

Ключови думи
Субект,
транспортни
престъпления, Наказа-
телен кодекс, правно
регулиране, българско
наказателно зако-
нодателство, история,
предложения за промяна
на действащото
законодателство

Key words
Subjects, Traffic
Crimes, Criminal Code,
Legal Regulation,
Bulgarian Criminal
Legislation, History,
Proposals de lege ferenda

**Ralitsa
Kostadinova, Ph.D.**

*Member of the Law
Department of New Bul-
garian University, e-mail:
rkostadinova@nbu.bg.*

*Senior Assistant
Professor and Lecturer in
Criminal law*

*Areas of
specialization: criminal law,
comparative law, history of
criminal law, traffic safety,
traffic crimes, human
trafficking, criminal liability,
EU criminal law and co-
operation.*

*Author of a
monograph and articles in
professional periodicals in
Bulgaria and abroad.
Program director of NBU
Master Program in law since
2004.*

Ralitsa Kostadinova, Ph.D.

**Particularities of
Crimes Subjects,
having Effects
on Traffic Safety**

The issue of the subject of traffic crimes has not so far been the subject-matter of separate study in Bulgarian criminal law doctrine.

That is the reason why this paper studies the particular features of the subject, shown in the various legal provisions under Part II of Chapter XI of the Criminal Code.

The analysis shows that the issue of the particular features of the subject of traffic crimes reveals certain specificities, which reflect the legislative understanding of the nature of traffic crimes in given period of time.

Nowadays traffic crimes may be committed by both drivers of various means of transportation and any person subject of criminal liability, having certain obligations with regard to traffic safety.

гл. ас. д-р Ралица Костадинова

Особености на субекта на престъпленията, засягащи безопасността в транспорта

В настоящата статия ще бъдат проследени спецификите на субекта, описан в отделните състави на престъпления, съдържащи се в Раздел II на Глава XI от Наказателния Кодекс (наричан по-нататък „НК”). Така формулирана, задачата на изследване цели: от една страна, да обоснове изводи относно специфичните признаци на субекта на транспортното престъпление и, от друга, да изясни тенденцията в правното регулиране на този въпрос. За тази цел ще бъде използван историческият метод, чрез който да се анализира развитието на концепцията за субекта на транспортните престъпления в българското наказателно законодателство; нормативен подход, който цели да разкрие действителното съдържание на правните норми, както и критико-аналитичен метод, чрез който се стига до определени предложения за промяна на действащото законодателство в областта на транспортните престъпления.

I. Периоди в развитието на концепцията за субекта

1. Наказателното законодателство до 1956 г.

Прегледът на железопътните престъпления, уредени в Допълнителния отдел към Отоманския наказателен закон, прилаган след 1884 г. и в Наказателния закон (наричан по-нататък „НЗ”) от 1896 г., показва, че те не съдържат специфични признаци относно субекта на транспортните престъпления. Ето защо *всяко едно наказателноотговорно лице (според специфичните изисквания на съответния*

наказателен закон) е можело да извърши и транспортно престъпление¹.

Предвидена е само една хипотеза на особен субект, а именно служител на железницата. В този случай наказателната отговорност е била предвидена в чл. 407, ал. 1 от НЗ и е обхващала случаите на умишлено или по непредпазливо излагане на опасност на живота или имота на лица, намиращи се върху или около „железопътен влак“. Ето защо може да се приеме, че през този период от развитието на железниците, вече се е отчитала важността на трудовата дисциплина за опазването живота и здравето на пътниците. Тази концепция е доразвита в НК от 1956 г., когато за един от видовете транспортни престъпления е предвиден особен субект, а именно работник или служител по транспорта. Това положение кореспондира с разбирането по онова време, че обект на правна защита са обществените отношения във връзка с трудовата дисциплина. Ето защо наказателна отговорност за нарушения на трудовата дисциплина, водещи до аварии, брак и катастрофи в транспорта, са можели да носят само работниците и служителите по транспорта.

2. Наказателната кодификация от 1956 г.

Прегледът на правната уредба на транспортните престъпления след 50-те години на XX в. показва известен дуализъм при конструиране признаците относно субекта на транспортното престъпление. Така в НК от 1956 г. наред със случаите, когато се изисква особен субект, а именно работник или служител по транспорта (вж. членове 333, 334 и 337, букви г) и д) от НК), съществуват и други видове транспортни престъпления, които могат да бъдат извършени от всяко едно наказателноотговорно лице.

Във връзка със същинското транспортно престъпление (чл. 333 от НК) следва да се отбележи, че изискването субектът да е работник или служител на транспорта се прилага до 1982 г. Така в случаите на катастрофи с жертви (загинали или ранени), извършени от водачи на автомобили, които не са в системата на обществения транспорт, *отговорността е била реализирана по съставите за убийство или телесна повреда при професионална непредпазливост (чл. 123 и чл. 134 НК)*. По повод на това съдебната практика нееднократно е давала указания в кои случаи е налице това особено качество. За придобиване качеството на работник по транспорта по смисъла на чл. 342, ал. 1 от НК е необходимо наличие на две условия: първо, водачът да управлява моторно превозно средство за превоз на пътници или товари, което е включено във ведомствения транспорт или транспорта за общо ползуване; второ, на водача да е възложено извършването на дейност по управлението на превозното средство чрез сключване на трудов договор,

¹ Относно качествата на субекта на престъплението през различните етапи от развитието на наказателното законодателство вж. Гиргинов, А. Наказателно право на Република България. Обща част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, С., Софи-Р, 2009, стр. 81.

назначение или друг акт на съответния орган на предприятието, обществената организация или кооперацията².

3. Измененията на Наказателния кодекс от 1982 г.

Със ЗИДНК от 1982 г. чл. 342, ал.1 от НК е изменен в посока отпадане на изискването деецът да е работник или служител по транспорта. Изискването за особен субект се запазва само в ал. 2 на чл. 342 от НК, който криминализира нарушаването на правилата за експлоатация и ремонт. Това е съвсем разбираемо, предвид факта, че дейността по ремонт и техническа експлоатация се извършва предимно от работници или служители по транспорта, докато управление на транспортно средство може да осъществи всеки.

4. Изводи

Направеният кратък преглед показва, че в историята на наказателното законодателство по транспортните престъпления се открояват два важни момента. Първият е свързан с възприемането на концепцията за общия субект на престъпленията, засягащи транспортната безопасност. Вторият е повлиян от плановото стопанство и изискването за стриктно спазване на трудовата дисциплина в областта на транспорта. Това обуславя въвеждането на изискване за особен субект, защото само работник или служител по транспорта може да наруши трудовата дисциплина и да извърши транспортно престъпление. Липсата на това качество променя правната квалификация и е основание за търсене на отговорност за съответното непредпазливо престъпление против личността.

Предвид установения дуализъм при решаването на въпроса за субекта на транспортните престъпления в исторически план, интерес представлява въпросът каква е действащата правна уредба и какво е съвременното състояние на разглеждания проблем.

II. Особености на субекта на отделните видове транспортни престъпления по действащото наказателно законодателство

1. Транспортни престъпления с общ субект

1.1. Субект на общоопасното унищожаване или увреждане на транспортно средство, което създава опасност за живота или имота на хората по чл. 340, ал. 1 от НК, може да бъде всяко физическо лице, което е достигнало определена възраст и се намира в състояние на вменяемост.

Възможно е престъплението да се осъществи при условията на *посред-*

² Решение № 42 от 1.XII.1973 г. по н. д. № 37 от 1973 г. на ОСНК.

ствено извършителство, а именно когато деецът използва наказателно неотговорни лица: малолетни или невменяеми или непълнолетни, които не разбират свойството и значението на това, което вършат, или не могат да ръководят постъпките си. Според съдебната практика такава ще е хипотезата, когато малолетни лица (например лица на девет години) биват мотивирани да отнемат крепежни елементи от железния път с цел да бъде избегната наказателна отговорност. Разбира се, в този случай наказателното производство следва да бъде образувано спрямо пълнолетното лице за неговото деяние в качеството му на посредствен извършител. Така малолетните лица се явяват своеобразно „оръдие“ на престъплението, което наказателноотговорното лице използва, за да осъществи в действителността престъпното си намерение.

Общ субект се изисква и при престъпления в областта на въздушния транспорт (чл. 340, ал. 2; 341а; 341б; 341в от НК). Отговорността за извършването на тези посегателства възниква при наличието на признаците на всяко едно наказателноотговорно лице, а именно физическо лице, възраст, вменяемост.

Престъпното премахване на знаци или сигнали, свързани със сигурността на движение в транспорта (чл. 344, ал. 1 от НК), може да се извърши от всяко едно наказателноотговорно лице. Сходно е положението и при престъпно управление на МПС след употреба на алкохол или наркотични вещества или техни аналози по чл. 343б от НК, където субект на престъплението може да бъде всяко наказателно отговорно лице, което управлява моторно превозно средство в състояние на опиянение.

Вече бе споменато, че според действащата до 1982 г. редакция на чл. 342, алинеи 1 и 2 от НК субект на престъплението по чл. 342 от НК са били *само работници или служители по транспорта*. Поради това посегателствата в областта на транспортната безопасност *са се квалифицирали по два начина*:

- 1) като транспортни престъпления по членове 342 и 343 от НК или
- 2) като престъпления против личността по чл. 123, чл. 134 и чл. 115 от НК

в зависимост от това дали субектът е работник или служител по транспорта. В основата на това положение е разбирането, заимствано от съветското наказателно законодателство, че, когато се нарушават правилата за движение по пътищата от работник или служител по транспорта, деянието представлява по-голяма степен на обществена опасност.

По-късно в теорията и съдебната практика се приема, че *разграничението е неоснователно по следните причини*: първо, разликата в санкциите е минимална, а трудности при решаване на въпроса кои са работници и служители по транспорта са значителни; второ, по-леко се третират грешките, когато са извършени от работници и служители по транспорта, тъй като ежедневно са поставени в опасни ситуации; трето, с развитие на транспорта се увеличава броят на любителите шофьори, които стават повече, отколкото работниците по транспорта; четвърто, при умишлените посегателства, лицата които не са работници и служители по транспорта, биват наказвани по чл. 115 и следв. и чл. 128 от НК, вместо по чл. 342, ал. 1 от НК; пето, стига се до липса на наказателна отговорност, когато са

причинени значителни имуществени вреди от любители шофьори³.

В резултат на новата концепция за транспортните престъпления през 1982 г. със Закон за изменение и допълнение на НК⁴ е премахнат допълнителният признак относно качествата на субекта на престъплението по ал. 1 на чл. 342⁵. В сега действащата правна уредба изискването за особен субект се прилага само в чл. 342, ал. 2 НК по обясними причини. Там е уредена отговорността при нарушаване установените правила за експлоатация и ремонт на транспортните средства, на пътищата и съоръженията, а тези дейности обикновено се извършват по силата на трудови правоотношения. Ето защо съвсем логично и обосновано там е останало изискването работник или служител по транспорта да бъде субект на престъплението.

Според действащата редакция на чл. 342, ал. 1 от НК и практиката по прилагането му може с основание да се твърди, че субект на разглежданото престъпление са всички наказателноотговорни лица, притежаващи или непритежаващи свидетелство за управление, които при управление на подвижен железопътен състав, въздухоплавателно средство, моторно превозно средство, плавателен съд, бойна или специална машина допуснат нарушение на правилата за движение и с това виновно причинят съставомерни последици. Така наказателна отговорност по чл. 342, ал. 1 от НК могат да носят както водачите на транспортни средства, така и началниците на летища, гари и пристанища; диспечерите, маневристите и други⁶. Критерият в случая е дали тези лица са длъжни да спазват установените правила за безопасност. Ако тези правила са адресирани до тях, то и отговорността за тяхното неспазване, което е довело до създаване на опасност, ще бъде реализирана спрямо тях.

В наказателноправната литература се срещат и становища, че субект на престъплението може да бъде всяко *наказателноотговорно лице, което фактически управлява превозно средство*. Ако се възприеме това мнение, трудно ще се обясни на какво основание лице, което дава указания или това, което преотстъпва управлението на друго лице, е субект на престъплението. Във връзка с това Върховният съд на РБ е имал повод да се произнесе, че „*субекти на тези престъпления са и лицата, които не манипулират* непосредствено с механизмите и приборите на транспортните средства или машини, но дават задължителни разпореж-

³ Вж. Лютов, К., Престъпления по транспорта. Правна мисъл, 1983, № 1, стр. 77 и следв.

⁴ ДВ, бр. 28 от 1982 г.

⁵ Въпреки тази промяна в специализираната литература все още се твърди, че субект на престъплението по чл. 342, ал. 1 е работник и служител по транспорта, което е неприемливо с оглед на съвременната правна уредба. Вж. Илиев, Г., Иванов, В., Разследване на пътнотранспортни произшествия. – В: Методики за разследване на престъпления. Сборник. Том втори. С., Нациоанална следствена служба, 2005, стр. 163–266.

⁶ Наказателно право на НРБ. Особена част. Том втори, под ред. на К. Лютов, С., 1987, ВИ на МВР, стр. 66.

дания по движението им”⁷. Ето защо фактическото боравене с транспортното средство е най-често срещана хипотеза, но не е единствена. Когато правоспособен водач преотстъпи управлението на пиян водач, който осъществява състава по чл. 342, ал. 1 от НК, ще носи отговорност за настъпилите съставомерни последици, резултат от пияното състояние на водача⁸. Това положение намира своето основание в забраната, която Законът за движението по пътищата (наричан по-нататък „ЗДвП“) установява в своя чл. 102, а именно: „На водача, собственика или упълномощения ползвател на моторно превозно средство се забранява да предоставя моторното превозно средство на водач, който е под въздействие на алкохол, наркотици или други упойващи вещества, или на неправопособен водач”⁹.

Във връзка с качествата на субекта на престъплението по чл. 342, ал. 1 от НК следва да се отбележи, че правно ирелевантен за квалификацията на деянието е фактът дали деецът е правоспособен или не. За разлика от разпоредбите на чл. 123, ал. 1 и 2 от НК и чл. 134, ал. 1 и 2 от НК, където това обстоятелство обуславя самата правна квалификация, в разглеждания случай това следва да се отчита при индивидуализация на наказанието. Във връзка с това *de lege ferenda* може да се предложи създаването на по-тежконаказуем състав, който да се прилага за случаите, когато нарушаването на правила за безопасност в транспорта е извършено от неправопособно лице.

Отговорността по чл. 342, ал. 1 от НК няма да се прилага, когато водачите на специални и самоходни машини управляват същите при извършване на работата, за която са предназначени и пригодени и вследствие на нарушаване на съответните правила за безопасност причинят съставомерни последици. В тези случаи те ще носят отговорност по чл. 123 или чл. 134 от НК, защото се засягат обществените отношения, свързани с безопасността на труда, а не тези, свързани с транспортната безопасност.

Интересен е въпросът каква е предвидената отговорност за пешеходец, който нарушава правила за движение и създава опасност за движението на други участници. Според съдебната практика деянието на пешеходеца няма да се квалифицира по чл. 342, ал. 1 от НК, защото *той не управлява транспортно средство* (а това е обективен признак от състава на престъплението)¹⁰. Във връзка с това

⁷ Вж. Постановление на Пленума на Върховния съд № 1 от 17.1.1983 г. по н. д. № 8/82 г., т. 1

⁸ Вж. Решение № 171 от 29.6.1982 г. по н. д. № 162 / 82 г., I н. о. Съдебна практика на Върховния съд на Република България. Наказателна колегия. 1989. Съюз на юристите, стр. 73.

⁹ Изм, ДВ, бр. 51 от 2007 г.

¹⁰ ВС приема, че „самият пешеходец, който извършва движение по улиците и пътищата може да причини транспортно произшествие с вредни последици, но макар и неговата дейност в това отношение да е правно регламентирана с чл. 128 до 135 ППЗДвП, но не е източник на повишена опасност. (вж. Решение № 362 от 25.9.1990 г. по н.д. № 29 от 1990 г. III н.о. на ВС).

отново се поставя въпросът нужно ли е управляването да продължи да съществува като обективен признак в състава на същинското транспортно престъпление.

Безспорно има основания за криминализиране само на дейността, свързана с управление на транспортни средства, защото по този начин транспортната дейност се превръща в източник на повишена опасност. Не може обаче да се пренебрегне и фактът, че *пешеходците* също оказват влияние върху безопасността на транспортната дейност. Именно тя – разбирана като дейност, източник на повишена опасност – може да бъде засегната и от деянието на пешеходец. То, от своя страна, може да доведе до нарушение на правилата за движение от друго лице (напр. водач на транспортно средство) и от това да настъпят тежки последици.

Ето защо удачно би било да се помисли в посока на разширяване приложното поле на състава, като субекти на престъплението по чл. 342, ал. 1 от НК да бъдат всички участници в движението. *De lege ferenda* удачно би било текстът на чл. 342, ал. 1 от НК да се редактира в следния смисъл:

„Който наруши правила за движение ...”.

Предвид направения анализ, може да се обобщи, че субект на престъплението по чл. 342, ал. 1 от НК е всяко наказателноотговорно лице, което с поведението си нарушава правила за безопасност, в резултат на което настъпват указаните в НК последици.

1.2. Прегледът на правната уредба показва, че при действащото наказателно законодателство субектът при повечето транспортни престъпления е описан като общ чрез термина „който”. Следователно транспортното престъпление може да бъде извършено от всяко наказателноотговорно лице, *т. е. физическо лице, достигнало определена възраст и действало в състояние на вменяемост*. Макар и основателно, това твърдение не винаги е било безспорно.

В началото на 70-те години на XX в. във връзка с постиженията на научно-техническия прогрес и взаимодействието на човека и транспортните средства в чуждата литература се въвежда понятието „специална вменяемост”, наред с класическото определение за вменяемост¹¹. С него се обозначава наличието на психофизически качества, необходими за осъществяването на по-сложните технически функции. Във връзка с това се твърди, че човек, необучен да управлява самолет, морски или речен съд, не се отличава от невменяем, който управлява транспортно средство¹². Ето защо се предлага в специалните закони, към които препраща НК, да бъде направено пълно и детайлно качествено и количествено описа-

¹¹ Вж. Гринберг, М., Еще раз о специальной вменяемости и о юридически значимой причинной связи. Государство и право, 2007, № 3, стр. 104–108; също вж. Совершенствование мер борьбы с преступностью в условиях научно-технической революции. Отв. ред. В.Н. Кудрявцев. М., Наука, 1980, стр. 107–114; Гринберг, М., Психофизиологические возможности человека и уголовная ответственность. Советское государство и право, 1974, № 12, стр. 70–75. Нашето наказателно право освен вменяемост се използва термина „намалена вменяемост” и то с чисто теоретични цели.

¹² Вж. Гринберг, М., Еще раз о специальной вменяемости и о юридически значимой причинной связи. Государство и право, 2007, № 3, стр. 105.

ние на тези качества, защото от тях се определя безопасното осъществяване на транспортната дейност, както и на правилната оценка за тези възможности. Основният аргумент за въвеждането на тази т. нар. „специална вменяемост” е свързан с *разширяване на възможността за търсене на наказателна отговорност на лицата за общественотоопасните последици от техните деяния*. Така, ако едно лице отговаря на изискванията за боравене с конкретното транспортно средство, то и очакванията към него за бдителност и акуратност, ще бъдат по-високи. Субективният признак на небрежността, описан чрез израза „е могъл и бил длъжен” ще бъде доказан по безспорен начин при въвеждането на тази т. нар. специална вменяемост. Във връзка това могат да се споделят някои несъгласия. Изискването за притежаване на определени подготовка, знания и навици не следва да се отъждествява със специална (особена вменяемост). Това са необходими качества за осъществяване на дейността по управление или ремонт на транспортното средство и те следва да бъдат притежавани от всяко лице, което има придобита правоспособност¹³. Самият факт на притежаване на правоспособност за управление на транспортно средство не е съставомерен признак на състава на транспортното престъпление. Ето защо и неправопособното лице също е субект на разглежданите престъпления, а фактът на неправопособността следва да се отчете от съда при индивидуализацията на наказанието като отегчаващо отговорността обстоятелство.

В само една хипотеза фактът на управление на транспортно средство, а именно на МПС, без правоспособност е самостоятелно престъпление по НК. Следва да се отбележи обаче, че елемент на състава е предходно осъждане на дееца за същото деяние. Във връзка с това може да се препоръча *de lege ferenda* да се обособи квалифициран състав на същинското непредпазливо транспортно престъпление по чл. 343 от НК, когато деянието (причиняване на транспортна катастрофа с вреди) е извършено от неправопособно лице.

2. Транспортни престъпления с особен субект

Диспозицията на ал. 2 от чл. 342 от НК описва субекта на престъплението като *особен и имащ качеството работник или служител по транспорта*. Относно особените качества на субекта на същинското транспортно престъпление Постановление № 1 от 1977 г. на Пленума на ВС дава съществени указания. Приема се, че субекти на престъплението по чл. 342, ал. 2 от НК са работници или служители по транспорта, на които по надлежния ред е възложена дейност в държавния или обществен сектор по експлоатацията или по ремонта на подвижния състав, на пътя или на съоръженията, когато нарушат правилата за експлоатация или изискването за добро качество на ремонта и с това причинят съставомерни последици. Възлагането на дейността следва да се основава на заповед, трудов дого-

¹³ В този смисъл вж. Михайлов, Д., Проблеми на автомобилния транспорт. В: Проблеми на наказателното право. Особена част. С., Сиела, 2008, стр. 521.

вор или други нормативнопредвидени способности, а нейният обем включва права и задължения по ръководене, контрол или извършване на конкретна работа по експлоатацията или ремонта. Те се определят в самия акт за възлагане на дейността, в друг акт или произтичат от характера на работата.

Трябва да се има предвид и фактът, че качеството на работник по транспорта се придобива от един специалист в тази сфера на транспортни отношения в случаите, когато му бъде поверено по надлежния ред управлението на моторно превозно средство за превоз на хора или стоки от ръководството на предприятие, учреждение, кооперация или обществена организация. Във връзка с това следва да се отбележи, че специализираните органи на МВР-КАТ издават на водачите свидетелство за управление за съответните категории на правоспособност. Те обаче не възлагат управляването на конкретно моторно превозно средство на водача, а само контролират дали правилно е възложено същото с оглед на придобитата правоспособност от управляващия въз основа на ЗДвП и Наредбата за подготовката, отчетността и изискванията за годност на водачите на моторни превозни средства. Възлагането на работа по управлението на конкретно моторно превозно средство се извършва от компетентните органи на съответните предприятия, учреждения, кооперации и обществени организации. *Следователно качеството на работник по транспорта не се създава от факта на притежаване на свидетелство за управление, а от акта на съответния орган за възлагане работа по управление на моторното превозно средство*¹⁴.

Предвид всичко казано по-горе, може да се обобщи, че работник или служител по транспорта по смисъла на чл. 342, ал. 2 от НК е: лице, което извършва дейност в едно от трите направления (управление; техническа или стопанска експлоатация; ремонт на подвижния състав, на пътищата, на съоръженията); дейността следва да е възложена по съответния ред¹⁵; дори повереното превозно средство да не е регистрирано в КАТ или да е технически неизправно, качеството си остава¹⁶. С оглед на това *per argumentum a contrario не са работници или служители по транспорта*: 1) лицата, на които не е възлагано управлението¹⁷; 2) водачите на колесен трактор и силажокомбайните¹⁸; 3) ако автомобилът е предоставен за лично ползване¹⁹. Ако лицето не притежава посочените особени качества, но въпреки това извърши посочената общественоопасна дейност, то отговорността ще се квалифицира по чл. 123 или чл. 134 от НК, които предвиждат наказателна отговорност за престъпления при професионална непредпазливост.

Особен е и субектът на престъпното управление на МПС в срока на изтър-

¹⁴ Вж. Решение № 16 от 1975 г.

¹⁵ Вж. решение № 1030 от 1970 г.

¹⁶ Вж. решение № 1121 от 1977 и решение № 707 от 1980 г.

¹⁷ Вж. решение № 1039 от 1971 г.

¹⁸ Вж. решение № 498 от 1973 г.

¹⁹ Вж. решение № 529 от 1975 г.

пяване на наказанието лишаване от право да се управлява моторно превозно средство. Това може да бъде всяко наказателноотговорно лице, което вече е лишено от правоуправление по ал. 1 и което вече е било наказвано за това по административен ред за такова нарушение.

Предвид направеният конкретен анализ на отделните видове транспортни престъпления и техните субекти, може да се заключи, че те не са група престъпления с особен субект. Когато това съществува, то произтича от особеностите на конкретната изпълнителска дейност. Като цяло транспортните престъпления са престъпления с общ субект и могат да бъдат извършени от всяко едно лице. Фактът, че извършителят е правоспособен или не, би следвало в някои от случаите (тези по членове 342 и 343 от НК) да бъде основание за приложимост на потезконаказуем състав. Във всички останали случаи особеностите на субекта ще се отчетат при индивидуализация на наказанието.

III. Дискусийни въпроси във връзка със субекта на транспортните престъпления

1. Пешеходецът като субект на транспортно престъпление

От теоретична гледна точка, интерес представлява случаят, когато правилата за движение бъдат нарушени от пешеходци и в причинна връзка с тях настъпят визираните в НК последици, а именно смърт, телесни повреди или значителни имуществени вреди. Предвид действащата правна уредба, с категоричност може да се твърди, че няма да е осъществено транспортно престъпление, защото чл. 342, ал. 1 от НК определя, че нарушаването на правила се извършва при „управление на ...”, т. е. деянието може да се осъществи само от водачи на транспортни средства. След като деянието се осъществява при управление на транспортно средство, то остава неразрешен въпросът за отговорността на пешеходците, които също биха могли със своето поведение да причинят или да допринесат за транспортно правонарушение (например пешеходец преминава на червена светлина на светофарната уредба, т. е. като нарушава правила за движение по пътищата). Ако в резултат на това деяние настъпят последиците, визираните в чл. 343 от НК, то отговорността на пешеходеца ще се ангажира само по линия на административно-наказателната отговорност, визирана в ЗДВП. Това е така, защото пешеходецът не е субект на престъплението по чл. 342, ал. 1 от НК, тъй като не „управлява” транспортно средство. Понастоящем деянието би могло да се квалифицира като непредпазливо убийство, ако се докаже, че пешеходецът е могъл и е бил длъжен да предвиди, че от неговото поведение ще настъпи катастрофа и увреждане на останалите участници в движението или като умишлено убийство, ако е осъзнавал опасността за увреждане и именно това е желал да постигне.

Следва да се отбележи, че в чужди законодателства (напр. чл. 269 от НК на Молдова) се предвижда отговорност за пътници, пешеходци или други участници в движението, които, като са нарушили установените правила, са предизвикали

последниците, предвидени в чл. 343 от НК. Предвиденото наказание е лишаване от свобода от 2 до 6 години и глоба от 300 до 800 условни единици. В наказателното законодателство на Русия също съществуват състави, които предвиждат отговорност за пешеходци. Например чл. 268 от НК на Русия криминализира нарушаването на правила, обезпечаващи нормалната работа на транспорта от участниците в движението – пътници, пешеходци и др., различни от водачите на МПС, в случаите, когато деянието е довело до причиняване на смърт, тежка телесна повреда или средна телесна повреда по непредпазливост. По-тежко се наказват случаите, когато е причинена смърт на две или повече лица.

Подобен законодателен опит може да бъде възприет и в българския НК, тъй като поведението на пешеходците не рядко става причина за тежки катастрофи. В тези случаи отговорността се понася от водачите на МПС, които в желанието си да опазят неприкосновеността и живота на пешеходеца (напр. пресичащ на червен сигнал на светофарната уредба), допускат нарушение на правилата за движение и увреждат други участници в движението. Ето защо може да се помисли в насока на криминализиране на противоправното поведение и на пешеходеца. Възможни са два подхода:

1) първият е чрез премахване на обективния признак от състава – „при управление” в чл. 342, ал. 1 от НК и

2) вторият би се осъществил чрез замяна на израза „който” с „участник в движението”, като не е изключено съчетание и от двата подхода.

De lege ferenda може да се помисли в насока криминализиране на неправомерното поведение на пешеходците, което е довело до смърт, телесни повреди или значителни имуществени вреди. Това може да се осъществи, ако признакът „при управление” отпадне от диспозицията на чл. 342, ал. 1 от НК.

2. Усложнения с оглед участието на няколко лица в транспортно престъпление

В наказателното право с термина „независимо съпричиняване” се обозначава хипотезата, когато две лица независимо едно от друго вършат участват в едно непредпазливо престъпление²⁰. Ето защо „съпричиняването е такава структура на наказателноправно релевантно причинно отношение, при което структурите на две или повече самостоятелно и непредпазливо започнати причинни връзки се сливат в една обща структура на един причинен процес, в която самостоятелните структури могат да изменят същността си и от причина да станат условие, а настъпилният резултат се обуславя само като резултат от съвкупното проявление на

²⁰ Според В. Бузов термините независимо съизвършителство и независимо съпричиняване са наименования на един същ институт, което не споделяме. В първия случай се визира участие на две или повече лица при осъществяване на изпълнителното деяние на умишлено престъпление, а в другия – в непредпазливо престъпление. Срв. Бузов, В., Причината връзка в социалистическото наказателно право. С., БАН, 1964, стр. 176.

всички причинни структури, започнали действието си като самостоятелни причинни процеси”²¹.

Възможно е няколко различни лица независимо едно от друго да нарушат еднакви (различни) правила за движение, експлоатация или ремонт на транспортно средство и в резултат на това да настъпят последиците, предвидени в НК. В този случай ще е налице *независимо съпричиняване при същинското транспортно престъпление*, ако са налице следните основни белези:

- 1) едно престъпление;
- 2) в него участват повече от едно наказателноотговорни лица;
- 3) причинна връзка между поведението на лицата и
- 4) непредпазливо отношение към настъпилите последици²².

При независимото съпричиняване на непредпазливото престъпление участват няколко лица и това довежда до създаването на опасност или настъпването на един и същ резултат, предвиден в конкретна норма в НК. Възможно е основание-то за отговорността да е престъпно бездействие, когато лицата са били нормативно задължени да действат. В този случай логично би било по отношение на всеки от съпричинителите да се търси отговорност за извършеното едно общо престъпление, а *различната степен на съпричиняване да окаже влияние върху индивидуализацията на наказанието*.

Въпросът за индивидуализацията на отговорността при независимо съпричиняване на транспортно престъпление намира в съдебната практика своя цифров еквивалент чрез процентно изражение или определяне на дялове във връзка с гражданскоправното обезщетяване. Показателно в това отношение е решение № 81 от 14.2.2008 г. на ВКС. В процесния случай съдът е заключил, че за настъпване на вредоносния резултат вина имат и двамата водачи, като допуснатите от единия водач нарушения са допринесли *в по-голяма степен, а именно 75 %*. За да констатира това, съдът е установил, че деецът е управлявал МПС с твърде висока и неразрешена скорост, имал е значително по-голяма възможност да възприеме възникналата опасност на пътното платно. Същевременно той е предприел действия да намали скоростта, а пострадалият е изпълнил задължението да подаде светлинен сигнал за промяна посоката на движение, но не е преценил високата скорост на другия автомобил. От друга страна, пострадалият, който също е водач на автомобил и участник на пътя, като предприел маневра завиване на ляво, е подал светлинен сигнал за това, но не е съобразил местоположението и скоростта на движение на другия автомобил. Той е имал техническа възможност, ако е ползвал огледалото за обратно виждане, като ударът е причинен поради високата скорост на автомобила, управляван от втория ответник, който след възникване на препят-

²¹ Вж. Бузов, В., Причината връзка в социалистическото наказателно право. С., БАН, 1964, стр. 197-198.

²² Нересян, В., Неосторожная вина: проблемы и решения. – В: Уголовное право: стратегия развития в XXI веке. Материалы международной научно-практической конференции, 29-30 января 2004 г. Московская государственная академия, М., 2004, стр. 166.

ствието не е предприел никакви действия да намали скоростта или да спре. Ето защо размерът на *съпричиняването от пострадалия се определя от съда като $1/4$* ²³. Макар и малък, приносът е налице и не дава основание за изключване на отговорността на водача, а следва да се отчете при индивидуализиране на наказанието.

Подобна практика на цифрово изразяване на съотношението на съпричиняване се използва и при обезщетяване на вреди от граждански деликти в областта на транспорта. Това е разбираемо, предвид факта, че *транспортното престъпление е вид транспортно правонарушение, при което степената на обществена опасност с оглед на причинените вреди е изключително висока в сравнение с останалите деликти по транспорта*. Ето защо изучаването на транспортните престъпления не може да се откъсне от цялостното учение за правонарушенията и в частност деликтите по транспорта. Описаният по горе случай от съдебната практика показва, че е възможно съпричинител в престъплението да бъде и пострадалото лице.

Във връзка с това съвсем основателно се твърди, че „в генезиса на престъпленията по непредпазливост ролята на пострадалия има по-голямо значение, отколкото при умишлените престъпления като цяло“²⁴. Прави впечатление, че за обозначаване на съпричиняването от пострадалия в съдебната практика по транспортните престъпления често се използва изразът „съвина“ на извършителя и на пострадалия, който е условен и неточен по следните съображения. Първо, с него се обозначава хипотезата, когато наред с виновното поведение на дееца пострадалият също е допринесъл за собственото си увреждане (като нарушава правилата за безопасност на движението). Ето защо от наказателноправна гледна точка правилно е да се говори за „съпричиняване от пострадалия“, а не за съвина. Второ, както е известно, вината е отношение на дееца към обществената опасност на извършеното от него деяние и към настъпилите общественоопасни последици. Следователно пострадалият не може да формира вина по смисъла на наказателното право, но може да улесни настъпването на престъпния резултат²⁵.

3. Наказателна отговорност за преотстъпване на моторно превозно средство

Известно е, че Законът за движение по пътищата забранява да се отстъпва управлението на МПС на лица, които са неспособни, или на лица, които са употребили алкохол или друго упойващо вещество. Освен предвидената административнонаказателна отговорност за това в чл. 174, при извършването на това деяние може да настъпят и наказателноправни последици. Така например според

²³ Вж. Решение № 81 от 14.2.2008 г. на ВКС по т. д. № 659/2007 г., II о.

²⁴ Вж. Панев, Б., Престъпления по непредпазливост (криминологични проблеми). С., Наука и изкуство, 1979, стр. 18.

²⁵ В гражданското право съпричиняването от страна на пострадалия се прилага чл. 51, ал. 2 от Закона за задълженията и договорите.

съдебната практика водачът на МПС, който допуска това нарушение (преотстъпва МПС на пияно лице) и ако бъде осъществен състав на престъпление по транспорта от лицето, на което е преотстъпено управлението, също ще носи отговорност по съответния текст от НК.

Отговорността за преотстъпване на МПС е била обект на анализ в *Тълкувателно решение № 38 от 1964 г. на ОСНК на Върховния съд*. Според посоченото решение водач на моторното превозно средство ще осъществи състав на транспортно престъпление, когато предостави управлението на същото на лице, което няма свидетелство за правоуправление, и последното причини автопроизшествие, от което произлизат предвидените в закона вредни последици. Това е така, защото в случая се касае за причиняване по непредпазливост на един обществено опасен резултат от две лица. Единият причинител от тях е лицето, което в нарушение правилата на упражняването от него занятие преотстъпва, а другият е този, който поема управлението на моторното превозно средство и със своето деяние непосредствено причинява общественоопасните последици, предвидени в съответния престъпен състав. Всяко едно от деянията на преотстъпващия и на непосредствено управляващия превозното средство поотделно съставляват причина за виновното причиняване на състава на престъплението. Така преотстъпващият поставя причините за възможното настъпване на една авария или злополука с факта на предоставяне на управлението на моторното превозно средство на едно лице, което няма никакви познания или притежава недостатъчна квалификация за управление на автомобил и спазване правилата за движение. Непритежаващият свидетелство за правоуправление, който управлява моторното превозно средство и който не е в състояние да се съобрази или не се съобразява с правилата за движение поради незнание или липса на квалификация, превръща възможността за настъпване в действителна авария или злополука. Следователно отговорността на управляващия превозното средство, без да притежава правоспособност, се обуславя от поведението му да не се съобразява с установените правила за движение и факта на причиняване на престъпните последици. От друга страна, отговорността на лицето, което предоставя управлението на моторното превозно средство на неспособното лице, се основава на личното му нарушение на изрично предвидена в нормативен акт забрана за извършване на подобна дейност и следователно в случая става въпрос за отговорност за чужди виновни действия.

Съдебната практика е изследвала задълбочено въпроса как следва да се квалифицира деянието на непосредствено управляващия моторното превозно средство и това на преотстъпващия, ако първият се е намирал в пияно състояние по време на извършване на престъплението. По отношение на първото лице следва да се приложи съответният по-тежко наказуем състав на транспортно престъпление. Във връзка с преотстъпващия са възможни няколко хипотези, които могат да се обобщят по следния начин. Първо, когато самият преотстъпващ се е намирал в пияно състояние по време на предоставяне управлението на моторното превозно средство на лице, което се намира също в пияно състояние, и последното извърши злополуката. В този случай е без значение дали непосредствено управляващият моторното превозно средство е правоспособен или не. Предоставянето на моторното превозно средство да се управлява от лице, което се намира в пияно състояние, несъмнено