

НЕОБХОДИМА ЛИ БЕ КРИМИНАЛИЗАЦИЯТА НА НЯКОИ ДЕЯНИЯ ПО ТРАНСПОРТА?

*Радослава Йорданова**

Позитивното наказателно право е изразител на актуалната наказателна политика, която държавата възприема с цел превенция и борба с престъпността. Концепцията за наказателната политика представлява стратегия, при която са изведени основните принципи, начините и средствата за постигане на ефективно противодействие на престъпността.

В научните среди няма спор, че наказателната репресия не е единствено възможното средство за противодействие срещу противоправните деяния. Известно е, че за ефективността на съответната санкционна последица е важна не толкова нейната строгост, колкото неизбежността ѝ. В този смисъл наказателната политика следва да бъде формирана въз основа на научното познание за престъпността и в частност – за престъплението и наказанието, за престъпния деец и пострадалия. Не бива да се игнорират и основните принципи на съвременните обществени отношения, а именно: хуманност на наказанието; съразмерност на престъплението и наказанието; равенство пред закона; неизбежност на наказанието; хуманно третиране на осъдените, особено на лишените от свобода.

Затова и законодателната оценка за това кое противоправно поведение представлява престъпление, трябва да бъде подложена на задълбочен анализ, като несъмнено е необходимо да бъде исторически и обществено обусловена от конкретното социално-икономическо и политическо развитие на обществото, чиито блага се защитават срещу престъпни посегателства. Едновременно с това, за да бъде ефективно противодействието срещу престъпността, наказателноправната система следва да е стабилна и да не зависи от конкретните конюнктурни прищевки на законодателя.

В съвременните общества съществува тенденция към хуманизиране на наказателното законодателство и търсене на ефикасни алтернативи на наказанието като мярка за държавна принуда. Несъмнено е, че усилията на правосъдието трябва да се концентрират за разглеждане на дела за тежки престъпления и за осъждане на лица, чието противоправно поведение не може да бъде коригирано с други, по-леки мерки за въздействие. В този смисъл наказателноправните мерки за въздействие следва да са *ultima ratio* – последното възможно средство на държавата в борбата с противоправните деяния.

* Съдия в Районния съд – Ихтиман.

Неведнъж е изтъквано, че санкцията, реализирана по наказателен ред, следва винаги да е последното средство за държавна принуда; наказателните санкции да бъдат ограничени до особено тежки престъпления, включително да се декриминализират в Особената част на Наказателния кодекс деянията с отпаднала обществена опасност, а при наказателноправните мерки да съществува чувствителност по отношение на основните права. Затова и намаляването на наказателната репресия е част от концепцията за нов Наказателен кодекс. От друга страна, криминализирането на дадено деяние следва да е израз на осъзната наказателна политика, а не конюнктурен отговор на конкретни обществени очаквания.

Освен в актовете на Европейската общност, още в Препоръка № R (87) 18 на Комитета на министрите на държавите членки на Съвета на Европа относно опростяването на наказателното правосъдие, приета на 17.09.1987 г., е посочено, че вътрешното законодателство следва да се ръководи от принципа на равенство на всички граждани пред закона и индивидуализацията на наказателното правосъдие, и особено от сериозността, характера, обстоятелствата и последиците от престъплението, личността на предполагаемия нарушител, вероятното решение на съда, въздействието на осъждането върху предполагаемия нарушител и становището на жертвата. Нещо повече, в същата тази препоръка изрично е прието, че правните системи, които разграничават административни нарушения и наказателни нарушения, трябва да вземат мерки за декриминализирането им, особено за масовите нарушения в областта на пътните произшествия, данъчните и митническите закони, при условие че те са незначителни по съществуто си.

Някои от последните законодателни разрешения в областта на наказателното право са осъществени, без да бъдат предхождани от задълбочени изследвания и без да бъдат предварително оценени правните им последици, което води до проблеми в правоприлагането и оттам – до спад на общественото доверие в институциите, които са призвани да установяват и наказват извършени престъпления.

Настоящата статия е провокирана от липсата на нужния баланс между обществените очаквания за тежестта на наказателната репресия и съответствието на българското наказателно право със световните тенденции за хуманизиране на правните системи. В последните години сме свидетели на емпиричен подход на българския законодател – много често казуистиката, изведена от конкретен обществено отразен случай, води до спорни законодателни разрешения. Последователна е тенденцията противоправни деяния, санкционирани по административен ред, да бъдат криминализирани, което най-малкото е обществено неоправдано. Несъразмерността на санкционните последици с тежестта на деянието е следствие от липсата на задълбочен теоретичен подход при криминализирането и декриминализирането на дадено общественоопасно поведение.

През 2016 г. – ДВ, бр. 95 от 2016 г., бе осъществено едно от многобройните изменения на Наказателния кодекс, при което бяха възведени два нови състава на престъпление. Чрез създаването на чл. 343в, ал. 3 НК се криминализира управлението на моторно превозно средство в срока на изгърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство, а с приемането на чл. 345, ал. 2 НК се криминализира управлението на моторно превозно средство, което не е регистрирано по надлежния ред.

Приложенияте към проекта мотиви от страна на вносителите (група народни представители) не отговарят на изискванията на чл. 28, ал. 2 от Закона за нормативните актове – липсва каквато и да е аргументацията относно причините, които налагат криминализирането на деянията, целите, които се поставят, както и за очакваните резултати от въвеждането на тези нови състави на престъпления по транспорта.

Доста от практикуващите юристи считат за напълно необоснована наказателната репресия за тези деяния. При липсата на мотиви може само да гадаем какви обществени промени са настъпили, така че степента на обществената опасност на противоправните деяния, свързани с управление на нерегистрирано МПС или в срока на изгърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на МПС, да се е повишила до такава степен, така че да е необходимо същите да бъдат санкционирани по наказателен ред. Тези противоправни деяния, които несъмнено застрашават обществените отношения, свързани със сигурността при осъществяване на транспортна дейност, винаги са били наказуеми по административен ред, като в Закона за движението по пътищата са съществували специални състави на съответни административни нарушения.¹

Нещо повече, при криминализирането на управлението на моторно превозно средство в срока на изгърпяване на принудителна административна мярка за временно отнемане на свидетелството за управление на моторно превозно средство възникнаха редица практически проблеми, които са продиктувани от обективната страна на състава на престъплението по чл. 343в, ал. 3 НК.

Законът за движението по пътищата съдържа пъстра палитра от принудителни административни мерки, които може да се налагат на водачите на моторни превозни средства. Така в чл. 171, т. 1 ЗДВП са предвидени 7 отделни хипотези, при които контролните органи, действайки при обвързана компетентност, следва временно да отнемат свидетелството за управление на моторно превозно средство на съответния во-

¹ Следва да се отбележи, че след изменението на Наказателния кодекс известен период от време паралелно съществуваха идентични състави на административни нарушения, което несъмнено поставя предизвикателство пред правоприлагащите органи за съобразяване с принципа *non bis in idem*.

дач.² Тази принудителна административна мярка се изпълнява незабавно, а подадената жалба съгласно чл. 172, ал. 6 ЗДвП не спира изпълнението ѝ. Това означава, че в Наказателния кодекс е предвидена наказателна отговорност при нарушение на административен акт, подлежащ на предварително изпълнение. Само по себе си това решение на законодателя създава обективни предпоставки да бъде реализирана наказателна отговорност за неизпълнение на незаконосъобразен административен акт, което не бива да бъде допускано.

Съвсем друг е въпросът дали предвидената в буква „д“ на чл. 171, т. 1 ЗДвП принудителна административна мярка необосновано не ограничава правата на гражданите, доколкото е несъмнено, че неплащането на глоба като вид административно наказание не представлява административно нарушение, а неизпълнение на публично

² 1. За когото видимо се установи, че не отговаря на медицинските или психологическите изисквания – до отпадане на основанието за това;

2. който управлява моторно превозно средство с концентрация на алкохол в кръвта над 0,5 на хиляда, установена с медицинско и химическо лабораторно изследване или с изследване с доказателствен анализатор, или с друго техническо средство, определящо съдържанието на алкохол в кръвта чрез измерването му в издишания въздух, или след употреба на наркотични вещества или техни аналози, установена с медицинско и химико-токсикологично лабораторно изследване или с тест, както и който откаже да бъде проверен с техническо средство или с тест, изследван с доказателствен анализатор или да даде биологични проби за химическо изследване и/или химико-токсикологично лабораторно изследване – до решаване на въпроса за отговорността му, но за не повече от 18 месеца; при наличие на изследване от кръвна проба или изследване с доказателствен анализатор по реда на чл. 174, ал. 4 установените стойности са определящи;

3. който поради незнание е извършил немаловажно нарушение на правилата за движение – до успешното полагане на проверочен изпит;

4. който извършва обществен превоз на пътници или товари с превозно средство, което не е включено в списък към лиценз или удостоверение за регистрация – до решаване на въпроса за отговорността му, но за не повече от един месец;

5. който управлява моторно превозно средство с наложено наказание глоба, незаплатена в срока за доброволно заплащане – до заплащане на дължимата глоба;

6. който управлява моторно превозно средство без застраховка „Гражданска отговорност“ на автомобилистите – до предоставяне на сключена валидна застраховка;

7. който при управление на моторно превозно средство навлиза след знак, забраняващ влизането на съответното пътно превозно средство при въведена временна забрана за движение извън населените места – за срок от един месец.

вземане, чието установяване и събиране е уредено в ДОПК. Струва ми се, че чрез въвеждането на тази принудителна административна мярка неправомерно се разширява възможността на органите на КАТ да употребяват държавната принуда за събиране на вземанията си. Недостатъците в системата за събиране на публичните вземания не бива да бъдат компенсирани с ограничаване на правата на гражданите.

Нещо повече – съгласно основния състав на чл. 343в, ал. 1 НК, който управлява моторно превозно средство в срока на изгърпяване на наказанието лишаване от право да управлява моторно превозно средство, след като е наказан за същото деяние по административен ред, се наказва с лишаване от свобода до три години и с глоба от двеста до хиляда лева. Фактическият състав на това престъпление предполага съответният водач на МПС с влязъл в сила акт да е лишен от право да управлява МПС по административен или съдебен ред, да е управлявал в срока на наложеното му наказание МПС, да е санкциониран (с влязло в сила наказателно постановление) за това, че управлява МПС, след като е лишен от това право, и едва тогава, ако отново е управлявал МПС, деянието му съставлява престъпление.

За разлика от основния състав на престъплението, за състава по чл. 343в, ал. 3 НК е достатъчно водачът на МПС да е с наложена от контролен орган принудителна административна мярка временно отнемане на свидетелството му за управление, за да може незабавно след нейното налагане, независимо от основанията, да подлежи на санкциониране по наказателен ред. Подобно законодателно разрешение несъмнено буди недоумение и определено не способства за повишаване на доверието в правораздавателните органи.

По отношение на новоприетия състав на престъпление по чл. 345, ал. 2 НК, макар и да не съществуват подобни практически проблеми, също не може да бъдат намерени убедителни юридически аргументи относно необходимостта от подобна криминализация на съществуващия състав на административно нарушение. Нещо повече – при използваната законодателна техника и създаването на състав на формално престъпление самият законодател не поставя никакви допълнителни обстоятелства, които да обуславят завишена степен на обществена опасност на деянието, като под ударите на закона попадат всички случаи на управление на нерегистрирано МПС, независимо от неговия вид (мотопед или автомобил), място, на което е осъществено това управление (по републиканската пътна мрежа или по горски или междуселски път), и настъпването на други общественоопасни последици.

Струва ми се, че законодателят следва да подхожда значително по-прецизно при криминализирането на дадени противоправни деяния. Необходимо е всяка една законодателна промяна да отрази съответната към даден исторически момент и обществено разбиране необходимост от наличие на състав на престъпление. Назряла е и необходимостта от изграждане на единна концепция за наказателната политика на държавата, в чиято основа следва да се поставят икономията на репресия, субсидиар-

ността на наказателноправните мерки, съизмеримостта на наказанията с ценностите, които правото защитава, необходимостта от превенция, насърчаването на контролната система, хуманизирането на наказателното изпълнение, засилената строгост към извършителите на тежки престъпления и важността на обучението като предпоставка за изграждане на правосъзнание.³ Защото наказателноправното регулиране не е панацея за разрешаване на всички обществени проблеми и независимо от засилващата се в последните години наказателна репресия обществените очаквания за справедливост остават неудовлетворени.

³ **Велчев, Б.** Проблеми на наказателната политика в България. С.: Сиела, 2012.