

# ОСОБЕНОСТИ НА ОБЕКТА НА ТРАНСПОРТНИТЕ ПРЕСТЪПЛЕНИЯ ПО БЪЛГАРСКОТО НАКАЗАТЕЛНО ПРАВО

*Ралица Костадинова<sup>1</sup>*

## І. Уводни бележки

Историческият преглед показва, че транспортът постоянно се е развивал, а средствата за придвижване са се усъвършенствали. Наред с това се е развивала и усъвършенствала и наказателноправната защита на транспорта. Така например, ако в Древността е санкционирано единствено повреждането или унищожаването на транспортно средство (кораб, каруца, кон и др.), то през XIX век на преден план вече излиза човекът и неговото право на живот и телесна неприкосновеност в процеса на придвижване с транспортно средство. Постепенно се създават съвременните модели на транспортните престъпления като група сходни общественноопасни деяния с определени специфики. С особена важност при транспортните престъпления се откроява въпросът за обекта, който ще бъде разгледан в настоящата статия.

Изходно положение в изследването е разбирането, че престъпленията увреждат или застрашават от увреждане определени обществени отношения. Тези отношения се създават между правни субекти (физически и юридически лица) в процеса на тяхната съвместна дейност и са насочени към задоволяване на определени потребности. Престъпленията засягат този обмен на дейност между правните субекти. Ето защо обект на престъплението е онова специфично обществено отношение, което деянието застрашава (поставя в опасност) или засяга (уврежда реално)<sup>2</sup>.

В наказателноправната теория се правят разграничения на плоскостта на обекта, като се обособяват общ обект, групов (родов) обект и непосредствен (конкретен) обект<sup>3</sup>. Определеният като общ обект съвпада с общото понятие за обекта на престъплението и обозначава цялата съвкупност от обществени отношения, които се защитават от наказателното право. Групов (родов) обект са обществените отношения, обособени по родов признак които дадени престъпления засягат и които именно

---

<sup>1</sup> *Асистент по Наказателно право, докторант, Департамент Право, Нов български университет.*

<sup>2</sup> Вж. ГИРГИНОВ, Антон. Наказателно право на Република България. Обща част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, София, Софи-Р, 2009, с. 112.

<sup>3</sup> Вж. ВЛАДИМИРОВ, Румен. ХРИСТОВА, Катина. СТЕФАНОВ, Николай. Наказателно право. Обща част. Основни теоретични положения, тестове, казуси, съдебна практика. София, Сиела. 2009, с. 54; с. ВЛАДИМИРОВ, Румен. КОСТАДИНОВА, Ралица. Наказателно право в схеми и определения. Второ преработено и допълнено издание, София, Сиела, 2009, с. 35.

определят характера на последните като такива от определен вид. Непосредствен (конкретен) обект е конкретното обществено отношение, което конкретното деяние засяга<sup>4</sup>.

При разглеждане на особеностите на груповия обект на транспортните престъпления ще бъде използван историческоправен, системен и сравнителноправен метод.

## **II. Транспортните престъпления като вид общоопасни престъпления**

Транспортните престъпления са уредени в Раздел II на Глава XI от особената част на НК, която е озаглавена „Общоопасни престъпления“.

### **1. Особенности на общоопасните престъпления**

Общоопасните престъпления са очертани в глава XI от особената част на НК (чл. 330-356 й) и най общо могат да се определят като *група деяния, с извършването на които могат да бъдат увредени или застрашени личните или имуществените интереси на неопределен, широк кръг лица*<sup>5</sup>. Проблемите на общоопасните престъпления не са изследвани пълно и цялостно в българската наказателноправна наука, но все пак достатъчно, за да могат да се изведат техните съществени характеристики<sup>6</sup>.

#### *1.1. Родов обект на общоопасните престъпления*

По въпроса за обекта на общоопасните престъпления се е водила дискусия в научните среди. Някои автори приемат, че тези престъпления нямат самостоятелен родов обект<sup>7</sup>, но преобладаващо е обратното мнение. Според него общоопасните престъпления имат самостоятелен обект, който от едни автори се определя като

---

<sup>4</sup> Вж. ВЛАДИМИРОВ, Румен. ХРИСТОВА, Катина. СТЕФАНОВ, Николай. Наказателно право. Обща част. Основни теоретични положения, тестове, казуси, съдебна практика. София, Сиела. 2009, с. 54; НЕНОВ, Иван. Наказателно право на Република България. Обща част. Нова редакция Ал. Стойнов. Кн.1.София, Софи -Р, 1992, с. 224.

<sup>5</sup> Вж. ГИРГИНОВ, Антон. Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, София, Софи-Р, 2005, С. 477.

<sup>6</sup> Вж. ПЕТКОВ, Румен. Престъпления, извършени по общоопасен начин. В: Годишник на Висш институт „Г. Димитров“ – МВР, София, 1990 г., С. 189 и цитираната там литература.

<sup>7</sup> Във връзка с това се счита, че общоопасните престъпления не са обединени в една глава в НК по признака групов обект, за разлика от останалите глави в кодекса. ПЕТРОВ. Веселин. Наказателно право на НРБ. МВР, София, 1985, с. 37.

„обществената сигурност”<sup>8</sup>, а от други като „общата сигурност”. В този смисъл е позицията на *И. Ненов*, който приема, че за общоопасните престъпления е характерно, че те са от естество да засегнат комплекс от обществени отношения, включващи широк кръг от имуществени интереси, живота и здравето на неопределен брой хора, безопасното осъществяване на обществената дейност в обществото. Така например една железопътна катастрофа може да създаде опасност или да увреди живота, здравето и имуществото на широк кръг от лица. Наред с това може да доведе до нарушаване на нормалната транспортна дейност, да възпрепятства други граждани да ползват това транспортно средство, да наложи извършването на ремонтни дейности, свързани с транспортната инфраструктура.

Според *Р. Петков* родов обект на общоопасните престъпления са *определен или неопределен брой обществените отношения, които се засягат от дейности, процеси и предмети*. Сочи също, че тези обществени отношения могат да имат *разнороден характер* и засягането им да настъпи *едновременно*. Във връзка с това твърди, че „*прякото засягането на личността и имуществото е допълнителен непосредствен обект, който не определя правната природа на това престъпление*”<sup>9</sup>. Ето защо като анализира престъпленията, извършени по общоопасен начин, той застъпва тезата, че палежът, взривяването и наводнението имат *сложни непосредствени обекти*. Тези обекти могат да се дефинират като система от неограничен кръг разнородни обществени отношения, които съществуват в обществото за едновременното обезпечаване на общата сигурност, свързана със живота, здравето, имуществените ценности и др. Тяхното засягане се осъществява чрез неправомерно използване на процеси или сили, които не се контролират или трудно се поддават на контрол, след като веднъж са били задействани. Отбелязва се, че от сложният характер на обекта произтичат особеностите на престъпните последици, които от своя страна биват: 1) основни (свързани с общата сигурност) и 2) допълнителни последици (във връзка с вторичните отношения – право на живот, здраве, имуществени ценности)<sup>10</sup>.

---

<sup>8</sup> Вж. НЕНОВ, Иван. Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. София, Наука и изкуство, 1959, с. 330-332. Авторът приема, че общоопасните престъпления застрашават не една страна на обществените отношения, а създават обща опасност, т.е. те са от естество да засегнат широк кръг различни обществени интереси. Посочва, че терминът „общоопасност” е утвърден в съдебната практика от Пленумът на Върховния съд с Постановление № 1 от 1956 г.

<sup>9</sup> Вж. ПЕТКОВ, Румен. Престъпления, извършени по общоопасен начин. В: Годишник на Висш институт „Г. Димитров” – МВР, София, 1990 г., с., 190-191.

<sup>10</sup> Вж. ПЕТКОВ, Румен. цит. съч. София, с. 200.

Разглежданите посегателства имат сложен обект подобно на транспортните престъпления. Следва да се има предвид, че макар и сложен и комплексен, обектът е количествено един, поради което не може да се сподели това разбиране, поддържано и от някои руски автори. Според тях транспортните престъпления имат един основен обект (във връзка с нормалната работа на транспорта) и един допълнителен обект (във връзка с опасността, която се създава за живота и здравето на хората). Подобно изкуствено разделяне на отношенията, свързани с нормалното функциониране на транспорта от отношенията във връзка с основните човешки права, е произволно. С основание може да се твърди, че основна цел на всеки от видовете механичен транспорт е включително опазването на човешкия живот и здраве при осъществяване на транспортната дейност. Това състояние на защитеност се определя като транспортна безопасност. Именно тя следва да се счита за обект на транспортните престъпления, с извършването на които е възможно да се създаде състояние на общоопасност.

### *1.2. Общата опасност на престъпленията от Глава XI от НК*

В теорията се изтъкват следните *белези на обща опасност*: 1) индивидуално определен или неопределен кръг от лица и имущества; 2) разнородност на засегнатите отношения; 3) възможността почти едновременно да бъдат засегнати тези разнородни отношения<sup>11</sup>. Това състояние може да възникне поради действието на различни причини: Опасността може да се дължи на *особените средства*, с които се извършва (наркотични вещества), или на *особения начин* на извършване (палеж), или да зависи от *естеството на предмета*, върху който се посяга (транспортно средство)<sup>12</sup>. Във връзка с това А. Гиргинов прави разграничение между общоопасния начин и средства, от една страна и естеството на предмета, от друга като причини за пораждаване на обща опасност. Според него особения начин и особени средства са *специфичен метод на извършване на престъплението*, водещо до обща опасност<sup>13</sup>. Той приема, че критерии за обособяването на престъпленията в раздел II (престъпления по транспорта и съобщенията) и следващите *е специфичния подродов обект*. Именно в тези случаи

---

<sup>11</sup> Вж. ПЕТКОВ, Румен. Престъпления, извършени по общоопасен начин. В: Годишник на висш институт „Г. Димитров“ – МВР, София, 1990 г., с. 195.

<sup>12</sup> Вж. ПЕТРОВ. Веселин. Наказателно право на НРБ. МВР, С. 1985, с. 326. Вж. ГИРГИНОВ, Антон. Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, София, Софи-Р, 2005, с. 477-478.

<sup>13</sup> Във връзка с общоопасния начин се среща становището, че той не е елемент на обективната страна на състава на престъплението, а има значението на *предмет*, по повод на който възникват обществените отношения на обща сигурност (Р. Петков, цит. съч. с. 193)

общата опасност се обуславя от обекта на престъплението, „*чието накърняване води най-често до поставяне в опасност или реално увреждане на лични или имуществени интереси на неопределен брой лица*”<sup>14</sup>.

## **2. *Общата опасност на транспортните престъпления***

Разбирането на *А. Гиргинов*, че общата опасност на част от общоопасните престъпления се дължи на специфичният им подродов обект следва да се сподели. То кореспондира с тезата на настоящото изследване, че транспортните престъпления имат за обект обществените отношения, които осигуряват и гарантират транспортната безопасност. В случая не методът на извършване, а системата от засегнати обществени отношения има значение при формулиране на транспортните престъпления. За това и критерият за съставомерност винаги ще бъде транспортната безопасност като подродов (подгрупов) обект на т. нар. обща опасност, която е присъща на всички видове престъпления в Глава XI от НК. Ето защо с основание може да се твърди, че транспортните престъпления са вид общоопасни престъпления, при които *състоянието на обща опасност се дължи на особеностите на предмета, върху който се въздейства*.

Общата опасност на транспортните престъпления се определя от факта, че с нейното пораждаване винаги се поставят в опасност или се увреждат лични или имуществени интереси на неограничен брой лица. Това е обусловено от особеностите на транспорта с механични превозни средства, чието управление винаги представлява източник на повишена опасност. За да не се реализира в увреждане тази потенциална опасност, е създадена система от правила, които да гарантират живота, здравето и собствеността на хората. Така например нарушаването на правила за движение при извършване на транспортна дейност или повреждането на транспортно средство е от естество да засегне обществената сигурност независимо от вида на осъществявания транспорт. Показателен в това отношение е фактът, че след повреждането на транспортно средство за масов превоз, при движение може да се предизвика катастрофа по всяко време и на всяко място. Освен жертви сред пътниците в резултат на причинената катастрофа, повредата може да доведе до взривяване на двигателя на превозното средство, с което да се причинят увреждания на живота или здравето на

---

<sup>14</sup> Вж. ГИРГИНОВ, Антон. Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ основно преработено и допълнено издание, София, Софи-Р, 2005, с. 493.

множество хора. Ето защо много често такива деяния *се криминализират и без да настъпи реално увреждане на живота и здравето на хората* (вж. чл. 340, ал. 1; чл. 342, ал. 1 и ал. 2; чл. 344, ал.1 от НК). Такова законодателно решение се среща и в наказателните законодателства на други страни. Ето защо интерес представлява въпроса за систематичното място на транспортните престъпления в някои чужди законодателства.

### ***3. Систематично място на транспортните престъпления в чуждестранни наказателни закони***

Сравнителноправният анализ на наказателноправните норми във връзка с транспортната безопасност показва, че във всяка държава се изгражда специфична система на транспортните престъпления. Най-общо те могат да бъдат обособени в три големи групи: първо, транспортните престъпления като самостоятелна група престъпления в системата на особената част на НК; второ, очертани като подвид на друга група престъпления и трето, обособяването им като общественноопасни и противоправни деяния извън наказателния закон.

#### ***3.1. Транспортни престъпления като самостоятелна група престъпления в НК***

Редица държави обособяват в своите наказателни закони самостоятелни глави или раздели, посветени на транспортните престъпления. Например Наказателния кодекс на Полша очертава транспортните престъпления в самостоятелна глава, посветена на безопасността на движението<sup>15</sup>. Подобно е положението в Наказателния кодекс на Кралство Испания<sup>16</sup>, чиято глава IV е озаглавена „За престъпленията против безопасността на движение по пътищата“ и е част от престъпленията против обществената сигурност.

Транспортни престъпления се съдържат и в наказателното законодателство на Швейцария като в глава IX, чл. 237- 239 на Наказателния кодекс те са назовани „Престъпления против обществения транспорт“<sup>17</sup>. Самите видове престъпления са

---

<sup>15</sup> Вж. Чл. 173 и следващите от главата глава XX „Престъпления против безопасността на движението“ от Наказателния кодекс (Kodeks karny) на Полската република (обн. в Държавен вестник № 88 от 6 юни 1997 г.).

<sup>16</sup> Вж. Уголовной Кодекс Испании. Под редакцией Н. Кузнецовой, Москва, Зерцало, 1998.

<sup>17</sup> Вж. Уголовной Кодекс Швейцарии. Под редакцией А. Серебренниковой, 2-е издание, дополненное, Санкт-Петербург, Юридический центр Пресс, 2002.

свързани с увреждане на обществения трафик, разстройство на железопътния транспорт и засягане на експлоатацията на транспорта.

„Престъпления или нарушения на трафика” се съдържат в глава XI, чл. 124- 129 от Наказателния кодекс на Япония<sup>18</sup>.

В Наказателните кодекси на бившите съветски републики традиционно присъстват самостоятелни раздели или глави, посветени на транспортната безопасност. Такъв подход е възприет от наказателните кодекси на Азербайджан<sup>19</sup>, Грузия<sup>20</sup>, Беларус<sup>21</sup>, Узбекистан<sup>22</sup>, Украйна<sup>23</sup>, Молдова<sup>24</sup>, Таджикистан<sup>25</sup>, Казахстан<sup>26</sup>, Киргизстан<sup>27</sup> и др.

3.2. Друга група държави не уреждат транспортните престъпления като самостоятелна глава или раздел. Например в Наказателния закон на Германия<sup>28</sup> транспортните престъпления са разположени в чл. 315-316 от раздел 28, озаглавен „Общественноопасни престъпни деяния”. Макар и да не са самостоятелно структурирани в самостоятелна глава, те са изразени като *подвид на деянията, засягащи обществената безопасност*. Подобно е положението в наказателните кодекси на Австрия, Дания, Китай, Естония и др.<sup>29</sup>

3.3. Накрая, има и трета група държави, в които транспортните престъпления не се съдържат в наказателен закон, а в друг нормативен акт. Във Франция функционира

---

<sup>18</sup> Наказателния кодекс на Япония ( *Keihō* ) е от 1907 г.

<sup>19</sup> Обн. на 30 декември 1999 г. Достъпен в интернет на адрес: <http://www.crime.vl.ru/index.php?p=1318&more=1&c=1&tb=1&pb=1>, [29 май 2011 г.]

<sup>20</sup> Обн. на 22 юли 1999 г. Достъпен в интернет на адрес: <http://law.edu.ru/norm/norm.asp?normID=1241370&subID=100095257,100095258#text>, [29 май 2011 г.]

<sup>21</sup> Обн. 9 юли 1999 г. Достъпен в интернет на адрес: <http://www.newsby.org/by/2009/11/17/text11492.htm>, [29 май 2011 г.]

<sup>22</sup> Обн. 22 септември 1994 г. Достъпен в интернет на адрес: [http://fmc.uz/legisl.php?id=k\\_ug](http://fmc.uz/legisl.php?id=k_ug), [29 май 2011 г.]

<sup>23</sup> Обн. 5 април 2001 г. Достъпен в интернет на адрес: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=2341-14>, [29 май 2011 г.]

<sup>24</sup> Обн. 18 април 2002 г. Достъпен в интернет на адрес: <http://www.yk-md.ru/1.html>, [29 май 2011 г.]

<sup>25</sup> Обн. 21 май 1998 г. Достъпен в интернет на адрес: [http://base.spinform.ru/show\\_doc.fwx?Regnom=2324](http://base.spinform.ru/show_doc.fwx?Regnom=2324), [29 май 2011 г.]

<sup>26</sup> Обн. 16 юли 1997 г., Достъпен в интернет на адрес: <http://www.pavlodar.com/zakon/?dok=00087>, [29 май 2011 г.]

<sup>27</sup> Обн. 1 октомври 1997 г., Достъпен в интернет на адрес: <http://pravo.tazar.kg/index.php?newsid=17>, [29 май 2011 г.]

<sup>28</sup> Вж. Уголовной кодекс ФРГ. Москва, Зерцало-М., 2001.

<sup>29</sup> Вж. КОРОБЕЕВ. А. Транспортные преступления. Санкт Петербург, Юридический центр Пресс, 2003, с. 34.

Пътен кодекс, който предвижда наказателната и административнонаказателната отговорност за правонарушения, свързани с безопасността на движение<sup>30</sup>. При нарушаване на правилата виновният може да се санкционира с принудителна мярка от различен характер и степен (от глоби до лишаване от свобода). Подобно е положението и в Австралия и Индия, където наказуемостта на деянията е изведена в акт извън НК.

Интерес представлява доктрината за транспортните престъпления в Англия. Така например причиняването на смърт при управление на моторно транспортно средство се определя в английското законодателство като пътно транспортно нарушение (road traffic offence). Това и други престъпления, засягащи транспортната безопасност, се съдържат в Закона за пътната сигурност (Road Safety Act) от 2006 г.<sup>31</sup>. Следва да се отбележи, че този закон и някои други законодателни актове, са част от системата на наказателното право и формират т. нар. материално наказателно право (substantive criminal law)<sup>32</sup>. Именно това обуславя спецификите на наказателното право от англ-саксонски тип, при които липсва кодификация за разлика от страните, принадлежащи към континенталната правна система.

Като изследват същността на престъпленията срещу транспортната безопасност, някои учени дори смятат, че тази група престъпления не включва „истински престъпления“ (true crime), подобно на престъпленията, свързани с наркотици<sup>33</sup>. Причината за това е, че при някои от тях не се съдържа вина в традиционния смисъл (mens rea), а специална степен на непредпазливостта. Така се стига се дори до констатацията, че при някои транспортни престъпления (напр. при шофирането в пияно състояние) следва да се докаже само факта на деянието и следователно е налице обективна отговорност (strict liability)<sup>34</sup>.

3.4. Краткият преглед на чуждото законодателство показва, че макар да са възприети различни подходи при формулиране на транспортните престъпления, в повечето държави те се възприемат преди всичко като посегателства срещу обществената безопасност. В наказателните кодификации на европейските страни

---

<sup>30</sup> Вж. ИСАЕВ. Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Москва, Юриспруденция, 2011, с. 52.

<sup>31</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2006/49/contents>

<sup>32</sup> Вж. CUNNINGAM, Sally. Driving offences. Law, Policy and Practice. Ashgate. 2008, pp. 1.

<sup>33</sup> Вж. HUSAK, Douglas. Malum prohibitum and Retributivism . In: Essays on the Special Part of the Criminal law. Edited by R A Duff and Stuart P Green, Oxford University press, 2005, pp. 65.

<sup>34</sup> Вж. CUNNINGAM, Sally. Driving offences. Law, Policy and Practice. Ashgate. 2008, pp. 9.



транспортните престъпления са деяния, които като засягат директно трафика и неговата безопасност, *се обособяват като подвид на общоопасните престъпления*. Ето защо с основание може да се твърди, че по отношение на систематичното място, 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 общоопасни престъпления.

Във връзка с изясняването на родовия обект на транспортните престъпления следва да се обърне внимание на въпроса за вида и характера на обществените отношения, които се засягат от съответните деяния. Този въпрос е бил дискутиран, както в нашата, така и в чуждата литература и отразява особеностите на конкретните обществено-икономически условия на дадения етап.<sup>35</sup>

### **III. Развитие на концепцията относно обекта на транспортните престъпления**

#### **1. Транспортните престъпления в системата на социалистическото наказателно право**

През 50-те години на миналия век е считано, че основно задължение на социалистическия транспорт е да изпълни държавния план за превозите на товари и пътници и то сигурно, точно и икономично. На тази основа *В. Бузов* приема, че обект на транспортните престъпления са „отношенията на колектива от работници и служители по транспорта във връзка с техните задължения като производственици, отношенията във връзка с установения режим на регистрация, отчетност и контрол и отношенията, които се явяват във връзка с договора за превоз и неговото неизпълнение поради проявените престъпни деяния”<sup>36</sup>.

Цитираното води до извода, че през този етап от развитието на обществото, наказателноправната уредба на транспортната дейност е предназначена да защитава на първо място интересите на плановата икономика, а след това живота или здравето на трудещите се. Към настоящия момент е категорично неприемливо да се твърди, че обект на транспортното престъпление са отношенията, свързани със спазване на

---

<sup>35</sup> В нашата литература са анализирани възгледите относно автотранспортните престъпления. Вж. МИХАЙЛОВ, Димитър. Проблеми на престъпленията против автомобилния транспорт. В: Проблеми на наказателното право. Особена част. София, Сиела, 2008, с. 488. Според Д. Михайлов мога да се обособят три основни етапа: 1) при действието на отм. НК; 2) при действието на НК от 1968 г; 3) след измененията и допълненията на НК от 31.03.1982 г.

<sup>36</sup> Срн. БУЗОВ, Венеци. Престъпления по транспорта. София, БАН, 1956, С. 29.

трудова дисциплина, а неин основен елемент е спазването на правилата за движение от работници и служители по транспорта.

Цитираното становище относно обекта на транспортните престъпления е основателно критикувано от *Д. Михайлов*. Той счита, че избора от автора подход е неправилен, поради което обекта се разглежда на „твърде широка и в определен смисъл неопределена основа“<sup>37</sup>. Нормативната уредба по онова време (чл. 333- 334 (отм). НК). Тя показва, че тази т. нар. широта и неопределена основа не е толкова „заслуга“ на автора (*В. Бузов*), а на действащото по онова време наказателно законодателство. Самият чл. 333 НК (отм.) определя, че само работник или служител по транспорта може да наруши трудовата дисциплина и с това да извърши транспортно престъпление. Нещо повече, дават се указания относно съдържанието на самото нарушение – „правила за движението, изисквания за доброкачественост на ремонта на подвижния състав, пътя и съоръженията, правилата за натоварване и съхраняване на товарите и други такива“. От тук в съответствие с действащата правна уредба се приема, че трудовата дисциплина е основен елемент на обекта на транспортните престъпления<sup>38</sup>. През 50-те години транспортните престъпления са възприемани като посегателства срещу транспортната дейност, но разбира се като отрасъл на плановото стопанство, който осигурява придвижването на стоки и хора в пространството съобразно социалистическия план. Въпреки това изразеното становище от *В. Бузов* е неточно, защото игнорира основната особеност на транспортните престъпления, а именно че те са посегателства в областта на транспортната безопасност. Като се обърща внимание на значението на транспорта за икономиката на страната, се пренебрегва най-важният елемент в обекта на разглежданите престъпления, а именно неприкосновеността на живота и здравето на хората.

По същите съображения не може да се сподели и разбирането на *Н. Алексеев* за обекта на транспортните престъпления. Той изказва мнение, че техен обект е *правилната работа в транспорта*<sup>39</sup>. Така според него транспортни престъпления са онези общественоопасни действия или бездействия, които непосредствено засягат правилната, отговаряща на интересите на държавата, работа на транспорта. Своето виждане *Алексеев* изгражда въз основа на разбирането, че безопасният превоз е едно от

---

<sup>37</sup> Вж. МИХАЙЛОВ, Димитър. Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. В: Лекции за следдипломна квалификация, София, 1982, XXI том, С. 330.

<sup>38</sup> Срн. БУЗОВ, Венеци. Престъпления по транспорта. София, БАН, 1956, с. 55.

<sup>39</sup> Срн. АЛЕКСЕЕВ, Николай. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Ленинград, 1957.

важните условия за нормалната дейност в транспорта и следователно причиняването на смърт или телесна повреда на хора също попада в обхвата на понятието „нарушаване работата на транспорта“<sup>40</sup>. Подобна позиция е неприемлива, защото противоречи на разбирането, че обектът е критерий за систематизиране на престъпленията в НК, в това число и критерий за систематизиране на транспортните.

*И. Ненов* също поставя акцент върху това, че тези престъпления засягат или могат да засегнат правилното, безопасното функциониране на транспорта *като един от отраслите на стопанството, чрез който се осъществява превоза на хора и товари*<sup>41</sup>. Следователно след като обектът на транспортните престъпления е нормалната работа на транспорта, а пък транспортът от своя страна е вид стопански отрасъл, *то удачно би било правната уредба да е в съответната главата в НК, а именно „Престъпления против стопанството“*<sup>42</sup>. Подобно разбиране не е законодателно възприето, за което говори фактът, че в новия НК от 1956 г. е обособена самостоятелна глава, посветена на транспортните престъпления. Така за пръв път в наказателното законодателство е била обособена самостоятелно групата на транспортните престъпления, и то не в главата относно престъпления в отделните стопански отрасли, нито в главата относно посегателствата против личността, а в отделна глава – XIII.

Схващането, че транспортните престъпления са вид престъпления против стопанството се среща и днес. Така например в началото на 2011 г. работна група към Министерство на правосъдието предложи проект за нов Наказателен кодекс. Той предвижда, че групата на транспортните престъпления ще е систематично разположена в раздел III на глава XX, озаглавена „Престъпления против стопанската дейност“<sup>43</sup>. Подобен законодателен подход не следва да се подкрепи, защото при него не се отчита най-важната характеристика на транспортните престъпления, а именно че те са подвид на общоопасните престъпления. Разбира се, транспортната дейност е вид стопанска дейност, но по важното в случая е, че всяко едно посегателство срещу елементи на транспорта създава преди всичко опасност от увреждане на човешкия живот, здраве или имущество. Ето защо транспортните престъпления следва да бъдат разположени в главата, посветена на общоопасните престъпления.

---

<sup>40</sup> Вж. АЛЕКСЕЕВ, Николай. Цит. лит., С. 26.

<sup>41</sup> Вж. НЕНОВ, Иван. Наказателно право на НРБ. Особена част. Том 2. София, 1959, с.383-384.

<sup>42</sup> Пак там.

<sup>43</sup> Наказателен кодекс. Особена част (проект, 05.01.2011г.), [електронен документ], достъпен в интернет на адрес: <http://www.justice.government.bg/new/Documents/Bills/STUK-OSBENA.doc> [5.03.2011 г.]

През шестдесетте години на миналия век се възприема становището, че обект на транспортните престъпления са *обществените отношения, които са закрепени в правилата за безопасността на движението и експлоатацията на транспорта*<sup>44</sup>. Прави впечатление, че е преодоляно разбирането, че обект са обществените отношения, охраняващи нормалната работа на транспорта, като на преден план се извежда сигурността на транспорта. Според това разбиране обект на транспортните престъпления са правните норми, които са установени с цел организиране на безопасно движение като допълнително се засягат други обекти – напр. живота, здравето или имуществото на гражданите. По повод на това становище също могат да се споделят някои несъгласия. Известно е, че правните норми не могат да бъдат обект на престъпление, защото „правната норма дори тогава, когато престъплението засяга регулирани от правото обществени отношения, т.е. правоотношенията, те не се подлагат на въздействие от страна на престъпното деяние”<sup>45</sup>. Ето защо отношенията във връзка със самите правила за безопасност на транспорта не са обект на транспортните престъпления. Тези правила се установяват с цел правно регулиране и защита на друг тип обществени отношения, а именно обществените отношения, които гарантират транспортната безопасност.

Съществено развитие в разбирането за същността и значението на транспортните престъпления по българското наказателно право се наблюдава в края на 60-те години на миналия век, когато през 1968 г. е приет нов НК. Той формулира изпълнителното деяние на същинското транспортно престъпление като *нарушаване на правила за движението и експлоатацията на определени видове транспортни средства или изискванията за добро качество на ремонта, което създава опасност за живота или здравето на хората*. Тази нормативната промяна довежда до съществено изменение концепцията за обекта на транспортните престъпления. В наказателноправната теория вече се отбелязва, че транспортните престъпления *имат за обект сигурността на движението*. Счита се, че като се нарушават установените правила за безопасност, субектът на престъплението иска или допуска причиняване на значителни вреди на подвижния състав, път или съоръжения или на други имущества или на телесна

---

<sup>44</sup> Срн.. МИХАЙЛОВ, Димитър. Проблеми на престъпленията против автомобилния транспорт. В: Проблеми на наказателното право. Особена част. София, Сиела, 2008, с. 489. Подобно е разбирането и в съветската литература. Вж. КИЧИГИНА, Е. Ответственность за нарушение безопасности движения городского транспорта. Москва, 1966, с. 26-27.

<sup>45</sup> Вж. ЦЕНКОВ, Цветан. Социалистическите обществени отношения обект на престъплението по наказателното право на НРБ. Годишник на ВСШ „Г. Димитров” МВР, София, 1977, С. 100.

повреда или смърт на хора. Именно това *единство между деянието и неговата насоченост застрашава сигурността на движението в транспорта*. Според *В. Бузов* настъпването на смърт, телесна повреда или значителни вреди само показва какви могат да бъдат последиците от застрашената сигурност на движението и с оглед на това да се характеризира конкретната обществена опасност на деянието<sup>46</sup>.

Пояснения във връзка с обекта на транспортните престъпления дава и Постановление № 6 от 1969 г. на Пленума на ВС на НРБ, което определя, че престъпленията по транспорта нарушават нормалната работа в железопътния, автомобилния, морския и въздушния транспорт и по този начин засягат важни стопански и обществени интереси на страната. Във връзка с това се определя, че НК обезпечават наказателноправна защита на обществените отношения, свързани с транспортната дейност, главно чрез наказателните състави, предвидени в раздел II от главата за общоопасните престъпления. Наред с това защитата на нормалната работа и сигурността в транспорта се осъществява и посредством наказателните състави в главата за престъпленията срещу личността, предвиждащи отговорност за професионална непредпазливост в чл. 123 и чл. 134 от НК. Във връзка с това някои автори предлагат престъпленията по чл. 123 и чл. 134 от НК да бъдат подредени в раздел I на глава XI като наименованието на раздела се промени, а именно „Престъпления, извършени по общоопасен начин, с общоопасни средства или при дейности, правно регламентирани, представляващи източник на повишена опасност“<sup>47</sup>.

През 70-те години на XX век *В. Бузов* променя своето становище, че обект на транспортните престъпления е трудовата дисциплина и като критикува някои съветски автори (*Алексеев и Кичигина*) застава на позицията, че „във всички случаи без изключение и независимо от настъпилите общественоопасни последици при тези престъпления главен определят обект е безопасността на движението в автотранспорта“<sup>48</sup>. Макар и правилна тази позиция не отразява докрай същността на транспортните престъпления. *В. Бузов* възприема разбирането на *Б. Куринов*<sup>49</sup>, че засягането на личността и имуществото при разглежданите престъпления е *допълнителен обект, който не определя правната природа на даденото престъпление*. Подобно премахване на отношенията във връзка с живота и здравето на хората от

---

<sup>46</sup>Вж. БУЗОВ, Венеци. Престъпни пътнотранспортни произшествия. София, БАН, 1976, с. 92.

<sup>47</sup>Вж. БУЗОВ, Венеци. цит. съч. с. 91.

<sup>48</sup>Вж. БУЗОВ, Венеци. цит. съч. с. 92.

<sup>49</sup>Срн. КУРИНОВ, Борис. Автотранспортные преступления, М., 1970, с. 20. Цит. по: БУЗОВ, Венеци. цит. съч. с. 92.

обхвата на транспортната безопасност не е приемливо. То не отразява основното положение в транспортното законодателство, което се създава с основна цел да охранява живота и здравето на хората в процеса на осъществяване на транспортната дейност.

## 2. Транспортните престъпления след реформата от 1982 г.

През 80-те години на XX век *И. Филчев* поддържа становището, че обект на престъпленията по транспорта е *сигурността на транспорта*, като в това понятие се включват онези *обществени отношения, които възникват и съществуват в процеса на осъществяване на транспортната дейност*<sup>50</sup>. Тази негова теза обаче не съответства на възприетата система на транспортните престъпления, в която се включват и чл.123, 134 и 140 от НК, които имат за обект обществените отношения във връзка с неприкосновеността на човешкото здраве и живот.<sup>51</sup> При това положение се стига до извода, че систематиката на престъпленията по транспорта с оглед на обекта като критерии е *неправилна*<sup>52</sup>.

Като анализира автотранспортните престъпления *Д. Михайлов* достига до извода, че обект „са обществените отношения, свързани с безопасността на движението“<sup>53</sup>. Макар да визира само един от видовете транспорт и да посочва само един от аспектите на безопасността (тази на движението), следва да се сподели това разбиране. Авторът правилно отбелязва, че *безопасността на движението не е обект на закрила самоцелно, а само когато тези обществени отношения са свързани с увреждането или поставянето в опасност на живота, здравето или имуществото на друго*<sup>54</sup>. Това е така, защото самото нарушаване на правила за движение е вид административно нарушение и само при определени условия и при настъпване на общественоопасни последици, правонарушението се санкционира по реда на НК. Търсенето на наказателна отговорност за същинско транспортно престъпление се обуславя от настъпването на определени последици, а именно поставяне в опасност на живота или

---

<sup>50</sup> Вж. ФИЛЧЕВ, Иван. Престъпления по транспорта, София, 1984. с. 10.

<sup>51</sup> Вж. ФИЛЧЕВ, Иван. Наказателна отговорност за престъпления по автотранспорта. - В: Лекции за следдипломна квалификация. Том XX, София, 1981, с. 394.

<sup>52</sup> Вж. ФИЛЧЕВ, Иван. Престъпления по транспорта. В: Лекции за следдипломна квалификация. Том XX, София, 1981, с. 386.

<sup>53</sup> Вж. МИХАЙЛОВ, Димитър. Автотранспортни престъпления. Обща характеристика и форма на изпълнителното деяние. В: Лекции за следдипломна квалификация, София, 1982, XXI том, с. 346.

<sup>54</sup> Вж. МИХАЙЛОВ, Димитър. цит. съч., с. 332.

имуществото на хората, смърт, телесна повреда (тежка или средна) или значителни имуществени вреди.

В края на 80-те години на миналия век *К. Лютов* приема, че обект на престъпленията по транспорта са *обществените отношения във връзка с нормалната, безаварийна работа на транспорта*<sup>55</sup>. Като отчита, че с цел осигуряване на сигурност по пътищата в процеса на движение, са установени строги правила за движение и експлоатация на превозните средства, авторът стига до неприемливия извод, че обект на престъпленията по транспорта са *обществените отношения, свързани с определени правила и изисквания за управление на транспортните средства*<sup>56</sup>. Всъщност обект са обществените отношения, свързани с безопасното осъществяване на транспортната дейност. А нейното регулиране от своя страна става чрез множество актове, но само тези, свързани с охрана на човешкото здраве, живот и имущество, имат отношение към обекта на престъплението. Така обект на транспортните престъпления са не правилата за безопасност, а самата транспортна безопасност, охранявана именно чрез тях.

Според *В. Петров* обект на престъпленията по транспорта са *обществените отношения, свързани с нормалната безаварийна работа на транспорта*<sup>57</sup>. Ето защо и обществената опасност на този вид посегателства произтича от голямото значение, което транспорта има за „всестранното развитие на нашата страна, за построяването на развитото социалистическо общество”. Допълва обаче, че нарушаването на съществуващите правила в транспорта крият опасност за живота и здравето на широк кръг хора и за големи имуществени вреди.

Среща се и мнение, според което обект на разглежданите престъпления са *обществените отношения, свързани с безопасността в сферата на използване на транспортни средства*<sup>58</sup>, което не може да бъде споделено напълно по следните съображения. Използването на транспортните средства за други цели, различни от преместване на стоки и хора, не е обект на правна защита при разглежданите престъпления. Така например едно моторно превозно средство би могло да улесни престъпно отнемане на движими вещи, което е основание за приложение на по-тежко наказуем състав на кражба (чл. 195, ал. 1, т. 4 от НК). Това престъпление, макар и

---

<sup>55</sup> Вж. ЛЮТОВ, Костадин. Наказателно право на НРБ, Особена част, том 2. С. ,1987, С. 59.

<sup>56</sup> Вж. МИХАЙЛОВ, Димитър. Нови положения в Особената част на НК. С. , Сиела, 2003, С. 241.

<sup>57</sup> Вж. ПЕТРОВ. Веселин. Наказателно право на НРБ. МВР, С. 1985, С. 332.

<sup>58</sup> Срн. Уголовное право в вопросах и ответах. Москва, Проспект, 2002, С. 278.

свързано с транспорта, по своята същност не е транспортно престъпление, тъй като неговата изпълнителска дейност не поставя в опасност живота или здравето на хората.

В съвременната българска наказателноправна литература се приема, че обект на престъпленията по транспорта е *„нормалната и безаварийна транспортна дейност, която е такъв специфичен обект, чието накърняване води най-често до поставяне в опасност или реално увреждане на лични или имуществени интереси на неограничен брой лица*<sup>59</sup>.”

След като бяха изяснени съществуващите становища по изследвания въпрос като едни от тях бяха критикувани, а други бяха възприети частично, може да се направи извод, че *транспортните престъпления са онези общественноопасни деяния, които увреждат или поставят в опасност обществените отношения, свързани с транспортната безопасност.* Действително за тях е характерна *обща опасност*, при която се поставя в опасност или реално се увреждат правото на живот, правото на телесна неприкосновеност или правото на собственост. Тя произтича от факта, че транспортната дейност е правнорегламентирана и източник на повишена опасност. Така и най-малкото невниманието и нехайство е от естество да увреди широк кръг от правно защитени интереси.

### III. Заключение

Изложеното в настоящата статия дава основание да се твърди, че транспортните престъпления са *общоопасни деяния, които като засягат транспортната безопасност застрашават или увреждат правата и интересите на неограничен кръг лица.* Подобно на съвременните наказателни законодателства, техен родов обект са обществените отношения, свързани със състоянието на обща опасност, характерно за престъпленията по глава XI НК. В конкретният случай общата опасност се обуславя от характера на предмета на посегателство, а именно транспорта и неговите елементи, които са източник на повишена опасност. В голяма част от случаите (при същинското транспортно престъпление по чл 343 и чл. 343 А от НК; по чл. 343 Б и чл. 343 В от НК) средство на престъплението е съответното транспортно средство, чрез управлението на което се засяга състоянието на безопасност в транспорта. Фактът, че може да възникне опасност за неограничен кръг хора при използването на механичните транспортни

---

<sup>59</sup> Вж. ГИРГИНОВ, Антон. Наказателно право на Република България. Особена част. Курс лекции. Второ, основно преработено и допълнено издание. София ,Софи -Р, 2005, с. 493.



средства, оправдава систематичното им място в глава XI от особената част на НК. Това положение следва да се възприеме и в проекта за нов Наказателен кодекс, защото отразява най-точно същността и спецификата на транспортните престъпления.