ал. 3 НК субект на престъплението може да бъде само и единствено правоспособен водач, т. е. такъв, който притежава валидно свидетелство за управление на моторно превозно, издадено от компетентен орган за съответната категория МПС, докато в случаите на чл. 343в, ал. 2 НК такъв може да бъде само неправоспособен водач или такъв, който не притежава съответно СУМПС.

В параграф втори – „За субективната страна на транспортните престъпления по чл. 343в НК“, се разглеждат въпросите за вината и изключващите я обстоятелства, чието правна регламентация се съдържат в разпоредбите на чл. 14-16а НК. Граматическото тълкуване на престъпните състави по чл. 343в НК

показва, че те съдържат признаци само досежно вината. Останалите субективни преживявания на дееца извън вината, които не са включени в конкретните състави на престъплението се преценяват на плоскостта на смекчаващи и отегчаващи отговорността обстоятелства при индивидуализация на наказанието. Инкриминираните посегателства от посочения вид могат да бъдат осъществени само при форма на вината пряк умисъл по смисъла на чл. 11, ал. 2 НК. И това е така, защото престъпното управление на моторно превозно средство, след като водачът е лишен от право да управлява такова (чл. 343в, ал. 1 НК), престъпното управление на моторно превозно средство, след като водачът е санкциониран за същото нарушение по административен ред (чл. 343в, ал. 2 НК) и престъпното управление на моторно превозно средство в срока на изтърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за правоуправление на водача (чл. 343в, ал. 3 НК) са формални престъпления, като в техните състави не са посочени указания досежно общественотоопасните последици и поради това са състави на просто извършване. В доктрината е утвърдено разбирането, че отсъствието на признаци относно престъпния резултат винаги означава, че съответното престъпление е формално. Тези престъпления са довършени само с осъществяване на самото изпълнително деяние и законът не предвижда други изменения в действителността, освен самото деяние. По тази причина с факта на самото управление на моторното превозно средство, след като деецът е санкциониран по административен ред, същият осъществява състава на съответното автотранспортно престъпление.

Съдържанието на умисъла при автотранспортните престъпления по чл. 343в НК се определя от спецификите на обективната страна на съответния престъпен състав. Извън обхвата на предметния умисъл остават признаците, свързани с възрастта, вмняемостта, наказуемостта, противоправността, както и обстоятелствата, които ги изключват.

Според задължителната съдебна практика деянието по чл. 343в, ал. 2 НК ще бъде несъставомерно от субективна страна, когато наказателното постановление, с което водачът е санкциониран по административен ред за извършеното от него първо нарушение на ЗДВП, му е връчено по реда на чл. 58, ал. 2

ЗАНН, т. е. неприсъствено. В този случай се приема, че фикцията по чл. 58, ал. 2 ЗАНН обуславя наличие на влязло в сила наказателно постановление за дееца по чл. 343в, ал. 2 НК за предходно управление на МПС без съответно свидетелство за управление, което консумира изискуемото се от обективния състав условие – „наказан по административен за управление на моторно превозно средство без съответно свидетелство“, а датата отбелязана от административнонаказващия орган за „неприсъствено връчване“, е определяща за друг признак от обективната страна на престъплението – „едногодишен срок“ от административното санкциониране на извършителя. С настъпването на очертаните последици се изчерпва фикцията по чл. 58, ал. 2 ЗАНН от наказателноправна гледна точка. Същата обаче не може да бъде ползвана за установяване на „знание“ на дееца за преходното му административно наказване, със съответните времеви параметри, и да обслужи целите в процеса на доказване на субективните характеристики на инкриминираното престъпно посегателство. Според настоящото изложение релевираните доводи за субективна несъставомерност на деянието, когато наказателното постановление е връчено на дееца по реда на чл. 58, ал. 2 ЗАНН важат в пълна степен и за хипотезите, в които заповедта за налагане на принудителна административна мярка също не е връчена на нарушителя по реда на Закона за движение по пътищата.

Вината и по-точно казано умисълът при престъпните посегателства по чл. 343в НК се изключват при наличието на фактическа грешка по смисъла на чл. 14, ал. 1 НК, при която у дееца липсват или са налице неверни представи досежно фактическите обстоятелства, принадлежащи към състава на престъплението. Разпоредбата на чл. 14, ал. 2 НК, която изключва непредпазливостта е неприложима по отношение на деянията, изразяващи се в престъпно управление на моторно превозно средство.

Не е виновно извършено деянието, засягащо отрицателно транспортната безопасност, когато деецът е действал в изпълнение на неправомерна служебна заповед, издадена по установения ред, която не налага извършването на очевидно за него престъпление. За приложението на чл. 16 НК е необходимо да са налице следните предпоставки: да има издадена заповед, която е неправомерна, тя да е служебна, т. е. издадена от компетентен орган (лице) и по

установения ред, по отношение на служебно подчинен деец и да не налага очевидно за него престъпление. Неправомерността на заповедта се състои в липса на установени от закона предпоставки за извършване на дейността, към която тя задължава извършителя (например деецът няма право да управлява моторно превозно средство без съответно свидетелство за управление или няма право да управлява МПС в срока на наложена ПАМ).

В параграф трети – „Изводи от Глава трета“ отново на вниманието на читателя са представени най-важните заключения от направеното научно изследване по въпроса за субектната страна на престъпленията по чл. 343в НК.

Заключение

Общопасните посегателства по чл. 343в НК насочени срещу транспортната безопасност имат изключително значение днес, в началото на XXI век, когато войната по пътищата придобива застрашителни размери, а страната ни вече е член на ЕС и европейската транспортна политика. Това налага задълбочен преглед на действащата правна уредба и съдебната практика във връзка с нея, както и провеждането на критичен анализ на някои законодателни решения. За целите на научното изследване са проучени чужди законодателства във връзка с визираните автотранспортни престъпления, като сравнителноправния анализ цели да предложи удачни решения във връзка с противодействието на този вид посегателства. В резултат на направеното проучване в областта на транспортните престъпления по чл. 343в НК могат се открият няколко по-важни извода.

Изводи:

1. Транспортът е общественополезна дейност, източник на повишена опасност по смисъла на НК, поради което се налага създаването на детайлизирана правна уредба по повод на нейното осъществяване. Спазването на установените правила цели обезпечаване на транспортната безопасност, разбирана като състоянието на защитеност на живота, здравето и собствеността на хората в процеса на осъществяване на транспортната дейност.

Несъобразяването с това положение представлява транспортно правонарушение, което има два подвида: транспортни нарушения и транспортни престъпления. Престъпните състави на чл. 343в НК са на просто извършване, несъдържащи в своята диспозиция конкретни общественоопасни последици. Критерият за тяхното разграничаване от административните нарушения по Закона за движение по пътищата е обективен и е свързан както със степента на обществена опасност на деянието, така и на дееца.

Престъпните посегателства по чл. 343в НК са онези общественоопасни деяния, които поставят в опасност неограничен кръг субекти, в процеса на осъществяване на транспортна дейност. Ето защо с основание законодателят им е отредил място в Глава XI от особената част на НК, посветена на общоопасните престъпления.

2. Историческият анализ на правната уредба на транспортните престъпления дава основание да се твърди, че нормотворецът не е бил докрай последователен при криминализирането на този вид простъпки. Престъпното управление на моторно превозно средство е инкриминирано едва в средата на XX век, с изменение и допълнение на Наказателния кодекс от 1956 година. След това обаче, с приемането на действащия към момента у нас наказателен закон от 1968 година, деянието по чл. 337, буква „б“ НК е отпаднало от системата на транспортните престъпления, като в резултат на това през един значително дълъг период от време това правонарушение е било санкционирано само по административен ред. Едва през 1995 година автотранспортните престъпления по чл. 343в, ал. 1 и ал. 2 НК отново са намерили място в особената на Наказателния кодекс. А през 2016 година е създадена новата ал. 3 на чл. 343в НК, чрез която е въздигната в престъпление нова хипотеза на престъпно управление на моторно превозно средство. С оглед на това и като се проследява прилаганото законодателство, може да се обобщи, че това решение на законодателния орган отразява спецификите на обществено-икономическото състояние в страната ни през този етап. Това, което се наблюдава през XX век от развитието на наказателното законодателство във връзка с транспортната безопасност, е стремеж към кодификация и своеобразен подход при защитата на личността от транспортни правонарушения.

3. Макар и част от групата на транспортните престъпления, деянията по чл. 343в, ал. 1 – 3 НК са самостоятелен вид престъпления по българския Наказателен кодекс, отличаваща се със специфични особености с оглед особеностите на обекта, субекта, обективната и субективната страна на престъплението. Тяхната законодателна уредба има богата история и показва дългогодишните опити от страна на законодателя да изгради действаща система от правни норми, като се отчитат особеностите в националното развитие и същевременно се ползва чуждестранният опит при противодействието на този вид престъпност.

4. Част от съставите на действаща норма по чл. 343в НК и свързаната с нея разпоредба на чл. 343г НК страдат от сериозни несъвършенства, по-голямата част от които са редакционни. В хода на изложението, като резултат от анализа на действащата правна уредба на деянията по чл. 343в НК и на практиката във връзка с реализиране на наказателна отговорност при тяхното извършване, бяха направени и обосновани и конкретни предложения *de lege ferenda*. Част от тях предлагат по-различни формулировки на съответните разпоредби, а други съдържат идеи за декриминализация на конкретни състави.

Препоръки:

След анализа на законодателната уредба, теория и практика, могат да бъдат отправени следните препоръки за усъвършенстване на законодателството:

Необходимо е преосмисляне на съществуването на състава на чл. 343в, ал. 3 НК в особената част на Наказателния кодекс. Съдебната практика във връзка с приложението на коментираното посегателство ясно показва практически проблеми при разграничаването на административното нарушение по чл. 177, ал. 1, т. 2 ЗДвП от престъплението по чл. 343в, ал. 3 НК, тъй като общите им признаци преобладават при липса на ясен критерий за диференциране. При наличието на идентично установени факти по съответното дело разследващите органи, респективно съдът не прилагат закона еднакво. В резултат на това в едни случаи деецът се санкционира като нарушител, а в други като престъпник.

Препоръчва се, че при последваща законодателна активност в областта на наказателното право, разпоредбите от Наказателния кодекс да се съгласуват с промените в специалното законодателство, като се избягва дублиране на състави, описващи практически идентични деяния. Ако е наложително за едно противоправно поведение да е предвидена едновременно и административнонаказателна, и наказателна отговорност, би следвало да се предвидят допълнителни обективни критерии, които са да практически и прецизно дефинитивно издържани, от които да се ръководят правоприлагащите органи при преценката за обществената опасност на деянието.

Обосновава се необходимостта в специалното законодателство и по-точно в Закона за движение по пътищата да се предвидят легални дефиниции за понятията „неправоспособност“ и „съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство“. Това ще спомогне за по-точното и ясно разбиране на двата термина от практикуващите юристи, респективно ще улесни реализирането на наказателната отговорност при субсумиране на деянието под съответната хипотезата на чл. 343в НК. Направеното предложение ще намали значително и риска от грешки при преценката дали на дееца следва да бъде наложено наказание по чл. 343г НК.

Констатира се, че при криминализирането на чл. 343в, ал. 3 НК законодателят е пропуснал да измени чл. 343г НК, като добави този престъпен състав. Ето защо, в случай че това деяние не бъде декриминализирано от системата на транспортните престъпления се предлага de lege ferenda изменение на чл. 343г НК в следния смисъл: *„Във всички случаи на чл. 343, 343а, 343б, чл. 343в, ал. 1 и чл. 343в, ал. 3 съдят постановява и лишаване от право по чл. 37, ал. 1, т. 7 и може да постанови лишаване от право по т. 6.*

Направените в хода на изследването изводи могат да послужат за усъвършенстване, наказателноправната защита на транспортната безопасност, както и да улеснят правоприлагащите органи в ежедневната им работа. Предвид направените изводи и предложения за усъвършенстване на законодателството може да се обобщи, че транспортните престъпления по чл. 343в НК са общоопасни посегателства срещу транспортната безопасност.

IV. НАУЧЕН ПРИНОС НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Дисертационният труд съдържа следните научни приноси:

1. Дисертационният труд представлява актуално и комплексно изследване по проблема за обективната и субективната съставомерност на деянията по чл. 343в НК. В изложението се разглеждат пътищата за усъвършенстване на правната им уредба, като се отчита прогресивното развитие на технологиите в областта на транспорта.

2. За първи път в България се провежда изследване на юридическата същност (на обективните и субективни признаци) на престъпленията по чл. 343в НК. Направен е детайлен анализ на формата на изпълнителното деяние, обекта, предмета, средството за извършване на престъплението, вината, както и на останалите елементи, които са очертани в диспозициите на наказателноправните разпоредби от особената част на Наказателния кодекс.

3. За първи път у нас е дадена ясна и недвусмислена дефиниция на понятията „съответно свидетелство за управление на моторно превозно средство“, „неправоспособност“ и „лишаване от правоуправление“, което ще помогне на практикуващите юристи правилно да квалифицират извършеното от водача на МПС под съответната хипотеза на чл. 343в НК.

4. За първи път у нас е направено разграничение между престъплението по чл. 343в НК и на практика идентичното нему административно нарушение по чл. 177, ал. 1, т. 2 ЗДвП, като са дадени практически ориентири, които да послужат при преценката кога извършеното е престъпление и кога административно нарушение.

V. ПУБЛИКАЦИИ, СВЪРЗАНИ С ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

1. Статия на тема „Някои проблеми, свързани с криминализирането на транспортното престъпление по чл. 345, ал. 2 НК“ („Some problems related to the criminalization of the transport crime under Art. 345, para. 2 of the Criminal code). Общество и право, бр. 9/2022 година, ISSN 0204-8523, с. 56-76;

2. Статия на тема „Престъпно управление на моторно превозно средство в хипотезата на чл. 343в, ал. 3 НК“ (Criminal driving of a motor vehicle in the case of Art. 343c par. 3 of the Criminal Code“). Общество и право, бр. 1/2023 година, ISSN 0204-8523, с. 56-75;

3. Статия на тема “Допустимо ли е отнемането на моторни превозни средства при извършено транспортно престъпление по чл. 343б НК” („Is confiscation of motor vehicles admissible in the event of a transport crime under Art. 343b of the Criminal Code“). Общество и право, бр. 5/2023 година, ISSN 0204-8523, с. 32-49;

4. Публикация на тема „Престъпното управление на моторно превозно средство в сравнителноправен аспект“ („The criminal driving of a motor vehicle in a comparative legal aspect“). Сборник с доклади от XXI лятна научна сесия на Юридическия факултет Катедра „Наказателноправни науки“ 2022 г., ISSN 1313-7514, с. 207-212;

5. Студия на тема „Престъпно управление на моторно превозно средство в хипотезата на чл. 343в, ал. 2 НК“ („Criminal driving of a motor vehicle in the hypothesis of Art. 343c, para. 2 of the Criminal code“). Електронно списание на Варненски свободен университет e-journal VFU, бр. 19/2023 год.;

6. Публикация на тема „Управление на моторно превозно средство в срока на изтърпяване на наказание лишаване от право да се управлява МПС“ („Driving a motor vehicle while serving a penalty of disqualification from driving a motor vehicle“). Сборник с доклади от XXII лятна научна сесия на Юридическия факултет Катедра „Наказателноправни науки“ 2022 г. „Право: Прездизвикателства и решения“ (под печат);